

5 Euro + Autosprint (Italy only)

Allegato in vendita opzionale ad Autosprint della settimana - Non vendibile separatamente

AUTO SPRI NT



GOLD
COLLECTION
GOLD



GLI 80 ANNI DI FIORIO

Cesare delle corse

DI MARIO DONNINI

Ottanta voglia di vincere (sempre)

DI ANDREA CORDOVANI

Ottanta anni di Cesare Fiorio. Un compleanno appena festeggiato, l'insopprimibile voglia di raccontare la sua storia: perché di personaggi così non ne nascono sovente. Cesare Fiorio. Un nome, un cognome, uno straordinario racconto di vita che è un potente messaggio se preso come modello: eccellere sempre. In qualsiasi cosa che

si faccia. E in cui si crede. Se deve essere sfida allora bisogna giocare duro. Perché la parola perdere non deve essere contemplata nel manuale di un vincente. In quello di Cesare Fiorio ha sempre avuto effetti urticanti perché – come racconta – la peggior malattia professionale per chi fa il suo mestiere è una sola. Si chiama sconfitta. Alzare sempre l'asticella, sguardo avanti, vedere oltre. Solo così puoi guardarti tutte le mattine allo specchio; solo così senza mettere limiti alla sfida, puoi vedere i riflessi di un'esistenza da grande condottiero. Ci tenevo molto a raccontare la storia di quest'uomo, che ha fatto sognare tanti della mia generazione. Quando lo vedevi alle assistenze dei rally, sprizzava un alone di inarrivabile autorevolezza, un piglio autoritario nascosto dietro immancabili occhiali da sole, perché gli occhi sono la porta dell'anima e la sua in quelle situazioni aveva bisogno di essere blindata. Lui era lì per vincere. Altro non gli interessava. E tu tifoso eri sicuro e ti mettevi orgogliosamente nelle sue mani. "Le rivali della Lancia fanno paura? Tranquilli: ci pensa Fiorio!". E ci pensava lui. Davvero. Spesso. E molto, molto, volentieri. Era lui il custode dei nostri sogni di vittoria in quei giorni in cui le vetture italiane le davano a tutti quanti sulle speciali del Mondiale... Rigorosamente in piedi e con un'emozione che dura da tempo, quando l'ho chiamato, per comunicargli che avremmo fatto questo Autosprint Collection sulla sua vita

da corsa mi ha risposto: «Ma dai che bello! Sei proprio sicuro di volerlo fare?». «Beh Cesare – gli ho risposto – stai scherzando? Qua in redazione non stiamo nella pelle: al tuo cenno scateniamo l'inferno. Dacci tu lo start, al resto pensiamo noi. Come facevi con Munari, Alen, Rohrl e Biasion». E lui: «Allora vi aspetto! E se la metti così dobbiamo vincere!». Da Cesare ho spedito Mario Donnini. I racconti del Grande Condottiero

(nella maggior parte trionfi) e l'imbattibile tastiera del Nostro a controsterzare ovunque. Rally, Endurance, Formula Uno, Mare. Piede destro sempre giù a raccontare cinquant'anni e passa di corse. Quelli nei quali – come dice Fiorio – tutte le notti che è andato a dormire ha avuto il pensiero ossessivo di scovare il veleno più letate da somministrare il giorno dopo agli avversari.

Due giorni in Puglia a Ceglie Messapica nella masseria Camarda, il suo quartier generale e da parte mia (lo confesso) l'invidia di non poter essere lì assieme a loro a sentire parole che sono una dolce melodia. Quelle stesse parole che avidamente mi sono letto riga per riga mentre completavamo questo nuovo numero da collezione, con Cesare pronto ad alzare sempre l'asticella e Mario Donnini tonicissimo nella sfida, a mettere le ruote sul cordolo di una storia che dà ancora i brividi. Siamo partiti noi per fargli un regalo, alla fine, invece, il dono più grande ce l'ha fatto lui: il CesaRE delle corse. Grazie. Adesso cinture allacciate e ben tirate perché lungo i tornanti della memoria certi personaggi staccano sempre al limite e solo in rari casi tirano il freno a mano. Anche a 80 anni. Buona lettura...



Graditi ospiti in masseria

Cesare Fiorio e Mario Donnini a Ceglie Messapica nella masseria del Grande Condottiero. Dove i muri sono da corsa e non mancano i nostri Caschi d'Oro





ACTUALFOTO

”

*Per quasi mezzo secolo mi
sono addormentato col
pensiero ossessivo di scovare
il veleno che avrei
sommministrato il giorno dopo
agli avversari. Ovvio è una
frase figurata, simbolica, ma
ti dà il senso di tutto*

A Fiorio

”

*Per tutta la mia
vita nelle corse
mi sono coricato
pensando al
veleno più
micidiale da
sommministrare
il giorno dopo
ai rivali*

”

ACTUALFOTO

***Decisamente
un numero 1***

Vincente, roccioso
e mai arrendevole
in qualsiasi avventura
che ha affrontato,
in terra, asfalto
o mare: questo
è Cesare Fiorio



VIVA L'HOMO FABER

Cesare talento neorinascimentale

INTELLIGENTE, ECLETTICO,
RICCO DI STILE E CAPACE
DI VINCERE OVUNQUE.
FIORIO COME PATRIMONIO
DELL'UMANITÀ
DEL MOTORSPORT

DI **MARIO DONNINI**



”

*Correndo in
motonautica mi
sono anche
fatto male,
molto male.
Ma il rischio fa
parte del gioco
e io non sono
stato solo uno
da muretto...*

”





o passato sere meravigliose ascoltando Cesare Fiorio e sappiate che carezzando e divorando queste pagine state per farlo anche voi, a perpetuare comunanza e empatia trascinati tra il vissuto suo e le passioni nostre.

Perché Cesare Fiorio ormai non è più solo strepitoso Uomo di Corse, ma formula evocativa potente, chiave fonetica decisiva per accedere a un rito sovranaturale di resurrezione d'epoche felici.

Dici Cesare Fiorio e pronuci parole magiche che fanno sciamanicamente partire, tra le volute di fumo d'un fuoco immaginario, visioni seppiate che toccano il cuore.

Munari e Mannucci in bianco e nero in Fulvia al Monte 1972 e poi cieli infiniti, orizzonti da colori hemingwayani e moraviani che t'incendiano l'anima, mentre rivedi il Drago che fende la savana con la Stratos, all'inseguimento di un sogno, che come tutti i sogni più abrasivamente belli della vita, non coronerà mai.

Ma Cesare Fiorio è anche il contrario algebrico dei sogni irrisolti, incarnando soprattutto e sopra chiunque bacheche infinite di trionfi e pratiche chiuse bene.

Sinonimo e pater familias del Gruppo e d'una Stratos la quale, Safari a parte, devasta tutto, tutte e tutti.

E Cesare Fiorio è pure Fiat 131, Lancia 037, S4 Gruppo B, Delta HF 4 WD nonché Lancia Beta Montecarlo che fa sognare al Giro d'Italia 1979, portando Gilles Villeneuve davanti all'uscio di casa di tutti noi.

Cesare Fiorio è la fregatura data alla Porsche nell'Endurance 1980 facendo correre la Beta con un centimetro cubo in più di cilindrata per fregare la Porsche e la fregherà davvero.

Cesare Fiorio è l'arrivo precipitoso in Ferrari, a inizio 1989 per vincere al debutto in F.1, così come aveva sbancato la Targa Florio 1972 con un irrocervo rosso, mitologico mostro siglato 312 P, metà Merzario metà Munari.

Cesare Fiorio è l'urlo strozzato di Mansell in Brasile 1989 che stupisce il mondo e fa piangere i rivali con la Ferrari papera, che fin lì li aveva fatti solo ridere.

***Forte anche
in motonautica***

Anche nello scafo
dei mostri del mare
Fiorio ha dato e
raccolto il meglio...

”

*Il giorno in cui
a bordo del
Destriero coglie
per mare la
vittoria
personale della
sua esistenza la
scritta in barca,
a mo' di
cartiglio, è il
riassunto
virtuoso della
sua stessa
essenza di
uomo:
"Excellere"*

”

Cesare Fiorio pochi mesi dopo è commozione dopo il rimontone di Mansell a Hungaroring e pure il dito medio in faccia a Ron Dennis, fermoposta Estoril. Tiè.

Cesare Fiorio è la sola possibilità umanamente concepibile che ha la Ferrari di battere Senna e la McLaren usando Prost e poi addirittura di tornare al top della F.1 provando a far venire Ayrton a Maranello alla faccia d'Alain.

Non ci riuscirà, sconfitto dalla politica, mica dai rivali. Quelli, lui, li ha sempre asfaltati. A fermarlo, semmai, raramente, molto raramente, è solo la melassa acida dell'intrigo, mai il genio altrui.

Cesare Fiorio vince in Formula Uno pure se gli fai dirigere una Ligier bollita e stabile come i pomodorini sulla bruschetta.

Cesare Fiorio complessivamente non è solo un direttore sportivo o manager sui campi di gara, no, quella in fondo è solo una scusa, macché, lui è la trasposizione motoristica culturale d'uno splendido talento eclettico e neorinascimentale nel mondo dello sport.

Homo faber, timoniere volitivo, capitano coraggioso, essere mirabilmente artefice del suo destino e di quelli altrui.

Odisseo e omerico perché astuto e micidiale coi rivali - "Sono andato a dormire per una vita pensando a quale fosse il veleno più micidiale da somministrare agli avversari il giorno dopo" è la sua frase preferita - ulisseo e dantesco nell'anelito al "Considerate la vostra semenza: fatti non foste a viver come bruti, ma per seguir virtute e canoscenza".

Scopre la medicina sportiva applicata al motorsport, utilizza l'amico dottore Ben Bartoletti come uomo in più in campo, porta i team radio in gara fin dal 1972 e se all'assistenza scoprono che manca la gomma piuma per rimontare un sottocoppa, lui si cava la giacca a vento la pone lì, fa sigillare il guscio e tutto torna a posto. Come il gigante Ferrero nei caroselli di quando eravamo bambini.

Ai suoi piloti e ai suoi figli, in fondo, chiede la stessa cosa: «*Trovate voi il modo, ma date e siate il massimo*». Il giorno in cui a bordo della titanica imbarcazione Destriero coglie per mare la vittoria personale più bella della sua esistenza, la scritta in barca, a mo' di cartiglio, è il riassunto virtuoso della sua stessa essenza di uomo: "Excellere". Infinito che sa d'imperativo. Ma anche imperativo da ripetere all'infinito.

Con Andrea Cordovani, direttore di Autosprint, per gioco ci mettiamo a contare tutti i titoli mondiali che ha vinto e fatto vincere a macchine e piloti e arriviamo a una cifra. Poi ci pensiamo un attimo e andiamo a contare quelli di Jean Todt. Eterno rivale, pure lui abbonato a trionfi sequenziali da leggenda.

Conta, conta, la cifra è grossa ma i due sembran pari. Poi esce fuori una cosa curiosa. Ehi, ehi, vincendo la Targa 1972, la Ferrari fece suo matematicamente il mondiale Marche.

Cavolo, Fiorio ne vanta uno in più di Todt, in extremis.

Questa cosa ricorda il confronto epico vinto coi rigori a oltranza tra Italia e Francia, nel mondiale di calcio 2006. Vero o non vero, il confronto tra i due, è bellissimo pensarlo così.

Fiorio davanti d'un millimetro e i francesi ancora s'incazzano.

Perenni occhiali scuri, abbronzatura importante, espressione serena ma mai rassicurante, della serie "occhio, baby, che per battersi neanche mi scompongo".

Non è un santo, ma, cavolo, è gran navigatore e quando vuole pure un po' poeta e gran paraculo. A chi gli chiede qual è la malattia professio-



ACTUALFOTO

L'amore della Ferrari

Un sogno rincorso per una vita quello di andare alla Ferrari che per Cesare Fiorio, alla fine si avvera nel 1989...



nale che uno come lui deve assolutamente rifuggere, dopo una pausa impassibile e impossibile, risponde asciutto: "Perdere".

A confronto coi nuclei esistenziali, emette fascino intellettuale scabro, alla Clint Eastwood di Gran Torino: «*La fortuna non esiste. La vita non ti premia mai per caso. Ma, occhio, ch  esiste la sfiga*»

C'  chi promette il paradiso, ma in queste pagine troverete di pi , grazie a Cesare Fiorio. Alla sua vita, alla sue storie, all'affabulazione bella, a ricordi forti, carichi d'adrenaline mai secche che v'irroreranno spruzzandovi di gioia, sorpresa, riso, commozione e nostalgia.

S , preparatevi ad avere tra le righe, hic et nunc, qui e ora, tramite Cesare e dandogli finalmente quel che   di Cesare, molto di pi  d'un semplice paradiso. Perch  grazie a lui magicamente tornerete dove siete stati felici.

Pronti, dunque, a risfogliare l'album di una famiglia nostra e vostra, ad ascoltarlo, a leggere e a sorridere, perch , per dirla alla Jorge Luis Borges, gli unici paradisi che non sono vietati all'essere umano sono i paradisi perduti.



Le **corse** un gran bel vizio di famiglia

ECCO DOVE NASCE E COME SI SVILUPPA LA PASSIONE DI CESARE PER IL MOTORSPORT SUBITO AL CENTRO DELLA SUA VITA

DI **MARIO DONNINI**

Dai, facciamo come con i supereroi, per i quali uno dei capitoli più affascinanti è puntualmente proprio quello dedicato alle origini. Okay, pronti? Andiamo: come e dove nasce, Cesare Fiorio? «Sono nato a Torino, ma per motivi, diciamo così, ospedalieri. In realtà vengo da Cervinia, dove ho vissuto i primi quindici anni della mia vita, iniziata il 26 maggio 1939».

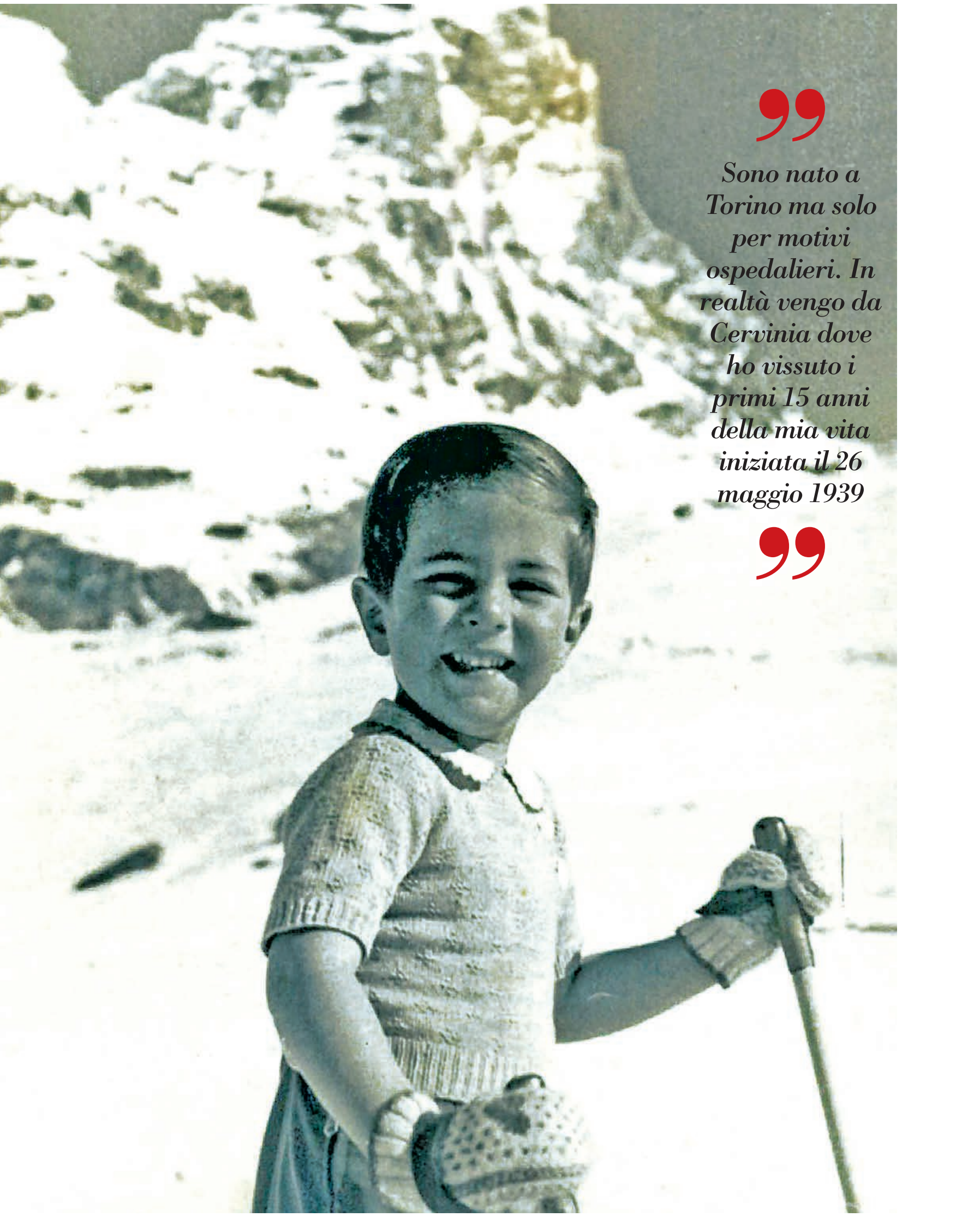
Pensando idealmente a te, al tuo milieu, sulle prime verrebbe quasi da immaginarti assai ben introdotto, di famiglia socialmente elevata, da altissima borghesia. Invece, a ben guardare, tutto parte a misura d'uomo... «Basiamoci sulla realtà. Mio padre Sandro aveva una conceria, sì, la Conceria Fratelli Fiorio, importante durante la seconda guerra mondiale, perché divenuta punto di riferimento per molti partigiani, che si riunivano nei locali dell'azienda utilizzando tunnel sotterranei. Lui prese parte molto attivamente alla Resistenza, tanto che si è anche paracadutato per trasmettere importanti informazioni a chi di dovere... Insomma, la conceria era centro nevralgico per le attività dei partigiani che là si riunivano, decidevano mosse e strategie, quindi, uscendo per cunicoli e fognature, se ne andavano, sciamando per la città. Ma, per risponderti puntuale, ti dico che di ricchezza non ce ne era, tanto che la conceria nel dopoguerra non era florida e alla fine fu liquidata, così mio padre divenne un capofamiglia in cerca d'occupazione».

La faccenda si fa difficile e complicata... «Be', il mio genitore era stato presidente dell'Unione Industriali di Torino e durante la sua attività aveva conosciuto Carlo Pesenti, dell'Italcementi. In quel periodo, sarà stato il 1956, lo stesso Pesenti aveva rilevato la Lancia Automobili e, venuto a sapere che mio padre era un po' in difficoltà, ecco che scatta l'assunzione in veste di addetto stampa, anzi, più che altro, di incaricato alle pubbliche relazioni».

Be', siamo entrati nel vivo delle origini, perché in questa storia si comincia già a respirare odore di benzina. «E ti dirò di più. Non potrebbe

I luoghi dell'infanzia e dell'anima

Il monte Cervino fa da sfondo al piccolo Cesare Fiorio che fino all'adolescenza vive in quei luoghi che ovunque sia andato gli sono rimasti nell'anima e nel cuore...



”

*Sono nato a
Torino ma solo
per motivi
ospedalieri. In
realtà vengo da
Cervinia dove
ho vissuto i
primi 15 anni
della mia vita
iniziata il 26
maggio 1939*

”



”
*Mio padre
 Sandro aveva
 una grande
 passione per le
 corse e a fine
 Anni 40 aveva
 realizzato una
 piccola Sport
 per la classe 750
 chiamata
 Lancia Fiorio*
 ”

essere altrimenti. Mio padre in realtà aveva una grande passione per le corse automobilistiche e a fine Anni '40 aveva realizzato una piccola Sport per la classe 750, chiamata Lancia Fiorio, con la quale correva insieme ad Avalle, che era un po' il suo sodale. Ovviamente l'appuntamento che valeva tutto l'anno era la Mille Miglia, dove vinse un paio di volte la sua classe, e correva ben figurando anche in gare in salita quali la Susa-Moncenisio».

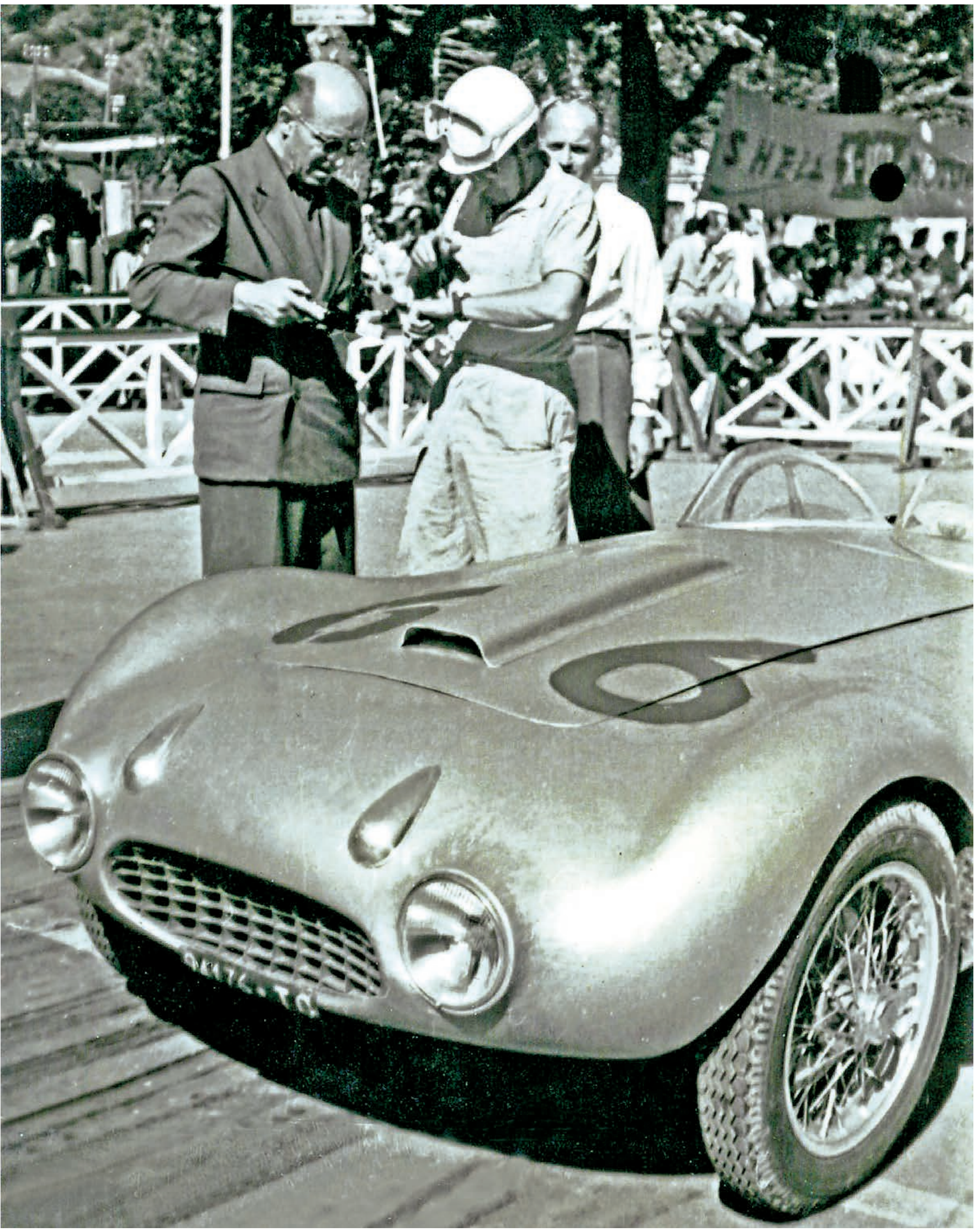
Be', come si dice, un gran bell'imprinting. «Certo, io vedevo tutta questa bella roba da corsa che girava per casa e non potevo che restare affascinato, tanto da sognare di fare il pilota. Mettendo in atto ben presto il mio proposito, mentre ovviamente, in parallelo, continuo a studiare, fino a che mi laureerò in scienze politiche».

E nell'abitacolo quand'è che sostieni il primo esame? «Sarà stato il 1958, appena presa la patente, in ogni caso. Mi reco a Genova e lì acquisto una Lancia Appia Zagato, con la quale prendo parte alla gara di regolarità Coppa Riviera di Ponente. Queste competizioni in realtà presentavano anche una prova di velocità, una porzione da disputare sul circuito di Ospedaletti. Non solo, per esempio la Coppa Valtellina aveva la prova di velocità sullo Stelvio. Insomma, mi faccio le ossa, tanto che nel 1961 sono primo nel Gran Turismo Tricolore in classe 1150 e da lì Zagato, che mi apprezzava molto, allestisce per me una Lancia Flaminia, con la quale prendo parte in coppia col bravo Mennato Boffa alla Targa Florio edizione 1962. In questo caso, purtroppo non riusciamo a vedere il traguardo di Floriopoli, perché esplose la frizione proprio nell'ultimo giro, quando era in vista un bel piazzamento».

Eppure fin dagli anni verdi non ci sono solo le corse, nella tua vita, perché resti un poliedrico. «Posso dirti che suonavvo il sax in una jazz band insieme a Enrico Rava, suonatore di tromba di livelli inimmaginabili. Poi frequentando amici divento bravino anche nella vela, dandomi da fare pure sul mare, tanto che poi mi dedicherò alla motonautica e non solo. Comunque da giovane tra le varie altre cose facevo le regate, perché due tra i miei migliori amici erano velisti. Facevo il prodiere a

Cesare al sax papà Sandro sulla ALF

Sopra Cesare Fiorio si cimenta col sax: in gioventù ha suonato in una jazz band, assieme ad Enrico Rava, virtuoso trombettista italiano (uno dei migliori interpreti di quello strumento). A destra, papà Sandro con la piccola sport ALF (Avalle, Lancia, Fiorio) costruita insieme a Piero Avalle e motorizzata Lancia Ardea





ACTUALFOTO

”

A Monza in equipaggio con Borghesio vinco 2 volte, sia la 12 Ore che la 6 Ore a 120 km/h di media su Fiat 500 del Jolly Club preparata da Prinoth di Ortisei

”

Fabio Riso e poi ho navigato con Conny Isenburg, da lì ho acquisito il timone». Torniamo coi piedi per terra e a inizio Anni'60, perché in veste di pilota sei scatenato... «Altroché! Con l'Appia Zagato partecipo alla 6 Ore di Monza in coppia con Giulio Cabianca e, sempre a Monza, in equipaggio con Borghesio vinco due volte, sia la 12 Ore che la 6 Ore, a 120 km/h di media, su Fiat 500 del Jolly Club preparata da Prinoth di Ortisei. E pensa che per ritirare quella 500 ero partito in treno alla volta di Ortisei, tornando a casa col motore per la corsa che era tenuto in modo malfermo sul sedile del passeggero...».

Avventura allo stato puro... Con quali altri ricordi particolari? «Al via della gara endurance di Monza il direttore di corsa, l'autorevole Eugenio Dragoni - l'uomo della Scuderia Sant'Ambroeu e poi diesse della Ferrari F.1, nda -, con la bandiera alta è pronto a dare il via, ma si avvede che mi sto impercettibilmente muovendo in griglia di partenza. Così punta severissimo il dito per bloccarmi e, proprio nell'attimo in cui mi fermo, lui dà il segnale di via e io resto un po' indietro. Ma è roba di poco tempo, perché subito dopo, già a Lesmo, ne infilo diversi e sul traguardo del primo giro sono al comando, tanto che devo cavare il gas per non fare arrabbiare ai box chi mi ha suggerito una condotta di gara giudiziosa...».

Cesare, sono anni epici, in cui da pilota prendi parte a corse affascinanti sugli ultimi tracciati da grandi eroi, vero? «Nel 1961 corro addirittura la corsa endurance a Pescara e vinco la categoria in coppia con Piero Frescobaldi, con la Appia. Sono in gara anche sul Mugello stradale, ma mi ritiro. E attenzione al 1962, che poi si rivela il mio ultimo anno da pilota, perché prendo parte al rally di Montecarlo su Lancia Flaminia Coupé con Giulio Marsaglia, anche se arriviamo attardati per un fuoristrada. In compenso, vinco su Flavia Coupé la mia categoria nella 6 Ore di Brands Hatch - dove evito millimetricamente un pilota belga che alla curva Paddock aveva sbattuto finendo sbalzato in mezzo





***Inizi al volante
di un'Appia
Zagato***

A sinistra Cesare con il papà Sandro sulle nevi di Cervina. Nell'altra pagina ecco Cesare (a destra nell'immagine) con la Lancia Appia Zagato acquistata usata a Genova e utilizzata per iniziare a correre a 20 anni. Sotto ecco Cesare in azione alla Sassi-Superga del 1960 al volante di un'Appia Zagato



”

Mi rendo conto che per andare avanti come pilota avrei bisogno di sostanziosi aiuti economici che però mi mancano e così dedico tutto me stesso a un altro tipo di sfida

”

Agli albori della grande epopea

Cesare Fiorio, Sandro Munari e Sergio Barbasio: siamo all'inizio degli Anni 70 e sta per iniziare la Grande Epopea italiana nei rally di più alto livello

alla strada - e sperimento la terribile Nordschleife del Nurburgring, in occasione della gara EuroTurismo, anche se sono costretto al ritiro, nonché il rally di Sanremo con Frescobaldi, ma ormai sto pensando ad altro».

Spiega questa metamorfosi, da pilota a capitano non giocatore, questo istinto al cambiamento, perché poi nella tua storia, il salto di barricata si rivelerà fondamentale... «Mi rendo conto che per andare avanti come pilota avrei bisogno di sostanziosi appoggi economici che però mi mancano e così dedico tutto me stesso a un altro tipo di sfida. Perché proprio a Monza, in occasione di una delle gare endurance cui partecipo con la Fiat 500, conosco Luciano Massoni, col quale decidiamo poco dopo di fondare, coinvolgendo anche Dante Marengo, la Scuderia HF Squadra Corse, entità che schiera privatamente vetture Lancia nei rally e nelle prove di velocità. Ed è così che da lì ci ritroviamo puntualmente a chiedere aiuto alla Casa madre, anche se all'inizio voglio citare bravissimi preparatori quali Carlo e Giuliano Facetti, figli d'arte, operanti a Bresso».

