

NUMERO DA COLLEZIONE

# AUTO SPRI NT

n. 51-52

Anno LIV - Settimanale 29 dicembre 2015-11 gennaio 2016

4 Euro (Italy only)

**Emerson Fittipaldi**



**Alain Prost**



**Ayrton Senna**



**Jackie Stewart**



**Nigel Mansell**



**James Hunt**



**Graham Hill**



**Mario Andretti**



# CAMPIONI PER SEMPRE

Un'antologia da corsa imperdibile. I big iridati riletti attraverso le loro più belle interviste



Poste Italiane SpA s.p.a. - DL 352/2003 (conv. in L. 47/2004) art. 1, c.1, 10/3/2004



# UNIVERSITÀ NICCOLÒ CUSANO

LA TUA UNIVERSITÀ



**80 POLI IN ITALIA**



**CAMPUS A ROMA**



**ISCRIZIONI APERTE TUTTO L'ANNO**

**ECONOMIA**

**GIURISPRUDENZA**

**SCIENZE  
POLITICHE**

**PSICOLOGIA**

**SCIENZE DELLA  
FORMAZIONE**

**INGEGNERIA**

**WWW.UNICUSANO.IT**

**CONTATTI@UNICUSANO.IT**

**800 98 73 73**

## SOMMARIO

|                    |     |
|--------------------|-----|
| JUAN MANUEL FANGIO | 6   |
| JACK BRABHAM       | 14  |
| GRAHAM HILL        | 20  |
| DAMON HILL         | 24  |
| JACKIE STEWART     | 30  |
| JOCHEN RINDT       | 36  |
| EMERSON FITTIPALDI | 40  |
| NIKI LAUDA         | 48  |
| JAMES HUNT         | 54  |
| MARIO ANDRETTI     | 62  |
| NELSON PIQUET      | 68  |
| NIGEL MANSELL      | 74  |
| KEKE ROSBERG       | 80  |
| ALAIN PROST        | 86  |
| AYRTON SENNA       | 92  |
| MIKA HAKKINEN      | 102 |
| KIMI RAIKKONEN     | 108 |

# LA NOSTRA ANTOLOGIA DELLE STORIE DA CORSA

DI ALBERTO SABBATINI


**M**ario Andretti, una leggenda vivente del motorsport, alla festa dei Caschi d'Oro ha definito Autosprint la "bibbia dell'automobilismo". Un complimento inatteso, ma che ci ha riempito d'orgoglio. Soprattutto perché proviene da un lettore speciale, uno di quei grandi campioni che con le sue imprese ha scritto e fatto scrivere a noi storie eroiche sul motorsport.

La definizione coniata da Andretti si riferisce al fatto che Autosprint, per la sua lunga tradizione (siamo nati nel 1961 e stiamo per entrare nel 55° anno di vita) ha fatto da guida a intere generazioni di appassionati di automobilismo.

Dovete sapere che nella nostra biblioteca c'è un lungo scaffale che ospita tanti volumi rossi rilegati: è la collezione completa di tutti i numeri di Autosprint pubblicati dal 1961 ad oggi. A un conto sommario, sono oltre 2600 riviste. Si tratta per noi dell'archivio più prezioso: la nostra storia integrale.

Non pensiamo di peccare di superbia se diciamo che Autosprint rappresenta l'archivio del motorsport di questo ultimo mezzo secolo. In quei volumi sono nascoste pagine insospettabili di storia delle corse. Interviste, articoli, reportage, cronache di gare, fotografie, storie da leggere. Documenti straordinari dove è riassunta la storia dell'automobilismo degli ultimi cinquant'anni. Ogni volta che ho un dubbio importante su un pilota, una corsa o una data e voglio fare una verifica, non mi attacco banalmente a Wikipedia. Apro invece la porta della nostra biblioteca e comincio a sfogliare quei volumi rossi alla ricerca di una risposta. Che immancabilmente arriva. Precisa e inequivocabile, perché è lì - nero su bianco - scritta da noi tanti anni fa.

Fatalmente finisce che fra quei volumi ci resto delle mezzore intere. Perché, trovata l'informazione che cercavo, poi mi ci perdo con piacere e vado avanti a sfogliare pagine, trainato dalla curiosità di riscoprire articoli dimenticati e pezzi di storia dell'automobilismo che la mia memoria aveva messo da parte. Ritrovo l'essenza della mia passione per i piloti e le auto da corsa. Belle storie da leggere e foto insospettabili. Alcune addirittura finiscono anche su twitter per il piacere di condividerle con i fanatici come me.

Così un giorno mi sono detto: perché non permettere ai veri appassionati di corse di rileggersi le storie più belle pubblicate su Autosprint nel corso di tanti anni? È nata così l'idea di questo numero da collezione. Dove abbiamo raccolto, secondo un filo logico, le interviste più significative ai grandi campioni del mondo. Quelle in cui si raccontavano al termine della carriera analizzando il proprio passato. Trovate riprodotte fedelmente le pagine originali degli Autosprint di una volta nel formato maxi che usavamo negli Anni Settanta. Per i più maturi sarà come un viaggio nel tempo per tornare ad immergersi nelle passioni giovanili; per i più giovani il modo migliore per scoprire la personalità di campioni di cui hanno soltanto sentito parlare. Buona lettura. E se vi dovesse piacere, sappiate che abbiamo raccolto tanto di quel materiale che potremo fare altre edizioni in futuro. 



CONTI EDITORE

**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.

**Abbonamenti** DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

Telefono: 06.78.14.73.11 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16 - Fax: 06.93.38.79.68 - Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.it  
Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2015 euro 80,00), semestrale euro 60,00. Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.

Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario IBAN: IT 90 V 07601 03200 000080721178 (dall'estero Bic BPPITRRXXX).

Gli arretrati sono disponibili dal 2012 in poi al prezzo di euro 9,00 cadauno comprese le spese di spedizione.

**Stampa:** Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051.6034001.

**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

**Distribuzione esclusiva per l'estero:** Johnsons International News Italia S.p.A. - Via Valparaiso, 4 - 20144 Milano - Tel. 02.43982263 - Fax 02.43916430



**Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:**

Sport Network s.r.l. - www.sport-network.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'allegato A.1 del D.Lgs. 196/2003, 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. 196/2003, del 30/06/2003" 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 all'art. 7, s.s. del D.Lgs. 196/2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - Via del Lavoro n. 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Tel. 051.6227101 - Fax 051.6227309.

Responsabile del trattamento dati (D.Lgs. 196/2003): Alberto Sabbatini

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

www.autosprint.it

 @autosprint  
@autosprintLIVE

Direttore **Alberto Sabbatini** Caporedattore **Andrea Cordovani**, **Sergio Remondino**  
Speciale a cura di **Mario Donnini** Grafica **Alberto Rondelli**, **Roberto Rinaldi**

Foto di copertina **Getty Images**

**AUTOSPRINT**  
SI PRENDE UNA PAUSA.  
TORNERÀ IN EDICOLA  
CON IL PRIMO NUMERO  
D'ATTUALITÀ 2016  
IL 12 GENNAIO



# CONFIDENZE CHE VAL COME È NATO IL NOSTRO NUMERO SPECIALE, MOSAICO DI INTERVISTE

**U**n po' come Star Wars nei cinema di tutto il mondo, anche per noi è tempo di Risveglio della Forza. Confortati dal vostro entusiasmo e dall'interesse mostrato, eccoci avviati a questa nuova iniziativa editoriale che si pone nella scia del precedente numero antologico intitolato "Le interviste ritrovate", le quali, lo ricorderete, mostravano, raccolte in un broccato da collezionare gelosamente, le prime, acerbe confidenze rilasciate dalle future star della F.1 ad Autosprint quand'ancora erano campioncini in divenire, del tutto sconosciuti al grande pubblico.

Ebbene, stavolta è tempo d'alzare la posta, non a caso subito dopo il 50esimo anniversario della prima edizione dei nostri Caschi d'Oro, muovendoci su un tema addirittura opposto ma non per questo meno affascinante. Ed è quello che abbiamo fatto raccogliendo in questo numero le interviste ai "Campioni per sempre".

Forse, la cosa più difficile e rara per un lettore è gustare l'intervista di un campione capace di riassumerle tutte. Il momento in cui l'asso del volante smette di parlare della cronaca quotidiana e abbraccia col suo pensiero il momento più bello in cui ha vinto il titolo mondiale di F.1, piuttosto

che la sua carriera o addirittura una vita intera, con la volontà onesta e disincantata di chi traccia un bilancio con se stesso. Sono interviste importanti, queste che seguono, perché valgono molto di più delle poche pagine in cui sono contenute.

Si tratta di microlibri istantanei, autobiografie improvvisate che gettano luce nuova sulle vicende di nomi a 24 carati finalmente in grado di avviarsi a consuntivi in modo disincantato e aperto come non mai.

Da qui l'idea di proporvi una compilation di interviste da noi pubblicate - nel passato remoto o in ogni caso meno prossimo - a tutti i campioni del mondo della storia della F.1, nel momento in cui guardano ai traguardi raggiunti. In questo caso il materiale analizzato, rigorosamente selezionato e papabile di pubblicazione, è così vasto e qualitativamente interessante, che è stato difficile selezionare gli argomenti più importanti sacrificandone altri di uguale peso.

Il nostro racconto attraverso le parole dei grandi assi della F.1 parte col primo dei pluricampioni, il penta-iridato Juan-Manuel Fangio intervistato nell'ultima parte della sua lunga vita, e finisce con un iridato ancora in attività, Kimi Raikkonen - colto nel momento del suo ritorno in



# GONO UNA CARRIERA

## DI CAMPIONI DEL MONDO CHE RILEGGONO LA PROPRIA STORIA

F1 con la Lotus dopo due anni di intervallo rallistico - per saldare armoniosamente ieri e/a oggi. In mezzo troverete tante inattese e preziosissime gemme. A partire da una confessione a cuore aperto del solitamente burbero e taciturno Jack Brabham, unico Pilota/Costruttore iridato della storia, e un delizioso e un inedito confronto, a distanza di tre decenni, tra l'unica coppia di padre-figlio vincitori di un titolo iridato, vale a dire Graham e Damon Hill. Poi una chicca, regalataci dall'ex direttore di Autosprint Gianni Cancellieri, che ripropone una conversazione perduta con Jim Clark - la quale tra l'altro è l'unica quasi-intervista pubblicata dal nostro settimanale sulla figura dell'indimenticabile asso scozzese.

Ma c'è di più e c'è dell'altro, perché tra i tesori che riemergono, potrete gustare l'ultimo ritratto intermezzato da sue dichiarazioni concesso da Jochen Rindt ad Autosprint, a poco tempo dal suo incidente mortale di Monza che lo rese a fine stagione campione del mondo postumo. E poi ci sono le confessioni di assi quali il tricampione Jackie Stewart, piuttosto che l'eroe dei due Mondi (F.1 e F.Indy) Emerson Fittipaldi,

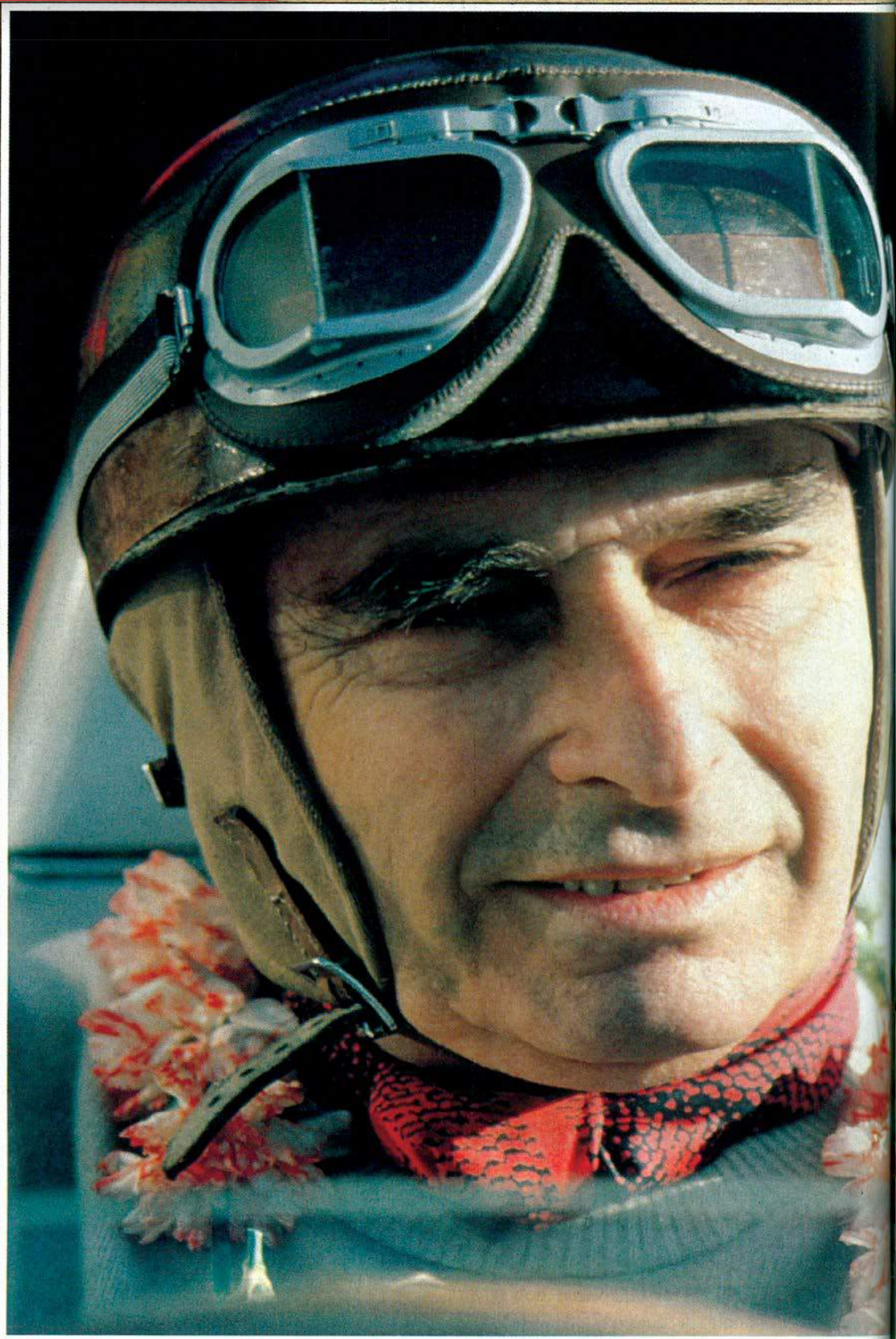
di cui seguono i protagonisti del film "Rush", Niki Lauda e James Hunt, che non a caso abbiamo cucito vicini, come due scene inedite mai girate da Ron Howard, ma assai più catturanti della fiction. Quindi le riflessioni iridate di un pilota simbolo, per Autosprint: quel Mario Andretti a sua volta vincitore di Indy e mondiale F.1 e fresco Casco Legend del cinquantenario di Autosprint. L'intervista ad Andretti fa da apripista a due campioni acerrimi rivali negli Anni '80, Nelson Piquet e Nigel Mansell, anche in questo caso messi contigui per esaltarne i possibili parallelismi e le tante differenze.

Un articolo interessante è quello su Keke Rosberg, indimenticato campione del mondo 1982 e papà di Nico, e precede un altro leggendario dualismo che qui si ripropone anche nel sommario: quello tra Alain Prost e Ayrton Senna. Infine, a chiudere questa antologia esaltante, la coppia "Flying Finn", i finlandesi volanti, Mika Hakkinen e, come annunciato, Kimi Raikkonen, a rinnovare il mito dei di una nazione povera di abitanti ma ricca di talenti.

Mario Donnini

## **SEMPRE AL POSTO DI LAVORO**

*Chi non vorrebbe arrivare a ottant'anni con l'energia di Fangio? Il tempo sembra non passare per lui, che anche di recente si è fatto ritrarre nell'abitacolo delle monoposto con le quali ottenne i suoi leggendari successi. Ma il pluricampione argentino si trova altrettanto a suo agio sia al volante della Mercedes-Benz W196 a iniezione che gli diede l'alloro mondiale nel '54 e '55, sia nel suo ufficio di Buenos Aires, dal quale sbriga ancora i suoi affari. Presidente onorario del Club Anciens Pilotes, presidente onorario della Mercedes Argentina... Anche se non ha mai voluto darsi alla politica, non sono certo l'autorità e il carisma personale a fargli difetto!*



# CAMPIONI DEL MONDO JUAN MANUEL FANGIO



# I MIEI PRIMI OTTANT'ANNI

**A tutt'oggi resta il pilota più titolato della F.1 con cinque mondiali. Ma non solo: alla sua età, l'argentino è ancora un uomo attivissimo e una presenza di rilievo nel mondo delle corse. Oggi come negli Anni '50**

È inverno in Argentina. Nelle campagne intorno a Balcarce, piccolo borgo a quattrocento chilometri a sud di Buenos Aires, il cielo plumbeo sembra ricongiungersi all'orizzonte con il nero della terra e il giallo smorto dell'erba. La pioggia completa la tristezza del paesaggio. Piantata lì, in mezzo alla pampa, Balcarce ben difficilmente avrebbe potuto essere conosciuta per qualcos'altro oltre alla sue patate. Se non che uno dei suoi figli, nato qui ottant'anni fa, le ha dato rinomanza internazionale: Juan Manuel Fangio, l'ultimo mito vivente dell'automobilismo, dopo la scomparsa di Enzo Ferrari. Ma, a differenza del Commendatore, l'argentino cinque volte campione del mondo, il pilota forse

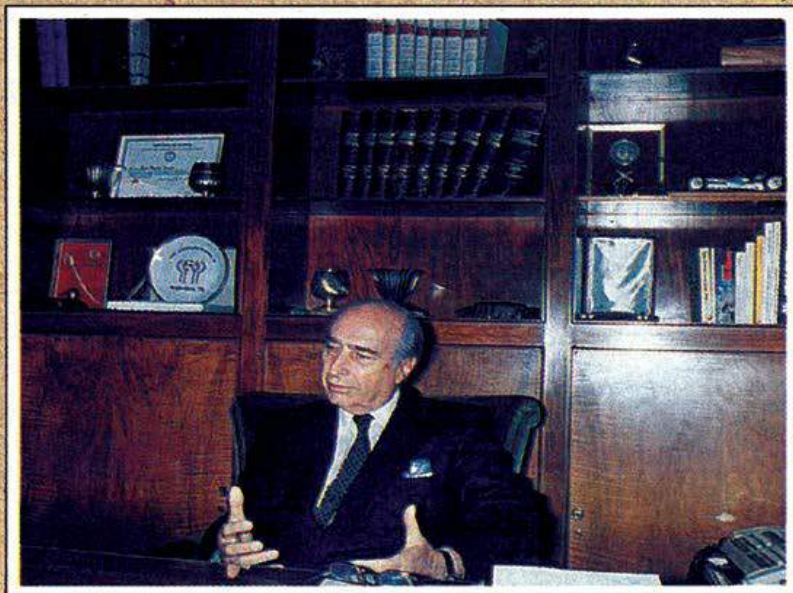
occhi azzurri sono ancora vivi, attenti a tutto ciò che li circonda. L'udito — quell'«orecchio» che gli permise, alla sua ultima gara di F.1, di arrivare al traguardo cambiando le marce con la frizione schiantata — è ancora fino. La voce, calma, pacata e leggermente roca, è netta e precisa. L'andatura, resa celebre dalle gambe arcuate che gli valsero il soprannome di «Chueco», non conosce incertezze. La mente è vigile e pronta, le facoltà intellettive integre. Del famoso vecchio incidente di Monza del '52 sono rimaste tracce sulla nuca e nella testa che è legger-

mente inclinata. Per il resto, un infarto e cinque interventi hanno consigliato una dieta rigorosa. «Niente sale, niente carne rossa. E soprattutto, niente più emozioni forti; non si addicono al mio cuore». Quel cuore che, in passato, di emozioni deve averne avute tante. E' per questo che rifiutò l'anno scorso di seguire alla tv la finale dei mondiali di calcio tra la Germania e la sua Argentina...

**IN FAMIGLIA.** In compenso, Fangio segue volentieri la F.1 sul piccolo schermo, nella sua casa di Balcarce che è la stessa

“ Prost è ancora giovane: ha appena l'età che avevo io al debutto in Formula Uno! ”

più famoso di tutti i tempi, non ha scelto la clausura, il ritiro dalle cose del mondo in uno sdegnoso riserbo da monarca in esilio. Preferendogli il lavoro, la vita. Anche oggi, attraverso le generazioni. Fangio sembra non avere età: da lui emana un senso di naturale eleganza. Gli



**CAMPIONI DEL MONDO**  
**JUAN MANUEL FANGIO**

←  
che suo padre, muratore di origine italiana, iniziò a costruire tanti anni fa. «Man mano che nasceva un figlio, e furono sei in tutto, mio padre aggiungeva qualche stanza. Oggi io abito in un'ala della casa, mio fratello Toto un'altra e mia sorella Carmen una terza». Di aspetto dimesso, la residenza forma un quadrato intorno a un cortile interno. «Se fosse stato bel tempo, Toto vi avrebbe preparato un asado». Peccato per la tradizionale grigliata argentina, ma avremo modo di rifarci con le paste fatte a mano da Carmen. Riunite intorno alla tavola per il pranzo domenicale sono tre generazioni di Fangio. Juan Manuel troneggia fra le due nipotine; la conversazione cade, inevitabilmente, sulla F.1 di oggi, su Alain Prost. Fangio sorride quando apprende che i francesi non dicono di chi sa guidare bene che «sembra Prost», mentre un'espressione come «chi ti credi di essere, Fangio?», rivolta a chi commette qualche imprudenza al volante, è ancora comune. Un po' troppo modesto per essere del tutto sincero, il campione di ieri dice che «è perché il mio è un nome facile da pronunciare e da ricordare; e poi ho corso molte volte in Francia». Il pilota della Ferrari è, per certi versi, il suo erede morale. «Perché no? E' molto dotato, ha una grande esperienza e Dio sa quanto questa sia importante; sa mantenersi calmo durante la corsa. E poi è ancora giovane, ha l'età che avevo io quando debuttai!». Ma Fangio non nasconde nemmeno le sue simpatie per Senna. «Quando Ayrton mi dedicò la vittoria di Montecarlo del '90 ne fui molto commosso». E naturalmente «La Volpe», come lo chiamavano ai suoi bei tempi per l'astuzia dimostrata in gara, non dice chi dei due sia il suo preferito...

**LA INDY MANCATA.** «I soldi e la televisione — continua Fangio — hanno trasformato il mondo della F.1. Pensate che oggi ci sono milioni di persone che seguono i Gp davanti allo schermo. Ai miei tempi, gli unici a vederli erano gli spettatori presenti sui circuiti, e di noi si parlava solo sui giornali. Può anche essere per questo che la mia popolarità è quella che è: eravamo meno... accessibili. Certo, il denaro è importante, ma la vita di

un uomo non deve ruotare intorno a questa sola parola. L'intelligenza, la lucidità, permettono lo stesso di riuscire. Oggi un pilota deve stare attento, perché non è facile resistere a tanta ricchezza che arriva all'improvviso. E bisogna anche diffidare di una gloria arrivata troppo in fretta: va bene essere conosciuti, essere importanti. Ma credere di esserlo è un'altra cosa». Nel dare, da buon veterano, consigli e giudizi ai colleghi di oggi, Fangio ama avvalersi di aneddoti. E ogni qualvolta si accinge a raccontare una storia, tutti intorno a lui fanno silenzio, un silenzio quasi religioso. Anche se la conoscono a memoria. «In tutti i casi una vittoria, un titolo, non vanno mai attribuiti solo al pilota. Il concetto di squadra è importante. Nel '53, Ascari aveva già vinto tutto e io ancora niente. Ci tenevo a vincere, per la Maserati, l'ultima gara a Monza. Nel corso delle prove sentivo una vibrazione nella vettura. I meccanici avevano un bel cercare, non si trovava la causa. Nonostante questo alla vigilia della corsa Bertocchi, il mio fedele assistente, mi disse di andare a dormire tranquillo. E in effetti in gara non avvertii più vibrazioni e vinsi dopo una bella battaglia. All'arrivo il mio compa-

“ La politica non mi sembra pulita. E io non ho mai voluto mettere le mani nello sporco ”

gno di squadra, Bonetto, mi disse: Bravo, ma io non sono riuscito a far niente: la mia macchina vibrava tanto forte...». Una risata accompagna le ultime frasi, gli occhi brillano, la voce si alza di tono. Sono ricordi, non rimpianti. Nemmeno per non aver mai disputato la 500 Miglia di Indianapolis nel '58, l'anno dell'addio alla F.1. «La vettura non andava bene, i meccanici nemmeno. Dopo tre sessioni di dieci giri l'una, in prova, compresi che non faceva per me. Con cinque titoli mondiali di F.1 in tasca, non avevo voglia di fare brutte figure. La mia scuderia mi offrì 50.000 dollari per continuare, ma rifiutai. Chiesi anche alla Mercedes che mi allestissero una macchina, ma senza successo».



