RACCONTI DELLA PASSIONE IL RICORDO DI DIVILA, DESIGNER DELLA COPERSUCAR

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

AUTOSPRINT

n. 18

Anno LVIV Settimanale - 5-11 maggio 2020

3,00 Euro (Italy only)

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

ESCLUSIVO

ESTEBAN OCON
«F.1 a porte chiuse, mi dispiace ma è l'unico modo per ripartire»

FIA SUGGESTIONE MONTEZEMOLO

Al posto di Jean Todt pare che Bernie Ecclestone veda bene l'ex Presidente della Ferrari, il quale di sicuro sarebbe l'uomo giusto quanto a prestigio ed esperienza. E lui, per ora, tace...



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



Montezemolo, un nome, un'emozione

Luca Cordero di Montezemolo in corsa per la presidenza della Fia? La suggestione è grande e apre nuovi scenari in vista del 2021 e della scadenza del mandato di Jean Todt sulla tolda di comando della federazione internazionale dell'automobile. Per il momento è solo una voce. Ma potente. Arriva in questi giorni di lockdown dove del futur non v'è certezza, un sussurro che potrebbe diventare un grido, come racconta su questo numero di Autosprint Pino Allievi. È un'ipotesi forte che sta prendendo corpo dietro un'allenza tra l'ex presidente della Ferrari e Bernie Ecclestone. Difficile, ma non impossibile, poter disegnare un quadro esatto della situazione e al momento attuale l'ipotesi potrebbe essere bollata anche come fake news. Certo che trattasi di ipotesi intrigante. Nel toto candidature in questi mesi sono circolati principalmente tre nomi. C'è un asse inglese che spinge per David Richards, l'ex copilota e manager della Prodrive; c'è un asse arabo che appoggia l'attuale vice-presidente della Fia, Mohammed Ben Sulayem e, infine (non in ordine di importanza) è spuntato a più riprese anche la possibile ipotesi di una cadidatura di Alejandro Agag, deus ex machina della Formula E. Tutte ipotesi abbastanza percorribili ma che potrebbero scontrarsi con la presenza di un candidato forte come Montezemolo. L'avvocato sarebbe anche un link perfetto con Jean Todt e un uomo-copertina per tutto il Motorsport capace di contornarsi delle persone giuste al suo fianco, che è poi una grandissima arte. Solo il tempo ci dirà se la voce prenderà sempre più corpo… Nel frattempo a prendere corpo è il calendario della Formula Uno al lavoro per pianificare una ripartenza ancora tutta da definire. Si comincia in Europa con un calendario rivoluzionato. A Barcellona si andrà in pieno agosto, Hockenheim vuole rientrare, Le Castellet si tira fuori. Il contenimento dei costi è una chiara priorità. E intanto la FIA proroga di 25 giorni il lockdown per le squadre. Chase Carey ha voluto mandare un messaggio positivo per quel che concerne la ripartenza del mondiale. Il CEO di Liberty Media si è dichiarato fiducioso di poter iniziare la stagione in estate, a porte chiuse, ad inizio luglio in Austria e di disputare 15-18 corse, ma ha anche sottolineato che si andrà avanti soltanto se sarà possibile arginare ogni rischio, date le incognite legate al virus. Il nuovo mondiale inizia dunque a prendere forma soprattutto per quel che concerne il primo blocco di corse in Europa, mentre per quelli successivi ci sono ancora tanti aspetti aperti che dipendono soprattutto dall'evolversi della situazione esterna e dal passaggio dell'onda della pandemia. Considerando i caveat esistenti, l'approccio della Federazione e di Liberty Media alla definizione del nuovo calendario appare, in ogni caso, il più appropriato e pragmatico. Una prima bozza dettagliata di calendario dovrebbe prendere forma il prossimo 6 maggio. E comprenderà anche il Gp d'Italia, nonostante le notizie di annullamento piovute dalla Germania. La data della gara di Monza è per il 6 settembre e potrebbe vedere anche un ulteriore Gp nel tempio della velocità il successivo 13 settembre. «*L'annullamento è una notizia che non esiste e ne escludo la fondatezza, trattiamo giornalmente con Liberty Media e possiamo dire che molto probabilmente si correrà a porte chiuse*», ha chiarito il presidente dell'ACI Angelo Sticchi Damiani. Già, porte chiuse. L'unico modo per riaprire lo show… ●

FORMULA UNO

6 COVER STORY SUGGESTIONE MONTEZEMOLO

14 ESCLUSIVA INTERVISTA ESTEBAN OCON

20 PORTE CHIUSE PER RIAPRIRE LO SHOW

GP INDIMENTICABILI

26 1999 NURBURGRING

RACCONTI DELLA PASSIONE

30 DEVILA DESIGNER COPERSUCAR

VELOCITÀ

60 SALITE SOSPESE

64 INCHIESTA CIRCUITI/5ª PUNTATA MUGELLO

RALLY

48 MONDIALE SALTA IL PORTOGALLO

RUBRICHE

10 FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI

12 BASTIAN CONTRARIO DI MARIO DONNINI

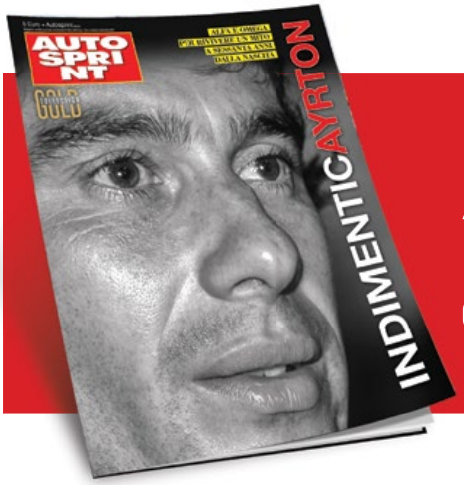
24 LA TECNICA DI PAOLO FILISETTI

36 CUORE DA CORSA DI MARIO DONNINI

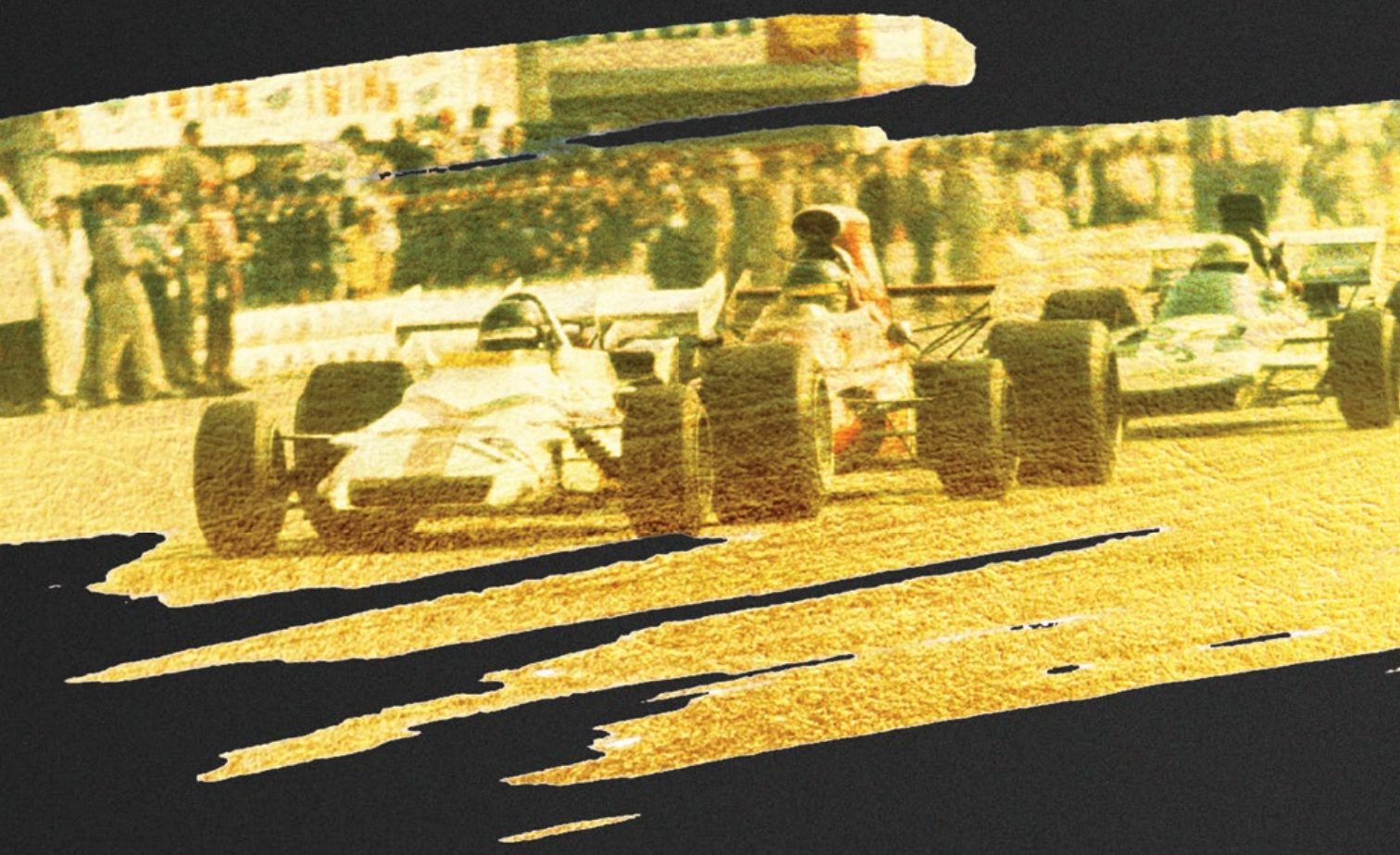
82 POSTASPRINT

AUTOSPRINT PLAY

67 1977 INDIMENTICABILE QUELL'ANNO



C'È UN **NUOVO** AUTOSPRINT GOLD **COLLECTION**



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

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

Autosprint Gold Collection
è solo in allegato* ad Autosprint.

*€ 5,00 + il costo della rivista

AUTOSPRINT
GOLD
COLLECTION

AUTOSPRINT



"INDIMENTICAYRTON" È IN EDICOLA



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



di Pino Allievi

Il Padrino battezza Luca?

L'IPOTESI DI UN DOPO TODT, CON CORDERO DI MONTEZEMOLO FUTURO PRESIDENTE DELLA FEDERAZIONE INTERNAZIONALE, APPARE SUGGESTIVA E ALLO STESSO TEMPO PLAUSIBILE QUANTO AUTOREVOLE. E DI CERTO GODREBBE DELL'APPOGGIO DI BERNIE ECCLESTONE



UNO SCENARIO FIA MOLTO AFFASCINANTE!
Ecclestone sembra dire a Montezemolo "Dai, prova a diventare Presidente Fia" e lui pare rispondere "fammici pensare, Bernie..."
A destra i volumi la mia selezione delle auto di F.1 di Bernie Ecclestone. Luca di Montezemolo. Libri in tiratura limitata a 100 esemplari nel catalogo Opus Books



Nel mondo appiattito dalla tragedia del Coronavirus, qualche mattina fa attorno alle 11 squilla il telefonino ed è la voce di un caro amico, molto noto nell'ambiente della Formula Uno, che non sentivo da tempo. Il tono è ilare, il sorriso è sottinteso: «*Hai visto che cosa stanno combinando quei due? Bisogna seguirli da vicino, stare molto attenti*».

E qui è bene fare una precisazione. Perché nel salotto della F.1 è un vezzo quello di non dichiarare mai chi sia il soggetto, quasi ci fossero, ovunque, telefoni sotto controllo e microfoni in agguato. Per cui "quei due" si dà per scontato che siano noti all'interlocutore. E infatti lo sono, perché si tratta nientemeno che di Bernie Ecclestone e Luca di Montezemolo. Lo capisco dopo un'altra breve frase, in quanto non sono un indovino.

Ma che cosa starebbero combinando quei due? È presto detto: Ecclestone sarebbe felicissimo (e spingerebbe) se Montezemolo diventasse, alla scadenza del mandato di Jean Todt (fine 2021), presidente della Federazione Internazionale dell'Automobile. Accidenti! E per dare credito all'indiscrezione, il conosciutissimo personaggio mi parla di un libro appena presentato, in cui l'autore – Luca di Montezemolo, appunto – scrive la storia delle tante monoposto di F.1 di Ecclestone, gelosamente custodite in un bunker all'aeroporto londinese di Biggin Hill. *«Dai un'occhiata su Internet, è una cosa passata sotto silenzio, c'è persino l'autografo di Luca sulla copertina…»*. Guardo ed ecco che nel catalogo Opus (casa editrice di libri di lusso che pare faccia a capo proprio a Bernie!) compare in primo piano un bel volume senza titolo ma con una scritta, a mano, proprio di Montezemolo: *«La mia selezione delle auto di F.1 di Bernie Ecclestone. Luca di Montezemolo»*. Il prezzo è di 2750 sterline, circa 3000 euro, la tiratura limitata a 100 esemplari.

«*Quei due, durante l'operazione del libro, si sono parlati molto e hanno parlato anche con altri, dai retta a me. Chissà che cosa combineranno…*».

Intanto hanno realizzato, insieme, qualcosa di originale e presumo anche piacevole perché l'idea di un'opera sulle proprie Formula Uno, rare, tutte tenute benissimo e funzionanti, girava nella testa di Bernie da anni e finalmente ne è venuto a capo con un autore d'eccezione, che solo lui poteva riuscire a coinvolgere. Il resto è un disegno affascinante e al momento relegato al mondo dei sogni di Ecclestone, perché prima di tutto Montezemolo dovrebbe candidarsi, poi fare un giro del mondo elettorale per conquistarsi la fiducia dei cento e più Paesi votanti (tocca ai presidente degli automobile club delle varie nazioni giudicare) e alla fine riuscire a farsi eleggere. Una operazione complicata che non ci pare nelle corde di un tipo che va di fretta come Montezemolo, abituato da sempre a decidere da solo, con una marcata allergia per votazioni, maggioranze e manovre politiche di corridoio. Ha sempre agito così, sia quando era al vertice della Ferrari sia quando lo è stato in Confindustria. Uomo con un debole per le presidenze (per stilare l'elenco non basterebbe questa pagina), quella della Fia sarebbe un grandioso fiore all'occhiello, visto che la sua popolarità è principalmente basata su quanto ha fatto



nel mondo delle quattro ruote. Al quale è legatissimo, tanto che in ogni intervista manda sempre un messaggio o un consiglio. Come quando disse che Binotto era solo al comando della Ferrari (ed era vero) o come ora che suggerisce di confermare Vettel per la prossima stagione.

Una presidenza Fia col logo Montezemolo avrebbe una logica, vista l'esperienza del teorico candidato, insieme alle conoscenze che ha in ogni angolo del pianeta, le idee che non gli sono mai mancate e tanto altro ancora. Ma la Fia non è solo fatta di corse, come Todt ha mostrato con le lodevoli campagne sulla sicurezza stradale. Probabilmente, uno come Luca – siamo, lo ripeto, nel campo delle fantasie – una volta eletto farebbe trasferire subito la sede federale in via Veneto a Roma. O a Bologna. E si circonderebbe di fedelissimi sia accanto a sé, sia nei giornali e nelle tv. Lo vedremmo quindi puntualmente nei telegiornali, dando alle competizioni una visibilità che mai hanno avuto. Insomma, sarebbe un eccellente uomo di pubbliche relazioni in un momento in cui la F.1 (ma non solo) avrà bisogno di un rilancio d'immagine per attirare quattrini, perché la scia della pandemia non si esaurirà presto.

Azzardo ancora, sempre restando in una nuvola di illazioni anche ironiche, una possibilità: Flavio Briatore come direttore commerciale di quella federazione con la quale aveva rotto ogni rapporto per lo scandalo-Singapore. E poi ci sarebbe il ritorno di Simone Perillo, uomo di sostanza e buone maniere, che era stato con lui in Confindustria e soprattutto nell'operazione che doveva portare al mondiale di F.1 alternativo. Progetto che poi naufragò quando, da un momento all'altro, Montezemolo si alleò con Ecclestone lasciando di sasso coloro che aveva imbarcato nell'avventura. Magari ci sarebbe poi posto per altri due suoi fedelissimi come Antonio Ghini e Simone Palmarini Piattelli, il quale ha appena lasciato Brembo. Un plateau di personaggi conosciuti e collaudati dei quali fidarsi ciecamente, con qualcuno non citato che quando leggerà questo pezzo lo chiamerà subito al telefono per entrare di diritto nel team.

Basterebbe tuttavia la candidatura orale di Ecclestone per lanciare in orbita Montezemolo il cui stipendio – e la cosa non è trascurabile – sarebbe pari a zero, ma comunque con disponibilità di aereo privato, cerimoniali e via dicendo? I dubbi sono tanti perché non siamo più ai tempi in cui Bernie propose Max Mosley alla Fia. Anche allora pareva una boutade, poi prese corpo e si realizzò. Altri momenti e altri rapporti di potere.

Già, ma la Ferrari accetterebbe Montezemolo come responsabile della Fia, considerando che John Elkann era il numero 1 di Fca quando Luca venne allontanato da Maranello? Non spetta al Cavallino intervenire sulla presidenza federale, però…E gli altri team? La cosa non dispiacerebbe affatto a Toto Wolff e a Lawrence Stroll, ci sarebbe un punto interrogativo sul comparto Red Bull mentre i rimanenti team sarebbero pronti a schierarsi in soccorso del vincitore di turno.

Ma, ripeto, per ora si viaggia solo su ipotesi non supportate dai fatti. Seducenti, da salotto, per passare il tempo dinanzi a un tè mentre si attende il terribile bollettino giornaliero delle 18. Che riporta tutto alla realtà e ad altri pensieri. In attesa di una nuova telefonata del mio amico, che mi distragga con l'ennesimo scoop.



DA ICONA FERRARI A UOMO DELLE ISTITUZIONI? Luca di Montezemolo, nell'altra pagina, è in compagnia di Todt e Brawn, già suoi collaboratori in Ferrari. Ora il primo è al timone della Fia e il secondo resta in F.1 in veste di plenipotenziario di Liberty Media. Nella foto grande, l'ex Presidente della Rossa omaggia i tifosi in ossequio a una calda nostalgia reciproca



di Giorgio Terruzzi



Dalla MotoGP alla Formula Uno

C'È LA POSSIBILITÀ CHE IL MODELLO STRUTTURALE DELLA MASSIMA CATEGORIA DELLE DUE RUOTE DIVENTI LA MATRICE NEL FUTURO DEL CIRCUS. POCHI COSTRUTTORI, SELEZIONATI TOP TEAM E POI UN INSIEME DI SQUADRE-SATELLITE OPPORTUNAMENTE DOTATE E RIFORNITE DALLE CASE MADRI...

Primo Gp del 2020 in Austria, il 5 luglio. Sarebbe stata, in condizioni normali la gara numero undici della stagione. Basta questo dato per dare la misura di un campionato comunque anomalo, senza contare gli interventi che verranno messi in atto per recuperare tappe perdute, per replicare corse sulla stessa pista, per riuscire ad andare avanti con un piano che resta a rischio. In tanti, da queste parti, ripetono che Monza manterrà l'appuntamento con la F.1 ma francamente non si capisce su quali basi certe perché è ormai chiaro che la curva del virus resta imprevedibile e che ogni ripartenza potrebbe generare nuovi picchi, una Fase 2 dell'allerta piuttosto che delle aperture.

Dunque, stiamo parlando di uno scenario che produrrà sconquassi di vario tipo sia nelle economie dei team – al netto dei tagli del budget concordati - sia nella disponibilità degli sponsor, sia nella relazione con le televisioni che pagano per ottenere i diritti e che richiedono denaro da chi la F.1 vuole vedere.

Uno scenario tanto incerto quanto impoverito, fa pensare alla MotoGP come serbatoio dal quale attingere qualche idea. I grandi costruttori sono pochissimi: Honda, Yamaha, Suzuki, Ducati. In compenso, sono molti i team in pista, capaci di offrire acuti di primissimo ordine. Lo scenario non pare del tutto trascurabile pensando alla F.1 che sarà. Anzi, che potrà essere. Con Mercedes, Ferrari e Red Bull nel ruolo di protagoniste su più fronti. Compreso quello di fornitori di monoposto ad altri team.

Stiamo parlando, sia chiaro, di uno stravolgimento profondo perché le squadre di secondo livello, diciamo così, dovrebbero chiudere i dipartimenti che si occupano di progettualità e sviluppo, modificando radicalmente il proprio DNA e i propri organici.



In compenso, una quantità di team che in questo momento non possono ambire alla F.1 avrebbero la possibilità di puntare ad un salto in avanti in quanto destinatari di vetture da Grand Prix costruite altrove.

Insomma, una rivoluzione. Con qualche elemento utile che potrebbe emergere da un prossimo, possibile, panorama finanziario, capace di ridimensionare o modificare in modo radicale la geografia della F.1, immaginando molte squadre incapaci di aspirare ai bonus connessi alle prestazioni con criticità crescenti sul fronte dei partner mentre nel paddock potrebbero entrare nuovi team, allargando e vivacizzando una atmosfera immobile da anni visto il dominio che proprio Mercedes, Ferrari e Red Bull esercitano ed eserciteranno in pianta stabile.

Forse si potrebbe pensare più precisamente ad una fase intermedia. Prendendo come spunto la chiacchierata relazione vera o presunta qui non ci importa- tra Mercedes e Racing Point.

CRISI DI ABITACOLI TUTTA DA AFFRONTARE

Nella F.1 della grande crisi economica e d'identità, top team come la Ferrari potrebbero diventare la base di salvataggio per le altre squadre, fornendo ancor più materiale, tecnologia e supporto, cedendo bolidi proprio come accade nella MotoGp

Vale a dire di un rapporto tra team che consenta non semplicemente la fornitura di power unit ma anche una osmosi tecnologica su altri elementi della vettura. Una relazione tecnica più articolata e autorizzata che permetta ai destinatari di questi "aiuti" di continuare a sviluppare in proprio.

Fantascienza? Certo, per ora. Ma dentro ogni rivoluzione, ammesso che esista una visione conseguente, c'è qualcosa di necessario e utile. E questo tempo silente, così colmo di nuvoloni in arrivo, solletica la fantasia. Connessa al bisogno reale di qualche mutamento profondo. Perché una cosa è chiara ormai a tutti. Ben poco e per molto tempo, nulla sarà come prima. Andrà tutto bene? Forse. A patto di applicare metodi e comportamenti davvero aderenti a ciò che verrà. ●





Roland è un simbolo che va ben oltre il 30 aprile

LA COMMEMORAZIONE DI RATZENBERGER È DIVENTATA UN QUALCOSA A SÉ. GLI APPASSIONATI CONTINUANO E RENDERE OMAGGIO AL RICORDO DELL'AUSTRIACO, SEMPRE PIÙ MONUMENTO AL PILOTA GENTLEMAN E UOMO DI SPORT, CHE PAGA IL PREZZO DEFINITIVO FACENDO CIÒ CHE AMA. E INCARNANDO IDEALMENTE TUTTI COLORO CHE IN PISTA HANNO CONOSCIUTO MEDESIMO DESTINO

Visto che per amor di rubrica qui posso dire e fare cose teoricamente controcorrente, stavolta ne conduco in porto una spontanea e dolcissima. Cioè approfitto di spazio e tempo per rendere omaggio a Roland Ratzenberger anche dopo giovedì scorso, perché a onorarlo ogni 30 aprile son buoni tutti e, tra l'altro, sia chiaro, fanno e facciamo benissimo ogni volta a ricordarlo nell'anniversario della scomparsa, anche se qui e ora intendo, oltre che render merito alla sua figura, anche porre in essere tutt'altro tipo di ragionamento.

Come? Be' facciamo un passo indietro e torniamo a giovedì scorso 30 aprile, appunto. Stavolta, mentre mentalmente anch'io ricordavo con un pizzico di raccoglimento Roland, pensavo altro e oltre.

Il rispetto, il ricordo, l'empatia per la fine dell'austriaco nel corso delle qualificazioni del Gp di San Marino 1994 negli anni, anzi, nei decenni, stanno diventando qualcosa di più e di diverso dalla semplice commemorazione di un pilota che in quell'orrendo weekend ha pagato il prezzo definitivo. Ecco, col tempo quello di Roland Ratzenberger sta diventando un caso a parte. Una storia a sé, simbolo anomalo e importante. Verissimo, il suo tragico evento, svoltosi mediaticamente nella scia emozionale ed epocale del caso Senna, essendo avvenuto prima ma di fatto finendo catalogato come episodio satellite al pianeta Ayrton, ha finito con l'attrarre un'attenzione e una protezione potenziate, a tutela particolare e garantita.

Se Roland avesse subìto l'incidente fatale una settimana prima o una settimana dopo del caso Senna e in un luogo e in un contesto di diversa natura, presumibilmente il suo posto nel cuore dei tifosi non sarebbe stato lo stesso, okay. Perché l'innesco esistenziale, la terribile consequenzialità narrativa e l'impatto psico-emotivo globale della scomparsa del novellino accanto a quella del campione hanno finito col raccontare una storia particolarissima e tragicamente inedita, capace di muovere, smuovere e commuovere come non mai.

Ricordo lo scorso anno il lungo e intenso dialogo che ho avuto col padre di Roland, il quale a un certo punto mi ha detto, tra le tante, una cosa ancor più bella delle altre e cioè questa: «*Il senso e il significato profondo della sorte che ha accomunato Senna e Ratzenberger, il più noto pilota del mondo assieme al meno famoso, al di là dei curricula e dei contesti così diversi, stanno a significare che di fronte alla vita e ai suoi nuclei esi-*



ROLAND, PILOTA MONUMENTO
Sopra, Ratzenberger in gara a Aida, cioè poco prima di Imola 1994. A destra, l'austriaco sorridente e felice, con la consapevolezza d'aver centrtato l'obbiettivo del debutto in F.1

stenziali tragici, in fondo, tutti gli uomini sono uguali. Vorrei che fosse proprio questo a emergere, dopo un quarto di secolo, dai momenti trascorsi insieme nell'omaggio, nel ricordo e nella comunanza d'affetti. Siamo tutti esseri umani, vulnerabili, forti solo se uniti e, soprattutto, siamo tutti degni della medesima dignità».
Herr Ratzenberger aveva aggiunto poi un retroscena a rendere ancor più commovente il suo viaggio infinito sulle tracce della passione di suo figlio: *«A differenza di tante altre famiglie, la nostra non coltivava in assoluto la cultura delle corse automobilistiche. Non era né a favore né contro, diciamo pure che quella era la realtà e la vita di Roland, non certo la nostra. Dopo il 30 aprile 1994 non nego che, oltre al dolore che potete immaginare, ho sentito l'esigenza di capire, vivere e conoscere il suo mondo. Tanto che l'anno dopo, il 1995, sono stato a Imola per l'edizione successiva del Gran Premio e ho inizato a vivere in questa realtà, per me del tutto sconosciuta, se mi permette, con esiti molto belli. Perché ho potuto capire negli anni la bellezza, la profondità e il calore che fanno parte del Motorsport. Così, finalmente, posso dire d'aver compreso perfettamente che mio figlio se ne è andato facendo ciò che amava e ciò che amava è comunque un'entità, un ideale, un universo bello e complesso. In grado di suscitare grandi passioni e motivazioni e anche di comportare dei rischi. Ora tutto mi è più chiaro e questo mi è servito per elaborare ed accettare anche ciò che è successo a Roland».*



Ecco, parallelamente al delicato e sofferto processo di elaborazione del lutto del padre di Roland, in tutti questi anni ve ne è stato un altro collettivo, corale e condiviso, che agli occhi di tutti noi ha sempre più trasformato Roland Ratzenberger nell'esempio, nell'emblema e nella rappresentazione ideale del gentleman driver che paga il prezzo definitivo, pur di vivere la passione e la vocazione di pilota.
La verità è che quasi nessuno ricorda un giorno agonistico iperglorioso o una vittoria importante, nella carriera di Roland - quand'anche ce ne siano state e di belle, perché specie in Giappone s'era fatto onore assai e nelle ruote coperte aveva stappato champagne ancor più che in monoposto -, eppure questo anziché depotenziarne la figura, la ingigantisce. In quanto lui grazie alla reputazione che s'era costruito da professionista aveva gettato le basi per una presumibilmente breve esperienza in F.1 con la Simtek sostanzialmente autofinanziata, da puro uomo di sport, giusto per toccare il cielo con un dito. Ed è proprio questo a renderlo ancora più bello e unico, come personaggio.
Una sorta di milite ignoto con nome e cognome ricordati da tutti, figura d'un'umanità catturante al punto da assurgere, oltre un quarto di secolo dopo, a monumento in ricordo di tutti coloro, e sono tanti, che hanno perso la vita nelle corse inseguendo semplicemente un sogno, laddove la partecipazione era già vittoria.
Così se Ayrton Senna è l'eroe della determinazione di vincere fino al sacrificio estremo e se Gilles Villeneuve appare la sublimazione del superamento del limite svincolato dal concetto di trionfo, Roland Ratzenberger è diventato sempre più nella memoria collettiva degli appassionati di Motorsport portabandiera dello spirito competitivo e partecipativo che fa nella presenza e nella testimonianza alla sfida il suo traguardo lodevole e premiante. Così Roland, nei decenni, non è più il pilota morto il giorno primo di Senna, ma un personaggio portabandiera di un ideale altro e caldo, rispetto a quelli già conosciuti e praticati a livello di culto della memoria, per il Motorsport. Perché grazie a Roland e dietro di lui, in un immenso, nostalgico e commovente corteo, ricordiamo non solo il suo esempio e il suo sacrificio, ma anche quelli di tanti, tantissimi altri che sull'asfalto dettero tutto pretendendo niente, persero la vita per cercare la parte migliore di se stessi. Roland è Helmut Koinigg, è Geki Russo caduto a Caserta, aleggia in Carel Godin de Beaufort e nel ricordo bello di Riccardo Paletti che accelera, al via di Montreal. È il plenipotenziario e ambasciatore sentimentale di tutti coloro capaci di vivere la F.1 come poetico e insidioso traguardo sublime e non solo quale burocratico insieme di Gran Premi.
Per questo il Ratzenberger di oggi non è più quello ricordato la domenica dopo, ossia un giorno, ovvero un mese o un anno o due dopo la scomparsa.
Roland, qui e ora, senza volerlo, è diventato per sempre qualcosa d'altro e di grande, impersonando tutti quelli come lui, onorato da tutti quelli come noi.
Ed è proprio per questo che ricordarlo e omaggiarlo ogni trenta aprile, ma anche in qualsiasi altro giorno, è come tornare col pensiero a carezzare l'idea di tanti piloti di qualsiasi categoria ai quali non mancarono classe né coraggio, ma solo la fortuna.
E solo sfiorarli tramite lui, con un'empatica sensazione di rispetto, costituisce la vittoria più bella, per loro, tale da essere un po' anche la nostra. ●

Ocon, l'astinenza chiama la sfida

TRA I PILOTI CON ESPERIENZA NEL CIRCUS, ESTEBAN È QUELLO CHE MANCA DA PIÙ TEMPO, BEN AL DI LÀ DELLA QUARANTENA, PERCHÉ È STATO FERMO ANCHE NEL 2019, QUINDI PER LUI LA VOGLIA DI RIPORTARE AVANTI LA RENAULT È FORTISSIMA, DOPO CHE IN MERCEDES NON HA TROVATO VERE OPPORTUNITÀ...

di Alessandro Gargantini

Settembre 2013, circuito di Imola. Alcune monoposto di Formula 3 stanno compiendo una sessione di test sulla pista del Santerno. Sembra un turno di libere come tanti, con il Team Prema impegnato a valutare alcuni ragazzi in vista della stagione successiva. Tra di loro, Esteban Ocon, che si stava mettendo in mostra nel campionato di Formula Renault Europeo, poi concluso al terzo posto. Sul ragazzo di origine spagnola e residente a Evreux, nel nord della Francia, i pareri sono subito concordanti. Per tanti piccoli particolari, il francese è quello che si mette più in mostra. Il team veneto, da anni sulla cresta dell'onda nella terza serie, è fulmineo e riesce a soffiarlo alla concorrenza. Ocon viene subito schierato dalla squadra di Grisignano di Zocco a Macao e si trasferisce in Italia in vista della stagione successiva, che prevede il salto di categoria e la disputa dell'europeo di Formula 3. Il francese inizia la stagione vincendo subito al debutto di Silverstone, poi ancora nelle corse successive di Hockenheim, Pau e all'Hungaroring, dove sale due volte sul gradino più alto del podio. Dopo solo quattro corse, Ocon ha già in mano le redini della categoria, che vince al debutto precedendo rivali come Max Verstappen, Blomqvist, Giovinazzi, Rosenqvist e Latifi.

Le sfide con l'olandese sono ancora nella memoria di tutti. L'anno dopo, il transalpino si ripete al debutto nella Gp3 Series, che lo vede nuovamente vincitore al termine di un durissimo duello con l'alfiere della Trident Luca Ghiotto, che Ocon ancora ricorda tra i piloti che lo hanno fatto dannare di più. I risultati di Esteban sono lì davanti a tutti: due campionati molto impegnativi, entrambi vinti al debutto. Il francese, pilota Gravity, entra velocemente nell'orbita della Mercedes. Con i propulsori della Casa di Stoccarda lo spilungone francese ha vinto la terza serie. Ulli Fritz, su input di Toto Wolff, lo fa debuttare nel DTM 2016, in attesa che si liberi un posto in Formula Uno. Nel frattempo, con la Renault R.S. 16, Ocon disputa il primo turno di prove libere del venerdì nei Gran Premi di Spagna, Gran Bretagna, Germania e Ungheria. Al termine della pausa estiva arriva il debutto nel Gran Premio del Belgio con i colori della Manor, sulla MRT05 motorizzata Mercedes, che lo promuoverà nel 2017 alla Force India. L'ottava posizione in campionato, con diciassette corse concluse in zona punti e ottantasette punti all'attivo, sono il bilancio del primo anno completo nella massima serie del francese, che viene confermato nella scuderia del Northamptonshire anche l'anno dopo.