Spiega bene come si sviluppa il rapporto tra la vostra HF Squadra Corse e Casa Lancia. «Be', per noi era un grande onore portare in gara vetture del marchio Lancia, con una grande tradizione avendo militato a metà degli Anni '50 anche in F.1, prima di cedere tutto alla Ferrari. Anche se io le Lancia D50 monoposto le avevo viste solo in fotografia e campioni quali Ascari e Villorosi li avevo ammirati da bordo strada sfrecciare alla Mille Miglia, mica in pista. In poche parole, noi della HF Squadra Corse portavamo a casa qualche bel risultato e quelli della Lancia ci davano un minimo di aiuto, fino a che, in corrispondenza dell'intensificarsi della qualità dei nostri raggiungimenti, la Lancia stessa ci diede un capannone in via Caraglio, proprio vicino al grattacielo dell'azienda, circa seicento metri quadrati. C'era un capomeccanico che si chiamava Walter Levizzani e due meccanici, Gino Gotta e Luigi Podda, l'ultimo dei quali sarebbe diventato negli anni un mio fedelissimo. In tutto avevamo due sollevatori e tre persone, ecco. Okay, abbiamo cominciato a capire di corse ed è arrivato pure un banco prova, quindi, evolvendo, ci siamo trasferiti dall'altra parte della strada e nel 1964 è nato il Reparto Corse della Lancia, con tre banchi prova. Ma, attenzione, più che ufficiali eravamo tollerati dalla Casa madre, quindi, proseguendo questo cammino di formazione e crescita, progressivamente smettiamo di utilizzare i servizi dei preparatori Facetti e Bosato e iniziamo a curarci le macchine da soli, grazie anche all'aiuto dell'ingegner Materazzi. Al punto che poi per la Stratos potremo addirittura contare sull'opera dell'ingegnere Giampaolo Dallara per mettere a punto sospensioni e portamozz, mentre la messa a punto su strada la fece un ingegnere-pilota del calibro di Mike Parkes. Ma la mia grande avventura con e per la Lancia parte così, senza clamori, con umiltà, modestia, voglia di imparare e tanta, tantissima passione». Già, la passione. Se per Spiderman tutto comincia col morso d'un ragnetto, da cui arrivano superpoteri e super-responsabilità, Cesare Fiorio parte dall'inesauribile amore per il Motorsport che fa di lui anzitutto un perenne, eclettico e volitivo malato di corse. Il quale un bel giorno incontra un giovane pilota dotato di immenso talento e con un nome e un cognome che cambieranno la storia dei rally, delle corse e dello stesso Cesare Fiorio. Costui si chiama Sandro Munari, ma, calma un attimo, perché il capitolo delle origini finisce qui.





”

*La Fulvia non
era stata
neppure
concepita per le
corse, era una
1200cc
destinata a delle
signore pronte
ad andare a
fare la spesa*

”

ACTUALFOTO

*Pagine bellissime
e indimenticabili*

Il 1969 si rivelerà anno della svolta per la Lancia Fulvia (qui in azione al Montecarlo). A fine stagione con Kallstrom arriverà una grandissima e per certi versi rocambolesca vittoria al RAC che farà da detonatore per scrivere pagine bellissime e indimenticabili



LA RIFLESSIONE

Rendiamo grazie alla **Fulvia**

«È STATA UNA MACCHINA
PER NOI FONDAMENTALE,
LONGEVA, ROBUSTA
E SORPRENDENTE, CAPACE
DI SEGNARE L'INIZIO E LA
PREMESSA DELL'EPOPEA DEL
GRUPPO NEI RALLY MODERNI»



Parlare della Lancia Fulvia con Cesare Fiorio è come andare a rileggere il primo capitolo di una favola. Tant'è che la sua voce si fa subito più dolce, quasi andasse a smuovere discorsi e sensazioni che riguardano più gli affetti che non gli effetti agonistici... *«È stato l'inizio di tutto, la Lancia Fulvia. E diciamolo chiaro: tra tutte quelle che ho gestito, era la meno nata per le corse. Ha subito un'evoluzione lenta ma lunga e costante e con grande soddisfazione posso dire che nella sua epoca ha vinto tutto e dappertutto, meno che al Safari. E, non bastasse questo, si è pure aggiudicata un pezzettino di mondiale Marche 1974, proprio con i punti preziosi conquistati in Africa, a fare da supporto alla Stratos».*

Guarda nel vuoto, Cesare, quasi a pescare con le pupille ricordi fluttuanti nell'aria serale. Schegge balenanti di storia che vede e sa solo lui, con la prontezza di chi è pronto a condividerle, perché patrimonio di tutti... *«Dai, la Fulvia, in realtà, non era mica stata neppure concepita per le corse, era una 1200 cc destinata a delle signore pronte ad andare a fare la spesa. Poi arriviamo noi e la portiamo a 1400 cc e con questo modello nel 1967 andiamo a vincere il Tour de Corse con Sandro Munari, ben scortato da altre Fulvia. Da lì si va a Montecarlo e siamo secondi per un nonnulla, mentre contro di noi ci sono belve strutturalmente ben fornite quali Porsche e Alpine».*

Sarebbe bello capire il tuo momento del percepito salto di qualità, nell'epopea Fulvia. *«Al RAC 1969, quando la nostra macchina è diventata 1600 cc e sono iscritti tutti i migliori piloti e costruttori del mondo. E lì Harry Källström va in testa, mentre terzo, per buona misura, lo segue il compagno di squadra Simo Lampinen. È una sfida dura e vera, io e i meccanici siamo praticamente dovunque per aiutarli. Sembra quasi fatta ma l'ultima sera, nel Galles, a quattro prove speciali dalla fine, Källström arriva col motore fuso: una bronzina è out. A quel punto Lampinen sale al secondo posto in classifica e noi abbiamo ancora un'ora per lavorare. Io non mi do pace e chiedo ai miei: "Non possiamo fare nulla? Possibile che non abbiamo bronzine di scorta?". E Lampinen, sì, Lampinen ha proprio lo stesso motore? I fidi Gotta e Podda mi dicono sì e il da farsi diventa chiaro. Con la morte nel cuore, faccio la cosa più triste, chiamando Lampinen per spiegargli: "Simo, la tua gara finisce qui". E lì inizia il suo dramma umano. Intanto possiamo vedere due Lancia sollevate e i meccanici al lavoro sotto la pioggia, mentre la folla, composta da un migliaio di britannici ci incita con un tifo calcistico. Dopo trenta minuti, ansioso e ansiogeno, chiedo come andiamo e i ragazzi mi confermano: "Tutto bene". Ne mancano ancora venti, poi rischiamo di andare fuori gara...».*

Cesare, così farai star male chi legge e non sa il finale. Su, fa qualcosa, di che c'è un lieto fine... *«Ti dico che tutto si risolve sul filo di lana, perché rischiamo davvero d'andare fuori gara, ma alla fine non c'è tempo neanche di montare il sottocoppa, eppure Källström riesce a ripartire sommerso da una vera e propria ovazione del pubblico. Sì, peccato davvero per Lampinen, ma io volevo vincere».* E poi? E poi? *«Senti questa, arriviamo a fine prova e montiamo il famoso sottocoppa, dopo il controllo orario. Non è ancora tutto*

Una bel tris al Sanremo

L'edizione 1969 del Rally di Sanremo sarà una passerella trionfale per le Lancia Fulvia che conquistano una tripletta con Kallstrom, Aaltonen e Barbasio (nella foto) che chiudono nell'ordine



ACTUALFOTO







Il sogno che si avvera
Sembra solo un sogno mostruosamente proibito. E invece nel 1972 Munari e Mannucci con la Fulvia mettono a segno un'impresa leggendaria sbancando il Montecarlo

perché poco dopo mentre passa la nostra macchina arriva un furgone guidato da un ubriaco che investe la Fulvia in pieno, con Källström che finisce in un fosso. Gli spettatori si mobilitano e ci aiutano a tirarla fuori, per farla andare all'assistenza, dove sono pronti a intervenire Frabonti, Podda, Gotta più l'elettricista "Scintilla" Gianelli. Stiamo perdendo il RAC 1969 all'improvviso, perché la carrozzeria è sfondata e tocca nelle ruote, tanto che io stesso a martellate contribuisco a rad-drizzare la situazione».

Qui non è solo questione d'avere una gran macchina, ma soprattutto una grande squadra. «Esatto, l'hai detto. Avevamo la miglior squadra, questo è sicuro. Un'equipe che riusciva a fare riparazioni in tempi impensabili e anche con un pizzico di creatività che non guasta mai».

Fai pure un esempio. «Be', proprio in quel momento delicatissimo al RAC, mentre rimettiamo a posto la nostra Fulvia superstite, ci accorciamo che manca la gomma piuma da aggiungere al sottocoppa e così

per svolgere quella funzione do ai meccanici la mia giacca a vento! Quindi Källström riparte finalmente a posto e io in attesa dell'arrivo, ossia del momento liberatorio, me ne vado a dormire nel motorhome. Ma a quel punto i giochi sono fatti. La Lancia Fulvia va a vincere il RAC ed è il primo trionfo di una macchina italiana in una competizione difficile, particolare, selettiva e oserei dire esclusiva come quella. Sì, certamente è un momento di grande svolta, per la nostra squadra».

Veramente a quel punto molti pensavano che quel successo segnasse una sorta di canto del cigno per la Lancia Fulvia e invece... «Già e invece è andata avanti per altri cinque anni, tanto da salvare con la famosa e inattesa vittoria a Montecarlo di Munari e Mannucci la linea di produzione, che in un momento molto, molto delicato tanto trasse giovamento da quello storico trionfo. E a questo vo-

glio aggiungere un particolare molto importante...».

Prego, intendi qualcosa che ha a che vedere con il piano politico? «Per certi versi sì, perché proprio grazie alla consistenza e ai successi con la Fulvia avevo ottenuto un ottimo budget, che negli anni successivi non sarebbe mai stato cancellato. Perché quella fu la macchina che cementò la nostra reputazione di squadra, la nostra bella immagine nel mondo delle corse ma anche a livello aziendale, quindi sul piano interno. Per questo le devo e le dobbiamo così tanto. È stata una macchina per noi fondamentale, longeva, robusta e sorprendente, capace di segnare l'inizio e la premessa dell'epopea del Gruppo nei rally moderni».

**AUTO
SPORT**

UN SFIDA NELLA SFIDA

1969 L'anno della grande svolta

CARLO PESENTI CEDE LA LANCIA ALLA FIAT. DUE FIERE RIVALI SUI CAMPI DI GARA SONO RIUNITE SOTTO LO STESSO TETTO E CESARE...

Anno di grande svolta è il 1969, quando Carlo Pesenti di Italcementi, proprietario del marchio Lancia, per respingere un tentativo di scalata del suo gruppo industriale da parte di Michele Sindona, cede l'azienda alla Fiat.

E così improvvisamente le due Case che sui campi di gara, segnatamente i rally, si erano misurate da fiere rivali, improvvisamente si ritrovano praticamente consorelle.

E per Cesare Fiorio sulle prime le ripercussioni non mancano di certo... «Sì, confermo, la competizione era cominciata quando i due marchi erano due entità totalmente diverse. E la verità è che noi della Lancia vincevamo sempre e loro della Fiat se ne stavano dietro. Va bene, non importa, ora si ricomincia tutto daccapo e vediamo come si mette la faccenda. Morale della favola, mi chiama il direttore del personale di marca Fiat, mi riceve e senza troppi preamboli mi annuncia che entro due mesi mi devo trovare un posto di lavoro diverso».

Cesare Fiorio in esubero, anche letta mezzo secolo dopo, è una cosa che grida vendetta. Che cosa stava succedendo? «Mah, guarda, nien-

**Chamonix
ghiaccio
bollente**

24 Ore di Chamonix 1974, Fiorio e Audetto a bordo pista in una gara che vedrà scoppiare anche un piccolo caso. Avrebbe dovuto vincere la debuttante Stratos, ma invece s'imposero Ballestrieri e Lampinen su Fulvia ignorando un ordine di squadra di Fiorio





WHAT IS AVAXHOME?

AVAXHOME-

the biggest Internet portal,
providing you various content:
brand new books, trending movies,
fresh magazines, hot games,
recent software, latest music releases.

Unlimited satisfaction one low price
Cheap constant access to piping hot media
Protect your downloadings from Big brother
Safer, than torrent-trackers

18 years of seamless operation and our users' satisfaction

All languages
Brand new content
One site



AVXLIVE ICU

AvaxHome - Your End Place

We have everything for all of your needs. Just open <https://avxlive.icu>

te a che vedere con la meritocrazia e i valori in campo, perché fin lì loro, come ti dicevo, confrontati a noi le avevano prese praticamente sempre. Ma ormai c'era poco da fare. A trent'anni d'età per me la bella favola nelle corse con la Lancia era praticamente finita. Si trattava in poche parole di trovarsi un altro lavoro...».

Sì, ma dove e soprattutto con chi? «In questi casi il segreto è farsi vedere in giro, quindi tanto per cominciare mi reco al Salone dell'Automobile di Torino, hai visto mai che magari incontro qualcuno che mi assume...».

Quindi? «E, niente, quindi me ne sto allo stand Lancia il giorno prima dell'inaugurazione del salone al pubblico e, a un certo momento, fa il suo ingresso, l'avvocato Gianni Agnelli scortato dai suoi maggiorenti. Io me ne sto lì, in un angolo, senza neanche cercare di mettermi in evidenza quando, d'improvviso, l'Avvocato mi scorge e mi fa segno di raggiungerlo. Non posso che assecondarlo. Una volta lì, lui mi dice: "Oh, Fiorio, adesso è dei nostri! Vorrà dire che ci farà vincere qualcosa anche a noi!". Io lo guardo piuttosto sbigottito e gli spiego quietamente costernato che mi è stato appena detto che devo abbandonare la scena. Gianni Agnelli mi ascolta e resta interdetto. Chiede al suo fianco a uno dei direttori generali il quale mostra di non sapere nulla a sua volta, quindi lo stesso Avvocato mi fa un gran saluto, si congeda e se ne va. Resto lì ancora più sorpreso e con addosso le stesse preoccupazioni su quello che sarà il mio futuro. Passa una settimana e il dirigente Sguazzini, lo stesso che aveva annunciato il mio prossimo licenziamento, mi riconvoca per una comunicazione urgente. Quale? Be', la più sorprendente delle novità. In Fiat hanno deciso che alla fine posso restare, mi tengono, con la possibilità di continuare a svolgere il mio compito, tanto che entro un anno avrò anche la responsabilità dell'A-barth. Sinceramente non ho mai saputo esattamente se tutto ciò è stato dovuto o meno a un intervento diretto di Gianni Agnelli, però... Fatto sta che nel giro di pochi giorni sono passato da dipendente in uscita dall'azienda a soggetto e oggetto di crescenti e premianti responsabilità».

E comunque, per dirla tutta, quello è stato solo il tuo primo assaggio con le dure leggi delle politiche interne aziendali. «Be', in effetti le vere, grandi battaglie le ho sostenute più tardi, diciamo due-tre anni dopo, quando abbiamo preso atto che la Fulvia era ormai una macchina plafonata. In fondo non era certo nata per le competizioni, anzi, era praticamente una macchina pensata per signore ed eravamo stati noi a incattivirla, potenziarla e renderla progressivamente in grado di ben figurare sui campi di gara delle principali competizioni rallistiche nazionali e soprattutto internazionali. Ma raggiunto l'apice del successo e anche dello sviluppo, c'era bisogno di qualcosa di completamente diverso, ossia di una macchina nuova e potente, in grado di farci vincere in qualsiasi condizione, ovunque e contro chiunque. Anche in questo caso le resistenze politiche interne da affrontare si rivelano fortissime, perché in Fiat, ovviamente, c'è anche chi si dimostra totalmente contrario all'idea della nascita della stessa Stratos, che poi invece riuscirà a farsi strada, diventando prima una realtà e poi una macchina pigliatutto, in grado non solo di vincere ma anche di mandare progressivamente a casa quasi tutte le sue rivali. Ma c'è un'altra cosa che ti voglio raccontare, a testimonianza di quanto possa essere strana e curiosa la vita».



ACTUALFOTO



Ti riferisci sempre agli aspetti politici? «Sì e riguarda il dirigente ex responsabile del team Fiat, Sguazzini, che all'inizio era tutt'altro che favorevole a me e alle mie idee gestionali e organizzative, soprattutto al programma Stratos. Ebbene, proprio lui più tardi, quattro anni dopo, è divenuto amministratore delegato della Lancia al posto di Gobbato ed è stato così che tra noi quando nessuno poteva più aspettarselo è invece nato un buon rapporto. La verità è che la Lancia Stratos i soli avversari che ha incontrato non sono stati sul livello tecnico o agonistico ma solo sul versante politico-amministrativo. Ha faticato per nascere e sportivamente è finita anzitempo, perché avevamo praticamente fatto fuggire chiunque. Ed è stato così che ha dovuto cedere il terreno alla Fiat 131, una macchina vincente anche se non era nata per le corse. In quel caso il segreto era la squadra ormai pronta, esperta, competitiva e talmente valida da poter gestire anche la 131 nel modo migliore».

”

Al salone dell'Auto di Torino, Gianni Agnelli si avvicina e mi dice: “Oh Fiorio adesso è uno dei nostri! Farà vincere qualcosa anche a noi”. Peccato che la Fiat mi avesse appena licenziato

”

Tanto da dominare letteralmente il mondiale 1977. E nel Rally di Corsica cinque 131 si piazzano addirittura ai primi otto posti della classifica generale e il titolo Costruttori viene meritatamente ghermito con ben 5 vittorie stagionali. In ogni caso ci sono da ricordare due passaggi piuttosto delicati, il primo quello della fusione Lancia-Fiat datato 1969, di cui abbiamo parlato all'inizio, il secondo quello del passaggio dalla Stratos alla 131, due metamorfosi complesse e dagli aspetti tra loro differenti, che ti vedono entrambe in veste non solo di spettatore privilegiato ma anche di timoniere e protagonista. «Quando avvengono momenti di passaggio importanti come quelli accennati, colpi e contraccolpi si hanno sempre in alto. Tra le maestranze non ci sono mai problemi e tutti mostrano adattabilità e, come si dice adesso, flessibilità. Perché quelli che lavorano, in fondo, hanno solo voglia di non perdere il posto e si prestano volentieri a dimostrare spirito di adattamento».



Cesare Fiorio e Leo Cella

Rally San Martino di Castrozza 1966. Cesare Fiorio è ritratto assieme al vincitore della gara: Leo Cella. Il pilota riminese nella gara trentina conquisterà la vittoria anche nel 1967. Il 17 febbraio 1968 morirà durante un test a Balocco



”

La Lancia Stratos i soli rivali che ha incontrato non sono stati sul livello tecnico o agonistico ma solo sul versante politico-amministrativo

”



*Tanto di...
colbacco!*

1975, Svezia. Al
debutto sulla Stratos
Waldegaard e
Thorszelius
conquistano la vittoria
per la gioia di Daniele
Audetto e Cesare
Fiorio con tanto di
colbacco

Targa Florio

grande firma

NEL 1972 DA TIMONIERE DELLA FERRARI CESARE CONQUISTA LA VITTORIA CON MERZARIO E MUNARI. UN SUCCESSO STUDIATO NEI DETTAGLI. A INIZIARE DALLE RADIO....

E poi c'è la Targa Florio 1972. Quella che s'inserisce in un mondiale Marche letteralmente dominato dalla Ferrari 312 P ma che diviene ufficiale e matematico proprio in occasione di quella che è ammaliatamente definita dai locali "a cursa".

E al comando di quella formazione che schiera una sola punta, anzi, una sola macchina, c'è proprio il 33enne Cesare Fiorio il quale, in quell'occasione, con partita secca, praticamente vince - anzi, come sempre fa vincere - quello che a conti fatti, volendo essere ragionevolmente pignoli, è il suo primo mondiale intascato, paradossalmente ancor prima della mitragliata iridata nei rally. *«Mi chiama Enzo Ferrari per gestire la trasferta siciliana, in quanto è convinto che col mio retroterra ralistico sono perfettamente in grado di gestire un'avventura particolare e anomala come quella della Targa. Per parte mia porto in dote Sandro Munari, proprio quattro mesi e mezzo dopo il suo trionfo più bello a Montecarlo con la Lancia Fulvia HF, quando siamo finiti addirittura in prima pagina sul Corriere della Sera e sui telegiornali, mentre l'Italia intera s'è fermata per applaudire. Accanto al "Drago" c'è Arturo Merzario, fantastico specialista della Targa, pilota di F.1 e soprattutto fine stradista. Insomma, ci sono i numeri, le capacità e il potenziale per puntare al grande colpo, ma in una corsa del genere non bisogna lasciare assolutamente niente di trascurato, nel dettaglio apparentemente insignificante».*

E fu così che Cesare Fiorio cambia preistoria e storia delle corse moderne, dotando i suoi piloti della radio a bordo. *«Sì, quello è un bel colpo che poi diventa un'arma formidabile per riuscire a vincere. In poche parole mi rivolgo a due radioamatori locali che riescono a venire incontro aiutandoci a predisporre un impianto funzionante. Attenzione, a vederlo ora farebbe sorridere, perchè in pratica ai box dobbiamo tenere delle apparecchiature che sembrano due armadietti ma il bello è che la faccenda a suo modo funziona, quindi c'è solo da stare contenti e soddisfatti. Il resto, pronti-via, ormai fa parte della storia».*

Cesare, da un millennio il mondo scherzosamente e no si divide tra chi da più meriti a questo o a quello dei due piloti, dando vita a una sorta di shoot-out a tratti decisamente antipatico. Puoi dire per cortesia due

“A Cursa” da Drago

Ecco Sandro Munari nell'abitacolo della Ferrari 312 P alla Targa Florio del 1972 gara nella quale il Cavallino conquistò con l'ausilio dell'aritmetica il titolo iridato



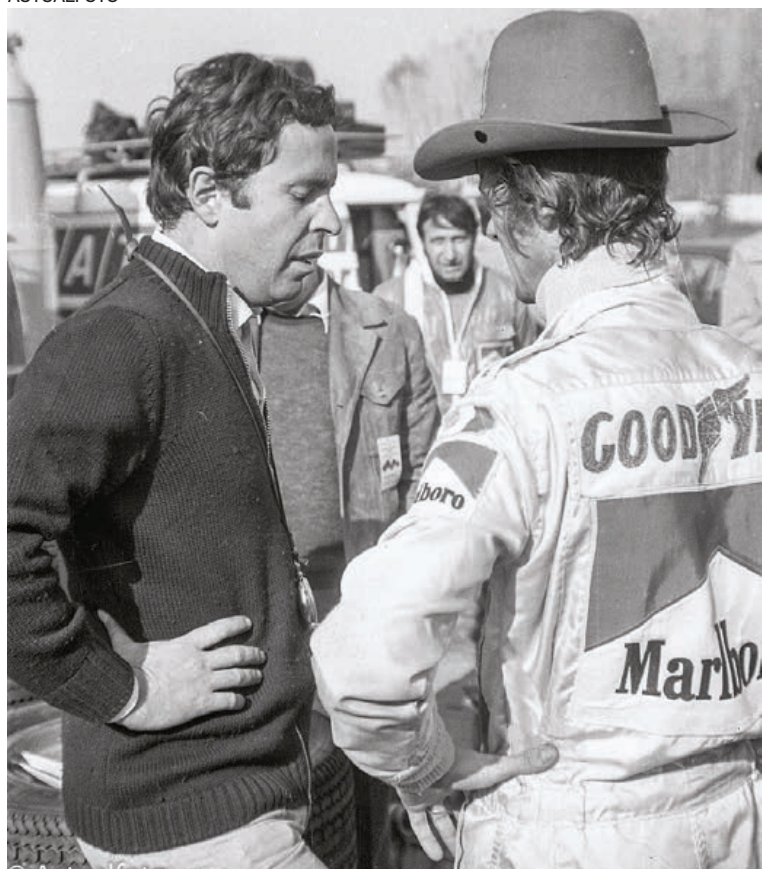
parole a far giustizia di ciò restituendo giusti meriti di entrambi e soprattutto piena serenità al dibattito? «Guarda, ti svelo le tattiche previste, perché me le ricordo senza alcun problema: deve partire Merzario per un inizio d'attacco, fa quattro giri poi cede la Ferrari al "Drago" che ne deve inanellare altri quattro e infine l'ultimo turno di tre tornate ritocca a Merzario».

Be', semplicemente la realtà vera dei fatti, alla fine non sarà questa... «No, perché alla fine Merzario in tutto conduce la Ferrari per otto giri complessivi mentre Munari per tre, ma questo non sposta la valutazione positiva e la stima che conservo per entrambi. Nel senso che Sandro ha percorso solo tre tornate, ma le ha fatte andando forte. E senza errori. Mi sembra un buon argomento per applaudire entrambi, considerando che Arturo veniva dalla F.1 mentre Sandro dalla Fulvia che in confronto alla Ferrari non era mica un fulmine di guerra, eh... A suo buon conto Munari aveva già fatto una buona esperienza in Targa con la Fulvia segata, la F&M Special prototipo, nel 1969 in coppia con Rauno Aaltonen».

Il finale di quell'edizione della Targa è uno dei momenti più strappacuore e leggendari dell'intera saga delle e sulla Madonie. «Storia semplice: Merzario con la Ferrari è in fuga, mentre Marko con l'Alfa appare drammaticamente in rimonta. Noi, alternando segnali alla radio, teniamo perfettamente aggiornato Arturo dei distacchi e lui proprio grazie a questa interattività riesce a dosare perfettamente le forze e il potenziale rimasto della macchina per tagliare il traguardo ancora con una risicatissima manciata di secondi di vantaggio sull'Alfa Romeo 33 TT3 inseguitrice. E così da timoniere vinco la mia gara preferita, che mi aveva tanto fatto sognare anche da pilota. Penso sia un successo che mi possa cambiare la vita, anche perché da lì quasi mi aspetto una chiamata da Enzo Ferrari, che però non arriva. Dovrò attendere diciassette anni, per tornare in rosso dietro un muretto e sarà ancora vittoria. Ma questa la racconto dopo, perché è tutta un'altra storia».



ACTUALFOTO



GETTY IMAGES



”

*Da timoniere
vinco la mia
gara preferita.
Penso sia un
successo che mi
possa cambiare
la vita. Mi
aspetto una
chiamata da
Enzo Ferrari
che non arriva.*

*Dovrò
attendere
17 anni per
approdare
a Maranello*

”

***Ferrari batte
Alfa Romeo***

Arturo Merzario
in azione in
quell'edizione
trionfale della Targa
quando seppa
rintuzzare la grande
rimonta di Helmut
Marko con l'Alfa
Romeo



Una belva **Stratos**ferica

DA UNA VERA TEMPESTA DI CERVELLI ECCO
UNA BESTIA FEROCCE NATA ESCLUSIVAMENTE
PER VINCERE E SBRANARE LE RIVALI

Lancia Stratos. Ne pronunci il nome e senti già rombo, ne vedi le sbandate e provi conseguenti i brividi. Già, d'accordo. Ma come nasce il mito della bête à gagner, la bestia feroce nata esclusivamente per vincere e sbranare le rivali? «Noi nel 1972 potevamo contare su una Lancia Fulvia giunta praticamente al massimo dello sviluppo. Ci misuravamo contro rivali del calibro di Porsche 911 e Alpine 310 e ormai per dire davvero la nostra avevamo disperatamente bisogno di pioggia, nebbia e situazioni estreme, tra le quali la neve. In altre parole, più era anomala la competizione, più potevamo metterci lo zampino, sennò, in condizioni normali, gli avversari avevano campo libero. Ecco, mettiamola così, io volevo un'arma nuova e totale per vincere in condizioni normali».

Questa l'analisi e la diagnosi programmatica. Ma la pratica?

«La pratica è semplice. Al salone dell'Automobile di Torino incontro Nuccio Bertone col suo progettista Carlo Gandini, con i quali parliamo proprio di questa situazione e la loro risposta è corale quanto entusiasmante. "La macchina la facciamo noi!". Tra l'altro lo stesso Gandini si rivela un pratico, ossia un personaggio duttile quanto aperto oltre che capacissimo, tanto che mi dice: "Fiorio, per ciascun particolare della macchina che volete, fate un sondaggio d'opinione tra i vostri uomini. Sentite cosa desiderano, nel dettaglio, piloti, motoristi, elettricisti e quant'altro. Lei prenda nota di tutto e, da questa specie di libro dei desideri, uscirà fuori la nostra e vostra nuova Lancia dei sogni, che sarà destinata a diventare realtà"».

Cesare, raccontata così, è una storia favolosa fin dal concepimento. Sembra una specie di fiaba delle corse applicata ai rally... «E senti il resto, perché ne vale la pena. Vado dai piloti e la parola d'ordine corale è una e una sola: vogliono visibilità. Quanto ai motoristi, mi chiedono una cosa in grado di farli felici: la comodità d'intervento e i cambisti, idem. Gli elettricisti, per parte loro, si raccomandano sull'accessibilità dell'impiantistica in caso di interventi al volo. E poi ci sono tante altre



ACTUALFOTO



*Targa 1974
indimenticabile*

Targa Florio 1974:
una delle corse che
Cesare Fiorio ricorda
con maggiore piacere
riferendosi agli anni
d'oro della Stratos.

Nell'occasione la
vittoria va a Larrousse
e Ballestrieri. Sotto
Cesare a colloquio
con Carlo Facetti

”

*Presi nota
di cosa
desideravano
nel dettaglio
piloti, motoristi,
elettricisti e
quant'altro
per far nascere
la Lancia
dei sogni*

”

”
Ci voleva un motore idoneo per una macchina del genere e non si poteva che pensare a quello Ferrari
”

Il Drake sapeva tutto della Lancia

Arrivo alla festa dei Caschi d'Oro allo Chalet delle Rose a Sasso Marconi nei primi Anni 70. Ricorda Fiorio che quando incontrò Ferrari per la fornitura del motore alla Stratos, il Drake sapeva tutto della Lancia e apprezzava tantissimo il fatto che aveva ottenuto tanti successi spendendo pochi soldi, cosa che per lui era il massimo della vita...

piccole e puntuali indicazioni, che fanno sì che la Lancia Stratos diventi una vettura modellata dai desideri, ancor prima che dalle idee. La formula magica ma anche razionalissima è contenuta in un quaderno, nel quale segno tutto, un vero e proprio cahier de charge, sì un libretto che diventa fonte d'ispirazione per chi porta poi avanti il progetto sul tavolo da disegno. Così vede la luce la Stratos, la quale non a caso è corta, leggera, bassa, razionalissima e proporzionatissima per gli obiettivi che si propone. Tanto che è la prima macchina del mondo dei rally che nasce da indicazioni specifiche frutto di situazioni-corsa».

Ed è pure una futura regina il cui cuore rappresenta un premio prezioso da ottenere addirittura da Enzo Ferrari. «Sì, ci voleva un motore idoneo per una macchina del genere e non si poteva che pensare a quello Ferrari». Motore e trasmissione sono infatti di provenienza Ferrari Dino 246, abbinati a una monoscocca centrale in acciaio. A rendere la Stratos una freccia elegante assai e indimenticabilmente onirica nei rally dell'era ruggente. «Partii per ottenere la fornitura del motore Ferrari direttamente da Torino in compagnia di Pier Ugo Gobbato, direttore generale Lancia. E nell'incontro scoprii che Enzo Ferrari sapeva tutto di noi, delle nostre peripezie e successi in Lancia, e ci apprezzava tantissimo, perché a suo dire eravamo riusciti a ottenere tante vittorie spendendo pochi soldi, cosa che per lui era il massimo della vita e detta tra noi aveva pure ragione. Comunque, tornando alla Stratos, prendemmo il suo motore, sì, ma il Cavallino Rampante lo montava longitudinale, mentre noi lo adottammo trasversale. Avevamo piena libertà, del resto, proprio perché l'accordo diceva che lo stesso Enzo Ferrari ci avrebbe fornito materiali idonei e noi avremmo trasformato il tutto in un motore da corsa nel lay-out più consono ai nostri scopi. E così esattamente andò».

Be' non sarà mica stata scodellata perfetta dal mondo dei sogni, no? «No, no, per esempio quando nasce non funzionano la sospensione anteriore e i portamozzi, così l'ingegnere Giampaolo Dallara mi dà il suo apporto e risolve tutto a fine 1972. Da lì io e Dallara collaboriamo e questa cosa dura tuttora, un po' a modo nostro. Io gli spedisco prodotti della mia masseria e lui risponde col suo memorabile prosciutto. Dalla Stratos alla cucina, la tradizione Fiorio-Dallara è salva».

L'esordio in gara avvenne nel 1972 al Tour de Corse, affidata a Sandro Munari, out per la rottura delle sospensioni posteriori. Il suo primo successo importante è dell'8 settembre 1973 al Rally Firestone di Spagna con Munari navigato da Mario Mannucci.