Foto: SHUTON

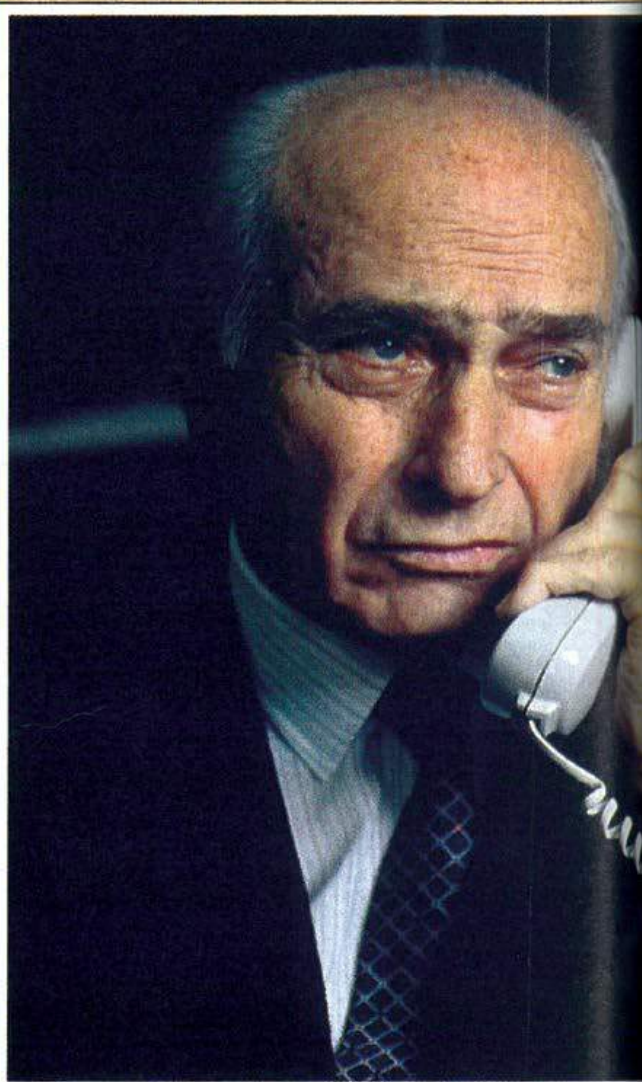


Foto: DE NOMBEL

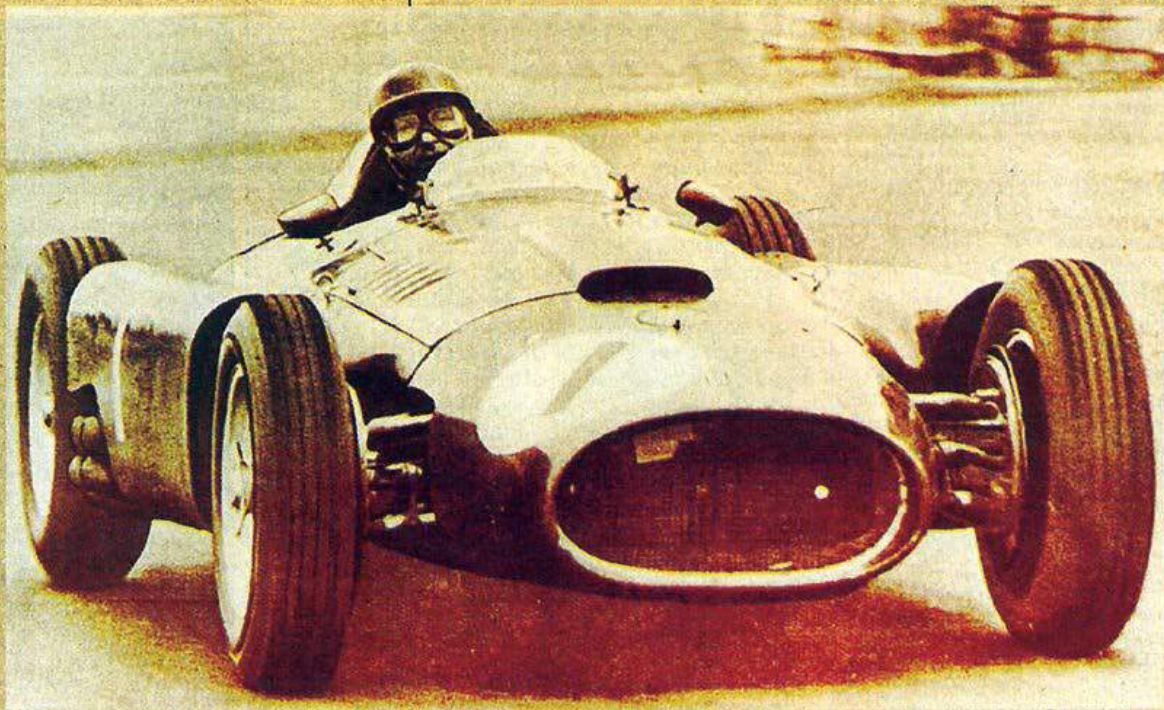


## DIECI INCREDIBILI ANNI SEMPRE IN PRIMA FILA

Riassumere in poche righe la carriera di un pilota come Fangio è un'impresa disperata: troppi sono gli episodi, gli aneddoti, le testimonianze che affollano le cronache di quell'epoca conferendole ormai un sapore di leggenda. Anche volendo limitarsi all'aridità delle cifre e delle statistiche si finirebbe col commettere un'inesattezza: cinque titoli mondiali sono un traguardo al quale nessun altro in F.1 si è mai avvicinato; ventiquattro vittorie, ventotto pole position e quarantotto partenze in prima fila rappresentano, se non un primato assoluto, un carnet invidiabile. Ma questi risultati assumono un valore particolare se si tiene conto del fatto che vanno rapportati a un numero di Gran Premi disputati - 51 in tutto - che è meno della metà di quello dei più blasonati protagonisti di oggi. A tutt'oggi, l'argentino detiene fra l'altro la miglior percentuale di punti rispetto alle gare disputate (5,43). Fangio meglio di Prost e Senna? Meglio di Ascari e Clark? Inutile: i paragoni impossibili non sono mai serviti a niente. Erano altri tempi, l'epoca in cui i piloti riuscivano ancora, sorpassandosi, a salutarsi e a sorridersi a vicenda. E non si venga a dire che oggi questo non avviene più per via del casco integrale: lo spirito è cambiato, come sono cambiate le marche vincenti dell'epoca di Fangio: l'Alfa Romeo 159, derivata da un modello d'anteguerra, del primo mondiale nel '51; la Maserati del '54 con la quale disputò solo due Gp prima di passare alla straordinaria Mercedes W 196, l'auto che in due stagioni vinse tutto. E poi ancora la Ferrari D50, di derivazione Lancia, del mondiale '56 e di nuovo una Maserati, la 250F, quella dell'ultimo titolo e dell'epico inseguimento al Nürburgring alle Ferrari di Collins e Hawthorn. Davvero altri tempi, un'epoca nella quale si poteva iniziare a correre in F.1 a trentanove anni... anche perchè quello di Silverstone del 1950 fu, oltre che il primo per Fangio, anche il primo Gp della neonata Formula. All'epoca, erano sicuramente più popolari le grandi «carreras» sudamericane nelle quali il pilota di Balcarce si era costruito la fama di campione; eppure, dopo oltre quarant'anni, la Formula 1 è ancora lì, e nonostante tutto non si è dimenticata di quell'elegante signore con l'inseparabile foulard al collo... Il 24 giugno, Juan Manuel Fangio compie ottant'anni: i tempi cambiano, il mito resta. (a. a.)

### SILENZIO: PARLA LA LEGGENDA

*Fangio, Surtees e Moss, leggendaria «triade» del passato, al gala per gli 80 anni dell'argentino; l'epoca della Ferrari D50 è lontana, ma basta una telefonata per ritrovarsi...*



FotoARCHIVIO AS

**CAMPIONI DEL MONDO**  
**JUAN MANUEL FANGIO**

◀

**IL PRESIDENTE.** Alle sue spalle, su un vecchio canterano di legno, c'è una foto che lo raffigura mentre abbraccia suo padre: «Nel '58, quando mi trovavo in Argentina, il medico di famiglia mi prese da parte e mi disse che, se fossi tornato ancora una volta in Europa, rischiavo di non vedere più mio padre vivo al ritorno. Non dovevo essere egoista: aveva bisogno di me». La decisione del ritiro era già maturata: «Ho smesso di correre perché ero stanco, provato. Con l'età che avevo, quarantasette anni, restare in prima linea richiedeva grossi sacrifici. Ero partito per correre una stagione in Europa: ci sono rimasto dieci anni». In un paese come il suo, l'abbandono dell'attività quando era all'apice della gloria ha alimentato la sua leggenda, facendo di lui un eroe nazionale. Con la sua popolarità, il peso del suo nome, avrebbe potuto darsi alla politica, come ha fatto di recente Carlos Reutemann. Ha preferito gli affari di famiglia. «Conosco molti uomini politici e non mi sembra un ambiente molto pulito. E io non ho mai voluto mettere le mani in qualcosa di sporco. In compenso mi interesso a tutto quanto riguarda l'Argentina, e trovo molto positivo quello che sta facendo oggi il presidente Menem». Delle sue origini non certo agiate, Fangio ha mantenuto l'intelligenza pratica, il buon senso. E' anche per questo che non volle impiantare una propria squadra corse: «Come si fa a lottare contro le Case ufficiali? Io sono solo un meccanico di campagna, non un ingegnere. A ciascuno il suo mestiere».

**COME UN MOTORE.** Il «meccanico di campagna», da anni ormai presidente onorario della Mercedes Argentina, possiede oggi due concessionarie di camion, e una vasta proprietà di cui si occupa insieme con il nipote Carlito. A ottant'anni continua a lavorare attivamente, presentandosi tutte le mattine nel suo ufficio in compagnia del fedele amico Juan Gimeno. «Per me lavorare è indispensabile: io paragono l'uomo a un motore che deve essere fatto funzionare tutti i giorni, tenuto in efficienza, ma senza forzarlo. La mattina passo due ore nella sede della Mercedes Argentina: dò un'occhiata alla corrispondenza, faccio qualche telefonata. Poi torno

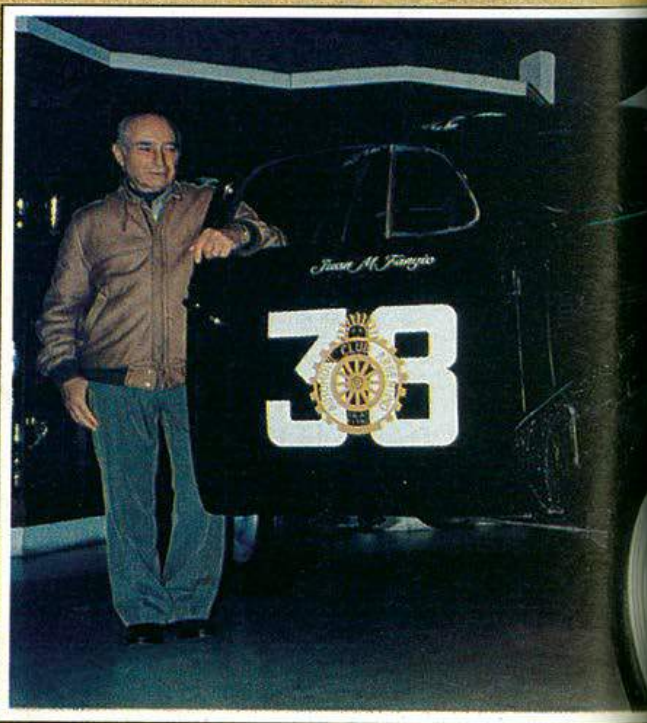
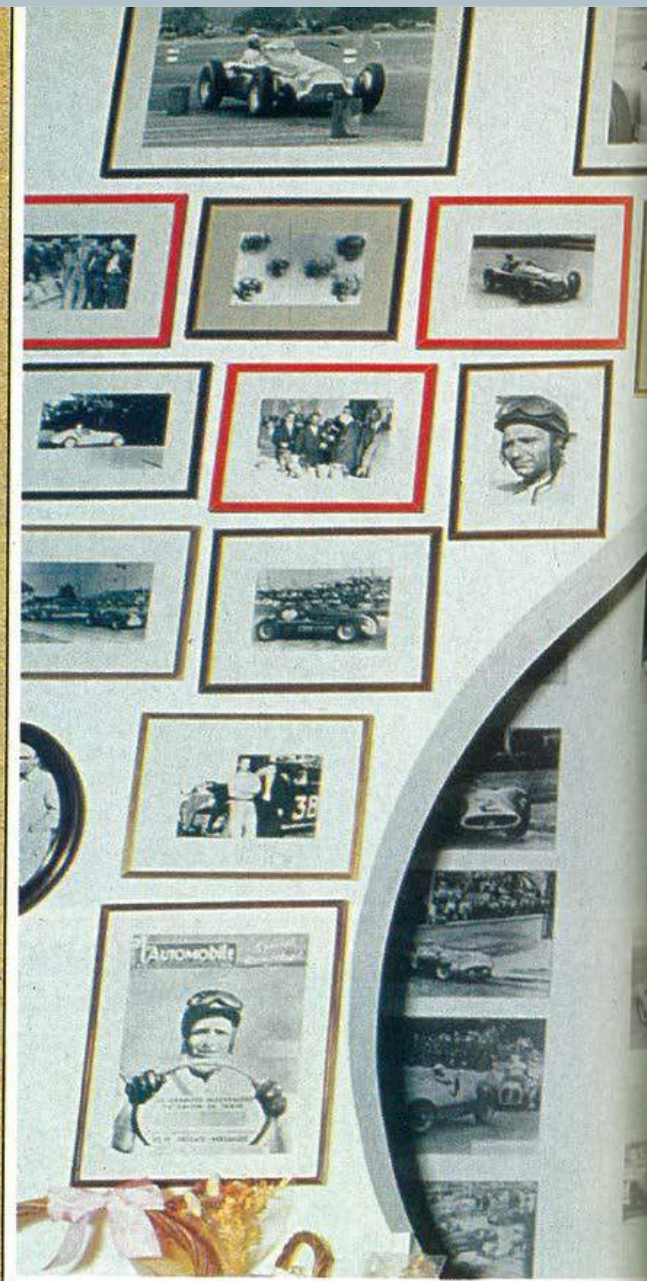
a pranzo in famiglia e nel pomeriggio mi reco alla concessionaria. Coi tempi che corrono in Argentina, bisogna darsi da fare». Quando torna a Balcarce, sempre al volante della sua 300D — ama ancora guidare, e ogni tanto si concede qualche testacoda... — è per occuparsi del suo

“ Ero partito per correre una stagione in Europa. Ci sono rimasto dieci anni ”

museo, quello che racchiude alcune delle sue vetture e la quasi totalità dei suoi trofei. «Faccio il possibile per riunirli tutti qui finché sono in vita. Non voglio che qualcuno vi si attacchi come a una reliquia per tentare magari di speculare dopo la mia morte». Ma a Balcarce non c'è solo il museo Fangio: vi si trova anche un circuito (inutile dirne il nome) al centro di un grande progetto di ristrutturazione. «E' anche per questo che continuo a lavorare: sono responsabile verso tanta gente».

**LA FORTUNA.** Il suo unico rimpianto è di non essersi mai sposato: «Quando smisi di correre avevo una relazione con un'argentina, ma era sposata e all'epoca non era permesso divorziare nel nostro paese. Ma non mi sono mai mancate né le donne, né il calore familiare». Quel calore cui tiene tanto e che vive anche nel ricordo degli amici scomparsi: «Ne ho visti tanti nella mia carriera: un grande amico — e nei suoi occhi si accende l'emozione — Ascari, e tanti altri... Io ho avuto fortuna. Credo molto nella fortuna, mi ha guidato per tutta la vita. Strano, ma non ho mai pensato di morire in corsa, nemmeno per un momento in dieci anni di competizioni. Si vede che era mio destino vivere in questo modo». Del resto, nel periodo in cui correva e rischiava la vita in pista, non ha mai scritto nemmeno una riga di testamento. E oggi, con una famiglia così grande? «Oggi sì, l'ho scritto. Perché ormai so di essere arrivato al termine del cammino».

Servizio realizzato dai fotografi di Sipa Sport sotto la direzione di Didier Delacroix



Fotografie DE NOMBEL

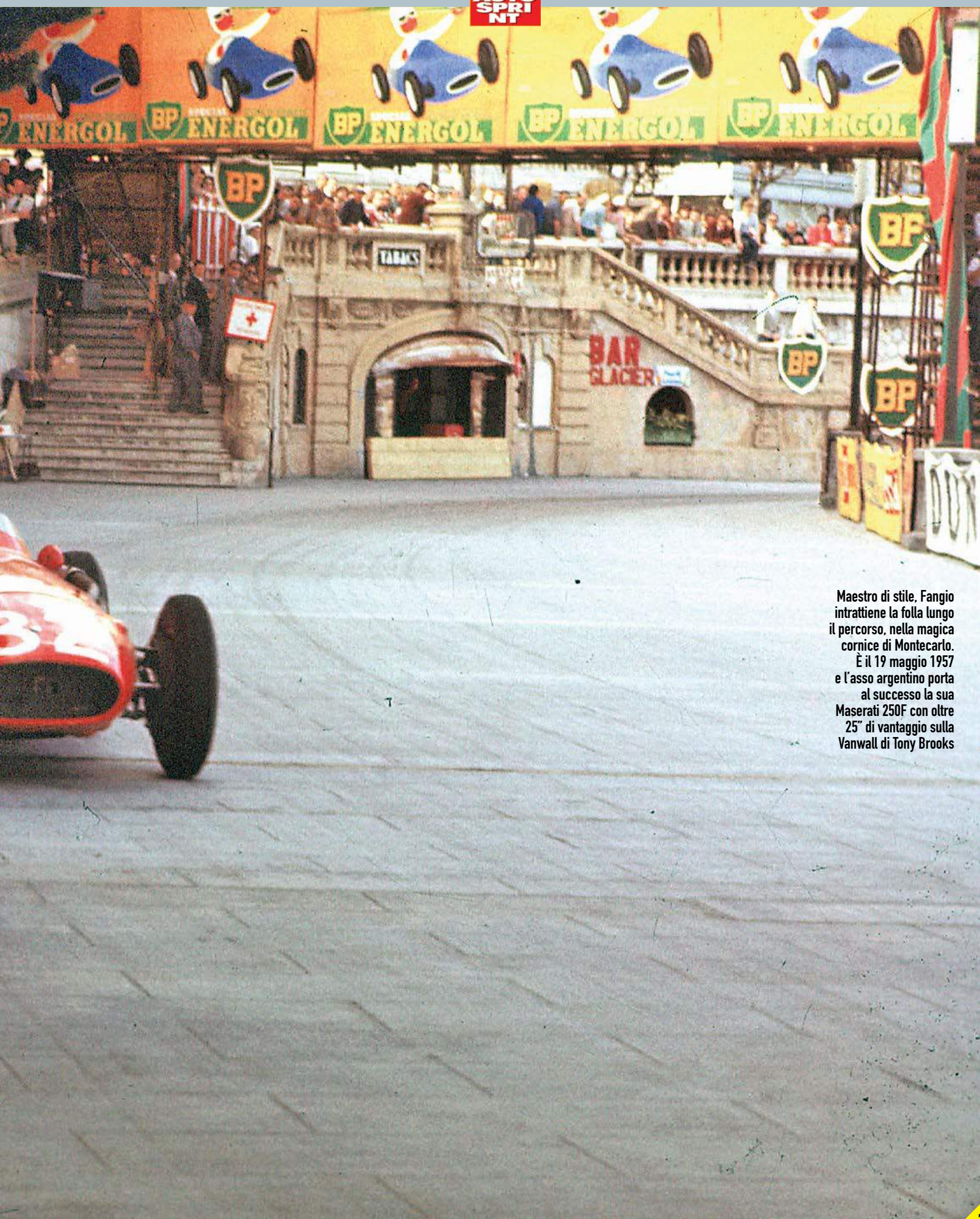


**UN PILOTA  
CHE VALE  
UN MUSEO**

*Tra i ricordi del passato: a casa, Fangio tiene solo le fotografie dell'epoca. Le coppe, le medaglie, sono radunate nel museo della sua città natale, insieme con le vetture da corsa (la prima fu... un taxi!) che venivano preparate dal fratello Toto, con il quale Juan Manuel vive tuttora, e che gli valsero i primi successi nelle competizioni del suo paese, negli Anni '30, prima che iniziasse la grande avventura europea*







Maestro di stile, Fangio intrattiene la folla lungo il percorso, nella magica cornice di Montecarlo. È il 19 maggio 1957 e l'asso argentino porta al successo la sua Maserati 250F con oltre 25" di vantaggio sulla Vanwall di Tony Brooks

**CAMPIONI DEL MONDO  
JACK BRABHAM**

**SPECIALITÀ**

**L'unico pilota-costruttore a vincere il mondiale F.1 ha lasciato un segno indelebile. Oggi come allora il nome di famiglia è un riferimento per l'intero mondo delle quattro ruote**

Oggi che la razza dei piloti-costruttori si può considerare estinta, il suo primato più importante, quello di essere stato l'unico a conquistare il mondiale di F.1 al volante di una vettura da lui stesso realizzata, brilla di una luce ancor più fulgida. Brabham, oggi, non significa solo «Sir Jack», ma è ancora il nome di una delle più blasonate scuderie di F.1 e, soprattutto, quello di una vera dinastia da corsa con il capostipite nel ruolo di «promoter» e di maestro, oltre che di abile manager. Tutto in famiglia, dunque, ma con stile. Eppure, quando si accenna ai più grandi cam-

pioni della storia dell'automobilismo, vengono in mente altri nomi prima del suo. Un'ingiustizia? Può darsi, ma questa mancanza di popolarità ha anche i suoi motivi. Per ventitré anni, l'australiano si è costruito, sui circuiti di tutto il mondo, un'immagine di antieroe: come se volesse sfuggire alla gloria, rifiutandosi di entrare nella leggenda. «Jack il chiacchierone», l'avevano soprannominato i giornalisti. Uno scherzo, ovviamente: nessuno dei piloti di F.1 dell'epoca era altrettanto taciturno, riservato, addirittura ascetico nello stile di vita: niente sigarette, le labbra appena

bagnate nello champagne per festeggiare le vittorie; come referenza gastronomica, la cucina inglese, notoriamente puritana nella varietà delle ricette e dei sapori; e un sacro terrore nei confronti della mondanità. Non è proprio il ritratto di un gaudente.



**“ Mi definirei un misto tra un pioniere australiano e un docker londinese ”**

**CAMPIONE SERVITO... ESPRESSO**

*leri, concentrato e determinato nell'abitacolo della sua F.1; oggi, rilassato e disponibile nella cucina della sua casa londinese. Tra queste due immagini ci sono oltre vent'anni, ma quello strano, enigmatico sorriso si legge ancora sul volto del tre volte campione iridato: anche se la macchina non è di F.1 ma da caffè!*

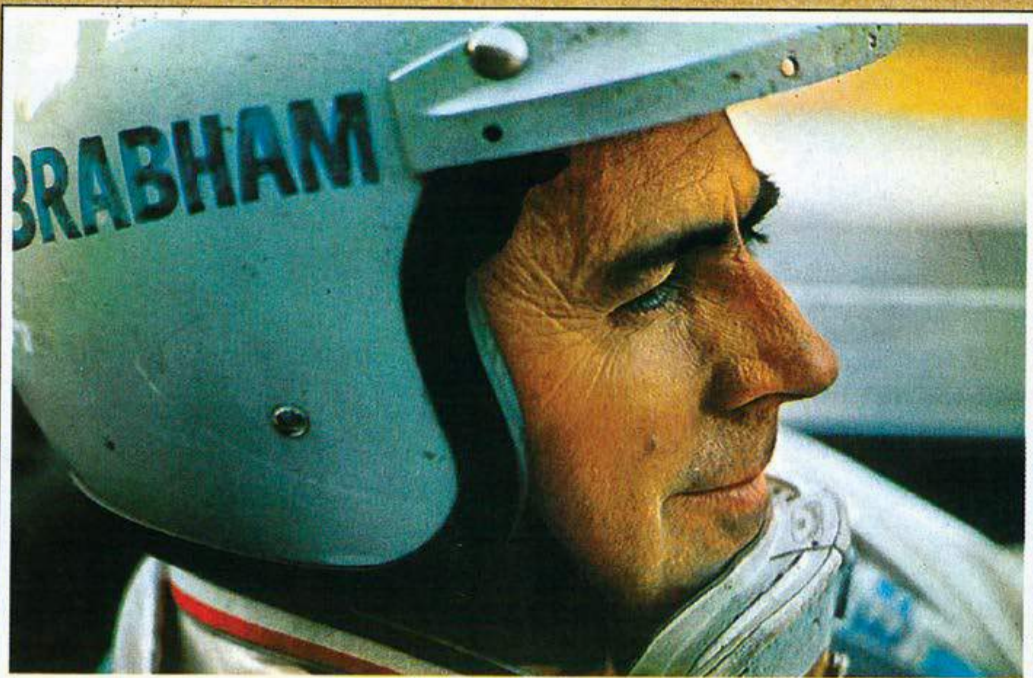


Foto DIDELOT



# DELLA CASA



**CAMPIONI DEL MONDO**  
**JACK BRABHAM**

←  
**GLI INIZI.** Del resto, un temperamento come il suo non avrebbe saputo che farsene di certi piaceri della vita. Anche ammesso che avesse avuto il tempo di godersi: lasciata senza rimpianti la scuola all'età di quindici anni, Jack era subito entrato in un'officina, continuando a frequentare corsi serali di meccanica. A diciotto anni riceve la chiamata dell'Australian Air Force: in aeronautica rimane due anni ma, invece della tuta di pilota che lui sognava, gli viene assegnata quella blu di meccanico. Si rifarà con gli interessi più tardi, divenendo uno dei primi piloti di F.1 a possedere un aereo privato. Una volta congedato, il giovane Brabham si guarda intorno: l'attività del padre, che gestisce in negozio di frutta e verdura, non lo attrae. La famiglia proviene dall'Inghilterra; il nonno di Jack ha lasciato le rive del Tamigi per trasferirsi in Australia quando aveva sedici anni; e anche il tre volte campione del mondo dirà di sé stesso: «*Mi definirei un misto tra un pioniere australiano e un docker (portuale) londinese*». Jack convince i parenti ad aprirgli un garage per conto suo. È qui che il destino bussava alla porta sotto forma di un americano di nome Johnny Schonberg. I due partono per Darwin, per acquistare materiale scartato dall'esercito americano. La sera prima della vendita all'asta, assistono a una gara di «midget», le piccole monoposto autocostruite che corrono su un ovale di cenere. Qualche giorno dopo iniziano il viaggio di ritorno attraverso tutta l'Australia, su di un camion zeppo di materiale. La strada è lunga, Johnny è un gran parlatore, Jack uno che sa ascoltare. Alla fine, l'affare è fatto: Brabham costruirà una midget per farla pilotare a Schonberg. L'americano disputa due corse, poi ci rinuncia. Jack si trova così la vettura in garage: prova a mettersi al volante... e vince quattro volte il titolo nazionale.

**LA GLORIA.** Nel 1951, a venticinque anni, Jack sposa Betty, che ha incontrato a una gara di moto. Nelle sue memorie, dedicherà alla sua discreta consorte alcune righe che trasudano un romanticismo tipicamente australiano: «*Nel mio garage di Sydney, Betty lavorava al tor-*

*nio, oppure lavava la mia macchina da corsa. Pazzesco quello che arriva a fare una donna pur di farsi apprezzare. Ci siamo sposati dopo sei anni di convivenza; sapeva a cosa andava incontro*». Intanto, un australiano che aveva importato una Cooper si trova col motore rotto alla prima corsa e lo rispedisce in Inghilterra per le riparazioni. Il tempo passa, il motore non arriva e allora l'australiano offre il telaio a Jack, che se lo compra per una sciocchezza. Partendo da un carter e da una testata prese da una motocicletta, Brabham si costruisce da solo un motore e si iscrive al Gp di Nuova Zelanda, dove incontra alcuni dei più famosi piloti europei. Uno di questi lo convince a tentare la strada del Vecchio Continente. Jack abbraccia Betty e il primogenito, Geoff, e parte per l'Inghilterra all'inizio del '55. John Cooper gli ha riservato un posto come pilota-meccanico nella sua scuderia di F.2. Nel 1958 la Cooper ottiene i primi successi in Formula 1, con Trintignant a Monaco e Moss in Argentina, grazie alla scuderia Walker. Brabham pazienta an-

“ **Nel mio garage Betty lavorava al tornio oppure lavava le mie vetture da corsa** ”

cora. Nel '59, finalmente, Cooper lo schiera nella sua squadra ufficiale per tutta la stagione. In campionato, Moss risulta il più veloce con la vettura privata, ma spesso ha problemi con il cambio. Ma l'ex meccanico arrivato dall'Australia comincia a farsi notare vincendo a Monaco e in Inghilterra e a fine anno ha più punti di Moss e del ferrarista Tony Brooks. Il gioco degli scarti mette tutto in discussione fino all'ultima gara, a Sebring. Se vincessero Brooks e Moss, il titolo andrebbe a loro. Il «re senza corona» segna il miglior tempo, sorpassa Brabham partito meglio ma poi sbriciola il cambio. Jack controlla la corsa e all'ultimo giro fa un cenno a John Cooper davanti ai box: tutto ok. A un chilometro dal traguardo il motore Climax comincia a borbottare: è finita la benzina. Come un automa, gli occhi incollati al suolo, Brabham scen-

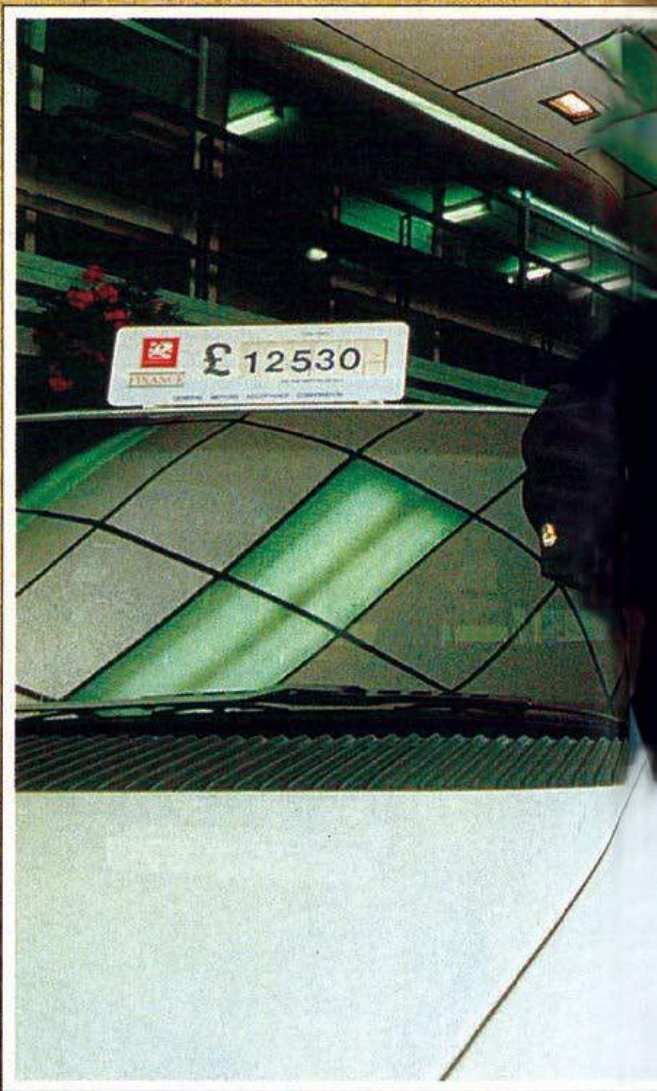
de dalla Cooper e la spinge (allora era consentito) verso la bandiera a scacchi. Termina al quinto posto, ma Brooks è solo terzo: è il primo mondiale.