Riflettendo su Ocon, quello che colpisce sono soprattutto i numeri, che raccontano di un pilota estremamente concreto, che sa ottenere quello che vuole e che raramente commette degli errori, sia in pista che fuori. La sua esperienza nella squadra inglese si chiude l'anno scorso con l'arrivo di Lance Stroll. Toto Wolff gli offre il ruolo di terza guida in Mercedes, alle spalle di Hamilton e Bottas. In assenza di altre soluzioni percorribili Ocon appare a molti candidato alla sostituzione del finlandese, che nel 2018 aveva disputato la peggior stagione da quando corre con i colori delle Frecce d'Argento. La versione di Bottas del 2019 è ben altra cosa, l'alchimia che ha con Hamilton va preservata e così per il ventitreenne francese si chiude ogni spiraglio per una promozione nel line-up della Casa della Stella. Con Wolff, Ocon ha un rapporto molto franco. La migliore opzione per tornare a correre è quella presentata dalla Renault, dove il pilota normanno ha in Prost un grande estimatore, pronta a rinunciare a Hulkenberg per puntare su di lui. L'accordo viene annunciato a pochi giorni di distanza dal rinnovo del contratto di Bottas con la Mercedes.



IN AUSTRALIA C'ERA LA PERCEZIONE CHE ALTROVE STAVANO ACCADENDO COSE MOLTO PIÙ IMPORTANTI E GRAVI, PER CUI È STATO BEN PRESTO CHIARO CHE NON AVREBBE AVUTO ALCUN SENSO CORRERE

ESTEBAN OCON



UN RITORNO ATTESO E INTERESSANTE

Ocon sorride e ne ha ben donde, perché dopo un anno di assenza la F.1 torna a sorridergli con la grande opportunità in seno alla Renault

Ed è proprio da questo punto che quest'anno riprende il cammino di Ocon. Al fianco di Daniel Ricciardo, con l'obiettivo di divenire un pilota di primissima fascia. Come? Attraverso i numeri, come ha sempre fatto.

Esteban, in un'intervista esclusiva concessa ad Autosprint dalla sua casa in Normandia, dove è circondato dalla sua famiglia e dalla sua fidanzata e sta conducendo una vita normalissima, ha raccontato come vive questo periodo di lockdown, in attesa di poter tornare in pista. Le sue giornate si ricorrono simili l'una con l'altra, scandite da tanto training fisico e guida al simulatore, dove Ocon sfida dei piloti professionisti nelle attività virtuali. Una sfida che lo appassiona ma che non attenua il suo desiderio di tornare a stare con gli amici, tra la gente, vicino ai tifosi. Perché quello che più gli mancherà al debutto della stagione, quando le prime corse saranno a disputate a porte chiuse, sarà proprio la magia creata dalle tribune piene e dal pathos che soltanto la griglia di un Gran Premio, sotto mille sguardi appassionati, può creare.

- Come vivi il periodo di lockdown e cosa ti manca maggiormente della vita reale?

«È un momento anomalo, che non ho mai vissuto in passato. Ho la fortuna di stare con la mia famiglia e la mia fidanzata nel nord della Francia, in Normandia. La cosa più importante è che qui tutto sia a posto, stiamo tutti bene e usciamo di casa molto raramente, solo per attività indispensabili. Posso fare training soltanto all'interno del recinto della nostra abitazione, mentre per correre posso anche uscire, ma devo limitare le distanze, non posso andare troppo lontano. I giri che faccio sono sempre quelli. Una vita di clausura, ma è importante rispettare le regole. Esco con regolarità per sottopormi ai test medici, cardiaci, per vedere se tutti i parametri sono a posto. È così da quarantacinque giorni, ci sono due settimane di ritardo rispetto a quello che accade in Italia. Posso dire che in famiglia sto bene, mi manca soltanto la quotidianità legata alle corse. Non posso andare a far visita alla squadra, parlare con i ragazzi del team e fare le cose che ho sempre fatto da quando ero piccolo. Proverò una grande emozione quando potrò tornare a girare in pista e fare quello che amo di più. Sarà bellissimo tornare a vedere luoghi che non conosco con la Formula Uno e ritrovare i miei amici. Spero proprio che tutte queste cose tornino tra poco».

- Hai coltivato qualche interesse nuovo nelle ultime settimane?

«Sì, ma si tratta soprattutto di attività legate alle corse. Dedico molto tempo al simulatore, mi piaceva già molto prima, ma ora mi sfido con piloti che sono professionisti delle corse virtuali, che lo fanno realmente per lavoro. E sono fortissimi, ho imparato molto da loro e spero che ci siano delle piccole cose che mi possano servire anche nel mondo reale. Anche questo mondo, che non conoscevo a fondo, è realmente molto competitivo. Serve un alto livello di specializzazione e una gran cura per ogni minimo dettaglio. Tutto questo, per me, è stato un'autentica scoperta che



vivo come una nuova sfida».

- Passando al mondo reale, che idea ti eri fatto dopo i pre-season test di Barcellona?

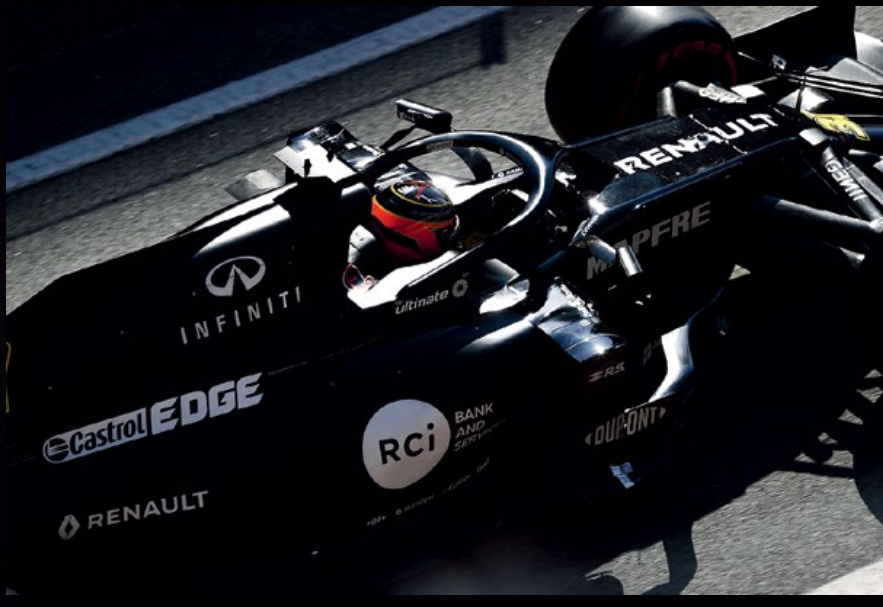
«È sempre difficile decifrare le prove libere, visto che non conosciamo fino in fondo i programmi delle altre squadre. Ci siamo concentrati solo su noi stessi, senza guardare troppo i nostri rivali e abbiamo affrontato la trasferta di Melbourne con l'obiettivo minimo di conquistare dei punti. Un posto nella top-ten sarebbe stato positivo, anche se penso che la settima posizione sarebbe potuta essere alla nostra portata. Sarebbe stato importante riuscire disputare la corsa di Melbourne, che avrebbe tolto parecchi dubbi a tutti. Ma sappiamo com'è andata e che giustamente non è stato possibile farlo».

- Quest'anno le sessioni di pre-season test a Montmelò sono state ridotte ciascuna di un giorno. Per te che arrivavi da un anno d'inattività è stato più complicato prendere il ritmo?

«Un giorno in meno si sente ma, se la regola vale per tutti, lo si accetta senza problemi. Per me che non ho disputato la stagione 2019 è stato un piccolo svantaggio, ma non avrebbe sicuramente influito sulla performance di Melbourne».

- Quanto è difficile riadattarsi alle corse dopo un anno di pausa?

«Non mi era mai successo in passato di non correre per un'intera stagione. Nel passato, mi era capitato di disputare stagioni non complete in alcune categoria, ma si trattava di programmi aggiuntivi rispetto a quello principale. Come, ad esempio, quando ho corso nel DTM. Invece, l'anno scorso non ho disputato corse. Mi sono dedicato al cento per cento ai test con la Mercedes e ho cercato di fare tesoro di tutte le cose positive di quell'esperienza. È un'opportunità incredibile poter lavorare con la squadra che da sei anni si conferma regina del mondiale e guidare su una monoposto vincente. Salire sulla Mercedes è stato un privilegio e mi ha insegnato tanto, anche se non ho corso. Ho appreso tante cose che mi auguro possano essere di aiuto alla Renault e che possano fare la differenza al momento decisivo. È stato un anno che salvo certamente, anche se mi sono però terribilmente mancate le corse».



- L'anno scorso Giovinazzi è tornato a gareggiare dopo due anni di pausa e ha incontrato fisiologiche difficoltà, ad inizio stagione, ad esprimersi al cento per cento del suo potenziale, soprattutto nei primissimi chilometri di gara. Si perdono dei riferimenti che solo le corse possono dare. L'esempio di Antonio ti ha aiutato a lavorare meglio sul tuo rientro alle corse?

«Non mi è stato possibile analizzare le sue corse, visto che nello stesso tempo ero molto concentrato su quanto mi veniva richiesto dalla Mercedes. Avevo due grandi priorità, ovvero dare il massimo

> *LA MIA ESPERIENZA NEL GIRO MERCEDES MI SARÀ MOLTO UTILE ANCHE CON LA RENAULT*
>
> ESTEBAN OCON





DALLA MASCHERINA ALLA SPERANZA

Nel weekend australe Ocon girava con la mascherina, nell'altra pagina, diventando una immagine-simbolo dell'emergenza Covid-19 nel Circus. Sopra, lo vediamo con un'espressione senz'altro rilassata, più adatta a sintetizzare il suo approccio alla ripresa delle corse che verrà più avanti, anche se ancora non è certo quando...

nei test e cercare il modo di tornare a correre quest'anno, e zero tempo per il resto».

- Come hai vissuto il fine settimana di Melbourne?

«Non c'è stato nulla di normale, sin dal principio. Abbiamo ricevuto tantissime raccomandazioni anche prima di partire per l'Australia, di rispettare il distanziamento da tutti, in ogni contesto. Ci è stato detto che, purtroppo, dovevamo stare lontani anche dai tifosi e seguire delle procedure molto strette in questo senso. Personalmente, ancor prima di salire sull'aereo ho vissuto la trasferta per l'Australia in un modo diverso rispetto alle decine di viaggi fatti in precedenza per andare a correre. Gli unici momenti di normalità sono arrivati quando sono giunto in pista per svolgere il lavoro di preparazione alla corsa. Quello non è cambiato, in quei momenti tutto è tornato normale, con la solita concentrazione e attenzione a ogni piccolo dettaglio».

- C'è un momento nella vita nel paddock che ti è rimasto impresso?

«Sì, nel momento delle conferenze stampa della Renault tutti i giornalisti mi facevano domande su cosa pensassi di quello che accadeva nel mondo, che in quel momento iniziava a evidenziare un numero crescente di contagi, invece che farmi domande sulla corsa. Sembrava che tutti avessero la testa da un'altra parte, su altre priorità. In quel momento mi sono reso conto di quanto il problema fosse grave, mi si sono aperti gli occhi. Ho capito che c'era qualcosa di molto più grande di noi e di pericoloso da affrontare. Da quel momento, sotto l'aspetto mentale, il mio atteggiamento si è modificato. Poco dopo è arrivata la notizia del meccanico della McLaren che si era infettato e ha determinato la cancellazione della corsa. Me lo aspettavo che prima o poi sarebbe accaduto qualcosa, ma sono rimasto ugualmente turbato».

- La tua immagine con la maschera nera è diventata uno dei simboli della trasferta di Melbourne. Che stato d'animo avevi in quel momento?

«Una brutta sensazione. Non mi era mai successo di non poter mostrare nemmeno il mio viso. Inoltre, ero sempre più consapevole, ora dopo ora, di quello che stava accadendo. Speravo che non sarebbe successo nulla, che nessuno avrebbe preso il virus. La notizia dell'addetto della McLaren è stata uno shock. Mi avevano raccomandato di tenere sempre la maschera, di lavarmi mille volte le mani, per me e per le persone con le quali lavoravo. Ma non sapevo se sarebbe stato sufficiente. Era strano girare con la maschera, ma avevo ben capito che era indispensabile farlo».

- Voi piloti siete abituati a convivere con il pericolo, fa parte della vostra professione. Come ti sei posto davanti a questo pericolo che ha una natura diversa?

«Guarda, se vuoi sapere se ho avuto e ho paura, la risposta è sì. Certo. Un pericolo sanitario come questo, che non vedi e che potrebbe non lasciarti scampo, non puoi gestirlo. Lo puoi solo subire. Qui non si frena o non si sterza, perché l'ostacolo non



> DI CERTO CORRERE A PORTE CHIUSE VUOL DIRE RINUNCIARE ALL'APPORTO EMOTIVO DEI TIFOSI E QUESTO È UN PECCATO...
>
> ESTEBAN OCON

si vede. Per questo fa ancora più paura».

- Cosa proverai a correre a Spielberg con le tribune vuote?

«Sarà un altro mondo. Un'altra cosa. Non ci sarà nessuna magia, nessuna atmosfera. Si provano delle sensazioni uniche, da brivido, quando andiamo sulla griglia di partenza e tutto il mondo ci guarda, le tribune sono piene. Un'incredibile scossa di adrenalina. Come se fossimo dei gladiatori nell'arena. Si respira un'energia unica, contagiosa, tra le cose che amo di più delle corse. Tutti aspettano che si spengano i semafori e di vedere noi piloti che ci sfidiamo, che diamo il meglio di noi. È bellissimo. A volte capita di tornare sulla stessa pista per fare dei test, come spesso si verifica a Barcellona, Budapest o Abu Dhabi il martedì o il mercoledì dopo il Gran Premio. Le tribune sono vuote, tutto il pathos se n'è andato, È tutta un'altra cosa. Manca l'energia, la magia se n'è andata. Le circostanze richiedono che si corra a porte chiuse e lo faremo, ma per me sarà una sofferenza. Sarà semplicemente un'altra cosa e non potremo fare finta di nulla. I tifosi, la passione, i giornalisti che ci incalzano, l'energia che porta la gente sono il sale delle corse. È qualcosa di unico e insostituibile. Sarà come un test, ma si farà sul serio e i punti in palio saranno reali».

- Cosa ne pensi dell'idea di correre a Silverstone nel verso opposto rispetto al consueto?

«Guardate che non si può! La pista non credo che sia omologata per farlo. Se si potesse fare in sicurezza penso che sarebbe bello, diventerebbe un tracciato completamente diversa. Le barriere e le vie di fuga andrebbero adattate, servirebbe un bel lavoro per rendere la pista adatta a corse in entrambi i sensi di marcia. Penso che, volendo, tutto si possa fare».

- Quali sono i rivali che ti hanno impegnato di più in pista?

«Difficile fare paragoni. Perez mi ha impegnato molto, ma era un team mate e ho corso molto al suo fianco. Con Verstappen, ai tempi della Formula 3 e del kart, ho disputato molti duelli. Se penso ai rivali più forti contro i quali ho combattuto duelli speciali, mi vengono in mente anche Leclerc e Wehrlein nel kart e Ghiotto nella Gp3 Series. Luca andava veramente molto forte!».

- C'è stato un momento in cui, l'anno scorso, hai capito che non c'era posto tra Hamilton e Bottas in Mercedes e che per te sarebbe stato meglio cambiare team?

«C'è sempre stato un colloquio molto franco con Toto Wolff. Abbiamo sempre valutato insieme quello che sarebbe stato più appropriato per la mia carriera. L'anno scorso la miglior soluzione era di iniziare a colloquiare con la Renault, per capire se c'era un programma adatto a me a medio termine. Sono ancora legato per quel che concerne il mio management alla Mercedes, anche se adesso sono pilota Renault. Ho un programma pieno e molto valido, questo è fondamentale e rappresenta la miglior soluzione e quella più stimolante».

- Quale pensi saranno i vostri rivali più diretti nel corso della stagione?

«Mi ha impressionato, come hanno detto in molti, la Racing Point. Penso fossero davvero molto veloci. Ma ritengo che anche la McLaren andrà bene e... non sottovaluterei il Team Haas. Spero che riusciremo a stare davanti a loro, ma solo il tempo lo potrà dire, quando finalmente la parola passerà alla pista e si potrà tornare ad accendere i motori dopo un lungo periodo di attesa. E spero ancor di più di rivederci presto, al paddock, anche perché vorrà dire ccisiamo rimpossessati della nostra vita!».

Porte chiuse per riaprire lo show

IL NUOVO CALENDARIO PRENDE FORMA CON PASSAGGI CHIARI E OBBLIGATI. ATTESE 15-18 CORSE IN UN PIANO A BLOCCHI. ECCO COME IL CIRCUS STA PIANIFICANDO LE TAPPE PER RIMETTERSI IN MOTO. I DETTAGLI

di Alessandro Gargantini

Il nuovo calendario prende forma con passaggi chiari e obbligati. Attese 15-18 corse in un piano a blocchi. Si comincia in Europa con un calendario rivoluzionato. A Barcellona si andrà in pieno agosto, Hockenheim vuole rientrare, e Castellet si tira fuori. Il contenimento dei costi è una chiara priorità. E intanto la FIA proroga di 25 giorni il lockdown per le squadre.

La pandemia COVID-19 assume sempre più le sembianze di una lenta ondata di piena che sta attraversando il pianeta da Est a Ovest. Dopo il passaggio, e un'inevitabile conta dei danni, la società cerca di tornare alla normalità partendo dalle aree che sono state impattate nelle fasi iniziali o che sono state toccate più marginalmente. La Formula Uno non può che seguire il medesimo approccio, privilegian-



LOCKDOWN PROROGATO

Dopo lo stop e il conseguente annullamento del Gp di Australia, la F.1 che ha prorogato il lockdown di 25 giorni per le squadre, sta preparando un piano per la ripartenza

do le soluzioni meno impattanti a livello di costi anche perché mancheranno gli incassi delle numerose corse che si disputeranno a porte chiuse. Dato che l'ampia maggioranza del personale e delle squadre ha sede in Europa, la soluzione ideale è quella di ripartire dal Vecchio Continente selezionando le piste in base a criteri logistici e di prossimità alle squadre. Molto evidente è il piano di limitare l'effort nelle trasferte, minimizzando voli e chilometri. Sotto questo punto di vista, sarà un mondiale low cost. Contestualmente all'annuncio della cancellazione del Gran Premio di Francia, il decimo consecutivo, il 27 aprile Chase Carey ha confermato l'orientamento di far scattare il mondiale al Red Bull Ring il primo fine settimana di luglio. È in discussione la disputa di un secondo Gran Premio il fine settimana successivo, sempre sulla pista austriaca. Nel frattempo, la Federazione ha allungato di venticinque giorni il lockdown delle squadre, che da trentacinque giornate passa a sessantatré, concedendo ai team, su richiesta, la facoltà di avere dieci persone in smart working a partire dal cinquantesimo giorno. Per quel che concerne i motoristi, la chiusura si protrae da trentacinque a quarantanove giorni, con la medesima facoltà dei team di avere dieci persone che lavorano da casa. Al termine dell'ultima proroga della chiusura imposta dalla Federazione, i team avranno un mese di tempo per preparare la trasferta austriaca.

Rispunta la candidatura tedesca

La necessità di un secondo Gran Premio a Spielberg potrebbe cadere solo se si individuasse un altro tracciato disponibile ad ospitare la corsa, possibilmente ubicato a metà strada tra l'Austria e l'Inghilterra. In tal senso, Hockenheim si è fatta avanti. Il terzo fine settimana di luglio si correrà a Silverstone, dove il numero uno del circuito del Northampton Shire, Stuart Pringle, ha già avvisato attraverso una lettera i tifosi che già avevano comprato i biglietti che quest'anno si correrà a porte chiuse. Il quarto appuntamento stagionale dell'Hungaroring sembra non correre rischi, se non un cambio di data, mentre quel che è certo è che la corsa di Spa non potrà essere disputata secondo il calendario originario essendo gli eventi sportivi belgi vietati fino a fine agosto. Anche la celebre 24 Ore è stata posticipata all'ultimo fine settimana di ottobre. Appare complesso individuare una nuova collocazione per la corsa delle Ardenne, che si vorrebbe tenere in calendario, visto che nella seconda metà di settembre il Circus punterà la regione dell'Eurasia, che include Sochi e Baku.



In agosto Barcellona

Se ci sono poche date disponibili per ricollocare Spa, che tutti vorrebbero tenere in calendario, si è aperto un concreto spiraglio per Barcellona. Il circuito di Catalunya si è offerto di organizzare il Gran Premio di Spagna nel mese da agosto, in un periodo normalmente proibitivo che coincide con il cuore del periodo feriale, ma che quest'anno non risentirebbe di alcun problema visto che si correrà a porte chiuse e che tanti spagnoli resteranno a casa per comprensibili ragioni. Il primo blocco di corse, le europee, dovrebbe quindi contenere Spielberg, Silverstone, Budapest, Barcellona e Monza, dove ci si prepara per un fine settimana di gare senza tifosi. Sono state ufficialmente smentite le voci di una possibile cancellazione della corsa in Brianza. La seconda fase del campionato si terrà in Eurasia, tra il Mar Nero e il Mar Caspio e la trasferta in Asia, dove si lavora su date al momento scritte solo a matita per Giappone, Cina e Vietnam. Gli ultimi due blocchi del calendario riguardano l'America, con Città del Messico, Austin e Interlagos e il Medio Oriente, dove sarà recuperato il Gran Premio del Bahrain la settimana precedente alla corsa conclusiva di Yas Marina. Leciti sono tanti punti interrogativi sulle corse in terra americana, toccata per ultima dalla pandemia.

Prime conferme ufficiali da Chase Carey

Chase Carey ha voluto mandare un messaggio positivo per quel che concerne la ripartenza del mondiale. Il CEO di Liberty Media si è dichiarato fiducioso di poter iniziare la stagione in estate, a porte chiuse, ad inizio luglio in Austria e di disputare 15-18 corse, ma ha anche sottolineato che si andrà avanti soltanto se sarà possibile arginare ogni rischio, date le incognite legate al virus. Il nuovo mondiale inizia dunque a prendere forma soprattutto per quel che concerne il primo blocco di corse in Europa, mentre per quelli successivi ci sono ancora tanti aspetti aperti che dipendono soprattutto dall'evolversi della situazione esterna e dal passaggio dell'onda della pandemia. Considerando i caveat esistenti, l'approccio della Federazione e di Liberty Media alla definizione del nuovo calendario appare, in ogni caso, il più appropriato e pragmatico. ●



Tra polemiche e mercato

ZAK BROWN ATTACCA LA FERRARI, MENTRE MARANELLO NON HA ANCORA INTAVOLATO LA TRATTATIVA PER IL RINNOVO DEL CONTRATTO DI VETTEL

di Pino Allievi

«*Se la Ferrari se ne va, la Formula Uno continuerà a vivere ugualmente. E potremo continuare con 18 auto in griglia*». Chi lo dice? Zak Brown, un nome che non è ancora entrato nella storia dell'automobilismo nonostante l'ottima comunicativa, un pizzico di simpatia e una certa esperienza come pilota a livello amatoriale.

Ma Brown è anche due altre cose. Un manager pubblicitario che anni fa, tanto per marcare la differenza, si fece stampare una brochure che allegò come biglietto da visita a una rivista di F.1. E poi, dal 2016, è amministratore delegato di scarso successo (sinora) di McLaren Racing, quale successore di colui che ha portato ai vertici la squadra di



LA BATTAGLIA DI ZAK BROWN
Zak Brown sta dando vita a una personale battaglia contro la Ferrari

Woking: Ron Dennis. La McLaren ha sempre avuto molto a che fare con la Ferrari negli ultimi decenni, cominciando da un vivace scambio – diretto o indiretto – di piloti, basti pensare a Lauda che dopo due titoli col Cavallino conquistò il terzo con la squadra inglese. O Prost, che fece il percorso inverso. O ancora al nutrito gruppo di tecnici che seguì John Barnard a Maranello, per non dimenticare Andrea Stella, ingegnere degli anni d'oro di Schumi in Ferrari, che oggi è uno dei tecnici di punta della McLaren.

Zac Brown, in queste settimane di pandemia, si sta lanciando in una sfida personale contro Maranello. Il contendere è il budget cup, che la Ferrari ha concordato con gli altri concorrenti su una cifra di 175 milioni di dollari dal 2021, mentre ora la McLaren vorrebbe che il tetto fosse abbassato a 145 milioni o, meglio, anche di più, magari scendendo sino a 100. Motivo: la crisi. Già, ma essendo Brown un mago del marketing e della pubblicità, come mai in questi anni non è riuscito a portare sponsor di un certo rilievo al suo team? Dennis, che non era certo un personaggio da p.r., ha sempre avuto finanziatori di rilievo, ossia grandi aziende che investivano sul suo team. Adesso la McLaren fa fatica, se è vero che come gruppo ha dovuto attingere parecchio al fondo sovrano del Bahrain, suo partner azionario, per sistemare i bilanci del complesso che comprende anche le auto di serie. Cose normali, ma ora che è subentrata la crisi mondiale, i rubinetti del Bahrain si sono chiusi. E quindi Brown, avendo meno budget, punta a spendere di meno attaccando a tutto spiano, sino al punto di chiedere – lui che non aveva avuto mai il coraggio, come altri, di fare un reclamo post gara nel 2019 – che la Ferrari «per una ragione etica» renda pubblico l'accordo riservato messo a punto con la Fia sulla questione del motore. Cosa che non c'entra niente col budget cup, ma serve solo a richiamare su Brown altra attenzione mediatica. Perché alla fine Brown punta solo a una cosa: avendo un telaio discreto, vorrebbe arrivare senza spendere troppo al 2021, quando monterà un motore Mercedes al posto del Renault, con l'illusione di tornare nel giro vincente. È ottimista. E non si rende conto che una Formula Uno senza la Ferrari generebbe meno introiti per tutti, quindi anche per la McLaren. E poi, tanto per chiarire, la McLaren è stata costretta in questi mesi a mettere il suo personale in cassa integrazione: la Ferrari no.

In mezzo a queste polemicucce da condominio, s'innesta la questione piloti. La McLaren ha due ottimi guidatori come Carlos Sainz e Lando Norris, entrambi sul taccuino della Ferrari quali eventuali sostituti di Sebastian Vettel. Ma lo stesso Vettel interessa alla McLaren, la quale intende attirarlo con la prospettiva della power unit Mercedes. La stampa tedesca spinge, avanzando la motivazione che Vettel e l'ingegner Seidl, responsabile tecnico del team, si conoscono e si stimano dai tempi della Bmw. Bene, ma l'amicizia non è sufficiente quando si parla di soldi. Quei soldi che Brown vorrebbe risparmiare oggi per offrirli a Vettel domani, chiudendo il cerchio. Mah! Nel frattempo, malgrado si continui a dire che la Ferrari ha offerto una cifra troppo esigua a Vettel per convincerlo a restare nel 2021, la vera notizia è un'altra: il Cavallino non ha ancora intavolato alcuna discussione con Sebastian sul futuro da percorrere insieme o separati. Zero. Il resto, nel momento in cui scriviamo, sono solo chiacchiere, ipotesi inventate, sogni. ●



di Paolo Filisetti

La curiosa genesi di soluzioni innovative in Formula Uno

LA SECONDA PUNTATA DEI NOSTRI APPROFONDIMENTI TECNICI RIGUARDA IL DOPPIO DIFFUSORE. ANDIAMO A SCOPRIRE COM'È NATO E SI È SVILUPPATO

Se pescare dal passato, come abbiamo descritto sul numero di AS di due settimane fa, è pratica consolidata, oltre che lecita, pure attingendo a soluzioni giubilate in un primo momento, come nel caso del DAS; non deve neppure stupire che in F.1, nel tempo, si cerchi di replicare, idee che nella loro configurazione originaria, oggi non sarebbero più legali, in base al regolamento. Un esempio eclatante riguarda una soluzione che all'epoca fece scalpore, consentendo ad un team di aggiudicarsi nel suo unico anno di attività entrambi i titoli iridati. Stiamo parlando, ovviamente, della Brawn GP, fondata nel 2009 da Ross Brawn e Nick Fry sulle ceneri della Honda. La monoposto denominata BGP001, spinta dal V8 aspirato Mercedes, era in termini generali una buona vettura, da un design convenzionale, che però nascondeva una soluzione che si rivelò l'arma vincente che le permise di imporsi sulla concorrenza. Ci riferiamo, al famigerato e controverso doppio diffusore, che forniva alla monoposto un carico aerodinamico elevatissimo, consentendo l'adozione di ali meno cariche, una più elevata velocità in curva, oltre ad una perfetta gestione degli pneumatici. Nel dettaglio, la soluzione era costituita da due feritoie di sezione triangolare, nella porzione verticale dello scalino centrale del fondo, in corrispondenza del suo restringimento, a monte del gomito di attacco del diffusore. Il regolamento stabiliva che il fondo delle monoposto, dovesse essere costituito da una superficie omogenea, priva di fori visti in pianta, proprio al fine di evitare che si potessero creare delle soluzioni in grado di sfruttare canali Venturi più estesi, o aggiuntivi, oltre quelli rigidamente definiti dalle dimensioni allora previste per il diffusore. Il fatto che, però, nella definizione fosse chiaramente scritto, che "in pianta" non si doveva vedere alcuna apertura, lasciava spazio all'ardita interpretazione che i progettisti della Brawn GP diedero a tale norma. Il fatto che l'apertura fosse stata realizzata lungo il profilo verticale dello scalino, ne impediva la vista in pianta, e consentì al team di conservare questa soluzione tutto l'anno, nonostante la protesta dei team rivali, rigettata dalla FIA il 15 Aprile 2009. Il principio tecnico alla sua base era quello di incanalare parte del flusso d'aria passante sotto la monoposto, attraverso le due feritoie verticali, e farlo fuoriuscire dalla sezione centrale del diffusore attraverso un profilo sovrapposto al canale, velocizzandolo. In questo modo, il flusso superiore faceva da "traino" a quello inferiore, migliorando l'estrazione dell'aria da sotto il fondo della vettura, ed incrementando anche l'efficienza dell'ala posteriore. In definitiva, un principio, dopotutto, semplice, ma che gli avversari non avevano pensato di adottare, non avendo colto la zo-

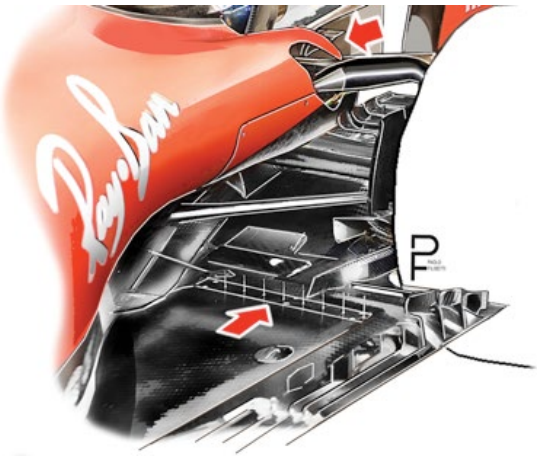
VISTA LATERALE BRAWN BGP 001

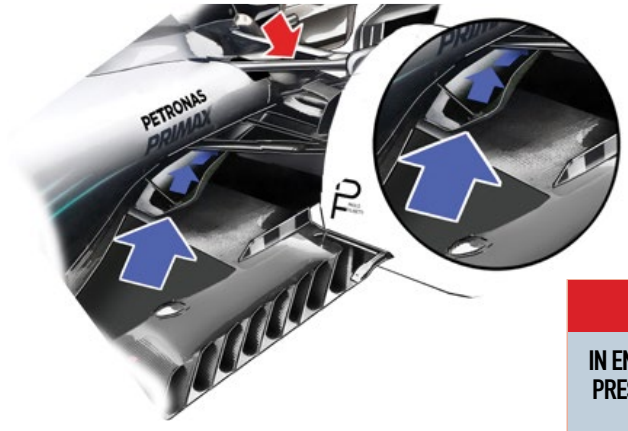
SI NOTA INDICATA DALLA FRECCIA ROSSA, UNA DELLE DUE FERITOIE (UNA PER LATO) CHE ALIMENTAVANO IL DOPPIO DIFFUSORE DELLA BGP001.



DETTAGLIO FONDO SF90

CHIARAMENTE VISIBILE IL CANALE RICAVATO NELLA ZONA CENTRALE DEL FONDO CHE LAMBISCE LA PARTE INFERIORE DELLE FIANCATE NELLA SEZIONE A COCA COLA. NEL TONDO SI PUÒ NOTARE L'AMPIEZZA, PROFONDITÀ E PROFILO DEL CANALE.







VISTA DI TRE QUARTI MERCEDES W10

ANCHE LA MONOPOSTO DOMINATRICE DELL'ULTIMA STAGIONE SFRUTTA I CANALI SOPRA IL FONDO PER ALIMENTARE LA SEZIONE CENTRALE DEL DIFFUSORE. SI NOTA L'AMPIA SEZIONE INIZIALE CHE SI RESTRINGE PROGRESSIVAMENTE.