«Io ho capito che avevamo a che fare con una macchina ormai cresciuta e completa al Tour de France automobilistico del 1973, quando eravamo in gara con Munari e Mannucci. La competizione era mista, presentando tappe rallistiche e in circuito inframezzate da lunghi trasferimenti. Ebbene, la Stratos, contrapposta alla Ligier di Chasseuil, il nostro più fiero rivale, era fortissima anche sul terribile e impegnativo tracciato di Clermont Ferrand. Proprio lì in vista del parco chiuso, succede un fatto che mi dà un minimo di merito in quella vittoria, per uno stratagemma nato dalla improvvisa necessità. In poche parole la Stratos di Sandro improvvisamente resta muta e deve andare al parco chiuso che dista non meno di due chilometri. Che fare? Adesso o mai più: salgo sulla macchina dell'assistenza, poggio i piedi sull'ala di Munari e così facendo lentamente, simulando indifferenza, spingendo di nascosto faccio muovere la Stratos ammutolita fin dove ci serve per



ACTUALFOTO



non essere estromessi dalla competizione e poter quindi andare a vincere, cogliendo un successo che simbolicamente vale tanto nella storia della Stratos stessa. Il Tour de France 1973 ovviamente non c'entrava niente col mondiale rally, ma rappresentava un segnale dirompente per il futuro della macchina dei sogni».

Vedi, la tua creatività astuta da novello odisseo ancora una volta ti e vi aveva salvato. «Oh e mica solo quella. La vuoi la verità? Sai perché abbiamo vinto il Tour de France 1973? Per qualcosa che non ha molto a che vedere con Ulisse. Senti, un bel pomeriggio c'è da ripartire per la corsa e il Drago non si trova. Cerca, cerca, fino a che scopro che Sandro s'è addormentato sotto un albero. Lo scuoto, lui si sveglia, sale in macchina e andiamo a vincere con la Stratos il Tour de France. Semplice, no? E da lì in poi sono arrivati tre titoli mondiali Marche. Comunque la storia più affascinante e incredibile è quella che riguarda il primo alloro iridato di marca Stratos».

Cesare, la scena è tua. «Cioè, penso non sia mai successo di vincere il mondiale in una stagione in cui la macchina protagonista viene omologata solo in autunno e comincia a vincere in ottobre, ma è proprio così che va. Noi abbiamo 12 preziosi punti conquistati dalla Fulvia al Safari quindi dal Sanremo in poi con la Stratos finalmente omologata e non più in gara fuori classifica da prototipo facciamo il pieno. In poche parole, Munari-Mannucci sbancano pure in Canada, quindi altri puntarelli di ricordo al Rac, così come era successo al Press on Regardless, e, infine, il trionfo di Andruet e "Biche" al Tour de Corse. È una stagione anomala e bellissima, in cui metto il morso a Munari che vorrebbe vincere il Rac, invece lo obbligo a rallentare e a badare ad accumulare punti con un terzo posto».

Ragionando col senno di poi, Rac e Safari sono i soli due grandi rally sfuggiti alla Stratos ed è un vero peccato, anche perché in Gran Bretagna in quel periodo godono le Ford Escort, mentre tra Kenya, Uganda e Tanzania fanno faville le Datsun, via, macchine belle resistenti, tignose, ma da ridere, rispetto alla bête à gagner... «È andata così, era destino. Difatti a me il Safari, al di là dell'indubbio fascino che riconosco appieno, non m'è mai piaciuto, perché finiva col premiare macchine che in altri terreni di sfida - meno anomali e particolari - non sarebbero mai riuscite a difendersi. Con la Stratos, Munari al Safari era davanti a tutti e ha perso solo perché non siamo riusciti a smontare una protezione che s'era incastrata, rallentando a dismisura la riparazione. Ecco, cose così. Quindi, che dire? Bisogna accettare il bello e il brutto delle corse, anche nel pieno rispetto delle loro caratteristiche.

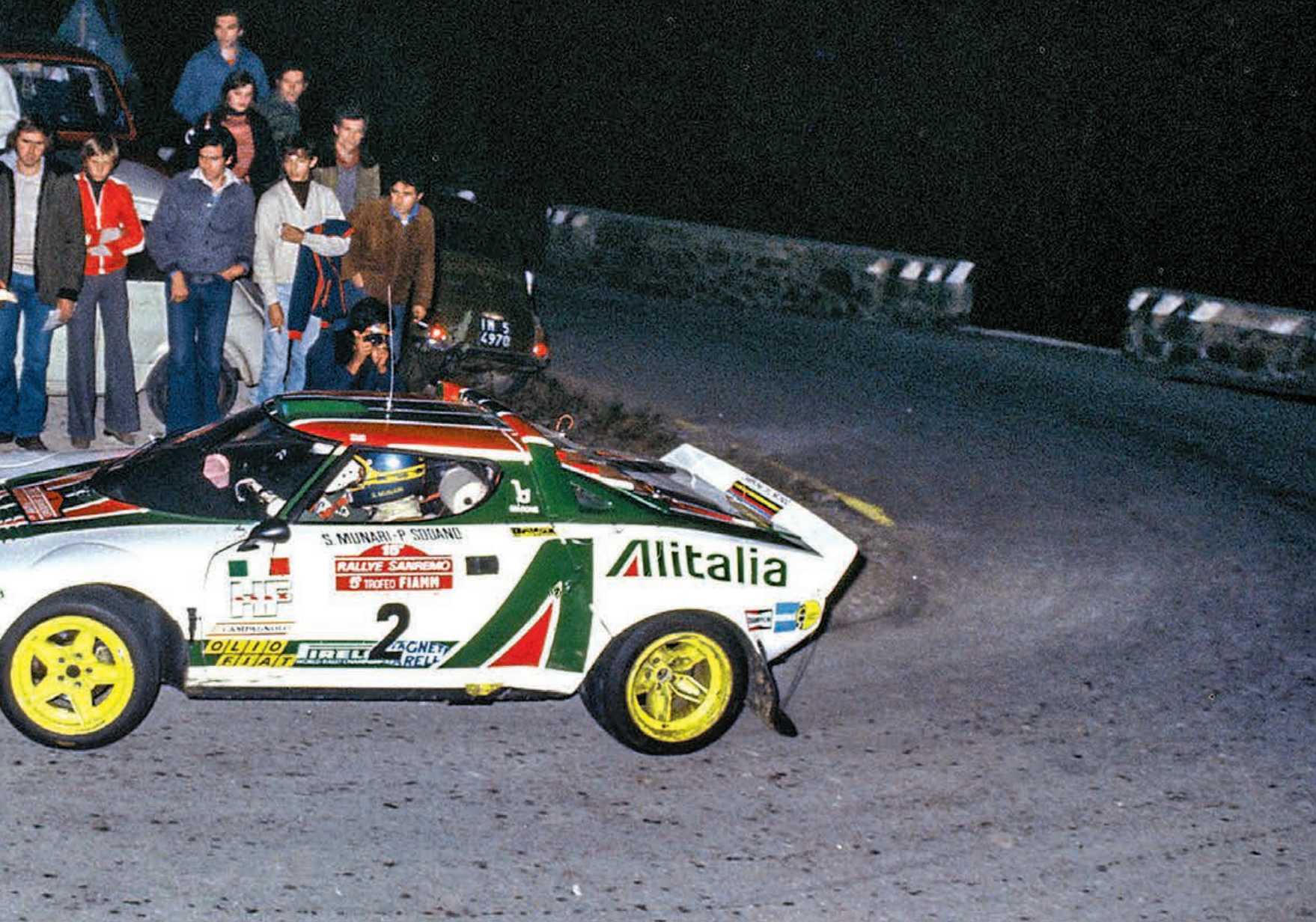


”
Io dico
che la rivale
più spietata e
terribile della
Stratos nessuno
l'ha mai
fotografata,
resta invisibile
ed è la politica

”

Straordinarie pagine di motorsport

Munari e Sodano in azione al Rally di Sanremo del 1977. Una foto in cui c'è tutta la poesia della corse di una volta, immagini che scaldano il cuore e riportano alla memoria straordinarie pagine di motorsport



Comunque sono molto orgoglioso anche del trionfo della Stratos alla Targa Florio con Larrousse e Ballestrieri, quando neanche un incendio riuscì a fermarci». La Stratos nel 1977 è costretta a lasciare spazio alla Fiat 131 e, a più di quarant'anni di distanza l'impressione è che sia stato un vero peccato... «Abbiamo vinto tre titoli mondiali Marche e potevamo farne nostri non meno di sei. Sarebbe bastato gestire il gestibile che avevamo già. Ma il problema a quel punto era diventato politico, perché con la Lancia Stratos avevamo praticamente messo in fuga tutti i possibili rivali, tanto che si decise che toccava alla Fiat sostituirla, portando in gara proprio la 131. Quindi una vettura non certo nata espressamente per le corse, in grado però di poter contare su di una squadra ipercollaudata e capace a sua volta di renderla vincente». Okay, la Fiat ghermisce quindi tre titoli mondiali marche, una Coppa piloti Fia nel 1978 con Alen e un mondiale piloti con Rohrl, però che impressione struggente vedere nel 1979, a due anni dalla decisione della dismissione, le Stratos in veste privata ancora in trionfo prima al Montecarlo e infine al Tour de Corse, con Darniche-Mahe e quindi con "Tony"-Mannini, in un'indimenticabile edizione del Sanremo. «Io dico che la rivale più spietata e terribile della Stratos nessuno l'ha mai fotografata, resta invisibile ed è la politica. Sì, la politica - sottolinea Cesare Fiorio con una punta d'amarrezza -, all'inizio, non voleva farla nascere. E la politica, alla fine, l'ha fermata prima del tempo, quand'ancora era ancora la regina indiscussa dei rally, in una delle ere più competitive e affascinanti».

Parole in grado di pennellare un finale descrittivo in crescendo ed epicamente didascalico, per una delle macchine da corsa più belle, vincenti e rimpiante di tutti i tempi.

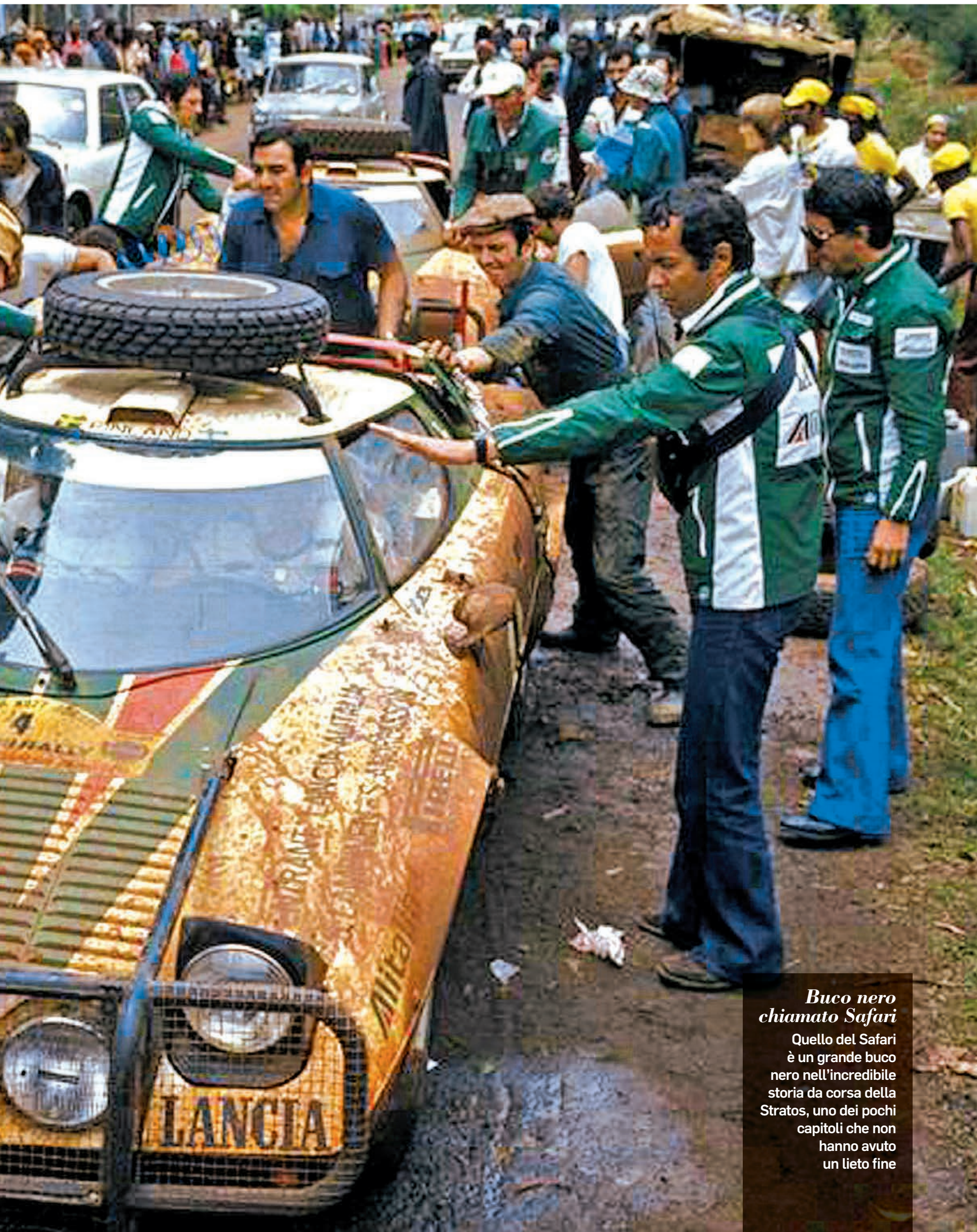


”

A me il Safari, al di là del suo fascino, non è mai piaciuto perché finiva col premiare macchine che in altri terreni di sfida - meno anomali e particolari - non sarebbero mai riuscite a difendersi

”





***Buco nero
chiamato Safari***

Quello del Safari è un grande buco nero nell'incredibile storia da corsa della Stratos, uno dei pochi capitoli che non hanno avuto un lieto fine

Endurance

la grande bellezza

«QUELLA CON LA LANCIA BETA MONTECARLO È STATA UNA GRANDE ESPERIENZA FATTA DI VITTORIE E DI CHANCE IN CHIAVE FUTURA»

”

Stando ai risultati ottenuti, 2 titoli iridati (1980 e 1981) e una vittoria nella nostra divisione il primo anno, è stata una esperienza indimenticabile

”

Cesare Fiorio vive l'endurance come una fase di passaggio importante nella sua carriera di timoniere. La Lancia Beta Montecarlo viene destinata al mondiale Marche nel Gruppo 5, mentre imperano le cosiddette Silhouette, ed è sviluppata nel 1978 soprattutto da Riccardo Patrese che dall'anno successivo diventerà punta di lancia di una squadra che comprende anche Walter Röhrl, Carlo Facetti, Eddie Cheever, Giorgio Pianta e Markku Alen.

Cesare, i tuoi ricordi di quell'esperienza triennale in Gruppo 5 sono positivi, no? «*Stando ai risultati ottenuti, due titoli mondiali assoluti, nel 1980 e nel 1981, e una vittoria nella nostra divisione al primo anno, il 1979, parlano chiaro, quella della Lancia Beta Montecarlo è stata una bellissima esperienza. Personalmente ha segnato anche un importante ampliamento del mio bagaglio di conoscenze. Non solo, grazie all'endurance, dalla Beta alla Lc2, passando per la Lancia Lc1, ho avuto la possibilità di cementare una bella squadra che ha fatto correre tantissimi piloti italiani dandogli una chance ulteriore - e parallela rispetto alla F.1 -, di professionismo, quali, tra gli altri, Riccardo Patrese, Michele Alboreto, Piercarlo Ghinzani, Eddie Cheever, Andrea De Cesaris, Beppe, Gabbiani, Alessandro Nannini e Mauro Baldi*».

Parliamo del periodo Lancia Beta Montecarlo, senz'altro quello più glorioso stando agli allori conquistati. «*Be' citerei con molto orgoglio la genialata regolamentare del Mugello 1980. La cosa, però va spiegata bene. Dunque, la Porsche 935 correva nella sua divisione oltre 2000 cc quasi senza avversari, così come noi nella divisione fino a 2000 cc. Teoricamente con ciascuna casa in grado di vincere sempre nel suo raggruppamento alla fine il mondiale sarebbe finito pratica-*





*Al box Lancia
l'ing. Dallara*

Cesare Fiorio e
l'ingegner Gian Paolo
Dallara al box Lancia
nell'endurance
assieme all'ingegner
Claudio Lombardi.
L'avventura nel
Mondiale Endurance
ha regalato alla
Lancia due titoli iridati

”

*Nel 1982
perdiamo il
titolo all'ultima
gara. Per
quella sconfitta
io e Patrese
siamo stati male
sei mesi di fila*

”

Delusione mondiale

Dopo i successi dei due anni precedenti, nel 1982 per la Lancia il titolo endurance sfuma all'ultimo round sulla pista di Brands Hatch. Patrese e Fabi vedono sfumare il titolo...

mente pari, ma noi ci inventammo un colpo a sorpresa. Nella prova italiana del Mugello realizzammo un motore d'un centimetro cubo in più, in grado d'andare a prendere punteggio pieno nella divisione superiore, andando così a rompere le uova nel paniere della Porsche. Un blitz inatteso e devastante, peraltro bissato nell'altra gara italiana del Mondiale, prevista a Vallelunga».

L'anno dopo la situazione divenne diversa e per rivincere il mondiale non ci fu bisogno neanche di questo. «No, perché in una gara drammatica al vecchio Nurburgring, l'interruzione dovuta all'incidente mortale del povero Herbert Muller consentì alla Bmw di battere la Porsche nella divisione grossa e noi con quei punti persi dai tedeschi vincendo sempre la nostra classe riuscimmo tranquillamente ad arrivare alla fine con un punteggio complessivo superiore di soli 2,5 punti validi, peraltro sufficienti per farci aggiudicare il secondo titolo mondiale Endurance».

E siamo al 1982, con l'avvento del cosiddetto gruppo C dove la C sta per formula Consumo, ossia con un limitato quantitativo di carburante che diventa la vera discriminante per vincere le corse. «Non siamo pronti per quel tipo di regolamento, così realizziamo una barchetta Gruppo 6, la Lancia Lc1, che non può competere nel mondiale riservato ai Costruttori, ma può in ogni caso permettere a un suo pilota di essere in lizza per l'iride conduttori endurance. Morale della favola noi arriviamo all'ultima prova in programma, a Brands Hatch, con il nostro Riccardo Patrese in lotta per il titolo contro Jacky Ickx al volante della Porsche 956 ufficiale».

Col senno di poi sarà quella la vostra ultima chance iridata nelle corse di durata, peraltro sfumata nel finale, per un soffio... «Ultima gara decisiva, c'è un mega incidente poco dopo il via e la corsa viene sospesa. Ecco, attenzione perché quella prima piccola frazione di corsa viene contata come fosse una manche e la classifica finale va stilata facendo la somma di tempi con la frazione successiva. Noi siamo sempre in testa nella seconda manche, chiamiamola così, con Patrese e Fabi, che hanno in coda la Porsche di Ickx, così io segnalo di fare attenzione perché pure essendo primi i nostri sono dietro al belga nella somma dei tempi. In poche parole, la cosa si complica sempre più nel finale, perché il sole se ne va, la nostra barchetta non ha i fari e noi non riusciamo a creare un margine di vantaggio sufficiente per battere la Porsche nella somma dei tempi».

Ne parli ancora oggi con una certa delusione... «Delusione che non è niente rispetto alla rabbia che ho provato al momento, subito dopo la bandiera a scacchi che ha incoronato Jacky Ickx campione del mondo Endurance. Per una storia così io e Riccardo Patrese ci siamo stati male sei mesi di fila».

Il successivo avvento della stupenda Lancia Lc2 by Dallara, col motore centrale V8 Ferrari biturbo non cambia le cose: la casa italiana nel mondiale non batterà mai la Porsche, riuscendo comunque ad aggiudicarsi 3 vittorie in 51 gare complessive della sua storia agonistica neanche breve, comunque con 13 pole e 11 giri più veloci a testimonianza di un potenziale velocistico immenso e parzialmente inesperto a livello di soddisfazioni finali. «Certo e te ne posso dare una dimostrazione, raccontandoti i retroscena della nostra mancata vittoria alla 24 Ore di Le Mans, ma questo te lo dico nel prossimo capitolo».



ACTUALFOTO

PERSONAGGI CHE SEGNANO

Gilles ricordo indimenticabile

AL GIRO D'ITALIA 1979
CESARE GESTISCE DA TEAM
PRINCIPAL LANCIA,
VILLENEUVE. ARRIVA ANCHE
LA VITTORIA MA VIENE
CANCELLATA A TAVOLINO...

Personaggi che segnano, scampoli di vita importanti. Incroci magici. All'interno delle competizioni Cesare Fiorio nella sua immensa carriera ha conosciuto chiunque, ovunque e al volante di qualunque tipo di macchina, per non parlare di barche e di mare. E nel 1979, in autunno, ha anche il privilegio di far correre e gestire, dalla plancia di comando dell'equipe Lancia, addirittura il leggendario "Aviatore" Gilles Villeneuve. Il canadese si pone di buon grado al volante della Beta Montecarlo n°576 in equipaggio con Walter Rohrl e il copilota Christian Geistdorfer.





”

*Mi trovai
di fronte un
ragazzo
simpatico,
professionale
e che sul piano
umano non
se la tirava
per niente*

”

***Una vittoria
negata***

Cesare Fiorio e Daniele Audetto a colloquio con Gilles Villeneuve durante il Giro d'Italia 1979. Il canadese sulla Lancia Beta faceva equipaggio con Rohrl e Geistdorfer: furono squalificati al termine della gara per aver percorso un tratto di autostrada vietato dal regolamento di gara



DENIM

Gran Premio DENIM 7 GIRO D'ITALIA TROFEO automobilistico FIAT

CONCORRENTE

LANCIA

Mitalia

Lo spettacolo per le strade della Penisola non manca, col campione della Ferrari che non si risparmia, dà spettacolo tra staccatone, sgommate e show da telefilm americano, fino a che, al termine di una gara praticamente vinta, la sua vettura viene squalificata per aver percorso un tratto in autostrada. L'infrazione era avvenuta nei pressi di Torino, quando alla guida della Beta c'era il tedesco Rohrl, improvvisamente fermo per risolvere un problema tecnico di lieve entità. Una volta risolto l'inconveniente, l'idolo dei rally s'era riavviato, ricevendo via radio l'indicazione di percorrere un breve tratto di autostrada Torino-Piacenza in direzione Asti Est. Il regolamento, benché in un righino mezzo nascosto, parlava chiaro: niente autostrada, sennò c'è l'esclusione. E così la Beta Montecarlo di Villeneuve e Rohrl vinceva il Giro d'Italia ma veniva squalificata. Cesare, tornare con la memoria a quei giorni magici, dovrebbe solo farti piacere, no? *«È una cosa molto bella, perché di quell'esperienza con Gilles Villeneuve serbo un ricordo bellissimo. Entrò nel nostro gruppo con un'attitudine molto positiva e ci piacque subito a tutti. Portò una ventata di entusiasmo, aveva un approccio motivato e motivante e rimasi molto colpito da quanto si sentiva coinvolto, in quella che poteva sembrare solo un'occasione promozionale».* Dal punto di vista dello stile di guida non mancarono certo momenti da brivido... *«Ovviamente Gilles era il nostro uomo nelle prove su pista, mentre per quanto riguarda la parte più da stradisti della competizione, il compito nell'abitacolo toccava a Walter Rohrl. Ma quando ci toccò la prova in pista sul circuito di Imola, Gilles si scatenò letteralmente e ricordo un incidente pazzesco alla Tosa, che coinvolse anche un'altra macchina, fortunamente senza conseguenze serie per nessuno. Alla sorpresa aggiungo una mia personale gioia, poiché constatavo con immenso piacere che il grande Villeneuve stava provando un immenso gusto a guidare per noi».*

Resta forse l'amarezza per un epilogo a tavolino che ha impedito di sancire il trionfo di un equipaggio da leggenda e di una squadra non da meno. *«Guarda, la verità pura e semplice è che quella gara l'avevamo dominata. Il problema tra l'altro si verificò in un tratto non cronometrato, ossia in una semplice sezione di trasferimento e di fatto non spostava minimamente il verdetto sportivo che era emerso chiaramente dalle strade e dalle piste. Al Giro d'Italia la vera classifica si faceva altrove, mica nei trasferimenti, in autostrada o meno. In altre parole, per colpa di un trafiletto piccolissimo del regolamento tutto fu stravolto e fu un peccato».*

Cesare, da fine 1977, oltre a Mauro Forghieri della Ferrari, sei il solo team principal che ha gestito Gilles Villeneuve, che cosa puoi dire di lui dal punto di vista personale? *«Qui viene la parte ancora più bella. Perché mi trovai di fronte un ragazzo simpatico, professionale e che sul piano umano non se la tirava per niente. Al contrario faceva gruppo, sapeva stare con i nostri creando un clima ideale di collaborazione e spirito di squadra. E poi la Beta Montecarlo gli piaceva. Ancora oggi a ripensare a quei giorni felici vissuti insieme mi dico che non importa come è finita quella competizione, no, l'importante con Gilles Villeneuve è essersi incontrati, conosciuti e aver trascorso momenti di comunanza non solo agonistica, che i tanti anni trascorsi non sono riusciti per niente a cancellare. Scrivi pure che Cesare Fiorio da quell'esperienza ha ricavato due concetti ben precisi: Gilles Villeneuve era un grandissimo pilota e una gran bella persona».*



”

Da quella esperienza ho ricavato due concetti ben precisi: Gilles Villeneuve era un grandissimo pilota e una gran bella persona

”

A Imola un crash pazzesco

Sulla pista di Imola con la Lancia Beta griffata Alitalia, Gilles Villeneuve darà spettacolo e sarà protagonista anche di un incidente pazzesco alla Tosa, per fortuna senza grandi conseguenze...

”

*Le Mans
è una gara
affascinante
e particolare.
Con la Lancia
siamo andati
bene nel 1985
ma poi c'è stato
un problema di
resistenza...*

”

a 24 Ore di Le Mans non è mai stata in realtà una gara nel mirino Lancia, in quanto prima la Beta Montecarlo non aveva ovviamente caratteristiche tecniche, cilindrata e potenza per puntare all'assoluto e poi le altre vetture, ossia la barchetta Lc1 e poi la Lc2 Gruppo C, in realtà davano il meglio nelle gare endurance meno sfiancanti e non tanto nelle supermaratone come la classicissima della Sarthe.

Il tallone d'Achille infatti è l'affidabilità sulla lunga distanza e non solo perché i nuovi e stringenti limiti di consumo previsti per il 1985 (2210 litri a disposizione delle Gruppo C), non sono proprio l'ideale per il potente, stupendo ma assetato motore V8 d'origine Ferrari.

Eppure, a ben guardare, c'è stata un'edizione in cui la Lc2 a Le Mans

ALL'ATTACCO NELL'ENDURANCE



*Vittoria mai
ottenuta, ma...*

L'equipaggio
composto da Bob
Wollek e Alessandro
Nannini, su Martini
Racing Lancia Lc2 in
gara nella 24 Ore di
Le Mans edizione
1984.

Le Mans

col cuore in gola

LA CLASSICISSIMA È STATA AFFRONTATA
CON LA LANCIA LC2 CHE ERA VALIDISSIMA MA
NON IDEALE PER LE MARATONE. TANTO CHE...

”

Nell'edizione 1985 quando era in vista un risultato in top three, ci fu una crisi di fatica nel nostro equipaggio! Poi si rompe pure il turbo

”

avrebbe potuto fare bene, benissimo e molto meglio del solito, ossia proprio la gara del 1985 - quella vinta dalla Porsche Joest di Klaus Ludwig, Paolo Barilla e "John Winter" -, dopo che l'anno prima Bob Wollek su Lancia aveva staccato la pole position e Alessandro Nannini s'era consolato col giro più veloce in una gara in cui i due s'erano piazzati ottavi, unica macchina non Porsche tra i primi nove.

Passa un anno, stessa spiaggia e stesso mare, così all'equipaggio è messo di rinforzo l'italo-australiano Lucio Cesario, mentre la seconda Lancia schiera Baldi e Pescarolo. Morale della favola, Nannini e Wollek vanno alla grande infilandosi come un coltello nel burro nel nugolo di Porsche tanto che riescono a tenere per molto tempo una stupefacente posizione in top three. Prego, Cesare, tocca a te... «*Nell'era del Gruppo C quella è senz'altro la nostra Le Mans migliore, perché Nannini e Wollek filano alla grande e la macchina fin dall'inizio non perde un colpo. In poche parole, le ore passano e si profila sempre più un risultato clamoroso che come minimo ci vedrebbe in zona podio. Insomma, tutto bene, fino a che mi vengono ad avvisare che Alessandro Nannini, ultimato il turno, s'è sentito male... È knock down*».

E cosa aveva, di preciso? «*La cosa più semplice che ti può capitare alla 24 Ore di Le Mans: era esausto. No ne poteva più. Out. Finito. E qui bisogna spiegarla, questa storia, perché io ad Alessandro l'ho sempre stimato al massimo e ritenuto un pilota di grande talento, ma con un punto debole: la preparazione fisica. Per questo, per esempio, gli ho sempre predicato di fare attività, movimento e di potenziarsi e fortificarsi, perché il rischio era proprio quello di non riuscire del tutto a concretizzare le sue capacità. Non solo: gli avevo sempre raccomandato di smettere di fumare, perché quel vizio minava la possibilità di farlo esprimere al massimo. Ma lui, niente. Ci scherzava su. Addirittura una volta, per Natale, mi aveva regalato un libro intitolato: "Fumare fa bene", dicendomi: "Leggilo Cesare, così capirai che questa cosa non me la devi dire più perché va tutto bene così". Sì, certo, però quella volta a Le Mans capimmo tutti, lui compreso, che fisicamente non ne aveva più*».

Il tezo uomo Cesario era un pilota giovane e totalmente inesperto, praticamente una riserva non in grado e senza alcuna colpa di portare avanti la vettura lottando per le posizioni di testa... «*Niente, io sulle prime confido in un miracoloso ristabilimento di Alessandro e faccio fare doppio e triplo turno a Bob Wollek, ma devo stare attento perché a un bel punto il rischio è quello di contravvenire al regolamento che impone un tetto massimo di guida per pilota, andando a rischio di squalifica. Così tiro la corda più che posso e chiedo del caro Alessandro, confidando ancora in una sua semi-resurrezione, ma questa proprio non avviene. Comunque a un certo punto si rompe un turbo e perdiamo il biglietto d'accesso alle posizioni top, per cui la pressione cala e avere Nannini kappaò non diventa più un problema*».