**LE DUE ANIME.** Un mondiale che non convince tutti. In particolare gli inglesi si sentono derubati: si aspettavano, finalmente, una vittoria di Moss che invece non vincerà mai. Jack la prende male. Taglia corto ai festeggiamenti, come al solito, e con la scusa delle feste natalizie riprende la via dell'Australia; in seguito parteciperà attivamente allo sviluppo della nuova monoposto Cooper. La stagione '60 non ha storia: cinque vittorie consecutive e un quarto posto stavolta convincono tutti che il migliore è proprio lui. E Jack, finalmente, può dedicarsi al progetto che da tempo ormai gli gira in testa: realizzare una sua scuderia. Gli ci vorranno sei an-

ni, di sacrifici e di amarezze, per coronare il suo sogno di vittoria. Ricorda Frank Gardner, primo pilota della scuderia Brabham in F. Junior: «*Jack era il pilota più dotato della sua epoca. Ma quando arrivava ai circuiti, su di lui pesava il lavoro di una settimana passata in officina o a occuparsi dei suoi affari. Se si fosse dedicato solo alla guida, avrebbe dominato la scena alla maniera di un Fangio*». Ma piuttosto che vincere su una Lotus o una Brm, Jack preferisce far progredire le sue macchine, dalla semiclandestina F. Junior alle monoposto da Gran Premio. In lui convivono due anime, quella del pilota e quella del costruttore; in quegli anni, l'una domina sull'altra.

**NONNO JACK.** L'ora della rivincita arriva nel '66, quando Brabham ha varcato la soglia

Foto DIDEOT





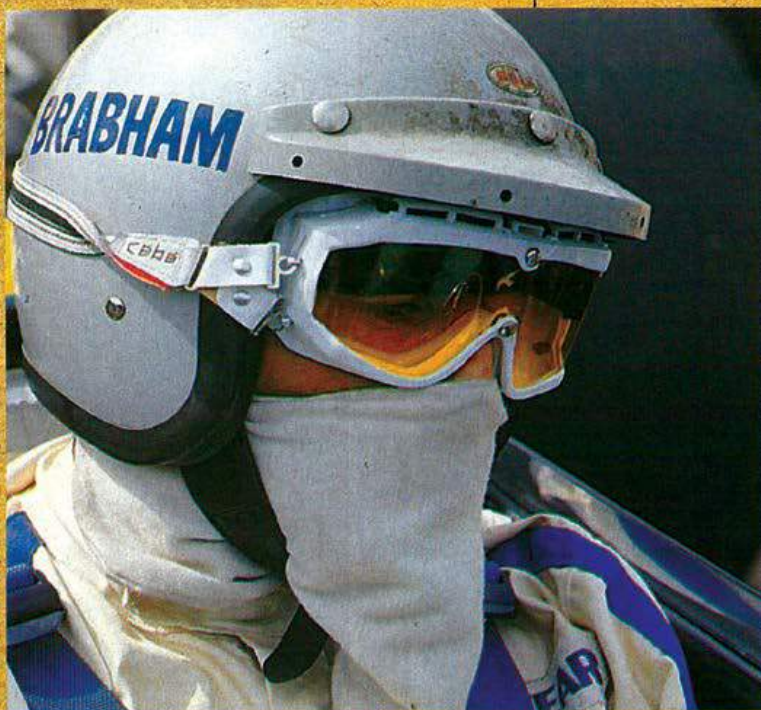
## FU LUI CHE PORTO' AVANTI IL TUTTO... INDIETRO

Quattordici vittorie in sedici stagioni di attività e centoventitré Gran Premi (più i tre disputati con le Cooper di F.2 tra il '57 e il '58, classificati separatamente) non sono uno scherzo: ci sono però piloti, come Moss, che hanno vinto di più senza arrivare al mondiale. L'immagine che si ricava dalla carriera di Jack Brabham (nato a Hurtsville, Australia, il 2 aprile del 1926) è quella di un pilota estremamente tattico, non sempre velocissimo in prova — anche se può contare tredici pole positions — ma provvisto di uno sviluppatissimo senso della corsa. Il suo palmares, a parte sporadiche apparizioni con la Maserati — in Inghilterra nel '56 — e la Lotus-Climax, è indissolubilmente legato a due marchi: quello della Cooper, con la quale ottenne i suoi primi due titoli, e naturalmente quello che porta il suo nome. Né va dimenticato che il campione australiano è stato sin dall'inizio un artefice dell'evoluzione tecnica, a differenza di tanti «piloti-gentlemen» suoi contemporanei che badavano più alla corsa che allo sviluppo e alla messa a punto del mezzo. Il suo titolo del '59, con la Cooper T51

motorizzata Coventry-Climax, è il primo per una vettura a motore posteriore: una soluzione già nota e usata, per esempio, dall'Auto Union già negli Anni '30, ma che impiegò quasi dieci anni ad affermarsi in Formula 1. Quell'anno, per inciso, la media punti/Gp del vincitore, appena 3,77, fu la più bassa in dieci stagioni. Il «bis» dell'anno successivo, con il modello T53, deve molto alla collaborazione di Brabham con John Cooper, mentre il suo modello Bt19 (la sigla, che è rimasta per le monoposto Brabham di oggi, viene dalle iniziali del pilota-costruttore e di Ron Tauranac) gli valse l'iride del '66 al primo anno della «Formula tre litri»: un raddoppio secco di cilindrata rispetto al campionato precedente che portò le potenze (Brabham usò l'8 cilindri Repco, derivato da un blocco Oldsmobile) intorno ai 350 cv e per la prima volta mise in luce l'importanza di un elemento destinato a diventare decisivo nel giro di pochi anni: le gomme. È dal difficile equilibrio basato sui tre poli tecnici — motore, telaio, pneumatici — che emerge la sensibilità vincente di Black Jack: uno che tanti team manager di oggi, ne siamo sicuri, vorrebbero avere sotto contratto... (a. a.)

### UN NOME UNA... GARANZIA

*L'«immagine», come si dice oggi, è sempre vincente: se Jack può a buon diritto vantare il successo del suo marchio in F.1 (per lo meno fino a qualche anno fa) il suo nome, anche dopo tanti anni, costituisce ancora un formidabile strumento di promozione per le vendite, in questo caso per l'inglese Vauxhall. Eppure è un taciturno...*



**CAMPIONI DEL MONDO**  
**JACK BRABHAM**

dei quarant'anni. «*Leggevo sui giornali frasi tremende come: Incredibile, a quarant'anni Brabham guida ancora una Formula 1. Ma io non mi sentivo tanto vecchio: avevo l'età di Fangio quando vinse il primo titolo.*» E per una volta si concede quello che resta l'unico dei suoi scherzi in pubblico, presentandosi al via del Gp d'Olanda, a Zandvoort, con tanto di barba finta e appoggiandosi pesantemente a un bastone. Quattro vittorie consecutive e un quarto posto; il mondiale è deciso. A fine stagione, «monno Jack» diventa Sir Jack, ricevendo dalle mani della regina le insegne dell'Ordine dell'Impero Britannico. Al momento di andarsene da Buckingham Palace, il motore della sua auto non si avvia. Sotto gli sguardi allibiti delle celebri guardie, si sfilava la giacca dell'abito da cerimonia e caccia le mani nel cofano: tre titoli iridati non gli hanno tolto lo spirito del meccanico.

**FAIR PLAY.** Se i modi sono spicci e a volte bruschi, sotto la scorza dura Brabham nasconde una sorprendente modestia e un'assoluta onestà. A fine '60, quando dopo il secondo titolo qualcuno gli aveva chiesto chi fosse il miglior pilota del mondiale, aveva risposto senza battere ciglio: «*Stirling Moss*». Adesso, nel 1967, la Brabham è ancora la macchina da battere, ma a fine anno sono due i piloti a giocarsi il mondiale: Jack e Denny Hulme. Il neozelandese è sul punto

di accasarsi con la McLaren, e Brabham lo sa; ma invece di decidere a tavolino chi sarà a vincere preferisce lasciare la parola alla pista. Hulme ha carta bianca e vince il campionato. Tre anni più tardi, al suo ultimo anno di corse, «Black Jack» vince a Kyalami e sta

“ **A quarant'anni non mi sentivo vecchio: avevo l'età di Fangio al suo primo mondiale** ”

per ripetersi a Montecarlo quando, all'ultimo passaggio del Gasometro, pressato da Rindt sbaglia le frenate e sbatte. È uno dei suoi rarissimi errori, ma al traguardo è troppo onesto per non ammetterlo. La sua razza è fatta così. Oggi Brabham si occupa ancora di corse: non ha più a che fare col team che porta il suo nome, ma continua a seguire i figli e i nipoti che fanno vivere il nome di famiglia nelle corse. Poco da fare: una settimana prima che Jack nascesse, a suo padre venne consegnata un'automobile. Era la prima in famiglia, e fu considerata un avvenimento quanto la nascita del primo e unico figlio. In qualche modo, nei cromosomi del piccolo Jack dev'esser entrato qualcosa...

Servizio realizzato dai fotografi di **Sipa Sport** sotto la direzione di **Didier Delacroix**

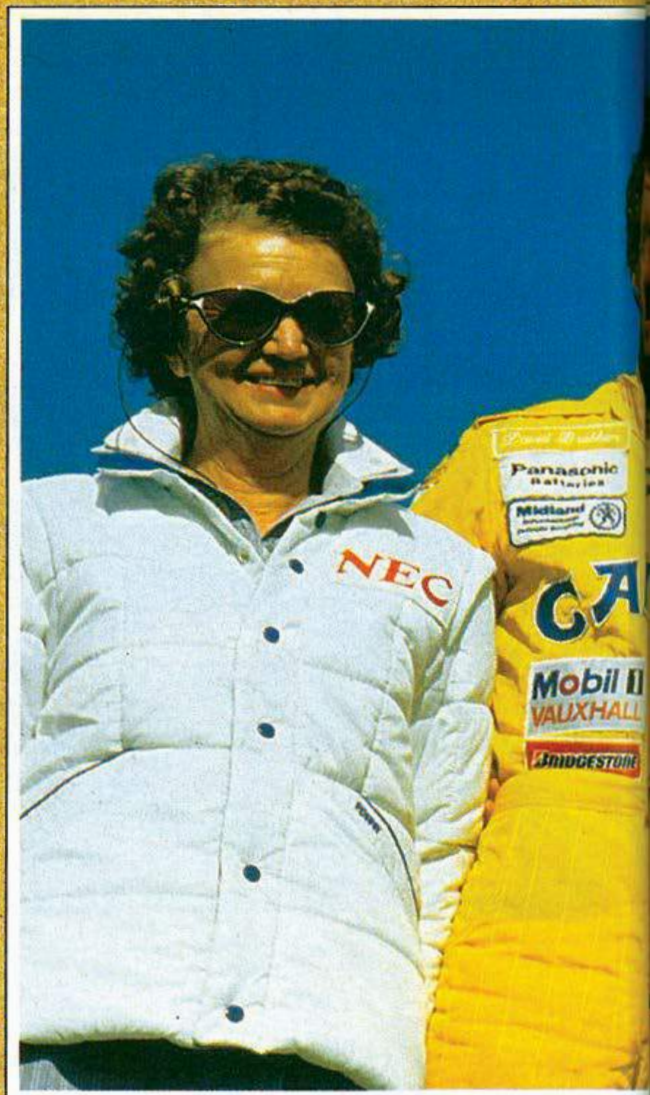
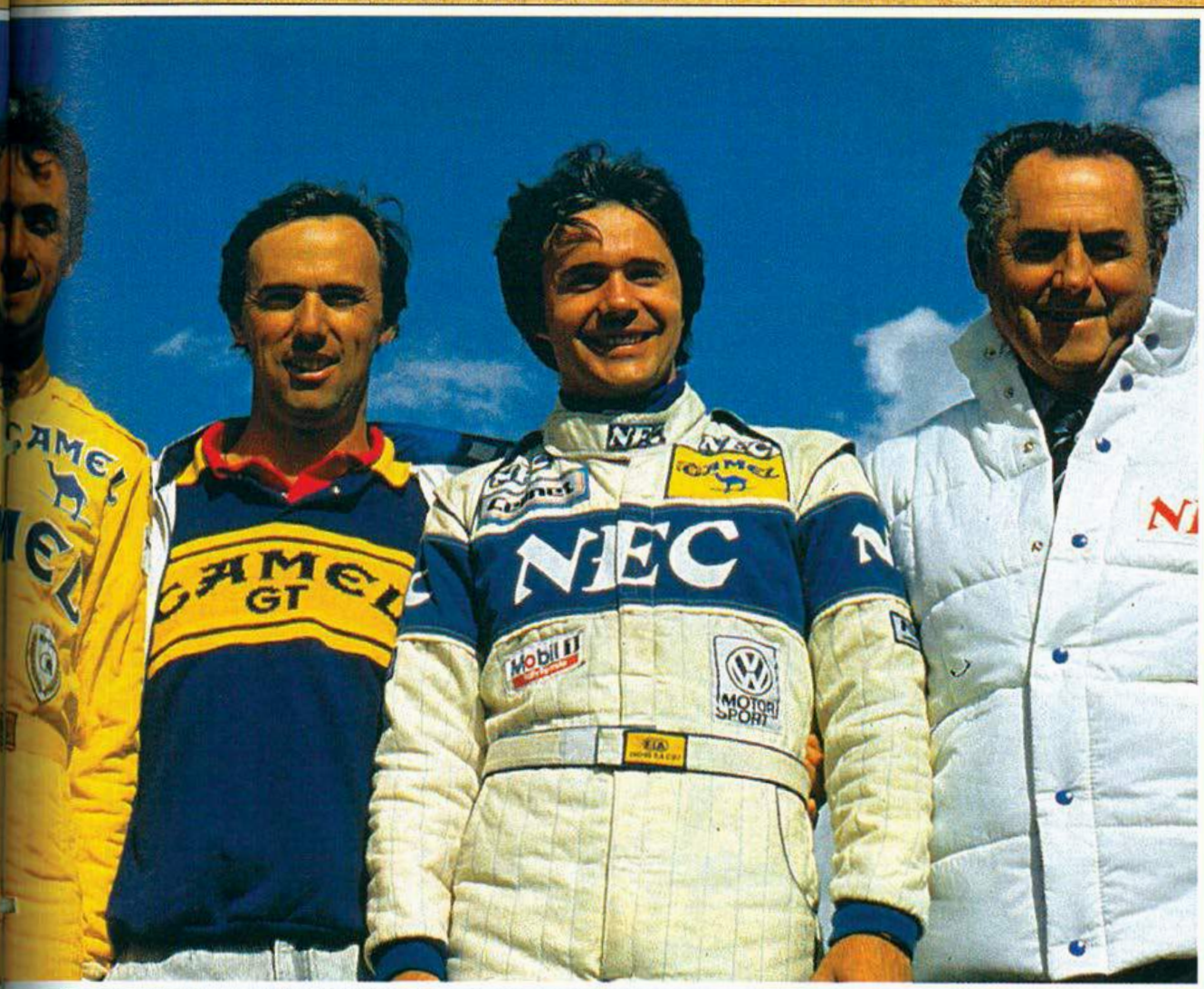


Foto DIDELOT



Foto KABLE





## DINASTY D'ALTRO EMISFERO

**Sir Jack Brabham circondato dalla moglie e dai suoi «eredi»: a cominciare dal primogenito Geoff, nato quando suo padre non era ancora un pilota famoso, ma dominava già la scena delle corse australiane. Geoff Brabham, che vediamo in una vecchia foto con il padre ai tempi della F.3, è quello che fino a oggi ha dato le soddisfazioni più grosse a papà: se pure non ha scelto le monoposto, è divenuto tre volte campione Imsa negli Stati Uniti: poi c'è David, ritratto con Jack accanto a una monoposto F.1 First, che l'anno scorso ha avuto in F.1 la soddisfazione di riportare il nome Brabham su di una vettura Brabham, anche se il team ha ormai da tempo cambiato mani. Oggi Dave è tornato in F. 3000, mentre il cugino Gary, qui a Montecarlo con Jack, dopo il poco felice debutto in F.1 con la Life nel '90 ha tentato la via degli Usa. Non tutti saranno dei campionissimi, ma con un nome così...**

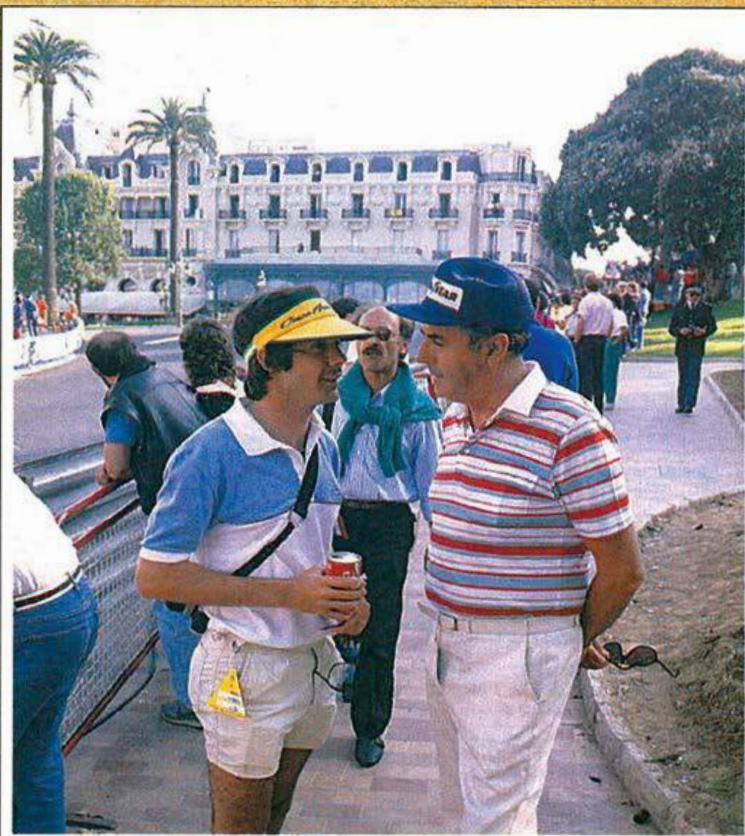
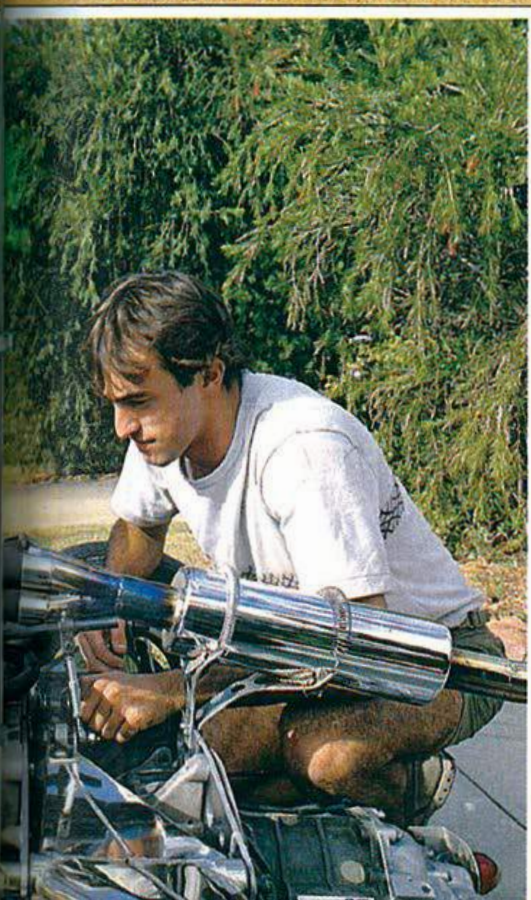


Foto MABLE

Molti si stupiscono della «seconda giovinezza» agonistica di «BAFFO» esplosa col ritorno alla vittoria in F.2 a Thruxton: non c'è un segreto speciale se non nella sua «filosofia» di vita

## SPECIALE PER AUTOSPRINT

LONDRA - Il 9 ottobre 1969 Graham Hill correa su uno dei suoi circuiti prediletti, quello di Watkins Glen, sede del G.P. degli Stati Uniti. Vi aveva vinto per tre volte (1963, 1964 e 1965) arrivando secondo per tre volte (1962, 1967, 1968). Purtroppo con la Lotus 49 poco maneggevole, questa volta era in un arretrato quinto posto, staccato di un giro dal leader Rindt, quando incappò in un testacoda su una macchia d'olio e il motore si fermò. Hill rimase stupito per il testacoda, dato che si era accorto della presenza dell'olio e aveva girato con prudenza, ma quan-

rati e nervi offesi, si sarebbe oramai detto che Hill dovesse stare lontano dalle corse per un anno. Anzi fu proprio questa, la triste prognosi dei medici in Inghilterra. Invece «Baffo» giurò di tornare nell'abitacolo in marzo, in tempo per la prima gara del campionato, il GP del Sud Africa. Dice: «Correre mi diverte e dato che volevo riprendere un'attività che mi divertiva non è sorprendente che mi sia sforzato per riuscirci. Oltre tutto, a chi piace fare il... malatino?»

Quando gli abbiamo chiesto se prevedeva di stare abbastanza bene per correre in Sud Africa, ha risposto: «No, non avevo esperienze passate su



Graham Hill e Tauranac a B. Hatch, il giorno del debutto della Brabham BT 34. In questi momenti gli anni non contano, ed il brivido dell'incertezza è sempre quello

do scese dall'abitacolo per spingere la vettura (l'aiuto esterno avrebbe significato la squalifica) vide che i suoi Firestone erano pelati e addirittura perdevano pezzi di gomma.

Per uscire dalla vettura gli toccò slacciare la cintura di sicurezza e dopo non riuscì a riallacciarla, rientrando nell'abitacolo, per via della mancanza di spazio. Segnalò al box per indicare che sarebbe rientrato presto per cambiare i pneumatici, ma pochi secondi dopo quello posteriore di destra si afflosciò all'improvviso, facendo perdere al pilota il controllo della Lotus. La vettura volò fuori pista, urtò un terrapieno, Hill fu catapultato fuori, quindi la macchina si rovesciò.

Con il ginocchio destro rotto, alla giuntura, il ginocchio sinistro slogato, muscoli lacerati

basarmi, ma ritengo che nulla sia impossibile, quindi mi dissi che se avessi fatto uno sforzo per stare bene in tempo per la gara, sarei stato più avvantaggiato che se avessi detto che mi preparavo per riprendere nel GP d'Inghilterra in luglio. I dottori dissero che non avrei potuto correre fino all'ottobre seguente, ma io risposi che non volevo neppure sentirne parlare.

## Ovazione in Sudafrica

Pilotando la Lotus 49C di Rob Walker, Hill occupò un ottimo sesto posto in Sud Africa, posto che gli valse un'ovazione non inferiore a quella per il vincitore Brabham. La ripresa e l'uomo erano stati talmente fantastici che la



*Sono stufo della gente che parla sempre dei cosiddetti «bei tempi andati». A che serve guardare indietro? Tutto va sempre avanti...*

# Graham HILL domani

BBC fece un documentario sulla lotta di Hill per tornare in pista. «Da un punto di vista morale — dice Hill — non era troppo dura, ma lo sforzo fisico era invece stremante. Prima di tutto faticavo a immergermi nella vettura e altrettanto per uscirne, mentre la guida presentava problemi dato che non potevo premere troppo forte il pedale del freno».

Adesso, diciotto mesi dopo l'incidente in America, Graham Hill dice che le sue gambe stanno molto meglio. Se gli si chiede se gli procurino qualche sofferenza, risponde laconico: «Soltanto quando sto in piedi».

Dal giorno dell'incidente, Graham è tornato ad assaporare la dolcezza della vittoria a Thruxton una settimana fa, in F. 2. Finalmente è tornato a sorridere sul serio.

### Finalmente la 72

Gli avevamo chiesto prima: è contento della stagione '70 e lui ha risposto: «No, sarei stato contento se avessi vinto il campionato e qualsiasi cosa in meno significa che non



Hill e le sue figlie, durante la convalescenza dell'incidente a Watkins Glen

va bene, finché sono ricominciate le noie alla frizione e in Messico il motore sparse acqua ovunque già al primo giro.

«La mia corsa migliore del 1970 fu il GP di Gran Bretagna.

che pensava di smettere. Dovevo dunque cercare un'altra squadra. Rob poi andò con Surtees e ovviamente io andai da John per discutere la possibilità di entrare nella sua squadra. Credo però che non ci fosse posto per me. Al tempo stesso esisteva la possibilità di andare alla Brabham, che è sempre stata un'ottima squadra, per cui sono stato felicissimo di entrarci. Mi dispiace che Rob non corra più per conto suo, era l'ultimo dei «grandi spendaccioni» e capisco che sia un lusso che non può più permettersi».

### 125 corse di campionato

Il debutto di Hill alla Brabham non è stato privo di drammi. Continue noie alla pompa del carburante in prova lo hanno relegato all'ottava fila dello schieramento, poi in gara il motore si è rifiutato di partire. Alla conclusione lo hanno spinto, e lui si è tenacemente fatto strada in mezzo al gruppo, portandosi al sesto posto al 59. dei 79 giri. Intanto si era però staccata l'ala posteriore e, memore del-



mania, Italia e Sud Africa del 1962, Monaco e Stati Uniti del 1963, 1964 e 1965; Spagna, Monaco e Messico del 1968 e Monaco del 1969. E' stato al palo al via in tredici corse, segnando il giro più veloce in dieci. Campione del mondo nel 1962 e nel 1968, per la BRM e per la Lotus, ha vinto importanti gare sport quali il Tourist Trophy, la 12 Ore di Reims e la Mille Km di Parigi. Il suo successo più reclamizzato fu quello nella 500 Miglia d'Indianapolis del 1966, con la Lola T90, ove vinse dollari 156,297 benché avesse condotto soltanto per venticinque

tagliarmi completamente fuori dalle corse, che sono state una parte così importante della mia vita. Sono certo che manterrò i contatti, in un modo o nell'altro, ma in che modo proprio non lo so».

Le corse hanno permesso a Hill di vivere con maggior comfort che se, poniamo, avesse continuato a lavorare come ispettore dell'attrezzatura alla Smiths. Abita con la moglie Bette in una grande casa nella parte nord di Londra e adora i suoi tre figli, Damon, Samantha e Brigitte. Possiede anche un pittoresco «cottage» in campagna, nel



Nella stagione 1970, Hill si adattò per riprendere contatto con le piste, alla vecchia Lotus 49. Poi ebbe anche lui una 72, entrambe patrocinate da Walker e dalla Breda Bond Oxo. A destra, un trio (eccezionale) iridato: Brabham, Hill e Stewart

sono affatto contento. Iniziamo la stagione con la Lotus 49C che ormai era un po' vecchietta. Una buona vettura — mi divertiva guidarla — ma speravo che la Lotus 72 fosse pronta prima, di quanto invece avvenne. Naturalmente la Casa aveva problemi con la macchina, che necessitava di una nuova progettazione e quando l'ottenemmo, alla fine dell'anno, ci occorreva un paio di gare per metterla a punto. Non l'avemmo in tempo per la corsa austriaca, mentre a Oulton Park era nuovissima e la pressione dell'olio continuava a sparire. La 72 fu ritirata dal GP d'Italia per via dell'incidente di Rindt, in Canada, si staccò un quadrilatero in corsa e per di più la frizione si ruppe il mattino della gara e di nuovo a metà corsa. Negli Stati Uniti anda-

gna. Gual al motore in prova significarono che la mia vettura era in fondo allo schieramento, però feci una partenza demoniaca e avevo già superato otto concorrenti al termine del primo giro. Fu una corsa dura e rimasi malissimo di dover cedere il quinto posto ad Amon, proprio alla fine quando mi saltò una marcia».