FERRARI E MERCEDES, FONDI STRUMENTATI

IN ENTRAMBI I DISEGNI È MESSA IN RISALTO LA PRESENZA DI STRISCE DI SENSORI DI PRESSIONE, VERTICALI POSTE A MONTE DEL DIFFUSORE PER VALUTARE LA QUALITÀ DEL FLUSSO IN QUEST'AREA DELLA VETTURA.

na "grigia" del regolamento sfruttata da Ross Brawn & Co. A partire dal 2010 la soluzione fu bandita, e nel frattempo la BRAWN GP era diventata l'attuale Mercedes. Interessante notare, come neppure dalla Mercedes, fosse stata subito immaginata una possibile immediata variante, che oggi appare un'evoluzione logica di quella soluzione. C'è da dire, però, che nel 2010 inizia il dominio Red Bull durato quattro anni, grazie all'adozione degli scarichi che soffiavano sul fondo nella parte periferica posteriore delle fiancate con cui Adrian Newey sfrutta magistralmente l'effetto Coanda. Solo con la riduzione di efficacia dei diffusori "soffiati" e loro assoluta incompatibilità con le PU ibride, dal 2014 in poi, si è rivista progressivamente, una nuova interpretazione del "doppio diffusore". Dal 2015, sebbene non su tutte le monoposto, si è potuto assistere all'introduzione di canali scavati nella parte centrale del fondo davanti a monte del diffusore. Man mano, l'estensione di questi canali, loro sezione ed andamento è stata raffinata. A partire dal 2017, particolarmente visibili quelli della Ferrari SF70H, poi ulteriormente ridefiniti sulla SF71H e SF90 dello scorso anno. Mercedes, ha proseguito sulla medesima linea e la conformazione dei canali, accanto ad un'accurata definizione del gomito del diffusore, è diventato uno degli elementi di studio dell'aerodinamica di una vettura, maggiormente approfonditi. Lo testimoniano i test strumentali, spesso svolti nel corso delle prove libere delle ultime gare stagionali, dove la qualità del flusso che lambisce questa zona della vettura, è attentamente valutata per mezzo dell'adozione di strisce di sensori di pressione. In pratica, il principio che debuttò nel 2009 sulla Brawn, ha trovato una ricollocazione, sfruttando il flusso che passa sopra e non più sotto il fondo, lambendo il bordo inferiore delle fiancate. Il progressivo e rapido sviluppo degli strumenti CFD, accanto alla rapida prototipazione, ha permesso di realizzare appendici aerodinamiche, deflettori, che permettono al flusso d'aria di restare aderente al profilo delle fiancate, anche nella parte bassa, alimentando in modo preciso ed efficace questi canali. I diffusori, delle attuali F.1, hanno raggiunto un livello di efficienza, decisamente superiore a quelli di pochi anni fa. Il carico generato dal fondo, ha subito incrementi percentuali a due cifre negli ultimi due anni, compensando, anzi, superando la perdita di quello garantito dalle ali (quella anteriore nello specifico) sempre più limitate. ●



La survivor race va a Johnny

TRA BIZZE DEL METEO, COLPI DI SCENA E CLASSIFICA MUTEVOLE, IL GP D'EUROPA AL NURBURGRING NEL 1999 RESTA UNA GARA FOLLE E BELLA, CON LA RUOTA SCOMPARSA DEL FERRARISTA IRVINE IL PIANTO DI BADOER, OUT CON LA MINARDI, E LA GIOIA DEL VINCITORE HERBERT, PILOTA STEWART

E come lo racconti, il Gran Premio d'Europa 1999? Dicendo subito, giusto per mettere le cose in chiaro, che si tratta del Gran Premio più pazzo di una delle stagioni più pazze. Il 1999, l'ultimo anno del millennio, quello sul quale si potrebbe scrivere un libro per l'abbondanza di aneddoti, storie, vicende e personaggi. Un intreccio continuo, un mondiale da vivere fino in fondo, domenica per domenica.

di Matteo Novembrini

Prima del 'Ring

Il 26 settembre la Formula Uno fa tappa al Nurburgring per la 14ª e terzultima prova di un mondiale semplicemente pazzesco, scritto da un regista bravo, ma bravo davvero, divertitosi a buttar giù una sceneggiatura che più imprevedibile non si può. Per non parlare poi del deus ex machina che ci mette lo zampino non appena le cose sembrano seguire un filo di logica in più. Di prevedibi-



le, insomma, non c'è proprio nulla. Già dall'inizio non mancano le soprese: kappaò le McLaren e tanti problemi per Schumi, l'alba in Australia si tinge di rosso ma per merito di Eddie Irvine, lo scudiero designato che si prende il primo successo della carriera. "Speranze iridate?", qualcuno chiede ad Eddie giù dal podio, con il nordirlandese che risponde con un simpatico «*Sì, solo se Michael si rompe una gamba*». Pare la risposta pungente di un irrimediabile guascone, si rivela una profezia quando a luglio, qualche mese dopo, Schumi ha un problema alla Stowe finendo dritto contro le barriere nel corso del primo giro del Gp di Gran Bretagna. La diagnosi parla di frattura alla gamba e di speranze iridate infrante. La prima sensazione è quindi quella di un mondiale già finito e invece è proprio qui che le cose si fanno interessanti: le McLaren commettono evitabilissimi errori e la Ferrari con Irvine inizia a cullare un impensabile sogno iridato, con il nordirlandese che trionfa incredibilmente a Zeltweg (contatto tra le due McLaren al via), ridando morale ad un Cavallino che si dimostra più Rampante che mai in Germania, dove Salo, il sostituto di Schumi, cede la vittoria ad Eddie, divenuto inaspettatamente un pericoloso avversario per Hakkinen e Coulthard in campionato. Seguono altre tre gare, Ungheria, Belgio e Italia: a Budapest è doppietta McLaren, a Spa non ci sono gerarchie e la doppietta arriva a posizioni invertite con David che vince davanti a Mika iniziando a fare legittime le sue speranze iridate, mentre in una Monza fin lì dominata Hakkinen va fuori da solo quando è al comando lasciando la vittoria alla Jordan di Frentzen, altro inatteso candidato al titolo. In Italia Hakkinen ha una crisi dopo il ritiro e piange nel prato, perché sente il titolo mai così in pericolo come in quel momento: a tre Gp dalla fine lui ed Irvine sono appaiati in testa con 60 punti, seguiti da Frentzen a 50 e da Coulthard con 48. A rendere il tutto ancor più struggente, il già annunciato passaggio di Irvine alla futura Jaguar, pronta a rilevare la Stewart, ovvero la grande protagonista del Nurburgring.

HERBERT TRIONFATORE NON CERTO IMMERITATO
Al via non avrebbe mai pensato di vincere, ma alla bandiera a scacchi è Herbert ad aggiudicarsi il Gp d'Europa 1999 con la Stewart. Ecco il britannico festeggiare, sotto, ancora incredulo ma non certo timido!

Al Nurburgring accade di tutto

Se pensate di aver già sentito di tutto, la tappa del Nurburgring vi farà ricredere. Perché di tutto e ancora di più succede proprio al 'Ring, in quella che si presenta come tappa fondamentale nell'economia del campionato. Frentzen, che se sta sognando chiede di non essere svegliato, si prende la pole davanti a Coulthard ed Hakkinen, mentre le Ferrari F399 sono un po' attardate, con Irvine nono e Salo tre posizioni più indietro. Bella occasione per i tre davanti, che possono provare ad allungare in classifica sul ferrarista. Falsa partenza allo spegnimento dei semafori (motore spento in griglia per la Minardi di Genè e corsa accorciata di un giro), nuova procedura e poi si parte: bene Frentzen che tiene il comando, Hakkinen passa Coulthard e le Ferrari guadagnano qualche posizione, ma a catalizzare l'attenzione è lo spaventoso incidente che coinvolge Wurz e Diniz; Wurz, per evitare la Jordan di Hill rallentata da un guasto, ha scartato improvvisamente centrando la Sauber, che ha iniziato a cappottare su se stessa. Per fortuna tanta paura e niente più, così safety car in pista per 6 giri prima della bandiera verde: quando si riparte la classifica dice Frentzen, Hakkinen, Coulthard, Ralf Schumacher, Fisichella, Panis ed Irvine, con il ferrarista che si prende immediatamente la posizione sul francese. Fase relativamente tranquilla della corsa, più di studio che di attacco, con Fisichella ed Irvine in duello fino a quando Giancarlo non finisce lungo lasciando via libera ad Eddie. Molto ispirato sembra essere Ralf Schumacher, che con la sua Williams tiene bene il ritmo delle McLaren prendendosi di forza il sorpasso su Coulthard, il tutto mentre la pista comincia a diventa-





re scivolosa per qualche goccia di pioggia. Succede al 20° giro, alla fine del quale Hakkinen viene chiamato ai box per mettere le rain, dato che in alcuni tratti del tracciato la pioggia è molto consistente. Va ai box anche Salo, costretto a fermarsi per l'ala danneggiata, ed azzarda anche lui le gomme da bagnato, con Irvine che imbocca la pitlane nel giro seguente: nella confusione di un pitstop ravvicinato, oltre ad un ripensamento finale del nordirlandese (che chiede gomme slick dopo aver precedentemente chiesto quelle da bagnato) avviene l'incredibile al box Ferrari, con Irvine che resta a lungo con una ruota mancante (la posteriore destra, per la precisione) perdendo una miriade di tempo. Un errore madornale, divenuto ormai famigerato e materia per i complottisti, che vedono nella gomma mancante la prova di come il Cavallino non volesse che a riportare il titolo a Maranello fosse Irvine. La scelta di restare con gomme da asciutto sarebbe stata anche quella vincente, perché di lì a poco la pioggia cessa (tipiche bizze del meteo nella zona del 'Ring) costringendo chi aveva montato gomme wet a rimettere in fretta le slick, ma i 28"2 di pit-stop peseranno come un macigno sulla corsa di Eddie. Con Mika ed il ferrarista fuori dai giochi per il successo, Frentzen e Coulthard iniziano a leccarsi i baffi di fronte ad un'occasione per loro irripetibile, e per la Jordan del tedesco tutto va benone fino al 32° giro, quando uscendo dai box dopo il rifornimento la sua Jordan 199 si ammutolisce per un problema elettrico. Una manna dal cielo per David, che dopo aver passato Ralf Schumacher ai box (Ralf era andato ad effettuare la sua sosta qualche tornata prima) si ritrova in testa alla gara. Situazione grandiosa per lo scozzese, ma il meteo della Renania decide che è nuovamente tempo di intervenire e butta







sulla pista un altro po' di pioggia, stavolta un po' più abbondante della prima mandata, ed a farne le spese è proprio Coulthard, che getta al vento l'occasione della vita finendo fuori al 38° passaggio, tradito dall'asfalto viscido. In questa fase di corsa l'attenzione del pubblico è giustamente sulle posizioni di vertice, ma da dietro sta rimontando alla grande Johnny Herbert, destinato a diventare l'eroe della domenica tedesca: partito 14°, Johnny ha puntato con il team su una strategia ad una singola sosta, entrando ai box al 35° giro e montando gomme da bagnato. Una mossa che più azzeccata non si può, perché la sua Stewart SF3 è tra le più veloci in pista e comincia a recuperare terreno, girando anche 5" più rapida dei piloti in pista sulle slick. È in questo frangente che Johnny vince la corsa, perché i suoi tempi gli permettono di scavalcare il compagno Barrichello (ai box due giri più tardi ma per mettere le slick, con la pista che in alcuni tratti si sta già asciugando) e di restare davanti quando al 47ª l'inglese torna ai box per rimettere gomme da asciutto. Di lì a poco, le due Stewart si ritroveranno davanti separate da Trulli, perché Ralf Schumache e Fisichella vanno fuori gioco: Giancarlo, in testa dopo il pit-stop di Ralf, si gira alla 49° tornata, e nel passaggio successivo Ralf fora venendo costretto ad un'altra sosta dopo aver percorso un giro su tre ruote. Johnny passa a condurre a 16 giri dalla fine (la classifica dice Badoer, Schumi jr, Villeneuve, Genè, Irvine ed Hakkinen dopo il trio di testa), ma c'è ancora tempo per i colpi di scena: al 53° giro un guasto al cambio priva Badoer (Minardi) degli unici punti in vita sua, Villeneuve va ko per problemi alla frizione e zona punti per Hakkinen, che passa prima Irvine nello scontro diretto in pista (errore del ferrarista) e poi Genè. In tutto questo niente può impedire a Johnny Herbert di cogliere il terzo ed ultimo successo della carriera, il primo e l'unico per la Stewart, la squadra di Sir Jackie in procinto di diventare Jaguar. Podio per Trulli e Barrichello, quarta piazza per Ralf Schumacher, 2 punti per Hakkinen e grandiosa sesta posizione per la Minardi di Gené, che nel finale tiene duro su Irvine, riportando a punti una monoposto di patron Giancarlo dopo circa cinque anni. Sul podio, due vetture Stewart ed una Prost: è l'unico podio della storia composto da vetture portanti il nome di ex campioni del mondo.

GRANDE GIORNO PER IL TEAM STEWART

Al Nurburgring 1999 è il gran giorno per la Stewart, sopra, che non solo vince con Herbert, ma piazza anche Barrichello sul podio, gran terzo. Nell'altra pagina in alto, Trulli, secondo con la Prost-Peugeot e, al centro, Ralf Schumacher, quarto su Williams a motore Supertec. Infine, ecco la coppia delle McLaren-Mercedes con Hakkinen e Coulthard: Mika sarà quinto alla fine, con David out per un incidente senza conseguenze

Una corsa di sogni infranti

Nurburgring 1999 a posteriori diventa dunque sinonimo di rimpianti e sogni infranti per tanti dei protagonisti che hanno preso parte allo spettacolo, ed in alcuni casi anche di sliding doors senza le quali forse alcune carriere sarebbero state diverse. Pensiamo a Frentzen, che vincendo si sarebbe definitivamente lanciato in chiave iridata, oppure allo stesso Coulthard, che buttando via la corsa buttò via anche l'occasione migliore di tutta la vita per giocarsi un mondiale. Giornata di vorrei ma non posso per Ralf Schumacher e Giancarlo Fisichella, costretti ad attendere ancora qualche anno per il loro primo successo in F.1, e soprattutto struggenti vicende umane per Irvine e Badoer: il nordirlandese perderà, apparentemente senza responsabilità per la ruota mancante, una grande occasione di segnare un gol decisivo nella corsa all'iride, mentre Luca non riuscirà mai più a marcare dei punti in Formula Uno, ed oggi sembra ancora di vederlo accovacciato, piangente e disperato sulla sua vettura ferma a bordo pista. Una domenica per cuori forti, nelle battute finali di un mondiale che, negli ultimi due appuntamenti di Sepang e Suzuka, avrebbe avuto ancora molto da dire. ●



Divila genio da onorare

SI È SPENTO A 75 ANNI IL TECNICO BRASILIANO DESIGNER DELLE PRIME COPERSUCAR-FITTIPALDI E LEGATO PER OLTRE MEZZO SECOLO AL MOTORSPORT. POLIGLOTTA, CREATIVO, FLUVIALE, E INNAMORATO DELLE CORSE, RICARDO HA VISSUTO UNA VITA DA FILM, QUI NARRATA DA CHI LO HA CONOSCIUTO BENE: IL MANAGER RAMIREZ, I PILOTI MARTINI E COMAS E IL "MAGO" POLLINI

di **Mario Donnini**

La recente scomparsa di Ricardo Divila equivale alla perdita di uno stupendo testimone del tempo. Mezzo secolo di corse per oltre quaranta team frequentati, tra militanze, collaborazioni e consulenze, quasi in tutte le categorie dell'automobilismo sportivo, a tracciare i lineamenti di una carriera unica e, soprattutto, di una personalità, una competenza e una creatività meravigliose.
Proprio per questo onorare Divila vuol dire scrivere l'esatto contrario del solito coccodrillo, ovvero il classico pezzo in cui si finge di piangere. No, nel suo caso meglio dare la parola a chi lo ha conosciuto, per lasciare che i racconti, le esperienze di vita e le memorie condivise fluiscano, a delineare il ritratto autentico e i ricordi caldi di un personaggio unico, importante e lucente. Uno dei grandi simboli della F.1 Anni '70, brasiliano, di padre inglese e madre originaria della Cecoslovacchia, designer della prima, futuristica e bellissima Copersucar-Fittipaldi, la FD01, al debutto in F.1 a inizio 1975 e progettista nel primo biennio dell'avventura. E poi collaboratore e socio dei fratelli Fitti fino al 1982, l'anno del naufragio del team. Con un finale economico che lo costrinse per anni a pagare la sua parte, correttamente, dei conti del team di cui era non solo tecnico ma anche azionista. D'altronde coi Fittipaldi bros era rimasto in rapporto fino alla fine, se è vero che aveva delineato di recente

IL TECNICO RICARDO DIVILA È SCOMPARSO NEI GIORNI SCORSI SUSCITANDO UN'ONDATA DI CORDOGLIO NEL MONDO DELLE CORSE. AMICO E DESIGNER DEI FRATELLI FITTIPALDI NELL'AVVENTURA COPERSUCAR, IL BRASILIANO SI È POI FATTO STRADA COME INGEGNERE DI PISTA, FUORICLASSE DEL MURETTO E TATTICO, ALL'INTERNO DI UNA CARRIERA VARIEGATA E MERAVIGLIOSA, IN QUASI TUTTE LE CATEGORIE RACING





IL DESIGNER ADORATO DAI FITTIPALDI BROS

Sopra, Ricardo Divila nel 1976, con Emerson Fittipaldi nell'abitacolo della Copersucar e il fratello Wilson al fianco. Sopra a destra, la prima Copersucar in gara a Montecarlo 1975, con sullo sfondo la Ferrari di Lauda. Accanto all'immagine è possibile gustare il primo pass da tecnico F.1 fornito da Ecclestone a Divila, sempre nel 1975, anno al quale si riferisce pure la foto a destra, che ritrae lo stesso Ricardo in compagnia di Jo Ramirez

forme e linee di futuribile una formula promozionale brasiliana, a testimoniare che quel rapporto era rimasto sempre vivo e fecondo.

Si erano conosciuti nella seconda metà degli Anni '60, nelle eroiche corse brasiliane monomarca Volkswagen, laddove il Maggiolino dei Fittipaldi, alleggerito preparato e modificato da Divila, filava come il vento. Proprio l'amicizia coi fratelli piloti lo porta in Europa, da apprendista, prima al seguito di Emerson. E quindi, quando nasce l'opportunità della F.1 tutta brasiliana, coi soldi dello zuccherificio di stato, la Copersucar, proprio lui, il geniale ragazzo di buona famiglia, viene scelto quale visionario designer. A raccontarcelo comincia il grande Jo Ramirez, che al tempo viene ingaggiato dalla neonata equipe brasiliana con funzioni manageriali, lasciando così la Tyrrell, in cui era capomeccanico: «*Fu un grande momento per me, perché rappresentò il salto di qualità lavorativo* - ricorda Jo -. *Ken Tyrrell mi dette la sua benedizione, dicendo che anche da rivale mi avrebbe dato una mano: Mettiti accanto a me ai meeting delle squadre e se una volta lì avrai bisogno di qualcosa, io ti aiuterò. Ecco, quella era una fraternitad automovilistica, anzitutto. E alla Copersucar-Fittipaldi appena arrivo ho la possibilità di conoscere e apprezzare il nuovo designer Ricardo Divila, che non ha neanche trenta anni d'età ed è in possesso di una preparazione magnifica e idee fuori dall'ordinario. Ecco, quello era il suo punto forte e anche il punto debole, perché con un foglio in mano era come un artista col suo strumento. Bueno, lui andava, come dire, disciplinato, perché a volte tendeva a spaziare tanto, troppo col suo talento e il volo creativo finiva col prevalere sulle esigenze pratiche. Difatti, facci caso, la prima Copersucar è bellissima, sembra ed è un capolavoro di design avveniristico, ma una volta in pista Wilson Fittipaldi fa molto fatica a guidarla, perché la stessa posizione del pilota è da rivedere*». Poi le cose migliorano. «*Ci sono tante difficoltà* - rammenta Ramirez -, *visto che per contratto dobbiamo lavorare solo in Brasile. Quindi bisogna importare tutto: i motori dall'Inghilterra, i freni dall'Italia, lo stesso serbatoio, fatto in parte in Gran Bretagna e un po' in Germania. Ci sono perfino problemi di dogana e ogni volta bisogna pagare cifre non da poco, per sbloccare i pezzi. Insomma, è un gran problema, lavorare così. Ma con Ricardo Divila mi intendo subito. Lui è intelligente, simpatico, dotato di un immenso talento, ecco come si dice, ha high view, una visione alta. Il problema non è farlo produrre, ma contenerlo, imbrigliarlo. La sua FD01 - dove F sta per Fittipaldi e D per Divila -, è troppo radicale, va addolcita e adattata. E infatti decidiamo dopo la prima vettura, di affiancargli un altro tecnico brasiliano, ovvero Odilon Costa, che diventa il suo alter ego, ovvero il pratico, la sua briglia, il partner al tavolo da disegno che sa contenere e razionalizzarle al massimo l'intuito stupendo di Ricardo. È il momento più bello. Divila produce la Copersucar che a inizio 1976 come pilota ottiene lo sposo sognato, ovvero il due campione del mondo Emerson Fittipaldi, il quale cambia vita e carriera per amore di questa grande scommessa, tutta brasiliana. E dopo aver prodotto i primi tre sfortunati telai destinati alla stagione 1975, Divila aiutato da Odilon Costa delinea la FD04, che, pochi lo ricorda-*

⇢





no, ma comincia alla grande, anzi, alla stragrande, in quella F.1 che per tanti tifosi era ed è da favola».
Emerson sale sulla Copersucar per la prima volta mercoledì 17 dicembre 1975, col permesso della McLaren, che ancora lo aveva sotto contratto.
Per il primo test privato, il circuito di Interlagos è gremito di gente. Il mese dopo è la volta del weekend di gara e stavolta Emerson in qualifica... «*Adesso tocca a me, racconto io, perché viene il bello, anche se Emerson in quei giorni non sta bene e lo sanno tutti, visto che si è rimosso una ciste dalla spalla destra e accusa fastidiosi dolori* - aggiunge Ramirez -. *Eppure in qualifica siamo sorprendentemente quinti. Il mondo ci guarda, il Brasile ci ama e quando in gara Emerson si issa in terza posizione Interlagos esplode. Dietro le Ferrari, sembriamo esserci noi. Divila ai box sorride felice*».
Poi il motore fa i capricci e l'idolo locale alla fine arriva al traguardo fuori dalla top ten, ma il segnale è dato. «*Sì, noi la macchina buona l'avevamo realizzata. Poi tutto divenne più complicato nello sviluppo, perché far crescere il progetto si dimostrò difficile, se non impossibile. Ma Divila, partendo da zero, aveva fatto grandi cose, anche se lavorare in quelle condizioni e con i Fittipaldi poteva essere bello ma mica era una passeggiata... Comunque nel 1976 tre sesti posti li otteniamo. E considera che, al di là delle dicerie, il budget di cui potevamo effettivamente disporre in pista non era ampio, per niente*».
Difatti, Jo, lasci la squadra e vai alla Shadow: a fine 1977 saluti la compagnia. «*Per me è stata un'esperienza molto importante e ti dico che complessivamente mi resta l'idea che Ricardo Divila sia stato molto sottostimato come designer. La F.1 e il mondo delle corse non l'hanno capito appieno. Sono certo che è riuscito a esprimere solo una piccola parte*



del suo immenso potenziale d'intelligenza creativa e questo mi dispiace. Ma se siamo qui a ricordarlo è una bella cosa. E poi fammi aggiungere un particolare tutto umano: Ricardo piaceva follemente alle donne. Magari non era un bello in senso classico, ma gli ronzavano attorno a sciami, a metà Anni '70. Poi, una volta incontrata Christine, le è stato per sempre fedele, eh, ma all'inizio, negli anni ruggenti, quando era single e l'ho conosciuto, be', lui spopolava...».
Per il 1977 alla Copersucar chiamano l'australiano Ralph Bellamy - già artefice della bellissima Ensign -, a realizzare la nuova macchina e Divila resta come ingegnere di pista e socio.
Al primo test con la nuova F.1, è già leggenda. Emerson commenta sconcertato: «*La macchina mi spaventa, perché quando freno tende ad anticipare la curva...*». E Bellamy imperturbabile: «*Be' dov'è il problema, tu sterza prima, no?*». Con una premessa del genere, il resto è già chiaro. Il designer di Divila



UNA CARRIERA MERAVIGLIOSA

A lato, Merzario a Monza 1975 con la Copersucar, sopra a sinistra, Emerson Fittipaldi col nuovo modello FD04 in gara a inizio 1976. Sopra, l'avveniristico retrotreno della FD01, a inizio 1975 e, nella foto piccola, Divila al centro di un'immagine recente col tecnico Massimo Pollini, che è l'ultimo da destra. In basso a sinistra, il geniale designer al tavolo da lavoro, a metà Anni'70

sarà rimpianto assai. E solo l'aiuto del Fly Studio di Caliri e Marmiroli migliorerà la situazione, più l'arrivo del grande Harvey Postlethwaite, che realizza la bellissima F8, premessa di quella che poi diventerà la Ferrari 126C2. Divila rimane in squadra. Anche se ci sono guai economici sempre maggiori, non molla i Fittipaldi. Resta nel sommergibile, praticamente affondando col capitano Nemo, quando tutto va a ramengo.

Sì, alla fine l'avventura con Fittipaldi in F.1 termina male, sul piano economico: si chiude tutto e malamente. Bisogna ricominciare da zero e Ricardo Divila si reinventa, diventando uno stupendo zingaro da paddock. E trova terreno fertile soprattutto in F.3000, perché nella serie cadetta, da metà Anni '80, si corre con monoposto che sembrano kit car di F.1 stile Anni '70, coi motori Cosworth calmierati dal limitatore e telai a effetto suolo.

In F.3000 con la First di Leoni

Divila è pezzo molto pregiato in quel mercato e a ingaggiarlo fin dall'inizio è la PMC di Peter McIntosh nel 1985 e quindi la Jordan, che schiera il promettente Russell Spence. Nel 1987 arriva la chiamata dalla First di Lamberto Leoni, top team che schiera Piero Martini e Marco Apicella.

Nelle file della squadra italiana a farsi le ossa tra le chiavi inglesi c'è il giovane Massimo Pollini, che poi crescendo diventerà uomo di corse sopraffino e mago in grado di restaurare e far resuscitare nella sua factory tante F.1 che l'avevano fatto sognare da ragazzo. Questo è il suo racconto di quegli anni: «*Ricardo era un tecnico top, ma nella squadra e con la squadra era uno di noi, punto. Noi meccanici arrivavamo alle 8.15 in pista, lui si presentava alle dieci, ma poi non tornava a casa fino a che non aveva finito l'ultimo dei nostri. Era un perfezionista, uno precisissimo, un positivo, sempre pronto a guardare il lato bello delle cose. Un episodio spiega tanto di lui e lo racconto con piacere. Erano anni in cui la gestione dei tamponi era fondamentale per fare funzionare l'assetto, così un giorno creammo un finto tampone di silicone per prenderlo in giro e lui ci cascò, prendendolo per buono e provandolo, prima di rendersi conto che era uno scherzo. Imperturbabile, venne da noi sorridente e ammirato, dicendo:* "Eppure, adesso che mi ci fate pensare, l'utilizzo di questo materiale potrebbe risolvere tanti problemi. Voi ridete ma forse senza saperlo avete avuto un'intuizione..." *Il futuro ci avrebbe detto che quel giorno Ricardo aveva ragione, perché lo sviluppo tecnico andò proprio in quella direzione...*».

Pollini racconta Divila in F.3000

E con quale attitudine lavorava? «*Con immenso rispetto per i meccanici e empatia coi piloti. Sapeva leggere, ascoltare e trarre ciò che c'era da trarre da persone, dati e situazioni. Aveva una bruciante passione per le corse, ma era anche uomo di preparazione culturale ampia, enciclopedica, rinascimen-*







FEDELISSIMO AI FITTIPALDI

Divila resta da tecnico (e socio) dei fratelli Fittipaldi in F.1 dal 1975 al 1982. Sopra, è ormai alla fine dell'avventura, che era iniziata, in alto, seguendo il debutto della sua Copersucar FD01 con Wilson al volante

tale. E non si arrabbiava mai. Solo una volta a Pau nel 1988 il nostro boss Leoni gli disse una parola di più perché Apicella aveva fatto un po' fatica in qualifica e allora lui aveva buttato via le cuffie, dicendo un paio di parolacce. Ma dopo dieci minuti, rieccolo, tranquillo e sorridente, con la soluzione ai problemi, tanto che in gara Martini fu terzo e Apicella di rimonta quinto. Con la First poi progettò la F.1 di Lamberto Leoni, che però finì col disconoscere prima che avvenisse il forfait del team e la vendita del materiale alla Life di Ernesto Vita. Divila così passò alla Ligier. A inizio Anni '90 - prosegue Massimo Pollini - *ebbi una brevissima esperienza alla Fondmetal F.1 e proprio lì lo ritrovai, quindi vidi che s'era sistemato di nuovo in F.3000 con l'Apomatox, rendendo missili le loro macchine. Lui era così: bravissimo e dedicato al suo lavoro. L'avevo incontrato di recente al Paul Ricard spiegandogli che avevo in mente un'esperienza da fare sul lago Salato di Bonneville e a lui si erano subito illuminati gli occhi: sarebbe venuto volentieri in una sfida di velocità pura, perché l'avventura, il motorsport e la conoscenza unita alla sperimentazione erano erano il suo pane quotidiano*».

Ricardo fraternizza con Comas

E se c'è un pilota con cui Ricardo Divila ha un rapporto duraturo, intenso e incredibilmente bello, costui è Erik Comas. Francese, classe 1963, Erik arriva in F.1 con la Ligier nel 1991 dopo aver trionfato in F.3000 con la Dams, e nell'interstagione di preparazione al debutto iridato conosce il tecnico brasiliano, il quale come ingegnere di pista lo accompagna in lunghissime sessioni di test invernali, su tracciati tipo Paul Ricard e Estoril: «*È intesa al primo sguardo e presto arrivano simpatia, stima e totale apprezzamento per il suo modo di approcciare l'aspetto tecnico e, non di meno, per il versante umano. Ricardo* - racconta Erik - *è un tecnico totale, perché ha già dimostrato da giovanissimo che sa disegnare una macchina ma anche assettarla, migliorarla e ottimizzarla nella sintonia fine. E alla preparazione del designer unisce quella dell'ingegnere di pista, perché sa ascoltare e capire il suo pilota, recependo input, individuando i problemi e traducendoli in soluzioni. Inoltre, a coronamento di ciò, è grande stratega. Dico tutto questo anche se il nostro primo incontro risulta purtroppo breve, in quanto lui viene licenziato in tronco, a inizio 1990, senza neanche poter cominciare il campionato...*».

Al tempo il motivo sarà stato segreto, ma ora si può dire cosa accadde, in seno alla Ligier, no? «*Certo che sì. E questo spiega un'altra parte del carattere di Ricardo. Uno che, proprio come me, non ha mai vissuto la F.1 come luogo in cui fare politica e arruffianarsi questo o quello. No, niente del genere. Si sta lì, si dà il meglio e ogni volta si dicono le cose per come stanno, punto. Senza paura. Ecco, in questo posso dire che siamo stati sempre uguali, io e Ricardo Divila. Morale della favola, arriva un nuovo responsabile tecnico, Frank Dernie, che dà al team un'impronta molto più anglosassone e in un battibaleno Divila è fuori, out. A me, in fretta e furia nominano, un ingegnere di pista sostituto, pensa te, uno che in vita sua non aveva mai fatto gestione in pista di una macchina da corsa, quindi pensa*





UNA CARRIERA DAI MILLE VOLTI
Sopra, la factory della Copersucar a metà Anni '70. A destra, Ricardo al fianco della sfortunata Fitipaldi F6 del 1979, mentre, in basso, lo vediamo con uno dei suoi piloti preferiti, Erik Comas, col quale ha vinto due titoli Gt in Giappone, sfiorando il trionfo anche nella 25 Ore di Le Mans 2005 con la Pescarolo

quanto ho rimpianto Divila, da lì in poi... Ma capita, bisogna adattarsi, la vita e le corse sono così. Da quel momento mi assale il rimpianto per cosa avrei potuto fare insieme a un tecnico così bravo».

Con Erik al top

Ma è proprio vero che la vita a volte ha in serbo strane e grandi sorprese, perché le strade di Ricardo Divila e Erik Comas tornano a incrociarsi, come racconta lo stesso pilota francese: «*Morale della favola, passano gli anni, a metà dei Novanta io sono già fuori dalla F.1 per sempre e mi ricostruisco una carriera da professionista con le ruote coperte* - ricorda Erik -. *E a 1997 inoltrato indovina chi incontro di nuovo nel JGTC/SuperGT Giapponese con la Nissan? Lui, Ricardo Divila. Fantastico, il destino ci rivuole insieme in Nismo con la Nissan Skyline GT-R e stavolta nessuno ci separerà. Prima gara, a Suzuka. Chiaro, vinciamo. Seconda corsa, sul nuovissimo catino di Motegi, Divila al muretto, Comas in pista. Risultato: assetto asimmetrico perfetto, tattica sopraffina e arriva un'altra vittoria. Sono grandi premesse per il biennio 1998-1999, che infatti ci vede trionfare due volte consecutive nella serie giapponese: campioni! Tutto ciò che pensavo su di lui si consolida e a questo si aggiunge un'immensa stima sul piano umano. Perché Divila è uomo coltissimo, cosmopolita, affascinante. Parla otto lingue, si interessa e capisce di tutto, dalla storia, all'arte, all'astrofisica: è persona positiva, di straordinaria intelligenza e vanta sensibilità stupenda. Con lui le corse sono godibili, entusiasmanti e la vita, fuori dalle corse, diventa bella e tutta da assaporare*».