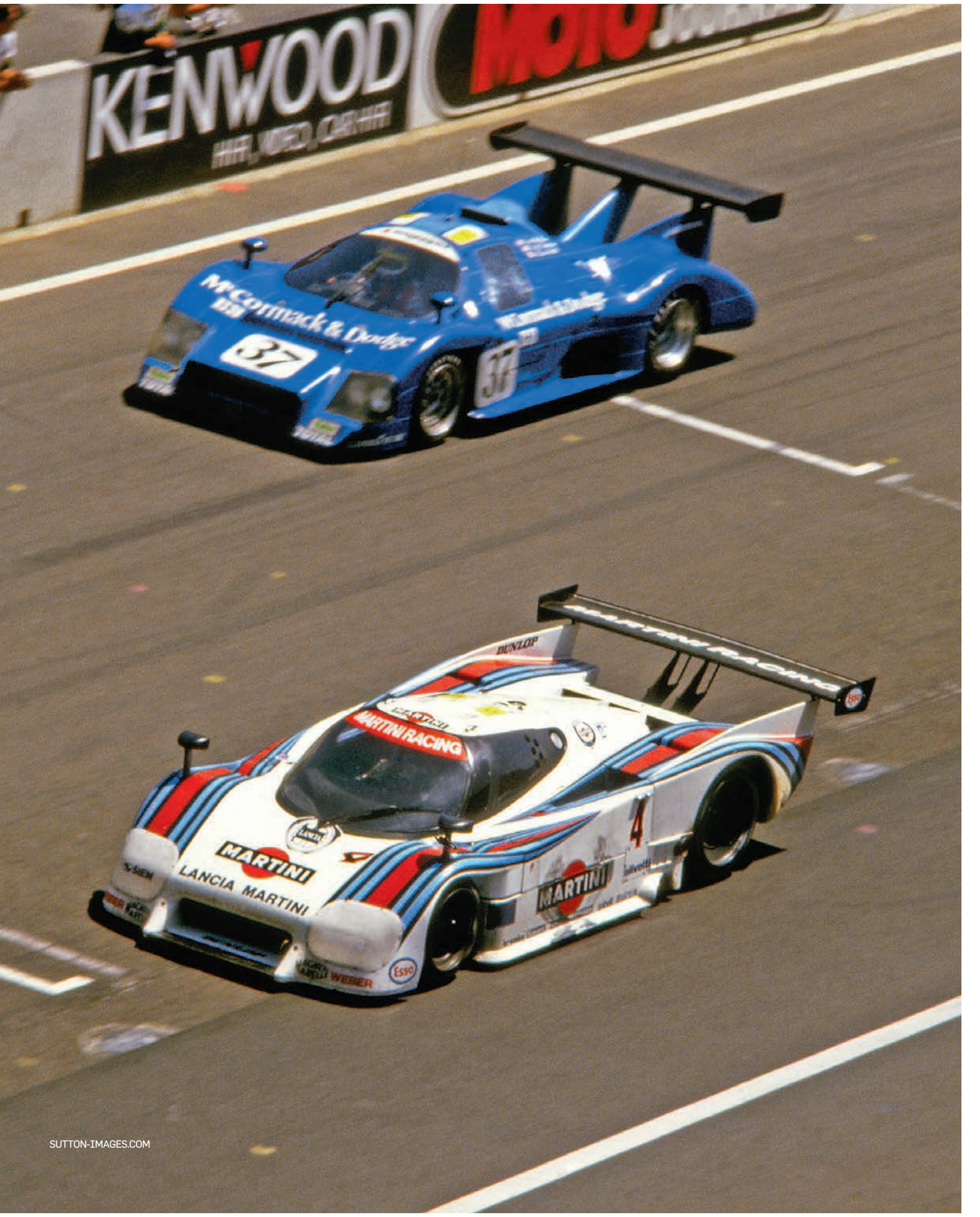
La Lancia, pur ferita e con la formazione ampiamente rimaneggiata, giunge malconcia sesta al traguardo e finisce così l'ultimo sogno della Casa torinese alla 24 Ore.

A titolo di colore, quando il giovane piedidolci Lucio Cesario s'era trovato a dare il cambio a Wollek con la Lc1 ancora in zona podio, l'alsaziano l'aveva guardato cedendogli l'abitacolo trapanandolo coi suoi occhi dalle pupille chiaro-metalliche, sussurrandogli all'orecchio cingue squisite paroline: «*Se la sbatti, ti uccido*».



Tentativi coraggiosi

Wollek e Nannini sempre su Martini Racing Lancia LC2 a Le Mans 1984. Sullo sfondo, una Rondeau M482.



ORGOGGIO TRICOLORE

Fabbrica di titoli iridati

STAGIONI DA SOGNO PER L'ITALIA DEI RALLY
CHE DOMINA LA SCENA A LIVELLO
PLANETARIO. ANDIAMO A SFOGLIARE
PAGINE DAVVERO INDIMENTICABILI



*1977 primo titolo
iridato per la Fiat*

Nella stagione 1977 la Fiat
conquista il primo titolo
iridato nei rally della sua
storia. Qui ecco in azione
Simo Lampinen
sulla neve e il ghiaccio
del Rally di Svezia



a più grande rivoluzione nella storia dei rally Cesare Fiorio la vive a inizio Anni '80, col passaggio dall'epopea Fiat 131 alla nascita del Gruppo B... *«Il ciclo Stratos, come dicevo, si chiude per un motivo politico e non tecnico - ricorda Cesare -. Avevamo debellato, terrorizzato e polverizzato tutti nei rally, con la Lancia più cattiva di tutte, quindi viene tempo di provare con un'altra macchina, così ci mescoliamo all'Abarth ed ecco la Fiat 131, che è una macchina tutta diversa, filosoficamente non nata per le corse, la quale sfrutta il vuoto che aveva fatto la Stratos, grazie anche a una squadra ormai collaudatissima e capace di dare il meglio ovunque».*

La Fiat 131 Abarth riesce a conquistare tre mondiali costruttori, una Coppa FIA Piloti ed un mondiale piloti, tutti tra il 1977 e il 1981. E in ogni caso il passaggio dalla Stratos alla Fiat non si rivela indolore neanche per questioni di politica interna, no? *«Sì, il passaggio è abbastanza difficile, in realtà, anche perché a quel punto io stesso magari non è che avessi tanti amici, eh. Ma, sai, la mia assicurazione sulla vita e contro tutte le possibili e immaginabili lotte di potere era che ottenevamo vittorie continue».*

La Fiat 131 recita 75 corse iridate, 46 podi e 18 vittorie. Roba tosta. Ma a inizio 1981, con Alen al top in Portogallo, c'è il canto del cigno. *«E per un motivo piuttosto semplice. Arriva l'Audi Quattro e il mondo dei rally viene letteralmente rivoluzionato. L'Audi a trazione integrale infatti manda in pensione tutta la generazione precedente di rivali e per contrastarla degnamente bisogna ripartire da zero».*

Anzi, da Zerotrentasette. Ossia dall'amatissimo marchio Lancia. *«Costruiamo la 037 come arma anti Audi, piccola e a motore centrale. E ci presentiamo a Montecarlo 1983 in condizioni di poca neve e per questo ci prepariamo ad accettare l'idea di bu-scarle. Ma certo, attenzione, sull'asfalto con le slick eravamo praticamente imbattibili. Morale, arrivo in scena di guerra con Bernacchini e mi do tanto da fare con la locale azienda di manutenzione delle strade e riesco ad ottenere che le ripuliscono il più possibile. E già questo si rivela un gran colpo a favore nostro. E non finisce qui, perché mentre tutti ascoltano tutti e ci sono spiate reciproche, io annuncio che monteremo gomme da 330 chiodi mentre in realtà stiamo adottando coperture idonee da bagnato. Morale della favola in quel fantastico Montecarlo arriviamo primi e secondi con Rohrl e Alen che fanno la doppietta. E il mondiale è nostro, tanto che al Sanremo... no, dai, questa non te la racconto, che sennò neanche ci credi».*

Giuro, la bevo come rosolio. *«Noi spopoliamo e stavolta con la 037 è tripletta con Alen, Rohrl e Bettega e a un certo punto vedo il gran capo dell'Audi d'allora, Roland Gumpert che nelle prove su terra in Toscana scende dalla sua assistenza e si tuffa come un ossesso sotto una delle nostre macchine, ferma anch'essa. E io a lui: "Ma cosa cavolo stai facendo?". E lui: "Logico, guardo se per caso avete le quattro ruote motrici!". Insomma, questo non poteva darsi ragione del fatto che li stavamo umiliando anche su terra. Morale della favola, sono tornati con le pive nel sacco e abbiamo avuto il piacere di aggiudicarci il mondiale Marche, os-*



LAT

*L'impresa
smargiassa*

Nel 1983 inizia con un successo di Rohrl (davanti al compagno di squadra Alen) al Montecarlo la straordinaria corsa della Lancia Rally alla conquista del titolo Marche contro la rivoluzionaria Audi Quattro



”

Con la 037 a due ruote motrici battiamo la rivoluzionaria Audi Quattro. Dopo averli messi dietro al Sanremo anche sulla terra di Toscana, trovo il loro capo Gumpert che all'assistenza si tuffa sotto una nostra vettura. “Che cavolo stai facendo?”, gli dico. E lui: “Guardo se avete le 4 ruote motrici!”

”

”

*Per me
francamente,
quello del 1986
resta un
mondiale
derubato alla
Lancia, nella
persona del
bravissimo e
meritevolissimo
Markku Alen*

”

Toivonen subito a segno al RAC

È novembre 1985 e siamo al RAC. Al debutto sulla Delta S4 Henri Toivonen conquista la vittoria.

Che bisserà al Montecarlo nel gennaio 1986: perderà la vita assieme al suo navigatore Sergio Cresto in maggio in un tragico Tour de Corse

sia l'alloro più importante». Senti, Cesare, tu sei noto quale stretega ulisseo e odisseo quanto ad astuzia e spregiudicatezza, ma c'è una volta in cui sei andato per suonare e invece sei rimasto fregato? «Ma certo che sì e ti cito proprio quel mitico Montecarlo 1983 con la 037. Prova di Digne. Quindici chilometri di asfalto liscio fino a un colle, poi si scende dal versante nord, tutto gelato, col ghiaccio vivo. Tattica facile e micidiale: faremo la salita con le slick, quindi cambio gomme a metà e discesa prevista coi chiodi. E non finisce qui: per dare il colpo di grazia agli avversari, faccio costruire delle pistole speciali, mai viste, da 5 chilogrammi l'una che son capaci di smontare cinque bulloni contemporaneamente. Una cosa fantastica, ma non ho fatto i calcoli con la strana realtà».

Non riesco a capire cosa mai possa rovinare un piano geniale come questo... «Facile: la sorte. Il caso. In punta a questo colle, in gara, la temperatura scende improvvisamente a meno venti gradi, si congela l'aria della bombola e tutte le pistole vanno kappàò. Così, via di chiavi a croce, come ai vecchi tempi... Pensa che arriva la seconda delle nostre macchine ed è costretta a mettersi in fila perché, sui tempi previsti, l'operazione di sostituzione delle gomme procede incredibilmente a rilento. Insomma, quella prova speciale la perdiamo alla grandissima e io in quel momento vorrei prendere una pala e sotterrarmi, sparire per sempre dalla vista dei miei... ma poi, comunque, come raccontavo prima, quella gara alla fine l'abbiamo vinta, pertanto non è uno smacco così grave, se inquadrato nella mia storia globale. Cosa vuoi, ho anche un Sanremo in cui le ho prese perché negli ultimi 10 chilometri di una prova da 45 c'era la neve, ma in realtà non ho sconfitte storiche sul groppone. Diciamo che di rado ho preso qualche fregatura, ma la vita in fondo è così, no?».

E per dire la vostra al culmine del Gruppo B, fai preparare una specie d'Excalibur italiana, un'altra arma totale, la Lancia Delta S4. «Finalmente anche noi eravamo alla pari, sfoggiando una 4x4. Anzi, una trazione integrale con un originalissimo connubio fra turbo e compressore volumetrico, il Volumex. Iniziamo tutto al RAC 1985, con Toivonen, con noi già da Portogallo 1984, e Alen. E Henri, in un'edizione col meiteo da tregenda, trionfa con un minuto su Alen. Il 1986 inizia con Toivonen che domina il Montecarlo ma nel corso di un trasferimento sbatte frontalmente contro una macchina guidata da un automobilista che non doveva essere lì. La S4 è semidistrutta ma verrà ricostruita attimo dopo attimo, nei rari momenti disponibili, tanto che alla fine andrà a vincere trionfalmente. Ma le Gruppo B non sono solo adrenalina e spettacolo, purtroppo...».

In Argentina 1985 Vatanen era andato vicino a morire in un crash devastante. In Portogallo 1986, presso Lago Azul Santos con la Ford Rs200 finisce in mezzo al pubblico e muoiono tre spettatori, con non meno di trenta feriti. E dopo il Safari che affrontate con la più collaudata e meno fragile 037, si va in Corsica e succede l'apocalisse Toivonen-Cresto. «Purtroppo posso solo assentire. Il 2 maggio, esattamente lo stesso giorno, un anno dopo di Attilio Bettega, alla stessa gara. E lì sono costretto a fare la telefonata più brutta della mia vita, a Pauli, papà di Henri, che era stato mio pilota, proprio per annunciargli quello che era successo...».

Non solo, perché ritiri subito e comprensibilmente la Lancia da una corsa cui non ha più senso di partecipare. E tutti, in pratica capiscono



LAT



”

*Quella del
Mondiale Rally
1986 è una
brutta,
bruttissima
pagina, un
rospo che non
ho mai
sinceramente
finito di
ingoiare*

”

Lancia in resta

1987: messo al bando i mostri del Gruppo B, inizia l'era del Gruppo A. E inizia un'altra grande pagina per la Lancia che sbanca subito al Montecarlo con Biondini che vince davanti a Kankkunen. Arriva una fantastica raffica di titoli a ripetizione

che sarebbe il caso di fermarsi. «A dire il vero meno che la Peugeot che continua e va a vincere conquistando punti pesantissimi in ottica mondiale, mentre noi stiamo piangendo per quello che è successo».

Corsica 1986 è anche, di fatto, la fine annunciata del Gruppo B. «Infatti ne parlo col Presidente Fia Jean-Marie Balestre che sente il mio parere e io gli dico che non riterrei sbagliata una decisione volta all'abolizione del Gruppo B, perché i segnali della troppa pericolosità di quella formula sono concreti e ineludibili».

Per il Gruppo B è la fine in chiave 1987 ma la stagione va conclusa e al Sanremo scoppia un disastro mai visto. Con la Peugeot esclusa che fa ricorso. Detta adesso, Cesare, le bandelle dei francesi erano davvero irregolari? «Altroché, erano assolutamente irregolari. I commissari italiani hanno fatto benissimo a toglierli di gara. All'interno di una competizione nella quale, sia ben chiaro, loro erano dietro a noi».

Ma, ovvio, la Peugeot non può starci e inizia una grande battaglia legale fatta non solo di reclami e appelli sul piano della giustizia sportiva, paventando anche di portare la Federazione in sede civile per chiederle un risarcimento causa l'abolizione precoce del Gruppo B. In quel momento l'uomo forte della Peugeot, Jean Todt gioca una carta bella potente, perché la Federazione in caso di sconfitta dovrebbe sborsare qualcosa di - si dice - non lontano da venti miliardi di lire d'allora... Uno strumento di pressione eccezionale che alla fine in qualche modo influirà pesantemente sul mondiale in corso, no? «Altroché se influisce. Dopo la tragedia della Corsica, nel 1986 il nostro vero target è il mondiale Piloti, perché con la tragedia di Toivonen la Peugeot ha preso un margine di punti non più colmabile. Ma noi possiamo comunque fare nostro l'altro campionato con Alen, il quale coglie la piazza d'onore al RAC e poi va a vincere l'Olympus Rally in America, di fatto laureandosi campione del mondo, ma ahnoì, la storia non finisce qui».

Bisogna trovare la quadra e la soluzione arriva. Annullare Sanremo e di fatto consegnare il titolo a Kankkunen, pilota Peugeot, perché privato dei punti presi nella gara italiana Alen è costretto a consegnare la corona iridata a Juha. Cesare... «Cosa vuoi che ti dica. Il termine esiste per didascalizzare tutto ciò. Fu una mezza porcata. Ben poco a che vedere con lo sport e la giustizia. Con una soluzione sola due possibili contendenti si risolvono un problema ciascuno concludendo la faccenda ai danni del terzo scomodo, ossia la Lancia, Alen e, di riflesso, Fiorio. Una brutta, bruttissima pagina, un rospo che non ho mai sinceramente finito di ingoiare».

Eppure tu... «Diciamo che ero in un momento in cui non potevo vantare la forza politica di prima, perché in precedenza ero stato Presidente dell'Asso Costruttori dei rally e fin lì tutto era andato bene, grazie anche alla collaborazione di un uomo delle istituzioni che s'era rivelato un vero amico, ossia Erasmo Saliti, ma il punto è un altro, in realtà».

Be' adesso puoi dirlo... «Dai, il presidente della Federazione Balestre ha gestito quella storia un po' come l'epilogo del mondiale 1989 di Formula Uno, caratterizzato dalla sfida tra Prost e Senna. Alla fine, sia nel 1986 che nel 1989, tutti i mondiali in ballo finirono ai francesi. Forse è un caso e forse no. Io propenderei per sostenere il fronte di chi dice no perché pensando così tante cose tornano, poi, se sbaglio, qualcuno me lo dimostri. Per me, francamente, quello 1986 resta un mondiale derubato alla Lancia, nella persona del bravissimo e meritevolissimo Markku Alen».



LA SUPER ARMATA VINCENTE

Imbattibile **Delta**

ABOLITI I GRUPPO B, I RALLY RIPARTONO
DAL GRUPPO A E PER LA LANCIA INIZIA
UN ALTRO FORMIDABILE CICLO DI VITTORIE



Un saluto trionfale ai rally

Ecco in azione Miki Biasion al Rally Olympus 1988 dove conquisterà la vittoria.

È l'anno in cui il bassanese vince il primo titolo iridato che bisserà poi l'anno successivo. Dal 1987 al 1989 finché Cesare Fiorio è al timone della Lancia conquisterà 6 titoli iridati



a fine dell'era Gruppo B, causa comprovata e tragica pericolosità con soglia della sicurezza ampiamente quanto drammaticamente varcata, porta nel 1987 al ritorno alle vetture dal volto umano, ossia le Gruppo A. È una scossa politico-sportiva-tellurica in grado di spiazzare chiunque e, in ogni caso, tale da chiamare in pochi mesi ben sette Costruttori all'appello del nuovo mondiale.

Ma, cambiando i fattori, il risultato - non più inficiato da giochi politici -, non muta: al top c'è sempre l'equipe Lancia di Cesare Fiorio, con una nuova regina, la Lancia Delta HF 4WD Gruppo A, e un freschissimo sovrano amico pronto a dare vita a un felice ciclo: Miki Biasion. «Viene decisa la fine del Gruppo B che aveva portato all'inizio tante emozioni ma poi anche molte, troppe lacrime - racconta Cesare -, e ci sono solo circa sei mesi per ricominciare tutto da zero e dare vita a una nuova avventura. La verità è che noi non avevamo una macchina pronta, perché la Delta Gruppo A come punto di partenza non era certo una macchina nata per le corse. Era pure pesante, tra l'altro. Però al momento della verità ci siamo presentati con le carte in regola. Rally di Montecarlo 1987: ben sette Costruttori rispondono all'appello e noi dominiamo sia la gara che i tre mondiali successivi, sia per le Marche che per i Piloti, rispettivamente una volta con Kankkunen e due con Miki Biasion. E tutto comincia con una storia da raccontare, proprio a Montecarlo».

Roba agonistica o politica? «Tutta politica, in verità ma è pure un po' buffa. Stradominiamo il Monte e a fine gara mi ritrovo sul groppone un reclamo tecnico stilato in ben dodici punti da parte della Mazda, il cui responsabile sui campi di gara è un amico ex pilota, Achim Warmbold. Io lo prendo da parte, ci parlo e gli dico chiaro e tondo: "Guarda, Achim, non sono preoccupato per me, ma sono preoccupato per voi, perché ci farete esaminare da cima a fondo, così ci smonteranno tutto, ci sezioneranno senza pietà e alla fine non troveranno niente fuori regola. L'esito sarà che questa faccenda vi costerà un sacco di soldi". Lui mi guarda un po' stupito, ma con l'espressione cocciuta di chi vuole andare a vedere il punto a una mano di poker. Va bene, allora. Andiamo pure. I miei dodici meccanici smontano le nostre Delta bullone per bullone e poi le rimontano, sotto gli occhi vigili, attenti e spietati delle autorità sportive. Morale della favola, tutto è a posto. Siamo regolarissimi al dettaglio. Bene. Rimontiamo tutto. Intanto vado a cercare il caro amico Achim Warmbold e lui appena mi vede fa un'espressione tra l'imbarazzato e il contrito, ma io gli porgo la mano sorridente e carino. In cima alla mano c'è un foglietto di carta, con una cifra piuttosto grossa. "Caro Achim - gli dico - non sai quanto mi dispiace, ma qui c'è il conto da pagare per la manodopera in smontaggio e rimontaggio. E scusa ma si tratta di un conto salato, molto salato"».

Ad aspettarti ci saranno altri trionfi, il tuo immenso ciclo nei rally si conclude alla grande, perché l'era Gruppo A ti vedrà praticamente imbattuto, ma non solo. La Lancia vincerà sei mondiali Costruttori consecutivi, due virgola qualcosa con te ancora in plancia di comando e gli altri, comunque, nel solco del cammino da te tracciato. «E ho anche la soddisfazione di portare all'iride Miki Biasion non una ma due volte, nelle edizioni 1988 e 1989, così come per due volte la Lancia con lui va a vincere il Safari, una gara che sembrava letteralmente stregata per noi. Era praticamente la sola che mancava al palmarés di successi delle squadre da me dirette, quindi, alla fine mi tolgo pure questa soddisfazione. Non lo posso sapere, ma sono arrivato a una svolta nella mia vita. Perché, quando meno me lo aspetto, mi arriva una chiamata che avevo atteso per anni, anni e anni, alla quale ormai non pensavo neanche più. Mi vuole la Ferrari in F.1».

AUTO
SPORT
ST

Cavallino ammaliante

«SONO AL RALLY DEL PORTOGALLO E ROMITI CHIAMA: "RIENTRI SUBITO C'È BISOGNO DI LEI ALLA FERRARI". LO ASPETTAVO DA SEMPRE»



Il primo giorno da ferrarista

Sopra la copertina di Autosprint che annuncia l'arrivo di Cesare Fiorio a Maranello. A destra, eccolo invece a Maranello nel suo primo giorno da ferrarista

Comincia il 1989 e Cesare Fiorio è ancora al timone della Lancia, nel mondiale rally. Presto compirà cinquant'anni, il momento in cui nella vita di un uomo auspicabilmente tutto ricomincia da zero. Sembrano vuote parole da torta di compleanno, invece, proprio un paio di mesi prima dei fatidici cinquanta, la sua vicenda di racing manager s'azzera e riparte entusiasticamente, come un contachilometri piacevolmente impazzito.


Caro Cesare, puoi finalmente svelare i più segreti risvolti di quei giorni concitati e rivoluzionari per la tua vita, la Ferrari e la storia stessa della F.1? «La verità è che io in Lancia ci stavo felice, però da una vita sognavo di andare alla Ferrari, ma, cavolo, nessuno mi chiamava. Pensa, ci speravo dal 1972, da quando il grande Enzo Ferrari mi aveva dato il comando delle operazioni alla Targa Florio 1972 vinta con Merzario e Munari, ma non era successo niente, dopo. Tante cose erano accadute da allora. Enzo Ferrari purtroppo non c'era più, la Rossa versava in crisi e sinceramente, in cuor mio, mi ritenevo pronto a gestire quella squadra, in un momento delicato ma anche ricco di sfide favolose da vincere».

Tutto chiaro. Adesso entriamo nella cronaca di quei giorni strani, dopo i quali, come si dice, nulla sarà più come prima... «Inizio di marzo. Nord del Portogallo, seconda tappa del rally iridato edizione 1989. Siamo a Póvoa de Varzim, piccolo comune nel distretto di Porto, quando mi si fa incontro tutto agitato l'amico Franco Listro, il quale mi dice senza riprendere fiato: "Devi chiamare subito Cesare Romiti - l'uomo forte della Fiat, nda - perché mi ha cercato ben tre volte dicendomi che deve parlare con te con assoluta urgenza!". Non erano tempi di cellulari facili e comunicazioni immediate, comunque provvedo e mi metto in contatto ben presto con Romiti, il quale mi dice: "Lasci stare il rally del Portogallo, prenda il primo aereo e venga da me, perché debbo



★ WHITE
MARTINS





“
La verità è che io in Lancia ci stavo felice, però da una vita sognavo di andare alla Ferrari, ma, cavolo, nessuno mi chiamava. Ci speravo fin dal 1972
”

parlarle di persona. La aspetto. Buon viaggio. Clic". *Cosa debbo fare? Ai ragazzi della Lancia ci tengo tantissimo, ma se ricevo un ordine da Romiti in persona devo eseguire e basta. E io eseguo: parto, trascorro una notte a Lisbona e la mattina dopo sono a Milano, ben presto davanti a Romiti in persona, il quale senza tanti fronzoli viene subito al punto, dicendo: "Avremmo bisogno di lei alla Ferrari". Lo ascolto e in diretta è come se mi esplodesse una bomba dentro, diviso tra l'emozione pura e la felicità... "Quando inizio" - gli rispondo, e lui: "Domani alle 16.00 è prevista la conferenza stampa con l'annuncio, a Maranello. Può andare, buon lavoro". Cosa devo fare? Pedalare e basta. Correre. In fondo non ho neanche il tempo d'essere felice. Prendo e vado. Arrivo in extremis perché verso la fine del viaggio mi confondo e in autostrada finisco la benzina... Cose che capitano quando ti succede una cosa che sognavi da una vita, evidentemente: e io quel momento lo avevo aspettato da sempre. A Modena prendo possesso di una camera all'Hotel Canal Grande e do il via alla mia avventura in Ferrari. Poi, più avanti, grazie a un'amicizia, troverò una casetta a Casinalbo. Morale, entro in sala stampa in extremis, con la divisa Ferrari indossata all'ultimissimo momento, che sa di nuovo, mentre comincio a sentire il crepitare dei flash dei fotografi e lì capisco che la mia vita è già cambiata. Da lì inizia un'altra storia».*

Viene da fare come i bimbi quando sentono un racconto da favola, Cesare: e poi? E poi?

«È come essere precipitati dentro un film di Hollywood, ma l'unica differenza è che quella è la tua vita. Tutto succede in fretta, mi mettono in macchina e mi catapultano a Fiorano, perché la nuovissima monoposto progettata da Barnard sta per girare con Berger. Io arrivo ed è come entrare in cattedrale, mi sforzo di mostrarmi a mio agio, competente, perfettamente in partita ma dentro chiedo a me stesso se la percezione degli uomini Ferrari è quella di avere a che fare con l'uomo giusto, in un momento così delicato. Poi accade una cosa stupenda, di quelle che ti rendono contento d'essere nato. Percepisco due vecchi meccanici che a dieci metri da me stanno parlando. Uno chiede all'altro: "Allora, che ne dici di Fiorio?" e l'altro gli risponde secco, con un tono pieno di rispetto: "va bene così. Perché questo qui è da trent'anni che mangia pane e corse" (mentre racconta questo aneddoto Cesare si commuove, ha la voce incrinata e ci mette un po', prima di riprendere, nda)».

Deve essere stato uno dei giorni più incredibili della tua vita e tornarci con la memoria evidentemente non è cosa da fare a cuor leggero... «...E non è ancora finito... Senti questa... Sono le undici di sera e ancora non ho pace, tanto che vado a girare per il Reparto Corse. A un certo punto mi colpisce l'attenzione una luce accesa, là, sola, nel buio totale. Qualcuno avrà dimenticato di spegnerla -, penso. Invece no. Nell'officina meccanica erano ancora al lavoro quattro ragazzi addetti ai semiassi. Ci guardiamo negli occhi, ciascuno è sorpreso d'essersi incontrato lì, a quell'ora. Loro piacciono a me e io piaccio a loro. D'altronde la Ferrari è così, va amata incondizionatamente e con trasporto totale, o niente».

Non hai ancora detto nulla del tuo primo incontro con i tuoi piloti, Berger e Mansell. «Il giorno dopo torno a Fiorano per prendere ancora più confidenza col lavoro del team e conosco Gerhard Berger, che stava facendo collaudi della 640 denominata anche F1-89. Ti dico subito

”
È come essere precipitati dentro a un film di Hollywood, ma l'unica differenza è che quella è la tua vita. Tutto succede in fretta: mi mettono in macchina mi catapultano a Fiorano

”

che trovo Berger un ragazzo simpatico, pieno di vita e un pilota velocissimo, senza alcun difetto da ascrivergli. Senonché, e lo dico subito, se è vero che è bello e che piace tanto alle ragazze, peraltro ben contraccambiate, è anche vero che dal punto di vista fisico ha bisogno di curare più la forma e la resistenza, perché è uno fantastico sul giro secco ma poi con l'intensificarsi dello sforzo fisico richiesto tende a perdere di smalto, nell'arco della gara. Per questo lo prego tanto di andare in palestra, di sudare, di fortificarsi e lui un po' mi dà ascolto e questo mi fa piacere, perché avevo centrato il problema. Anzi, ti dirò di più: coi giorni che passano, scopro che noi alla Lancia a livello di medicina sportiva e di cura del fisico dei piloti eravamo molto più avanti rispetto alla Ferrari F1, tanto che importo di buon grado metodi e patrimonio conoscitivo acquisito lavorando tanti anni col Gruppo. E cito di nuovo quel prezioso simbolo di esperienza che è il dottore Ben Bartoletti». E veniamo all'approccio con Nigel Mansell. «Nigel arriva la sera dopo del mio insediamento alla Ferrari. Per la cronaca io al tempo facevo ancora parte del consiglio di amministrazione della Juventus, anche se di calcio, sinceramente, non ne ho mai capito molto. Me lo aveva chiesto l'Avvocato Gianni Agnelli, dicendomi che dal punto di vista tecnico non mi dovevo preoccupare perché aveva specialisti di alto livello al lavoro, io dovevo solo preoccuparmi di portare la mia preziosa esperienza di performance coach, per cercare di dare un contributo motivazionale nel portare la squadra a un livello più alto, e io ovviamente avevo detto sì. Questo, in concreto, la prima sera del mio incontro con Mansell, voleva dire una cosa precisa: se voleva stare con me, avrebbe dovuto vedere la partita della Juve in Tv. In poche parole, me lo ritrovo ottimo esperto di calcio e tutto infervorato per il match, tanto che ci passo una bellissima serata, gettando le basi di un rapporto professionale e umano che si rivelerà bello e ricco di momenti intensi e positivi». Due parole di introduzione sulla leggendaria e attesissima Ferrari "Papera". «Certo, è una macchina ricca di intuizioni fantastiche. Ma sulle prime ha un problema mica da poco: l'affidabilità. Perché si rompe spesso, quasi sempre. La verità è che il cambio al volante è una soluzione geniale, ma cambiare marcia senza adeguate protezioni elettroniche rende il cambio drammaticamente vulnerabile e la rottura ogni volta è dietro l'angolo, almeno all'inizio». Infine, il genio che è dietro alla nuova Rossa, Mister John Barnard. «Dici bene, un genio. Sul piano dell'intuitività creativa è un grande tecnico, ma ha due caratteristiche tali che sarò destinato ad avere vibranti discussioni con lui. Punto primo, vuole continuare a lavorare dalla Gran Bretagna e su questo non sono né sarò mai d'accordo. Se sei della Ferrari, operi in sede, oppure niente. Punto secondo, ha una visione delle cose da purista aerodinamico qual è. Faccio un esempio, ma poi ne farò altri: all'inizio la F1-89 dietro alla testa del pilota ha come prese d'aria del motore due orecchiette laterali, anche se i motoristi vorrebbero un airscope sopra la testa del pilota capace di convogliare più aria al motore, con un chiaro guadagno in termini di prestazioni. Barnard, invece, è contrario, perché la presa d'aria grande gli sporca l'aerodinamica». E quindi? «E quindi - Cesare ride - alla fine si fa come dico io. Si monteranno le prese d'aria e ciao orecchiette e pazienza per la pulizia aerodinamica, anche se in vista dell'imminente Gp del Brasile non c'è tempo per cambiare molto e si parte per Rio de Janeiro tra mille incognite per un'avventura che si annuncia difficile ma tutta da scoprire».