### Entusiasta delle BT 33

Nel 1971 Hill è entrato nella squadra Brabham, sostituendo l'ora ritirato Jack come numero uno della Motor Racing Developments nei grandi premi. «Rob non era sicuro se avesse corso quest'anno — dice — e a metà della stagione scorsa mi disse

le conseguenze di Barcellona nel 1969, Hill si è fermato per la riparazione arrivando poi nono, a due giri dal vincitore.

E' entusiasta della Brabham BT33 e dice: «E' del tutto diversa dalla Lotus. D'accordo, è diverso il concetto di progettazione, ma direi che la Lotus 72 è leggermente più veloce, anche se la BT33 è più robusta. La parte posteriore della 72 è più pesante e credo che per questo la trazione sia migliore, ma la BT33 si maneggia molto bene ed è assai controllabile. Spero naturalmente che la BT34 sarà ancora meglio... migliore di qualsiasi altra vettura attuale».

Da quando iniziò in F. 1 con la Lotus-Climax 12 nel 1958, Graham Hill ha partecipato a 125 gare di campionato, una meno di Brabham. Ne ha vinte quattordici: Olanda, Ger-



delle 500 miglia... però si trattava delle ultime venticinque!

Sono diciassette anni che Graham gareggia, infatti fu nel 1954 che assaggiò per la prima volta questo sport a Brands Hatch con una Cooper-JAP di 500 cc. Ora, a quarantadue anni, è il pilota più vecchio che partecipi regolarmente ai Grandi Premi di F. 1. Quando gli abbiamo chiesto se pensava mai al ritiro, siamo stati severamente rimbeccati. «L'unica volta in cui ci penso è quando giornalisti come voi vengono continuamente a rivolgermi questa f... domanda! A suo tempo li avrò smaltiti tutti, ma suppongo che l'anno prossimo torneranno alla carica».

Gli abbiamo quindi chiesto se abbia idea di ciò che gli piacerà fare, dopo il ritiro, e ci ha risposto: «Non potrei

Kent. Quando gli abbiamo chiesto se trovi tempo per hobbies o passatempi, ci ha detto: «In fondo le corse sono un hobby, che mi dà anche il modo di vivere. Mi piace volare col mio aereo, che si presta comodamente alle mie attività motoristiche, mi piace andare a caccia e dopo l'incidente mi dedico anche al golf perché mi fa bene alle gambe. Se mi dicessi di fare a piedi sette od otto chilometri risponderel: 'Non fare l'imbecille, non ho tempo', però mi sforzo veramente per fare una partita a golf, che spesso mi obbliga a camminare per sette od otto chilometri».

Michael Kettlewell

CONTINUA A PAGINA 16

**Un  
pilota  
una storia**  
GRAHAM  
HILL



CONTINUAZ. DA PAGINA 15

tri... o anche di più, a seconda di quanto male gioco».

**Mi pagate  
questa intervista?**

La vita di Hill è molto attiva, perché il pilota è una nota personalità e non solo come conduttore. Dedica molto tempo ed energia al Club giovanile Springfield di cui è presidente. e dice: «Se lo vo-

lessi, potrei avere più tempo libero. Ci sono tante cose implicite nelle corse, oltre a guidare una vettura. Essendo un pilota che ha avuto un certo successo, sono diventato un poco un personaggio pubblico, quindi con questa piccola fama arrivano altre cose che devo fare. Non mi lamento, sento anzi che alcune delle mie attività marginali hanno fatto del bene allo sport motoristico.»

Hill ha un agente, Lister Welch, che lo assiste nelle questioni di affari. Proprio nello studio di Welch, abbiamo chiesto a Graham che cosa faccia questo agente e lui, dopo averci osservati con sguardo penetrante, ha risposto: «Be', ecco un esempio. Mi pagate, per questa intervista? Ve lo chiedo! Comunque,

siete venuti nel luogo adatto, è una questione che risolverà il mio agente, io non lo farei. Se qualcuno viene a chiedermi di reclamizzare calzoni o camicie, direi che prima di tutto dovrei essere informato per sapere se si tratta di camicie e di calzoni buoni, poi li presenterei al mio agente. Lui discute di ogni particolare, pubblicità, compenso ecc., di cui io non m'intendo. Questo, a sua volta, significa che non spreco tempo, che ottengo consigli di un esperto e che la gente che viene da me tratta con un professionista.

**Che cosa è  
cambiato**

Le idee di Hill su argomenti riguardanti le corse sono



Un momento molto felice per Graham Hill, raggiante con il Trofeo Jochen Rindt da lui conquistato di forza a Thruxton domenica scorsa in formula 2

ruote in terra, invece di balzare in aria, o di finire tra la folla, o di rovesciarsi, abbiamo dunque il dovere morale di erigere le barriere. Non vedo lo scopo di uccidere o di ferire piloti, quando sappiamo che costruendo una barriera potremo forse salvare delle vite o diminuire il rischio di ferite gravi. Io non sarei qui a parlare se due anni fa a Barcellona non ci fossero stati i guard-rails. Si rompe l'ala della Lotus, urta il guard-rail e percorri la pista saltando da un guard-rail all'altro, prima di fermarmi. Dietro quelle barriere c'erano centinaia di persone che sarebbero morte, se le barriere non ci fossero state. Sarei morto anch'io.

«Bisogna seguire i tempi. Oggi nessuno sognerebbe di

SUTTON-IMAGES.COM



Sopra, ecco Hill con la Lotus 69 - Ford di Formula 2 da lui usata nel 1970 ed in Sud America all'inizio dell'anno. Sotto, Hill con la Brabham-Ford BT 34 F. 1 nella Corsa del Campioni a Brand Hatch. Suo è stato il giro più veloce.



sempre precise e ben ragionate. Gli abbiamo chiesto se pilotare oggi è più difficile di quanto lo fosse, mettiamo, dieci anni fa. «Dieci anni fa — ci ha risposto — io pilotavo una Grand Prix di un litro e mezzi di circa 150 HP. Oggi le F. 1 hanno tre volte questa potenza, ma non direi che siano più difficili da guidare, anche se Fangio e i suoi contemporanei avevano la vita più facile. E' maledettamente difficile fare bene con qualsiasi vettura; si va al limite e anche al limite della macchina, quindi occorrono le stesse reazioni, la stessa concentrazione, la stessa capacità di anticipare e la stessa valutazione, sia che si guidi una Maserati 250 F o una delle odierne F. 1».

Per quanto riguarda la sicurezza Hill ci teneva a esprimere il suo parere, a inveire contro chi crede che oggi le corse siano inferiori a quelle che erano ai tempi di Brooklands. «Sento che abbiamo l'obbligo morale di cercare di rendere le corse più sicure. Se sappiamo che montando guard-rails a una certa curva vuole dire che chiunque l'abbordi male, o abbia un guasto, può costeggiare il guard-rail e fermarsi con le quattro

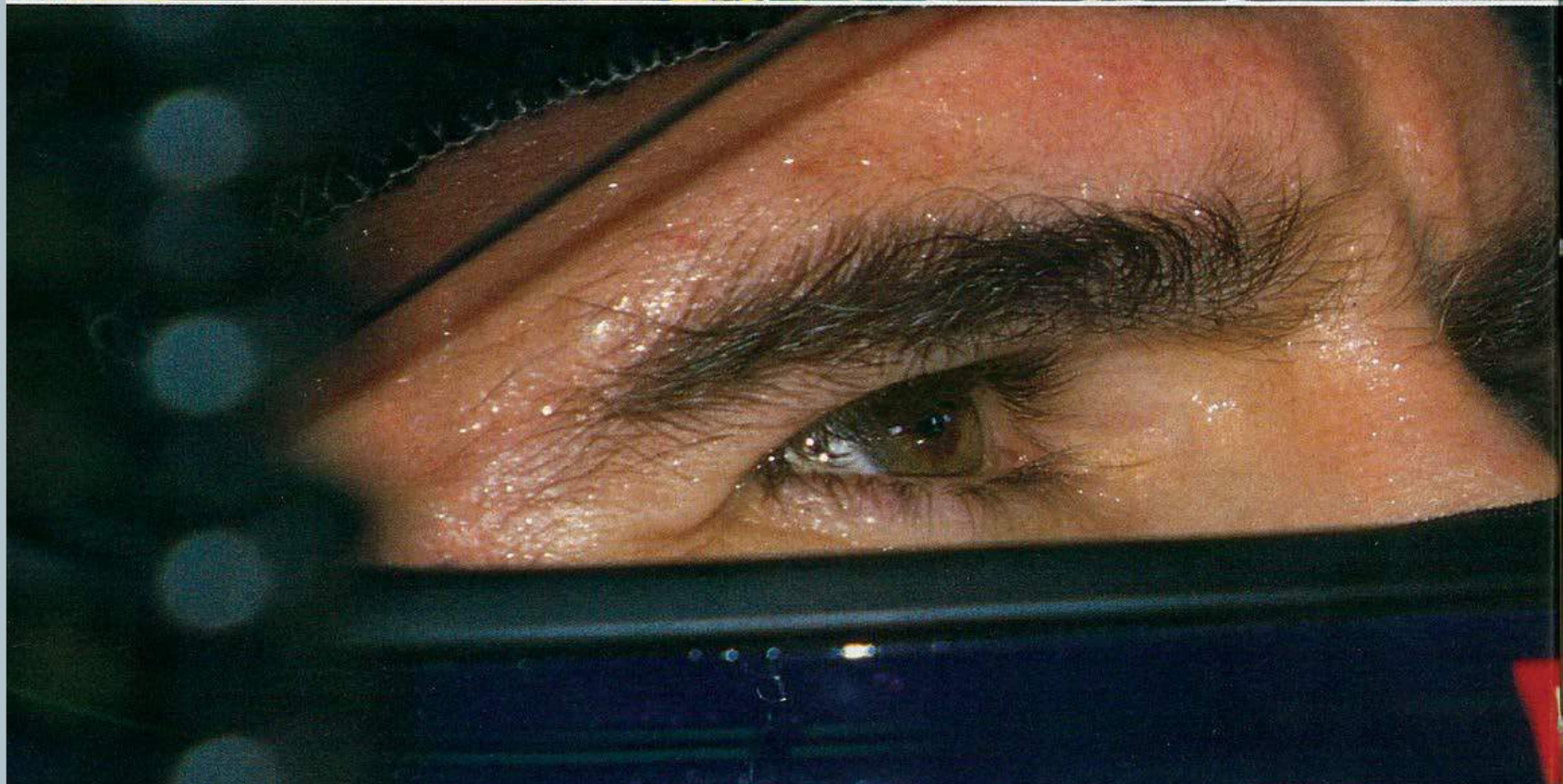
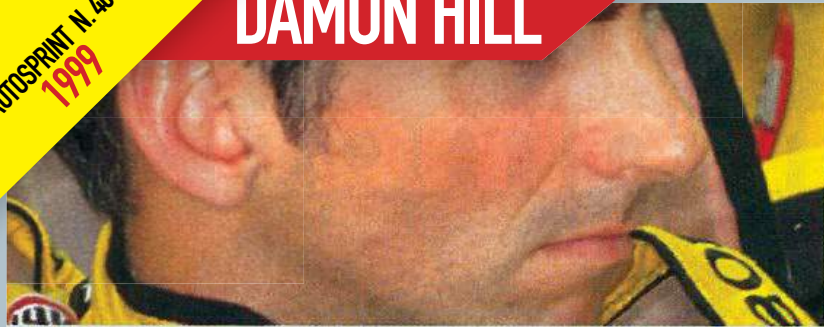
guidare senza casco, eppure Fangio lo faceva. Pilotava in tempi in cui non esistevano guardrails, eppure oggi non gli sarebbe permesso. Attualmente l'opinione pubblica ha molto peso: rendendo le cose più sicure abbiamo evitato incidenti che avrebbero potuto avere gravi conseguenze, suscitando opposizione alle corse. Anche ora la situazione è delicata in Svezia, per cui l'ammonimento c'è e chiaro. A quelli che denigrano l'operato della GPDA vorrei dire: 'Preferireste che fossi morto?' Sarà presuntuoso, ma ritengo che non lo preferirebbero.

«Soprattutto, son stufo della gente che parla sempre del passato, dei cosiddetti «bei tempi andati». A che serve guardare indietro? Niente va mai all'indietro, tutto va in avanti. La mia filosofia consiste nel guardare sempre avanti. Mi dico 'le mie gambe miglioreranno' e non guardo indietro pensando a quanto erano malate. Non penso che la mia vettura rimase ferma al via, a parte che non voglio che una cosa simile si ripeta. Bisogna guardare avanti ed essere sportivi».

Michael Kettlewell

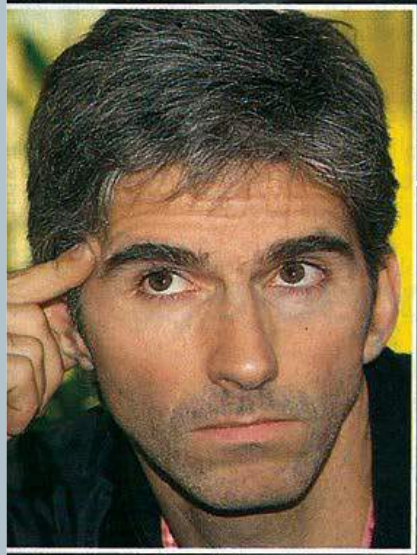


Graham Hill gioca con il figlio Damon esercitandosi al tiro al piattello. Quella degli Hill, padre e figlio è l'unica dinastia da corsa in cui genitore e figlio abbiano vinto un titolo mondiale F1: Graham trionfò nel 1962 (Brm) e 1968 (Lotus), Damon nel 1996 (Williams). Graham Hill è anche l'unico pilota della storia ad aver vinto il mondiale F1, la 500 Miglia di Indianapolis e la 24 Ore di Le Mans



fotografie ORSI, GEMINI, ALLSPORT/GRAZIA NERI

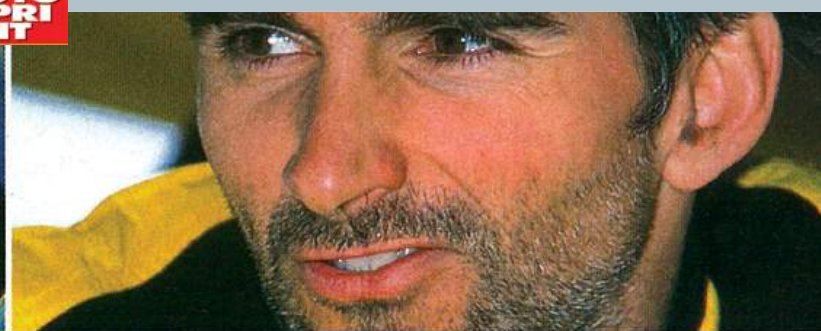
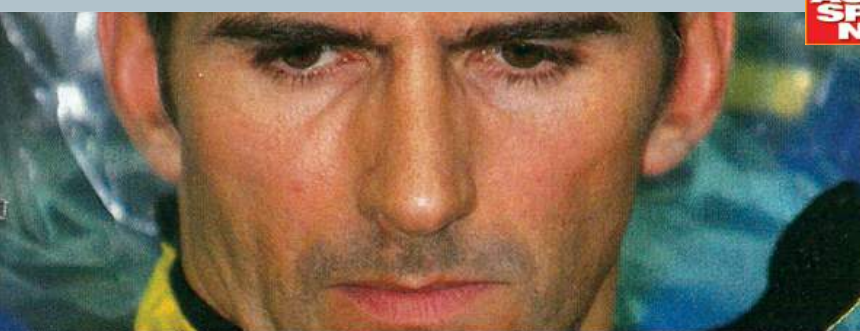
F.1 l'intervista



di Paolo Bombara

# L'UOMO che non sa DECIDERE

Damon Hill vuota il sacco: parla fuori dai denti del suo carattere, delle insicurezze e degli errori. E se la prende con la stampa perché...



A tentare troppo il diavolo si rischia di scottarsi. A volere rimanere troppo in Formula 1, anche quando il cuore non lo vuole più, ci si può anche far male. Forse nessuno lo ha ancora detto a Damon Hill; anzi, forse qualcuno glielo sta suggerendo con troppa insistenza. Di sicuro, Eddie Jordan sarebbe disposto a tutto, anche vendere la sua collezione di parrucchini, pur di liberarsi di questo ex campione del mondo che ormai non viaggia più su ritmi paragonabili a quelli del compagno di squadra Heinz-Harald Frentzen ma che, in compenso, è costato all'abile team manager irlandese qualcosa come una quindicina di miliardi di lire. Potesse metterlo alla porta, Jordan lo

avrebbe già fatto e di sicuro glielo sta facendo capire e pesare, giorno dopo giorno. Nessuno lo ammette, ma la cosa è resa ancora più evidente dal nervosismo dimostrato dall'interessato. Fino a qualche tempo fa, tutti riconoscevano a Damon Hill una qualità: l'essere cioè un "gentleman" sebbene un po' lunatico. Al Nürburgring, al Gran Premio d'Europa, il figlio dell'indimenticabile Graham è però parso l'ombra di se stesso toccando il fondo delle prestazioni: un personaggio lunatico e frustato, appunto, per il quale è veramente arrivata l'ora di smettere. È così?

«Ho deciso di smettere e sto per farlo... Non ho molto da aggiungere».

Che cosa ti ha indotto, dopo aver annunciato che ti saresti ritirato all'indomani del Gran Premio di Gran Bretagna, a rientrare dalla decisione di smettere con la Formula 1? E perché poi hai anche scelto di continuare negli ultimi due Gran Premi della stagione, Malesia e Giappone?

«Non ci tengo a tornare sull'argomento».

Analizzando obiettivamente la stagione in corso, non credi che sia quella di troppo?

«Questa è la vostra opinione».

E qual è la tua su questa stagione?

«Che non è stata ricca di successi».

Ritirarsi, rimanere: tutte queste esitazioni a catena non finiranno

per intaccare l'immagine di un campione?

«Che ne sapete se ho esitato? Cosa diavolo ne sapete? Ve lo dico io: non ne sapete nulla. Vi limitate a discutere nel paddock e a scrivere quello che vi viene detto o che avete sentito. Non conoscete la verità ma raccontate semplicemente ai vostri lettori quello che pensate, non la realtà, non la verità. Allora, per l'ultima volta vi chiedo cosa ne sapete di me? Dite, su, voglio sapere...».

Se conoscessimo la verità, se sapessimo esattamente quello che passa nella testa di Damon o che è scritto nel suo contratto non saremmo qui a chiederglielo...

«E io non ho assolutamente voglia di parlare e di commen- ▶



**L'UOMO  
CHE NON SA  
DECIDERE**

◀ *tare storie, o presunte tali, che sono soltanto speculazioni pure. È chiaro?».*

**Ma che immagine ti piacerebbe che il pubblico conservasse di te e della tua carriera?**

*«È una domanda difficile, non lo so esattamente... Spero che conservi l'immagine di un tipo che ha sempre dato il meglio di sé e che ha raggiunto il suo obiettivo in Formula 1».*

**La tua rivalità con Michael Schumacher ha rappresentato il momento culminante della tua carriera. Pensi che abbiate costruito entrambi la vostra immagine e reputazione grazie anche al rivale?**

*«Non lo so. Io ho semplicemente pilotato vetture da corsa e tentato di rimanere davanti agli altri. È tutto quanto ho cercato di fare».*

**Quali sono i migliori ricordi e i peggiori di tanti anni in F.1?**

*«Il miglior ricordo è il pilotaggio, cosa che mi piace sempre molto. Il peggiore è l'aver dovuto rispondere di continuo alle domande dei giornalisti».*

**Siamo davvero desolati di irritarti, Damon. Ma l'unico motivo di questo incontro non è quello di attaccarti quanto piuttosto di rendere omaggio alla carriera di un campione che sta per ritirarsi...**



**ORSI**  
*«Se è per quello non avete il minimo bisogno di parlarne adesso. Cosa volete che vi dica più di quello che sanno tutti. I fatti e i ri-*

**GEMINI**



*sultati parlano chiaro, più di tutti gli altri discorsi. Non sono preoccupato per il mio futuro. Tutto va bene».*

**È indiscutibile che il momento chiave della tua carriera è stata la scomparsa di Senna. Improvvisamente sei passato dallo status di pilota numero 2 a quello di prima guida meritandoti i galloni di capitano. Quella transizione fu un periodo difficile?**

*«Non ci tengo a parlarne».*

**Tra i giovani della F.1, chi giudichi capaci di diventare una stella, di essere un domani come Schumacher, Hill, Villeneuve o Hakkinen?**

*«Non posso dire nulla in merito a quelli che stanno arrivando ora. Invece, sono certo che nell'attuale gruppo di piloti ci siano molti buoni elementi che stanno maturando dopo qualche anno di rodaggio e che saranno i protagonisti del futuro. Tra questi bisogna indiscutibilmente includere Ralf Schumacher,*

*Heinz-Harald Frentzen, Jarno Trulli e Giancarlo Fisichella».*

**Quali sono stati i principali cambiamenti che hai riscontrato in F.1 dal 1993?**

*«Il lavoro, fondamentalmente, è sempre lo stesso. Quello che è cambiato radicalmente è la pressione, che è aumentata parecchio, così come l'obbligo di parlare di se stessi. Per certi versi è positivo, per altri invece è negativo».*

**Ti ha stupito la grande competitività della Jordan?**

*«No. Era prevedibile che sarebbe accaduto e, d'altronde, è proprio per questa ragione che avevo deciso di andare alla Jordan dopo il mio passaggio alla Arrows. Dopo un periodo di stallo all'inizio dello scorso anno, la squadra ha ripreso la sua marcia verso i vertici grazie all'arrivo di nuove persone e certi cambiamenti. Grazie anche alla qualità della collaborazione con la Mugen-Honda. Secondo me, l'accordo, che progre-*



L'automobilismo non è soltanto la Formula 1. Ti potremo, forse, vedere al volante di una vettura Sport, magari alla 24 Ore di Le Mans?

«Non penso».

Qual è stata la tua vittoria più bella?

«A Suzuka, nel '94. Le condizioni di gara erano davvero difficili».

Conosci bene la Williams e la Jordan. Come spieghi che Frentzen sta riuscendo a fare con la Jordan ciò che non gli era riuscito con la Williams, mentre per Ralf

Schumacher non ci sono apparentemente differenze?

«Non è possibile paragonare un pilota a un altro. Ognuno ha la propria personalità e sensibilità. Io ho dato il meglio quando correvo con la Williams. Non è sempre facile la vita in quella squadra, ma è la F.1 stessa che non è facile».

Rimpiangi di avere sfiorato il titolo nel '94 e poi l'anno dopo?

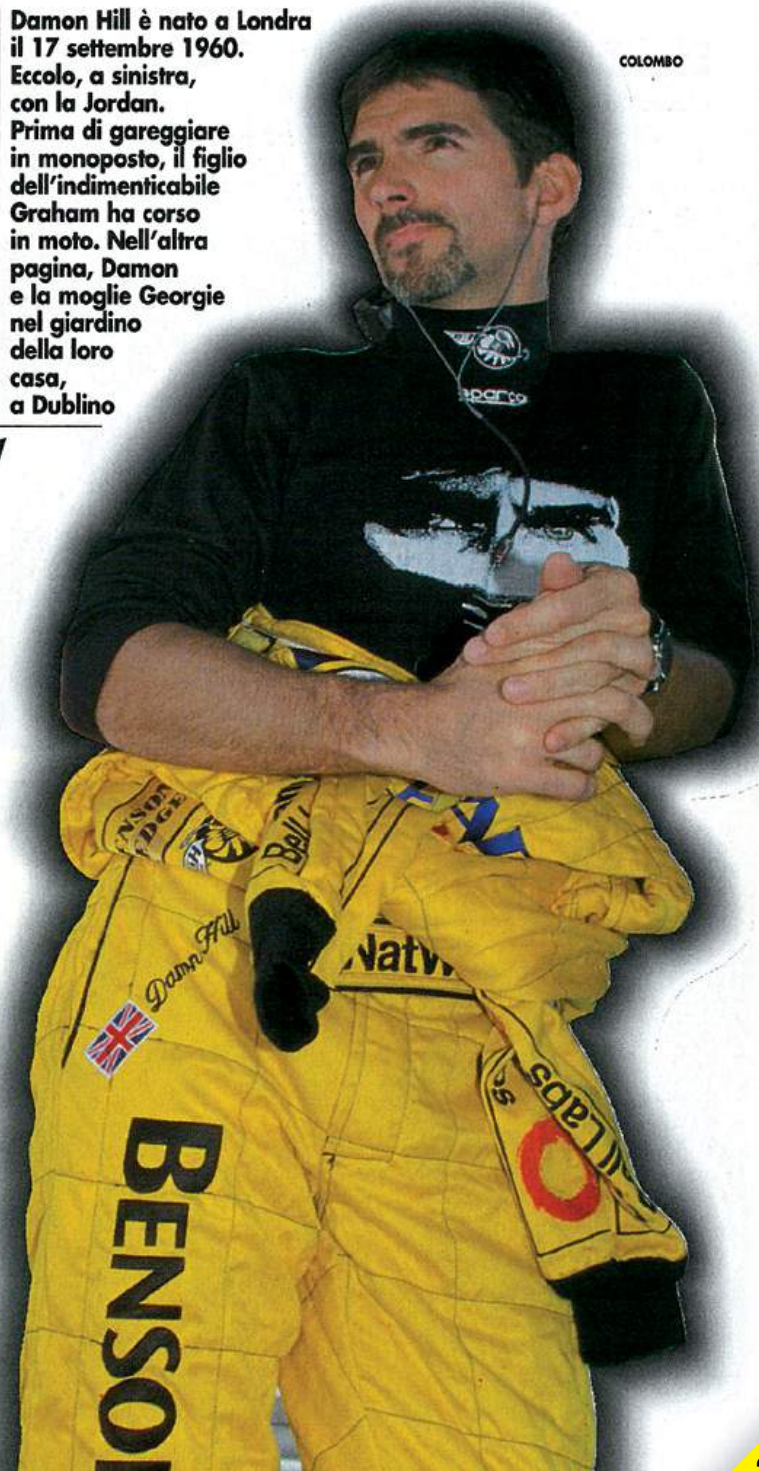
«Merda! Ma che c... di uomo credete io sia? Ho conquistato un campionato del mondo e vinto 22 Gran Premi, ho fatto grandi

Damon Hill è nato a Londra il 17 settembre 1960.

Eccolo, a sinistra, con la Jordan.

Prima di gareggiare in monoposto, il figlio dell'indimenticabile Graham ha corso in moto. Nell'altra pagina, Damon e la moglie Georgie nel giardino della loro casa, a Dublino

COLOMBO



disce di continuo, è risultato molto proficuo per Eddie Jordan. Non bisogna poi dimenticare il contributo di Mike Gascoyne, sia per il suo rigoroso modo di gestire le questioni tecniche sia per la sua immaginazione. Sinceramente, questa scalata ai vertici della Jordan era prevedibile».

Per il futuro, l'assenza di un accordo con un Costruttore sarà una palla al piede?

«Non voglio fare nessun commento su quello che sarà il futuro di una squadra che sto per lasciare».