Ancora con Comas quasi vince a Le Mans!

Non finisce qui, perché vi ritrovate per un'altra grande sfida, la 24 Ore di Le Mans 2005, nel team Pescarolo. Divila al muretto e Comas in pista, unito a Collard e Boullion, stavolta con un regolamento che renderebbe possibile battere l'Audi in versione Champion Racing di Kristensen, Lehto e Werner... «*Ritorna la magia, tra me e Ricardo, come al primo approccio in F.1 e nei giorni gloriosi in Giappone. Possiamo vincere anche la 24 Ore di Le Mans, insieme, e tutto sembra mettersi bene. Ma a farci perdere 4 o 5 giri ci si mette un problema al cambio. Una cosa da niente, il classico pezzetto da pochi euro che rompendosi perché mal montato ci fa buttar via un sacco di tempo, senza che non abbia colpa nessuno... Cose che capitano. Facciamo una rimonta bellissima, surclassiamo l'Audi di testa, dimostriamo nettamente che i più forti siamo noi, ma recuperare dei giri alla fine serve solo a farci arrivare secondi. In ogni caso io e Ricardo viviamo un'altra grande avventura, insieme. E lui si dimostra quello di sempre. Attento, perfezionista, aperto nel dialogo e carinissimo con i meccanici. Passa il tempo e lui non cambia. Con la Nissan ci resta per decenni e lo rivedo di recente nel giro Blancpain, dove ciascuno di noi ha dà una mano. È stato il nostro quarto incontro in quasi trent'anni, fatto di sorrisi, abbracci e col puro piacere di ritrovarci. Perché ci siamo sempre voluti tanto, tantissimo bene*».

Lo stupendo saluto di Piero Martini

A chiudere, con momenti di vita vissuta e qui regalata a noi tutti, è Piero Martini, che fu pilota di Divila nell'88 in F.3000, nella First di Leoni. Sentiamolo: «*Solare, aperto, Ricardo era il classico tipo sempre allegro. Tranquillo, ironico, sapeva sdrammatizzare, in ogni momento. Insieme avremmo vinto di sicuro il campionato in cui eravamo in testa. Senonché mi capitò di tornare in F.1 con la Minardi correndo a Detroit e, visto che andai subito molto bene, mi concentrai lì, saltando anche una corsa in formula cadetta, causa una concomitanza. Vinsi a Pergusa e alla fine terminai quarto in campionato. Sai, lui era un genio, come tecnico ma anche una meraviglia d'uomo. Ogni volta che mi vedeva incavolato nero, mi prendeva da parte, seduti uno davanti all'altro, lui con una calcolatrice in mano. S'accendeva una sigaretta e sorrideva, poi attaccava con una domanda di rito, passandosi una mano nel ciuffo:* "Piero, quanti anni hai? Ventisette. Dunque, momento, ora calcolo la tua aspettativa di vita in base alla media e ti chiedo: quanti anni ancora pensi di campare? Quelli che hai vissuto sono passati in fretta e sappi che quelli che ti restano, anche se sembrano tanti, be', voleranno. Allora, pensi sia il caso di buttare via tempo prezioso, arrabbiandosi per niente? E ne vale così la pena d'incazzarsi nella vita?". *Ecco* - aggiunge Piero - *di solito quando si ricorda una persona, si cercano risposte. Io penso che leggendo quello che scriverai il più bel regalo che ha lasciato a noi tutti Ricardo Divila potrebbe essere rappresentato proprio da queste due domande*». ●



Camera car tutto iniziò così



SONO PASSATI 35 ANNI DALLA PRIMA TELECAMERA ON BOARD F.1. IL PRIMO FU HESNAULT, CON LA TERZA RENAULT, ALL'INTERNO DI UNA STORIA PERSONALE E DI UNA SFIDA DEGNE D'ESSERE RISCOPERTE. PER UN'EPOPEA MEDIATICA CHE HA CAMBIATO IL MODO DI SEGUIRE LE GARE IN TV

di Mario Donnini

Certe ricorrenze hanno un senso proprio perché sottendono episodi che ci hanno cambiato la vita. A volte non solo e non tanto nell'esistenza reale di tutti i giorni, ma perfino nel gradito ruolo di spettatori e d'eterni appassionati del motorsport.

E la stagione 2020 a oggi, motoristicamente parlando, al momento è attiva solo quanto a anniversari e retrospettive nostalgiche. Tra queste una può essere definita addirittura epocale. Perché siamo a ben trentacinque anni dalla prima camera car vissuta in diretta, in occasione di un Gran Premio.

Sembra ieri? E invece no. Tocca al transalpino François Hesnault portare in gara il 4 agosto 1985 nel Gp Germania una terza Renault iscritta appositamente per trasmettere immagini da una piccola telecamera fissata a bordo, ancora in modo piuttosto artigianale. Sul piano sportivo è solo un piccolo passo, ma sul versante mediatico è un balzo per la civiltà dell'informazione e, soprattutto, per lo show business, perché gli scopi raggiunti sono addirittura due: gustare dall'interno dell'abitacolo immagini di gara vera e, non di meno, in diretta. Traguardi raggiunti in contemporanea, accompagnati da un immediato e plebiscitario consenso dei telespettatori, tale da stimolare un continuo sviluppo di sistemi e apparecchiature, per i tre lustri successivi. Al punto che dal 1998 le camera car divengono obbligatorie per tutte le monoposto partecipanti al mondiale. E tutto ciò che le riguarda da allora è anche oggetto di un'apposita sezione del regolamento tecnico della Formula Uno.

Nascar e Bathurst aprono la strada

Riprendere un pilota da corsa in camera car è cosa che alletta tutti fin dagli albori delle corse, ma qui il punto è un altro: quando si parla di RaceCam Live, ossia di telecamere che mostrano una vettura in piena gara e in diretta, il discorso cambia. Perché solo alla fine degli Anni '70 si comincia a disporre della tecnologia adatta per riuscire allo scopo, ovvero attrezzature sufficientemente leggere, robuste e ben fissate, ma in discipline ancora diverse da quelle delle monoposto più estreme.

ANNI DI PROVE E TENTATIVI E INFINE NEL 1985, NEL GP DI GERMANIA, È POSSIBILE GODERE DELLA PRIMA TELECAMERA ON BOARD MONTATA IN GARA DA UNA MONOPOSTO DI F.1, SULLA RENAULT GUIDATA DA HESNAULT. E DIETRO L'EVENTO SI NASCONDONO NON SOLO GRANDI INTERESSI ECONOMICI, MA ANCHE VICENDE PERSONALI PARTICOLARI E DELICATE, CHE QUI VENGONO RACCONTATE NELLA LORO INTEREZZA





HESNAULT PIONIERE ON BOARD PER LA F.1
Sopra, Hesnault, a sinistra in gara nel Gp di Germania 1985, con la terza Renault RE60 contrassegnata dal numero di gara 14 e dotata di camera car. Sopra a destra, l'apparecchiatura fissata a lato dell'abitacolo

Sebbene i primi esperimenti con una motion picture camera da 16 millimetri risalgano al 1973, la tecnologia viene sviluppata inizialmente per le vetture a ruote coperte ed è così che nel 1979 è la Nascar a tracciare la via alla Daytona 500, trasmessa in diretta dalla CBS che irradia le immagini provenienti direttamente dalla camera car del veterano Benny Parsons, su una Chevrolet Monte Carlo.
Il colpaccio successivo lo fa la Seven Network, in Australia, col primo esperimento di una gara vissuta "dal di dentro" on board, il 30 settembre 1979, alla Hardie-Ferodo 1000 endurance, sul classicissimo e spettacolare tracciato di Mount Panorama, a Bathurst, quindi sul continente Nuovissimo. In questo caso si va oltre il primo passo della Nascar, in quanto il pilota Peter Williamson durante la gara non solo trasmette immagini dalla sua Toyota Celica, ma riesce anche a fornire un emozionante commento in diretta della sua corsa.

Indy batte la F.1 e arriva prima

L'edizione 1983 della 500 Miglia di Indianapolis segna un grande passo avanti per le monoposto, perché per la prima volta la cronaca diretta garantita dalla ABC garantisce immagini on board, addirittura dalle monoposto di due tra i piloti più vincenti nella storia dell'ovale, ovvero Rick Mears e Al Unser Senior, rispettivamente terzo e secondo alla fine dietro il vincitore Tom Sneva. Anche se, a dire il vero, entrambe le telecamere si rompono durante la corsa e vengono opportunamente smontate nella fase finale, quando i due piloti sfidano Sneva, che poi vincerà. Ma è un primo passo che apre la strada a sviluppi costanti, veloci e sorprendenti.

A Spa 1966 la F.1 dice la sua con Frankenheimer

In F.1 il processo appare più lento e complesso, perché alla pesantezza e alla fragilità delle apparecchiature c'è da sommare il rischio di rottura in gara, con tutto ciò che comporta.
Eppure un primo grande impulso al Circus viene dato dal cinema, con il film "Grand Prix" di John Frankenheimer che nel 1966 introduce l'uso di monumentali cineprese Super Panavision 70 a partire nell'ambito del Gp di Montecarlo, anche se, per le immagini di gara che poi finiranno nel film, oltre a quelle da bordopista, ci si aiuta con l'elicottero.
Ma al Gp del Belgio di Spa ecco la pietra miliare. L'ex iridato Phil Hill prende il via da fondo griglia e fuori gara con una McLaren M2B a motore Serenissima, filmando con cinepresa on board tutto il primo giro di corsa sullo spaventoso tracciato, investito da una tempesta che crea scompiglio nel gruppo. Le immagini non vengono trasmesse in diretta, bisognerà attendere l'uscita del film, ma lo spettacolo è tanto. Belli anche i filmati girati dalla 908/2 iscritta dalla Solar di Steve McQueen alla 24 Ore di Le Mans 1970, all'interno dell'iconico race-movie.

Nel 1985 tocca al motomondiale e poi alla F.1

Dai e dai, tutto ciò che non era accaduto in decenni alfine avviene nel giro di pochi giorni, nel corso della stagione 1985 per i due campionati motoristici iridati di matrice geneticamente europea, ovvero il motomondiale e la F.1.
Tra le moto comincia il 29 giugno sulla classica pista di Assen, in Olanda, Randy Mamola a dare spettacolo, andando a vincere su Honda, mostrando live pieghe da brividi. Non c'è ancora il gusto pieno della bagarre, giacché il pilota più vicino, Ron Haslam, termina staccato di 35 secondi e il terzo Rob McElnea chiude con 2'19" di divario, ma l'esperimento va superbamente. E rappresenta un pungolo anche per la F.1, dove Ecclestone, decisissimo a lanciare sempre più lo show anche a livello di diritti televisivi, finalmente, di concerto con la Fia e il presidente Balestre, dà via libera al geniale François Guiter, Direttore della Comunicazione Elf.

Guiter, genio della comunicazione

Attenzione, è proprio François Guiter l'artefice di tutto. Negli Anni '70 utilizza stupendamente le



sponsorizzazioni di Tyrrell e Renault per creare situazioni e momenti memorabili con camera car, rigorosamente in prove spettacolari, che mostrano in azione non solo vetture da urlo, come la Tyrrell P34 6 ruote, ma anche un mito ritirato quale Jackie Stewart. Lo scozzese torna per l'occasione al volante di monoposto di F.1 per realizzare filmati dall'abitacolo ricchi di fascino. E attenzione, perché - non a caso, visto che è merito sempre di Guiter -, al Gp di Francia edizione 1978 una Renault Rs01 turbo dotata di cinepresa, con lo stesso Jackie Stewart al volante, precede il serpentone delle monoposto pronte a prendere il via al Paul Ricard.
Il consiglio è quello di procurarvi il set di due Dvd intitolato "Lap of the Gods" animati dai filmati più belli del materiale promozionale Elf on board, con cineprese da cinema, quasi tutte ancora da 35 mm, dalla F.1 aspirata a quella turbo con Alain Prost sulla Renault, perché lo show, l'emozione e il sound di quelle immagini catturano davvero, ancora oggi.



La strana storia di Hesnault

Il Gp di Germania del 4 agosto 1985 rappresenta la data propizia e ancora una volta François Guiter, la Elf e la Renault sono all'avanguardia, pronti a schierare una monoposto in più in gara, appositamente per deliziare gli spettatori con una camera car finalmente all'altezza. Non ancora perfettamente integrata alla RE60 prescelta, ma comunque ragionevolmente piccola e validamente fissata per resistere alle terribili sollecitazioni. Il pilota prescelto è il francese François Hesnault, che in quel momento sta vivendo una vicenda personale molto particolare. Rampollo di una ricca famiglia che gestisce una grande impresa di trasporti, François fin dagli anni più verdi dimostra una chiara propensione al rischio, svolgendo il servizio militare tra i paracadutisti, con tanto di servizio di leva in Africa e avventure connesse. Da qui segue la sua passione per le corse, dove si comporta bene fino a giungere secondo nella serie francese di F.3 nel 1983, dietro a Michel Ferté. Ferté passerà in F.3000, invece per Hesnault è già pronta una Ligier F.1 per un dignitoso 1984 d'apprendistato. Il fatto che abbia soldi da spendere, lo porta, nel 1985, addirittura all'ingaggio della Brabham-Bmw turbo, alla corte di Ecclestone, ma François mostra subito problemi d'adattamento, specie in qualifica, al motore più potente





PRECEDENTI ILLUSTRI E TANTA STORIA
A destra, Stewart nel giro di ricognizione del Gp di Francia 1978, su Renault. A sinistra, Hesnault in Germania 1985, superato dalla Tyrrell di Bellof. Sotto a destra, Williamson alla Bathurst 1000 nel 1979 e, al centro, Phil Hill a Spa 1966. In basso, Hesnault in tuta Brabham

della storia, con oltre mille cavalli a disposizione per il giro buono in prova.
A Imola ha addirittura un incidente in rettilineo, a Monaco va in testacoda nel tunnel e non riesce a qualificarsi, mentre al Paul Ricard in prova è protagonista di uno spaventoso incidente ad alta velocità, che gli fa demolire file e file di reti. Esce illeso, ma Bernie Ecclestone lo prende da parte e gli sussurra un definitivo: «*François, se ci tieni alla salute, lascia stare*». Il giorno dopo Hesnault cede l'abitacolo della spaventosa Brabham-Bmw turbo al sostituto, che si rivelerà essere Marc Surer.
Quattro Gran Premi dopo, quando è un ex pilota Brabham ma non ancora un ex F.1, arriva l'offerta Renault-Elf. E così, senza pressioni, circondato solo da curiosità e simpatia, Hesnault decide di partecipare a quella che sarà la sua gara d'addio ai Gran Premi, ma anche un momento importante nella storia globale delle corse, quindi perché no...



L'esperimento funziona!
Vista la presenza di una vettura in più, si deroga al numero massimo di vetture ammesse alla gara, ovvero ventisei, consentendo a tutti i partecipanti di prendere il via al Gp, la domenica, con ventisette monoposto schierate. Hesnault non va neanche male, salta l'ultima sessione di qualificazione e risulta 23esimo in griglia, mentre i compagni di squadra in seno alla Renault, ovvero Tambay e Warwick non fanno granché meglio, finendo rispettivamente 16esimo e 20esimo. Pronti via e le immagini mostrate dal francese, al di là di qualche inevitabile impurità e delle vibrazioni di troppo, sono uno spettacolo nello spettacolo. Non più d'un quarto d'ora in tutto, però, perché all'ottavo giro la monoposto è già fuori per un guaio all'acceleratore, ma il passo in avanti compiuto ormai è realtà.
Da lì la camera car diventerà sempre più simbolo dell'irresistibile show biz mediatico della F.1, mentre Hesnault si ritira dalle corse e mai, a oggi, un team ufficiale schiererà ancora una terza monoposto. Tanto da far restare quella corsa di 35 anni fa, a suo modo, epocale per ciò che annuncia e, nello stesso tempo, saluta, sussurrando la parola addio. ●

Il bacio della morte per il DTM



AUDI LASCIA A FINE 2020, SEMPRE CHE LA STAGIONE INIZI. LECITI I DUBBI SUL FUTURO, MA BERGER NON VUOLE DARSI PER VINTO E CHIUDERE UNA PIATTAFORMA DA OLTRE DUEMILA POSTI DI LAVORO

di **Alessandro Gargantini**

Alla fine, il bacio della morte è arrivato. Spiegato e senza preavviso. Difficile definire diversamente, e la terminologia utilizzata dalla stampa tedesca fotografa perfettamente la situazione, la notizia del ritiro dell'Audi dalla popolare serie a ruote coperta germanica alla fine del 2020. Proprio mentre Gerhard Berger e i suoi uomini stavano cercando di individuare una soluzione sotto l'aspetto logistico e organizzativo alle tante incertezze che la pandemia COVID-19 sta imponendo al Vecchio Continente, letale come una freccia al curaro è arrivata la decisione della Casa di Ingolstadt. Chiaramente, si tratta di una botta tremenda per il circus della nota serie tedesca, che dà lavoro a oltre duemila persone e che dal 2021 si troverebbe con un solo costruttore, la BMW, che si troverebbe a combattere contro se stessa o contro squadre private. Nei primi mesi dell'anno la R-Motorsport aveva deciso di sospendere l'impegno nelle corse per il 2020 e, conseguentemente, di non schierare le quattro Aston Martin Vantage che avevamo visto l'anno scorso. L'abbandono della Casa degli Anelli mette seriamente a rischio il futuro di una tra le serie più apprezzate e considerata da molti piloti, per l'elevato livello di professionalità la più vicina alla Formula Uno. Che l'outlook della Casa degli Anelli verso il DTM fosse negativo lo si era compreso già qualche settimana fa, quando la direttrice del marketing Hildegard Wortmann aveva candidamente detto che il DTM non serve all'Audi. In questo momento, la Wortmann ha voce in capitolo presso la casa tedesca, raggiunta dopo venti anni spesi in BMW. Esattamente come il nuovo Amministratore Delegato Markus Duesmann, che ad aprile 2020 ha sostituito l'olandese Bram Schot. Ma nessuno si attendeva che la decisione di tagliare il programma DTM sarebbe stata presa e annunciata in tempi così rapidi. L'aspetto emozionale dato dalla pandemia COVID-19, dalle vendite decimate nei mesi di marzo e aprile e di fondi da accantonare per controversie legali dovute al Diesel Gate hanno presumibilmente portato ad una drastica accelerazione dei tempi e a comunicare pubblicamente il disimpe-



UN COLPO DA KO

rio mentre Berger e soci sono a lavoro per trovare soluzioni logistiche e far ripartire la serie, arriva l'annuncio dell'abbandono dell'Audi alla fine di questa stagione, sempre che si possa disputare

gno dalla serie. Un altro elemento da non dimenticare è il processo di riorganizzazione del Motorsport della Casa tedesca, che internamente si sposta dal silo dello sviluppo per finire in quello del marketing, che ha un budget separato e che non necessariamente ha obiettivi perfettamente convergenti.

Berger sorpreso dai tempi e dai modi dell'annuncio

Ciò che ha sorpreso negativamente Gerhard Berger è la totale mancanza di interazione con l'Audi e il momento nel quale la decisione è stata comunicata. Ora l'austriaco di trova al centro di una tempesta perfetta, visto che la pandemia, l'uscita di R-Motorsport ed ora quella della Casa di Ingolstadt sono tre colpi micidiali. Quando nel 2017 la Mercedes decise di ritirarsi dal DTM tenne conto delle difficoltà che l'organizzatore avrebbe avuto a rimpiazzarla e diede diciotto mesi di preavviso. La situazione per l'Audi ora è certamente diversa, visto che due anni fa il settore automotive navigava in ben altre acque, ma un piano uscita ragionato e concordato, se non altro nelle tempistiche della comunicazione, avrebbe fatto meno male alla categoria e ai duemila professionisti che impiega.

Ipotesi 2021 con solo squadre semi-ufficiali

In Germania sono però certi che Berger si batterà come un leone prima di alzare le mani e che potrà contare sul massimo impegno della BMW, che non vuole subire passivamente la decisione di un competitor, nella ricerca di una soluzione. La pandemia COVID-19 ha congelato al momento ogni progresso nelle trattive mirate a creare sinergie con la Super GT nipponica e coinvolgere una Casa del Sol Levante. La splendida "Dream Race" dello scorso novembre, quando sette vetture del DTM hanno sfidato al Fuji i rivali del Super GT, potrebbe rappresentare il canto del cigno della serie. Gli uomini della ITR stanno lavorando su alcune ipotesi più concrete, visto che la piattaforma è molto solida e che le macchine per correre anche nel 2021, di fatto, ci sono. Nella prossima stagione la BMW potrebbe fare un passo indietro e schierare in forma semi-ufficiale le proprie vetture, creando le condizioni per un "level playing field" nel quale i team della BMW potrebbero affrontare in una sfida molto equilibrata strutture molto organizzate come i team Abt, Phoenix, Rosberg e WRT che schierano le vetture della Casa degli Anelli. In un contesto in cui nessuna casa è ufficialmente presente, si potrebbe creare il contesto affinché la HWA riconsideri la possibilità di schierare le Aston Martin e che qualche struttura europea legata a Nissan, Honda o Lexus possa fare un passo avanti con qualche chance in più di successo. Il 2021 sarebbe quindi un anno di transizione che consentirebbe alla piattaforma del DTM di sopravvivere, garantendole un adeguato tempo per individuare vie d'uscita. Tutto questo, sempre che la Casa degli Anelli non metta un veto a utilizzare le macchine del 2020 anche l'anno prossimo.

Servirebbe ripetere il miracolo del 1993

Un'altra ipotesi, anche se il contesto ora è molto più complesso, è che si ripeta quando accaduto nel 1993 quando, dopo che Audi e BMW lasciarono la piattaforma lasciando sola la Mercedes, l'arrivo dell'Alfa Romeo, che vinse subito, garantì continuità e aprì un indimenticabile capitolo della storia del DTM. Anche nel 2019 il seguito del DTM è stato rilevante, con 650 milioni di presenze davanti alla televisione e oltre mezzo milione di spettatori sulle tribune.

Opzione GT3 o GTE

Alla ITR stanno esplorando anche altre ipotesi, come quella di passare alle vetture della classe GTE o, più verosimilmente, della GT3. In entrambi i casi appare una scelta forzata che snaturerebbe il DNA della categoria che si basa su vetture turismo con prestazioni molto più spinte. Inoltre, il settennale lavoro di allineamento con il Super GT nipponico che adotta, come il DTM, il regolamento Class One meriterebbe di essere premiato con una scelta che va in tale direzione. Purtroppo, mai come ora, potrebbe essere giunto il momento di compromessi e scelte dolorose. Come il momento impone. ●

Team italiano in F.E



SI CHIAMA SCUDERIA E. A PORTARLA AVANTI GIANFRANCO PIZZUTO CHE IN QUESTA INTERVISTA SVELA DETTAGLI E RETROSCENA DELL'OPERAZIONE

di Jacopo Rubino

Una squadra italiana in Formula E, in lotta dal 2022 contro i giganti tedeschi Audi, BMW, Mercedes e Porsche. In tanti la sognano, qualcuno vuole crearla davvero: è Gianfranco Pizzuto, impegnato nella mobilità elettrica dal 2007. Può essere considerato a pieno diritto un pioniere del settore. La sfida è nata per gioco, ma una volta accettata l'imprenditore-manager bolzanino si è messo a fare sul serio. Il progetto della "Scuderia E", questo il nome, è emerso con un post scritto su LinkedIn, il social network dedicato ai professionisti, e ha presto acceso l'entusiasmo. *«I riscontri sono stati incredibili. Ho ricevuto tantissimi attestati di stima e di simpatia, non solo dai connazionali»*, racconta Pizzuto. Cosa dice il suo curriculum? Ha investito nel marchio Fisker, che ha prodotto la berlina ibrida Karma, ha gestito l'importazione per il mercato austriaco delle Fiat 500e in arrivo dagli USA, fino allo scorso novembre è stato ambasciatore dei veicoli a emissioni zero per la filiale italiana di Jaguar Land Rover. Esperienze che lo hanno reso un punto di riferimento nell'ambito degli EV, e ora potranno tornare utili nel motorsport.

La fiducia di Pizzuto nella crescita della Formula E è enorme, tanto da affermare: *«Credo che in meno di 10 anni ci sarà la fusione con la F.1 per un'unica categoria, ovviamente elettrica»*.

- Pizzuto, ci racconti come è nata l'idea della Formula E?

«La colpa, se così si può dire, è di un amico giornalista appassionato come me di auto elettriche e di corse. Mi ha punzecchiato chiedendomi: perché non creare un team?. Sapendo dell'enorme lavoro necessario, in principio ero un po' dubbioso. Ma a mente fredda ci ho riflettuto, mi sono confrontato con altre figure che operano nell'elettrico e nella componentistica. Alla fine ho pensato: "L'idea è un po' pazza, ma perché no?". Abbiamo ragionato su chi si potrebbe unire a noi, ognuno sta sondando la sua rete di contatti».

- Ha parlato di 2022 come data per l'esordio.

«Questo per arrivare in concomitanza del lancio delle nuove monoposto Gen 3, previsto nella stagione 2022-23. Potremmo partire alla pari della concorrenza e avere più tempo per prepararci a livello organizzativo, trovando sponsor e finanziatori. La speranza





> PER ENTRARE ABBIAMO DUE OPZIONI: ALLEARCI CON UNA SQUADRA ESISTENTE, OPPURE ACQUISIRLA
>
> GIANFRANCO PIZZUTO

TRICOLORE ELETTRICO
Sopra ecco come potrebbero essere i colori e la livrea della monoposto con le insegne Scuderia E. Sopra Gianfranco Pizzuto, impegnato nella mobilità elettrica dal 2007

è di un orizzonte pari almeno all'intero ciclo tecnico».

- La griglia di Formula E conta già 12 team, da regolamento è al completo.

«Per entrare abbiamo due opzioni: allearci con una squadra esistente, oppure acquisirla. Inizialmente ho tenuto i contatti solo con Alejandro Agag, il presidente del campionato. Sarà lui a suggerirmi la strategia più adatta».

- Per ridurre i costi, a causa del Coronavirus, si parla però di posticipare le Gen 3. Cambierebbero i piani?

«Su questo la Formula E non ha ancora deciso. Potremmo anche debuttare con le vetture precedenti, se potessimo sfruttare le sinergie con un team più esperto. Se invece fossimo obbligati a comprare una squadra, ci vorrebbero valutazioni più approfondite».

- Per la "Scuderia E" lei pensa all'uso di una macchina clienti, tipo Virgin o Venturi, o ad un motore ex novo?

«Ho coinvolto Mark Lander, il fondatore di Imecar Elektronik, un'azienda con sede in Turchia specializzata nella propulsione elettrica. Hanno progetti in diverse nazioni, anche in Sudamerica. La Formula E sarebbe una vetrina per avere notorietà globale. Abbiamo già effettuato riunioni via web e siamo motivati a partire. La base, come detto, è in Turchia, ma nella zona franca di Antalya. Un grande vantaggio, in quanto consente rapporti commerciali come nell'Unione Europea».

- Cosa ha originato la partnership con Imecar?

«Ci conosciamo benissimo avendo collaborato a vari progetti comuni, con Lander siamo ormai amici. Abbiamo iniziato insieme lavorando sulle 500 elettriche importate in Europa, sono stati addirittura capaci di sviluppare batterie con autonomia superiore alle originali. Imecar si occupa di powertrain per qualsiasi ambito, anche per imbarcazioni, aerei o retrofit su vecchie auto. Fra le altre cose, hanno realizzato versioni elettrificate del Fiat Doblò, modello costruito proprio in Turchia. A febbraio ero lì da loro, giusto prima dell'emergenza, e si parlava di allargarsi in altri campi, tra cui il motorsport. In quel momento era soltanto una battuta, ma era logico che prima o poi dovesse accadere. E ora siamo in ballo».

- L'ultima domanda è d'obbligo: un team di Formula E potrebbe chiamare a raccolta l'intero movimento automotive in Italia, FCA compresa?

«All'interno di FCA ho conoscenze importanti, non c'è dubbio che andrò a scambiare qualche parola sull'argomento. Immagino che anche loro, in futuro, vogliano misurarsi nelle corse elettriche sfruttando uno dei brand che possiedono. Collaborare potrebbe essere un passaggio intermedio, la porta è aperta».

- E in più FCA si unirà con PSA, già in Formula E con il marchio DS.

«I francesi sull'elettrico sono più avanti, questo matrimonio farà bene a FCA. Mi auguro che la fusione si completi presto, quando sarà definita per noi sarà più facile aprire il discorso». ●

Formula E all'italiana

SCOPRIAMO COME E DOVE SVENTOLA IL TRICOLORE NELLA SERIE ELETTRICA

C'è l'ePrix di Roma, confermato fino al 2025, e poi c'è Dallara, coinvolta nella produzione dei telai. I baluardi italiani in Formula E oggi sono questi, ma agli albori della categoria, nel 2014-2015, una squadra tricolore era già stata presente: quella guidata dall'ex F.1 Jarno Trulli, che da pilota-proprietario centrò il quarto posto in Uruguay. Al suo fianco si alternarono Michela Cerruti, Tonio Liuzzi e il ticinese Alex Fontana, ma il programma si chiuse all'inizio della Season 2. Dall'edizione 2017-2018 con
Venturi c'è Edoardo Mortara, seppur di passaporto svizzero, riuscito a vincere una gara ad Hong Kong. Meno fortunata la parentesi di Luca Filippi con NIO, uno dei team di coda. Nei rookie test abbiamo visto inoltre girare Antonio Giovinazzi, Andrea Caldarelli, Antonio Fuoco, Raffaele Marciello e Mattia Drudi. Senza dimenticare Magneti Marelli, che fino allo scorso anno realizzava l'unità motrice della Mahindra. ●



La grande Ferrari è nata a Le Mans

LA FANTASTICA AFFERMAZIONE DI LUIGI CHINETTI CON LA 166 MM E AL SEGUITO DUE MECCANICI PRESTATI DAL DRAKE DOPO MOLTE INSISTENZE. COSÌ SI APRIRANNO NUOVI SCENARI

di Franco Gozzi

Le recenti dichiarazioni di Mattia Binotto che ha ventilato l'ipotesi di poter allargare gli scenari da corsa del Cavallino ha riacceso il cuori della frangia antica dei tifosi in rosso che hanno sognato con le vittorie della Ferrari non solo in F.1. In questo articolo del 2004 ecco che cosa scriveva a proposito del Dna corsaiolo della Scuderia, Franco Gozzi, il delfino del Drake nella sua celebre rubrica Tunnel.