ALFA ROMEO

ACTUALFOTO



ACTUALFOTO





GETTY IMAGES



Tutto un altro mondo

Sopra Cesare con Alain Prost al box della Ferrari. Sopra a sinistra eccolo insieme al presidente della federazione internazionale Jean Marie Balestre. In questa foto Cesare con Enzo Ferrari e Ninni Russo alcuni anni prima dell'approdo di Fiorio a Maranello

IN F.1 AVVIO DA LEGGENDA

Scintille fin dall'inizio Rosso



L'INCREDIBILE STORIA IN FERRARI DIVENTA FAVOLA TRASFORMATA IN REALTÀ IN BRASILE 1989, QUANDO MANSELL VINCE, DA SUBITO

La stagione 1989 e soprattutto la permanenza di Cesare Fiorio al timone della Ferrari cominciano con uno scoppio di sogno inimmaginabile nel Gran Premio del Brasile.

La contestatissima, avveniristica e presumibilmente fragilissima 640, F1-89 o "Paperera" che dir si voglia non solo riesce a portare a termine il Gran Premio, ma lo fa vincendo, dando una scossa incredibile al mondo della F.1, divenendo frangiflutti e caposcuola. Da lì in poi tutti a guardare con invidia quella monoposto e a portare il prima possibile il cambio al volante. Ma andiamo con ordine, Cesare. *«Be', semplice. A inizio marzo c'è la chiamata di Romiti che mi incarica di prendermi la responsabilità della Ferrari e il giorno 26 otteniamo la prima vittoria, quindi al debutto della nuova Rossa, in un esordio in gara che ovviamente è anche mio».*

Suppongo ti faccia piacere ricordare quel weekend. *«Altroché, nel bene e nel male solo a ripensarci mi tornano i brividi. Te la faccio breve: la mattina del Gran Premio, nel warm-up, abbiamo rotto tre volte. Parte Mansell e si ferma lungo il tracciato per un guasto. Parte Berger, stessa storia. Approntiamo il muletto per il primo pronto a salirci su, una manciata di giri e ecco un'altra avaria meccanica. Dal punto di vista gestionale, siamo alle soglie della disperazione. Tanto che Barnard mi consiglia di partire con pochi litri di benzina, belli leggeri, fare un po' di show nelle prime posizioni e poi, al termine dell'ultima goccia di carburante, fermarsi a bordo pista. Tanto, secondo logica, dovrebbe essere quello il nostro destino. Stopparsi per una rottura o per panne secca cosa cambia?». E tu non ci stai, vero? «Certo che non ci sto. Non ci sto per niente. A quel tempo i rifornimenti erano stati aboliti da cinque anni, quindi partire con un bicchiere di benzina equivaleva a fermarsi poco dopo senza speranza e anche in modo poco dignitoso. Io, in qualsiasi scenario, positivo o negativo, come minimo volevo vedere la Ferrari battersi con dignità, non certo limitarsi a fare spettacolo per una manciata di giri e basta. Quindi puntai i piedi, mi assunsi le mie responsabilità e chiesi che le F1-89 partissero con la benzina necessaria per terminare il Gran Premio, accettando la sfida della pista e senza nascondersi dietro foglie di fico. Se rompiamo, colpa nostra, se duriamo, vedremo dove arriveremo».* Mansell dura eccome e trionfa. Fortuna? Coraggio? Capolavoro? *«Nigel Mansell vince il Gran Premio del Brasile 1989 a Rio per pieno merito, confermando d'essere il grande pilota che è. Certo, alla fine la Ferrari non ne può più, tagliato il traguardo, diciamo così, è esausta, ma la mia grande scommessa è vinta. E per rispondere alla tua domanda, è giusto dire che esiste una spiegazione specifica molto interessante, confermata dai fatti e dall'esperienza successiva. Come dicevo, il tallone d'Achille della 640 all'inizio è il cambio, non ancora coadiuvato dagli aiuti elettronici. In altre parole, per dare la marcia giusta alla monoposto nell'attimo e nel modo giusto ci voleva un orecchio e una sensibilità di prim'ordine. Ebbene, è ora che si dica forte e a chiare lettere che Nigel*

Cesare fa festa da deb!

Nigel Mansell, su Ferrari 640, va a vincere il Gp del Brasile dando a se stesso e a Cesare Fiorio la vittoria già al debutto in Ferrari. Eccolo davanti a Riccardo Patrese su Williams FW12C nella gara disputata a Rio il 26 marzo 1989



Shell

Beba
Coca-Cola
Coke

MARCAS REG.



Shell

Beba
Coca-Cola
Coke

MARCAS REG.

FIA
FORMULA 1
WORLD
CHAMPIONSHIP

GRAND
DO BRA
RIO DE JA



Sh

Beba
Coca-Cola
Coke

MARCAS REG.



Shell

Beba
Coca-Cola



MARCAS REG.



E PRÊMIO BRASIL ANEIRO

*Colpo di scena
a Rio 1989*

Mansell e Fiorio fanno festa sul podio del Gp del Brasile 1989 insieme a Alain Prost, 2°, e a Mauricio Gugelmin, 3°. Per Nigel e Cesare è trionfo al debutto in Rosso!

Mansell è stato un campione dotato di una sensibilità meccanica e di guida semplicemente sbalorditiva. Non è un caso che in tutta la prima parte della stagione i problemi tecnici e di affidabilità, specie al cambio, li ha avuti molto di più Gerhard Berger che Nigel, proprio per questa ragione. E ciò spiega il motivo per il quale ritengo il trionfo nel Gp del Brasile 1989 un premio al mio coraggio al muretto box nel momento di decidere di crederci, ma anche e soprattutto un capolavoro di guida sopraffina del pilota inglese, attentissimo a preservare fino alla bandiera a scacchi una monoposto ancora acerba e fragile, benché avanti alle altre anche come intuizioni e preveggenza progettuale».

Ovvio, nel frattempo tra te e Barnard la situazione non migliorava. In più, francamente, non si rompeva mica solo il cambio. «Certo che no. All'inizio, infatti, almeno cinque volte abbiamo fatto fuori l'alternatore. E

sai perché? Lavorava troppo soffocato, surriscaldava, aveva bisogno di maggior respiro. Così provo a dirlo a Barnard, ma lui per poco non dà di matto: "Ma stiamo scherzando? - mi fa -. Il nostro alternatore lavora a temperature sostenibilissime. In Giappone gli alternatori prodotti da Nippondenso riescono addirittura a fare di meglio, quindi non se ne parla neanche, di mettere una presa d'aria che sporcherebbe la purezza aerodinamica del progetto". Ah sì? Bene. Fino a prova contraria la responsabilità è mia e io più che della purezza aerodinamica sono interessato a vedere le monoposto Ferrari più spesso possibile al traguardo. Quindi, Barnard contento o meno, si fa come dico io: mettiamo una bella presa d'aria di tipo Naca che dà respiro all'alternatore e da lì in poi risolviamo definitivamente il problema. Altro che Nippondenso, la Magneti Marelli non

”
*Ho imposto
di partire con la
benzina utile a
finire la corsa.
Partire con
pochi litri giusto
per fare lo show
non era da me
e non era
da Ferrari!*

ha mai preso lezioni da nessuno».

A Imola nel Gp di San Marino 1989 c'è il terribile incidente al Tamburello di Berger, che si salva grazie al pronto intervento del personale della Cea, fantastico nel debellare le fiamme sprigionatesi dalla Ferrari in pochi secondi. «*Momenti terribili, drammatici. Che mi mettono di fronte a una scelta diabolica: cosa devo fare, subito dopo, al restart, far partire Mansell, che potrebbe accusare lo stesso problema, oppure prudenzialmente ritirarlo dalla corsa? Una volta preso atto che Gerhard sta bene, chiedo lumi anche a Piero Ferrari, il quale mi dà una risposta che non dimenticherò mai: "Cesare, il responsabile sei tu e tocca a te prendere la decisione". Li ho capito cosa vuol dire essere non solo al comando ma anche prendere atto di trovarsi da soli. Okay. Decido. Faccio partire Nigel che però poco dopo prudenzialmente si ferma, perché quando in ballo c'è la sicurezza non bisogna prenderla mai a cuor leggero. E*

quindi tocca a Barnard rivelarmi che a causare l'incidente di Berger è stato il cedimento del supporto dell'ala anteriore. Morale: a scanso di equivoci avevo fatto bene a fermare Nigel».

Di quell'anno, rimettendola al positivo, va ricordata la giornata del Gp d'Ungheria, quando Nigel Mansell pianta una delle rimonte più belle nella storia della F1, risalendo da tre quarti di gruppo fino a ghermire il comando delle operazioni in una situazione molto al limite. «*Aggiungo io, approfittando stupendamente del doppiaggio della Onyx di Stefan Johansson, che vede Ayrton Senna esitare quell'attimo sufficiente a permettere a Nigel, con uno scarto prodigioso, di balzare in testa e di non abbandonare mai più il comando. Dai, è una gran giornata nella storia della Ferrari, quella. Mansell viaggiava che era un piacere vederlo e la nostra macchina in quel momento stava dimostrando che il cammino di crescita, consolidamento a maturazione era ormai una realtà*». Nel frattempo stai gettando le basi per la Ferrari del futuro, perché segretamente hai già deciso di fare a meno di Berger, puntando al colpo grosso. «*Ormai posso svelare che l'accordo tra me e Alan Prost viene raggiunto già nel weekend del Gp di Germania 1989. Sarà il francese ad abbandonare la McLaren e a sfidare l'ex compagno di squadra Ayrton Senna per il mondiale 1990*».

Il Portogallo ricorre quasi cabalisticamente nella tua intensa storia con la Ferrari. A inizio stagione era stato proprio in Portogallo che Romiti t'aveva cercato per ingaggiarti, tempo qualche mese e a Estoril vivi una delle giornate più fiammeggianti della tua vita. «*Be', hai ragione, cose turche!* (ride, ndr). *Tanto per cominciare, la macchina va che è un amore e siamo in condizioni di poter vincere il Gran Premio, ma sul come è tutta da vedere. A complicare le cose ci si mette Mansell che torna ai box arrivando lungo e, per reinserirsi al posto giusto, infila la retromarcia e torna indietro: cosa vietatissima dal regolamento. Io lo scongiuro di non farlo, ma è troppo tardi, tutto accade in frazioni di secondo... Lui torna subito dopo in pista, ma ormai la frittata è fatta: per lui c'è la bandiera nera e di fatto sarebbe fuori gara. Ma col passare dei giri il problema diventa un altro, perché lui non si ferma. Nigel sostiene di non aver visto la bandiera nera esposta, fatto sta che nel frattempo si mette a lottare con Senna e tentando di sorpassarlo lo tocca e così finiscono fuori entrambi. Apriti cielo! Per la Ferrari non è un problema, perché Berger che era terzo va a vincere il Gran Premio del Portogallo, ma da noi scoppia il finimondo, perché arriva Ron Dennis, team principal della McLaren, che se la prende con me per quanto accaduto in pista e mi mostra addirittura il pugno. A quel punto non ci vedo più: "Come, come? Tu, un cazzotto a me?"... Ecco, io, insomma, gli sfoggio il dito medio e lo sfanculo gloriosamente. Il problema, semmai, è che tutto ciò accade in mondovisione e il clima tra noi non sembra mica da perfetti gentlemen, ma tant'è. Sono passati trent'anni da quel giorno e non c'è mese in cui io non incontri almeno un tifoso che mi prende parte e mi dice: "Vorrei darle la mano per tutto ciò che ha fatto nelle corse, in special modo perché ha mandato a quel paese Ron Dennis davanti a tutti". Capito come?».*

A grandi linee il convulso, difficile e a tratti glorioso 1989 per Cesare Fiorio alla Ferrari finisce così. Diventa tempo di pensare al 1990 che, comunque vada, sarà il momento della verità. Prost sulla Rossa vs Senna con la McLaren e vinca il migliore. Anche se alla fine, al di là dei meriti, prevarrà il più spregiudicato.



Incidente da paura

Imola 1989, Gp di San Marino:
Berger sbatte al Tamburello su
Ferrari per il cedimento dell'ala
anteriore. Tanta paura, qualche
acciaccio e bruciatura, ma alla fine
tutto è superabile in tempo
ragionevole: meno male!

”

*Pochi attimi
dopo il terribile
crash di Berger
a Imola 1989 ho
capito cosa vuol
dire essere soli
al timone
e dover
prendere
una decisione*

Quei giorni incredibili con l'**Avvocato**

«HO CONOSCIUTO E FREQUENTATO GIANNI AGNELLI ANCHE FUORI DELL'AMBIENTE DI LAVORO. SCI E VELA GRANDI PASSIONI»

”

Mi mise al timone del suo yacht di 38 metri con un albero alto 50 ed entrammo nel porto affollatissimo di Montecarlo durante il Gp di Monaco

”

Parlare con Cesare Fiorio dei bei tempi andati è anche tutto un immergersi in atmosfere non solo agonistiche ma financo sospese a metà tra il glamour e l'epica da rotocalco, con la vicinanza amica di personaggi, uno su tutti, del calibro di Gianni Agnelli.

Malgrado lui, in realtà, per parte sua, sia sempre stato uno molto dedicato al lavoro, determinatissimo e doverista, senza troppo tempo a disposizione per sfoghi barocchi o da bagnasciuga. Anche se l'aspetto marinaro, quello sì, l'ha avvinto sempre assai.

Parliamone dunque, chiedendogli di raccontare un episodio che ne sintetizzi tanti... «*In realtà Gianni Agnelli l'ho conosciuto e frequentato anche al di fuori dell'ambiente di lavoro. Prima di tutto nella vela, tanto che mi faceva portare la sua barca. E poi l'Avvocato era uno che amava sciare a Cervinia. E così lui partiva da Corso Marconi in elicottero per venire a farsi due sciare da noi. Al di là di questi aspetti, in collaborazione con lui ho avuto la possibilità di stimolare un'identità rallistica del Gruppo, grazie a studi di mercato in grado di dimostrare che i successi sui campi di gara avevano riflessi concreti sull'incremento delle vendite delle automobili.*

E c'è un momento particolare, nel vostro rapporto, segnato da un evento particolare e memorabile, a oggi non conosciuto? «*Anno 1990, siamo in pieno weekend del Gran Premio di Montecarlo di F.1 e l'Avvocato mi manda a prendere col suo tender, quindi manda gente a prelevarmi per portarmi sulla sua barca a vela. Okay, arrivo in compagnia dei miei piloti di allora, vale a dire Alain Prost e Nigel Mansell e appena a bordo Gianni Agnelli mi lascia di stucco rivolgendomi la domanda più inattesa della mia vita: "Vuoi timonarla?". Cioè, stiamo parlando di fare un'entrata nel porto affollatissimo di Montecarlo con una barca da trentotto metri, con l'albero alto cinquanta, mica roba da ridere, eh. Fatto sta che lui mi fa: "Avanti, avanti, vai tranquillo, ragazzi, il timone adesso lo prende Cesare Fiorio"».*

Quanto eri emozionato e quanto godevi? «*Be', come si dice, bisogna cogliere l'attimo, dare il meglio e nello stesso tempo assaporare l'onore concesso. Fatto sta che entriamo davanti al porto, dove ci sono ormeggiate non meno di mille altre barche e io sono pronto a giudicare*



ACTUALFOTO

finita la mia avventura, tanto che inizio la virata per mettere la prua nel vento, ma lui mi fa: "Vai pure, Cesare, entriamo dentro...". Cioè, capito?! Un altro grande onore, ma ancora una bella sfida! Be', se lui me la lancia, vuol dire che io l'accetto, così mi avvio e faccio per mettere in moto il motore, ma l'Avvocato mi fa segno di no. Okay, il gioco si fa ancora più duro e così la barca dell'Avvocato timonata dal sottoscritto fa ingresso nel porto di Montecarlo semplicemente a vela, infilandosi tra due moli stretti. Infine metto la prua al vento e fermo tutto, nel momento e nel posto giusto».

E l'Avvocato? «Felice e contento, ma con classe, senza neanche darlo troppo a vedere. Un episodio particolare, ma anche a dirla tutta una delle piccole soddisfazioni più belle e grandi della mia vita».



Indimenticabile Gianni Agnelli

Gianni Agnelli e Cesare Fiorio un rapporto molto particolare che ha regalato alle corse e al Gruppo tante soddisfazioni

QUEL DECISIVO 1990

così comincia il 1990 che è uno showdown stile western, dopo il 1989 finito con la toccata di Suzuka che laurea Prost iridato ma transfuga dalla McLaren-Honda alla Ferrari. Le premesse sembrano stupende, perché Prost con Barnard ha già vinto due mondiali ai tempi della McLaren-Tag-Porsche turbo, ma il tecnico inglese, ben presto, prende e se ne va. «E noi ce ne facciamo una ragione» - commenta Cesare. Cosa non andava di John Barnard? «In sintesi, una cosa sola. Lui voleva lavorare restando in Inghilterra. Io volevo continuare ad avvalermi di lui, ma avendolo vicino e operativo a Maranello. Gli ho fatto e ribadito questa proposta, lui non l'ha accettata e alla fine la storia tra il tecnico e la Ferrari è finita qui. Poi, comunque, partito io, è pure ricominciata...».

Ma questa è un'altra storia. Torniamo a quell'incandescente 1990. «Guarda, si potrebbero dire tantissime cose, ma la si può fare anche breve. La Ferrari è molto competitiva, la monoposto funziona alla grande, la squadra regge la scena molto bene e vinciamo sei Gran Premi, dimostrando che possiamo giocarci il titolo mondiale piloti nella gara decisiva di Suzuka, in Giappone».

Be', sintetizzare va bene, ma qualcosa sulla convivenza non proprio facilissima tra Prost e Mansell bisogna pur dirla, no? «Certo e con piacere. Alain Prost era fortissimo. Rispetto a Nigel Mansell non andava più forte e mostrava eguale sensibilità per la meccanica, però, rispetto all'inglese, diciamo così, era molto più preparato e corazzato mentalmente e psicologicamente. Questo Nigel lo soffriva molto. E difatti nel corso della stagione ben presto Prost emerge come il pilota che ha la reale possibilità di riportare il titolo a Maranello che manca dal lontano 1979. Tanto che comincia a vincere in Brasile, alla seconda gara, non solo perché Senna si prende in fase di doppiaggio con Nakajima. No, la nostra Ferrari andava alla grande e da lì in poi è tutto un testa a testa fino a Suzuka, un episodio decisivo che meriterebbe un capitolo a parte».

Be', scriviamolo da ora. «Suzuka 1990, okay. Ma pensa te, Prost non è mai stato un gran partente, ma quella volta lì, guarda la sfiga, parte benissimo, prende la testa della corsa e si va a piazzare all'approccio della prima curva in una posizione di vulnerabilità rispetto alla chiara volontà di Ayrton Senna di speronarlo e di toglierlo dalla corsa e anche di mezzo nella lotta per il mondiale».

Le polemiche, comunque, erano cominciate già dalla posizione che doveva essere presa nella griglia di partenza. «Già. Una gran litigata, per stabilire chi può partire sulla traiettoria più pulita e alla fine riusciamo noi a metterci lì, ma poi paradossalmente diventa uno svantaggio, appunto perché scattare davanti significa diventare facili bersagli. Ma tutto questo lo si può dire col senno di poi. Lì il discorso, in tempo reale, era ben diverso. Io pensavo una cosa molto semplice e ad Alain glielo avevo detto chiaro: il via è tutto, se lo bruci e voltiamo primi alla prima curva, poi tanti saluti e il mondiale, di fatto, diventa già nostro. Se Prost gira al comando alla prima curva, poi possono fare quello che vogliono, ma non ci vedono mai più».

“
Di solito Prost non era un fulmine a partire. Fece il colpaccio in Giappone, la sola volta in cui era meglio avviarsi meno a razzo
”

Tamponata premeditata

Ayrton Senna sta per speronare Alain Prost e toglierlo di gara, facendo suo il mondiale. La vendetta premeditata per lavare l'offesa di Suzuka 1988...

SUTTON-IMAGES.COM





Con **Prost** per battere **Senna**

IL SOGNO DI RIPORTARE
LA FERRARI AL MONDIALE
STA PER DIVENTARE REALTÀ
MA A SUZUKA 1990
TUTTO VA IN PEZZI...

Invece tutto va inserito e letto alla luce della guerra totale in atto tra i due, inaugurata a livello di autoscontro con la toccata di Suzuka 1989 che aveva favorito Prost. Stavolta sta per scattare la legge del contrappasso e Senna non avrà pietà, costi quel che costi.

«Il problema è in cosa aveva in animo di fare Ayrton. Quello non lo poteva intuire nessuno, anche perché una mossa del genere a 240 all'ora vuol comunque dire prendersi dei bei rischi».

E una volta fatto il patatrà, come ti comporti? *«Corro a perdifiato in direzione gara e scongiuro lo starter di bloccare la corsa, prendendo la scusa che ci sono detriti in pista e non sussistono le condizioni minime di sicurezza per continuare. Ma Roland Bruynseraede, al tempo mosiere della F.1, da quell'orecchio non ci sente, tant'è che mi risponde imperturbabile: "Guarda dalla finestra". Mi affaccio e vedo che i commissari di percorso diligentemente hanno già ripulito tutto e il manto*

d'asfalto è pulito che sembra un biliardo. Siamo fregati, non c'è più niente da fare. A quel punto solo una cosa ci poteva salvare, ma non è andata come speravo...».

Spiegati meglio. *«Il via del Gran Premio era stato ripreso dall'elicottero della Fuji Film. Sia le immagini Tv che soprattutto quelle delle mille foto scattate fornivano una prospettiva non adeguata, perché davano l'impressione di un contatto avvenuto in una fase di tentato sorpasso. Invece era stata una speronata bella e buona, quella, e il filmato dall'elicottero poteva dimostrarlo in modo palmare e definitivo, lasciando spazio magari a un giudizio diverso, con altri possibili sviluppi. Ma ho trovato un vero muro davanti a me, perché non sono mai riuscito ad avere quelle immagini dalla Fuji Film, non so se per solidarietà nipponica nei confronti della Honda che motorizzava la McLaren di*

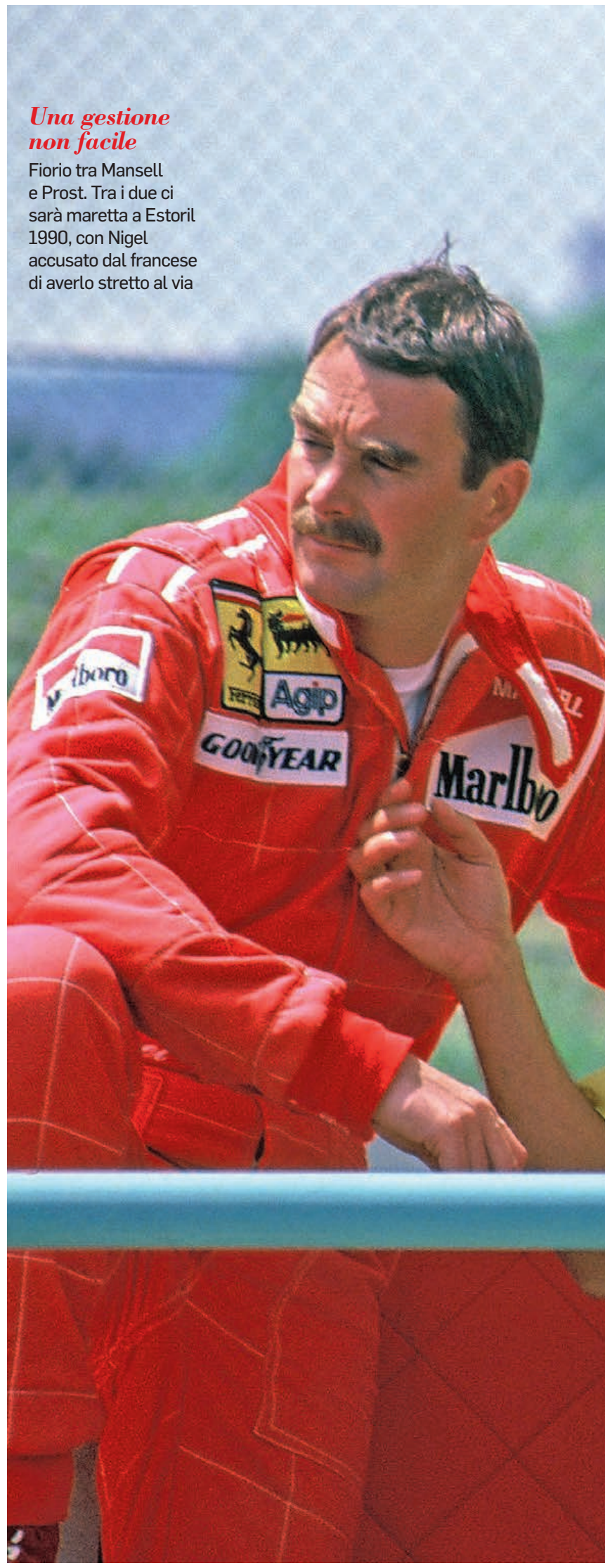
Ayrton o altro. Fatto sta che la chance della Ferrari di vincere quel titolo, l'unica che ho avuto di far vincere il mondiale piloti a Prost, finisce così, alla prima frenata del Gp del Giappone 1990. In altre parole, termina male, molto male. Eppure non me la sono mai presa con Ayrton per questo. Certo, ne ho subito anch'io un danno non indifferente, da quel comportamento, ma l'ho compreso, capito e inquadrato nella logica di guerra totale di dispetto e reazione che al tempo vigeva a ogni possibile occasione, tra lui ed Alain Prost. Quindi, per quanto mi riguarda, niente di personale. It's racing. Dico solo: peccato».

Pensa, Cesare: avessi vinto quel mondiale, saresti diventato eroe nazionale popolare. Raffaella Carrà t'avrebbe invitato a ballare il tango, davanti a milioni di italiani... *«Adesso che mi fai pensare, non sarebbe stato facile. Era dura, quella prova, per me...».*



Una gestione non facile

Fiorio tra Mansell e Prost. Tra i due ci sarà maretta a Estoril 1990, con Nigel accusato dal francese di averlo stretto al via



”
Mansell come guida valeva Prost. Il problema era dal punto di vista della consistenza psicologica, che vedeva prevalere Alain
”



SOGNO INFRANTO

Il triangolo mancato Senna-Fiorio-Ferrari in F.1 è una delle più grandi occasioni perse nella storia dell'automobilismo da corsa. Tornarci sopra con la memoria è un'esperienza al contempo affascinante e dolorosa, per tutti quelli che si struggono a pensare cosa avrebbe potuto essere e mai fu.

Consola solo riconoscere che avere Cesare a disposizione per un chiarimento sincero e definitivo è pur sempre un'occasione ghiotta e da non perdere.

Cesare, quando hai cominciato a desiderare Ayrton in Ferrari, anzi, nella tua Ferrari? *«Da subito, appena arrivato a Maranello. Lo consideravo non solo il migliore ma ovviamente anche il pilota con più carriera davanti ed era esattamente ciò che ci avrebbe fatto bene, anzi, il massimo. Lo avrei preso immediatamente, ma lui aveva un contratto che lo bloccava ancora per un anno alla McLaren, quindi in pieno 1989 dovevo fare una scelta in vista del 1990 e mi accordai con l'unico driver davvero al top libero in quel momento ossia Alain Prost. Ma, ovvio, non era una soluzione definitiva, io volevo proprio Ayrton e nel 1990 torno alla carica in chiave 1991».*

Quando comincia tutto? *«Si inizia nel weekend del Gran Premio del Brasile 1990. Io come hotel dormo al Transamerica di San Paolo e uso il fotografo di Autosprint Angelo Orsi quale tramite tra noi due, tra me e Ayrton, dico, per non dare nell'occhio e non far sapere nulla a nessuno e tantomeno ad Alain Prost, sennò si scatena il finimondo. Morale, ci vediamo a casa della famiglia di Senna, a San Paolo, il lunedì 26 marzo, ossia il giorno successivo della nostra vittoria con Prost. A dirle ora sembrano cose fantascientifiche, invece succede tutto in modo molto naturale, tanto che in pochissimo tempo mettiamo a punto un'idea di pre-accordo, con l'idea di rivederci più avanti, una volta cominciata la stagione europea, per mettere a punto l'accordo. Che poi riguarda due anni di contratto, 1991 e 1992, per circa dieci miliardi di lire a stagione e senza incentivi per le vittorie di tappa o che. Per la cronaca, il consiglio di amministrazione mi aveva dato libertà di trattare per una cifra anche superiore, ma io sto ampiamente sotto quel limite. Ormai è tutto fatto, ma c'è un ma».*

La percezione è che il trionfo di Alain Prost nel Gp di Francia 1990, che lo rilancia nella lotta per il mondiale, quindi contro di Senna, arrivi,

”

Con Senna era tutto fatto: due anni di contratto a 10 miliardi di lire a stagione. Per la trattativa usai il vostro Angelo Orsi come tramite

”





Ayrton

il grande
rimpianto

«PRIMA DEL GP DI FRANCIA 1990
ERA GIÀ TUTTO PRONTO. BASTAVA
METTERE QUALCHE FOGLIO IN UN FAX
E SCAMBIARSELO», INVECE...

paradossalmente, a scombinare tutto. «Poco prima c'eravamo incontrati di nuovo con Ayrton, mettendo a punto una bozza, un pre-contratto molto avanzato, solo da mandare via fax, per conferma definitiva, ossia da far firmare e controfirmare, a partire dal giorno dopo del Gp di Francia stesso. Ma improvvisamente il meccanismo si inceppa e tutto, di fatto termina lì, compreso il bel sogno di portare Senna alla Ferrari».

In pratica cosa succede? «Succede che comincio a subire angherie dal mio presidente Fusaro, il quale non solo difende la posizione di Prost ma di fatto lo rende partecipe che per il futuro sto cercando un'alternativa a lui proprio nel suo avversario più pericoloso. E non finisce qui, perché un bel momento lo stesso Fusaro porta Prost addirittura da Cesare Romiti, al quale viene fatto presente che sto trattando con Senna a stagione in corso e col mondiale in ballo».

È troppo. La trattativa tra te, Ayrton e la Rossa finisce così. E sarà, purtroppo, visto il destino, per sempre. «So solo che cerco in ogni modo di mantenerla viva, ma Ayrton, quando la mia stessa posizione diventa non più sostenibile, ossia l'anno dopo, me lo dice chiaro: "Sappi Cesare che se non ci sei tu, io non vengo alla Ferrari". Quindi fine del bel sogno. Ho mantenuto in cassaforte il documento dell'impegno di Ayrton a venire con noi e l'ho riesumato pochi anni fa quando ho scritto con Roberto Boccafogli il libro per Giorgio Nada Editore, perché è giusto che la gente sappia la verità e il perché di questo mancato accordo che avrebbe suscitato tanto entusiasmo e che, soprattutto, avrebbe sancito l'incontro tra un grandissimo campione e la casa più amata, possibilmente con grande beneficio di tutte le parti coinvolte, tifosi compresi».

Cesare, qual era il problema di Fusaro con te. «Fusaro sedeva sulla poltrona un tempo occupata da Enzo Ferrari. Il problema è che si sentiva Enzo Ferrari, invece era Fusaro».