Come si spiega che l'anno scorso non hai sfigurato nei confronti di Ralf Schumacher mentre adesso con Frentzen il confronto è perdente? L'impressione è che non sia riuscito ad adeguarti agli pneumatici a quattro scanalature.

«Non ho mai nascosto che non mi piacciono le scelte tecniche adottate dalla Formula 1 da due anni a questa parte, ma non è

questa la ragione essenziale. Oggi, non sono semplicemente più veloce quanto in passato. Sono più lento, ecco quello che è successo. Credo di non aver mai pilotato bene come nel '96. Da allora, il mio potenziale ha subito una costante erosione. Inoltre, la Formula 1 è faticosa. Per essere veloci bisogna essere al meglio della forma fisica. Pilotare una monoposto da Gran Premio è diventato un esercizio altamente atletico e il declino arriva più rapidamente che in passato. Queste vetture sono molto nervose da guidare, si frena sempre al limite e duramente. Non so esattamente perché, ma è certo che questa guida riduce la longevità di un pilota. Certo, mio padre o personaggi quali Stirling Moss e John Surtees sono rimasti al vertice più a lungo. Un pilota, oggi, cala di rendimento dopo i 35 anni. Fangio è rimasto in sella fino a 48 anni, ma erano altri tempi e allora il pilotaggio era diverso».



**L'UOMO  
CHE NON SA  
DECIDERE**

cose e malgrado ciò pensate che dovrei avere rimpianti. Sono un uomo incredibilmente fortunato e non ho bisogno di più. Perché mi rompete sempre con queste domande del c...? Rimpianti? Ma chi può vantarsi di non commettere errori? Voi forse? Porca miseria, ma che cosa avete voi giornalisti per vedere sempre il lato negativo delle cose? Vi "bucate" forse?».

**Nonostante questa risposta, tu godi della fama d'essere l'ultimo gentiluomo della Formula 1. Sei d'accordo con la definizione?**

«Chi dice queste cose? Forse voi, ma non mi conoscete veramente. Forse, sono uno zotico, l'ultimo degli stronzi. Forse, in questi anni, sono solo stato un buon attore che ha recitato una parte».

**Tu ami ancora questo sport e credi che la gente sia veramente ancora innamorata della F.1?**

«Questo sport suscita un grande fascino, ma non so se è vero amore. Molte persone vengono in F.1 per curiosità. Non so quante amino veramente questo sport, ma sono certe che non sono tantissime».

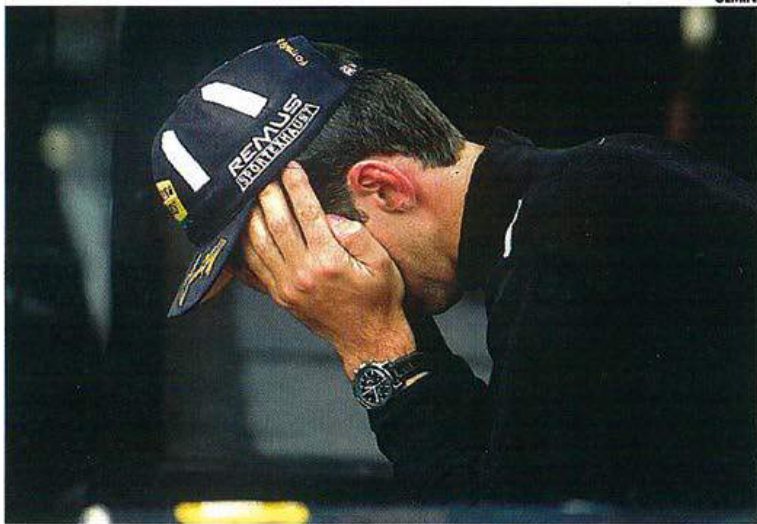
**È tutto. Scusaci se ti abbiamo rotto le scatole...**

«Niente, figuriamoci. Tutto normale. Il fatto è che tutti mi fanno sempre le stesse domande, allora ho cercato di rispondere qualcosa di diverso!».



LAT

GEMINI



COLOMBO

Sopra, Hill in atteggiamento scherzoso al Motor Show di Goodwood e, a lato, in un momento di sconforto. In basso a sinistra, invece, è in azione con una moto d'epoca sulla pista inglese di Goodwood. Sotto, Damon mentre riceve dal nostro inviato Antonini una targa che alcuni lettori di AS, sostenitori del pilota inglese, hanno voluto far pervenire all'ex campione del mondo per il suo 39esimo compleanno: gli è stata consegnata al Gp d'Europa



LAT



# Classic Garage

*L'appuntamento tv da non perdere  
col Mondo dell'Auto e della Moto d'Epoca*



**Ogni Giovedì alle ore 22.00 \*su Automoto TV Canale 148 di Sky  
anche in streaming Live su [www.automototv.it](http://www.automototv.it)  
da Pc, Mac, Tablet e Smartphone**

*\*per conoscere tutti i passaggi settimanali di Classic Garage  
vai sulla Guida TV del sito [www.automototv.it](http://www.automototv.it)*

**\*\* Classic Garage è in onda anche su oltre 20 emittenti regionali del Digitale Terrestre**

**AUTOMOTO TV** Solo su **sky** Canale **148**

**LA TV DEI MOTORI**

[www.automototv.it](http://www.automototv.it) • e-mail: [info@automototv.it](mailto:info@automototv.it)

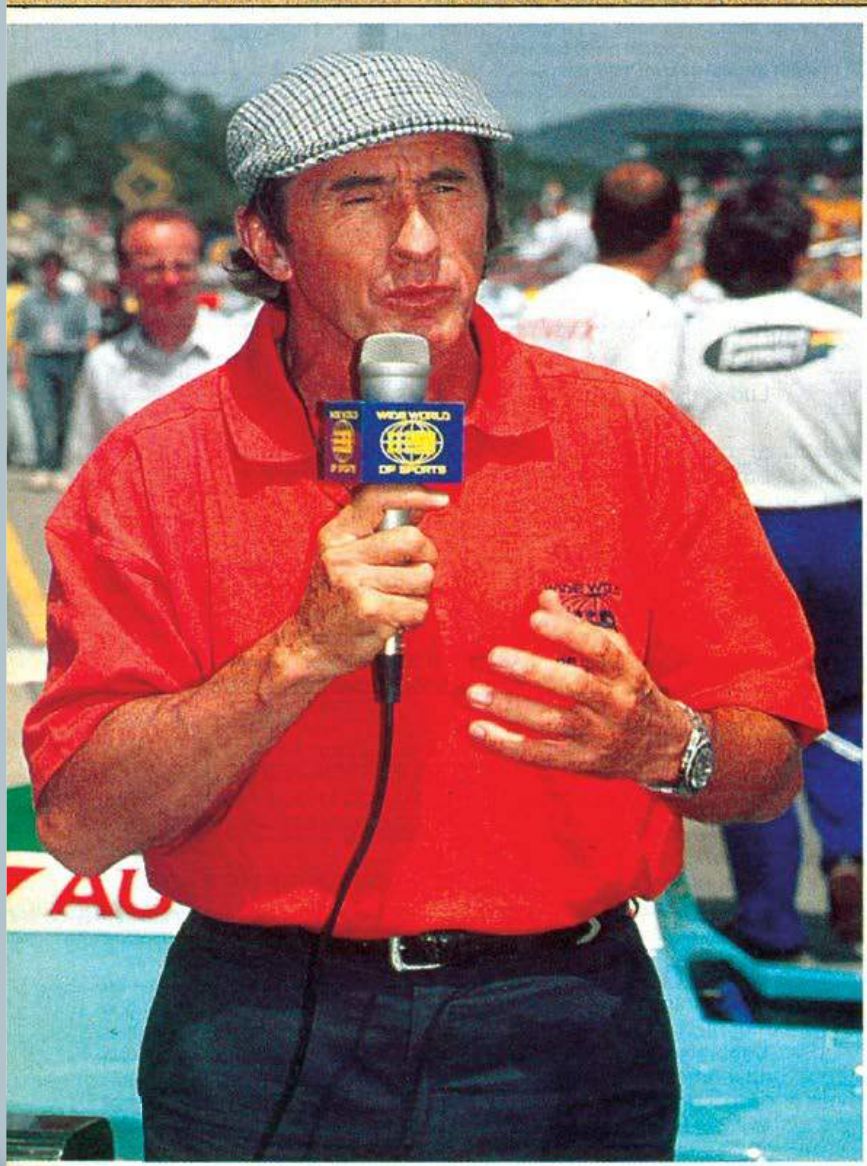
## CAMPIONI DEL MONDO JACKIE STEWART

# TITOLI CONVI

■ Milton Keynes: una città di centomila abitanti e meno di un'ora di viaggio a nord di Londra, vicino all'uscita dell'autostrada M1. Qui, nella modernissima zona industriale di Blakelands, a dieci minuti dal centro cittadino, ha sede la scuderia Paul Stewart Racing. Presidente dell'azienda diretta dal figlio è naturalmente lui, Jac-

kie; uno dei pochi, tra i vecchi campioni della F.1, il cui nome non è legato solo al passato, ma che al contrario ha saputo sfruttare al meglio l'immagine acquisita tra gli anni '60 e '70, con una carriera che gli ha valso tre titoli mondiali in F.1, riuscendo a «riciclarsi» al meglio in una serie di attività, da quella, appunto, del manager, a quella di com-

mentatore televisivo, per arrivare alla gestione di una scuola di tiro passando attraverso innumerevoli contratti di promozione commerciale. Naturalmente, trovandoci nel «sancta sanctorum» della famiglia Stewart, tra una telefonata e un appuntamento d'affari si finisce col parlare subito di Paul: «Quando, circa otto anni fa, mi disse che voleva diventare un pilota, non ne fui particolarmente entusiasta. Ma non ho fatto niente per fargli cambiare idea: volevo essere sicuro che arrivasse alle competizioni nelle migliori condizioni di sicurezza possibili e con una preparazione al massimo livello». I nuovi locali della scuderia sono stati inaugurati un anno fa da un «padrino» d'eccezione; Ken Tyrrell, l'uomo con il quale Jackie vinse il mondiale nel '71 e nel '73. Oggi il Paul Stewart Racing è già un'impresa di dimensioni rilevanti, con cinque milioni e mez-



“ Volevo che Paul arrivasse alle corse con una preparazione al massimo livello ”

zo di dollari di investimenti, che includono circa l'equivalente di mezzo miliardo di lire per lo sviluppo di un sistema di telemetria unico al mondo. Attualmente, nell'azienda lavorano una quarantina di persone divise in tre distinte équipes, ciascuna delle quali segue un programma di corse in una diversa categoria — F.3, F.3000 e Opel Lotus — per un totale di nove vetture e sei piloti.

**NIENTE PIN-UP.** È Jackie che fa gli onori di casa, portandoci a visitare i locali dell'azienda.

**ERTTITI**

**L'asso scozzese ha saputo sfruttare al meglio l'immagine acquisita con tre vittorie iridate: oggi è un manager di successo. E non solo quello...**



**PRONTO?  
QUI PARLA  
STEWART...**

*Sia che si faccia sentire da un telefono d'ufficio che dai microfoni di una rete tv, la voce di un tre volte campione del mondo è sempre autorevole. Ma sarebbe troppo limitativo attribuire a Jackie un «peso» solo in funzione di quello che ha saputo fare con le monoposto da Gp: bisogna dargli merito, invece, di essersi saputo applicare con successo in attività molteplici, mettendo a frutto — perché no? — i notevoli guadagni accumulati negli anni in cui correva, grazie anche a un fiuto tutto... scozzese per gli affari (e i contratti pubblicitari) e a una meticolosa pianificazione in ogni settore nel quale si è impegnato*

**CAMPIONI DEL MONDO**

**JACKIE STEWART**

←  
Tutto, all'interno, è improntato alla massima efficienza e sobrietà. «Non volevamo — ci fa notare di sfuggita Stewart — i soliti poster di donne poco vestite alle pareti». In effetti, sui muri si vedono solo i manifesti con i colori della Labatt, la marca di birra che sponsorizza la squadra, e uno raffigurante un orologio Rolex, fornitore esclusivo dell'azienda. Professionale fino all'estremo, Jackie ha cura di accertarsi che il proprio cronografo svizzero sia ben visibile al polso prima di mettersi in posa per le foto. Richiude accuratamente una porta che lasciava uscire il calore dallo studio, si china a raccogliere un pezzo di carta dal pavimento: piccoli gesti che tradiscono la sua mania per la perfezione, l'efficienza. «Questa impresa — spiega — è per me una nuova sfida, ed è molto importante. L'organizzazione che abbiamo creato, le strutture di cui disponiamo, sono destinate a creare per ognuno dei nostri piloti, anzi, per ciascun membro della squadra, l'ambiente di lavoro più adatto ad affrontare nel modo migliore la realtà delle corse moderne. Credo che la concezione d'avanguardia che abbiamo dato al nostro progetto troverà la sua vera giustificazione solo in futuro. Quest'anno ho dovuto assistere a una trentina di corse, mi è successo anche di trovarmi su due circuiti diversi nello stesso giorno, perché i nostri sponsor richiedevano la mia presenza. Abbiamo un grosso lavoro di comunicazioni per il quale ci appoggiamo alla McCormack. Abbiamo assunto un direttore per la progettazione, Tony Fletcher, ex meccanico di Jim Clark, e preso anche David Stubbs che in precedenza aveva lavorato in Williams all'epoca di Piquet e Mansell. Poco da fare: se vogliamo attirare la gente della F.1 dobbiamo provvederci dei mezzi necessari».

**IL MULO.** Diciotto anni dopo aver lasciato le corse, Jackie Stewart conduce i suoi affari allo stesso modo nel quale affrontava le corse: professionale fino all'esasperazione, è una vera e propria «bestia da lavoro». Ieri in Australia per Channel Nine, la rete televisiva americana per la quale lavora come speaker, oggi a Milton Keynes, domani a Colonia e poi a Zurigo per la

Ford, con la quale ha un rapporto di collaborazione che risale agli anni eroici: «Alla Ford dedico dai cinquanta ai sessanta giorni l'anno; lavoro con loro da ventiquattro anni e ancora oggi è un'attività molto importante per me. Per il resto, quest'anno ho dovuto dedicare alla Paul Stewart Racing dal 40 al 60 per cento del mio tempo». Il suo ruolo, oltre che manageriale e commerciale, è anche quello di consulente nello sviluppo dei nuovi

“ **Quella di smettere con le corse è stata la migliore decisione della mia vita** ”

modelli. Si occupa anche, «per una trentina di giorni l'anno», della messa a punto dei pneumatici Bridgestone per vetture da turismo. Ma non basta: è il direttore commerciale della Moët & Chandon per l'Inghilterra (il secondo mercato al mondo dopo gli Stati Uniti) e ovviamente ha un contratto (dal '68...) con la Rolex, più altri accordi promozionali nel campo delle relazioni pubbliche. E infine c'è la Glen Eagles, la sua scuola di tiro che continua a espandersi e l'anno scorso ha accolto più di dodicimila persone da tutto il mondo... Non male, per uno che ha lasciato la scuola all'età di quindici anni e che, nelle sue memorie, ammetteva di avere

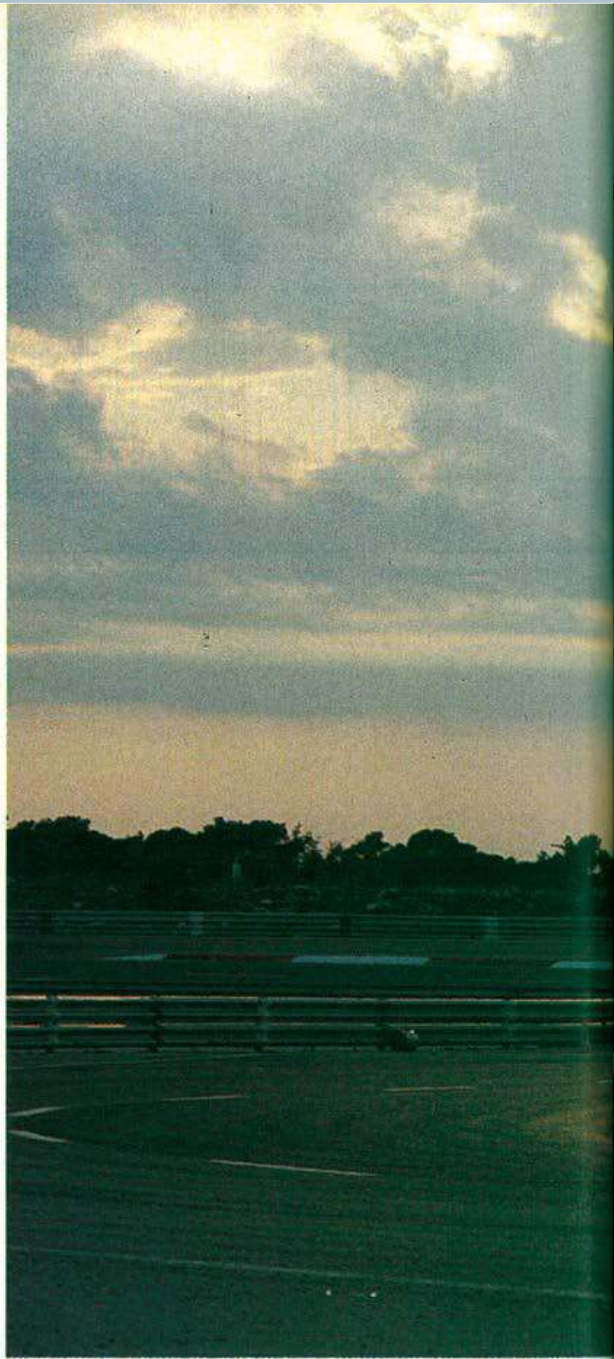


Foto: G. G. / S. S.



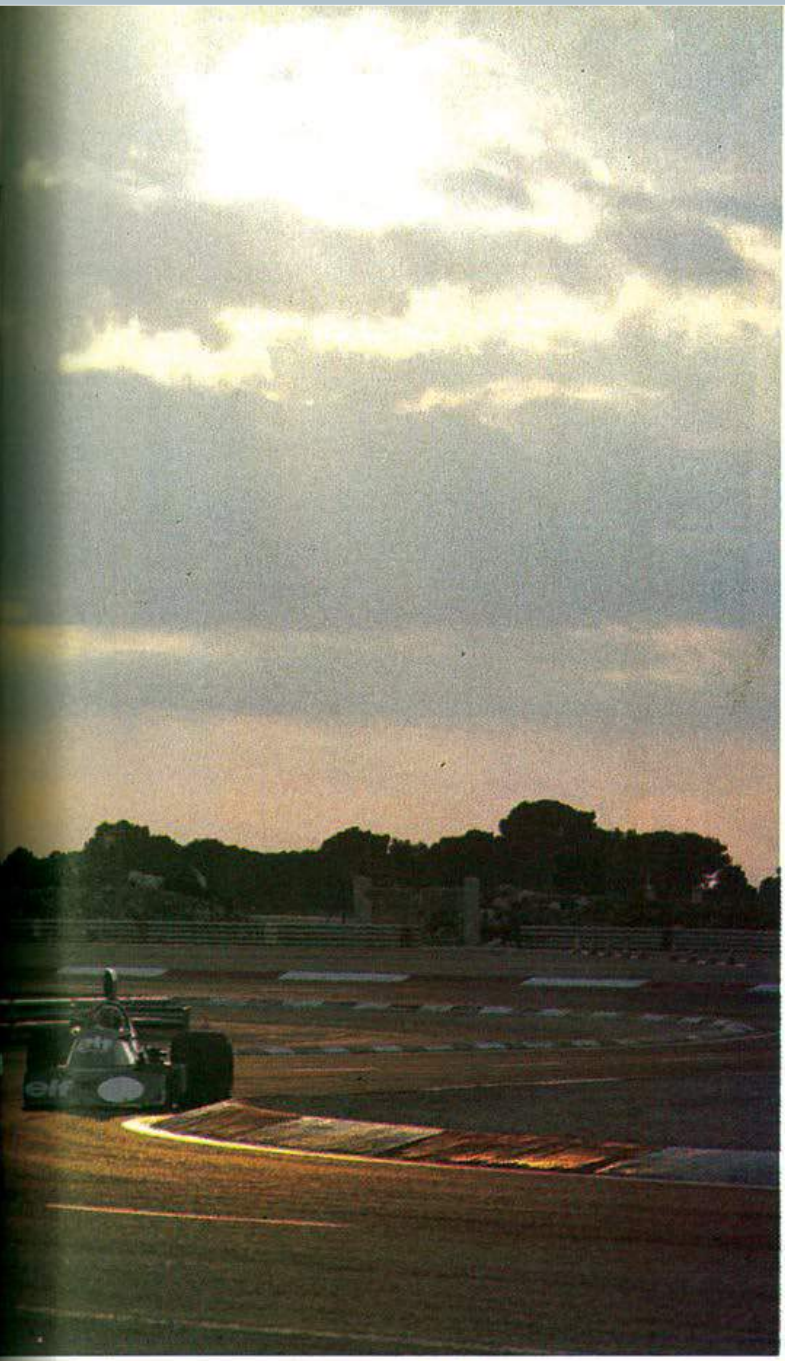


Foto NORS

## I CAPELLI SULLE SPALLE E LA TESTA SUL COLLO

È stato uno dei primi «capelloni» della F. 1, portando sugli autodromi un po' della moda hippy dell'epoca; ma Jackie Stewart viene ricordato soprattutto come il primo che diede alla figura del pilota una connotazione diversa e per così dire più globale; un ruolo decisamente attivo nel forgiare la fisionomia del Circus a cavallo tra due decenni. Il resto, la classe dimostrata al volante, non si discute: tre titoli mondiali ad anni alterni — '69 con la Matra, '71 e '73 con la Tyrrell — e un record, superato solo quattro anni fa da Prost e a inizio stagione '91 anche da Senna, di 27 vittorie con una media impressionante: 0,27 successi/Gp, oltre uno ogni quattro gare disputate! Chissà se questo dato avrebbe potuto essere ritoccato in alto: nell'anno del suo ultimo mondiale, lo scozzese aveva pianificato tutto, compreso il ritiro a fine stagione, a 34 anni (è nato l'11 giugno del '39) e con la bella cifra tonda di 100 Gp disputati all'attivo. La tragica fine, nel corso delle prove di Watkins Glen, del suo compagno di squadra François Cévert lo indusse ad anticipare a quota 99 l'abbandono di una carriera che lo aveva visto protagonista fin dall'inizio, da quel Gp del Sudafrica del '65 che terminò al sesto posto, con la Brm, ripetendosi alla grande nella successiva gara di Montecarlo dove ottenne il primo podio dopo essere rimasto per qualche giro in testa alla corsa. E pensare che un asso come Jochen Rindt, anche lui alle prime armi (aveva appena una gara di più all'attivo di Stewart) aveva fallito la qualificazione nel Principato! Diciassette pole positions e oltre novemila Km complessivi percorsi al comando completano il quadro statistico di un pilota che, anche su una pista difficile come il vecchio Nürburgring o nel diluvio della canadese Mosport sembrava sempre essere a suo agio. A proposito: forse non tutti sanno che, tra gli «insegnamenti» che il vecchio maestro non manca ancor oggi di impartire agli addetti ai lavori (ha provato anche di recente moderne vetture di F.1) ce n'è uno per i progettisti: è inutile sacrificare spazio negli abitacoli, penalizzando il pilota che finisce con l'essere meno veloce. E sarà un caso, ma di recente, regolamenti a parte, i cockpit sono diventati più comodi... (a. a.)

## UNA RIUNIONE NELLA... SALA DEI PROFESSORI

*Certo che l'epoca di Prost non è più la sua, quella della Tyrrell 006 con cui vinse l'ultimo mondiale, o dei momenti di relax improvvisati ai box; ma per Jackie, ritiratosi all'apice della fama, l'unico «tramonto» sembra essere la magica luce nella quale provò, anni dopo l'addio al Gp, la Tyrrell a sei ruote...*



Foto Archivio S

## **QUANDO IL COGNOME E' PESANTE**

*È sempre la solita storia: il fatto di chiamarsi Stewart, e i consigli che il suo illustre papà non avrà certo mancato di elargirgli, hanno sicuramente aiutato il giovane Paul, laureato in scienze politiche all'Università di Duke, negli Stati Uniti, a farsi strada nel mondo delle corse. D'altro canto, il peso del nome comporta una responsabilità che non è sempre facile sostenere.*

*Comunque Jackie sembra soddisfatto dei risultati del figlio; come certamente è orgoglioso di quanto ha saputo costruire, una struttura che, nelle sue stesse parole, non è un semplice team, ma una vera e propria organizzazione che prepara i giovani all'automobilismo all'insegna della massima professionalità e — ovviamente — della massima sicurezza...*



**CAMPIONI DEL MONDO**

**JACKIE STEWART**



Foto R. MARTIN

“ Se avessi voluto la popolarità assoluta non mi sarei occupato di sicurezza ”

← difficoltà a ricordarsi in successione le lettere dell'alfabeto: la «riconversione», da pilota a uomo d'affari, è riuscita in pieno.

**SHOW-MAN.** Queste molteplici attività — e forse il fatto di essere scozzese — gli hanno valso, presso qualcuno, la fama di essere un po' troppo «affamato» di denaro. Ma lui non se ne fa un problema; dopotutto, qualunque fosse la sua attività, l'ha sempre vissuta molto intensamente. «Quella di dire basta alle corse è stata, penso, la migliore decisione della mia vita. In nove anni di F.1 avevo lavorato molto duramente e nel pe-

riodo in cui mi sono trovato al massimo livello subivo una pressione psicologica fortissima, superiore, credo, a quella cui sono sottoposti oggi piloti come Prost e Senna. Ero davvero stanco, stando di F.1». Della sua decisione di smettere, presa sei mesi prima della fine del campionato, erano informate solo due persone: Ken Tyrrell e Walter Hayes, allora presidente della Ford Europa. «Prima di ritirarmi avevo firmato quattro grossi contratti con la Ford, la Elf, la Goodyear e la rete televisiva americana Abc: abbastanza da garantirmi di che vivere comodamente per cinque anni. All'epoca dei miei titoli mondiali; cioè dal '69 al '73, le mie rendite ammontavano a circa un milione di dollari l'anno, come dire dieci o dodici milioni oggi. Alla fine dei cinque anni pensavo proprio che nessuno si ricordasse più il mio nome. Mi sbagliavo: commercialmente parlando, la mia notorietà non ha smesso di crescere. Basti dire che in un anno, partecipai, negli Usa, a venticinque show televisivi».