La lunga e forzata inattività sportiva della prima metà degli anni Quaranta pesava sempre più man mano che la vita si allontanava dalle rovine della guerra e ritornava alla normalità. Non se ne poteva più, c'era una gran voglia di fare, di costruire, e qualcosa cominciò a muoversi: già nel 1946 si corse in Spagna e in Belgio con macchine e piloti arrangiati alla meno peggio finché il 22 aprile 1947 fu organizzato quel Gran Premio di Nizza che segna la ripresa ufficiale, la vera "prima" internazionale del dopoguerra. Per la cronaca, vinse Villoresi su Maserati, secondo Wimille con l'Alfa Romeo, terzo Chaboud su Delahaye, poi tra il 1947 e il 1948 l'automobilismo ripresentò i Gran Premi di Francia, Svizzera, Monaco, Inghilterra, e anche in Italia, dopo gare d'assaggio come Piacenza, Forlì, Varese, ecco di nuovo le corse blasonate, il Gran Premio d'Italia, la Mille Miglia, il Giro di Sicilia. La premessa è necessaria per inquadrare il momento storico. Con un po' di ritardo, nel 1949, riapparve la 24 Ore di Le Mans, nata nel 1923 e disputata ogni anno fino al 1939 tranne il 1936 perché la Francia quell'anno fu sommersa da un'ondata di scioperi. Ritornava dopo un'interruzione di dieci anni venendo a esaurire la palpitante aspettativa di vedere macchine nuove e nuovi piloti a confronto con le vecchie glorie. Avvincente, spettacolare, la 24 Ore dal punto di vista tecnico è sempre stata considerata dai costruttori "la gara della verità" e proprio su questa corsa è andata a finire la conversazione con i meccanici anziani della Ferrari che erano presenti alla riunione annuale del Ferrari Club Maranello, quest'anno dedicata alla leggenda Scaglietti. Bella serata, straordinaria passerella di personaggi, sontuosa cena con tanto di show e via a ruota libera con le nostre predilette chiacchiere. Gli ex meccanici Ferrari avevano un lungo tavolo tutto per loro, io ero da un'altra parte con Nino Vaccarella e Sandro Munari in mezzo a una schiera di giovanissimi scalpitanti piloti che trasudano voglia matta di

CAMBIANO GLI SCENARI
La vittoria conquistata da Chinetti a Le Mans è quella che ha cambiato completamente gli scenari per la Scuderia del Cavallino







> LUIGI CHINETTI È L'UOMO CHE HA INDICATO LA TRACCIA MONDIALE A ENZO FERRARI SMUOVENDOLO DA QUEL PROVINCIALISMO ARTIGIANALE CHE IN LUI ERA ORIGINARIAMENTE ABBARBICATO

mettersi in luce e già firmano autografi , ma inevitabilmente ci mescolavamo da un tavolo all'altro perché forte è la solidarietà della vecchia guardia come irresistibile l'attrazione dei comuni ricordi. Così, rievocando con Vaccarella la sua vittoria nel 1964, è cominciato il tema Le Mans, dove ognuno di noi ha lasciato un pezzo della sua vita. Chi c'era quell'anno con Vaccarella? I meccanici rispondevano "io" con l'orgoglio e la consapevolezza di avere partecipato a una grande avventura e ognuno aveva la sua da raccon- tare: chi si era scottato le mani nel cambiare le pastiglie dei freni, chi aveva sbagliato la misura nel cambio dell'olio, tutti lamentavano l'estenuante fatica, il sonno. Uno di loro restava in silenzio perché non vi aveva partecipato, ma ha subito recuperato: «*Però ero a Monza quando Vaccarella nella Coppa Intereuropa ha messo in pista Salvadori, Piper, Nicolosi, Sigala e Biscaldi, ed ero con lui anche al Nürburgring quando ha vinto la 1000 chilometri con la stessa 275 che poi guidò a Le Mans*». «*Sei diventato vecchio* – ha subito confutato un altro – *non ti ricordi più niente: non era la stessa 275 P, a Le Mans aveva la 0816, al Nurburgring la 0820, l'ho montata io*». All'anima della precisione! Ho poi voluto sapere il record di anzianità, cioè chi di loro era andato alla 24 Ore nell'anno più lontano: hanno iniziato tutti nei primi Anni '50, Carlino Amadessi nel '52, Ener Vecchi ancora prima di entrare in forza alla Ferrari c'era andato nel '50. Quell'anno andò malissimo: tanto per gradire erano presenti tre 166 MM private, Jean Lucas, uscito di strada, la signora Yvonne Simon, ferma sul percorso senza benzina, Porfirio Rubirosa che bruciò la frizione, ma soprattutto le due macchine 195 S iscritte dalla Casa, pilotate da Sommer-Serafini e da Chinetti-Dreyfus, si ritirarono, la prima senza corrente per cedimento del sostegno della dinamo, la seconda con il ponte rotto dopo un serio incidente. Dicono che Enzo Ferrari andò sbraitando in officina che lui, maledizione, non voleva partecipare, avrebbe dovuto seguire il suo istinto, accidenti al giorno che s'era lasciato tentare, e le sue litanie proseguirono per un bel pezzo. Su questa scenata ho cercato di approfondire, perché non mi spiegavo tanta avversione per Le Mans. Ma come? L'anno prima la Ferrari aveva vinto con Luigi Chinetti... e allora? «*È proprio questo il punto* – mi hanno specificato – *e bisogna sapere tutta la storia*». La serata del Ferrari Club stava procedendo alla grande con premiazioni, cabaret, lotterie eccetera eccetera, ma ormai, com'è facile intuire, ero catturato dalla curiosità di sapere il resto. Nell'inverno 1945 Luigi Chinetti venne a Maranello proponendo a Ferrari una partecipazione a Le Mans, che lui aveva già vinto con l'Alfa Romeo nel 1932 e nel 1934. Chiese due macchine, otto meccanici e due piloti da affiancare a lui e a Dreyfus per affrontare la corsa a suo dire più importante del mondo che riapriva formalmente dopo il lungo black-out. «*Bisogna esserci, signor Ferrari, mi creda, il gioco vale la candela*». «*Io le macchine le vendo* – pare sia stata la risposta – *e uomini non ne ho perché voglio concentrare tutto su Monza. Quello che posso fare è prestare due meccanici*». A nulla contarono le insistenze di Chinetti, caldeggiate pure dai tecnici della Ferrari Gioachino Colombo e Aurelio Lampredi, volarono parole che dall'ufficio arrivarono anche in of cina «*non si accontenti di vincere al circuito di Vigevano o a Forlì* – fu gridato – *bisogna mirare più in alto*». Ferrari urlò anche più forte. Fu irremovibile. Il resto appartiene agli annali storici: Chinetti comperò pagandole sull'unghia due 166 MM, trovò qualche sovvenzione dall'inglese Lord Selsdon, ingaggiò due piloti francesi, Lucas e Dreyfus, e come personale svuotò per due settimane il suo garage officina di New York, cui aggiunse il meccanico Mario Guerzoni e il capomeccanico Adelmo Marchetti, i due specialisti di Maranello che Ferrari – la parola è uno scritto – gli mise a disposizione. In gara la coppia Lucas-Dreyfus si ritirò per un'uscita di strada causata dalla rottura dello sterzo, ma Chinetti, da grande fondista qual era, rimase al volante per 22 ore lasciandone solo due alla guida di Lord Selsdon e fece il colpo grosso: vincitore dell'indice di performance e primo assoluto alla distanza. Un risultato storico. Con questa vittoria, e le partecipazioni successive alla Carrera Panamericana, sempre lui da privato, Luigi Chinetti è l'uomo che ha indicato la traccia mondiale a Enzo Ferrari, smuovendolo da quel provincialismo artigianale che in lui era originariamente abbarbicato. ●

Calendario sorvegliato speciale

INTERVISTA A QLIVER CIESLA CEO DELLA WRC PROMOTER: «SOLO A METÀ MAGGIO AVREMO UN QUADRO PIÙ CHIARO DELLA SITUAZIONE. SPERIAMO DI RIMETTERCI IN MOTO IN AGOSTO»

di Marco Giordo



Portogallo no. Safari più no che sì. Finlandia si spera rimandata a fine agosto. Italia a settembre-ottobre. Nuova Zelanda incerta. Argentina idem. Turchia, Germania, Gran Bretagna e Giappone praticamente ok. Il calendario alternativo del mondiale rally 2020 resta però al momento solo sulla carta. Oliver Ciesla, CEO della Wrc Promoter ci sta lavorando a tempo pieno da un po', contattando di continuo i vari organizzatori delle gare, ma ancora è troppo presto per decidere. Chissà se da buon conoscitore del nostro paese Ciesla sa la canzone di Loredana Bertè "In alto mare", sarebbe il titolo giusto per definire questo momento. Anche se un porto di attracco con i venti giusti la nave della Wrc Promoter lo troverà sicuramente, e anche presto. Il manager tedesco è stato comunque molto schietto nella sua analisi di questo difficile momento causato dalla pandemia del coronavirus. «*Solo a metà maggio avremo la situazione più chiara per vari motivi* – ha commentato al telefono



dalla Baviera-. *Anche perché bisogna aspettare le decisioni dei vari governi dei singoli paesi ospitanti su come potremo muoverci e viaggiare. E poi ci sono anche da gestire i tifosi sulle prove speciali, trovando le giuste distanze di sicurezza. Ci stiamo lavorando bisognerà vedere come si riuscirà a farlo a seconda dei paesi*».

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

«*Oggi la verità è che solo Turchia, Germania, Gran Bretagna e Giappone non costituiscono un problema e ci possono offrire le garanzie necessarie per organizzare la loro gara*».

- E le altre prove?

«*Dopo il recente forfait del Portogallo, resta in ballo l'Italia da reinserire nel nuovo calendario in data da stabilire. Si dovrebbe riprendere con Kenya o Finlandia. Per il Safari è meglio aspettare a dire se si farà o no, a noi farebbe piacere il ritorno dell'Africa nel campionato del mondo ma in questo preciso frangente le squadre sono scettiche. Perché al ritorno dal Kenya se la situazione sanitaria restasse questa dovremmo fare 15 giorni di quarantena e questo complicherebbe molto le cose per il prosieguo della stagione*».

- E la Finlandia che prospettive ha?

«*In Finlandia il governo ha stabilito che sino al 31 luglio si possono fare manifestazioni con un massimo di 500 persone. L'idea quindi è quella di aspettare le nuove decisioni del governo, magari spostando la data della gara a fine agosto se le cose come si spera cambieranno. Anche perché in Nuova Zelanda oggi c'è l'incertezza di quando si apre il paese che oggi è chiuso, dunque anche lì bisogna attendere la decisione delle volontà governative locali*».

- Insomma la situazione globalmente resta molto incerta?

«*I singoli governi devono sapere come si evolve la pandemia per decidere il da farsi. Per noi è meglio aspettare un po' che cancellare troppo presto un evento. Vogliamo riuscire a coinvolgere più gare possibile, dobbiamo comunque preparare un nuovo calendario con le informazioni che avremo a disposizione entro maggio*».

- Ma è vero che lascerà presto il suo posto, non ci ha ripensato? Lo sa che ci mancherà per la grande competenza dimostrata in questi anni?

«*Per tanti anni siete andati avanti senza di me e lo farete anche dopo il mio addio. Io starò in carica sino a fine luglio per chiudere questo nuovo calendario 2020 e quello della prossima stagione 2021. Ancora però non so dirvi cosa farò in futuro*».

- Ma è vero che ha avuto delle frizioni con Todt?

«*Lascio con un contratto prolungato di altri 10 anni tra la FIA e la Wrc Promoter, basta questo per rispondere. A testimonianza di come abbiamo lavorato in sintonia con la federazione internazionale dell'automobile in tutti questi anni*». ●

IN MESSICO L'ULTIMO ROUND IRIDATO 2020

Suninen in azione al Rally del Messico, ovvero l'ultimo round del Mondiale andato in scena in questo difficile e terribile 2020

LE DATE SOTTO OSSERVAZIONE	
Safari	16-19 luglio
Finlandia	6-9 agosto*
Nuova Zelanda	3-6 settembre
Turchia	24-27 settembre
Germania	15-18 ottobre*
Galles	29 ottobre-1° novembre*
Giappone	19-22 novembre
Sardegna	rinviata in autunno*
Argentina	rinviata a data da destinarsi

*gare valide per il mondiale Junior

La versione di Paddon

IL NEOZELANDESE SI RACCONTA: «AVEVO IN PROGRAMMA DI DISPUTARE ALCUNE GARE IRIDATE CON UN TEAM SATELLITE HYUNDAI MA È SALTATO TUTTO. MA NON MOLLO MI PIACEREBBE DAVVERO TANTO RIENTRARE NELLA SERIE IRIDATA»

di Marco Giordo



**Correva l'anno 2016 ed esattamente il 24 aprile un pilota neozelandese, l'allora 29enne Hayden Paddon, riusciva a mettere tutti in fila al Rally d'Argentina vincendo al volante della Hyundai i20 New Generation il suo primo e unico rally iridato, davanti a sua Maestà Sébastien Ogier (VW Polo Wrc). Che a fine gara aveva anche bisticciato con il driver della Hyundai, a testimonianza di quanto il pilota francese avesse mal digerito quella sconfitta, nell'unica gara che non ha mai vinto. Anche perché Paddon stava crescendo a vista d'occhio e stava diventando il rivale predestinato di Ogier. E così quel giorno la stella dell'automobilismo "kiwi" ritornò finalmente a brillare nel motorsport internazionale, grazie all'erede dei mitici Bruce McLaren, Chris Amon e del rallista Possum Bourne, icone su quattro ruote dell'arcipelago neozelandese. Poi nel gennaio 2017 al Rally di Montecarlo si verificò l'episodio che gli ha condizionato la carriera. Nella prima speciale di Entrevaux a 1 km dal fine prova, Paddon era uscito di strada a causa del ghiaccio, capottando e travolgendo uno spettatore spagnolo poi deceduto, che si era imprudentemente collocato in una zona vietata al pubblico. *«Non è stato facile dopo quanto era successo tornare a correre* – aveva confessato allora -. In Svezia ho avuto molte difficoltà nel ritrovarmi a guidare e c'è voluto un po' di tempo per riprendermi. Mi è successo qualcosa che nella mia carriera non mi era mai capitato e che a livello psicologico non è stato facile da superare. C'è l'ho fatta, ma ho avuto bisogno di tempo per riuscirci». Poi alla fine della stagione 2018 la doccia fredda della mancata conferma in Hyundai, con la perdita dello status di pilota ufficiale ed il definitivo ritorno in Nuova Zelanda, dove ora Paddon ha fondato un team tutto suo. *«È passato molto tempo da quella storica vittoria, è incredibile sono già quattro anni* – ci ha commentato al telefono dagli antipodi Paddon -. *Provo un feeling strano se ci ripenso, quello resta veramente un gran bel ricordo».*

- Una vittoria quella fortemente voluta ed ottenuta grazie ad una prestazione incredibile, soprattutto nella famosissima speciale di El Condor?

«All'epoca bisognava sfruttare il più possibile le qualità delle vetture, erano le Wrc precedenti alle Plus, e così in tutte le gare utilizzavamo la tecnologia e le informazioni al massimo. Avevo studiato a fondo quella prova speciale, sapevo dove cercare di ottimizzare le mie prestazioni rispetto al passato, soprattutto in quei punti in cui perdevo rispetto ai miei avversari. Alla fine tutto quel lavoro si è rivelato davvero utile, ed insieme a John Kennard abbiano vinto quella fantastica gara».

- Ed oggi cosa combina in Nuova Zelanda il 33enne Hayden Paddon?

«Mi occupo di motorsport business, seguo i programmi di Hyundai New Zealand anche per i clienti e sono molto occupato come pilota nei campionati locali e Asia Pacifico. Avevo poi un contratto pronto per correre quattro gare nel mondiale 2020 con la Hyundai i20 Wrc Plus del team satellite, vale a dire Portogallo, Sardegna, Finlandia e Nuova Zelanda».

- Quindi ti rivedremo presto nel mondiale?

«Purtroppo è saltato tutto. Era davvero una bella cosa, il coronavirus ha complicato tutto. Avevamo ricevuto il contratto e stavamo per firmarlo, avevamo definito, poi la pandemia purtroppo ha bloccato il budget. Peccato davvero, ma non avevamo alternative perché viste le complicazione imposte dal coronavirus alla fine il budget non ci sarebbe bastato».

- In Nuova Zelanda però ci sarai se la gara si farà?

«Francamente non credo che sarò al via del "Rally New Zealand". Vedremo».



NEL 2011 HA VINTO IL MONDIALE PRODUZIONE

Classe 1987, neozelandese di Geraldine, Hayden Paddon è stato campione del mondo produzione 2011. In carriera ha corso 80 rally iridati conquistando una vittoria

LA PRIMA E UNICA VITTORIA CHE HO CONQUISTATO NEL MONDIALE IN ARGENTINA NEL 2016 RIMANE ANCORA UN BELLISSIMO RICORDO

HAYDEN PADDON



- Hayden, ma secondo te alla fine si correrà a settembre il Rally della Nuova Zelanda?

«Dipende tutto da cosa deciderà il governo neozelandese dopo tutte queste problematiche legate al coronavirus. Quali saranno le regole che si stabiliranno per chi verrà qui da fuori, in particolare dall'Europa per partecipare al rally mondiale. Gli organizzatori stanno lavorando con grande impegno, vogliono fare la gara, se non fosse quest'anno al limite l'anno prossimo. Ci tengono davvero tanto a far tornare il WRC da queste parti. Ed i tifosi lo aspettano da tanto, sono eccitati, i rally da queste parti piacciono a tutti da sempre. Qui abbiamo una grande tradizione, nel campionato nazionale abbiamo circa 100 vetture al via in ogni gara. Sono certo che avremo 100.000 spettatori al "Rally New Zealand", una cifra considerevole visto che abbiamo una popolazione di soli cinque milioni di abitanti».

- Ma qual è la situazione della pandemia a casa vostra? Sembra sotto controllo visto che al 13 aprile c'erano stati 11 morti e 1.094 casi?

«Anche qui c'è il lockdown, stiamo controllando bene le frontiere che sono blindate per evitare di far entrare potenziali portatori del virus. L'idea è di continuare ancora con questi controlli soprattutto sui voli internazionali per garantire al massimo la popolazione, ma oggi non possiamo sapere fino a quando sarà così».

- Per quanto abbiamo visto in Nuova Zelanda stai vincendo praticamente sempre le gare a cui partecipi con la Hyundai. Ma come ti trovi a correre senza avversari?

«Per me l'importante è guidare, andare veloce e oggi battere record qui in Nuova Zelanda. Stiamo andando bene, sono molto occupato, l'idea al momento era



Hayden cose dell'altro mondo

FIGLIO D'ARTE HA DEBUTTATO A LIVELLO INTERNAZIONALE NEL 2007. NON CORRE PIÙ NEL MONDIALE DAL 2017

Hayden Paddon è nato a Timaru in Nuova Zelanda il 20 aprile 1987 e abita a Geraldine, nell'isola sud della Nuova Zelanda. È figlio d'arte, anche suo padre infatti era un pilota di rally, e dopo aver iniziato nei kart nel 2002 ha cominciato la sua carriera nei rally. Il suo debutto in campo internazionale risale al 2007, anno in cui ha preso parte per la prima volta ad una prova iridata, il Rally della Nuova Zelanda. Nel 2010 ha partecipato al volante di una Mitsubishi Lancer Evo X al Pirelli Star Driver e al mondiale Produzione finendo terzo in classifica. Nel 2011 su Subaru Impreza WRX si è aggiudicato nel mondiale Produzione quattro prove ed il titolo mondiale. Nel 2012 ha preso parte al mondiale Super 2000 su Skoda Fabia S2000, poi nel 2013 sempre sulla Skoda ha corso tre prove iridate e poi in Spagna ha debuttato al volante di una Ford Fiesta Wrc della MSport finendo 8° assoluto. Dal 2014 diventa pilota ufficiale Hyundai, esordendo sulla i20 Wrc in Sardegna, i suoi migliori risultati sono stati l'8° posto in Polonia e Finlandia ed il 6° in Australia. Nel 2015 è finito 4° in Polonia e 5° in Svezia e Corsica, ottenendo il suo primo podio con il 2° posto conquistato in Sardegna, classificandosi 9° nel mondiale piloti con 84 punti. Nel 2016 ha vinto la sua prima gara iridata in Argentina, è finito sul podio 2° in Svezia e 3° in Polonia ed ha concluso la stagione 4° nel mondiale piloti con 138 punti. Poi al Rally di Montecarlo 2017 la tragica uscita di strada che gli ha condizionato la carriera, in cui ha travolto uno spettatore spagnolo poi deceduto. A fine stagione Hayden ha chiuso il mondiale all'8° posto con 74 punti cogliendo un 2° posto in Polonia e 3° in Australia. Poi nel 2018 la sua ultima stagione da pilota ufficiale in Hyundai, terminata all'8° posto con 73 punti, con al suo attivo il 2° posto in Australia, il 3° in Turchia e il 4° in Finlandia e Sardegna. Dal 2018 ha poi corso nuovamente anche in Nuova Zelanda vincendo il titolo nazionale sulla Hyundai i20 AP4, e aggiudicandosi tre gare nel 2019. L'anno scorso in Finlandia ha sbattuto nello shakedown con una Ford Fiesta Wrc della MSport e non ha potuto partecipare alla gara, poi in Galles su una Fiesta R5 ha chiuso 4° tra le Wrc 2 Pro. In totale nella sua carriera Hayden Paddon nel campionato del mondo rally ha partecipato a 80 gare iridate vincendone 1 (Argentina 2016), cogliendo 8 podi, aggiudicandosi 38 prove speciali e marcando in totale 406 punti. ●

quella di fare due o tre rally di preparazione in vista del Rally di Nuova Zelanda in modo da arrivare pronti alla gara mondiale, se la faremo».

- Ti manca il campionato del mondo rally?

«*Certamente, è stato il mio mondo per tante stagioni. Ora sono qui, mi piace la Nuova Zelanda, mi piace quello che sto facendo, insomma sto bene così, sono contento*».

- In passato Ott Tanak era stato nel 2013 quasi fermo, poi era tornato ed ha vinto un mondiale. E tu Hayden che programmi hai, cercherai di imitarlo o oggi pensi di più a fare il team manager?

«*Mai dire mai. Guido sempre veloce e se avessi l'opportunità lo dimostrerei anche nel mondiale. La verità è che oggi faccio un po' il pilota e un po' il manager* (da come risponde si intuisce però che tornerebbe volentieri a fare il pilota ufficiale ndr)».

ARGENTINA INDIMENTICABILE

È datata 2016 l'unica vittoria colta da Paddon nel Mondiale Rally. Accadde in Argentina dove il neozelandese si impose al volante di una Hyundai

- Cosa pensi di questo finale di stagione nel mondiale, ci sarà un mini campionato finale soprattutto in Europa?

«*Di sicuro quella è la soluzione più facile e semplice da attuare. Ma quello che è accaduto negli ultimi mesi è molto più importante dello sport. Anche perché può cambiare tutto in meglio o in peggio velocemente vista l'attuale situazione*».

- Avevi molti tifosi in Italia, tra l'altro hai abitato per un bel periodo in Sardegna. Vuoi salutare i tuoi supporters del Bel Paese?

«*La Sardegna è un posto speciale che ospita un rally speciale, tra l'altro proprio lì ho ottenuto il mio primo podio mondiale nel 2015. Mi piacerebbe tanto correrci di nuovo in quelle belle e difficili speciali. Anche per rivivere ancora la grande passione, davvero unica, dei tifosi italiani per i rally*». ●

Ascona 400 storia da Mago



A INIZIO ANNI OTTANTA LE OPEL PREPARATE DA VIRGILIO CONRERO IRROMPONO NEL TRICOLORE RALLY E SCONVOLGONO LO SCENARIO. PER LA PRIMA VOLTA UNA CASA STRANIERA VINCE IN UNA SERIE DA SEMPRE DOMINATA DAI MARCHI ITALIANI. RILEGGIAMO UNO SPLENDIDO RACCONTO

di Andrea Cordovani

È davvero strano raccontare adesso che c'è stato un tempo in cui per una casa automobilistica straniera vincere un campionato italiano era un'autentica impresa. Roba da passare alla storia. Almeno a quella dei rally tricolori. Come successe una quarantina di anni fa con l'Opel Ascona 400 preparata da Virgilio Conrero, un uomo, un mito, un piemontese vecchia maniera che a oltre 60 anni d'età dà vita a un sogno meraviglioso. E si lancia in una cavalcata splendida, dopo un inizio difficile fatto di veleni e colpi bassi.

Sabato 19 aprile 1980. L'incipit di questa storia si inizia a scrivere esattamente quaranta anni fa. E, almeno inizialmente, è tutto meno che una bella storia. Quel giorno Virgilio Conrero riceve una di quelle coltellate sportive che, vista la sua carriera, la sua natura, la sua rettitudine, sente di non meritare. Cose che feriscono. E ti rimangono dentro. Accade all'Isola d'Elba. È qui che si è appena finito di assistere allo spettacolo di una straordinaria vittoria di Dario Cerrato e dell'Ascona 400. La prima vittoria delle Opel che il Mago (come chiamano il buon Virgilio nel giro dei rally) ha fatto debuttare in questa stagione nel tricolore rally: due vetture, una per Tony-Rudy; l'altra per Cerrato-Guizzardi. Dopo gli iniziali balbettii alla Targa Fiorio e in Costa Smeralda, ecco che è arrivato il successo. Ma Conrero non ha tempo per commuoversi. Lui





QUELLA OPEL CHE SPEZZO L'EGEMONIA ITALIANA

Sopra Tony e Rudy con l'Ascona 400 in azione al Rally 4 Regioni 1981: una stagione favolosa che si conclude con la conquista dello scudetto dei rally, il primo colto da una vettura straniera in un campionato italiano dominato dal 1961 fino a quel momento da Alfa, Fiat e Lancia. In alto a destra Virgilio Conrero

è di lacrima facile ma la gioia dura poco e si spegne poco oltre la pedana d'arrivo che l'ha visto festeggiare con i suoi ragazzi. Cerrato e l'Ascona 400 vengono squalificati per un'ovalizzazione dei fori di fissaggio delle sospensioni anteriori. Ovalizzazione che non offre nessun vantaggio in performance e comunque causata dalle forti sollecitazioni dovute al tremendo percorso sterrato elbano e non certamente studiato e realizzato prima della gara. Ha raccontato l'ex navigatore Rudy Dal Pozzo compagno di squadra di Cerrato, uno dei boys più cari a Conrero: *«L'assurda decisione fu accolta con stupore e indignazione da parte di tutti, appassionati e addetti ai lavori. Ma la squalifica rimase insieme al dolore di Conrero. Non ha mai smesso di ricordarlo e se l'è sempre portato dietro con la morte nel cuore. Ma quell'episodio diventò lo sprone per tutta la squadra. Da quel giorno lo sforzo per ottenere l'obbiettivo si triplicò in tutti noi»*.

Le gioie di Castrocaro Terme

Ma dopo i dolori di Portoferraio le vittorie arrivano a stretto giro di posta nel corso di un'estate straordinaria e portano tutte la firma di Tony e Rudy. La prima colta a Castrocaro Terme nel Colline di Romagna è indimenticabile. Ha rievocato Tony Fassina: *«Virgilio Conrero era un uomo dall'umanità indescrivibile. La sua immensa capacità tecnica era sempre al tuo servizio. Risolveva ogni situazione con il sorriso. La sua commozione per le vittorie era sincera fino alle lacrime. Ed erano lacrime di gioia come in quell'estate del 1980 a Castrocaro Terme al Colline di Romagna per la prima vittoria dell'Ascona 400, dopo la delusione dell'Elba. Rivedo ancora la sua bella figura, il suo viso, il suo sorriso, sotto una fontana incontenibile di lacrime. Sembrava un bambino a cui hanno appena fatto un regalo. L'abbraccio paterno, forte e generoso e la sua testa bianca che ciondolava felice»*. L'anno dopo proprio in Romagna, le Ascona 400 del Mago monopolizzeranno il podio per una fantastica tripletta firmata da Tony, Lucky e Biasion. Una bella storia che si ripeterà anche nel successivo Rally di Piancavallo. Ma intanto prima che sul tricolore 1980 calino i titoli di coda la sua Ascona con Tony artiglierà altre tre vittorie (Valli Piacentine, Coppa Liburna e 100000 Trabucchi) perdendo il titolo italiano per soli 4" contro il suo rivalissimo Adartico Vudafieri in un San Marino che pareva già vinto.

Le lacrime di San Marino

San Marino, un anno dopo. Autunno inoltrato. Lacrime sempre più copiose rigano il volto rubizzo di Virgilio Conrero. Piange nell'aria da freezer dell'Antica Terra della Libertà. Ha appena fatto riscrivere la storia dei rally e spezzato l'egemonia Alfa-Fiat-Lancia in vigore dal 1961, anno di istituzione del campionato italiano. Solo dodici mesi prima ha perso lo scudetto per 4 maledetti secondi, ora invece sono tutti lì a dargli pacche sulle spalle e a chiedergli questo e quello. Sa bene che non è stato facile arrivare fin qui, ne ha viste e sentite di tutti i colori, ora aspira il fumo di una delle sue infinite sigarette e guarda avanti. Non pensa alla scelta snob del Jolly Club che ha deciso di non schierare Adartico Vudafieri ancora in lizza per il titolo, quasi a voler sminuire la sua impresa. Ha già scordato il lungo tira e molla che ha preceduto la vigilia intrisa di ve-

INIZIO AL VELENO ALL'ELBA NEL 1980
L'inizio dell'avventura nel campionato italiano rally per Conrero era stato avvelenato da una squalifica al Rally dell'Elba 1980 con Cerrato vincitore e poi estromesso dalla classifica. In questa foto il piemontese in azione in quella gara e in alto sul podio con il Mago a festeggiare prima della decisione dei commissari...

leni. Vuole pensare ad altro, adesso, Conrero perché la stagione è stata dura, cattiva, da cronaca nera. Per strada si sono materializzati chiodi, sabbia, uscite di strada. Qualcuno ha fatto anche nomi e cognomi precisi, salvo ritrattare subito. S'è pure sfiorato lo scontro fisico, quello verbale è dilagato. Ma tutto questo cerca di metterselo alle spalle. Ha 64 anni il buon Virgilio e già più di 200 vittorie in 30 anni di carriera. Sussurra: *«Se non avessi fatto tutto io, mi vergognerei a leggere il mio nome sui giornali»*. Sul tetto dell'Ascona 400 ci sono i suoi ragazzi che fanno festa. Tony e Rudy gli hanno regalato quello straordinario scudetto, il primo di una casa straniera nella riserva di caccia dei Grandi Marchi italiani. In quegli attimi ripensa, semmai, a come nacque il suo rapporto con la General Motor e a quando gli chiesero di preparare il motore di una Opel e lui scosse la chioma bianca e lui replicò diretto: *«No, no! Quella è roba che va bene per arare, non per correre»*. E invece dopo l'iniziale diffidenza, quella s'era rivelata una mossa vincente. *«Fu la mia fortuna»* raccontava quel giorno d'autunno del 1981 ad Autosprint. Poco distante Tony dichiarava: *«Io e Rudy ci completiamo, siamo la coppia più bella del mondo. Ma io parlerei soprattutto dei meriti dell'Ascona, una vettura che ha dimostrato la sua superiorità e una grande dote, l'eccletticità. Questa è una vettura che a differenza di altre, si trova a suo agio su ogni tipo di fondo ed è più affidabile di altre. Lo dimostrano i 10 arrivi su 11 corse disputate»*. Quel giorno gonfia il petto anche Amilcare Ballestrieri che, smessi i panni da pilota, di quel team è il direttore sportivo tutto d'un pezzo, un altro dei personaggi chiave in questa storia. *«Per me è un esempio di vita, lui è uno duro e puro, ma tenero e dolce»*, spiega Rudy. *«Quelli passati con Amilcare alla Opel sono stati i tre anni più belli delle mie corse: molta simpatia e grandi risultati»*, gli fa eco Tony Fassina.



Virgilio fa impazzire i tedeschi

Proprio a San Marino quell'anno la Opel invia nella Repubblica del Titano un'Ascona 400 ufficiale affidata a Jochi Kleint. Il pilota tedesco classe 1948 ha il solo obiettivo di guardare le spalle a Tony ormai a un passo dallo scudetto. Lo staff tedesco inizialmente guarda quello italiano con neanche troppa malcelata









puzza sotto al naso. Ha rievocato Rudy Dal Pozzo: *«I tedeschi arrivarono nel Cir con la loro proverbiale supponenza. E la prima cosa che fecero fu quella di erigere una sorta di muro tra le nostra e la loro assistenza che operavano a stretto contatto. Prima del via di quel San Marino tutti i tecnici della Casa ufficiale erano gelosissimi dei loro presunti segreti. Ricordo che sulla nostra Ascona 400 debuttava il motore a iniezione, una delle ultime trovate di Conrero. Soluzione che non convinceva molto i tedeschi. Bastarono poche ps e Kleint era già distante, dietro a belle manciate di secondi. A quel punto furono proprio i tedeschi a fare di tutto per avvicinarsi alla nostra vettura, per capire il perché e il percome delle nostre prestazioni. Quando Conrero vide tutti quei tecnici della squadra ufficiale attorno alla sua vettura, sensibile com'era, si mise a piangere»*.

Iniezione arma da mago

S'era ritrovato con 27 milioni di debito e 10 operai da mantenere. *«Era bastata una parola dell'ingegner Carlo Chiti per mettermi alla porta»*. Lo raccontò direttamente ad Autosprint Virgilio Conrero nei giorni di festa per il suo primo tricolore. Sbattuto fuori dall'Alfa, si era ricostruito una carriera da corsa con le Opel fino a trasformare in un'arma vincente l'Ascona 400. In poco più di 12 mesi aveva prima accarezzato e poi acciuffato il titolo. E con quello una bella rivincita. *«Quando sento il rumore del motore dell'Ascona mi commuovo e sento lungo la schiena brividi di emozione»*, rammenta spesso Tony. Già il motore. 2400 di cilindrata, circa 270 cavalli. *«La trovata geniale del Mago, l'arma vincente* – ha spiegato Rudy - *fu il passaggio nel motore Cosworth dai carburatori all'iniezione con pompa Kugelfisher modificata. Alla fine la usarono anche i tedeschi della Casa madre. Vettura da rally vecchio stampo, con trazione posteriore Gruppo 4, l'Ascona pesava 1067 kg in allestimento da corsa, diversi kg in più rispetto alla rivale 131 Abarth che però disponeva di una decina di cavalli in meno. Conrero aveva rivisto telaio e motore in totale autonomia rispetto alle versioni tedesche»*. Raccontava all'epoca Tony: *«In corsa con la 400 bisogna frenare poco, usare le marce alte e seguire le traiettorie. Una precauzione è quella di tenere salde le mani sul volante: nei sobbalzi e sullo sconnesso la vettura ha notevoli scarti»*. Fu chiamata 400 per i 400 esemplari costruiti e il richiamo al 2400cc sotto al cofano. Tutte le vetture di Conrero erano targate Napoli. Opel Italia, infatti, non aveva licenza da concorrente e le auto erano di proprietà dell'associazione concessionari che aveva sede all'ombra del Vesuvio.