Tra di voi non c'erano buoni rapporti, feeling zero, eppure quella era una Ferrari che aveva molti problemi in meno rispetto a prima e con tante soluzioni già pronte per migliorare ancora. Quindi non c'è un movente concreto, percepibile e immediato in questo vostro scontro, nel quale a cedere è colui che si ritrova nella posizione sottostante a quella del presidente. «Guarda, io penso che a volte per una situazione complessa possa esistere una spiegazione anche semplice. Nel senso che Fusaro evidentemente mal digeriva che la mia visibilità fosse in quel momento decisamente maggiore rispetto alla sua, ma questo era dovuto al fatto che io secondo logica tutte le domeniche di Gran Premio dovevo trovarmi sui campi di gara. Quindi penso che alla lunga tutto questo lo abbia portato a sentirsi non sufficientemente nel giusto rilievo e da qui a dare vita e ad alimentare il contrasto che è poi finito con la mia uscita definitiva dalla Ferrari». Peccato anche per Ayrton. «Pensa, alla vigilia del Gp di Francia 1990 in pratica era tutto pronto. Bastava mettere qualche foglio in un fax per scambiarselo. C'era solo da definire la questione del cappellino, perché Ayrton insisteva sul fatto che voleva in evidenza la scritta "Nacional" ma erano dettagli che mai e poi mai avrebbero potuto inceppare l'esito della trattativa. Ma evidentemente era destino che questa cosa restasse impressa a livello di volontà programmatiche sono nel prezioso documento che tuttora conservo... Cosa dire, io ci ho provato e ho fatto del mio meglio, poi le cose sono andate come sono andate».



”
Fusaro sedeva
sulla poltrona
un tempo
occupata da
Enzo Ferrari.
Il problema è
che si sentiva
Enzo Ferrari
e invece era
Fusaro
”



PHOTO4





L RICA

Così vicini Così lontani

Gp di Francia 1990. È il momento in cui Senna è vicinissimo a siglare un contratto di due anni con la Ferrari. In gara Alain Prost con la Rossa conquisterà la vittoria davanti a Capelli e ad Ayrton. Da quel momento le strade tra Maranello e il brasiliano prenderanno percorsi diversi



Così detti l'addio a **Maranello**

SUBITO DOPO IL GP DI MONACO DEL 1991,
ALL'APICE DI UN'ACCESA DISCUSSIONE
CON FUSARO, SALUTO TUTTI E ME NE VADO



Qui finisce l'avventura

La foto che vedete a destra è stata scattata alla fine di marzo del 1991 al Gp del Brasile: la Ferrari chiude al 4° posto con Alain Prost e al 6° con Jean Alesi. L'avventura di Cesare alla guida del Cavallino si concluderà anzitempo neanche due mesi dopo. In alto la cover di Autosprint che annuncia l'addio di Cesare alla Ferrari

a stagione 1991 in F.1 per la Ferrari e Cesare Fiorio comincia male già dalla fine del 1990, visto il mancato contratto col pilota Alessandro Nannini. «Posso dire che mi è spiaciuto, perché è mancato davvero pochissimo per raggiungere l'accordo. Noi proponevamo un anno più opzione, lui ne voleva assolutamente due, così per quello non c'è stato il reciproco consenso».

E la cosa è finita in modo drammatico perché poi il 12 ottobre 1990 Alessandro ha subito il terribile incidente in elicottero con la conseguente menomazione al braccio che ha sancito la fine della sua carriera in F.1 «Purtroppo sì, è stato un susseguirsi di eventi molto sfortunato, poteva succedere una bella cosa e invece tutto è andato a finire nel modo peggiore».

Così cominciate la stagione col capitano Alain Prost, fresco vicecampione del mondo in cerca di riscatto, e il neo-acquisto, il francese Jean Alesi sulle Ferrari 642, ma si capisce fin da subito che la macchina non è competitiva come quella della stagione precedente e qualcosa di grosso si sta inceppando nel delicato, prezioso e complesso meccanismo che regola gli equilibri del Cavallino Rampante. «La verità è che i rapporti tra me e il presidente Fusaro si erano ormai deteriorati e poi, certo, quel che accade in pista non contribuisce a rasserenare la situazione».

Ci sono due cose che gridano vendetta, in quell'annata, con ancora te presente. E la colpa non è affatto tua. La prima è l'uscita di pista di Prost nel giro di ricognizione del Gp di San Marino. La seconda è la sua inutile fermata ai box nel finale del Gp di Monaco, a seguito della quale perde la possibilità di aggiudicarsi la piazza d'onore per motivi mai chiariti. Cosa dici? «Dico che le cose stanno proprio così. Certo, lui sul bagnato non è mai stato forte, ma a Imola 1991 succede una cosa che non doveva accadere. Già in pista non andavamo come sperato, in azienda avevo problemi e contrasti gravi, ci si mette pure quest'uscita di scena inquietante, addirittura a pochi secondi dal via, a darmi un'altra botta mica da ridere... Insomma Alain è fuori dalla gara ancor prima della partenza e viene da me e mi dice "Scusa, Cesare, scusa... io... io..." eh, non esiste, ormai è successo, punto e basta. Poi si va a Mona-

”

La verità è che i rapporti tra me e il presidente Fusaro si erano ormai deteriorati e poi quello che accadde a Imola e Monaco non contribuì di certo a rasserenare la situazione

”



”

Jean Alesi ha pagato di persona la scarsa forma tecnica della Ferrari nelle stagioni in cui lui ha corso per il Cavallino Rampante

”

9 vittorie su 36 Gp disputati da diesse Ferrari

Dal 1989 al maggio del 1991, Cesare Fiorio è stato direttore sportivo della Ferrari: con lui a Maranello la Rossa ha conquistato 9 vittorie (3 nel 1989 e 6 nel 1990) e 25 podii su 36 Gp disputati. A destra Prost finito out nel giro di ricognizione al Gp di Imola del 1991

co, e lui si ferma ai box appunto nel finale e butta a mare un secondo posto che avrebbe potuto evidenziare che la macchina non era poi così male...». Non avrai altre possibilità per dimostrare il tuo valore in Ferrari, perché poco dopo te ne vai. «Sono a Maranello, mi chiama Fusaro nell'ufficio di Presidenza e abbiamo una discussione accesa, al termine della quale prendo e vado via dalla Ferrari. Lui a quel punto sembrava contento. Finalmente avrà pensato di poter avere più visibilità, ciò che forse gli mancava, ma non è poi andata così, perché è restato vittima delle stesse logiche aziendali che aveva innescato, visto che poi ad andare via è toccato sia a lui che a Prost».

Detto tutto ciò, è giusto aggiungere qualcosa anche dell'altro pilota titolare della Ferrari in quella sfortunatissima stagione, ossia Jean Alesi, no? «Giusto, lo merita. Anche perché come pilota Jean aveva tutto quello che c'era da avere. Non gli mancava nulla per vincere tanto di più, invece la sorte ha voluto che portasse al successo la Rossa solo in occasione del Gp del Canada 1995.

Una cosa che complessivamente la giudico molto ingiusta. La verità è che Jean Alesi ha pagato di persona la scarsa forma tecnica della Ferrari stessa nelle stagioni in cui lui ha corso per il Cavallino Rampante, peraltro dando tutto se stesso e dimostrandosi un pilota validissimo

ACTUALFOTO





quanto generoso fino in fondo». Hai ancora rimpianti, circa la tua improvvisa uscita di scena alla Ferrari? «Ne ho uno e riguarda l'aspetto tecnico. Prima di andarmene grazie all'apporto dei tecnici Baldisserrri e Cavani avevamo portato avanti tantissimo lo sviluppo delle sospensioni attive e posso dire che in quel momento da quel punto di vista eravamo avanti su tutti. Sarebbe stata una grande arma a nostro favore, tanto che eravamo in grado addirittura di debuttare con le attive a Montecarlo, ma avevo due entità contro una mossa così coraggiosa. Anzitutto non era d'accordo Prost, perché Alain non aveva alcuna intenzione di ripartire da zero, e poi non avevo l'appoggio della squadra nel suo complesso. Io stesso ho desistito perché la delibera del sistema non era ancora al 100% e in un tracciato come quello di Montecarlo tanto valeva avere il buon senso di rimandare. Fatto sta che con me la Rossa dal punto di vista delle attive era anni luce avanti ai rivali, bastava solo continuare a crederci. Eppure ecco, dopo il mio addio alla Rossa il programma fu stoppato. Più tardi il Cavallino è tornato a lavorare con le attive, quando è stato ripreso John Barnard, ma ormai la Williams era troppo avanti per essere impensierita...».

Ti sei mai chiesto che logica abbia mai avuto la tua uscita dalla Ferrari, quando l'impressione era e resta a tutt'oggi che tra te e il Cavallino Rampante il bello doveva ancora venire?

«La sola spiegazione che trovo è che a volte grandi contrasti tra persone nascono da piccole cose, in pratica da robe che, viste e riviste tanti anni dopo, sembrano stupidaggini...».

ALFA ROMEO

”

Avevamo portato avanti tantissimo lo sviluppo delle sospensioni attive: sarebbe stata una grande arma a nostro favore e invece...

”



LAT

Il capitolo francese

NELLA SECONDA METÀ DEGLI ANNI 90 CESARE TORNA IN F.1 E CON LIGIER E PROST COSTRUISCE ALTRE DUE BELLE STORIE

Dopo la fine del rapporto con la Ferrari, la Formula Uno poteva sembrare un capitolo chiuso per Cesare Fiorio. E invece no. A metà 1995 viene clamorosamente richiamato in servizio nel Circus iridato da Flavio Briatore, divenuto proprietario della Ligier e bisognoso d'averne uno skipper di comprovata esperienza.

Ricordo un infuocato pomeriggio d'estate ad Autosprint, in occasione del Gp di Germania col direttore Carlo Cavicchi che mettendosi davanti alla Tv dice chiaro prima che la gara parta: «*Dimenticate completamente la Ligier moscia che avete visto fino ad ora. Adesso al timone della squadra c'è Cesare Fiorio e, vedrete, lui il miracolo lo fa sempre. Qualcosa di straordinario sta per succedere*». Dai, racconta tu il resto... «*Pronti-via e le Ligier che fin lì hanno fluttuato nella parte bassa della classifica, approfittando anche di una mega-collisione nella parte alta della classifica, mettono a segno una gara da manuale, con Olivier Panis che giunge secondo e Eric Bernard terzo. Da lì in poi non mancano altri piazzamenti interessanti tanto che la squadra si piazza sesta assoluta nel mondiale*». Ma la Ligier non si rivela una plancia stabilissima, per te. Perché? «*Perché a un certo punto mi chiama Briatore e mi dice che ha praticamente venduto la squadra a Tom Walkinshaw. Ora io conosco Walkinshaw e so che è uno che il team lo vuole gestire e che intende prendere in prima persona tutte le decisioni necessarie per cui capisco che per me l'avventura finisce lì e preferisco fare un passo indietro, tornandomene a casa pagato, ma poi Flavio ricompra la Ligier e rieccomi sulla scena col team francese*». Gira, gira arriva il gran giorno di Montecarlo 1996, forse la gara più pazza e sorprendente della F.1 moderna. «*Posso solo dire che al muretto Ligier quando il pilota Olivier Panis vince il Gran Premio tra lo stupore generale, io c'ero*». E anche lì hai un guizzo, un colpo di classe che aiuta decisamente a sterezare la situazione verso un risultato assolutamente clamoroso e inimmaginabile. «*Posso solo dirti che avevano l'idea di fermare Panis per un rifornimento veloce, uno splash and go, ma io gliel'ho gridato bello chiaro: "Lasciatelo pure fuori, perché se fa benzina bene che va arriva 4° o 5°, ma se resta in pista per come è messo si prende un rischio, ma se tutto va bene può anche vincere". E Olivier Panis su Ligier il Gp di Montecarlo*



SUTTON-IMAGES.COM

L'incredibile vittoria di Panis al Gp Monaco

A metà del 1995, Cesare Fiorio, torna in F.1 con la Ligier appena rilevata da Flavio Briatore. E nel 1996 arriva anche un'incredibile vittoria al Gp di Montecarlo con Olivier Panis





*La frattura
saldata*

Dopo la difficile
conclusione del loro
rapporto alla Ferrari,
le strade di Cesare
Fiorio e Alain Prost
tornano a incrociarsi,
quando sembrava
impossibile...



1996 alla fine l'ha vinto, terminando il carburante subito dopo aver tagliato il traguardo... Dai, ho fatto bene a imporre quell'idea: tanto, se vieni dentro e perdi tempo per imbarcare benzina, arrivi a prendere una manciata di punti, ma che senso ha... Meglio puntare al bersaglio grosso e giocare il tutto per tutto! Posso solo dire che ci è andata bene, benissimo, come meglio non poteva finire, ma è stata soprattutto la scelta giusta, a premiarci». Quindi da lì in poi è iniziato il lento ma costante processo di presa delle redini del team da parte di Alain Prost, pilota col quale a metà 1991 non è che ti fossi lasciato d'amore e d'accordo, tanto che si pensava che il suo arrivo sarebbe coinciso col tuo siluramento. E invece no, un altro colpo di scena. Alain Prost e Cesare Fiorio si parlano, si spiegano, si capiscono e decidono di tornare a collaborare stavolta nell'inedita combinazione del francese in veste di team boss e dell'italiano nel ruolo di capitano al muretto. «Prost è arrivato, c'è stata una gran chiarificazione nella quale abbiamo messo a posto diverse cose che riguardavano non solo il passato ma anche il presente e il futuro e così entrambi abbiamo preso atto che c'erano le basi per lavorare insieme. Sono rimasto con lui così anche nel 1997 e nel 1998». E il feeling è tornato o sono riemerse le antiche diversità tra voi? «Do una risposta articolata. Al muretto Alain la pensava come me, però dal punto di vista manageriale più ampio non s'è rivelato altrettanto abile». Spiegati, fai capire meglio, perché messa giù così non è una realtà del tutto individuabile, no? «Be, senti, non doveva spostare la squadra dalla sede precedente di Magny-Cours a quella nuova presso Parigi. Quello è stato un errore, un pensare troppo in grande che non ha portato certo bene alla squadra. La metà delle maestranze l'abbiamo perduta, ma lui, malgrado questo in fase di trasferimento ha ampliato l'organico della squadra da cento a duecento quaranta unità, con i nuovi arrivati che comandavano sui vecchi. Su, non poteva funzionare e molto semplicemente la cosa non ha mai più funzionato».

In tutta questa situazione che non va verso il meglio - il fallimento del team sarà sancito alla fine della stagione 2001 -, tu hai comunque l'immensa soddisfazione d'aver regalato un momento di gloria alla squadra, subito dopo l'ingaggio del giovane Jarno Trulli, a 1997 inoltrato, al posto dell'infortunato titolare Olivier Panis, out dal Gp del Canada. «Jarno l'ho fortemente voluto. E pensa che i francesi mi hanno praticamente imposto un test di selezione, nel quale il ragazzo abruzzese ha dato tre piste a tutti i concorrenti al posto, tra i quali il transalpino Emmanuel Collard. Giustamente, alla fine, il posto è stato suo. E poteva tranquillamente aggiudicarsi la vittoria nel Gp d'Austria se non gli fosse esploso il motore Mugen. Pensa che Jarno ha rotto il propulsore al 58esimo giro, esattamente in simultanea con l'esplosione dell'unità del suo compagno di squadra, il giapponese Shinji Nakano». Consideravi un buon pilota il nipponico, ingaggiato ovviamente grazie ai buoni uffici della Mugen? «La prossima domanda qual è?». Be' quasi un quinquennio nel team blu, tra fase Ligier e evoluzione in Prost. Tutto sommato la tua avventura è stata positiva... «Assolutamente sì. Una gara iridata vinta e un'altra quasi nostra, più tanti piazzamenti di tappa e buoni posizionamenti nel mondiale, due volte sesto con la Ligier e una volta, sempre sesto, con la Prost nel suo anno migliore, il primo con la nuova denominazione, ossia il 1997. In base alle possibilità che si avevano è stato ottenuto il massimo, direi. Poi è venuto tempo per me di percorrere altre strade, tornando in un team italiano».



LA STORIA CONTINUA

Con la Minardi ritorno in **Italia**

CHIUSA L'AVVENTURA FRANCESE
CESARE PROSEGUE NEL CIRCUS CON IL TEAM
GESTITO DA GABRIELE RUMI



”

*Dalla fine
del 1998 alla
metà del 2000,
Cesare Fiorio
prosegue
la sua
avventura
in F.1 in terra
di Romagna*

”

***La Minardi di
Badoer e Gené***

Luca Badoer, Marc
Gené e Cesare
Fiorio: signore e
signori ecco la
Minardi F.1 1999



LAT

”

Nel 1996 ho avuto una breve esperienza alla Forti Corse, ma senza adeguati finanziamenti tutto si concluse molto presto

”

Per Cesare Fiorio la fine del millennio - compiuti i sessanta, peraltro portati come fossero niente - significa essenzialmente il ritorno in Italia, andando ad approdare alla Minardi, nel periodo in cui ha le redini della squadra Gabriele Rumi.

In realtà con un team tricolore Cesare si era rimesso all'opera già nel 1996 con la Forti Corse, ma il tutto era finito ben presto, viste anche le oggettive difficoltà economiche della squadra destinata ben presto a sparire. «Guido Forti aveva un ottimo team di F.3000, per certi versi si era fatto un gran nome, un po' come oggi la Prema in formula cadetta, ma in F.1 ben presto arrivarono le prime difficoltà e con esse, senza adeguati finanziamenti, tutto finì ben presto. Però posso dire che la seconda vettura realizzata dalla Forti Corse in chiave 1996 era valida e interessante, anche se di fatto non ha avuto soldi e tempo necessario per poter mostrare tutto il suo potenziale».

E andiamo al rapporto con la Minardi. Fiorio arriva a fine 1998 e rimane fino alla metà del 2000. «Per me è stata una bella cosa poter tornare a lavorare con una squadra italiana. In ogni caso mi sono lasciato bene con i ragazzi della Prost, che alla fine del nostro rapporto mi hanno fatto una gran festa, a dimostrazione del fatto che gli anni trascorsi insieme non erano passati invano».

Come sono andate le cose con Gabriele Rumi? «Rumi va ricordato come un bravo imprenditore e come un purissimo appassionato di corse. Detto questo, collaborare con lui non sempre si è rivelato facilissimo, vista anche la situazione, ma posso dire che è stato fatto tutto il possibile per ottenere il meglio, visto ciò che era realisticamente disponibile».


Dolce, terribile Nurburgring

Sopra, ecco in azione Marc Gené al Gp d'Europa del 1999 che va in scena al Nurburgring: lo spagnolo chiuderà al 6° posto, mentre il suo compagno di squadra Luca Badoer a lungo 4° e con possibilità anche di salire sul podio sarà tradito dal cambio. In alto a destra Cesare in compagnia di Stefano Domenicali



ACTUALFOTO

Forse il vostro vero giorno di gloria è stato il Gp d'Europa 1999 disputato sul tracciato del Nurburgring - in versione ovviamente moderna -, con Luca Badoer che nel convulso finale poteva aspirare a un clamoroso piazzamento... *«Posso avere la bella possibilità di poter dire che in ciascuna delle mie militanze dirigenziali ho avuto come minimo una giornata memorabile e importante da ricordare, anche quando avevamo tutto contro. Ebbene nel 1999 con le due Minardi-Ford ci si presenta a fine stagione questa grande possibilità nel Gp d'Europa in una domenica rocambolesca, contrassegnata da molti ritiri e da scrosci di pioggia».*

E pensare che tutto era cominciato nel peggiore dei modi con la Minardi del tuo Marc Gené a motore spento in attesa del primo via... *«L'inizio non è entusiasmante, ma gli sviluppi lo sono, perché nel finale ci troviamo con Luca Badoer solidamente quarto e a un passo dal podio che potrebbe tranquillamente conquistare con un pizzico di fortuna in più, quando il cambio purtroppo lo abbandona. E la sua disperazione al momento del ritiro è anche la nostra perché un piazzamento del genere ci avrebbe cambiato la stagione. Ci dobbiamo quindi accontentare con un sesto posto comunque onorevole dell'altra Minardi condotta proprio da Marc Gené. Un bel segnale di vitalità, perché era dal 1995 che una delle monoposto della casa non faceva segnare punti per il mondiale di F1».* Poi le cose proseguono come possono fino a metà 2000, con Gabriele Rumi purtroppo segnato da una grave malattia. *«Sì e hai detto tutto. Con il patron malato la situazione ovviamente era peggiorata di conseguenza. Lasciai la squadra mentre erano state intavolate trattative per la sua cessione e l'apertura di una fase successiva che non mi avrebbe visto più coinvolto».* 

”
Nelle mie militanze dirigenziali ho avuto come minimo una giornata memorabile. Con la Minardi è successo al Gp d'Europa '99

”

La sfortuna di chiamarsi **Fiorio**

CESARE SOTTOLINEA: «SE MIO FIGLIO ALEX AVESSE AVUTO UN ALTRO COGNOME POTEVA TOGLIERSI SODDISFAZIONI BEN PIÙ GRANDI»

Solo a pensare che la famiglia Fiorio è propagazione ramificata e complessa, viene spontaneo restare con Cesare ma provare ad andare anche oltre. Parlando del Fiorio più veloce che c'è, ossia Alex, glorioso campione del mondo di Gruppo N nel 1987 con la Lancia Delta HF 4WD griffata Jolly Club. Nel biennio del dominio Lancia nel Campionato del mondo rally (1988-1989), con Cesare in plancia di comando, Alessandro è secondo pilota tricolore di bandiera, dopo Miki Biasion, anche, appunto, se sotto le insegne del Jolly Club. Alex in tutto nel Wrc va a podio in 9 occasioni (6 secondi posti e 3 terzi posti) e resta nella storia anche quale stupendo vicecampione del mondo assoluto nel 1989, davanti a Juha Kankkunen. La sua ultima stagione iridata è il 2002, su Mitsubishi della Ralliart, diviso tra Lancer e Carisma. Il suo è un presente ancora rallistico, da tester ufficiale Abarth e sviluppatore soprafino della Fiat 124, peraltro non esente da ritorni di fiamma, come al recente rally del Salento.

Okay, bello parlarne, allora. *«Cercherò di essere più asettico e imparziale possibile, anche se parlare da padre non lo rende facile. Allora, comincio su Alex dicendo che per ventitré anni sono stato presidente dello sci club di Cervinia e per tanto tempo ho portato i ragazzi del sodalizio alle gare. Alex in questo ambito è stato Campione Italiano Juniores di discesa libera e andava forte davvero, tanto che era in procinto di entrare a far parte della Nazionale, quando un brutto infortunio al polpaccio e alla caviglia lo ha costretto a fermarsi. Le conseguenze poi si sono rivelate gravi, tanto che non è riuscito a tornare nella forma giusta e sfortunatamente è stato costretto a smettere, terminando questa avventura che avrebbe meritato più chances. Quindi, da lì in poi è passato alle macchine, pur restando sulla neve...»*. Se uno ha il controllo, se lo può permettere... *«Sì, in pratica ha iniziato a correre in auto nelle gare invernali sul ghiaccio a Livigno o sul Sestriere, mostrando subito di saperci fare. E così da lì nasce l'idea di mettersi alla prova partecipando al trofeo monomarca per Fiat Uno»*. Un bel pensiero, per te, vero? *«Guarda, io accetto da subito questa sua voglia di mettersi alla prova, ma glielo dico chiaro: "Senti Alex, fallo pure questo tentativo, ma sappi che ci saranno non meno di settanta*

Alex, iridato di Gr.N nel 1987

Alex e Cesare Fiorio durante un'assistenza al Rally di Sanremo. Campione del mondo di Gruppo N nel 1987, Vice-campione del mondo nel 1989, "Fiorino" per ben sei volte ha chiuso al 2° posto una gara valida per il Mondiale Rally



”

Mio figlio Alex avrei potuto e dovuto metterlo nella squadra ufficiale Lancia e dargli una macchina perché sul piano della meritocrazia sarebbe stato giustissimo e sacrosanto farlo, ma a fermarmi è stata la morale e la deontologia professionale

”

iscritti, quindi se riesci a stare nei primi quindici, bene, sennò lascia stare, che non è il caso”».

Be', oddio, le cose non vanno poi esattamente così... «Eh, anzi, Alessandro sale in macchina e in pratica vince dieci gare su undici, perché in una si ribalta, ma comunque lotta fino in fondo nel campionato e la sua carriera comincia a decollare e nel modo migliore. E non ti nego che da lì in poi ci ho creduto pure io, anche se per correttezza personale e precisi dettami comportamentali non ho mai fatto sì che il mio ruolo potesse influenzarmi nel dargli aiuti o addirittura un ingaggio. Ai miei tempi queste cose non erano non solo possibili, ma neppure immaginabili o auspicabili. Quindi il resto dell'avventura sportiva Alex se l'è sudata e guadagnata correndo nelle file del Jolly Club, sotto l'ala di Angiolini, che gli ha dato la Lancia Gruppo N e da lì in poi ha iniziato a dimostrare le sue capacità, fino a diventare campione del mondo Gruppo N, nel 1987».

C'è un episodio che ti piace sottolineare della sua ulteriore crescita agonistica? «Sanremo 1989, quando io sono passato alla Ferrari. Ecco, lì per una volta ho avuto tempo e modo di gustarmelo in azione, nella seconda tappa di quella edizione, che si correva sulla terra, in Toscana. E gli ho pure dato un consiglio sulla scelta di gomme da operare, suggerendogli le morbide, ma fu poi superato da Miki Biasion, al quale è comunque arrivato molto vicino dando vita a un bellissimo finale di gara. E va anche sottolineato che Alex aveva la otto valvole del Jolly mentre Miki disponeva ovviamente della sedici valvole ufficiale, cosa che sposta non poco ai fini delle prestazioni, ovvio».

Poi, francamente, non si può non riconoscere che ci si è messa la malasorte. «Sì, la carriera di Alex ha affrontato un giorno molto brutto e triste, quando ha avuto un grave incidente al rally di Montecarlo in un luogo vietato agli spettatori, incidente che purtroppo coinvolse il pilota Thorpe, con conseguenze fatali».

Tanta sfortuna e poi l'ingaggio della Ford, casa avversaria alla Lancia. E per la prima volta si vede un Fiorio che sfida il Gruppo... «Sì, saperlo nelle file dei miei avversari diretti mi faceva un certo effetto, ma nello stesso tempo pensare che i rivali l'avevano scelto mi dava orgoglio. Nello stesso tempo dopo quel crash di Montecarlo Alex, ogni volta che vedeva spettatori tendeva comprensibilmente ad alleggerire il gas. Ed è stato così che il suo momento migliore era già passato e non certo per colpa sua».

Stilando una sorta di bilancio, cosa potresti dire, in sintesi, di Alex Fiorio pilota? «Dico che è andato bene e avrebbe addirittura potuto fare di meglio, perché molto dotato. E con vicissitudini diverse nella carriera avrebbe potuto ottenere - e aggiungo avrebbe meritato -, molto di più. Ti dico di più: avrei potuto e dovuto metterlo nella squadra ufficiale Lancia e dargli una macchina, perché sul piano della meritocrazia sarebbe stato giustissimo e sacrosanto farlo. Ma a fermarmi, per così dire, è stata la morale, la deontologia professionale. Non volevo assolutamente che neppure una persona al mondo avesse potuto pensare che quello era un favoritismo verso mio figlio e così non l'ho fatto. Magari togliendogli una soddisfazione che, se si fosse chiamato in un altro modo, se solo avesse avuto un altro cognome, poteva tranquillamente prendersi. Per questo il capitolo cui stiamo dando vita chiacchierando potrebbe tranquillamente intitolarsi, nel caso del bravo Alex, "la sfortuna di chiamarsi Fiorio"».

Dalla Panda alla Delta

In alto ecco Alex in azione nel Trofeo Panda Ice Trophy al Sestriere nel 1985: è alla sua prima gara ufficiale e vince subito la sua classe, con la vettura preparata da University Motors. A destra, è in azione al Rally di Sanremo 1989 quando giunse 2° assoluto con una Delta 8 valvole del Jolly Club con una manciata di secondi di distacco da Miki Biasion che proprio in quella gara si laureò per la seconda volta in carriera campione del mondo





Piloti che gente

DA HENRI TOIVONEN A WALTER ROHRL.
DA ATTILIO BETTEGA, A MARKKU ALEN. DA
SANDRO MUNARI A MIKI BIASION. PARLA CESARE

”

Il più grande campione che io ho gestito nei rally è stato Henri Toivonen. Per me far correre lui dava un senso di piacevole continuità a una storia grande e antica che mi aveva visto schierare suo padre Pauli

”

Gare, campioni & macchine. Cesare Fiorio ha frequentato uomini, terre e metalli di qualità e purezze sopraffine, accumulando al di là degli allori un'esperienza meravigliosa e scintillante.

Un prezioso baule dei ricordi che solo all'idea d'aprirlo alla voce umanità avvince e commuove. E allora facciamo, andando a scartabellare nella zona nobile dei rally iridati, con la certezza che contenuto e luminosità renderanno l'esperienza memorabile. «Accetto e ti dico subito, rispondendo d'istinto, che il più grande campione che io ho gestito è stato Henri Toivonen. La verità? È stato il solo e l'unico che sapeva sfruttare appieno, al di là del bene e del male, le mostruose Gruppo B capaci di fare da zero a cento chilometri orari in 2"8 e di sprigionare non meno di 600 cavalli su strada. Sai, per me far correre lui dava un senso di piacevole continuità a una storia grande e antica, che mi aveva visto schierare suo padre ai tempi di Sandro Munari e di René Trautmann. Ecco, la nostra Delta S4 era fragile, delicata per certi versi, ma allo stesso tempo era un vero mostro. E con essa lui vinse il RAC 1985, una gara terribile. Dominò pure a Montecarlo fin quando durante un trasferimento un tale che guidava un furgone ha fatto una stupidaggine e lui l'ha colpito duramente. Quattro-cinque minuti persi, quindi un'eternità eppure vinse con un gran distacco! Roba abissale, di un'altra categoria, davvero».

Un ritiro in Svezia e poi si va in Corsica... «Dopo due tappe il grande Toivonen è in testa con tre minuti di vantaggio sulle Peugeot e ancora una volta, purtroppo l'ultima, lui si dimostra uno di un altro pianeta, l'unico a saper interpretare magistralmente le Gruppo B d'allora».

Cesare, cosa succede in Corsica il giorno 2 maggio 1986 quando Henri Toivonen in un incidente terrificante trova la morte assieme al copilota Sergio Cresto? «Posso solo dirti che Toivonen è uscito in curva e la Lancia S4 ha preso fuoco. La verità è che non abbiamo mai saputo con certezza il perché».

So che non ti piace fare classifiche tra piloti, metterli in fila come fossero materiali su cui scrivere un prezzo o un valore, allora ti dico dei nomi ai quali tu puoi aggiungere un commento, quasi fosse una recensione. Walter Rohrl. «Uno dei più grandi di sempre. Qualsiasi macchi-

Quel tragico Tour de Corse del 1986

Sopra Fiorio ed Henri Toivonen. A destra il pilota finlandese a un'assistenza al Tour de Corse 1986: poco dopo troverà la morte assieme al suo navigatore Sergio Cresto sul Col dell'Ominanda



ACTUALFOTO

LAT



”

**Sandro Munari
è stato il più
grande della
sua epoca. Uno
capace di essere
veloce con
qualsiasi
macchina. Con
noi ha vinto
dappertutto
meno che al
Safari**

”

na gli davi, lui riusciva a portarla al limite. In due parole: un grande. In altre parole, Rohrl è stato un fuoriclasse con le vetture a misura d'uomo: trazione anteriore o posteriore, motore centrale o meno, gli davi una vettura e lui la portava al massimo, punto. Poi, quando sono arrivate le Gruppo B, le belve assolute, Toivonen è schizzato al top. Comunque, Walter Rohrl come pilota e campione non aveva difetti. Facenda molto semplice, con lui: tu gli davi una macchina messa bene, lui si preparava coscenziosamente, si impegnava al massimo e alla fine, se tutto era a posto, vinceva».