**LA SICUREZZA.** Ma c'è un altro aspetto da considerare all'infuori di quello del pilota-manager: tutti sanno quale sia stato il ruolo di Stewart, nel campo della sicurezza in pista. È soprattutto grazie a lui che i piloti cominciarono a prendere coscienza di quanto certi rischi fossero gratuiti ed evitabili. Ma non è che

questo abbia fruttato a Jackie la stessa considerazione presso tutti i colleghi: «Se avessi cercato la popolarità nel senso più vasto della parola, non mi sarei mai occupato di sicurezza. Ma qualcuno doveva pur farlo. Ho fatto dei sacrifici, ma non rimpiango niente. Questa azione ha completamente cambiato gli standard di sicurezza e ha dato origine a un nuovo modo di pensare nell'ambito dell'automobilismo, non solo sul piano della gestione degli impianti ma anche su quello dell'assistenza medica e delle comunicazioni. In un certo senso, è il mio contributo a uno sport che mi ha dato tanto, per cambiare le cose a modificare anche l'atteggiamento dei mezzi di informazione, che all'inizio non cooperarono molto con me. Ma io sentivo di essere pagato per il mio talento, non per rischiare la vita». Inevitabilmente, il discorso cade sull'atmosfera non certo idilliaca che regna da un paio di anni in F.1. «Le personalità di Senna e Prost, che sono un po' il nocciolo della questione, hanno fatto sì che l'ambiente si deteriorasse. Ma tutti sono diventati troppo aggressivi; e questo non è professionale. L'aggancio di Suzuka è stato principalmente colpa di Ayrton, anche se Prost gli ha aperto la porta. Senna ha commesso un errore di giudizio: non puoi pensare che in certe situazioni l'avversario sia disposto a farti passare. Ma al Professore vorrei dire che certi rimproveri indirizzati pubblicamente alla Honda, alla McLaren, a Senna o a Ron Dennis non sono necessari per uno che si chiama Alain Prost. Ci sono i media fatti apposta... Confrontando il caso con la carriera dei piloti del passato non trovo niente di simile. No, decisamente tutto ciò non è né serio, né corretto. C'è un regolamento, un'etica da rispettare. E se non basta, il potere sportivo deve prendersi le sue responsabilità: la Fisa ha il dovere di ristabilire l'ordine e prendere contromisure contro i piloti troppo aggressivi». E se chiedessero a lui, Stewart, di dare ancora il suo contributo? «Accetterei subito, pur sapendo che andrei incontro a delle critiche. Ma se ci deve essere una commissione di sicurezza, voglio che sia scelta con molta cura...». □

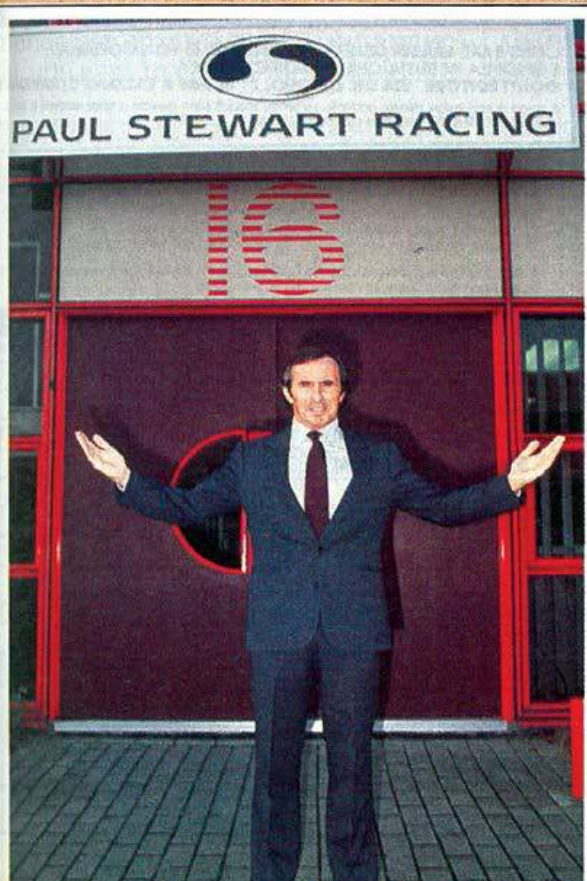


Foto R. MARTIN

Servizio realizzato dai fotografi di **Sipa Sport** sotto la direzione **Didier Delacroix**



**P**iu' tosto alto, con la testa sormontata da folti capelli biondi e un naso che dà l'impressione di avere urtato qualcosa di solido, avendone la peggiora. Sulle prime pare un tipo rilassato, poi viene fatto di pensare che la parola «distratto» sarebbe più giusta. Del resto nel mondo di Jochen Rindt ci sono tante cose a cui si deve pensare.

Si è fatto la fama di uno «spaccatutto» perché è un tipo originale, perché è arrivato alla fama piuttosto in fretta, perché se ne infischia (o ha l'aria d'infischiarci) di quello che pensa il prossimo. «Uno scatenato», ha detto di lui qualcuno, una volta.

### Lo studio dell'incidente

Tutte cose molto ingiuste. Rindt non è affatto scatenato. Quando, a Indianapolis, fu coinvolto in un incidente che avrebbe potuto facilmente porre fine alla sua carriera, se la cavò con ferite trascurabili. E andò così perché aveva accettato la possibilità che potesse verificarsi una simile evenienza. L'aveva studiata attentamente a priori, per sapere che cosa avrebbe dovuto fare, e al momento buono applicò la sua «routine per le emergenze», che alla conclusione si dimostrò perfetta.

Fin'ora ha guidato per Rob Walker, la Cooper, Jack Brabham e la Lotus in F. 1 e dice: «Un team vale l'altro, in fondo. Cercano sempre di organizzarsi, ma non ci riusciranno mai. Si direbbe che sia impossibile, questo perché le vetture sono costruite al limite».

Una generalizzazione tanto decisa potrà essere giusta per le squadre, ma Rindt non sognerebbe di applicarla alle vetture. Ogni volta che sale al volante di una macchina nuova, o per lo meno nuova per lui, la tratta con molta circospezione e soltanto quando si è accertato delle sue caratteristiche (un compito che gli richiede poco tempo, si deve ammetterlo) comincia veramente a spingere. Dopo appare il celebre «stile Rindt» e, come devono riconoscere quelli che l'hanno visto correre, attualmente sui circuiti esistono pochi piloti più spettacolari di lui.

Rindt è nato a Mainz, in Germania, nel 1942 e quando aveva un anno i suoi genitori morirono in una incursione aerea, sicché il bambino andò a vivere a Gratz coi nonni materni. Anche da ragazzino era sempre molto deciso. «Perché ho uno spirito eccezionalmente competitivo — dice. — Sono sempre stato così, anche quando gareggiavo con gli amici in bicicletta, ero sempre fra quelli che organizzavano».

### Ritirato dalla scuola

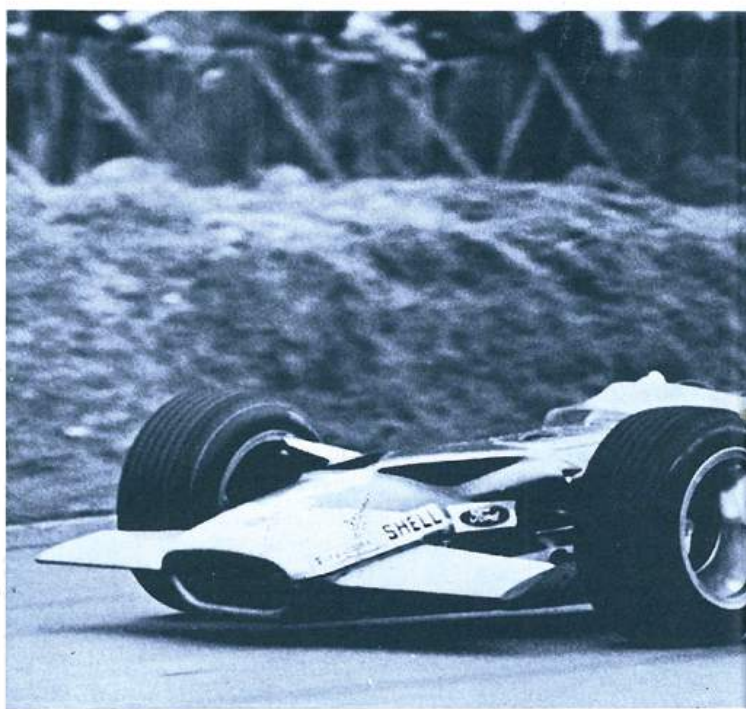
Le sue prodezze a scuola parrebbero un poco «miste», molto bravo nel tennis e nello sci, un po' meno nello studio tanto che a un certo momento i suoi insegnanti abbandonarono ogni speranza. Fu ritirato dalla scuola e mandato in Inghilterra per studiare la lingua. Anche suo malgrado, forse, la lingua finì per impararla proprio bene, però Jochen ammette che a lui interessava seriamente fare della vela in Inghilterra. Più ricco (forse) in cultura, e sempre tracotante, tornò a scuola, e a suo tempo sarebbe dovuto andare all'università di Vienna per studiare economia. Sarebbe forse andata così, non fosse stato per una gamba rotta e per un'automobile. La gamba se la ruppe in sci, l'automobile era una Simca Monthèry che suo nonno gli aveva comprato per andare a scuola.

la. Dato che Jochen aveva una gamba ingessata, ed era comunque troppo giovane per avere la patente, era inteso che la macchina l'avrebbe guidata un compagno di scuola. D'altro canto in Inghilterra Rindt non si era limitato alla linguistica e alla vela. Una volta era andato a una corsa organizzata da un club, a Goodwood, e aveva visto gareggiare delle Jaguar D. Poiché lo spettacolo gli era piaciuto molto e aveva trovato le macchine meravigliose, non si sa bene in che modo e con che vettura, aveva imparato a guidare.

Non passò dunque molto tempo prima che, gesso o non gesso, patente o non patente, il giovane Rindt decidesse che avrebbe guidato lui per andare a scuola e per tornare a casa. In fin dei conti la macchina era sua. Come logica non era troppo convincente, comunque pare che l'amico se ne accontentasse. Per un bel po' Jochen la fece franca, la gamba non soffrì e soltanto la vigilia del giorno in cui avrebbe avuto l'età per la patente,



si è s  
nascere



fu scoperto che non l'aveva! Erano diciotto mesi che imbrogliava.

Chiaro che un giovane con questo temperamento non poteva giudicare un'automobile un semplice mezzo di trasporto. Infatti Jochen aveva a malapena conseguito la patente, e faceva già a pezzi la Simca, per metterla a punto e iscriverla poi a rallyes e a gare turismo. Correva nella categoria della Alfa che, prevedibile, erano troppo veloci per lui. «Se non puoi fare meglio, adeguati», potrebbe sembrare una frase trita, però in questo caso è quella giusta.

Mentre Rindt era ancora all'asilo dello sport motoristico, suo nonno morì e poco dopo la nonna gli comprò un'Alfa. Il team Alfa locale prese il ragazzo sotto la sua protezione, la vettura venne messa a punto a dovere e Rindt partì e vinse quasi tutte le gare cui partecipò.

### Dall'Economia alla F. Junior

A questo punto c'era ancora una possibilità che, nonostante il successo e il divertimento con l'Alfa,

Jochen seguisse l'antico programma e studiasse economia, ma quando compì ventun'anni apparve un altro fattore. In poche parole entrò in possesso di una somma di denaro che usò in parte per comprare una Cooper F. junior. Forse non lo sapeva, ma il suo futuro era ormai deciso. L'università di Vienna avrebbe dovuto sopravvivere senza di lui e anche il mondo dell'economia: Jochen stava per diventare un pilota serio e professionista.

### «Sgobbone» al volante

Lui dice che per diventare un pilota di primo piano bisogna avere molto talento, «sentire» l'alta velocità e avere reazioni giuste. Inoltre si deve sgobbare, perché non è facile arrivare.

Nessuno può negarlo, ma si potrebbe osservare che per Rindt è stato più facile che per gli altri. E' infatti quel raro essere, cioè un pilota assolutamente innato. E non si tratta di un'opinione, i fatti parlano.

Ecco le prove: nella sua prima gara di F. junior fece il secondo miglior tempo in prova e avrebbe



# entito e pilota

di guai al carburatore. Arrivò quarto nella seconda gara, poi ci fu quella di Mallory Park. Con tipica «pignoleria Rindt» Jochen si avvicinò a Hulme, durante le prove, per chiedergli se poteva girare alle sue spalle per impraticarsi del circuito. Hulme glielo concesse e, a quanto pare, l'idea diede frutti, perché il nuovo arrivato partì fiero in prima posizione al via.

Forse la corsa era un'occasione che intimidiva un po' troppo, ma il fatto è che al via la vettura di Rindt aveva la marcia sbagliata! Gli altri sfrecciavano già e lui era lì in fondo, che cercava di raggiungerli. Li raggiunse, con tale successo che arrivò terzo in classifica.

La corsa successiva fu la Crystal Palace e non vi furono sciocchi errori di marcia. Andò tutto magnificamente e, dopo un duello con Graham Hill, Jochen prese il comando e vinse. L'indomani la stampa era entusiasta di quel bel giovane straniero della F.2, ma purtroppo, o per un errore fra «austriaco» e «australiano», o perché tutti prendevano per scontato

anni con la Cooper non gli fornirono mai una vettura all'altezza delle sue doti e quando, nel 1968, andò alla Brabham le creazioni del «vecchio» stavano passando un periodo no. Soltanto dopo l'ingaggio con Chapman e con la Shell, all'inizio del 1969, Rindt entrò in contatto con una meccanica capace di mettere in mostra le sue capacità.

Rindt è sposato con una modella finlandese, Nina, che prima lavorava per lo più a Parigi e a New York e anche oggi lavora di tanto in tanto. Hanno una bambina e vivono anche loro a Ginevra, come altri, pur avendo un appartamento a Vienna.

## Il senso degli affari

Anche se non frequentò la facoltà di economia, Rindt ha un forte senso degli affari. Anzi, a volte nasce il sospetto che rimpianga di non avere frequentato l'università. «*Si dovrebbe studiare, finché si è giovani — dice — perché dopo non lo si fa più. L'educazione scolastica insegna a pensare, quella successiva impartisce cognizioni*».

Forse per questo desiderio di cognizioni Rindt legge molto e pensa spesso al futuro. «*Non intendo ritirarmi per altri tre o quattro anni, però non voglio continuare a correre fino a quarant'anni. E' questo il guaio della carriera di pilota, c'è una mancanza di continuità. Quando si smette, si deve dedicarsi a qualcosa di totalmente diverso*».

## «L'impazienza è il mio difetto»

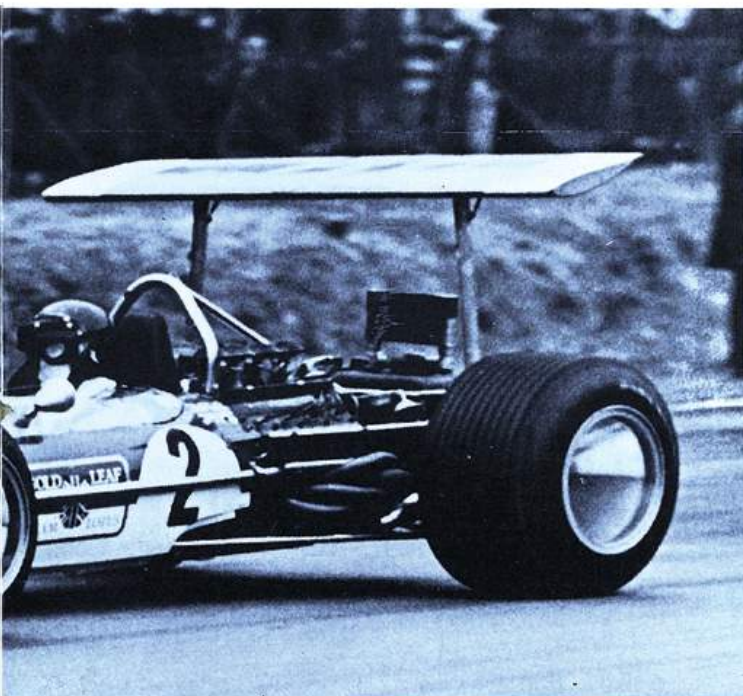
Fino dal 1965 Rindt organizza il Car Show di Vienna per conto dell'AC austriaco e forse potrebbe essere questa la sua futura strada, anche se lui dice che non si occuperà necessariamente di automobili. «*Non so bene che cosa farò, forse pubblicità, forse giornalismo*». D'altro canto non si vede nella veste di scrittore. Circa un anno fa scrisse un libro, in collaborazione con un giornalista suo amico, ma precisa: «*Io non ho scritto proprio niente, è un'attività in cui si deve essere eccelsi*».

Mai nella sua vita gli è mancata la sicurezza di sé, anche se non rifugge dall'autocritica. «*Sono impaziente, è vero, è uno dei miei difetti. Rende la vita più difficile, perché la gente si secca*».

Oggi vive naturalmente assorto nello sport automobilistico, anche se non spinge a estremi esagerati la sua dedizione. S'interessa al resto del mondo, beve e fuma, pur se moderatamente, insomma, come dice lui «*vivo normalmente*». Scia, gioca a tennis e recentemente ha comprato uno yacht che vuole usare sul lago di Ginevra. Prima di una gara parla volentieri con gli amici, ma non vuole darsi della pena per gli estranei. «*Cerco di rilassarmi in quei momenti — dice — cerco di costruire lo stato di concentrazione necessario e non mancano mai i problemi*».

Come si ricorderà, prima che la CSI proibisse gli alettoni, Rindt espresse dubbi sulla loro sicurezza e forse è questa la chiave del Jochen Rindt essenziale: il rifiuto di prendere qualsiasi cosa per scontata, una specie di spietata onestà di pensiero che probabilmente fa di lui un pilota più intelligente degli altri, ma non rende la vita più facile a questo giovane tutt'altro che semplice.

documentazione a cura del servizio stampa SHELL



Jochen RINDT con la LOTUS F. 1

potuto fare bene anche in corsa, se non gli si fosse grippato il motorino d'avviamento al via. Vinse la sua seconda gara, non arrivò in fondo alle due successive (la seconda, al Nürburgring vide il suo primo testa-coda) ma dopo non fece che vincere.

## La vittoria di Le Mans

Nel 1963 comprò la F. Junior e soltanto due anni dopo, con Masten Gregory su una Ferrari, si aggiudicò la «24 Ore» di Le Mans. Nel 1964 cominciò a farsi un nome nella F.2.

Ovviamente per un pilota così abile e ambizioso, la F. Junior doveva finire presto e prima fosse finita più Jochen sarebbe stato contento. La F.2 gli andava a pennello. «*Dava la possibilità di battersi con i più grandi — dice — ed è soltanto così che ci si può fare un nome. E' il modo giusto per acquisire esperienza*».

La vettura consisteva di un motore Cosworth di F.2 su un telaio Brabham. Rindt la comprò, ma la sua prima gara andò male per via

che i piloti in gamba venissero sempre dagli antipodi, Rindt risultò australiano.

La vittoria sfociò nell'offerta di Rob Walker per il G.P. d'Austria e poco dopo in un contratto di tre anni con la Cooper-Maserati. Un pre-assaggio di un periodo in cui Rindt doveva diventare l'indiscusso re della F.2.

Nel 1965 pilotò di tutto un po'. «*Ogni gara fu un divertimento — ricorda Jochen. — Volevo acquisire tutta l'esperienza possibile*». Oggi ragiona in modo più personale e dice che la prospettiva di una «24 Ore» di Le Mans non lo attirerebbe più. E' del tutto impegnato con le monoposto.

## Non molto fortunato

Si potrebbe dire che Rindt è fortunato. D'accordo, non ha mai avuto problemi finanziari e il solo fatto che sia stato in grado di comprarsi una F.2 dimostra una indipendenza economica di cui godono pochi giovani piloti.

C'è però il rovescio della medaglia. In F.1 si può dire che Rindt non sia stato fortunato. I suoi tre



Linee filanti e pulite  
per la vettura, stile  
impeccabile per il pilota:  
l'accoppiata Lotus 72  
Jochen Rindt è micidiale.  
Nel Gp di Gran Bretagna  
del 18 luglio 1970  
non ce n'è per nessuno,  
Brabham, Hulme  
e Regazzoni, gli unici  
non doppiati, sono  
staccatissimi. In quel  
1970 Rindt vincerà cinque  
Gran Premi e il titolo  
mondiale F.1 (postumo)

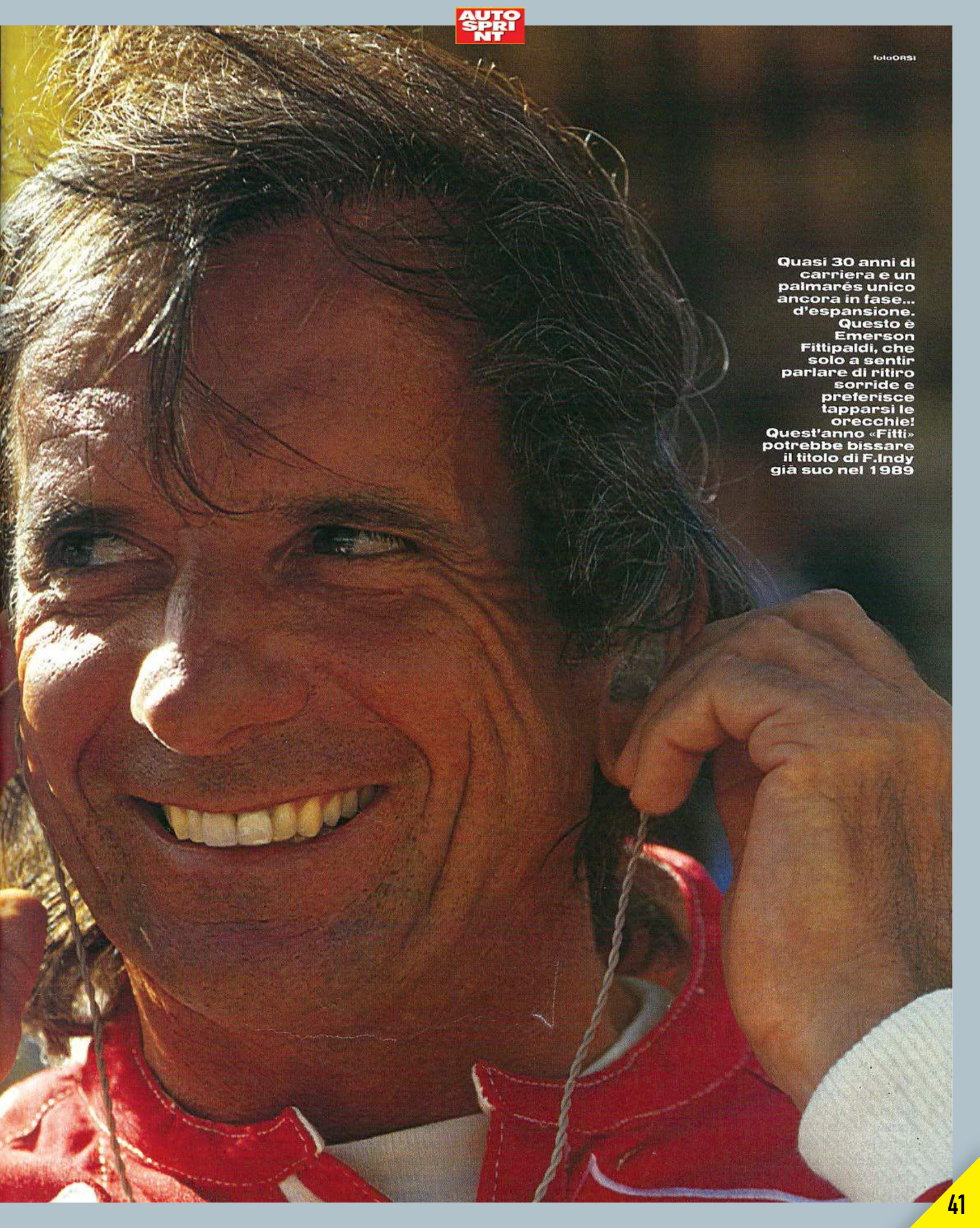


# IL BRASILE SONO io

**A volte il passato ritorna: dopo la scomparsa di Senna, Emmo l'«eterno» è di nuovo l'idolo indiscusso nel Paese del Samba. E a 48 anni suonati, oltre alle rughe, è aumentata anche la grinta!**

■ **CESARE MARIA MANNUCCI**

Quasi 30 anni di  
carriera e un  
palmarés unico  
ancora in fase...  
d'espansione.  
Questo è  
Emerson  
Fittipaldi, che  
solo a sentir  
parlare di ritiro  
sorrìde e  
preferisce  
tapparsi le  
orecchie!  
Quest'anno «Fitti»  
potrebbe bissare  
il titolo di F.Indy  
già suo nel 1989



**V**entacinque anni fa in Brasile c'era la dittatura militare, in Europa andavano di moda gli hippy ed Emerson Fittipaldi vinceva il suo primo Gran Premio di F.1 a Watkins Glen. Venticinque anni dopo, in Brasile c'è la democrazia, in Europa gli hippy e gli yuppi sono scomparsi ed... Emerson Fittipaldi ha vinto l'ultima gara di F.Indy-car svoltasi a Nazareth, ironia della sorte, poco distante da Watkins Glen. Un periodo di tempo enorme, che ha visto nascere il «fenomeno» Brasile in F.1, gli otto titoli Mondiali conquistati da Fittipaldi, Piquet e Senna. Un quarto di secolo caratterizzato da innumerevoli cambiamenti nello sport, così come nella vita sociale. È successo di tutto in questi ultimi ventacinque anni, eppure c'è una persona che non è cambiata, che continua a fare quello che faceva prima, con la stessa determinazione e, come dice lui stesso, addirittura con più aggressività. Emerson Fittipaldi è un caso quasi irripetibile nella storia delle corse. Quando vinceva i suoi primi Gran Premi in F.1, Senna era un bambino, Piquet andava sì e no in bicicletta. Oggi Senna e Piquet non ci sono più, eppure Emerson è tornato nuovamente a essere il pilota più rappresentativo di un Brasile forse «tradito» dalle sue ultime giovani promesse. A Nazareth, durante l'ultima gara di F.Indy, Fittipaldi ha giocato di astuzia con Cheever, che aveva scelto la rischiosa strada di effettuare un rifornimento in meno rispetto al brasiliano, ha fatto a ruotate con Villeneuve negli ultimi infuocati giri. Tutto questo alla soglia dei cinquant'anni, con una condizione fisica e psichica eccellente. È insieme a Michael Andretti, il pilota più completo della F.Indy, quello in grado di gestire al meglio tutte le fasi della gara. Roger Penske non è certo un uomo abituato a fare «regali» ai propri piloti, eppure alla fine del '94, quando c'è stato da scegliere chi tenere in squadra, non ha avuto un attimo di esitazione nel liberarsi di Tracy e mantenere Fittipaldi al fianco di Al Unser. Del resto, nelle ultime due stagioni di F.Indy, Fittipaldi si è classificato costantemente al secondo posto della classifica finale e quest'anno ha tutti i requisiti per ambire nuovamente al titolo. Appare decisamente più incisivo di Al Unser. Per il grande Brasile è tornato a essere il campione preferito, quello per cui invadere l'Avenida Paulista a San Paolo. Quando venticinque anni fa il pilota brasiliano vinse a Watkins Glen, il New York Times titolava «Emerson chi?». Oggi il pilota del team



SCHULMAN



## In F. Indy ho mutato filosofia di guida ora attacco di più!

Penske è tra i più popolari, sia nelle Americhe che in Europa. Sembra quasi aver trovato il modo per fermare il tempo.

— Dopo la tragedia di Imola e la morte di Ayrton Senna, sei tornato a essere il pilota più importante e rappresentativo per il Brasile. Una cosa incredibile considerando che debuttasti in F.1 ben venticinque anni fa...

«In Brasile, così come in Italia, ci sono due cose molto importanti: il calcio e le corse automobilistiche. Sono forse i Paesi che vivono in maniera più intensa questi due sport. Racconto un episodio emblematico. Quando vado nella mia azienda vicino a San Paolo, sono avvicinato dai miei contadini. Si tratta di persone molto semplici, estremamente umili. Eppure mi chiedono come vanno le cose con Al Unser e Michael Andretti. Questo quindici anni fa non succedeva a dimostrazione di quanto le corse siano diventate popolari in Brasile. Dopo la tragedia di Imola, avverto che l'interesse del Brasile è tornato nuovamente sulle mie spalle. Si è creata molta più pressione, ma è di tipo positivo. Tutti si aspettano dei risultati, sanno che rappresento il Brasile,

ma non mi mettono in discussione. Questa per un pilota è una cosa molto buona. L'altro giorno, all'aeroporto di Miami mi ha avvicinato una bambina di sette anni, mi ha fatto gli auguri, chiedendomi l'autografo. Sapeva chi ero e cosa facevo. Questo è fantastico. Lei non ha mai saputo che correvo in F.1 eppure per lei rappresento il Brasile. Oggi vedo che ci sono almeno tre generazioni di tifosi che mi accompagnano. Mi dà molte motivazioni. In questi ultimi anni il Brasile ha perso due grandi campioni con la scomparsa di Senna e il ritiro di Piquet. Oggi sono tornato a essere il pilota di riferimento, unito al fatto che la F.Indy in Brasile ha una importanza ormai superiore alla F.1».