Campione d'Europa

Vinto il titolo tricolore, nel 1982 Conrero decide di alzare la posta. E con Tony-Rudy va a caccia del campionato europeo. Si alza l'asticella per il preparatore piemontese anche perché a contendere il titolo ai suoi ragazzi c'è Jimmy McRae (sì proprio il papà del leggendario Colin) con l'Ascona 400 uscita dal reparto corse a Russelsheim e la squadra ufficiale diretta da Tony Fall. Ma non c'è partita. Gli italiani sono imbattibili, vere macchine da successo. Alcuni anni fa Mariolino Cavagnero, meccanico di fiducia del Mago aveva raccontato ad Autosprint: *«Fu incredibile battere Fiat e Lancia in Italia, una cosa ritenuta impossibile e che infatti non era mai accaduta prima. All'epoca vincere l'italiano era quasi più difficile che il Mondiale. Ci riuscimmo e fu impresa pazzesca. E nel 1982 battemmo la squadra ufficiale Opel nell'Europeo con un Tony velocissimo e molto intelligente a livello tattico. Ricordo un episodio incredibile a Cipro. Ci ritrovammo noi e loro sotto lo stesso tetto per fare le assistenze. Tony scoprì con uno stratagemma che i nostri sospetti erano fondati: avevano abbassato i punti d'attacco delle sospensioni. Vennero a sapere che lo sapevamo e, per paura di reclami, alzarono di nuovo la macchina saldando dei riporti sui duomi degli ammortizzatori che cedettero. E persero definitivamente ogni speranza di vincere l'Europeo»*. Cavagnero era sempre al fianco di Conrero, ma sempre un passo indietro. *«Non poteva essere altrimenti, era il rispetto per una persona che esisteva una volta. Lui parlava, tu dicevi la tua su un determinato argomento. Ti ascoltava, però non ti dava mai ragione subito. Prima ci pensava, poi ti*





chiedeva perché avevi una certa idea. E tu dovevi dargli una spiegazione convincente, dovevi avere pronta la risposta giusta».

La prima vittoria di Biasion

In quel 1982 in cui Tony è campione continentale, sono Miki Biasion e Lucky a difendere l'onore di Conrero in Italia. Il primo, emergente bassanese, è sulla rampa di lancio. Lui è cresciuto con le vetture del Mago sotto al sedere e in quella stagione sfiora pure la vittoria dello scudetto. Quello che non gli sfugge è però il primo successo in carriera che arriva al Rally della Lana. Quel giorno al suo fianco non c'è il suo abituale navigatore Tiziano Siviero ma Rudy Dal Pozzo. È la punizione che il team gli ha affibbiato perché certe sue esternazioni non sono piaciute. Accade al 4 Regioni quando Biasion è in testa ma il team gli chiede di far passare Tony in corsa per il campionato europeo. Lui accetta ma c'è maretta. *«Per quei punti ho perso il campionato italiano»*, racconta Biasion che a fine stagione approderà al Jolly Club per guidare la 037 e decolla-

DOPO LO SCUDETTO ECCO L'EUROPEO

Nel 1982 subito dopo la conquista del tricolore Tony e Rudy con l'Ascona 400 si lanciano alla conquista del campionato europeo. Un anno fantastico giocato contro l'Opel ufficiale di Jimmy McRae che si concluderà con la vittoria anche nel Vecchio Continente. A fianco ecco la prima vittoria assoluta conquistata da Tony, al Rally della Lana: al suo fianco c'è Rudy Dal Pozzo e non il suo navigatore abituale Tiziano Siviero









re su una carriera che lo vede conquistare due titoli mondiali. Con l'Ascona 400 aveva avuto modo di centrare la vittoria in una gara del Tricolore Rally anche Gigi Battistolli, in arte rallistica Lucky. Era successo nel 1981 al 100000 Trabucchi domando i rivali sulle speciali del rally piemontese dove Vudafieri si stava giocando le ultime chances tricolori e aveva scelto di presentarsi al via non con l'abituale 131 Abarth ma con la Ferrari 308 GTB. Al tirar delle somme quella dell'Ascona 400 di Conrero è una storia che viene scritta il 7 marzo 1980 con l'inizio dell'avventura nel tricolore alla Targa Fiorio e si conclude il 27 marzo 1983 quando la vettura disputa la sua ultima corsa da ufficiale al Costa Smeralda. Dal successivo Rally 4 Regioni debutta la Manta 400. Anche quella una bella storia. Ma non così potente e soprattutto vincente. *«Sono le vittorie che raccontano l'Ascona 400, le stradine dei rally che facevano festa al suo passaggio. Una macchina mito dalle prestazioni eccezionali, sicura ed affidabile»*, è il bell'epitaffio vergato da Tony Fassina sulla sua amata compagna di giochi. ●

Al Mugello non si dorme



LA 5ª PUNTATA DELLA NOSTRA INCHIESTA SUI CIRCUITI CI PORTA AL MUGELLO. «TUTTI IN QUESTO MOMENTO SIAMO SOTTOPOSTI AD UNA PROVA DURISSIMA. DI SICURO I MESI CHE VERRANNO NON SARANNO FACILI PER NESSUNO, MA LAVORIAMO PER LA RIPRESA», ANNUNCIA IL CEO PAOLO POLI

di Fiammetta La Guidara

Il circuito del Mugello ha qualcosa di magico: con quel suo rettilineo che consente a qualsiasi mezzo, a 2 o 4 ruote, di esprimere la sua massima potenza, e poi la staccata decisa della San Donato, la 'esse' tecnica della Casanova Savelli, i curvoni dell'Arrabbiata, il tornante del Correntaio e l'uscita della Bucine, che ti lancia come una fionda verso il rettilineo d'arrivo. Scariche di adrenalina pura. Il Mugello è la pista preferita di tanti piloti. Con le sue caratteristiche, la pista di Scarperia è il teatro perfetto di gare magnifiche, spesso concluse proprio sotto la bandiera a scacchi, sul filo dei millesimi, dove i risultati sono determinati dall'effetto scia e da quel famigerato colpo di reni finale che spesso permette di conquistare la vittoria. Adesso, dai primi di marzo, anche il circuito del Mugello è stranamente silenzioso. Dopo aver vinto la sua battaglia legale sulle emissioni sonore con il riconoscimento che l'autodromo di Scarperia è un valore aggiunto per il territorio circostante, il Mugello ora è stato imbavagliato dall'emergenza coronavirus. Con l'ultimo decreto della Presidenza del Consiglio dei Ministri, lo sport in generale continua ad essere considerato un'attività vietata fino a data da destinarsi. Ma al Mugello non si dorme. Prendiamo in prestito quest'espressione, usata dai fan della MotoGP nel weekend del Gp d'Italia, perché si attaglia bene alle attività che stanno fervendo adesso in autodromo. Attività silenziose, ma che preparano alla ripartenza. Anche se non c'è ancora certezza sulle date.

La solidarietà del Mugello

Al Mugello si opera anche per combattere il coronavirus e per aiutare chi è stato contagiato. L'autodromo, infatti, ha donato all'Ospedale del Mugello a Borgo San Lorenzo e al policlinico di Careggi a Firenze due ventilatori polmonari, due monitor per terapia intensiva, quattro monitor defibrillatori, un ecografo digitale e altri materiali di rianimazione. «*Abbiamo segnalato immediatamente la nostra disponibilità al sindaco di Scarperia e San Piero Federico Ignesti* - dice l'amministratore delegato del circuito Paolo Poli - *In un momento come questo, gli sforzi di tutti devono concentrarsi verso l'unico obiettivo di dare una risposta immediata all'emergenza. La disponibilità delle apparecchia-*



UN INDOTTO DA 130 MILIONI
Il circuito del Mugello genere un indotto di 130 milioni. Sopra il Ceo dell'autodromo toscano Paolo Poli



ture di rianimazione già presenti nel centro medico dell'autodromo è un piccolo gesto a sostegno dello straordinario contributo di professionalità fornito da tutti gli operatori del sistema sanitario, che vegliano sulla nostra salute». Non solo: qualche giorno fa i dipendenti dell'impianto toscano hanno voluto dare un altro contributo, e si sono recati al Centro Trasfusionale dell'Ospedale di Borgo San Lorenzo per una donazione di sangue. Un gesto particolarmente importante in questo momento, dove si sta registrando un calo delle donazioni. Insomma, "Al Mugello non si dorme" può anche leggersi come il partecipare attivamente alla vita di una comunità e di un territorio, soprattutto nei momenti più difficili. Così come quando lo scorso dicembre forti scosse di terremoto colpirono buona parte del territorio creando centinaia di sfollati: l'intero autodromo fu messo subito a disposizione della Protezione Civile che attrezzò i box, dotati di riscaldamento, bagni e tv, di brandine e furono utilizzati dalle famiglie sfollate per quasi due settimane.

«Una prova durissima»

Ora il circuito del Mugello attende le disposizioni governative per la riapertura: sia quanto alle tempistiche che per le modalità. Nel frattempo è inutile cercare di riorganizzare un calendario. La parola d'ordine è l'attesa. I danni sono incalcolabili, soprattutto per via della cancellazione della data del Gp d'Italia di MotoGP. «*Abbiamo sperato che la situazione potesse risolversi velocemente* - spiega Paolo Poli - *Purtroppo non è stato così: in queste ultime settimane l'emergenza sanitaria si è intensificata. La nostra primaria attenzione è rivolta a spettatori, appassionati e team, ai professionisti che, ad ogni livello, garantiscono da sempre il più alto standard organizzativo. Tutti in questo momento siamo sottoposti ad una prova durissima. Da parte nostra ci impegneremo a fondo per far sì che la prossima edizione, in qualunque data possibile, sia di straordinaria forza, coesione e rinascita*».

> *I PROSSIMI MESI NON SARANNO FACILI. MA TORNEREMO TUTTI PIÙ FORTI DI PRIMA*
>
> PAOLO POLI

Un motore economico da 130 milioni di euro

Lo stop del Mugello per l'emergenza coronavirus sta danneggiando anche il comprensorio e la città metropolitana di Firenze. Il circuito è infatti un motore economico di grande impatto: secondo uno studio presentato lo scorso settembre, nel 2017 la ricaduta economica derivante dall'attività del circuito sull'economia locale e regionale ha sfiorato i 130 milioni di euro. I visitatori del territorio e la gestione dell'impianto sono i principali volani di ricaduta economici, di produzione e lavoro. Basti pensare che i circa 300 giorni di attività nel circuito attivano oltre 512.000 presenze turistiche tra addetti ai lavori, spettatori ed escursionisti, generando più di 305.000 pernottamenti. Inoltre, il sistema economico dell'autodromo contribuisce alla creazione di 1130 posti di lavoro (675 nel Mugello, 297 nel resto dell'area metropolitana, 158 in Toscana), pari al 2,78% del PIL sull'intera area.

«Torneremo più forti di prima»

La priorità ora è far ripartire le attività in circuito appena sarà possibile. Ma Paolo Poli guarda oltre. «*Il primo obiettivo sarà quello di rinnovare l'accordo con il motomondiale per l'appuntamento del GP d'Italia* - dice Poli - *Va ricordato che a differenza di altri circuiti italiani, il Mugello non è a gestione statale, qui dal 2006 al 2016 la Ferrari ha fatto enormi investimenti per alzare la qualità delle infrastrutture e la professionalità di chi ci lavora in modo da presentarsi ai clienti di tutto il mondo con un livello sempre più alto. L'asticella si alza di continuo e noi siamo pronti a mantenere il passo*». Sull'obiettivo F.1, invece, è l'intera Toscana a muoversi. Per Dario Nardella, sindaco della città metropolitana «*Firenze e Ferrari sono un'accoppiata mondiale nel segno della bellezza, dell'italianità e dell'eccellenza. La presenza del circuito del Mugello apre a straordinarie opportunità, la Formula Uno al Mugello rappresenterebbe un elemento in grado di rafforzare la valorizzazione di tutto il territorio con il suo scrigno pieno di tesori d'arte, di paesaggio, di attività artigianali e agroalimentari*». Anche per il presidente del Consiglio regionale Eugenio Giani «*la F.1 in Toscana rappresenterebbe una svolta straordinaria sotto ogni aspetto. Occorre impegnarsi sempre di più per far capire che il Mugello è una grande azienda ma anche una grande passione costruita per dar lustro alla Toscana*». Insomma, vietato abbattersi. «*Di sicuro i mesi che verranno non saranno facili per nessuno* - conclude Paolo Poli - *Con questa consapevolezza, siamo altrettanto certi che torneremo tutti più forti di prima. 'Al Mugello non si dorme', mai!*». ●



Salite sospese

CRONOSCALATE ALDILÀ DI COME EVOLVERÀ LA STAGIONE 2020, PERCHÉ NON APPROFITTARE DI QUESTO "LIMBO" PER PIANIFICARE IL FUTURO?

di Gianluca Marchese

Beffardamente, a inizio primavera ha nevicato su diversi irti colli delle cronoscalate come fosse inverno pieno. S'era visto poco, è rispuntato in un periodo, fine marzo/primi aprile, che calza a pennello perché, pure ora che il sole è tornato a scaldare, causa coronavirus le corse in salita vivono sospese come nel periodo più freddo. Anche se, purtroppo, non con lo stesso spirito e la stessa lena. L'ambiente riflette gli stessi timori di altre specialità (e sport): la stagione è a rischio. Si attendono le decisioni dei vari livelli istituzionali e poi sportivi, comprese quelle di Fia e Aci. Le stesse federazioni sono sul chi va là e già hanno messo in chiaro che difficilmente si riusciranno a recuperare entro l'anno tutte le gare già rimandate e quelle che lo saranno. E che le stesse che non si riuscirà a svolgere manterranno le titolazioni 2020 nella prossima stagione. Per le corse di velocità su strada la migliore delle ipotesi è quella di riuscire a confermare almeno Cem e Civm, seppure con un calendario ridotto (6-8 gare?) e comunque tutto da riorganizzare, il Fia Masters di ottobre a Braga è già stato annullato. Tuttavia, lo scenario che sta diventando più plausibile al momento è quello dell'annullamento delle varie titolazioni, magari lasciando la possibilità di organizzare/disputare le gare (a quel punto non più titolate) a chi potrà e vorrà effettivamente farlo. Nel caso, molto dipen-







UN FUTURO DA DECIFRARE

Per quanto riguarda il futuro delle salite la migliore delle ipotesi è quella di riuscire a completare un calendario ridotto di gare tra Cem e Civm

derà dalle disposizioni, dai protocolli e dagli eventuali permessi di enti e istituzioni "superiori" e poi dalle effettive possibilità economiche e logistiche di organizzatori e concorrenti. In ogni caso, in questa delicata situazione non è scontato che perfino le gare più prestigiose e frequentate riescano nell'intento. L'eventualità di dover ripiegare su una stagione sabbatica non è esclusa in questo momento "sospeso". Aldilà di ri-calendarizzazione e numero gare, il tema principale che circola fra gli addetti ai lavori riguarda il fatto di riuscire a offrire campionati non falsati. Essenzialmente, quindi, che non ledano diritti di equità sportiva (non tutti potrebbero avere le medesime possibilità di parteciparvi), ma pure che possano offrire uno spettacolo all'altezza. Inoltre c'è da considerare (e affrontare) tutte le disposizioni legate all'organizzazione e alla logistica di una corsa in salita, ancor più "stringenti" quando si è di fronte a una prova titolata. Federazione, organizzatori e addetti ai lavori continuano a monitorare le evoluzioni della situazione, che però non sembra possa risolversi in poche settimane. Anche il ritorno alla normalità, poi, richiederà del tempo. Allora in un panorama del genere potrebbe tornare utile iniziare a programmare il 2021 o addirittura gli anni a seguire, visto che nelle cronoscalate sono diversi i fronti sui quali da (molto) tempo si cercano soluzioni che permettano alla specialità di rinnovarsi e affrontare le sfide del futuro. Oltre al contenimento dei costi, un aspetto cruciale resta quello legato alla sicurezza. Domanda: perché federazioni (Fia compresa) e addetti ai lavori non avviano un tavolo comune (rigorosamente in videoconferenza) per iniziare a stilare una serie di interventi "logici", condivisi e realizzabili nella pratica riguardo ad esempio il contenimento delle prestazioni ritenute troppo elevate specie nelle classi regine? In questo senso c'è una (doppia) vicenda che in

Italia ha riguardato provvedimenti presi e poi ritirati in riferimento a prototipi e monoposto. Dopo aver già rinunciato alla norma annunciata a dicembre riguardante l'altezza da terra di 40 millimetri "verificabile in ogni momento della gara tramite appositi tasselli di teflon posizionati ai 4 angoli dell'interasse esterno", di recente la federazione ha rimandato al 2021 la norma che per le auto E2Ss, E2Sc e Cn prevedeva l'applicazione di un pattino di legno sotto alla vettura e di un nolder con altezza minima di 20 millimetri da apporre sul bordo dell'ultimo elemento dell'ala posteriore. La nuova disposizione era stata ufficializzata in marzo, non incontrando il favore generale di piloti, preparatori e costruttori sotto vari aspetti (tempistica, non uniformità con i regolamenti Fia, controindicazioni tecniche come la perdita di downforce su vetture nate con il proposito opposto). In tanti, in realtà, ne hanno condiviso lo spirito, perché restano molti i protagonisti convinti della necessità di ridurre le prestazioni, ma non l'applicazione "pratica". Pure Osella e Nova Proto (la ex Norma) hanno preso carta e penna per rimarcare le rispettive riserve. Una delle quali cruciale nella vicenda: nessuno vuole assumersi responsabilità nel caso il montaggio del pattino fosse effettuato direttamente dai preparatori o addirittura da un singolo pilota senza passare da "casa madre". Naturale che ciascuna parte coinvolta abbia le proprie esigenze, richieste e pure interessi. Altrettanto chiaro che forse nel momento attuale sono necessarie soluzioni il più possibile condivise o difficilmente qualcosa cambierà davvero. Aldilà delle singole vicende e di come evolverà la stagione 2020, quindi, perché non approfittare di questo "limbo" causato dal covid-19 per pianificare il futuro della specialità? ●



Rinviata pure la **Pikes Peak**

LA SALITA MITO AMERICANA È STATA RIMANDATA AD AGOSTO. BASTERANNO DUE MESI IN PIÙ DI TEMPO PER VEDERLA ANDARE IN SCENA? I DUBBI SONO TANTI

È complicato fare riferimento a campionati in un periodo in cui perfino Olimpiadi ed Europei di calcio slittano di un anno, ma un punto è doveroso. Per quanto riguarda il Cem, al momento in cui scriviamo sono ufficialmente out le prime quattro prove e per Sternberk del 7 giugno è solo questione di tempo... A queste si aggiunge il successivo sesto round di Glasbach a metà giugno in Germania. In Civm già rimandate le prime quattro a Sarnano, Luzzi, Verzegnis e Morano. Nella migliore (e più improbabile) ipotesi l'Italiano Montagna 2020 salperebbe il 28 giugno da Ascoli con un calendario tutto da capire. Sempre che i campionati siano confermati. Intanto rimbalza da Oltreoceano la notizia dello spostamento della Pikes Peak proprio dal 28 giugno al 30 agosto. Basteranno due mesi in più di tempo? Il fatto ulteriore è che gli organizzatori mirano a mantenere anche tutto il contorno della superclassica americana, compreso il Fan Fest del venerdì con migliaia di persone per le strade di Colorado Springs. Data la situazione attuale, ciò non può che fomentare ulteriori dubbi sul reale svolgimento dell'edizione numero 98. ●

AUTOSPRINT



LE CORSE SONO FERME?
FALLE RIPARTIRE CON AUTOSPRINT PLAY!

Rivivi 5 stagioni di corse indimenticabili.

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

La quinta uscita è in edicola dal 12 maggio.



*Costo Autosprint € 3,00.



Vivere da piloti la quarantena

QUAL È IL CONTESTO CHE UN PILOTA AFFRONTA IN ISOLAMENTO E LONTANO DALLA CORSE? COME SI DEVE COMPORTARE QUANTO A ALIMENTAZIONE E PREPARAZIONE FISICA? E DI QUELLA PSICOLOGICA? IL DOTTOR RICCARDO CECCARELLI E SIEGFRIED STOHR, EX F.1, SPIEGANO TUTTO...

di Dario Lucchese

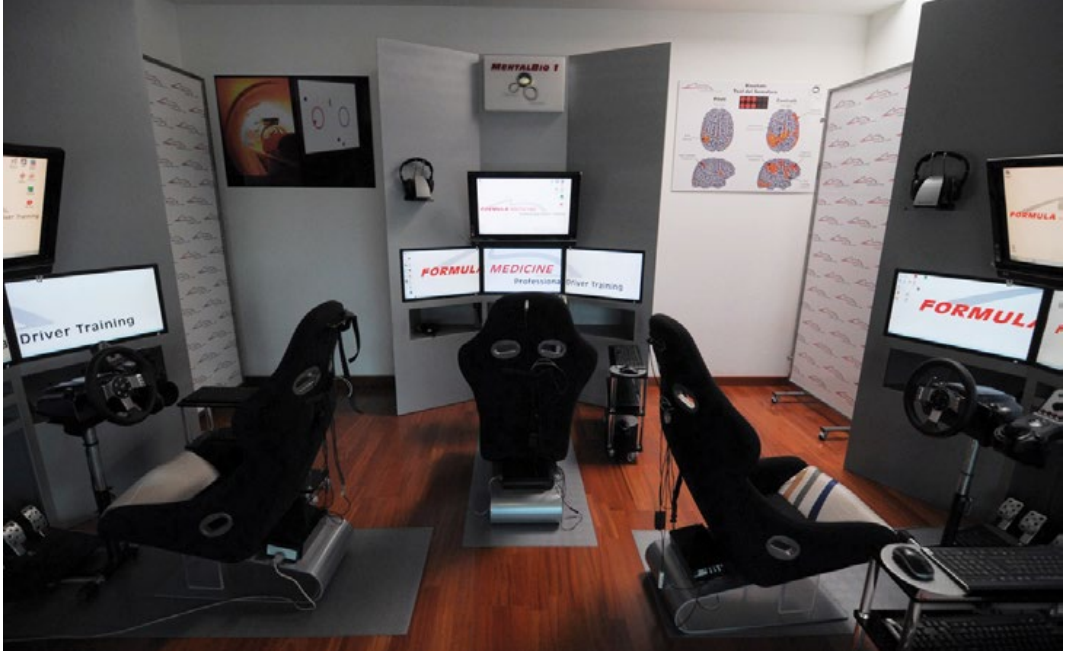
Beffardamente, Stop, rewind, pause: in attesa della ripartenza si riavvolge il nastro. Lentamente, un po' alla volta. Quale sarà lo scenario allorquando si potrà tornare in pista rimane al momento un'incognita per tutti quanti. Intanto, quello che si sta consumando è l'inverno più lungo nella storia dell'automobilismo dell'era moderna. Se tutto andrà bene, quasi parafrasando l'inno alla vita di tanti italiani speranzosi, i motori torneranno a riaccendersi dopo una pausa di nove mesi. Se tutto andrà bene. Come affrontare dunque una ripartenza del genere, sia dal punto di vista fisico che mentale? Lucidità, strategia di gara, preparazione. Parametri essenziali per dare il massimo come prima. Ne abbiamo parlato con il dottor Riccardo Ceccarelli di Formula Medicine e Siegfried Stohr, ex pilota di Formula Uno e psicologo, nonché fondatore della prima scuola di guida sicura in Italia.

«*Riguardo a quale sarà la situazione alla ripartenza, possiamo al momento azzardare soltanto delle ipotesi* - sostiene Ceccarelli - *Parliamo di un contesto nuovo, per cui non c'è un precedente riferimento. Chiaro che, per chi ritorna al volante, vanno distinti diversi aspetti. Oggi l'automobilismo non è più fisico come una volta. Le vetture per esempio sono dotate dell'idroguida. I piloti posseggono una cultura della preparazione molto più completa rispetto al passato. Una volta le macchine erano più pesanti e i piloti me-*



UN LAVORO CHE NON FINISCE MAI

Sia dal punto di vista virtuale che sul piano della preparazione fisica e dei consigli, sotto a destra il dottor Ceccarelli con Vettel, la cura del pilota verso se stesso non finisce mai... Neppure in quarantena!



no preparati. Oggi è tutto il contrario e mantenere una buona preparazione fisica è facile. Bisogna solo tenere costantemente alta la motivazione. In Formula Medicine stiamo facendo del training a distanza, per consentire degli allenamenti che solitamente vengono svolti in spazi molto ridotti. È chiaro che siano meno motivanti di quelli eseguiti in palestra, con la presenza fisica di un preparatore. Tutto dipende quindi da un atteggiamento mentale e dalla volontà individuale che deve essere sempre elevata, soprattutto in un momento come quello attuale, in cui non si sa quando si tornerà a correre. Non avere degli spazi adeguati e delle certezze tendono a fare perdere la motivazione. Però oggi abbiamo tanti strumenti: vedi i tapis roulant, le bici sui rulli. Bisogna soltanto sapersi organizzare e averne voglia. Tenersi in forma è facile, anche se confinati in casa. Se abiti in un appartamento è certamente meno semplice. Lo è di più se vivi in un paese con meno restrizioni o in una casa con un giardino».

- A quali problemi si va invece incontro entrando in un campo prettamente mentale?

«Le incognite si moltiplicano. Bisogna considerare che il cervello è come un muscolo e quando lo alleni poco perde nella sua efficacia. Quando i nostri piloti fanno una pausa, che normalmente va da novembre a gennaio, quello che notiamo spesso è che le prestazioni calano nettamente. Poi, in un mesetto di preparazione, si fa comunque presto a tornare all'apice. Oggi c'è il vantaggio dei simulatori. Rettilinei, curve e ritmi sono gli stessi della realtà. Se uno ha un buon simulatore e riesce ad allenarsi con impegno, il gioco è quasi fatto. Non è il mezzo che ti allena, ma il modo in cui lo usi. Quindi, se hai un simulatore e lo utilizzi ricreando lo stesso impegno di un normale weekend, con le qualifiche, la gara e tutto il resto, sei sulla buona strada. Non deve essere un passatempo, ma anche se non è la realtà bisogna cercare a fondo di raggiungere i propri limiti. Prendere parte a delle gare virtuali, confrontandosi con altri piloti, può essere inoltre utile a tirar fuori lo spirito della competizione. Anche se non ci sono soldi, popolarità e sponsor, si riproduce una situazione di adrenalina. Ovviamente sono tutti compromessi. Non è come guidare una vera macchina. Il vero problema sarà quando arriveremo alle gare sul serio. Ci saranno meno meccanici, ingegneri e risorse. Quindi non si ritroveranno le stesse condizioni ideali che avevamo lasciato alla fine della scorsa stagione. Nei nostri studi che stiamo portando avanti con varie aziende, uno dei limiti che emerge nel lavoro di gruppo è la mancanza di flessibilità. Quando cambi improvvisamente gli obiettivi, il modus lavorandi, qualcuno può andare in crisi. Ad influire negativamente è quindi la poca capacità di adattamento. In una situazione nuova, in cui magari i weekend saranno più corti e ci sarà meno tempo a disposizione per adattarsi, chi avrà maggiore flessibilità mentale ne risulterà avvantaggiato. Quindi ne paga meno le conseguenze colui che ha capacità di analisi, raziocinio. Un pilota istintivo soffre di più. Queste sono ovviamente supposizioni».

- In questi giorni, con tutti praticamente chiusi in casa, quali sono le regole alimentari da seguire per rimanere in forma?

«L'alimentazione è molto più banale di quello che si creda in generale. Nei dettagli però è poi una scienza importante. In fondo tutti sanno cosa è sano mangiare e cosa invece non lo è. È sufficiente mantenere le stesse abitudini alimentari si sempre. Un problema potrebbe essere magari il numero delle calorie che si assumono nell'arco della giornata. Ciò che conta è dunque cambiare non la qualità ma la quantità degli alimenti. Inoltre questa vita confinata può stravol-



> ***ORMAI NON È IL MEZZO CHE TI ALLENA, MA IL MODO IN CUI LO USI. SE HAI UN SIMULATORE E LO UTILIZZI RIPRODUCENDO UN WEEKEND DI GARA, STAI FACENDO BENE!***
>
> **RICCARDO CECCARELLI**



gere abitudini ed orari. Il pilota più esperto, quando va in pista, sa di dovere adattare la propria modalità di alimentazione sulla base degli orari dei weekend. Ciò che consiglio sempre in questi casi è di mangiare come le scimmie, ovvero poco e spesso. E pertanto consumare degli alimenti facilmente digeribili: frutta e verdura, frullati, piccole porzioni di pasta, carne, formaggi magri, mozzarella ed insalate miste. Vivere a casa è un po' come essere in pista. Bisogna avere l'accortezza di mangiare poco ma frequentemente, in modo particolare se non si riescono a seguire più certi ritmi».

Laureato con la lode in psicologia, messi da parte i libri (si fa per dire, visto che recentemente ne ha scritto persino uno) Siegfried Stohr ha preferito seguire poi la sua carriera di pilota. Un titolo di Formula Italia conquistato nel '77, l'anno prima di laurearsi campione della F.3 tricolore con il team Trivellato Racing. Quindi il debutto in F.2 e l'esordio in F.1 nel 1981, con la Arrows. Sono 14 i Gran Premi al suo attivo, con un miglior settimo posto conquistato a Zandvoort. Da anni Stohr è responsabile a Misano della scuola GuidarePilotare, di cui lui stesso è fondatore.

«*Ai miei tempi, l'ultima gara della stagione era a metà ottobre. Poi se trovavi i soldi per l'anno successivo o ti ingaggiava un team potevi stare tranquillo, altrimenti rimanevi in attesa fino all'ultimo* - spiega l'ex pilota romagnolo - *All'epoca ti capitava di stare fermo anche sette mesi di fila. Mi è successo tra la fine del '79 ed il 1980, quando riuscii a rimanere nel giro della F.2 rientrando in occasione della terza gara della stagione che si disputò al Nürburgring sotto la pioggia, dopo avere chiuso un accordo per guidare la Toleman-Hart dell'Alan Docking Racing. In quei tempi svolgevo con un preparatore di Rimini una grande preparazione atletica basata sul rafforzamento della muscolatura, ma introducendo anche degli esercizi per la concentrazione mentale che coinvolgevano la vista, la valutazione del movimento e della velocità nella gestione di un campo visivo. I piloti di oggi, con i simulatori che sono molto vicini alla realtà, hanno delle possibilità ben differenti per tenersi in allenamento. Ho avuto l'occasione di provarne uno abbastanza complesso, con il sedile mobile, e l'immersione mentale finisce per creare degli schemi che sono poi gli stessi della realtà. Al Nürburgring lego un altro episodio. Era sempre il '79 e tornando dall'Olanda mi fermai sul circuito dell'Eifel (che era ancora quello di 22,7 km). Ricordo che feci un giro di pista, fotografando dal basso ogni curva. A casa misi assieme un collage con tutte le immagini che avevo realizzato. La sera spegnevo la luce e ripetevo mentalmente ognuna di esse e quando mi perdevo accendevo la luce per guardare la foto e ricominciavo daccapo. Ecco, quello era il mio simulatore. Il principio era lo stesso, però oggi guidi davvero e hai una vera reazione rispetto a tutto ciò che fai*».

-Quindi sarà un problema ritornare in macchina?

«*Non credo che i piloti avranno alcuna difficoltà. Gli ci vorranno un paio di giri e poi sarà come prima. Ai miei tempi l'allenamento in macchina non esisteva e non avevo neppure un go-kart per girare. Oggi tutti hanno capito che la ripetizione dei gesti, in tutti gli sport, permette al cervello di fare meno fatica. Con i simulatori i processi diventano più automatici. Anni fa dovevo realizzare un video con il punta-tacco per la mia scuola di guida sicura. Per fare il filmato dovevo pensare alle azioni da svolgere e facevo fatica, mentre istintivamente tutto era più semplice. Oggi buona parte dei compiti sono svolti automaticamente e ci si può concentrare su altri elementi. I piloti di oggi sono portati a fare tutto più istintivamente. Tra Hamilton, che ha una perfetto controllo dei ragionamenti, ed un Raikkonen, che al proprio box chiede silenzio, in termini generazionali intercorrono una decina d'anni e già si vedono due differenti stili comportamentali*».

> ***NON CREDO CHE I PILOTI AVRANNO ALCUNA DIFFICOLTÀ A TORNARE IN MACCHINA. AL DI LÀ DI ASPETTI MARGINALI, DOPO DUE GIRI TUTTO TORNERÀ COME PRIMA!***
>
> **SIEGFRIED STOHR**

STOHR, LA PSICOLOGIA INNANZITUTTO!
Siegfried Stohr, sotto con Alex Zanardi e sopra, accanto a una veteran, oltre che pilota di F.1 (ha corso con la Arrows nel 1981) è anche laureato in psicologia



AUTOSPRINT PLAY



La coda del Drake



1977: Indimenticabile quell'anno

LE CORSE RAPPRESENTANO UN MOMENTO FELICE. LAUDA FA IL BIS IRIDATO IN FORMULA UNO E SE NE VA DA MARANELLO SBATTENDO LA PORTA, L'ALFA VINCE TRA LE SPORT È LA FIAT E' IRIDATA NEI RALLY

di Gabriele Mutti

La stagione 1977 di corse inizia con un particolare apparentemente piccolo ma tutt'altro che trascurabile. Sulle monoposto Ferrari 312 T2 di Lauda e Reutemann, in Argentina per il primo Gp della stagione (9 gennaio) campeggia infatti sulle fiancate il logo con 4 rombi della FIAT, con lettere bianche su fondo azzurro e ai lati due piccoli tricolore. Per la prima volta Ferrari lascia mettere sulle sue vetture il logo di un'altra Casa automobilistica. E chi lo conosce bene sa che gli dev'essere costato non poca fatica accettare questa imposizione. In archivio è appena andato un 1976 rocambolesco, col mondiale F.1 perso da Lauda contro Hunt per un punto all'ultima gara in Giappone. L'austriaco, risorto al Nurburgring dalle ceneri come l'Araba Fenice, è sfigurato dal fuoco ma intatto nello spirito, caparbio e indomabile. Nei rally, la Lancia ha battuto Opel e Fiat con l'incredibile Stratos che, come ricorderà Fiorio, sarà poi "fermata solo dalla politica". L'Alfa invece è rimasta alla finestra nel mondiale Sport, con la Finmeccanica (finanziaria dell'IRI proprietaria della Casa del Biscione) travolta dallo scandalo Lockheed, col blocco di quasi tutti i programmi sportivi. Nel 1977 si volta pagina e lo sport, non solo motoristico, rialza la testa. Alla Juve di Trapattoni riesce la doppietta scudetto-Coppa Uefa. E nei motori sarà, come vedremo, un anno esaltante. Ma andiamo con ordine.