Cesare, terzo ma terzo a nessuno, Sandro Munari. «Munari l'ho messo in macchina al 1000 Laghi nella prima metà degli Anni '60 e mi sono subito reso conto che lui era il migliore di tutti gli altri. Il "Drago" è stato il più forte della sua epoca. Uno veloce con qualsiasi macchina. La Fulvia, la Fulvia tagliata, la Stratos, la Fiat 131, tanto che nella sua carriera con noi ha vinto tutto meno che il Safari. Poi, momento, avrebbe vinto anche quello con un minimo di fortuna in più. Cavolo, mi ricordo che era in testa con un vantaggio abissale quando perdiamo tutto perché in sede di intervento non si riesce a smontare una protezione. Dico, ma ti rendi conto? Si perde una corsa stravinta perché una maledettissima protezione s'è incastrata e non viene via neanche a spargli. Che colpa ha il pilota, se accade una cosa come questa? E che colpa ha la squadra? Zero. È il destino, evidentemente. Senti, poi, se ti racconto di Munari al Safari con la Lancia, ci viene l'ansia a tutti».

Non importa. Sono ricordi belli e struggenti, che ci fanno tanto bene e tanto male, ma ci regalano momenti ben lontani dalla piatezza e dall'indifferenza. Spara pure il tuo aneddoto ulteriore, Cesare. «Io seguivo tutti i Safari dall'elicottero. Mi rendevo conto di qualsiasi cosa e intervenivo in tempo. Era una macchina organizzativa complessa ma efficacissima, apparentemente migliore di tutte le altre, ma poi succedevano cose strane. Senti questa. Di nuovo Munari in testa e gara quasi vinta, ma si fa buio. Io non posso far alzare l'elicottero, ma sono piuttosto tranquillo perché in una situazione del genere alla peggio puoi bucare e il Drago ha ben due gomme di scorta. Li mangiamo tutti, stavolta. E invece no, perché Sandro, proprio non si sa come, ha la sfiga di bucare in poco tempo tre volte consecutive. Roba mai vista e il Safari è perso...».

Cesare, ti sei infervorato, così adesso mi punge vaghezza di chiederti senza remissione di peccato, ma chi era davvero il più forte, Munari o Waldegaard? «Bjorn Waldegaard era un grande campione ma non andava fortissimo ovunque, come invece era capace Sandro Munari. Asfalto, neve, terra, ghiaccio, nebbia, il "Drago" era sempre lì, Bjorn non era sempre lì».

Okay, allora a mo' di provocazione ti dico Sanremo 1976, primo Waldegaard su Lancia Stratos, secondo Munari su Lancia Stratos, per quattro devastanti secondi di distacco. «Te li spiego subito, quei quattro secondi. Si giocano tutto in una prova discriminante significativa, per evitare di dar vita a un'inutile e lunghissima lotta fratricida. E in questo caso la verità è che Munari si è un po' agitato e alla fine ha vinto Waldegaard che si è dimostrato un filino più veloce. Ma è una battaglia che non sposta l'esito della guerra, come direbbero gli storici. Anche se stiamo parlando non di guerra vera e propria ma di confronto sportivo tra due gran bei piloti e due belle persone».

Siamo a Miki Biasion. «Un bellissimo pilota, che abbiamo ingaggiato

Il Drago che esalta

Per Cesare Fiorio, Sandro Munari, qui nella foto assieme a Maiga dopo il vittorioso blitz al Rally di Montecarlo 1977 con la Stratos, è stato il miglior rallista della sua epoca



”

Il più grande dispiacere della mia vita sportiva è che Attilio Bettega sia finito così. Era velocissimo e davvero non sfigurava mai

”



fotografie ACTUALFOTO

nel momento e nel modo giusto, dandogli delle opportunità che sono state ripagate stupendamente. Anche in questo caso sono molto orgoglioso di avergli permesso di mostrare velocità e consistenza da grande campione, unite alla capacità di eccellere sui terreni più diversi. Tanto che proprio con lui ci togliamo l'immensa soddisfazione di vincere al Safari e due volte consecutive».

Anche in questo caso, c'è una gara-simbolo di un dualismo e di rapporti delicati all'interno della tua squadra, il Monte 1987, quando Miki e Kankkunen si sfidano con le Delta ufficiali, incendiando l'aria. «Discorso facile da sintetizzare. Io gestisco la squadra e devo fare in modo da far ottenere a essa i migliori piazzamenti possibili. Quindi, punto primo, evitare prolungate lotte fratricide. Morale della favola, fino a che non abbiamo calmato i giochi, tra i due il più bravo s'era dimostrato Biasion e Kankkunen stava dietro, quando ciò è accaduto, Miki ha correttamente rallentato e Juha è andato davanti. Alla fine tra i due ha vinto colui che s'era dimostrato il più veloce quando contava davvero, fine dei discorsi. La verità è che KKK proveniva dalla Peugeot, era alla sua prima esperienza con noi e non si fidava del tutto, aveva come l'impressione di poter essere fregato da un momento all'altro. Da campione e da uomo intelligente qual è poi s'è reso conto che la faccenda non era su questo piano. E con noi s'è levato delle gran belle soddisfazioni». Di più. Con la Lancia il finlandese ottenne 5 podi e 2 vittorie che gli permisero di vincere il secondo mondiale consecutivo, divenendo il primo nella storia a difendere con successo il titolo.

E adesso (il tuo) Markku Alen. «Cosa dire, uno dei miei preferiti. Un pilota stupendo, che con la mia squadra ha vinto tantissimo, e anche una persona umanamente meravigliosa. Talento e simpatia insieme, accoppiate: cosa non sempre frequente nel nostro mondo. Sono arrivato che lui correva per la Fiat e io ne ho apprezzato subito il potenziale. Pilota costante, pochissimi errori e veloce esattamente quando





”

Sono molto orgoglioso di aver permesso a Biasion di mostrare velocità e consistenza da grande campione

”



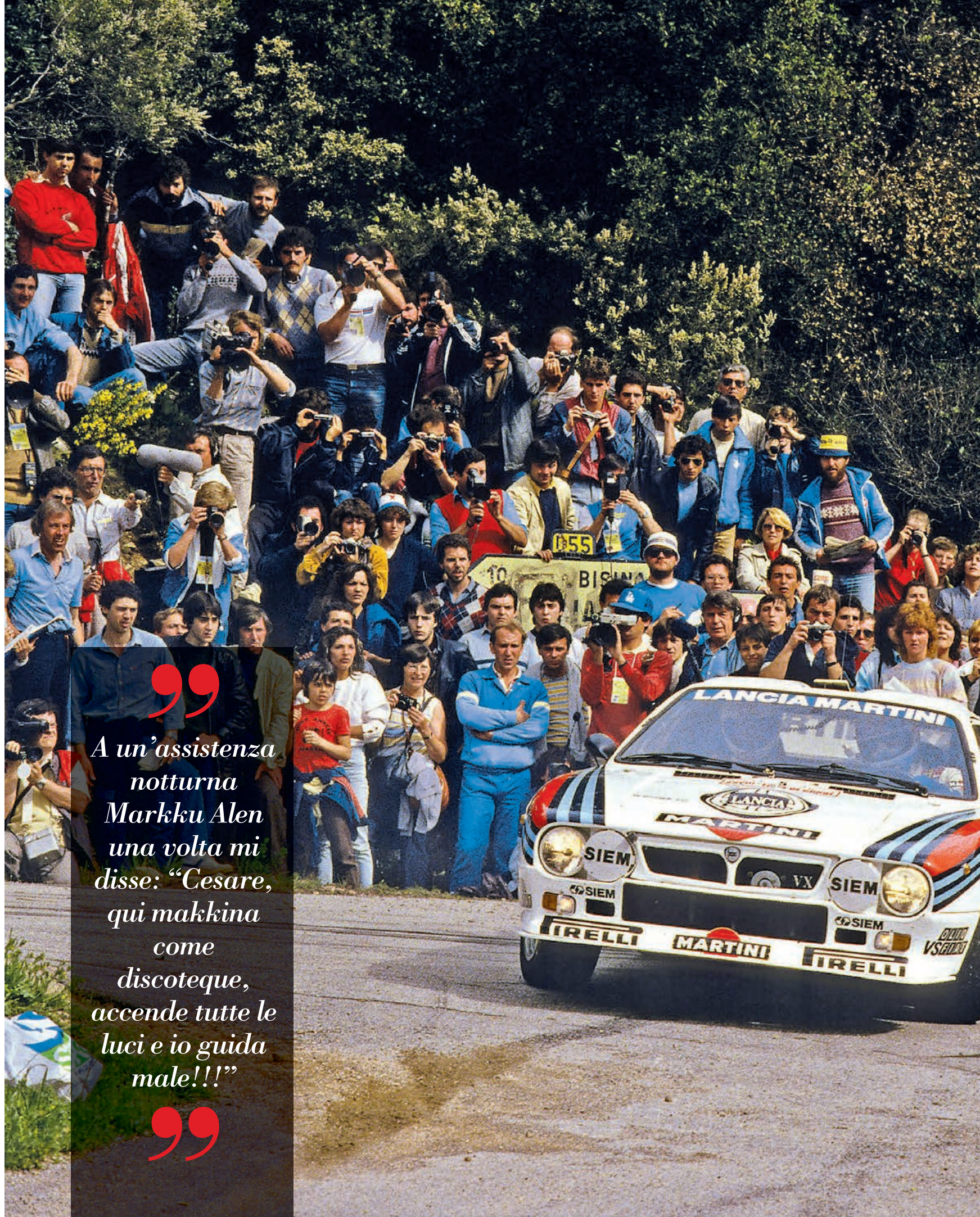
Grande doppietta a Montecarlo

Rally di Montecarlo 1983. Il team Lancia festeggia la doppietta messa a segno da Rohrl-Geistdorfer e Alen-Kiwimaki

serviva. Vinse un 1000 Laghi che sembrava impossibile vincere e ne perse un altro che sembrava impossibile perdere. Sincero? Nella mia squadra non avrei potuto fare a meno di lui. E poi aveva un italiano buffissimo. Lo ricordo una notte arrivare trafelato in un assistenza, perché il suo cruscotto s'era come impazzito, bombardandolo di lucette. E lui a me: "Cesare, Cesare, Cesare!!! Qui makkina come discoteque, accende tutte luci e io guida male!!!"».

Be' a proposito di Alen, ma la cosa riguarda anche Munari, c'è la faccenda della non titolazione iridata dell'annata che lo vede vincitore. Voglio dire, il fatto che Munari e Alen abbiano vinto una stagione non griffata ancora dall'iride Piloti, è un'ingiustizia, una cosa che sminuisce purtroppo due carriere che avrebbero meritato anche questa laurea ufficiale e mondiale davvero, visto che nel 1977 e 1978 venne assegnata una Coppa Internazionale FIA per Piloti, mentre dal 1979 venne istituito anche un vero e proprio Campionato Mondiale per piloti, oppure no? «Ti rispondo in due modi, il primo valido per Munari e Alen, il secondo solo per Alen. Per me sono due campioni del mondo a tutti gli effetti, perché hanno riportato il campionato piloti in quelle due stagioni cui tu accenni. Peccato che non si possa rendere quella Coppa Fia retroattivamente un mondiale a tutti gli effetti. Poi in ogni caso se quelle due stagioni erano titolate mondiali o meno non è certo per colpa loro, quindi sono allora pesanti quanto un'iride quelli. E già questo chiuderebbe la questione. Ma ti aggiungo anche che Alen, in più, è e resta il vincitore morale del titolo mondiale 1986, quando il duplice alloro ci fu letteralmente rubato a tavolino. Penso che non ci sia bisogno di aggiungere altro, sull'argomento».

Sei stato un timoniere conscio di dover ricorrere non infrequentemente a ordini di scuderia. Ti sei mai odiato, per questo? «Guarda, ti confesso che in vita mia non mi sono mai rovinato un rapporto per aver impartito ordini di scuderia. Però se ti devo confessare la volta in cui ho



”

*A un'assistenza
notturna
Markku Alen
una volta mi
disse: "Cesare,
qui makkina
come
discoteque,
accende tutte le
luci e io guida
male!!!"*

”

Alen imperatore di Corsica

Markku Alen in azione al Tour de Corse 1984 che con la Lancia Rally 037 vince per la seconda volta consecutiva. È il primo finlandese ad aver vinto tra le 10.000 curve dell'isola



sofferto di più a impartirli, ti dico che il momento più drammatico è stato al RAC 1969, quando ho imposto a Simo Lampinen di abbandonare la corsa mentre era terzo per passare una broncina al compagno di squadra Kallstrom che era in testa. Per tre giorni e tre notti ho sofferto tanto, perché non ero sicuro che avremmo vinto, con la Fulvia superstite. E temevo tanto di trovarmi nella situazione in cui avrei dovuto spiegare a Lampinen che avevo sbagliato a fermarlo... ma meno male che le cose andarono in modo diverso. Alla fine Kallstrom, appunto, come raccontavo, vinse quella corsa e l'immagine dei due piloti che a fine gara si abbracciano resta a tutt'oggi il momento più bello in cui ho potuto fugare dentro di me le ombre del dubbio e dell'ansia». Cesare, so che ci tieni molto a parlare del grande e sfortunato Attilio Bettega. «Il più grande dispiacere della mia vita sportiva è che Attilio sia finito così. Era velocissimo e non sfigurava mai. Lo portammo in Corsica e ebbe un grave incidente, tanto che fu ricoverato in Italia, con gravi fratture. Si riprese stupendamente tanto che era tornato ad andare fortissimo e così l'anno dopo, il 1985, lo rimandammo a correre in Corsica. E stavolta ebbe un crash stranissimo, nel quale il suo copilota Maurizio Perissinot non accusò neanche un graffio. Semplicemente, sono usciti di strada e hanno incontrato un ostacolo fisso. Una sfortuna crudele, totale, che ci ha privato di uno stupendo pilota e di una persona altrettanto di valore».

Hai assistito a drammi importanti, oltre lo sfortunato Bettega... «Purtroppo cito il caro Piero Frescobaldi, caduto alla 24 Ore di Spa edizione 1964 a Malmedy, e Luciano Lombardini, nel 1968 durante il percorso di avvicinamento al Rally di Monte-Carlo, in Jugoslavia. Ricordi che non mi abbandonano».

E tra i ricordi c'è anche quello dell'assenza di quello che una volta era definito nei rally il glorioso Gruppo Lancia Fiat, inteso quale gioiosa macchina da guerra...

«Guarda, parliamo anche di questo al capitolo uomini, perché tanti dei tecnici e dei meccanici restano a tutt'oggi i personaggi cui resto più legato. Ebbene, ti dico che la cosa più triste è che noi avevamo messo in piedi negli anni, anzi, posso dire nei decenni, una squadra imbattibile in qualsiasi settore. E vedere all'improvviso tutto quel patrimonio tecnico e umano completamente disperso, mi ha fatto tanto male ed è stato un vero peccato. E tutti loro in quel momento hanno perso anche le motivazioni, perché a quel punto nessuno più sapeva cosa fare davvero...».

Parlare del presente del marchio Lancia non è che sia un'elegia di corse, purtroppo. «Più di recente sono stato un grande estimatore del compianto Sergio Marchionne - sospira Cesare Fiorio -, anche se mi è spiaciuto che abbia messo un po' da parte il marchio Lancia. Vedi, io ho provato pure a dirglielo: "se vendete come Lancia delle Fiat camuffate, il consumatore non vi può mica seguire...". Lancia non è solo un marchio, è una filosofia di vita nel motorsport ed ha un suo preciso e glorioso perché. Lancia era un oggetto del desiderio tutt'altro che oscuro, una forma d'italianità e di appartenenza gloriosa. Da questo punto di vista mi spiace sia stata cancellata a oggi un'immagine importante e premiante, ma ne prendo atto. Eppure Lancia resta un nome magico, il quale insieme a tutti coloro che abbiamo nominato e ricordato in questo capitolo, resta tuttora in grado di suscitare, solo alla pronuncia, ricordi entusiasmanti».

**AUTO
SPORT**



Cinque gare sopra le altre

LE MANS, SAFARI (MAI AMATO), RALLY DI MONTECARLO, TARGA FLORIO E GP DI SPA. ECCO CHE COSA RACCONTA CESARE...

Cesare Fiorio è tra i pochi uomini di corse che hanno avuto responsabilità e esperienze in un numero sterminato di competizioni. Frequentando e vivendo dall'interno alcune tra le classiche più amate e rimpiante dell'automobilismo moderno e non. Parlare con lui di alcune tra le gare-monumento del motorsport e come iniettarsi le nozioni più benefiche e entusiasmanti d'un'enciclopedia antologica sulle corse automobilistiche.

Cesare, potremmo scrivere un libro solo dialogando con te di questo argomento, quindi ti chiedo - e mi spiace -, d'usare selettivamente il dono della sintesi per parlare delle cinque corse mito che tu ritieni particolari e ancor più ricche d'allure, rispetto a tutte le altre. *«Ci sto e non posso che cominciare con Le Mans, anche se la 24 Ore della Sarthe in realtà nella mia carriera l'ho scoperta a partire dal programma Lancia Beta Montecarlo, quando avevo già maturato una grande esperienza con i rally. E posso testimoniare che si tratta di una sfida complessa, difficile e massacrante, legata a molti fattori e a variabili quasi infinite. Il tutto inserito all'interno di un clima e una cornice che esaltano il fascino di questa stupenda ed eterna classica. Peccato che con le Lc1 e soprattutto con le Lc2 della Lancia non siamo mai riusciti a lasciare davvero il segno al traguardo in zona vittoria, ma qualche bella prova l'abbiamo pure fornita e questo un poco mi consola».*

Cambiamo continente e tipo di sfida per andare al Safari, uno dei rally più ammalianti, avventurosi e rimpianti. *«Sincero? Il Safari è una gara che ho sempre subito, più che goduto. Sai, un conto è mettersi al posto di voi appassionati, estasiati da vedere quei passaggi da sogno in ambientazioni da cartolina, altra cosa era vivere la sfida al posto nostro. Ecco, al Safari eri legato a tanti, troppi imprevisti. Alle bizzosità degli animali pronti a tagliarti la strada, alle improvvise apparizioni dei camion locali, all'imprevedibilità della popolazione e alla vastità degli orizzonti teatri della competizione, comprendente negli anni d'oro Tanzania, Uganda e Kenya. Per quanto mi riguarda a un certo punto mi sono appoggiato a Vic Preston junior, pilota e uomo forte della competizione, il quale era la persona più okay per farci da punto di riferimento al Safari, perché conosceva tutto e tutti e aveva i ganci - in senso*

Una favoloso bis di 037 al Monte 1983

Rally di Montecarlo 1983 Cesare Fiorio festeggia una strepitosa doppietta della 037 firmata da Walter Rohrl e Markku Alen

”

Quando Miki ha vinto il suo primo Safari io non sono neanche andato, perché mi sono detto: “Tanto non vinciamo, quindi che vado a fare?”. La seconda volta c’ero eccome

”

morale e materiale - da tirarci fuori da qualsiasi pantano. Certo, abbiamo sofferto negli anni d'oro e abbiamo avuto anche tanta sfortuna, che comunque in una gara del genere andava messa in conto. Munari, comunque, avrebbe strameritato di vincere. Proprio per questo, ai tempi della Lancia Delta di Gruppo A vincere e rivincere il Safari con Miki Biasion è stato bellissimo, perché a quel punto era la sola gara che non ci aveva ancora visto trionfare. E pensa che quando ha vinto Miki, la prima volta, intendo, non sono neanche andato, perché mi sono detto “tanto non vinciamo, quindi che vado a fare”. Invece la seconda c'ero eccome».

Spiega meglio la tua postura poco entusiasta, rispetto a questa gara. «Sì, non l'amavo molto, perché aveva una forte componente di lotteria, laddove diventavano competitive anche macchine che altrove non avrebbero avuto reali possibilità e ti faccio l'esempio di Peugeot o Datsun». Perché, storicamente, voi del Gruppo avete sempre fatto fatica, al Safari, rispetto ad altri gloriosi e meno sofferti terreni di conquista? «C'è una spiegazione logico-strutturale. Facci caso, gli specialisti del Safari, sia come piloti che come Costruttori preparavano la gara dodici mesi su dodici, invece noi, avendo l'impegno di fare - e possibilmente - di vincere, l'intero mondiale, non potevamo fare altrettanto». Una cosa curiosa che ti viene in mente sul Safari? «Una volta anche mio figlio Alex ha guidato una chase car, usata per togliere i nostri dai guai, in caso d'emergenza. Detto questo, credimi, io il Safari non l'ho mai amato».

Okay, allora passiamo al rally di Montecarlo. «Ti spiego il Montecarlo come lo vivevo io. Metti che erano 28 prove speciali, be' bisognava imbroggiare per 28 prove le gomme giuste. Ne avevamo sette tipi ed era fondamentale nelle ricognizioni saper analizzare e leggere le strade per scegliere le gomme adatte. Chi sbagliava meno, vinceva. E anche per questo è sempre stato un nostro prelibato terreno di caccia, il rally monegasco. Alla fine della fiera, in pratica, il Monte con Pinto o Bernacchini finivo ogni volta col farlo pure io, tre o quattro ore prima del passaggio dei concorrenti in lotta per la vittoria. Quindi, al limite della chiusura delle strade, passavano i ricognitori, per una preziosa analisi in extremis delle condizioni dell'ultimo minuto. Ma erano cose molto al pelo, che a volte facevano davvero incazzare i gendarmi, tanto che una volta ad Audetto gli puntarono una pistola. Detto questo, la regola resta buona: chi fa meno errori sbanca Montecarlo. E io ho sempre trovato questa gara molto bella non solo per l'agonismo e l'impegno richiesti ma anche perché come competizione è sempre stata mentale, tutta da decifrare, quindi una gran bella palestra. Se devo classificarla con un aggettivo, dico, semplicemente, una gara fantastica».

So che ti faccio felice se cito la Targa Florio, in versione stradale. «Molto felice, perché per me la Targa resta al primo posto assoluto in quanto è la corsa che più di tutte dipende totalmente dall'uomo, dal pilota. È la sfida pura per il conduttore di gran classe. E, credimi, è vero che la pubblico a volte si metteva nei punti più critici ma è anche vero che la passione dei siciliani è sempre stata un meraviglioso spettacolo nello spettacolo. Mamma mia, quasi un milione di persone erano coinvolte, in un modo o nell'altro, in quei fine settimana infuocati e meravigliosi. E i siciliani, in verità, si sono sempre comportati bene, non come i portoghesi, che si sono giocati il mondiale rally perché i tifosi locali al



PHOTO4



salto di Fafe facevano a chi si scansava per ultimo quando passavano alla cieca volando le vetture in corsa lanciate a tutta velocità... No, no, dai, Targa Florio stradale al numero uno».

E adesso andiamo su di un circuito da Formula Uno. «Non ci sono mica dubbi, dico Spa, senza dubbio il tracciato più bello del mondiale. È completo, impegnativo, si può sorpassare quasi ovunque. È il cosiddetto tipico anfiteatro naturale. Ecco, ha un solo difetto, ossia il tornantino della Source che è posto subito dopo il via. Quindi diventa una strettoia percorrendo la quale è alta la possibilità di subire un incidente banale ma dalle conseguenze importanti e tali da rovinarti la gara. Per il resto, Spa-Francorchamps è un posto meraviglioso con le sue punte migliori a Eau Rouge e a Blanchimont».



Miki spezza il tabù del Safari

È il 1988 quando Miki Biasion e Tiziano Siviero spezzano il tabù e regalano alla Lancia la prima storica vittoria al Safari. Che sarà poi bissata anche l'anno successivo

HIT PARADE DEI TRIONFI

Vi racconto i miei **successi** più belli



*Destriero mostro
da 67 metri
e 60mila cv*

È il 1992 e Cesare Fiorio si lancia nella impresa che più gli scalda il cuore. È quella del Destriero (con 14 persone a bordo) un mostro da 67 metri e 60mila cavalli di potenza che fa segnare ancora oggi il record da New York alla Gran Bretagna



PER MARE E PER TERRA ECCO LA COMPILATION DEI TRIONFI RIMASTI NEL CUORE A CESARE FIORIO. ANDIAMO A SCOPRIRE QUALI SONO

Parlare complessivamente dei successi di Cesare Fiorio timoniere Lancia, Fiat e Ferrari, è facilissimo e difficilissimo. Perché a ben guardare si tratta di ventuno titoli mondiali complessivi, tra rally e endurance, più centri indimenticabili in F.1, con il quasi trionfo ferrarista di Prost nel 1990 a dare ancora più sapore a una sequenza di piatti e portate dai sapori differenti e premianti.

Eppure il suo bilancio di una vita cede il passo a sorprese e colpi di scena, se è vero che Cesare confessa senza problemi che... «...*Rispon-*

do istintivamente che la mia vittoria più bella è quella che mi vede comandante e responsabile dell'equipaggio capace di battere il record di traversata dell'Atlantico nel 1992. Sto parlando dell'imbarcazione Destriero e delle 14 persone a bordo, un mostro da 67 metri e 60mila cavalli di potenza, capace di far segnare un record che resiste ancora oggi, da New York alla Gran Bretagna. Ecco, per la difficoltà, il rischio, il coinvolgimento personale e la soddisfazione, il trionfo di Destriero con la conquista del Nastro Azzurro resta una gioia personale ineguagliata».

E dal punto di vista dei rally? «In questo caso pesco in un mare bello popoloso, eppure dico che c'è una vittoria diversa e più bella delle altre perché importante, significativa e decisiva. Quella del Rally di Montecarlo del 1972, con Sandro Munari e Mario Mannucci, su Fulvia HF numero 14, che trionfano contro ogni ragionevole pronostico.

Quella secondo me resta una pagina indelebile nella storia delle corse e anche in diretta fu vissuta con un'emozione e una partecipazione di rara intensità. La notizia della Fulvia che stava sbancando il Monte andava sui telegiornali, interessava le famiglie, praticamente stava facendo fermare l'Italia. E non solo, quel raggiungimento significava rafforzamento sul mercato del marchio Lancia, rinnovate potenzialità di vendita e soprattutto tutela di tanti posti di lavoro. Devo tenere presente tutto questo, quando faccio questo mio bilancio di vita, per cui

”

La mia vittoria più bella è col Destriero nel '92 comandante e responsabile di un equipaggio che ha battuto il record di traversata dell'Atlantico

”

”

*Il Rally di
Montecarlo
1972 con
Munari e
Mannucci che
trionfano
contro ogni
ragionevole
pronostico resta
per me un
pagina
indelebile nella
storia delle
corse*





Indimenticabile Monte 1972

È il 1972 e sulle strade del Montecarlo Sandro Munari e Mario Mannucci con la Fulvia numero 14 sbancano il rally più famoso del mondo. È il successo che fa da innesco a una incredibile storia fatta di tanti trionfi

metto la HF con Munari-Mannucci davanti a tutto e tutti». Quindi siamo all'endurance... «In questo caso, al di là dei tre titoli mondiali conquistati dalla Lancia Beta Montecarlo nel 1979-1980-1981, cito la gara del Mugello 1980, quando con una piccolissima variazione di cilindrata usciamo fuori dalla divisione fino a 2000 cc e andiamo a rompere le uova nel paniere alla Porsche nella divisione oltre 3000 cc. In poche parole alla 6 Ore del Mugello e di Vallengunga Patrese e Cheever gareggiano su una Montecarlo con cilindrata di 2001 cm³ e vanno appunto a vincere nella divisione oltre i due litri e al Mugello anche nella classifica assoluta. In poche parole rispetto alla Porsche 935 a quel punto possiamo vantare più vittorie di divisione e conquistare il primo Campionato Mondiale Marche assoluto, mentre l'anno precedente avevamo vinto quello di divisione. Ripeteremo il successo assoluto anche nella stagione successiva. Ma mi piace ricordare soprattutto il blitz del Mugello perché si tratta di una vittoria che ha una sua funzione strategica nell'economia dell'intero mondiale 1980 ed è frutto non solo dell'abilità dei piloti e dei tecnici artefici della Montecarlo ma anche della volontà pervicace di saper leggere tra le righe del regolamento tecnico sportivo sfruttandone le più intime pieghe».

E quanto alla Formula Uno? «Citerei tre momenti. Il primo non ha niente a che fare con le vittorie ma è un mio conseguimento personale. Quando nel 1972 vinco la Targa Florio mondiale gestendo ai box di Floriopoli la Ferrari di Merzario e Munari penso che quella vittoria non potrà non avere delle belle conseguenze per me. Enzo Ferrari, che già mi ha dato fiducia, magari prima o poi mi chiamerà al timone della sua squadra in F.1, sì è questo che dentro di me sogno. E invece, per ben diciassette anni non succede praticamente niente. Non che la cosa mi abbia pesato, però per quasi due decenni quella cosa mi manca e non poco, fino a che poco dopo l'inizio della stagione 1989 vengo appunto chiamato alla Rossa. Ecco, già questa per me è una tra le più belle vittorie della mia vita, perché avevo desiderato questa cosa fortemente, per così tanto tempo».

Oddio, non finisce qui, perché il tempo d'accendere i motori per davvero al Gp del Brasile sul circuito di Jacarepaguá e la Ferrari del neoarrivato timoniere Cesare Fiorio si aggiudica alla grande la corsa, sbalordendo il Circus e non solo. Anche in questo caso, come era stato per Munari e Mannucci al Monte nel 1972 con la Fulvia, smentendo totalmente il pronostico sfavorevole, che voleva, in questo caso la "Papera" di Barnard desolatamente ferma dopo una manciata di giri. «Confermo tutto. Ed essere stato praticamente il solo alla vigilia che credeva in quella seppur minima e apparentemente pazzesca possibilità di vincere, mi rende il successo di Nigel Mansell a Rio specialissimo. Per cui lo cito e lo preferisco agli altri ottenuti nella massima categoria dell'automobilismo da corsa».

Be' a dire il vero se il primo è bello e sorprendente anche il tuo ultimo quanto a imprevedibilità lo è ancora di più, visto che eri al muretto Ligier quando Panis sbanca Montecarlo 1996... «Giusto, un'ottima ragione per citare pure questo successo».