— Il tuo modo di guidare non è certo quello di un pilota di tre generazioni. A Nazareth hai fatto a ruotate con Villeneuve, mediamente sei più veloce di Al Unser. In pista risultati sempre tra i più aggressivi e determinati...

«Riconosco che ho cambiato molto il mio stile, la mia attitudine alla gara negli ultimi tre-quattro anni. Lo stile di un pilota è legato alla filosofia che si ha nell'affronta-



CEVENINI

**Emerson Fittipaldi, a sinistra nell'altra pagina con l'inviato di As, è entusiasta della ...seconda carriera che si è costruito in F. Indy a partire dall'84, quando debuttò con una vecchia March del Wit Racing, a fianco. Negli Usa il suo anno migliore è stato l'89, quando con una Penske privata di Pat Patrick si è aggiudicato Indy 500, a sinistra, e campionato. L'anno dopo è entrato nel team ufficiale, per cui corre tuttora, a destra. Dopo la fine del suo primo matrimonio, «Fitti» si è risposato con Teresa, sotto**



CEVENINI

PHOTO4



re la corsa. Mi ricordo all'inizio della mia carriera in F.1, le principali preoccupazioni erano quelle di non bruciare la frizione al via, non essere coinvolto in incidenti nelle fasi iniziali, affrontare la gara in modo molto conservativo, "risparmiando" la macchina giro dopo giro. Questa filosofia andava bene in F.1, in F.Indy ho dovuto cambiarla completamente. Nell'88, al mio quarto anno in F.Indy, ho capito che era necessario avere una attitudine molto più aggressiva e di attacco. Adesso cerco sempre di andare subito al comando, nei primi giri effettuo più sorpassi che posso. Ho analizzato a fondo le problematiche della F.Indy, e sono arrivato alla conclusione che è questa l'attitudine giusta. A Indianapolis, ad esempio, ho preso dei grandissimi rischi per poter andare al comando sin dalla prima curva. Negli ovali essere subito in testa è un vantaggio enorme. Hai l'aria pulita e l'efficienza aerodinamica migliora nettamente, hai minori possibilità di essere coinvolto in collisioni, inoltre quando cominciano i doppiaggi, i piloti più lenti ti lasciano sempre via libera più rapidamente. Su duecento giri, questo diventa un vantaggio enorme. È analizzando tutti questi fattori che ho capito che era necessario modificare il mio stile di guida. Oggi attribuisco anche molta più importanza alla qualifica, sono disposto a prendere più rischi rispetto ai tempi della F.1. Negli ovali hai solo due giri per fare la qualifica. Non hai nemmeno il tempo per scaldarti

che già devi raggiungere il tuo limite e quello dell'automobile. È una vera esplosione. Devi scaricare tutto in pochi secondi».

— Ritieni che serva più aggressività nel qualificarsi a Indianapolis piuttosto che a Montecarlo o Spa?

«Io ho conosciuto tutte le situazioni, e posso dire che la qualifica su un ovale è la condizione in cui un pilota si trova più al limite. Ti devi spremere molto di più rispetto a qualunque circuito stradale. Ci vuole una grande preparazione psicologica nei minuti che precedono la qualifica. È necessaria una fiducia assoluta in te stesso e nella macchina, dal momento che si passano abbondantemente i 350 kmh, sapendo che alla tua destra c'è il muro. So che la gente fa fatica a capirlo, ma le gare di F.Indy richiedono a un pilota un approccio più aggressivo. Anche nella tecnica dei sorpassi.

Quando si corre negli ovali corti, si effettuano numerosissimi sorpassi sempre stando all'esterno. Non è una sensazione molto piacevole. Con il mio background di

F.1, posso dire di non aver mai affrontato situazioni realmente rischiose come a Phoenix, quando per sorpassare devi andare all'esterno, ben sapendo che lì la pista è molto sporca e i valori di aderenza si riducono notevolmente. E devi avere la fiducia in te stesso per farlo quasi ogni trenta secondi. Devi costantemente attaccare, sapendo che chi stai sorpassando potrebbe anche schiacciarti contro il muro...».

PHOTO4





## **T**ornerei in F. 1 solo al volante di una Penske...

◀ — Hai corso sul tracciato lungo del Nürburgring, a Clermont-Ferrand, a Monza senza chicane. Si fa realmente fatica a credere che correre su un ovale sia più difficile, presenti maggiori rischi...  
«Eppure è così. Senza dubbio. Si tratta di una nuova filosofia, di un nuovo stile nell'affrontare la competizione. Ho dovuto cambiare realmente me stesso. Tirare fuori una aggressività che in F.1 non si era mai manifestata completamente. Non è stato un lavoro facile. Mi è costato molto. Ci ho messo tre anni per accettare l'idea di cominciare a sorpassare due piloti mettendomi all'esterno e nel modo più aggressivo. C'è voluto del tempo per avere fiducia sia nella macchina che guidavo che in chi stavo sorpassando. Non si accetta subito l'idea di passare a mezzo centimetro dal muro e dalle ruote di un'altra monoposto. Devi imparare a coabitare con una situazione di altissimo rischio».

— Ai tempi della F.1 eri però abituato a

guidare una monoposto come la Lotus 72, che una corsa si e una no perdeva le ruote...

«Era un rischio diverso. A quell'epoca le vetture di F.1 erano molto fragili. Molti incidenti avvenivano per rottura meccanica. In F.1 oggi, durante una corsa, ci sono persino più incidenti rispetto ai miei tempi. Le conseguenze, però, sono molto meno tragiche per i progressi fatti in termini di sicurezza sia dalle vetture che dai circuiti. In F.1 oggi mi sono dovuto fare la domanda: "dove devo migliorare, che cosa mi sta mancando?". Ho dovuto analizzare, visualizzare i problemi che avevo. Questo processo mentale mi ha aiutato a tirare fuori quell'aggressività che non avevo quando correvo in F.1».

— Sei l'unico pilota nella storia delle corse ad essersi ritirato dalla F.1, e aver poi rico-



PHOTO 4

AMADUZZI



La carriera in F.1 di Fittipaldi può essere divisa in tre periodi: l'inizio con la Lotus, con cui vinse un titolo mondiale nel '72, sotto, il prosieguo in McLaren, a sinistra, con il secondo iride nel '74 e il tramonto con la Copersucar, sopra. In totale 144 Gp, dal 1970 al 1980, con 14 vittorie, 6 pole, 5 giri più veloci e un record ancora imbattuto: è stato il più giovane iridato in 45 anni di F.1

LAURENT



minciato a correre con successo in un'altra categoria parimenti impegnativa. Esempi di altri piloti che ci hanno provato sono stati molto deprimenti. Ricordo il primo anno che correvi in F.Indy. Guidavi una vecchia March color rosa e tutti dicevano che tornavi a correre per recuperare un po' di soldi, dopo tutti quelli che avevi perso in F.1 con la tua squadra...

«Non è stato facile. Quando ricominciasti a correre in F.Indy, erano in pochi in America a sapere cosa avevo fatto in Europa. Nella vita la cosa più importante è la maniera con la quale si affrontano le cose. Fondamentale è stato l'amore che ho per questo sport, la passione che ho per guidare una automobile in corsa. Questo mi ha dato moltissime motivazioni. Mi ricordo le ultime stagioni passate in F.1 con la mia squadra, deludenti, frustranti, sentivo che le mie motivazioni se ne stavano andando. Arrivando in America sono come rinato. Ho sentito che potevo tornare a essere competitivo. Mentalmente mi sono riaperto, ho capito che dovevo reimparare quasi tutto, prestare attenzione ai dettagli, studiare come migliorare la mia tecnica di guida. Si riesce a fare tutto questo, solo quando si hanno delle grandissime motivazioni verso questo sport. Se non fossi nella mia situazione attuale, se

abitassi in Brasile, pagherei per correre. Mi comprerei una macchina per gareggiare da qualche parte, perché ancora adesso, guidare e correre sono le cose che mi piacciono di più».

— Negli Anni Settanta Luca di Montezemolo aveva coniato la definizione «Vittoria alla Fittipaldi». Oggi cosa pensi di quella «qualifica»?

«Ho una grande ammirazione per Luca Montezemolo. Lo considero uno tra i direttori di squadra più validi che ci siano. Ha un grande fascino. Devo dire che a quell'epoca aveva anche ragione, perché il mio stile di guida era molto più riflessivo, calcolatore. Impostavo molto la mia gara sugli altri. Oggi, come ho già detto, ho cambiato molto il mio stile. Mi piacerebbe molto che Luca venisse in F.Indy con la Ferrari. Promuoverebbe molto di più il nome della Ferrari negli Stati Uniti. In F.Indy manca un nome mistico e leggendario come la Ferrari».

— In Europa ci sono ancora molte persone che considerano la F.Indy come una categoria di secondo livello rispetto alla F.1...

«Quanto il regolamento della F.Indy sia migliore della F.1 lo si capisce molto chiaramente dalla spettacolarità delle gare, soprattutto guardando la televisione. In

F.1 la gente si addormenta davanti allo schermo, in F.Indy le gare sono combattute sino alla fine. Forse, nei prossimi tre-quattro anni, la F.1 tornerà a essere spettacolare come una volta. È però un peccato pensare al tempo che si è perso a causa di alcune scelte regolamentari suicide, che hanno provocato un assurdo incremento nei costi».

— Resta comunque il fatto che comperare una monoposto e farla correre è molto più facile che costruirla...

«Io faccio l'esempio della Penske. Se un giorno Roger decidesse di andare in F.1, lo farebbe con il chiaro obiettivo di vincere. Lo scorso anno eravamo a New York, io, Roger e i vertici della Mercedes. Lui mi ha chiesto: "se un giorno decidessi di rifare la F.1 correresti per me?" Ho detto subito di sì, con una struttura del genere sarei pronto. Sarebbe l'unica persona che mi darebbe gli stimoli per tornare in F.1. Se Penske decidesse di scendere in campo in F.1, sono sicuro che vincerebbe. Forse non il primo anno, ma poi, con la sua metodologia, ci riuscirebbe. L'unica differenza tra la F.1 e la F.Indy è il regolamento. Non è vero che il livello tecnico e le persone coinvolte siano di secondo piano. Semplicemente in Indy c'è un regolamento che consente anche a strutture medio-piccole di essere competitive e lottare per la vittoria. Magari succedesse in F.1! Di questo se ne sono accorti anche molti piloti giovani, che preferiscono correre in F.Indy piuttosto che in F.1».

— Non perdi occasione per dire che Roger Penske è il miglior team-manager che hai conosciuto nella tua carriera. Lo pensi davvero? In fondo hai lavorato per tanti anni con un uomo come Colin Chapman...

«Bisogna chiarire alcune cose. Da Colin Chapman ho imparato molte cose, in particolare sotto l'aspetto tecnico. Mi ha insegnato come è fatta un'automobile, quali sono le leggi fisiche che agiscono su una vettura. Colin era un genio. Capitava che il venerdì la macchina era inguidabile, un'autentica porcheria. Colin mi portava fuori a cena, si faceva raccontare nel minimo dettaglio cosa succedeva durante un giro, poi, di notte tornava nei garage. Si metteva a lavorare assieme ai meccanici e il giorno dopo la macchina volava. Aveva una sensibilità meccanica quasi mistica. In termini di team-manager, invece, Colin era totalmente disorganizzato. Non aveva la minima strategia, non pianificava nulla, si viveva alla giornata. Nemmeno paragonabile con l'approccio che Roger Penske ha con le corse. Chapman si svegliava, pranzava e mangiava automobili, nella sua testa c'era sempre e solo l'aspetto tecnico. Aveva perennemente appetito di sospensioni e aerodinamica. A volte pensavo che con le automobili ci facesse pure l'amore. Era una passione sfrenata che sconfinava nella ...mania. Sì, il suo amore per le automobili era maniacale. Quando andai alla McLaren mi con-

frontai subito con una organizzazione efficace, una cosa che alla Lotus non avevo mai conosciuto. Alla Lotus non si preoccupavano mai di come sarebbe stato il futuro».

— Hai vissuto l'epoca della grande Lotus. Cosa hai provato a vederla occupata da personaggi che l'hanno poi portata alla chiusura...

«È stata una cosa molto triste, che mi ha fatto capire come in America la mentalità sia diversa. Un europeo e un sudamericano nascono diffidenti, pensano sempre che tutti li vogliano ingannare, soprattutto nel mondo delle corse. In America, nello sport, come negli affari, la mentalità è più aperta, le cose più chiare. Qui si lavora con la verità, le vicende sono sempre sopra la tavola. Uno come Penske ha solo una parola. Quando promette, mantiene. Lo conosco da più di vent'anni. A volte si è cacciato in situazioni dove ha perso molto soldi, se fosse stato un po' meno onesto avrebbe potuto uscirne, invece è andato sino in fondo, per mantenere la sua parola. L'onestà alla fine, paga sempre. È una filosofia di vita americana».

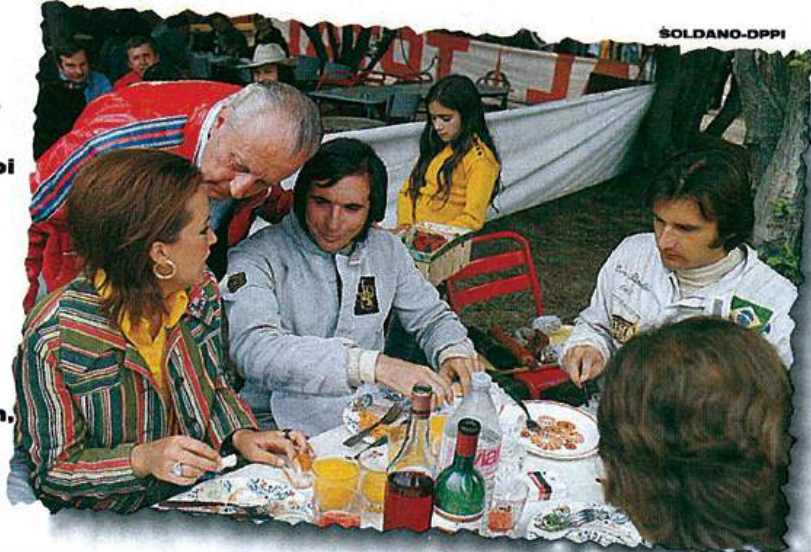
— In gara, però, spesso i più scorretti sono proprio i piloti di scuola americana, Tracy su tutti...

«Molti piloti europei hanno problemi sugli ovali. Nelle prime gare mutano di traiettoria, ti chiudono contro il muro. Si comportano come se si trattasse di un circuito stradale. A Phoenix in molti si sono comportati male. Prima di Indianapolis sarà necessario parlare a fondo anche perché le velocità sono molto più alte. Non credo che Tracy sia più pericoloso di qualcun altro. Certo, a volte è troppo aggressivo, ma mediamente l'attitudine dei piloti americani è più aperta. Anche Mansell il primo anno correva con un'attitudine da F.1. Mi ricordo il mio duello con lui a Portland, dove ci siamo sorpassati sette volte in due giri. È stato un duello realmente al limite della correttezza. Ho corso con tre generazioni di piloti. Con i grandi campioni non ho mai avuto problemi di scorrettezze, sono sempre stati leali. Con altri, "quasi campioni", ho dovuto invece affrontare anche situazioni di grande pericolo, perché cercavano di vincere la gara in maniera sporca».

— In passato hai avuto un tuo team di F.1. Non hai mai pensato di fare la stessa cosa in F.Indy, considerando anche la grande quantità di sponsor brasiliani che oggi sono presenti nella categoria?

«Per prima cosa tutti mi chiedono quando mi ritiro e io rispondo che non ci ho ancora minimamente pensato. So bene che il giorno che accadrà, all'interno della Penske avrò comunque un ruolo molto attivo. Non ho mai pensato a rifare una squadra. Non tanto per essermi "bruciato" dall'esperienza Copersucar, quanto perché per avere una squadra competitiva, ci devi dedicare tutto il tuo tempo. Oggi ho dei bambini piccoli, una seconda moglie, vo-

I fratelli Fittipaldi, a fianco, sono legati sin dai tempi in cui entrambi correvano in F.1. Wilson si è ritirato a fine '75 e negli ultimi anni è rientrato nel giro delle corse, sotto, per seguire il suo figlio Christian, ora in F.Indy con Walker



SOLDANO-DPPI



STUDIO-COLOMBO

glio avere la mia vita privata. La mia famiglia è la cosa più importante. La prima famiglia che avevo, l'ho persa per colpa dell'ossessione per le corse e per la F.1. Un'esperienza negativa causata anche dalla mia mancanza di maturità a quel tempo. Il mio matrimonio fallì perché nella nostra vita c'era solo lo sport, la F.1, non c'era mai tempo e spazio per la famiglia. Commisi molti errori che non voglio più ripetere. Non voglio perdere la famiglia che ho adesso. Per avere una squadra, devi essere coinvolto al cento per cento. Vedo Roger Penske. È pieno di impegni, di affari, eppure dopo una giornata di test, mi chiama dal suo aereo, sta volando sopra la Thailandia ma vuole sapere tutto quello che è successo. Per essere un team-manager, vivere la sua attitudine è esatto. Io non voglio una pressione del genere».

— In questi anni non hai mai pensato di tornare a correre in F.1?

«Adesso no, ma sino a un paio di anni fa sì, magari nelle ultime gare di stagione, in Giappone e Australia. Dopo quello che è successo con Senna, la F.1 è diventata un capitolo chiuso».

— Aiutasti Senna a fare il test con la Pen-

ske. A tuo avviso era realmente interessata a correre in F.Indy?

«Certamente. Fu Senna che chiamò Roger Penske. Nei test a Phoenix visse a stretto contatto con la squadra, si fece spiegare tutto da Rick Mears. La sua testa in quel momento era per correre con noi in F.Indy. Oggi è persino troppo facile dire "magari avesse accettato". Credo che nella vita, è già scritto il proprio destino. Quella di Senna è stata una tragedia per la quale forse non si può incolpare nessuno».

— Hai vinto la gara di Nazareth, avevi la corsa in mano a Phoenix, quale è la tua attitudine per questo campionato?

«Alla Penske sanno che ho molta determinazione per vincere il campionato. Ho svolto la maggior parte dei test, e praticamente non passo settimana senza provare. Lo scorso anno commisi un grande errore, che contribuì a dare la vittoria ad Al Unser. Avevo molti affari in Brasile, disertai la maggior parte dei test che invece fece Al Unser. Persi il contatto nello sviluppo tecnico. Arrivavo alle gare senza sapere come la monoposto si sarebbe comportata. Quest'anno è diverso. Roger mi chiama e mi chiede: "Vuoi provare?". Il tempo di mettere giù il telefono e sono già là».

# AGGIUNGI PIÙ POTENZA ALLA TUA PASSIONE.

SCOPRI IL NUOVO NUMERO DI **AUTOSPRINT**.  
DAL MARTEDÌ IN EDICOLA.



## LA BIBBIA DELLE CORSE

Fatti, opinioni, scoop e tutti i retroscena del mondo della Formula 1. Inchieste, attualità, interviste esclusive e news su tutte le categorie dell'automobilismo: Rally, gare GT, Monoposto, Prototipi. Su Autosprint trovate tutto quello che riguarda il mondo del motorsport con approfondimenti tecnici, analisi e servizi storici sugli avvenimenti e sui personaggi che hanno costruito la leggenda delle corse.

**AUTO  
SPRI  
NT**

CONTI EDITORE DIVISIONE AUTOMOTIVE.  
DOVE CORRONO LE EMOZIONI.



Scarica l'edizione digitale su



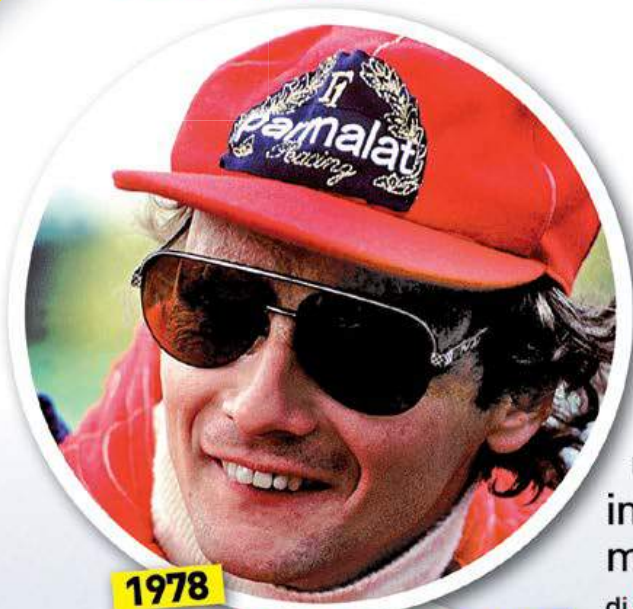
[www.autosprint.it](http://www.autosprint.it)

# NIKI LAUDA

## PRIMO PIANO

Il compleanno

# 60 e Lauda



1978



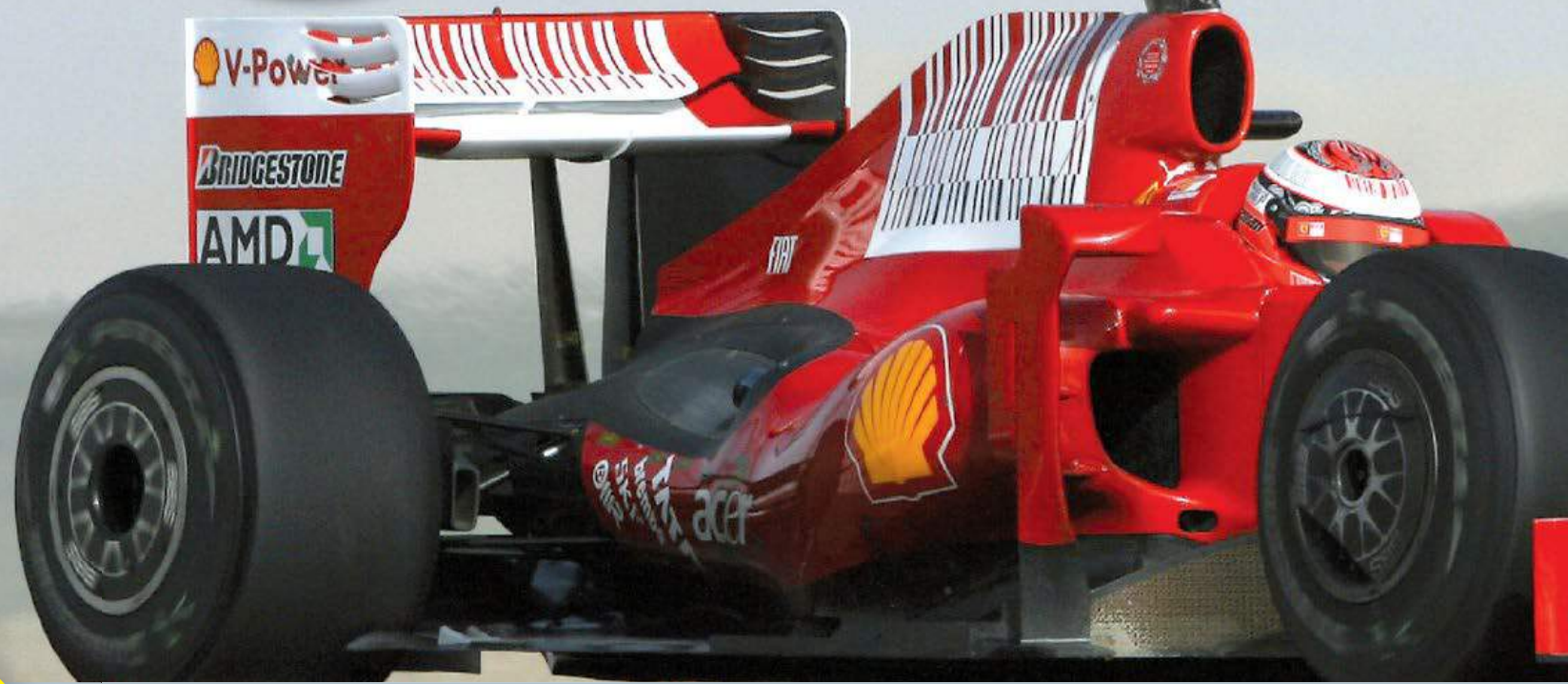
2009

Dal 22 febbraio Niki è sessantenne. Per fare un regalo a lui, a noi e ai suoi tanti fans, l'abbiamo intervistato. Ecco stilare il bilancio della sua vita mentre per il 2009 vede Ferrari e Raikkonen al top

di Mario Donnini - foto Colombo

**D**omenica 22 febbraio Niki Lauda ha compiuto 60 anni. Uno in più del mondiale di F1, che iniziò nel 1950. E fu proprio e in gran parte grazie al campione e al personaggio che seppe essere Niki che la massima formula, tra gli Anni '70 e '80, divenne adulta, globale e telegenica. Perché, insieme a Jackie Stewart, Lauda è il primo vero campione della F1 moderna. Dialettico, politico, psicologicamente automatizzato, agnosticamente conservativo, ultrarazionale, furbo e allo stesso tempo intelligente, l'austriaco è stato il primo grande uomo sponsor, ma anche lo sceneggiatore calibrato di

una carriera fatta di prodezze, drammi, colpi di scena, addii e ritorni clamorosi. Cadute rovinose e rimonte impossibili che alla fine, in una militanza iridata durata dal 1971 al 1985, gli hanno lasciato in tasca tre titoli mondiali, 25 Gp vinti e una schiera infinita di tifosi entusiasti o fieramente avversi, ma nessuno dei quali a lui indifferente. Ed è per fare un regalo a loro, a lui e a noi che abbiamo festeggiato la ricorrenza parlando con Niki. Uno degli uomini più interessanti che il Circus abbia mai saputo esprimere.



**LE MONOPOSTO  
SONO DIVENTATE  
BRUTTE,  
ANZI ORRIBILI**

- Quali sensazioni ti dà adesso l'idea di avere 60 anni?

«Non è un problema».

- Tutto qui?

«Francamente non vedo una ricorrenza più inutile. Non serve proprio a niente, non mi piacciono i compleanni e non penso a nulla di particolare».

- Aspetti positivi ce ne saranno.

«Sì, è vero. Penso al fatto che mi sento bene, che sono in un perfetto stato di forma e non avverto neanche un dolore. Se ti basta, il mio bilancio è questo».

- Raccontaci il giorno del tuo compleanno.

«Già programmato da tempo. Con la riunione della mia famiglia a Ibiza, in Spagna. Tutti insieme e poi via, a una festa in discoteca. Un bel pretesto per divertirsi e stare bene».

- Certi traguardi aritmetici nella vita sono solo la scusa per sentirsi autorizzati a guardare dentro noi stessi. E provare a essere sinceri. Analizzando la tua carriera, da 60enne, qual è stata la corsa più bella di tutte?

«Okay, ti rispondo da uomo della mia età. La mia corsa più bella resta quella in cui Merzario mi ha salvato la vita. Il Gp di Germania 1976, al Nurburgring, sul-

la Nordschleife. Se Arturo non avesse fatto quello che ha fatto, scendendo di macchina, correndo verso

la mia monoposto in fiamme e tirandomi fuori con immenso coraggio da quel rogo, adesso niente intervista di Autosprint e nessuna festa a Ibiza».

- E dire che per un pezzo verso Merzario sei stato freddino.

«Non è vero. Io sempre molto grato».

**TROVO MOLTO  
INTELLIGENTE  
LA DECISIONE  
DI TAGLIARE I TEST**

- Uscito dall'ospedale, nell'estate 1976 gli regalasti un orologio d'oro nel weekend del mondiale Prototipi al Salzburgring. Vi siete davvero riparlati solo il sabato sera del Gp del Canada 1979: tu ti eri appena ritirato dalle corse, lui

era alla fine della sua avventura di costruttore. Il destino vi fece chiudere quelle parentesi insieme.

«So solo che se sono arrivato a 60 anni il merito è di Merzario».

- Quale rapporto vivi col passato?