Un lupo in Argentina

Dopo la rinuncia del 1976 (problemi organizzativi) si torna a correre in Argentina sul circuito di Buenos Aires (53 giri di un circuito di 5.968 metri). Regazzoni, lasciato libero dalla Ferrari che gli ha preferito Reutemann, è alla Ensign. In prova il più veloce è Hunt, davanti a Watson (Brabham-Alfa), Depailler (Tyrrell) e Lauda. Scatta bene al via Watson, con gomme morbide, seguito da Lauda, Andretti, Mass e Reutemann. Dopo dieci giri Hunt passa Watson mentre Lauda perde varie posizioni prima di ritirarsi al 20° giro col motore ko. Al 29° giro Hunt esce di pista e si ritira. Watson è di nuovo in testa, davanti al suo team mate Pace, che lo attacca e lo passa al 35° giro, mentre tre giri dopo Scheckter passa Andretti ed è terzo. Al 42° giro anche Watson si arrende (semiasse ko). Schec-

Foto Actualfoto



kter insegue Pace, che ha problemi di pneumatici, e lo passa al 47° giro. Il sudafricano vince davanti a Pace e Reutemann. La Wolf vince all'esordio nel mondiale, come fece la Mercedes-Benz nel 1954 con Fangio (Gp di Francia).

Munari fa poker al Monte

Dal 22 al 28 gennaio si corre il Rally di Montecarlo. La Lancia schiera le Stratos per Munari, Pinto, e la Dacremont del team Aseptogyl. La Fiat ha le 131 Abarth di Verini, Alen, Bacchelli e Andruet (Fiat France). La Opel ha Nicolas e Rohrl, mentre l'Alpine ha una A310 1800 per Frequelin. Il primo a lasciare è Nicolas (pistone ko in autostrada nel percorso di avvicinamento). Munari (che nella notte ha subìto un fastidioso intervento chirurgico dove non batte il sole) è in testa nel percorso comune e non lascerà più il comando. Bacchelli è out (sospensione) come Darniche (incidente con una Citroen Ami 6). Munari all'ultima notte ha un problema alle luci risolto in extremis e vince davanti ad Andruet e alle Seat 124 di Zanini e Canellas. Alen è squalificato (ha percorso un tratto di PS in senso opposto: cercava un meccanico per un problema elettrico). Dal 4 al 6 febbraio si corre l'Arctic Rally in Finlandia. Si mette in luce Henri Toivonen con una Chrysler Sunbeam Avenger GT, settimo al traguardo: così nasce una stella…

MUNARI VINCE LA COPPA FIA PILOTI

Sopra Munari e Maiga festeggiano la vittoria al Montecarlo. Il Drago, al quarto centro sulle speciali del rally più famoso del mondo alla fine di quella stagione conquisterà la Coppa Fia piloti. Sotto, Blomqvist con la Saab vince in Svezia: è il primo centro di un motore turbo nei rally. A sinistra, Niki Lauda, risorge dopo i tormenti del 1976 e vince per la seconda volta l'iride piloti in F.1 e darà l'addio alla Ferrari



Reutemann mette tutti in riga

Il 23 gennaio la Formula Uno è a Interlagos per il Gp del Brasile (40 giri di una pista lunga 7960 metri). Nelle prove spicca Hunt davanti a Reutemann, Andretti con la Lotus, Mass e Pace. Allo start Pace si porta in testa al gruppo seguito da Reutemann. Lui e Hunt mettono pressione su Pace nei primi giri. Al 7° giro Hunt attacca il brasiliano della Brabham-Alfa, che va in testacoda, rovinando il musetto. All'11° giro Scheckter si ritira col motore ko, come Andretti otto giri dopo (problemi elettrici). In testa intanto Hunt sconta un forte deterioramento dei pneumatici. Reutemann ne approfitta e passa a condurre al 22° giro. Poco dopo Hunt è costretto a una sosta ai box: riparte quarto, dietro Reutemann, Pryce e Watson. Un giro dopo il campione del mondo 1976 passa Watson ed è secondo. Negli ultimi giri Watson è costretto al ritiro (collisione con Depailler) mentre al 33° giro Pryce, secondo, abbandona (motore ko). Reutemann vince così per la prima volta da quando è alla Ferrari, davanti a Hunt e Lauda. Nel mondiale l'argentino ha 13 punti, davanti a Scheckter (9), Hunt, Pace e Fittipaldi (6) e Lauda (4).

Sport-Prototipi, mondiale diviso in due

Il 6 febbraio inizia a Daytona con la 24 Ore il mondiale per vetture Sport-Gruppo 5. La FIA ha deciso per due serie diverse: una per le Sport (gare solo in Europa) e una per le Silhouette Gruppo 5 (prima gara a Daytona). Domina la Porsche 911 Carrera RSR di Graves-Haywood-Helmick, primi davanti alla 935 di Facetti-Finotto-Camathias.

Blomqvist su Saab in Svezia

Dall'11 al 13 febbraio si corre il Rally di Svezia, seconda prova del mondiale Rally. La Fiat ha tre 131 Abarth per Lampinen, Alen e Makinen, la Saab tre 99 EMS per Blomqvist, Eklund e Grundel. La Opel ha le Kadett GT/E di Andersson e Kullang. Lo specialista svedese Blomqvist vince mentre Toyota e Fiat sono attardate da noie all'impianto elettrico. Alen fa i soliti numeri ma alla fine è ko per un principio di incendio. Nel Mondiale Fiat è leader con 30 punti davanti a Saab (18) e Ford (14).

Fiat da MondiALEN in Portogallo

Il Mondiale Rally prosegue in Portogallo (1-6 marzo). La pioggia dei giorni precedenti rende insidioso il percorso. La Fiat ha quattro 131 Abarth per Alen, Bacchelli, Verini e Andruet mentre la Ford ha Waldegaard e Vatanen. Bacchelli fa da lepre e ci riesce benissimo ma la sua azione è interrotta dalla rottura di un semiasse. La gara è condizionata dalle forature: nessuna per le Fiat contro tre per Vatanen e Andersson e cinque per Waldegaard. Lo svedese nel finale fa una grande rimonta dietro Alen, ma non va oltre il secondo posto, davanti ad Andersson, Andruet e Verini. Nel mondiale la Fiat ha 48 punti davanti a Opel (39) e a Ford (34).

Lauda nel giorno nero di Pryce

Il 5 marzo è in programma il Gp del Sud Africa a Kyalami (4104 metri, gara su 78 giri). In prova Hunt è il più veloce davanti a Pace (questo sarà il suo ultimo GP) e Lauda. Hunt scatta al comando, seguito da Lauda, Scheckter e Depailler. Al 7° giro Lauda passa Hunt, in crisi di gomme e al 18° giro lo passa anche Scheckter. Al 22° giro la tragedia Pryce. Renzo Zorzi, su Shadow, si ritira alla curva "The Kink", prima del rettilineo d'arrivo. Dalla monoposto si leva una fumata bianca, che spinge due commissari ad attraversare la pista per spegnere il principio d'incendio. Nello stesso istante arrivano sul posto tre vetture, la March di Stuck, la Shadow di Pryce e la Ligier di Laffite. Il primo commissario riesce ad attraversare la pista, mentre il secondo, Frederik Jansen van Vuuren, olandese, 19 anni, è travolto dalla Shadow e vola in aria rimanendo ucciso all'istante. Il suo estintore colpisce al capo Pryce, che muore sul colpo. La Shadow, fuori controllo e con Pryce irrigidito al volante, prosegue la sua corsa nel rettilineo principale, colpisce il guardrail, rimbalza sulla pista e travolge la Ligier di Laffite che stava impostando la curva Crowthorne, ignaro della tragedia alle sue spalle. Le due auto finiscono nelle reti: Laffite è illeso, ma per Pryce, 26 anni, non c'è nulla da fare. La corsa prosegue, dominata da Lauda, che però ha un pezzo della vettura di Pryce (la parte superiore del rollbar, come si vede in una foto esclusiva di Franco Lini per Autosprint) che si è infilato sotto la fiancata e ha danneggiato un radiatore dell'acqua che inizia a perdere liquido refrigerante. Scheckter e Depailler si avvicinano, ma l'austriaco amministra il vantaggio e taglia il traguardo a motore spento con 5"2 su Scheckter. Terzo è Depailler. Per l'ultima volta c'è una BRM (anzi, una Stanley-BRM…) in gara. Nel mondiale Scheckter ha 15 punti davanti a Lauda e Reutemann (13).

Cade un Cessna, addio a Pace

Venerdì 18 marzo il mondo della Formula Uno, a Brands Hatch per la Corsa dei Campioni (extra campionato) è sconvolto da una notizia dal Brasile. Il pilota della Brabham-Alfa Romeo Carlos Pace, 32 anni, è morto cadendo con un aereo Cessna guidato dal suo amico Marivaldo Fernandes, proprietario del velivolo, decollato da Araquana e diretto a San Paolo. Il Cessna è precipitato dopo aver urtato il fianco di una collina nei pressi di Mairipora. I due volevano visitare una fazenda. A Brands Hatch sono assenti Ligier e Ferrari e tutti i team iscrivono un solo pilota. Con la morte nel cuore, Watson con l'unica Brabham-Alfa in gara fa la pole position. Ma in gara parte male ed è infilato da Andretti e Hunt. Al 33° giro il motore della Lotus cede e alla fine dei 40 giri in programma Hunt vince davanti a Scheckter e Watson, attardato da problemi ai pneumatici. Il 20 marzo si corre al Mugello la 6 Ore del mondiale Marche Silhouette, vinta dalla Porsche 935 di Stommelen-Schurti davanti a due vetture gemelle.

Ferrari si dimette da Presidente

Sabato 19 marzo Enzo Ferrari, 80 anni, si dimette da presidente della Ferrari: Sabbatini su Autosprint scrive di "autopensionamento", concordato con Gianni e Umberto Agnelli (vani i loro tentativi di farlo recedere









ALFA ROMEO IRIDATA NEL MONDIALE PROTOTIPI
In questa immagine Pryce che perde la vita al Gp del Sud Africa. A sinistra Munari al Safari dove chiuderà al terzo posto. In basso a sinistra le Alfa alla 500 Km di Digione: alla fine di quella stagione il Biscione conquisterà il titolo iridato nel Mondiale Prototipi



da questo proposito). Alla base della scelta ci sarebbero l'età e motivi di salute, ma c'è chi fa notare quel logo FIAT da quest'anno sulle monoposto rosse…

SuperMario a Long Beach

Cresce alla Lotus l'intesa fra Chapman e Andretti. Lo conferma il Gp degli Stati Uniti Ovest a Long Beach nel week end del 3 aprile. Alla Brabham-Alfa ora c'è Hans Joachim Von Stuck Jr.: vani i tentativi dell'Alfa di convincere Ecclestone ad ingaggiare Merzario. Alla Shadow c'è Alan Jones al posto di Pryce. Lauda è in pole davanti a Scheckter, Andretti e Reutemann. Al via (80 giri di un circuito di 3.251 metri) parte bene il sudafricano che infila sia Lauda che Andretti. Reutemann arriva lungo alla curva 1 e crea scompiglio dietro di lui, con Hunt che urta Watson e finisce nella via di fuga. I tre battistrada, Scheckter, Andretti e Lauda, continuano la battaglia delle prove. Al 4° giro Lauda pressa Andretti e tenta di passarlo alla curva Hairpin. L'austriaco blocca le ruote ma finisce per colpire la Lotus. La Ferrari ha la peggio e Lauda soffrirà di vibrazioni per il resto della gara. Andretti si avvicina a Scheckter e lo passa all'Hairpin a tre giri dalla fine vedendo che il rivale ha anche una gomma che si sta lentamente afflosciando. Un giro dopo anche Lauda passa Scheckter e si porta a meno di 1" da Andretti, che vince con 77 centesimi di margine. Per la Lotus 78 a effetto suolo è la prima vittoria. Scheckter è terzo. Nel mondiale Lauda e Scheckter hanno 19 punti, Reutemann 13 e Andretti 11.

Safari a Waldegaard, Munari terzo

Dal 7 all'11 aprile si corre il Safari. La Lancia ha tre Stratos per Munari, Lampinen e il locale Ulyate. La Fiat non è della partita mentre la Ford ha uno squadrone di Escort RS 1800 MkII con Waldegaard ("prestato" alla Ford dal Gruppo Fiat), Roger Clark, Vatanen e il locale Vic Preston Jr. La Peugeot ha due 504 Coupé V6 per Makinen e Nicolas e le berline 504 TI per Shankland, Mikkola e Guichet. La corsa parte dopo due settimane di piogge torrenziali con molti punti del percorso che sono trappole di fango. La Peugeot è falcidiata dai ritiri mentre Waldegaard alla fine della seconda tappa è al comando e Munari è settimo, in forte rimonta con la Stratos. La terza tappa è fatale a Clark (pompa dell'acqua ko) e Vatanen (fuori tempo per un cuscinetto difettoso in una ruota). Escono di scena anche Nicolas (motore) e Ulyate (guarnizione della testa). La quinta tappa, con piogge torrenziali, vede trionfare Waldegaard davanti ad Aaltonen con la Datsun Violet e a uno strepitoso Munari con l'unica Stratos al traguardo (anche Lampinen si è ritirato col motore ko). Nel mondiale Fiat e Ford hanno 48 punti davanti a Opel (39) e Lancia (32).

Alfa a Digione nel "mondialino" Gruppo 6

Il 17 aprile inizia con la 500 Km di Digione il mondiale Marche Gruppo 6, articolato su 8 gare europee. L'Alfa Romeo ha un nuovo sponsor da 200 milioni di lire, la Fernet Tonic, del gruppo "Grandi Liquori" di Castelmaggiore (BO) e schiera a Digione due 33 SC 12 per



Brambilla-Watson (in pole position) e Merzario-Jarier. A infastidirle in gara ci sono Stommelen-Heyer (Toj-Ford del team Warsteiner) prima del ritiro col cambio ko. Fuori gioco anche Watson (pressione dell'olio). Vincono Merzario-Jarier davanti all'Osella PA5 di "Amphicar"-Virgilio.

A Monza l'Alfa concede il bis

Una settimana dopo, nel weekend del 24 aprile, le Gruppo 6 si ritrovano a Monza per la 500 Km. Una gara sprint senza cambio del pilota. Merzario dopo un duello iniziale col suo team mate Brambilla ha guai all'acceleratore e si ritira al 52° degli 85 giri in programma. Brambilla vince in 2 ore e 40'.

Grande Bacchelli in Nuova Zelanda

Dal 1° al 7 maggio si corre il rally di Nuova Zelanda. La sfida per la vittoria è tra Fiat e Ford. Tre le 131 Abarth per Alen, Bacchelli e Lampinen; la Ford schiera varie Escort per Vatanen e alcuni piloti locali. Bacchelli prende il comando lottando con Vatanen ma nel finale del rally ha la pressione dell'olio quasi a zero. «*Vatanen* - ricorda Bacchelli - *era partito bene, poi è uscito di strada perdendo molto tempo. Ha fatto una gran rimonta ma io sono riuscito a rimanere davanti fino al traguardo*». Alla fine solo 1'34" dividono i due, mentre dietro a loro si piazzano altre due 131 Abarth (Alen e Lampinen). Nel mondiale la Fiat ha 66 punti contro i 64 della Ford e i 39 della Opel.

Lauda ko per una costola, Andretti ok

Il Gp di Spagna si corre a Jarama nel weekend dell'8 maggio: 75 giri di una pista lunga 3.404 metri. Nelle prove Andretti fa la pole davanti a Laffite, Lauda e Reutemann. Nel warm up della domenica mattina, il colpo di scena. Lauda dopo soli tre giri rientra ai box, fa strani cenni a Montezemolo e gli dice di aiutarlo, ha forti dolori alla schiena. Il pilota, aiutato a scendere dalla monoposto, è portato in ospedale in elicottero: gli esami confermano l'incrinatura della settima costola destra. I medici consigliano a Lauda di non correre e l'austriaco torna a casa lasciando un posto vuoto nello schieramento. Al via Andretti mantiene il comando della gara, seguito da Laffite e Reutemann. Al 10° giro si ritira Hunt col motore ko. La classifica vede in testa Andretti, seguito da Laffite, Reutemann, Watson, Scheckter, Nilsson, Mass e Depailler. Un giro dopo Laffite va ai box per un problema a una gomma. Rientra in gara diciannovesimo. Al 24° giro Watson, per resistere a Scheckter, va in testacoda, perdendo una posizione. In testa non cambia nulla, con Andretti che comanda con un certo margine su Reutemann. Watson si ritira al 64° giro (alimentazione). La gara è vinta da Andretti davanti a Reutemann e Scheckter, che è in testa nel mondiale con 23 punti davanti ad Andretti (20), Lauda e Reutemann (19).

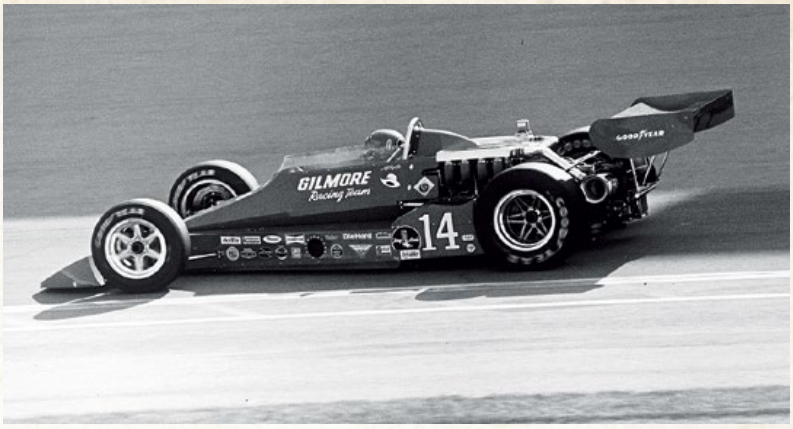
Alla Targa Florio il dramma di Ciuti

Il 15 maggio si corre la Targa Florio su 8 giri del piccolo circuito delle Madonie. Dal 1973 non vale più per il



BACCHELLI A SEGNO CON LA 131 ABARTH

Sopra l'incidente che vede protagonista Ciuti, sopra a destra in azione, durante la Targa Florio nel quale perderanno la vita due persone. In alto a destra, Foyt vincitore alla 500 Miglia di Indianapolis. Sopra a sinistra Bacchelli a segno con la 131 Abarth in Nuova Zelanda: sarà il primo e unico italiano a vincere nel Mondiale con la vettura di casa Fiat







Mondiale Marche. Ma al quinto giro accade un tragico incidente che conferma la pericolosità di una formula ormai superata. La Osella del marchigiano Ciuti, esperto di salite e dato alla vigilia tra i favoriti, da due giri ha perso il cofano posteriore e apparentemente viaggia senza problemi. Alla fine del rettilineo di Buonfornello c'è un curvone veloce a destra. L'Osella arriva in pieno, ma in entrata di curva l'auto si scompone e Ciuti ne perde il controllo salendo su un terrapieno alla sinistra del curvone stesso; l'auto, fuori controllo, va verso il lato opposto della sede stradale e finisce la sua folle corsa travolgendo un gruppo di spettatori. Nell'incidente muoiono due persone e ci sono alcuni feriti. Ciuti è in coma, ma si salverà. La classifica è redatta alla fine del 4° giro: primi Restivo-Apache su Chevron BMW B36 2 litri. Quel tremendo incidente chiude definitivamente l'epoca della Targa Florio come gara di velocità.
Lo stesso giorno della Targa Florio si svolge la 6 Ore di Silverstone (mondiale Silhouette). La corsa è dominata dalla Porsche 935 di Mass-Ickx, davanti a due vetture gemelle.

A Monaco Watson sbaglia start: vince Scheckter

Il Gp di Monaco si corre il 22 maggio (76 giri del circuito lungo 3.312 metri). In prova Watson fa la pole position davanti a Scheckter e Reutemann. Lauda (ok dei medici a correre solo il 17 maggio) è sesto. Sulla Shadow c'è Patrese al posto di Zorzi. Watson è posizionato al via sulle strisce pedonali e Sabbatini racconta su Autosprint la telefonata fattagli poco prima del via da Taraschi, pilota-costruttore teramano, che come lui sta guardando la corsa in tv: «*Ma che fa Watson? È matto a partire sulle strisce pedonali? Non sa che sono scivolose come il sapone?*». E infatti al via Watson pattina e si fa infilare da Scheckter e dietro a loro si piazzano Reutemann, Stuck, Peterson, Lauda e Hunt. Il sudafricano, pressato per diversi giri da Watson, non commette errori e resta primo. Peterson è rallentato dai problemi ai freni e Stuck al 20° giro si ritira per un principio d'incendio. Al 26° giro Lauda passa Reutemann. Il continuo pressing di Watson su Scheckter affatica i freni della Brabham; al 45° giro va lungo alla chicane e Lauda lo passa. Tre giri dopo Watson si ritira col cambio ko. Lauda si fa sotto a Scheckter, con problemi di alimentazione negli ultimi tre giri, ma il sudafricano riesce a vincere con 9 decimi sull'austriaco e 32" su Reutemann. Per la Cosworth è la centesima vittoria in Formula Uno (la prima nel 1967 con Clark su Lotus 49 al Gp d'Olanda). Nel mondiale Scheckter ha 32 punti davanti a Lauda (25), Reutemann (23) e Andretti (22).

Ford vince all'Acropoli e batte cassa

Dal 28 maggio al 3 giugno si corre il Rally dell'Acropoli. La Fiat ha uno squadrone di 131 Abarth per Lampinen, Alen, Andruet, Bacchelli e Verini. La Ford risponde con le Escort RS 1800 MkII di Clark, Waldegaard e Vatanen. L'Opel Euro Handler Team ha la sua punta di diamante in Rohrl con la Kadett GT/E. Kallstrom ha una Datsun Violet 160J. La Ford perde subito Vatanen che centra un albero e il suo copilota Aho Atso riporta ferite piuttosto serie. In compenso Waldegaard impone un ritmo forsennato alla gara e trionfa con Clark fedele scudiero davanti alla Datsun di Kallstrom e alla Fiat di Lampinen, unico al traguardo di un team falcidiato dai semiassi ko. Ford è leader nel mondiale con 82 punti contro i 78 della Fiat e subito dopo il rally i vertici del reparto corse di Boreham vanno a batter cassa a Detroit: hanno quasi esaurito i fondi e fanno presente la favorevole classifica iridata con tre sole partecipazioni (Portogallo, Safari e Acropoli) e ancora cinque gare (Mille Laghi, Quebec, Sanremo, Corsica e RAC). E a Detroit allargano i cordoni della borsa…

Foyt, poker a Indy dieci anni dopo

Il 29 maggio si corre la mitica 500 Miglia di Indianapolis. Al via ci sono anche la prima donna a qualificarsi, Janet Guthrie con una Briant Special e Clay Regazzoni con la McLaren rossa della Theodore Racing. In prova il ticinese ha uno spettacolare incidente (auto disintegrata) ma riesce ugualmente a qualificarsi. In gara è costretto al ritiro dopo 25 giri per un problema al serbatoio. Due giri dopo si ritira la Guthrie col motore ko. Vince Foyt, a 42 anni suonati, con la Coyote, dopo un'accanita battaglia con la Wildcat di Gordon Johncock, alla quale cede un cuscinetto di banco a una manciata di giri dalla fine. A.J. Foyt entra così nella leggenda: è al suo quarto trionfo a Indy ben dieci anni dopo l'ultimo (aveva già vinto nel 1961,1964 e 1967). Il podio è completato da Sneva su McLaren e Al Unser su Parnelli.
Lo stesso giorno si corre la 500 Km del Nurburgring (mondiale Silhouette). Vince la Porsche 935 di Heze-

mans-Schenken-Stommelen. La Porsche vincerà tutte le gare in programma con Ickx grande protagonista.

In Belgio Nilsson rimonta e batte Lauda

Il Gp del Belgio si corre nel weekend del 5 giugno a Zolder (70 giri su una pista di 4.262 metri). In prova i più veloci sono Andretti, Watson e lo svedese Gunnar Nilsson con l'altra Lotus. Le Ferrari sono più indietro per problemi ai pneumatici. La domenica la pioggia scombina gli assetti. Watson parte bene e passa Andretti ma nel primo giro, nel tentativo di ripassare la Brabham-Alfa, Andretti tampona Watson alla seconda variante e i due sono costretti al ritiro. In testa va Scheckter seguito da Nilsson, Mass, Reutemann e Depailler. Mass all'8° giro va in testacoda e viene passato da Reutemann. La pioggia termina abbastanza presto, consentendo alla pista di asciugarsi e tutti vanno a cambiare le gomme. Reutemann però, ancora con gomme slick, esce di pista e si ritira. La classifica si rimescola velocemente in base al momento del cambio gomme. Vanno in testa prima Mass, poi Brambilla e quindi Lauda al 23° giro, che guida la corsa davanti a Mass, Scheckter (penalizzato da un testacoda), Jones, Brambilla e Nilsson.
Poco dopo ricompare la pioggia sul tracciato. Scheckter cerca di anticipare gli altri piloti e cambia subito le gomme. Non così gli altri piloti di testa, con Mass che riduce notevolmente il distacco da Lauda, mentre Nilsson recupera due posizioni a Brambilla e Jones. La pioggia però termina rapidamente, costringendo Scheckter a una nuova sosta. Al 39° giro Mass esce di pista e si ritira. Ora la classifica vede sempre al comando Lauda seguito da Nilsson e Peterson. Però con la pista che si asciuga l'assetto della Ferrari non è più competitivo. Al 49° giro Nilsson passa in testa, sfruttando anche un errore di Lauda, che pochi giri prima, in un tentativo di doppiaggio, era finito in testacoda. Lo svedese della Lotus vince così la sua prima e unica gara di F.1 mondiale, precedendo Lauda e l'altro svedese Peterson. Sarà l'unico doppio podio per la Svezia in Formula Uno. Nel mondiale Scheckter ha 32 punti ed è davanti a Lauda (31), Reutemann (27) e Andretti (23).

Ickx vince a Le Mans con un pistone ko

L'11 e 12 giugno si corre la 24 Ore di Le Mans. Una sfida tra Porsche e Renault, con la Mirage a fare da terzo incomodo. Per vincere, a Stoccarda puntano su un equipaggio con due miti del circuito della Sarthe, Ickx e Pescarolo. La Renault al via con Jabouille prova a fare da lepre e Pescarolo si getta all'inseguimento con la 936. Ma dopo solo 45 giri il francese torna al box col motore in fumo e Ickx viene dirottato sull'altra 936 di Barth-Haywood. Ickx si lancia in un furibondo inseguimento, incurante della pioggia, e recupera sulle due Renault di testa, che a partire dalle 4 di notte (a metà gara) cominciano ad avere problemi, fermandosi più volte ai box prima di ritirarsi. La Porsche si ritrova così in testa ma non è ancora finita, anche se il vantaggio sulla Mirage-Renault di Schuppan-Jarier pare incolmabile. Barth dà il volante a Haywood a meno di un'ora dal termine e con 19 giri di vantaggio sugli inseguitori; ma lo statunitense, notando il fumo che comincia a fuoriuscire dallo scarico, rientra subito ai box. Un pistone è stato bucato da una valvola. Non c'è tempo per effettuare una riparazione e l'unica soluzione, visto il vantaggio residuo, la trova Jurgen Barth (progettista oltre che pilota della vettura): tentare di completare il giro iniziato con la sosta ai box (il cronometraggio scattava prima dei box) e percorrerne un altro a bassa velocità e tagliare il traguardo, dal momento che a Le Mans vengono classificate solo le auto che allo scadere delle 24 Ore passano sotto la bandiera a scacchi, completando il giro con un tempo non superiore al triplo di quello della pole. Tolte alimentazione e accensione al cilindro danneggiato, viene montato un cronometro sul cruscotto per tenere d'occhio il tempo e lo stesso Jurgen Barth riparte a soli 10 minuti alla fine: il tedesco completa il primo giro in 6 minuti (circa il 60% di tempo in più rispetto al giro più veloce) e completa il successivo. Nonostante il fumo dallo scarico, la Porsche riesce nell'impresa e fa sua un'altra edizione della gara. Il podio è completato dalla Mirage-Renault (a 11 giri) e dalla Porsche 935 di Claude Ballot-Léna e Peter Gregg (a 27 giri), che danno al costruttore tedesco anche la vittoria nel Gruppo 5.

A Mont Tremblant Amon dice basta

Il 12 giugno si corre a Mont Tremblant, in Canada, la prima prova del campionato Can-Am, una categoria con vecchie Formula 5000 riciclate come barchette sport monoposto, una curiosa via di mezzo. Tra i protagonisti ci sono vecchie volpi come Redman, Gethin e Amon. Ma in prova Redman ha un brutto incidente: si rompe l'osso del collo (e sarà sostituito da Tambay)













LE PRIME VOLTE DI NILSSON E LAFFITE
Sopra Jacky Ickx festeggia la vittoria alla 24 Ore di Le Mans al volante della Porsche. A sinistra Amon che dopo la sfida di Mont Tremblant in Can Am deciderà di appendere il casco al chiodo. In alto a destra Laffitte che in Svezia con la Ligier-Matra vince il primo Gp titolato in carriera. Sopra a destra Munari al Giro d'Italia e sotto Nilsson che in rimonta passa Lauda e vince il Gp del Belgio



e dopo la prima gara Amon, che finisce sedicesimo, appende il casco al chiodo dicendo: *«Non ne posso più di vedere gente che si fa male correndo»* e propone al suo posto un certo Villeneuve…

Porsche al Giro d'Italia. E Munari…

Dal 12 al 17 giugno si svolge il Giro automobilistico d'Italia. La Lancia fa esordire la Stratos prototipo a passo lungo per Munari-Sodano, più adatta ai circuiti. «*Avrei vinto* - ricorda Munari - *se a Imola problemi al cambio non mi avessero fatto perdere sette minuti*». Il successo va così a "Victor"-Monticone su Porsche 935 davanti a Bianco-Tambauto (Porsche 934 Turbo) e a Pietromarchi-Naddeo (De Tomaso Pantera).

In Svezia spunta "Jacquot" Laffite

Il 19 giugno si corre ad Anderstorp il Gp di Svezia: 72 giri di un circuito di 4.018 metri. In prova pole di Andretti davanti a Watson, Hunt e Scheckter. Alla partenza scatta bene Watson, seguito da Scheckter e Andretti, che nei primi due giri li passa entrambi. Dietro Nilsson tocca Depailler e deve andare ai box a cambiare il muretto della Lotus. Al 29° giro Scheckter tampona Watson ed è costretto al ritiro, mentre l'Alfa perde varie posizioni. Dietro Andretti si trovano Hunt, Depailler, Mass e Laffite. Tra il trentanovesimo giro e il quarantunesimo Laffite passa sia Depailler che Hunt, installandosi al secondo posto dietro l'italo-americano. Pochi giri dopo anche Mass passa i due. Hunt continua a perdere posizioni per l'usura delle gomme e al 50° giro si ferma per un pit stop. Così Watson torna in zona punti. Intanto Reutemann passa anche Depailler, diventando quarto dietro Mass. Andretti a tre giri dal termine fa una sosta imprevista ai box: la pompa di pescaggio della benzina non funziona bene e lo ha costretto per buona parte della gara a guidare al risparmio. Ne approfitta Laffite che con la Ligier-Matra vince la sua prima gara titolata davanti a Mass e Reutemann; era dal 1972 (Beltoise a Monaco su BRM) che un francese non vinceva un Gran Premio. Nel punteggio mondiale non cambia nulla fra i leader.

Andretti beffa Watson a Digione

Nel weekend del 3 luglio si corre il Gp di Francia sul circuito di Dijion-Prenois, opportunamente allungato fino ad assumere la forma di un sombrero capovolto: ora il circuito è lungo 3.800 metri e va percorso 80 volte. In prova il più veloce è Andretti davanti a Hunt, Nilsson e Watson. Al via Andretti è infilato da Hunt, Watson e Laffite. Al 5° giro Watson passa Hunt e si pone al comando. Più dietro sta intanto rinvenendo Lauda che, partito nono, è in zona punti già all'11° giro. Un giro dopo Andretti passa Hunt e va a caccia di Watson, esercitando una certa pressione su di lui, che però si difende bene fino all'ultimo giro. Poi il colpo di scena: la Brabham-Alfa è in difficoltà con il pescaggio della benzina e alla Courbe de Gorgeolles Andretti, che aveva già percorso all'esterno le due curve precedenti, affianca all'interno il nordirlandese e lo passa andando a vincere. Al box Ecclestone dice freddamente a Chiti: «Second». *«Come secondo?»* dice Chiti esterrefatto, nella sua tipica parlata toscana e la faccia di uno che sta per avere un coccolone. Watson do-



po la corsa dirà a Cevenini di Autosprint: *«A 800 metri dal traguardo la macchina è mancata completamente. Ho azionato le pompe elettriche ma Andretti era già al mio fianco. Non avrò mai più un'occasione di vincere un Gp facile come questa»*. Lauda (che ha evitato il doppiaggio per un soffio) è quinto al traguardo davanti a Reutemann e ha 33 punti. Seguono Andretti e Scheckter (32) e Reutemann (28).