Cesare, questo è il capitolo delle eccellenze. Qui puoi svelare, tu che nella vita ne hai viste e gustate di ogni, quale resta la tua gara preferita, vinta o meno. «Be' non ho dubbi, te ne cito una che non solo ho corso da pilota ma ho anche vinto da team manager e parlo della Targa Florio Stradale, che mi ha visto in lizza nel 1962 da pilota e dieci

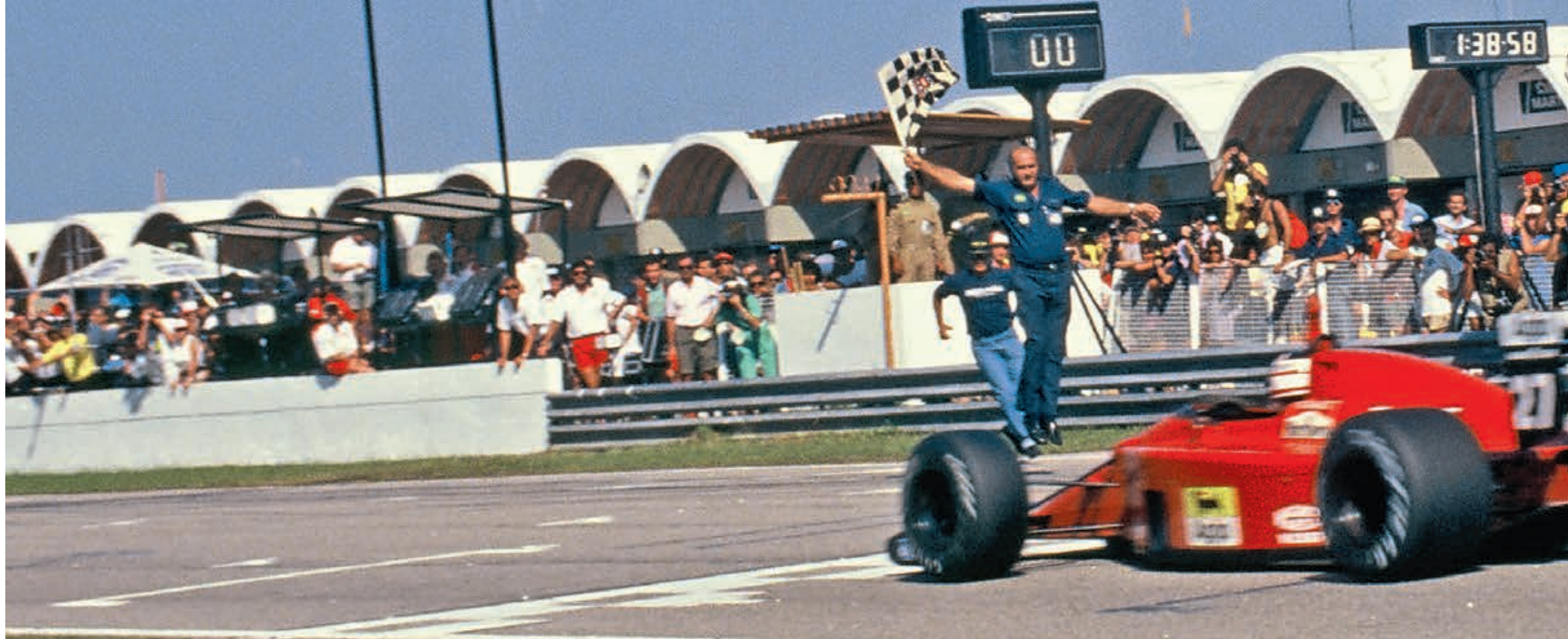
”

Essere stato il solo che alla vigilia credeva in una seppur minima e pazzesca possibilità di vincere mi rende il successo di Mansell a Rio specialissimo

”

anni dopo vincitore da momentaneo team manager ad hoc per Ferrari con Merzario e Munari e, infine, stesso risultato al top pure nel 1974 con Larrousse-Ballestrieri su Lancia Stratos».

Perché questa tua preferenza? «Perché la Targa Florio stradale è il compendio supremo di ogni competizione. C'è il circuito, la strada, la sfida, l'avventura, la durata. La prestazione pura ma anche la resistenza e la capacità di saper improvvisare il percorso e l'adattabilità alle mutevoli condizioni del meteo e del manto stradale. E poi c'è la gente, i tifosi, che potrei anche mettere al primo posto quanto a fascino. Quasi un milione di persone che rendevano quelle giornate ancora più infuocate e indimenticabili. Infine, un altro motivo di questa mia preferenza è data dalle storie, le storie della Targa Florio. Uniche, proprie di un automobilismo che non c'è più. Il barone Pucci che viene da me a chiedere in nome e per conto di un allevatore il parziale risarcimento di una mucca fatta fuori da uno della nostra squadra... Ecco, cose così, carezze di storia delle corse belle, struggenti e che non tornano più». E quanto al circuito moderno preferito? «Non ho alcun dubbio e dico Spa-Francorchamps nella nuova versione, quella adottata dalla F.1 dal 1983 in poi. Perché c'è la sicurezza del nuovo stile unita alla sostanza delle corse vecchia maniera, con Eau Rouge e Blanchimont a capeggiare le sezioni che nobilitano una sfida come questa».



Magica Rio 1989

Gp del Brasile 1989, Nigel Mansell conquista una fantastica vittoria. Alla vigilia nessuno avrebbe scommesso sulla Rossa. Nessuno, tranne Cesare Fiorio

Vincere. Infine una domanda sul concetto di successo. Cesare quel è il tuo rapporto definitivo col concetto di vittoria, giunto a 80 anni d'età? «Ti rispondo dicendoti che io per quasi mezzo secolo mi sono addormentato col pensiero ossessivo di scovare il veleno che avrei somministrato il giorno dopo agli avversari. Ovvio, è una frase figurata, simbolica, ma ti dà il senso di tutto. Quanto al concetto di vittoria, non mi sbilancio, dico solo che ho passato una vita intera cercando di dare il meglio di me stesso e pretendendolo da chi lavorava per me, nel suo stesso interesse».

Una frase con la quale riassumeresti la tua vita nelle corse? «Una volta una mia cara amica, Donatella, mi ha chiesto, visto il particolare mestiere che ho fatto, quale considerassi la tipica malattia professionale di uno col mio ruolo, il morbo assolutamente da evitare...».

E tu cosa le hai risposto? «Perdere».

**AUTO
SPORT**

”

*La tipica
malattia
professionale
per uno col mio
ruolo, il morbo
assolutamente
da evitare è uno
solo. Volete
sapere quale?
Perdere!*





*Ragazzo
dal gran futuro*

Un giovanissimo
Fernando Alonso
si appresta a saggiare
la Minardi, Casa
che poi gli permetterà
nel 2001 di debuttare
nel mondiale di F.1

L'OCCHIO NEL PRESENTE

Formula Uno

amore infinito

OLTRE A ESSERE TRA GLI SCOPRITORI
DI ALONSO, CESARE HA LE IDEE CHIARE
ANCHE SUI TOP DRIVER DEL CIRCUS DI OGGI



Un confronto durissimo

Vettel e Hamilton sorridenti in un momento di relax. Ma tra i due il confronto in pista si è rivelato durissimo e dagli esiti poco felici, per il tedesco





Coinvolgere Cesare Fiorio sulla Formula Uno del presente non è difficile, perché in lui attenzione e passione restano al top, malgrado gli anni che passano, le vicissitudini e le caratteristiche di un Circus sempre più diverso da quello che lo aveva visto in azione dal muretto.

Ma lui resta una belva da corsa, al di là delle evoluzioni tecnologiche e delle mutazioni in atto. «C'è poco da fare, sulla Mercedes non c'è tanto da dire, se non che bisogna prendere atto della sua superiorità. E dal punto di vista del pilotaggio lo stesso Hamilton merita solo del plauso, perché è uno che da quasi tre lustri vanta un rendimento al top sbagliando pochissimo, anzi, praticamente quasi mai». Cesare, parli benissimo di Lewis, eppure resti un passionale e nelle tue frasi elogiative c'è molta logica e poco trasporto, quasi che il tuo pilota preferito in realtà fosse un altro... «L'hai detto. In effetti, per quanto mi riguarda resto ammiratore e fan sfegatato di Fernando Alonso, tanto che secondo me perfino al giorno d'oggi, messo nella squadra adeguata e con la monoposto giusta, potrebbe ancora dimostrare di essere il migliore. E permettimi anche di dire che su Nando ho ricordi meravigliosi, addirittura risalenti al suo primo test in F.1, a Jerez, nel dicembre 1999, una prova premio alla quale lui 18enne era stato invitato quale vincitore dell' Euro Open by Nissan, in pratica la sua prima stagione in monoposto».

Be', allora racconta... «Quel giorno con lui c'erano altri piloti da esaminare, tra i quali Peter Sundberg, al top in F.3 italiana, Giorgio Vinella, primo nell'Euro 3000, l'argentino Norberto Fontana, già in F.1 con la Sauber, e Max Wilson, brasiliano nel giro Petrobras in formula cadetta e appartenente al giro largo dei ragazzi in odore di Williams. Voglio dire, tutta gente molto, molto interessante».

E come vanno le cose? «In modo anomalo perché la mattina mi sveglio, apro le tapparelle e scopro che piove a dirotto. Brutta storia. Secondo me in condizioni del genere non uscirà fuori niente di buono. Morale, vado a piazzarmi e vedo come si comportano i ragazzi. A un certo punto, ne noto uno che sta facendo cose impensabili, a tutta e questo si chiama Fernando Alonso. Lo richiamo al box via radio e gli chiedo come mai stia rischiando così tanto. In fondo piove, la pista è fradicia, è mattina e lui è totalmente vergine di F.1. Ma lui mi dà una risposta con una sicurezza tale, che mi resterà impressa per sempre. Questa: "Guardi che io sto andando perfettamente entro il mio limite". Era vero. Dalla sessione della mattina a quella del pomeriggio, le condizioni non migliorano e quasi tutti eguagliano il tempo già fatto segna-

”

Nella sfida con Hamilton, sono molto propenso a pensare che Vettel abbia sofferto più di ogni altro per la perdita di Marchionne

”

”

**Credo
tantissimo
nelle possibilità
e nelle capacità
di Antonio
Giovinazzi
e spero che
l'Alfa Romeo
gli consenta
di dimostrarle**

”

re nella prima parte delle prove. Fernando no. Migliora, tira giù un secondo e più senza problemi, senza esitazioni e evitando sbavature. Analizzo la sua telemetria, lo guardo in faccia e mi metto chiaro in testa che quello lì tempo qualche anno vincerà il campionato del mondo di F.1. E così è andata, no?».

Tutto vero e precisissimo. Ma non te la cavi così. Devi parlare anche della Ferrari. A partire dal management, dai timonieri vecchi e nuovi. «Non è facile dare giudizi. Avendo occupato quel posto, provo rispetto e comprensione per chi si trova ad affrontare problemi e questioni che hanno a che fare con un ruolo così importante e delicato».

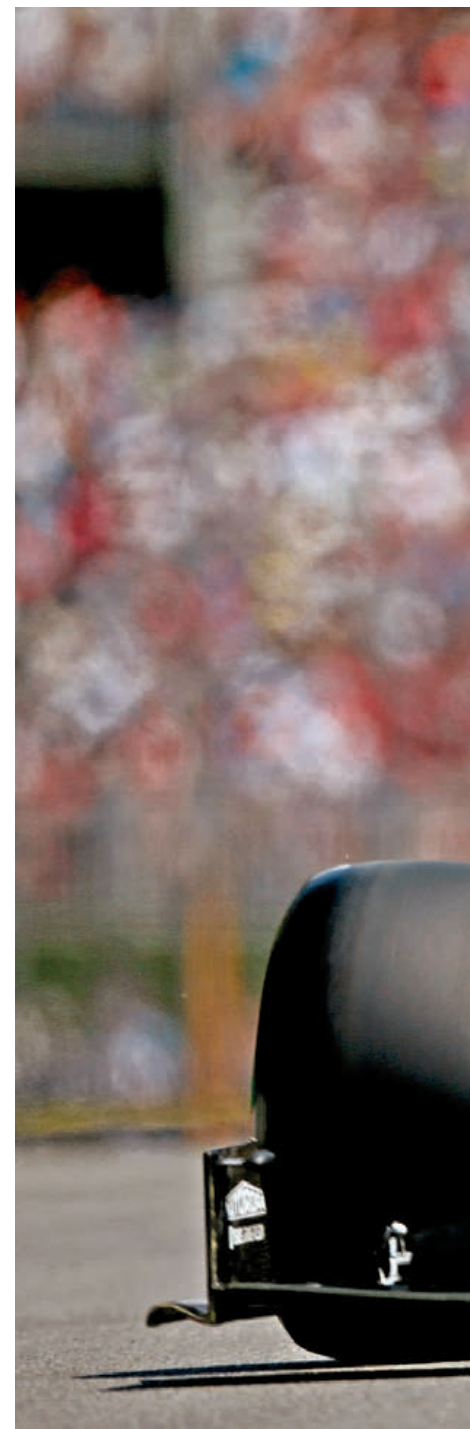
Ti piaceva Arrivabene? «Non vedo la cosa in questi termini, posso solo fare un ragionamento che non riguarda Maurizio ma un'analisi della situazione in genere. Quando sono stato chiamato io alla Rossa, da quasi un quarto di secolo avevo vissuto l'ambiente delle competizioni sveglio di giorno e vegliando la notte scervellandomi su come avrei potuto battere gli avversari. È una scuola di vita stupenda ma anche terribile, torturante all'interno della quale pretendi tanto, tutto, il massimo da te stesso. Uno come Maurizio Arrivabene è vissuto sì in F.1, ha accumulato un viatico di prim'ordine, ma in una chiave diversa, in una coniugazione differente e con altre prerogative da quella della competizione pura e diretta. Poi ritrovarsi in plancia di comando con la pressione di dover vincere, è un'altra cosa. Ma non c'è alcuna critica in ciò che dico, solo una semplice constatazione».

Quanto a Mattia Binotto, il retroterra, peraltro valentissimo, è più squisitamente tecnico che globalmente gestionale o strategico, anche se magari ha talento per fare questo e altro. «Esatto. Anche in questo caso, stiamo descrivendo le cose come stanno, perché penso sia il solo commento di buon senso che si può fare. È molto valido e preparato, a oggi non aveva esperienze nella gestione globale di una squadra di F.1 e sta accumulando anche quelle. È alla Rossa da metà Anni '90, quindi non ha bisogno di lezioni da nessuno».

Quanto ai piloti Ferrari presenti e passati, cosa hai da dire? «Dico che Sebastian Vettel ha sofferto lo scorso anno il contraccolpo dovuto alla fine del compianto Sergio Marchionne e c'è da capirlo. In fondo era stato proprio l'intervento di Marchionne a far colmare il gap che separava la Ferrari dalla Mercedes. Però è pur vero che negli errori che ha fatto ha anche responsabilità sue. Quindi in parte resta scusabile e comprensibilissimo, in parte proprio no».

E il nuovo arrivato Charles Leclerc, ti piace? «Io penso che promuovendolo a titolare in Formula Uno la Ferrari abbia scelto molto bene. Certo, a ben guardare, fa ancora qualche errore, ma d'altronde si tratta di un prezzo inevitabile da pagare nel cammino della maturazione. E comunque Charles è uno che va forte, questo è sicuro. Piuttosto c'è un altro aspetto che vorrei sottolineare e che riguarda proprio le scelte Ferrari in chiave sviluppo».

Intendi a proposito della crescita della monoposto SF90? «Sì, esattamente. Ebbene, io penso sia stato un errore fare a meno del contributo di Kimi Raikkonen, il quale resta un tester finissimo e un pilota in grado di dare indicazioni immediate e precise circa la strada ideale da seguire per migliorare un nuovo modello. Poteva essere impiegato per dare un parere e un feedback sul nuovo modello, visto che resta comunque un pilota del Gruppo. Invece questo non è successo. È stato impiegato solo al volante dell'Alfa Romeo. Uno della sua esperienza invece pote-



GETTY IMAGES



va rivelarsi prezioso anche in chiave collaudi Ferrari, visto che si può girare poco e bisogna trovare subito analisi e diagnosi puntuali».

A proposito di Alfa Romeo, tu sei fin dalla prima ora un grande supporter di Antonio Giovinazzi. «Da questo punto di vista sono del tutto a suo favore, credo tantissimo in lui e vorrei tanto che fosse messo in condizioni di poter dimostrare tutte le sue tante capacità. Certo, all'inizio della stagione europea l'Alfa Romeo ha dimostrato di attraversare un momento di difficoltà sul piano tecnico che non può non ripercuotersi sulle sue prestazioni, anche se sul giro secco, specie nelle prove, Antonio ha di nuovo dimostrato di possedere grande talento girando a tratti più veloce dello stesso Kimi Raikkonen. Ma s'è trovato a tratti svantaggiato anche da penalità relative a sostituzioni di materiale. E parlare di F.1 2019 in questo momento significa soprattutto esprimere due sincere e forti speranze. La prima è che la Ferrari torni a esprimersi al meglio concretizzando il suo potenziale e che la stessa Alfa Romeo si rimetta in condizioni di stare più davanti, disponendo di una macchina ancora più competitiva e affidabile».



Bon Giori il suo pupillo

Antonio Giovinazzi resta uno dei pallini più recenti di Cesare Fiorio che crede profondamente nel talento del ragazzo di Martina Franca

Visto con gli occhi dei **figli**

PARLANO ALESSANDRO,
GIORGIA E CRISTIANO:
UN RITRATTO DI CESARE
FATTO DAI SUOI RAGAZZI

DI **ANDREA CORDOVANI**

Cesare Fiorio visto con gli occhi dei suoi figli. Partiamo da Alessandro (classe 1965), il primogenito. Quello che da papà ha ereditato completamente la passione per le corse. Quello che è approdato nel mondo dei rally come figlio di papà e s'è dovuto sudare tutto con grande fatica. Cosa che se avesse avuto un altro cognome sarebbe stata tutta un'altra faccenda. Campione del mondo di Gruppo N, vicecampione del mondo nel 1989 dietro a Miki Biasion quando l'Italia era la capitale planetaria dei rally, Alex, come al solito senza filtri e giri di parole, ecco come concede un ritratto di suo padre. Allacciamoci le cinture, belle strette, perché con lui anche sui viali della memoria si viaggia sempre a gas spalancato.

5-4-3-2-1, Alex va giù subito a tavoletta: «Vuoi che ti dica la verità vista dalla parte di un figlio? Papà è stato un gran bel rompiscatole. Ma intendiamoci: lo dico nel senso più buono e affettuoso che ci può essere. Lui così com'era con tutta la squadra lo era anche con me a casa per qualsiasi cosa io facessi: che stessi sciando o che portassi da mangiare c'era sempre qualcosa da ridire perché secondo lui non era fatto nella maniera più corretta, perché ogni cosa che facevo doveva essere sempre al top. E agli occhi di un figlio, soprattutto quando sei giovane e non capisci, è inevitabile passare per rompiscatole».

Come prende la tua decisione di correre?

«Prima ancora di debuttare nel Trofeo Panda, faccio una gara di nascosto (soprattutto da mio padre) al Sestriere con la mia A112 Abarth perché so che quella corsa è aperta anche alle auto di serie. Non ho gomme, non ho niente. Vado così da Canonica (che all'epoca era il fornitore degli pneumatici) a chiedergli le gomme. "Mi dai le gomme", chiedo io e lui: "E tu chi sei?", "Sono Fiorio", replica io. "Io te le do, però tu mi metti un po' di adesivi sulla macchina" risponde lui... Morale della favola faccio la gara e vinco. Il giorno dopo sui giornali esce una bella foto e anche un titolo che dice "Il figlio di Fiorio vince al Sestrie-



ACTUALFOTO





PHOTO4

BETTIOL



I tesori di Cesare

A destra Cesare con i figli Cristiano e Giorgia. Sopra Alex con Cesare ai tempi della Lancia Delta. In alto a sinistra Alex e il papà al box durante una gara del Mondiale Endurance. Qui a sinistra, Alex Fiorio in azione quest'anno al Salento dove ha ottenuto il 6° posto con la 124 Abarth





ACTUALFOTO

”

Giorgia: “Ci ha lasciato sempre liberi ma ha sempre ribadito e chiarito di aspettarsi da noi semplicemente il meglio”

”

”

Alex: “Papà scoprì sul giornale che avevo corso al Sestriere con la mia A112 Abarth. A quel punto mi disse: ti concedo di fare il Trofeo Panda. Ma devi arrivare fra i primi tre”

”

re”. Io non l'ho ancora letto quando papà mi chiama e mi dice di salire su in ufficio da lui. Salgo da lui e lo trovo con il giornale aperto sulla scrivania. “Questo cos'è?”, mi chiede; “Ma dai ero lì per caso, è una robina così, dai...”, balbetto. “Va beh, se vuoi fare il Trofeo Panda che sta appena nascendo te lo concedo”... Corro nel Trofeo Panda e arrivo 2° dietro a Fabrizio Tabaton perdendo all'ultima gara...».

E poi che succede?

«A quel punto mi dice: “Se vuoi correre fai il campionato Fiat Uno però o arrivi nei primi tre oppure non mi chiedere mai più di fare una gara in macchina”. “Okay”, dico io che poi quel trofeo lo vinco. Rivisto adesso il messaggio di papà è bello chiaro. “Vuoi fare uno sport rischioso: se vinci bene, altrimenti non prendere rischi inutili”».

E ti segue? Ti sta addosso?

«Io dico sempre che nei rally ho avuto due insegnamenti. Da una parte c'è Roberto Angiolini, il patron del Jolly Club la scuderia per la quale ho corso nelle mie stagioni con Fiat e Lancia che mi dice: “Tu fai pure casino, vai a letto tardi la sera, ubriacati, vai a donne, tutto quello che vuoi, l'importante è che al mattino quando si corre arrivi incazzato e fai un sedere così ai tuoi avversari”. Dall'altra parte, viceversa, ho papà che mi consiglia: “Vai a letto presto, stai attento a quello che mangii, fai ginnastica, vivi da atleta”. Tendenzialmente e probabilmente seguo molto di più quello che mi dice Angiolini...».

Si ma papà si informa, ti chiede?

«Papà viene sempre alle assistenze a parlare con me, se può darmi qualche consiglio me lo da ma niente di più. Se vuoi però ti racconto un episodio. Corro con la Uno Turbo nel Mondiale. Siamo a Montecarlo. Con la Delta sulla speciale di Chartreuse hanno vinto alla grande utilizzando le Michelin strette e superchiodate. A quel punto papà chia-

Nonno insuperabile

Sopra Giorgia e Cesare al box della Ferrari, sotto eccolo con Cristiano. In alto è con i nipotini Cesare junior e Mila





Ma Markku, prima di Henri, è quello che ama di più».

E nella sua esperienza in F.1 lo segui?

«Con la sua mania di precisione si cala subito nella parte anche in F.1. Ma non amavo particolarmente la F.1, noi dei rally siamo una tribù a se stante. Ad esempio in tutto il periodo che papà è alla Ferrari io vado solo una volta a un Gp. In Messico dove le Rosse tra l'altro fanno doppietta. Ma vedo quella gara solo perché sono lì in vacanza. Per il resto non lo seguo. Poi con l'andar del tempo mi appassiono anche io. Però in quel momento lì non ci penso nemmeno a che cosa è la Ferrari e che lui è lì a dirigere...».

Giorgia. «Imperativo morale: assoluta eccellenza!»

La musica, il cinema. E poi la fotografia. Giorgia Fiorio da papà Cesare ha ereditato la vena artistica e anche un grande insegnamento. Questo: «C'è una cosa che mio padre ha impresso in tutti noi ed è la stessa cosa che ho tenuto presente in varie fasi della mia vita, presente compreso. Lui non ci ha mai imposto nulla, ci ha lasciati sempre e comunque sturdamente liberi di seguire le nostre strade, di accumulare esperienze e momenti importanti. Tuttavia ha sempre ribadito e chiarito di aspettarsi da noi semplicemente il meglio. Non importa ciò che fai, ciò che vuoi, conta solo la tua tendenza, l'imperativo morale a svolgerlo su livelli d'assoluta eccellenza. E attenzione non si tratta di una chiamata all'agonismo, al superamento dell'altro da te, a una presunta vittoria su ipotetici rivali. No. È uno stimolo interiore, una chiamata, un'esortazione al confronto maturante e mai indulgente con te stesso».

Cristiano: «Mi ha trasmesso il suo senso di responsabilità»

A ognuno dei suoi tre figli Cesare Fiorio ha trasmesso qualcosa del suo Dna. Alex ha ricevuto in "dote" dal papà la grande passione per il pilotaggio e le corse, Giorgia la vena artistica e Cristiano, senza ombra di dubbio, il piglio manageriale. Classe 1971, l'ultimogenito di Cesare è attualmente il responsabile marketing EMEA di FCA. Racconta: «Sicuramente è così come dici tu, anche perché io la vena corsaiola non l'ho avuta e l'unica corsa che ho disputato andavo quasi come le tartarughe. Amo guidare, mi diverte, mi piace molto, vado anche in pista a provare le auto del Gruppo; penso di saper guidare oltre la media (e visti gli esempi di papà e di mio fratello Alex sarebbe grave se non fosse così) ma non è mai stato quello il mio indirizzo, la mia aspirazione; la vena artistica che mio padre ha sempre avuto (faceva il fotografo, suonava) è totalmente lato Giorgia e a me, invece, ha impresso la sua impronta manageriale. Papà è stato uno che nella sua parte manageriale ha usato una vena creativa per andare sempre alla ricerca delle soluzioni diverse da quelle che c'erano per migliorarsi. Nella sua carriera credo che abbia sempre cercato e avuto questa vena creativa-manageriale; non batteva i percorsi fatti da altri ma si avventurava nei suoi percorsi e questa è una cosa che ho "ereditato" da lui. Mi ha trasmesso anche altre due cose che non vorrei non mi avesse mai

ma via radio e dice: "Abbiamo vinto la ps con le gomme strette e chiodate: vi consiglio di montarle anche a voi". Con le Uno Turbo quell'anno corrono anche Michele Rayneri e Gianni Del Zoppo. Morale: io seguo il consiglio di papà, gli altri no. Il problema è che le Delta hanno 4 ruote motrici, noi con le Uno no. Così facendo nella parte in salita di quella prova dove non c'è tanta neve sparo via tutti i chiodi dalle gomme anteriori e così quando arrivo sul tratto innevato non ho più alcun chiodo. Risultato: faccio un tempo orribile, dietro anche alle altre due Uno. A quel punto prendo la radio dove sentono proprio tutti e faccio: "Cesare da Alex", "Avanti", dice lui. "Bella inculata che mi hai tirato" e chiudo la comunicazione. All'assistenza successiva mi ritrovo mio padre davanti come una furia: "Non ti azzardare più a parlarci per radio in questa maniera!!!"».

In quel Sanremo che nell'89 perdi per una manciata di secondi dietro a Biasion, tuo papà che cosa ti dice?

«Papà era già alla Ferrari ma viene da me al via dell'ultima decisiva tappa di gara assieme a un tecnico della Michelin. Da metà di quell'ultima giornata io sono più veloce di Miki: ho recuperato 21" di svantaggio e siamo arrivati a pari quando mancano due ps alla fine. Quindi fra me e me penso: "Io metto le gomme di Miki, sbaglia lui e sbaglio anche io". E invece loro mi convincono a mettere una gomma morbida. Io mi sono fidato di quello che mi hanno detto e alla fine sono arrivato 2°».

E lui a quel punto che cosa ti ha detto?

«Niente! Doveva vincere la Delta Rossa con 16 valvole».

Ma tra i piloti chi tiene di più in considerazione

«Il mio punto di riferimento è sempre stato Markku Alen. Anche per papà. Poi arriva Henri Toivonen e dopo Miki Biasion perché è italiano.

”

Cristiano: “Ho il suo senso di responsabilità e la sua ambizione: a lui come a me quello che interessa è davanti... Raggiungi un obiettivo e vai oltre”

”



Cesare in versione juventina

Cesare e Cristiano Fiorio: a cena con amici e parenti e sopra a una partita della Juventus: per lungo periodo Cesare è stato nel consiglio d'amministrazione della Vecchia Signora. In alto a destra Cesare con Antonio Giovanazzi e il nipotino Cesare Junior

trasmesso...».

Cioè?

«Parlo del senso di responsabilità che è una cosa molto bella ma è anche difficile da gestire perché rappresenta un valore imprescindibile della mia vita e che mi mette spesso davanti a delle difficoltà nella vita di tutti i giorni perché se qualcuno mi dice molla, io per il mio senso di responsabilità devo andare avanti. Sono testardo. Magari posso metterci del tempo ma prima o poi arrivo all'obiettivo. E l'altra cosa è l'ambizione. Papà è stato sempre molto ambizioso. Sempre. Guarda cosa è successo quando ha avuto l'incidente. La sua ambizione non era quella di fare una vita normale. No lui voleva tornare a sciare, ad andare in bicicletta. Ad esempio: adesso sto andando a prenderlo in aeroporto a Caselle e mi ha già detto che vuole fare la visita sportiva perché feve fare la licenza per correre le gare di regolarità. A lui come a me quello che interessa è davanti. Raggiungi un obiettivo e vai oltre».

E sempre al top...

«Quando mi sono mosso sul terreno del mondo dello sport facevo fatica perché mi confrontavo sempre con una realtà contrastante. Nello sport non c'è una via di mezzo o lo fai per divertirti o per vincere, ma se lo fai per bene e sei in una famiglia che è abituata a vincere se arrivi 7° non è contemplato. Io da piccolino sognavo di essere nella nazionale di Golf: alla fine quello facevo era il nulla rispetto a quello che potevo fare perché sapevo che se avessi dovuto farlo seriamente avrei dovuto essere vincente. A un certo punto mi è pure balenata l'idea di fare golf da professionista: mi sono guardato allo specchio e ho detto “Cristiano hai le capacità per diventare il numero uno? Onestamente no”. E allora mi sono detto meglio che vada all'università e cerchi di diventare il numero uno a livello manageriale perché se ti confronti con una vita normale va bene anche andare alle Olimpiadi, ma per mio padre andare alle Olimpiadi significava andare a vincere, figurarsi se pensava solo a partecipare. Questa è una cosa che poi col tempo ti permette di alzare l'asticella e certi concetti che mi ha trasmesso mio padre cerco di trasmetterli anche ai miei due figli. Lo sport lo fai per divertimento e perché ti insegna certi valori dopodiché se raggiungi un livello dove puoi diventare numero uno, o al massimo numero due, puoi permetterti di fare dei sacrifici altrimenti lo fai per divertimento e ti concentri nel settore dove le tue doti possono essere sviluppate nel miglior modo possibile».

Dai Cesare, lo sappiamo: ogni padre sarebbe orgoglioso di avere dei figli così. Anche loro sono una gran bella vittoria!



CONTI EDITORE

Direttore Responsabile: Andrea Cordovani

Redazione: Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051 6227111 - Fax: 051 6227242. **Registrato** presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969. **Stampa:** Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051 6034001.

Distribuzione esclusiva per l'edicola in Italia: m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02 25821 - Fax 02 25825302 - e-mail: info-service@m-dis.it

Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:

Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it - Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma - Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano - Telefono 02 349621 - Fax 02 3496450 - Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Telefono 06 492461 - Fax 06 49246401

Banche Dati di uso redazionale: In conformità alle disposizioni contenute nell'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 artt. 7 e ss. del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - via del Lavoro 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Telefono 051-6227101 - fax 051-6227309. Responsabile del trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs 196 del 30 giugno 2003): Andrea Cordovani.

Articoli, foto e disegni, anche se non pubblicati, non si restituiscono. Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata. Tutti gli articoli contenuti in Autosprint sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art. 7 R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

Grafica **ALBERTO RONDELLI**
ROBERTO RINALDI
GIANFRANCO ROSSI

Sceita fotografica **CHICCO RIMONDI**

Fotografie **ACTUALFOTO**
GETTY IMAGES
LAT - PHOTO4
SUTTON-IMAGES.COM



ALLACCIA LA CINTURA.

GOLD
COLLECTION
GOLD

**OGNI MESE STORIE
AD ALTA VELOCITÀ.**

**UNA RACCOLTA DI NUMERI SPECIALI,
DEDICATA A TUTTI GLI APPASSIONATI
DI CORSE AUTOMOBILISTICHE.**

FEBBRAIO _____ LAUDA FAVOLOSO NIKI 70
MARZO _____ ABARTH. Il mito dello Scorpione
APRILE _____ FORMULA MAGIC
MAGGIO _____ RALLY D'ITALIA
GIUGNO _____ FIORIO 80 ANNI
LUGLIO _____ LITTLE ITALY F1
AGOSTO _____ I 9 CAMPIONI DEL MONDO CON LA ROSSA
SETTEMBRE _____ I GRANDI DUELLI DELLA F.1 VOL.1
OTTOBRE _____ I GRANDI DUELLI DELLA F.1 VOL.2
NOVEMBRE _____ ALFA ROMEO
DICEMBRE _____ L'EVOLUZIONE TECNICA DELLA F.1
GENNAIO _____ BOLIDI DALLE MILLE VITE

autosprint.goldcollection.it

Non perdere nemmeno un'uscita di Autosprint Gold Collection

**AUTO
SPRI
NT**