«Callisto, io rotto mie balle in Ferrari»

A Digione si parlano Lauda e Callisto Tanzi, numero uno della Parmalat e suo sponsor personale. Nel suo libro "Niki Lauda, il pilota e il personaggio" Domenico Barili, all'epoca direttore generale del Gruppo Parmalat, scrive che Lauda avrebbe detto a Tanzi: "Tu senti Callisto, io rotto mie balle in Ferrari. Parlato con Ecclestone, tutto possibile". Reutemann ha sentito tutto e lo dice ai giornalisti italiani (che Lauda chiama amabilmente "Spaghetti press") che ovviamente pubblicano la ghiotta news. Enzo Ferrari va su tutte le furie e tuona: «*Lauda mi ha giurato che finché vivrò lui resterà alla Ferrari*». In realtà, sotto c'è ben altro: Tanzi non vuole più limitarsi a "foraggiare" solo i piloti. Vuole sponsorizzare un team intero, e ha pensato prima alla Ferrari e, se va male, alla Brabham-Alfa.

Debuttano Villeneuve e la Renault Turbo

Sabato 16 luglio si corre il Gp d'Inghilterra a Silverstone. La domenica precedente si è corsa a Watkins Glen la 6 Ore valevole per il mondiale Silhouette. Per la cronaca ha vinto la Porsche 935 di Ickx-Mass davanti alla vettura gemella di Follmer-Lunger. Per la prima volta in Formula Uno a Silverstone al mercoledì si disputano le prequalifiche: con 41 iscritti vanno sfoltiti i ranghi. Fra i piloti in lizza (che non fanno parte della lista stilata a inizio anno dalla FOCA) spicca il canadese Gilles Villeneuve, debuttante sulla terza McLaren iscritta, che è il migliore davanti a Tambay (altro esordiente sulla Ensign), Jarier (Penske), Lunger (McLaren privata) ed Henton (March). Purtroppo le prove sono funestate dal terribile incidente alla LEC di Purley, che va a schiantarsi a 170 km/h alla curva Becketts, riportando diverse fratture che gli costeranno vari mesi di degenza in ospedale. Purley è il pilota che tentò invano nel Gp d'Olanda del 1973 di salvare Roger Williamson dall'incendio della sua monoposto. Un altro debutto di lusso in questo Gp è quello della Renault Turbo 1500 guidata da Jean-Pierre Jabouille, 35 anni, campione europeo di Formula 2 '76. Sarà presto soprannominata dalla caustica stampa francese "la teiera gialla" per i ritiri fumanti nei 4 Gp cui prenderà parte (gli altri sono Olanda, Italia e USA) fallendo poi la qualificazione a Mosport nel GP del Canada. Ma ormai il dado è tratto…



Hunt leader in prova e in gara

In prova Hunt è il più veloce davanti a Watson, Lauda e Scheckter. In gara (68 giri di un circuito lungo 4.719 metri) Hunt è passato da Watson, Lauda e Scheckter. Hunt riconquista una posizione al settimo giro, passando Scheckter, mentre al decimo giro un problema al motore costringe Villeneuve a una sosta, che gli fa perdere due giri. La rimonta di Hunt prosegue al 23° quando riesce a passare Lauda, in difficoltà coi freni, alla curva Copse.
Hunt si avvicina rapidamente al battistrada Watson, che al 50° giro è costretto a fermarsi ai box per un guasto all'impianto di alimentazione (si è rotta la pompa





NIKI CON BERNIE E GILLES FA SOGNARE
Sopra Ecclestone e Lauda preparano un futuro sotto lo stesso tetto. Sopra Gilles Villeneuve al debutto in F.1 con la McLaren sul circuito di Silverstone. Sarà proprio il canadese a prendere il posto di Niki alla Ferrari. In alto a destra Jones vincitore del Gp d'Austria

della benzina): Hunt diventa leader e vince davanti a Lauda e Nilsson. Quanto a Villeneuve, ha fatto una grande corsa e sarebbe andato a punti se un banale problema meccanico non lo avesse costretto ai box. Finirà undicesimo e Franco Lini scrive su Autosprint: "Di lui sentirete parlare ancora moltissimo, e molto presto"… Nel mondiale Lauda ha 39 punti davanti a Andretti, Scheckter (32), Reutemann (28) e Hunt (22).

Ecclestone batte cassa alla Parmalat

Sullo stesso numero di Autosprint con la cronaca del Gp inglese, Cevenini, dopo i "rumors" di Digione, scrive che "In questi giorni (dopo il Gp inglese, n.d.r.) Ecclestone è in Italia per trattare con la Parmalat. Ferrari ha detto no all'offerta di Tanzi (un miliardo e mezzo di lire) e un uomo di fiducia dell'imprenditore parmense è autorizzato a trattare con Lauda (che prende 35 milioni all'anno dal suo sponsor personale) per averlo in esclusiva il prossimo anno: 300 milioni di lire (Niki ne prende 200 dalla Ferrari-Fiat) per correre con la Brabham-Alfa vedova Martini". Bernie viene in Italia per trattare e Cevenini scrive: "Ecclestone ha sparato un miliardo di lire per un anno di sponsorizzazione. La Parmalat ha rilanciato con 700 milioni. Se ne può discutere…".

Alfa Romeo: male a Spa, bene al Ricard

Il 23 e 24 luglio si corre a Spa la 24 Ore Turismo. Questa volta va male all'Alfa Romeo, solo quarta con l'Alfetta GTV di Francia-Bigliazzi-Facetti e decima con "Pooky"-Donà-Uberti e due auto "out" già nelle prove. La Vauxhall vince così per la prima volta la Coppa del Re dopo sette anni consecutivi di trionfi della Casa del Biscione. Nello stesso week end si corre al Paul Ricard la sesta prova del mondiale Sport, dominato dall'Alfa Romeo che dopo Digione e Monza ha vinto anche a Vallelunga, Pergusa e all'Estoril (dove si è avuta la certezza matematica del titolo). Anche a Le Castellet l'Alfa trionfa con Merzario-Jarier mentre Brambilla, dopo aver complicato al via la vita a Merzario, si ritira a una trentina di giri dalla fine per la rottura di una valvola. Il monzese si rifarà comunque vincendo le ultime due prove del "mondialino" Sport, la 250 Km di Imola (4 settembre) e la 300 Km del Salzburgring (18 settembre). Sarà l'ultimo mondiale Sport, declassato dal 1978 a campionato europeo.

Lauda nella pista-autostrada

Dopo il dramma Lauda del 1976 il Gp di Germania, nel weekend del 31 luglio, non si corre al Nurburgring ma ad Hockenheim, la "pista-autostrada" come scrive Sabbatini su Autosprint: 47 giri di un circuito di 6.789 metri, con la parte veloce nel bosco rallentata da alcuni anni da due chicane (su questa pista morì il 7 aprile 1968 Jim Clark con una Lotus 48 di Formula 2) e quella "mista" nel Motodrom, vero e proprio stadio del motore. In prova il più veloce è Scheckter, davanti a Watson, Lauda e Hunt. Il sudafricano mantiene il comando della gara al via, precedendo Watson, Hunt e Lauda, che passa l'inglese già al primo giro. La gara di Watson termina dopo otto giri col motore ko. Al 13° giro Lauda attacca Scheckter nel lungo rettilineo, prima di passarlo all'entrata del Motodrome. Il caldo e la natura della pista, molto veloce, mettono in crisi molti motori. Al 33° giro si arrende Hunt e cinque giri dopo tocca ad Andretti. Lauda vince precedendo Scheckter e Stuck, entrambi con poca benzina (il tedesco taglia il traguardo a motore spento). Nel Mondiale Lauda ha 48 punti davanti a Scheckter (38) e Andretti (32).

Jones su Shadow a sorpresa in Austria

Il Gp d'Austria è in programma il 14 agosto a Zeltweg, sul bel circuito posto nelle colline della Stiria (54 giri su una pista lunga 5.942 metri). Alla Shadow Merzario prende il posto di Patrese, rimasto a casa, come spiega Franco Lini su Autosprint, perché al centro di dissapori tra lo sponsor Franco Ambrosio (finanziere italiano d'assalto e sponsor da fine '76 del team inglese) e il team di Don Nichols, che da questo Gp ha un nuovo sponsor, la Villiger-Kiel (sigari). Merzario intanto, appoggiato dalla CSAI, è riuscito a far annullare con un ricorso la "vergogna" delle prequalifiche, poi saltate anche perché molti piloti rinunciano e Merzario stesso è ingaggiato dalla Shadow, iscritta alla FOCA. In pole c'è Lauda davanti ad Hunt e Andretti. La pioggia fino a dieci minuti prima del via mette nei guai i team per la scelta delle gomme. Tutti optano per le stick tranne Nilsson e Merzario. Al via Lauda è passato da Hunt e Andretti, che va in testa alla fine del primo giro. Nei primi giri le auto con gomme da bagnato sono avvantaggiate. Nilsson al 4° giro, dopo una lunga serie di sorpassi, è secondo dietro ad Andretti; Merzario, partito 21°, è sesto al 9° giro. Lauda invece crolla fino al 10° posto. Poco dopo però sia Nilsson che Merzario sono costretti al box, per montare anch'essi gomme da asciutto. Andretti al 12° giro si ritira col motore ko. Ora c'è in testa Hunt seguito da Scheckter, Stuck e Jones. In pochi giri Jones scaval-

ca sia Scheckter che Stuck, portandosi alle spalle di Hunt, che si ritira al 41° giro col motore rotto. Jones vince davanti a Lauda e Stuck, insidiato da Reutemann nel finale. Per la Shadow sarà l'unica vittoria nel mondiale (nel 1975 aveva vinto con Pryce la Corsa dei Campioni, gara non titolata, a Brands Hatch). Nel mondiale Lauda ha 54 punti davanti a Scheckter (38) e Reutemann (34).

Londra-Sidney, grande la Fiat 131 Abarth Diesel

Dal 14 agosto al 27 settembre si corre la Londra-Sidney Marathon. Una corsa massacrante: 30mila chilometri attraverso tre Continenti. La Mercedes-Benz punta sulle sue veloci berline 280E e la Citroen sulle CX 2400 GTI. La Fiat invece ha scelto questa corsa per portare al debutto le 131 Diesel che non sono ancora prodotte. Così è creato ad hoc un team Aseptogyl (semiufficiale) che iscrive tre 131 Abarth Diesel a due porte con motore aspirato da 72 cavalli per Baghetti-Carletti, Neyret-Hoepfner e due giovani francesi, Dacremont e Vanoni. Le Mercedes-Benz vincono l'assoluto con Cowan e Fowkes, primo e secondo, davanti alla Citroen CX 2400 GTI di Paddy Hopkirk, ma fra le Diesel è la Fiat a trionfare con Neyret 15° assoluto e Baghetti 23°. E subito dopo la Maratona una cooperativa di tassisti australiani ordinerà "a scatola chiusa" le 131 Diesel! Al traguardo però non c'è la terza macchina, dopo un tremendo scontro con una Citroen nella zona di Alice Spring. Christine Dacremont, soccorsa con un aereo e portata in ospedale a Darwin, riporta la frattura di alcune costole e del bacino ed è costretta a una lunga degenza. Praticamente illesa invece la sua copilota Vanoni.

Svelata la Brabham-Alfa BT46 a Balocco

Il 23 agosto è svelata a Balocco la nuova Brabham BT46 (ha ancora le scritte Martini Racing) disegnata da Gordon Murray. Ha linea e tecnica innovative, con radiatori dell'acqua e dell'olio somiglianti a piccoli pannelli solari: sono parte integrante della scocca e coprono quasi interamente le fiancate. Ma nei test questo sistema inedito si rivelerà insufficiente e si tornerà ben presto a metodi più tradizionali.

Hamalainen al 1000 Laghi

Dal 26 al 28 agosto si corre in Finlandia il Rally dei 1000 Laghi. La Ford ha tre Escort Rs 1800 MkII per Waldegaard, Vatanen ed Hamalainen. La Fiat, con l'aiuto dell'importatore locale Autonovo, ha Alen, Makinen, Salonen (al suo esordio con la 131 Abarth) e Valtaharju (motore a carter secco). La Saab ha tre 99 EMS per Blomqvist, Lampinen ed Eklund. Hamalainen, grande esperto delle strade di casa (corre praticamente senza note) fa capire subito ad Alen, sofferente per un fastidioso intervento chirurgico operato dal "Doc" Bartoletti prima della gara, che gli renderà la vita dura. La Ford perde ben presto Vatanen (frizione ko) mentre Alen, leader nella prima tappa, ha problemi a una ruota danneggiata da una pietra (messa forse a bella posta dagli spettatori). All'assistenza Audetto gli dice di tirare e fa togliere il limitatore, ma alla PS 40 il motore cede. Vince Hamalainen e la Fiat si salva con Salonen secondo davanti a Waldegaard. Nel mondiale la Ford ha 100 punti davanti a Fiat (94) e Opel (49).



Lauda vince e sogna

Il 28 agosto si corre il Gp d'Olanda a Zandvoort (75 giri di una pista lunga 4.226 metri). Sulla seconda Shadow c'è Patrese accanto a Jones. Andretti fa la pole davanti a Laffite, Hunt e Lauda. Andretti al via però è passato da Laffite e Hunt. Nel corso del secondo giro Watson si ritira (coppa dell'olio rotta) mentre Andretti ripassa Laffite. Andretti mette subito pressione ad Hunt, ma l'inglese resiste ai suoi attacchi. Al 6° giro però le due auto si toccano, per un nuovo tentativo di sorpasso di Andretti: Hunt si ritira mentre Andretti precipita in quarta posizione, dietro a Laffite e alle due Ferrari. Al 10° giro l'italo-americano passa Reutemann e inizia ad attaccare anche Lauda, ma dopo 4 giri il motore della sua Lotus cede. Al 20° giro Lauda passa Laffite e va in testa. Ci rimarrà fino alla fine, pur con la pressione della Ligier alle sue spalle: alla fine il distacco sarà solo di 1"89. Terzo è Scheckter, mentre uno sfiduciato Reutemann (prima della gara ha saputo da Lauda che non ci sarà posto per lui alla Ferrari nel 1978, anche se invece poi sarà riconfermato accanto a Villeneuve) è solo sesto. Nel mondiale l'austriaco ha 63 punti davanti a Scheckter (42), Reutemann (35) e Andretti (32).

Addio a Mike Parkes

Il 29 agosto, in un tragico incidente avvenuto all'alba a Riva presso Chieri (Torino) muore sul colpo Mike Parkes, ingegnere e capo del settore sperimentazioni del Reparto Corse della Lancia ed ex pilota di vetture di Formula Uno e Sport della Ferrari. Parkes, che aveva 45 anni e al quale si deve molto nello sviluppo del-



LA FESTA DI MONZA PER UN GRAN PIEDONE

Sopra e in alto a sinistra la festa di Mario Andretti vincitore del Gp d'Italia. Sopra a destra la spedizione Fiat alla Londra Sydney. In alto Lauda







la Lancia Stratos, si è schiantato con una Lancia Beta HPE contro un autocarro sotto la pioggia.

Lauda dice a Ferrari: «Me ne vado»

Quello stesso 29 agosto Lauda è a Maranello per parlare con Enzo Ferrari. Da Torino sta arrivando Montezemolo con l'obiettivo di offrire 500 milioni all'austriaco per convincerlo a rimanere. Ma quando l'"avvocatino" (come lo chiama Sabbatini su Autosprint) entra nell'ufficio di Ferrari il divorzio si è ormai consumato. Lauda dice di non avere più motivazioni per rimanere a Maranello e che non è una questione di soldi; lui vuole "cambiare aria". E Sabbatini su Autosprint, a corollario dell'asciutto comunicato stampa emesso da Maranello poco dopo l'incontro, pubblica un commento dell'Avvocato Agnelli: «*Credo che non ci fosse nulla da fare per impedire questo divorzio. Si era determinata una situazione di incompatibilità*». Pochi giorni dopo la Ferrari conferma Reutemann e a bordo di una Fiat 131 bianca arriva a Maranello dalla Malpensa un certo Gilles Villeneuve… Intanto Sabbatini cita una frase di Cristiano Rattazzi, figlio di Suni Agnelli, che a Buenos Aires, in epoca non sospetta, nei giorni delle grandi delusioni di inizio Mondiale 1977 disse: «*Lauda lo hanno trattato male in Ferrari dopo il Giappone. Lui deve vincere un altro campionato e poi andarsene. Così gli dà una lezione*».

SuperMario a Monza

L'11 settembre a Monza si corre il Gp d'Italia (52 giri della pista lunga 5.800 metri). I tifosi della Ferrari fischiano il "traditore" Lauda. Merzario lasciato senza box rifiuta di mettersi nel prato con meccanici e monoposto e se ne va. Viene iscritta dalla McLaren una terza macchina per Bruno Giacomelli. La Rai trasmette in diretta per la prima volta anche le prove del sabato. In prova Hunt è il più veloce davanti a Reutemann, Scheckter, Andretti e Lauda. La mattina di domenica cede (travi marce e troppo peso dei tifosi) un tabellone pubblicitario della Gulf posto vicino alla prima chicane. Muore un giovane di 22 anni di Lissone e 35 persone rimangono ferite. Alla partenza Scheckter prende il comando, seguito da Regazzoni, Hunt, Andretti, Reutemann e Lauda. Già nel corso del primo giro Regazzoni è passato da Hunt e Andretti, con l'italoamericano che diventa secondo passando lo stesso Hunt. Nel giro seguente Regazzoni cede la sua posizione anche a Reutemann e Lauda. Al decimo giro Andretti prende il comando della gara passando Scheckter. Due giri dopo Hunt è autore di un testacoda che lo fa retrocedere in ottava posizione. Anche Hunt al 27° giro è costretto a ritirarsi, per un guasto ai freni. La classifica vede sempre in testa Andretti, seguito da Reutemann, Lauda, Jones, Mass, Regazzoni e Peterson. Al 40° giro Giacomelli col motore ko inonda d'olio la pista alla prima chicane. Reutemann scivola sull'olio e va nella sabbia. Anche Patrese esce di pista per l'olio e urta un commissario che si frattura una gamba. Andretti vince davanti a Lauda e Jones. La Ferrari conquista matematicamente la Coppa Costruttori. Nel Mondiale Piloti Lauda ha 69 punti; seguono Scheckter (42), Andretti (41) e Reutemann (35). Quattro giorni dopo Lauda annuncia ufficialmente il suo passaggio alla Brabham-Alfa.

Rally, la grande rincorsa Fiat

Nel mondiale Rally la Fiat gioca il tutto per tutto. In Quebec (14-18 settembre) schiera cinque 131 Abarth per Alen, Lampinen, Rohrl (strappato da Audetto alla Opel), Makinen e Salonen (che corrono con i colori Alitalia). La Ford ha Vatanen e Clark. Salonen è strepitoso e vince davanti a Lampinen e Clark. Ma Vatanen fa paura finché non viene tradito dall'impianto elettrico mentre la Fiat perde Alen e Rohrl per cali di pressione dell'olio. E a fine gara Peter Ashcroft della Ford, nel fargli simpaticamente i complimenti, dice ad Audetto: «*Voi avete vinto, ma la lotta continua*». La Ford ha 114 punti contro i 112 della Fiat, ma ora contano gli scarti: solo otto i risultati validi.

Lauda mondiale al Glen

Il weekend del 2 ottobre si corre il Gp Usa Est a Watkins Glen (59 giri su una pista di 5.435 metri). Come spettatore c'è Villeneuve, che ha firmato il contratto con la Ferrari il martedì precedente la gara. In prova Hunt è il più veloce davanti a Stuck, Watson e Andretti. Domenica mattina, prima del warm up, piove, tanto che tutti montano gomme da bagnato. Solo Watson opta per le stick. Al via Stuck passa Hunt; Watson perde invece diverse posizioni a causa della sua scelta delle gomme, scendendo al 16° posto. Al termine del primo giro, dietro ai primi due, si trovano Andretti, Reutemann, Peterson, Lauda e Scheckter, che in pochi giri ha la meglio su Lauda e Peterson. Al 4° giro anche Reutemann, per un testacoda, è passato da Scheckter. All'11° giro un altro errore di Reutemann fa guadagnare a Lauda una posizione. Quattro



giri dopo Stuck esce di pista e distrugge la Brabham. La pista si sta asciugando ma le gomme non riescono a scaldarsi. Con pochi giri da completare e 22" di vantaggio Hunt rallenta molto per preservare gli pneumatici, mentre Lauda conserva la quarta piazza, sufficiente per vincere il suo secondo titolo. Anche Scheckter riduce il suo ritmo per preservare le gomme. A due giri dalla fine Andretti è a soli 6"7 dall'inglese. Quando i due iniziano l'ultimo giro il margine è sceso a 1"5. Teddy Mayer dal muretto incita Hunt di spingere a fondo e l'inglese riesce a vincere con soli 2"036 di margine. Terzo è Scheckter e Lauda, quarto, è matematicamente campione del mondo con 72 punti. Seguono Andretti (47) e Scheckter (46).

Verini "frenato" da Audetto al Sanremo

Il sogno mondiale della Fiat prende consistenza a Sanremo (4-8 ottobre). Il Gruppo inscrive le 131 Abarth per Bacchelli, Verini, Rohrl, Andruet (Fiat France) e "Tony" Fassina (Jolly Club) e le Startos per Munari, Pinto, Pregliasco e Carello. La Ford ha solo due Escort RS 1800 MkII per Waldegaard e Vatanen. Munari è subito leader mentre Pinto sbatte e si ritira. Rohrl esce di strada per un problema ai freni ed è out anche lui. Vatanen è attardato da una toccata. Andruet è il primo delle Fiat davanti a Verini. Al via della seconda tappa Munari è subito fermo al Passo Ghimbegna con l'albero primario del cambio ko. Carello diventa leader mentre Andruet attacca a fondo e Vatanen si ritira per un'altra toccata. Al Melogno Bacchelli fa un tonneau perfetto ma continua. Allo Scravajon Waldegaard sbatte di coda e trasforma la sua Escort in una due volumi. Al via della terza tappa Verini è leader davanti ad Andruet e "Tony". L'ordine è mantenere le posizioni ma… nel finale alla 131 di Verini "pare" abbia ceduto il differenziale: l'italiano nel fare assistenza "paga" due minuti al CO e vince Andruet con la 131 della Fiat France. Anni dopo però Verini racconterà a chi scrive di una tremenda litigata nel van della Fiat tra lui e Audetto, con bicchieri di carta pieni di acqua minerale che volavano! In sostanza, per ragioni commerciali, "doveva" vincere a Sanremo la Fiat France…

Lauda se ne va, debutta Villeneuve

Una settimana dopo il Glen si corre a Mosport il Gp del Canada (80 giri di un circuito lungo 3.957 metri). La Ferrari ha iscritto tre monoposto per Lauda, Reutemann e Villeneuve. Ma Niki sostiene che un team non può preparare bene tre auto per una gara (però si è dimenticato che alla Marlboro-BRM nel 1973 ne prepararono tre per tutta la stagione per lui, Beltoise, Regazzoni e anche Gethin, n.d.r.) e se ne va senza fare le prove. Dice: «*Io corro solo per vincere, non per arrivare decimo. Se vedo che non posso vincere non corro*». In prova il più veloce è Andretti davanti a Hunt e Peterson. Andretti scatta bene al via, seguito da Hunt e Mass. Hunt sfruttando i doppiaggi riesce ad avvicinarsi ad Andretti e quando si tratta di doppiare Mass, team mate di Hunt, l'inglese affianca l'italoamericano e i due compiono mezzo giro ruota a ruota fino al White Corner, dove Hunt in staccata passa Andretti (che poi protesterà per la manovra). Poi però quando Hunt deve doppiare a sua volta Mass i due non si capiscono e l'inglese nell'urto ha la peggio e si ritira. Andretti ora ha un giro di vantaggio su Scheckter ma comincia a rallentare, tanto che il sudafricano si sdoppia. A due giri dalla fine i sogni di Andretti vanno in fumo col motore ko e Scheckter vince davanti Depailler e Mass. E Villeneuve? Era ottavo a dieci giri dalla fine ma al 76° giro per evitare Brambilla in testacoda va fuori ed è costretto al ritiro. Sarà comunque classificato 12°. Nel mondiale dietro Lauda (72) ci sono Scheckter (55) e Andretti (47).

FIAT, PRIMO TITOLO IRIDATO NEI RALLY
Sopra Bernard Darniche a segno con la 131 Abarth al Tour de Corse. Una vittoria che darà alla Fiat l'aritmetica certezza del primo titolo iridato nel rally.

PREGLIASCO E BETTEGA AL TOP IN ITALIA

A destra Lauda e sotto Mauro Pregliasco campione d'Italia rally. Al centro Bettega che si aggiudica la prima edizione del Trofeo A112 e in basso Verini









Hunt al Fuji dopo il dramma Villeneuve

La F.1 chiude in Giappone al Fuji: si corre il 23 ottobre. In prova pole di Andretti davanti a Hunt e Watson. Andretti parte male e si ritrova nono. Hunt è leader seguito da Scheckter e Mass. Al secondo giro, tentando di passare Stuck, Andretti lo urta e si ritira. Al 6° giro Villeneuve vorrebbe passare Peterson per il 14° posto, al termine del rettifilo, ma urta la ruota posteriore della Tyrrell. La Ferrari prende il volo, si cappotta alcune volte e cade al di là del guardrail in una zona interdetta al pubblico. La vettura falcia la gente, causando due morti (un commissario di gara che cercava di far spostare le persone in una zona più sicura e un fotografo) e una decina di feriti; Villeneuve, illeso, è sotto shock. Al 28° giro c'è il ritiro, quasi contemporaneo, di Mass (motore) e Watson (cambio). Negli ultimi giri Hunt controlla agevolmente la gara e vince (sarà il suo ultimo successo) davanti a Reutemann e Depailler, che è l'unico ad andare sul podio. Hunt e Reutemann abbandonano subito il circuito per non perdere l'aereo. La classifica finale del mondiale è: Lauda 72 punti, Scheckter 55, Andretti 47, Reutemann 42 e Hunt 40.

Fiat Mondiale al Tour de Corse! E al RAC...

La sfida finale Fiat-Ford per il Mondiale Rally si gioca in Corsica (5-6 novembre) e al RAC (20-24 novembre). Al Tour de Corse il Gruppo Fiat schiera le 131 Abarth per Bacchelli, Verini, Darniche e (Fiat France) Andruet, la Mouton e Vincent e le Stratos per Munari, Pinto, Carello e Serpaggi. La Ford ha Nicolas e Brooks. Munari parte bene ma esce di strada alla PS 3 e all'assistenza si ritira. Va in testa Andruet seguito da Nicolas e Darniche (che tra l'altro nel 1977 fa il bis del campionato europeo rally con la Stratos-Chardonnet), che però rimonta fino a trovarsi in testa, mentre la Ford di Nicolas è nei guai: prima una foratura e poi un guasto all'impianto elettrico lo attardano. Infine dovrà ritirarsi col cambio bloccato, senza olio. Nella notte si ferma anche Andruet senza luci; con Darniche primo arriva l'ordine di mantenere le posizioni. Carello nel finale "paga" al CO per far passare al terzo posto la 131 di Bacchelli. Nel mondiale la Fiat, con 136 punti contro i 124 della Ford, per il gioco degli scarti è ormai mondiale. Non servirà a nulla la vittoria della Escort di Waldegaard al RAC davanti a Mikkola (Toyota Celica) e a Brrokes (Ford Escort): la classifica finale vede prima la Fiat con 136 punti davanti alla Ford con 132. In gara al RAC c'era anche Munari con la Stratos, ma non ha fortuna ed è attardato da problemi al cambio.

Italiani sugli scudi

Munari (31 punti) vince la Coppa FIA Piloti dopo duello feroce con Waldegaard (30) e Darniche (27). Ma la classifica finale rimarrà a lungo sub judice: la FIA infatti deve pronunciarsi su un reclamo per un'irregolarità tecnica contro Hettema, vincitore con la Ford Escort al Total Rally in Sud Africa. Alla fine il reclamo è accolto e Munari, secondo, diventa primo e la Coppa FIA è sua. Nel 1977 vanno ricordati anche i trionfi di Attilio Bettega nel trofeo A112 Abarth (che gli aprirà le porte dei team Fiat e Lancia), di Pregliasco nel CIR con la Stratos, di Mauro Nesti Campione europeo in salita con la Lola-BMW e di Piercarlo Ghinzani campione d'Europa della F3 con la March-Toyota Novamotor. C'è di che andare fieri...

LA TRATTATIVA TRA SEB E LA ROSSA ISPIRA I PENSIERI DI UN LETTORE

La lunga storia **Vettel-Ferrari**

Vettel. L'uomo che doveva traghettare la Casa di Maranello in un futuro da "ali ai piedi". Venendo poi lui da un luogo (una scuderia) dove si narra volino (volassero…) più in alto di tutti. Purtroppo la storia, a tutt'oggi, ci ha raccontato altro. Lui, uomo tedesco, all'apparenza freddo e insensibile alla pressione. Ed erede dichiarato di Schumy.Ma quale, poi ?Quello made in Italy (veloce, invulnerabile) o in Germany (falloso, lento e irriconoscibile)? Doveva portare la calma, il pragmatismo per riuscire a segnare un'epoca, e far dimenticare il caliente e latino Fernando Alonso. Ci ha provato per almeno 3 anni. Avvicinando ed eguagliando il "limite Alonso". Sì, di pazienza e permanenza. Ma, mentre Alonso lasciò ogni speranza ai posteri, arrendendosi, e di sua iniziativa andandosene, Seb si ritrova a dover decidere se restare. E magari auto-limitarsi, in un team che non vede più in lui il faro per uscire dalla mareggiata. Ma anzi solo un "mozzo" per far in modo a chi guida la nave di approdare al... mondiale! Questo può non fare contento nessuno. Lui in primis, da pluricampione qual è. Come i suoi tifosi, del resto. Che ancora lo sostengono e lo amano incondizionatamente sino a qui. In fondo è e resta una brava persona. Un pilota capace, veloce e vincente. Quello che abbiamo conosciuto ai tempi della Red Bull. E che faceva impazzire i tifosi della Rossa! Oggi però sembra abbia finito il suo tempo. La sua carica emotiva. E anche la sua fortuna! Così sfacciata a volte! Svanita ed incassata con gli interessi, in quell'incidente del Gp del Brasile del 2012. Il suo ciclo vincente e avvincente pare al tramonto, nella pianura padana. E soprattutto dopo diversi errori che ne hanno segnato il cammino, incapace di portare (anche sulle sue spalle...) un team come la Ferrari alla vittoria finale. Al Campionato del mondo. Resterà? È ancora "dentro" al Cavallino, e ai cuori dei tifosi della Rossa di tutto il mondo? O già guarda tutto ciò da una finestra oramai, libero? Chi lo sa... forse in questi giorni, un periodo di riposo forzato, anche lui se lo sta chiedendo. Riflettendo su contratti, clausole e compenso. M'ama o non m'ama… lui si chiede... E io, Seb, l'amo ancora come prima? Per adesso, vi saluto.

Angelo Simionato, Castelfranco Veneto (Tv)



Mentre viene chiusa la pagina di questa rubrica, la foto della situazione tra Vettel e la Ferrari è esattamente questa. E tale riflessione ha il pregio di essere fedele e sincera, come un'immagine scattata con la luce giusta. Vedremo come andrà a evolversi il tutto, tra Seb e la Rossa.

APPASSIONATI, SIETE IL NOSTRO TESORO

Grazie alla fedeltà degli amici di As

Vi leggo da direi 25 anni e voglio farvi i complimenti per la vostra bravura e professionalità che emerge in questo periodo, che per i giornali sportivi è il più critico degli ultimi 80 anni, data la totale assenza di cronaca sportiva di cui riferire. Io mi sono sempre dato un programma di lettura della copia settimanale di Autosprint, tralasciando articoli di formule e rally nazionali o in qualche modo secondarie, di mio minore interesse. Ebbene, non mi era mai capitato di trovare di mio interesse tutti gli articoli e tutte le pagine, cosa che puntualmente accade invece per i numeri di queste settimane, che siete riusciti con bravura e intuizioni felici a rendere personalmente i migliori in assoluto. Grazie e complimenti!

Davide Castagnola, Genova

Caro Autosprint, colgo l'occasione nel fare i complimenti a tutta la redazione, per il servizio stupendo che svolgete. Nonostante il periodo difficile, siete sempre puntuali nella consegna, infatti ogni mercoledì, quando vado dal mio giornalaio di fiducia, Autosprint è sempre pronto, con notizie belle fresche. Speriamo di uscire presto da questa terribile situazione. Per quanto riguarda la partenza del campionato di Formula Uno, il format di avere più gare nel singolo weekend, (come da normale consuetudine nelle gare Turismo), tra l'altro pare un'ottima soluzione, per lo spettacolo in pista e anche per limitare i danni finanziari, che l'intero Circus è costretto ad affrontare. Ovvero più Gran Premi ci sono, più i guadagni saranno cospicui. Un caloroso saluto!

Stefano Penner

Cari Davide e Stefano, grazie di cuore a voi e con voi, idealmente, anche a tutti i tantissimi lettori che continuano ad esserci i fedeli, malgrado questa fase così delicata, difficile e dolorosa. Speriamo di uscirne presto e sempre insieme, noi e Voi tutti. Per parte nostra, non abbiamo mollato mai e continueremo, grazie anche all'entusiasmo e agli incitamenti bellissimi di cui ci fate così carinamente oggetto. Un abbraccio!

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 GUERRINO SPORTIVO SPORT STYLE

TUTTO QUIZ & GIOCHI



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

Corriere dello Sport - Stadio
SEMPLICEMENTE PASSIONE

TUTTOSPORT