«Io ogni volta ho cercato di fare il meglio, impegnato al massimo. In pista e non. Quindi ora a cosa serve ripensarci?».

- Serve, perché nella vita si commettono errori che solo dopo è possibile ammettere. Tu hai rimpianti? ▶

**PERÒ È STATO  
STUPIDO  
INTRODURRE  
IL KERS ORA**

**Kimi potrà tornare grande**

Niki non guarda solo al passato ma soprattutto al futuro. Prevedendo una Ferrari F60 da urlo e la resurrezione agonistica di Kimi Raikkonen, dopo un 2008 da dimenticare

**TRE VOLTE IRIDATO CON...**

**171** GP DISPUTATI

VITTORIE **25**

**20** SECONDI POSTI

TERZI POSTI **9**

**24** POLE POSITION

PARTENZE IN 1ª FILA **31**

**7.188** KM PERCORSI IN TESTA

MANCATE QUALIFICHE **1**  
(MONACO 1983)



## 60 e Lauda

▶ «Già detto. lo guardo avanti».

- Neanche uno? Nessuno è infallibile.

«Uno. Devo ammetterlo. Sbagliai a fine 1977 a lasciare la Ferrari per andare alla Brabham. Se io e la Ferrari fossimo rimasti insieme, ne avremmo vinti di più e tanti, di titoli mondiali».

- La tua corsa peggiore?

«Sembra paradossale, ma cito la stessa: Gp di Germania 1976. L'incidente, il fuoco, la paura di morire. Da lì in poi io e la F.1 abbiamo cambiato volto».

- Preferisci la Ferrari di quell'epoca a quella di oggi?

«Quella Ferrari fu indimenticabile. La Ferrari di oggi è una squadra competitiva in ogni condizione, quasi perfetta. Sono due diverse e grandissime Ferrari».

- Quale è stata la miglior monoposto che hai guidato in F.1?

«La Ferrari 312 T2 del 1976».

- Perché l'hai collegata proprio al 1976? In quella stagione, dopo il fuoco del Ring e l'uragano del Fuji, perdesti il titolo in favore di Hunt e della McLaren. In fondo l'anno dopo, con la stessa macchina, vincesti il tuo secondo titolo mondiale...

«Perché mai una Ferrari guidata da me è stata superiore alle altre monoposto come la 312 T2 nel 1976».

- Dopo l'addio alla Ferrari e due controversie annate con la Brabham, a

fine 1979 ti ritirasti per la prima volta. Non fu una decisione strana?

«Mi sentivo di farlo per carenza di motivazioni e feci benissimo. Poi mi sentii di voler tornare, dal 1982 al 1985. E ebbi di nuovo ragione, tanto che nel 1984, con la McLaren-Tag-Porsche, fui iridato per la terza volta».

- Hai corso su tracciati superpericolosi, da F.1 eroica. Ora il Circus si muove su piste ben diverse. Cosa ne pensi?

«Non sono di quelli che si commuovono per i bei tempi andati. La F.1 dal punto di vista della sicurezza si è mossa verso la giusta direzione. Sbaglia chi rimpiange la F.1 che fu. Il Circus si è evoluto, ha seguito di pari passo i cambiamenti del mondo moderno e trovo incomprensibile



1975

l'atteggiamento di chi ha nostalgia per qualcosa di diverso da quello che abbiamo oggi. Finalmente possiamo dire che rischia molto di più uno sciatore che fa la discesa libera a Kitzbuhel rispetto a un pilota di F.1 e c'è solo da esserne orgogliosi».

- Il tuo circuito preferito?

«A che serve averne? Io non ne ho. Non era né sarebbe l'atteggiamento giusto: ogni volta io sono andato in pista e ho fatto il mio lavoro. Tutto qui».

- Avrai almeno il tuo favorito, nella F.1 2009.

«Guarda, gente come Hamilton, Massa, Alonso o Raikkonen è al top e ogni volta la vera differenza tra loro è data dalla competitività della monoposto a disposizione. E anche stavolta a decidere sarà la vettura».

- Allora come vedi la neonata Ferrari F60?

«Sarà molto, molto competitiva. Sono super-ottimista».

- Okay, però il Raikkonen della seconda metà

2008 non ha lasciato un ricordo entusiasmante. Potrà risorgere?

«Sì, lui torna in vetta a patto che abbia una monoposto al top e un team che gli dia fiducia. E Kimi godrà di entrambi questi vantaggi. Sì, potrà tornare grande. Aspettiamo e vediamo».

- Cosa pensi dei nuovi regolamenti?

«Le monoposto sono diventate brutte, anzi orribili. In ogni caso trovo molto intelligente la decisione di tagliare i test e apprezzo tutto ciò che è diretto a risparmiare soldi. Però è stato stupido introdurre il Kers ora, considerati i grandi investimenti che richiede e vista anche la crisi economica mondiale. Io avrei aspettato, perlomeno ritardando l'inizio del suo utilizzo».

- In questi giorni un tuo ex compagno di squadra in Ferrari, Carlos Reutemann, si è operato per un aneurisma e pare in ripresa. Voi dirgli qualcosa tramite Autosprint?

«Forza, Carlos, rimettili presto! E continua pure con la tua attività politica, perché vai ancora

AP-LA PRESSE



Uscito quasi spacciato dal rogo del Ring, Lauda tornò dopo 42 giorni alle corse, al Gp d'Italia a Monza. Ma alla fine perse il mondiale 1976 per un solo punto in favore di James Hunt, al centro. Il primo titolo Niki l'ha vinto nel 1975, a destra





## Campione che vola

Nel 1976 Niki, a lato al via del Gp di Francia, in prima fila accanto al rivale Hunt, rischiò la vita al Nürburgring. Ma ciò non gli impedì di coltivare la passione per il volo aereo. Tanto da fondare poi la Lauda Air e, di recente, la FlyNiki.com

AP/LA PRESSE



davvero forte!».

**- Hai mai avuto voglia dopo il Gp d'Australia 1985, la tua ultima corsa in F.1, di ritornare alle competizioni per una seconda volta?**

«No, mai. Da lì in poi ho semplicemente chiuso con le corse vissute dal volante».

**- E ora, a parte il tuo impegno di opinionista e commentatore di F.1 il Tv, il tuo lavoro è lassù in alto, a quota 10.000 metri...**

«Ceduta da anni la Lauda Air, ora opero con la mia nuova compagnia per voli a basso costo, la FlyNiki.com. Ho 12 aerei e posso dire che tutto va splendidamente».

**- Niki, chi è stato il tuo compagno di squadra più forte?**

«Enzo Ferrari».

**- Cosa?**

«Quando correvo per lui, era come se il Drake fosse al mio fianco in pista, ogni giorno, stimolandomi ad andare più veloce e a vincere. Sì, è stato lui il mio team-mate ideale».



## STAGIONI IN F.1

| anno | vettura          | Gp disputati | pos. nel mondiale | vittorie |
|------|------------------|--------------|-------------------|----------|
| 1971 | March-Ford       | 1            | -                 | -        |
| 1972 | March-Ford       | 12           | -                 | -        |
| 1973 | BRM              | 14           | 17°               | -        |
| 1974 | Ferrari          | 15           | 4°                | 2        |
| 1975 | Ferrari          | 14           | 1°                | 5        |
| 1976 | Ferrari          | 14           | 2°                | 5        |
| 1977 | Ferrari          | 14           | 1°                | 3        |
| 1978 | Brabham-Alfa     | 16           | 4°                | 2        |
| 1979 | Brabham-Alfa     | 13           | 14°               | -        |
| 1982 | McLaren-Ford     | 14           | 5°                | 2        |
| 1983 | McLaren-Ford/TAG | 14           | 10°               | -        |
| 1984 | McLaren-TAG      | 16           | 1°                | 5        |
| 1985 | McLaren-TAG      | 14           | 10°               | 1        |



Lauda aggredisce la curva del Loews, nelle prove del Gp Monaco 1984, quello interrotto per diluvio dopo 31 giri e vinto dal compagno di squadra di Niki, Alain Prost, davanti all'astro nascente Ayrton Senna





## CAMPIONI DEL MONDO JAMES HUNT

# A MODO MIO

**L'ultimo iridato inglese di F.1, famoso all'epoca per i suoi atteggiamenti anticonformisti, oggi ha dato un colpo di spugna al passato: anche se lo si incontra ancora ai Gp, il suo stile di vita ha il ritmo delle sue vecchie passioni, lontano dalla popolarità...**

Gioco, set e match. Sprofondato in una poltrona del suo salotto, con l'ennesima sigaretta tra le labbra e una birra fresca a portata di mano, James non ha bisogno di alzare il volume della tv per seguire in diretta lo svolgimento dell'Open di Wimbledon. Il motivo è semplice: i campi da gioco dell'All Tennis and Croquet Club

sono proprio dietro il muro del giardino di casa sua. È qui che l'ultimo pilota britannico a vincere il campionato del mondo di F.1, quindici anni fa, passa la maggior parte del suo tempo. Con i suoi figli, il suo biliardo, le sue voliere di uccelli. Lontano il più possibile, anche se non l'ha del tutto lasciato, da un mondo che non sente più appartenere-

gli. E soprattutto lontano dal clamore e dalla mondanità. «Con il mio contratto di collaborazione per la Bbc ho tutti i "pass" che voglio, anche qui a Wimbledon. Ma non ho proprio voglia di andarmi a cacciare in mezzo a tutta quella folla di Vip. Io sono un tipo tranquillo: quando firmai l'accordo per diventare commentatore ai Gran Premi,

### IL... PALO E LA STECCHA

*Non c'è niente di meglio di una bella partita a biliardo per distendere i nervi: non come quando si doveva mettere a punto la monoposto Hesketh, nel lontano 1974, e bisognava stare attenti a tutto quanto... Così la pensa James, che non si pente di aver lasciato la F.1 per il suo «snooker» di 100 anni fa...*



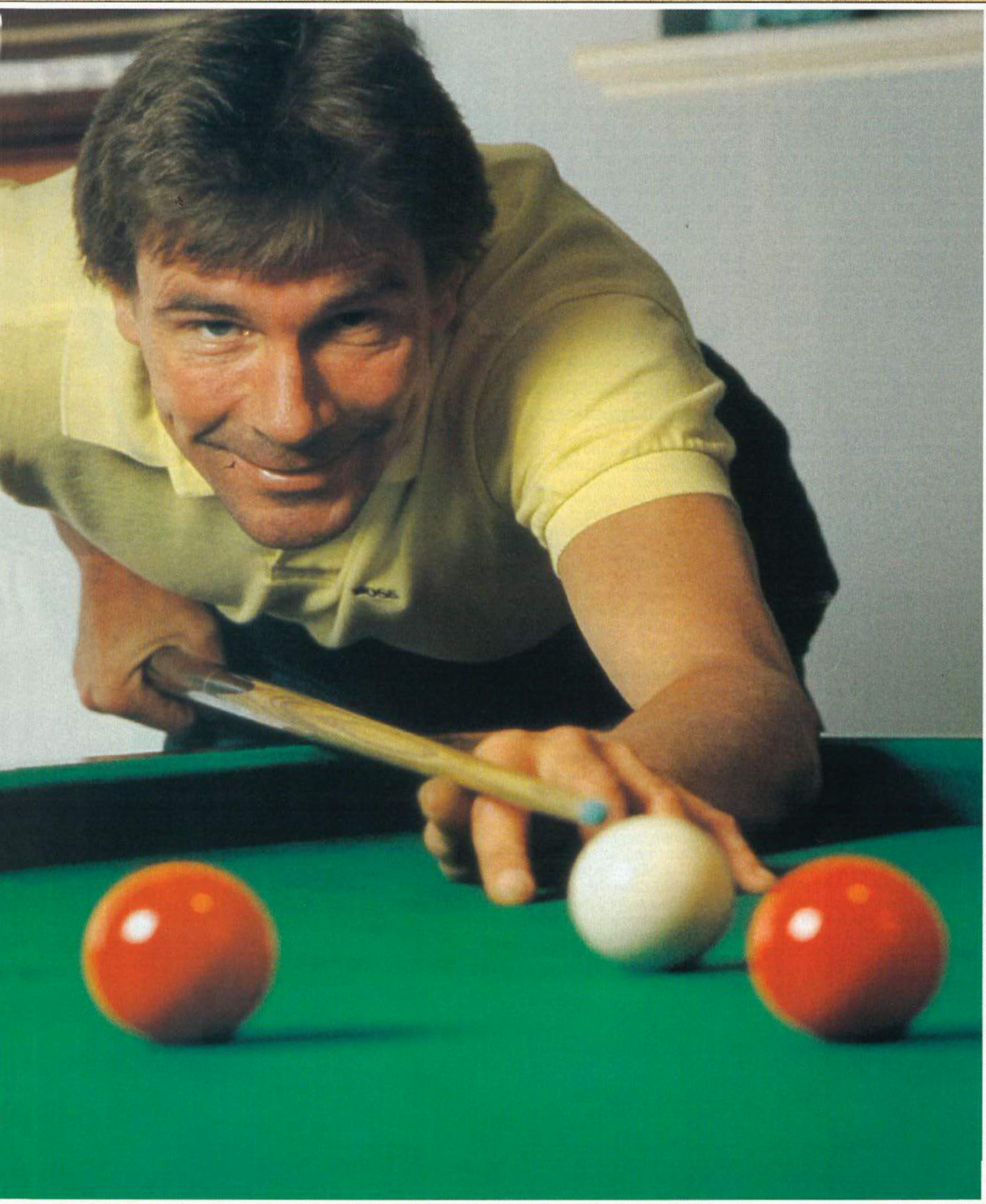
Foto ARCHIVO AS

«Preferivo che la gente ricordasse il mio nome, ma si dimenticasse della mia faccia»

insieme con il giornalista Murray Walker, posi due condizioni: che non sarei intervenuto nel commento se non quando ne avessi avuto voglia, e soprattutto che non sarei mai apparso sullo schermo. Volevo che il mio nome fosse ancora conosciuto in Inghilterra, perché è una carta importante da giocare nel mondo degli affari, ma più che altro ci tenevo che la gente dimenticasse che faccia ho. Avevo voglia di vivere come tutti gli altri». Intanto si sono fatte le undici e mezzo: «Scusami, devo andar a prendere Jerry a scuola». Confuso tra la folla degli altri genitori, Hunt

Foto DIDLOT





**CAMPIONI DEL MONDO**  
**JAMES HUNT**

←  
attende davanti ai cancelli suo figlio minore, che poi riporta a casa sul manubrio della bicicletta. Il maggiore, Tom, non rientra all'ora di pranzo. Tom e Jerry: senza commenti... Per altri versi, la famiglia Hunt non si differenzia molto da quelle del quartiere, soprattutto per le due automobili parcheggiate davanti all'elegante dimora di questa zona residenziale: una Mercedes 450 Sel 6.9, che risale al 1976, anno del titolo mondiale, e una vecchia Austin A35 Van che James usa per trasportare le sue gabbie. Allevare uccelli è sempre stata una sua grande passione: possiede esemplari di specie esotiche con i quali partecipa a dei concorsi; sempre, beninteso, per puro divertimento. E ogni giorno si infila un grembiale e passa lunghe ore nella voliera, a nutrirli, ad accudire i «nuovi arrivi» da ogni parte del mondo, che non bisogna mettere subito a contatto con gli altri. James li ama, gli parla, addirittura fischia e zufola come loro. E sogna.

**NIENTE INDIZI.** E le corse? Lontane, lontanissime. Hunt non ha mai portato con sé il minimo trofeo: «Quando correvo, viaggiavo per il mondo con una sacca a mano come unico bagaglio. Si perde già abbastanza tempo negli spostamenti per doverne buttar via dell'altro facendo la fila davanti ai tapis-roulants degli aeroporti. Figurati se avevo voglia di andare in giro con una coppa in mano E poi, in fondo, non me ne fregava niente. L'unico ricordo della mia carriera è la coppa di campione del mondo che mi consegnò la Fisa nel '76. La tiene mio fratello David nel mio ufficio: io non saprei che farci». E in effetti ci vuole il fiuto di un investigatore di Scotland Yard per rintracciare da qualche parte un indizio che riporti a un passato di pilota, figurarsi poi di campione. Solo una piccola foto incorniciata nella quale si scorge una F. 1 vista da dietro, il pilota al volante con il braccio alzato davanti a un mare di folla che l'acclama. «Mi piace questa immagine, per la sua atmosfera: è davvero un momento importante per me. Brands Hatch '76, avevo vinto ma mi squalificarono per non aver completato il primo giro in seguito a un incidente in partenza. Quel giorno sentii che tutto il

pubblico era con me. Fu una cosa straordinaria».

**TOM E JERRY.** I ricordi visivi si fermano qui. Se papà James non avesse raccontato ai suoi bambini di essere stato, un giorno, un pilota di automobilismo, non l'avrebbero certo scoperto girando per casa. O magari se ne sarebbero accorti quel giorno d'autunno di due anni fa quando James salì in soffitta per recuperare il suo vecchio casco ormai pieno di polvere.

“ Per me le vetture non erano che oggetti, utensili indispensabili per il mestiere ”

«Era dal mio ritiro dalla F. 1, nel '79, che non guidavo più una monoposto: ricevetti un'offerta dalla televisione per provare una Williams-Renault e una F. 3000. Per un mese mi sottoposi a un regime di allenamento a base di esercizi fisici e di bicicletta. In pista, al Paul Ricard, compii una dozzina di giri, ma senza mai riuscire a usare correttamente il cambio per via della mia taglia; e finii col fermarmi dopo un testa-coda. Pertanto non sono in grado di dare un giudizio sull'evoluzione tecnica della F. 1 negli ultimi dieci anni. In compenso sento di poter dare qualche consiglio ai giovani piloti. Ho un contratto con la Marlboro e sono consulente per il team Dams di F. 3000. Ho seguito piloti come Comas, McNish e Hakkinen. E poi, naturalmente, c'è il mio lavoro con la Bbc per tutto il Regno Unito, l'Australia, la Nuova Zelanda e Hong-Kong; iniziai quasi per caso, al Gp di Gran Bretagna del '79, subito dopo che a Montecarlo avevo dato l'addio alle corse; poi la cosa andò bene e proseguì in pianta stabile. L'unico problema è che servono due giorni di viaggio per due ore di lavoro, ma almeno ho assoluta libertà di intervento».

**GLI ATTREZZI.** Per buona parte dell'anno, quindi, Hunt è sui circuiti di tutto il mondo: ma non conosce molta gente del Circus. «Il mio migliore amico resta Niki Lauda, ci vediamo sempre volentieri. Tra i piloti in attività, quelli con i quali mi trovo meglio sono Prost e Berger. Io

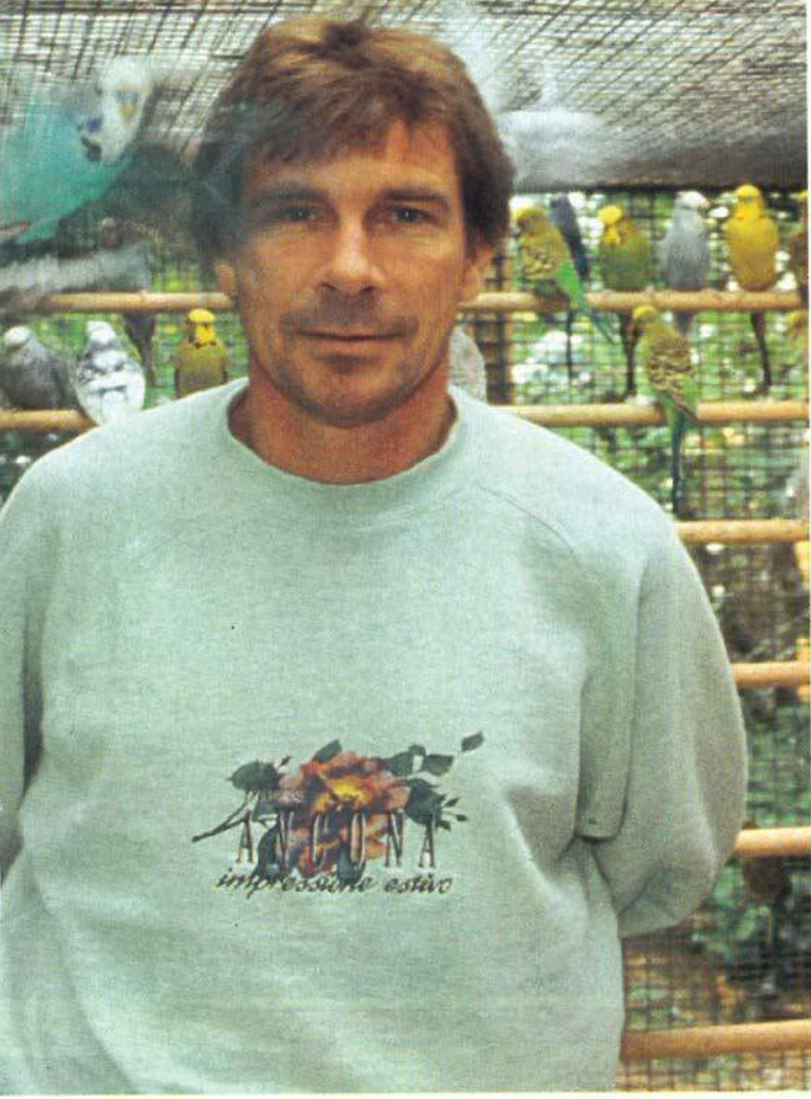


Foto DIBLOT

**NESSUNO MI METTE IN GABBIA**

Tre diversi momenti di una carriera: Fuji '76, il Gp che gli diede la certezza del titolo con la McLaren M23; la deludente Wolf dell'ultima stagione di corse; e oggi, libero come... un uccello tra i suoi «amici» pennuti





## TRA GENTLEMEN E COMPUTER UNO ZINGARO FELICE

Nonostante i suoi tentativi di vivere nell'anonimato dopo il ritiro (avvenuto dopo il 92. Gran Premio, a Montecarlo nel '79) sono in molti, anche fuori d'Inghilterra, che James Hunt se lo ricordano eccome: semmai il dubbio è se questo sia dovuto più alla sua bravura del pilota o alla carica umana del personaggio. Non c'è che l'imbarazzo della scelta: dieci vittorie, il titolo di campione del mondo nel '76, 14 pole position e otto giri veloci da un lato; una serie infinita di atteggiamenti spregiudicati e dichiarazioni irriverenti dall'altro (e in questo non ha perso l'abitudine, anche oggi come commentatore tv); «Hunt the Shunt», Hunt lo scontro, lo chiamavano, per il suo stile di guida irruente; ed è difficile immaginare qualcuno più diverso, in pista e fuori, da un personaggio come Jackie Stewart, la cui ultima stagione di F. 1, nel 1973, coincise con quella dell'esordio di James. Con il tre volte iridato scozzese, Hunt aveva in comune solo i capelli lunghi, non certo l'approccio estremamente professionale al mondo delle corse tipico di Stewart. Un approccio che ha finito per fare scuola e che James, visceralmente, non condivideva (basti pensare alle sue dichiarazioni): tanto per fare un esempio, quale dei super-preparati, super-allenati e soprattutto super-«manageriali» piloti di oggi — a parte naturalmente Alessandro Nannini... — avrebbe il coraggio di farsi cogliere dall'obiettivo del fotografo con la sigaretta in bocca? Bene,

chissà cosa sarebbe successo se qualcuno avesse chiesto a James di non fumare, almeno in pubblico... Ha ragione lui a definirsi l'anello di congiunzione tra l'era dei piloti gentiluomini e quella che doveva preludere alla F. 1 computerizzata; così come fece bene, dopo una stagione in March, due in Hesketh (che andò bene solo con lui), e tre in McLaren, a lasciare a metà anno una Wolf il cui potenziale come squadra si era bruciato come una meteora nell'arco di poche stagioni. Di James Hunt qualcuno disse che nel '76 aveva rubato il titolo a Lauda reduce dal rogo del Nürburgring; eppure, a distanza di anni, la figura zingaresca di «The Shunt», oggi 44enne, sembra molto più onesta di altre. (a. a.)



Fotografie ARCHIVO AS

**CAMPIONI DEL MONDO**

**JAMES HUNT**

«*sono un pilota degli Anni '70, un periodo di transizione tra l'epoca del gentlemen drivers e il super-professionismo attuale, logico sviluppo della mentalità creata da Jackie Stewart. Ai tempi nostri riuscivamo ancora a divertirci...»*. Va detto che il suo caso è anomalo nella storia della F. 1: da ragazzo fu avvicinato al mondo delle corse da un amico del club di tennis che si era costruito una Mini Cooper da corsa e gli chiese di accompagnarlo a un circuito: lui non ci aveva mai pensato. «*Allora mi chiesi: perché non provarci? A ventun anni comprai a credito una F. Ford, con l'aiuto di mio padre*». Poi l'incontro con Lord Hesketh, i Gran Premi e più tardi la McLaren e la gloria. «*Ho disputato più gare in F. 1 che in qualsiasi altra specialità. Non conosco, non ho amato che quella. Ma non le vetture: le amavo come un tennista può amare le sue racchette, vale a dire molto poco. Per me le monoposto non sono state altro che oggetti, utensili indispensabili del mestiere di pilota. Ovvio che dovessi interessarmene dal punto di vista tecnico, ma niente di più. È per questo che, tutto sommato, preferisco gli sport che si praticano senza oggetti*».

**SNOOKER.** Una carriera all'insegna della libertà e della motivazione personale non poteva che concludersi all'improvviso, lasciando tutti di stucco. «*A fine stagione '78 ero stato contattato dalla Ferrari; ma ero spaventato all'idea di vivere in Italia e poi correre per la Scuderia non è mai stato facile. Così preferii firmare con la Wolf, per la metà dei soldi. Ma la vettura non andava, non progrediva: ne ebbi la conferma dopo il mio ritiro a Monaco, vedendo che Rosberg, al mio posto, non riusciva a fare di meglio. Un pilota sa che può morire ogni volta: finché ci si diverte va bene, ma quando diventa un peso, e soprattutto devi prendere molti rischi per avere pochi risultati, non vale più la pena*». Così, senza badare alle offerte per correre in altre discipline, James ha passato questi anni a realizzare il suo sogno: la sua «*riconversione*» è passata prima da un night-club in Spagna, paese in cui viveva quando correva, per concludersi nella sua Londra, con il suo biliardo («*snooker*» come si dice in In-

ghilterra), uno splendido esemplare in mogano del secolo scorso. «*È un gioco che adoro, e che pratico solo per piacere personale, anche se qualcuno mi chiede*

**“Se sto giocando a biliardo la domenica di un Gp, non smetto certo per guardare la tv”**

*di partecipare a dei tornei. Se inizio una partita la domenica di un Gran Premio, e non ho impegni con la Bbc, non la interrompo per seguire la corsa alla tv. Lo snooker è sacro*». Un «*dilettante*» per scelta, quindi, che segue la F. 1 più da osservatore che da protagonista. «*Non ho bisogno di conoscere gli altri piloti per fare il commentatore. Dò le mie impressioni a caldo e, se mi accorgo di essermi sbagliato, mi correggo in diretta al Gp successivo. Ma oggi non sopporto il professionismo portato agli estremi; preferisco restarne al di fuori. Voglio essere quello che sono, James Hunt e basta, senza rientrare per l'ingranaggio. Non sono fatto per la mondanità*». Già: uno come lui può vivere solo... a modo suo.

Servizio realizzato dai fotografi di **Sipa Sport** sotto la direzione di **Didier Delacroix**



Foto DIDIELOT



Foto ARCHIVIO AS



Foto DIDIELOT



**L'HO  
IMPARATO  
DA PAPA'**

*È quello che può dire il piccolo Jerry se qualcuno prova a rimproverargli il fatto di fare le boccacce davanti all'obiettivo: anche James, ai suoi tempi, non si preoccupava certo dell'etichetta... Per i due rampolli di casa Hunt, papà è un tipo tranquillo che li va a prendere a scuola e gioca assieme a loro e ai suoi cani: quel casco scuro con le strisce rosse e gialle l'hanno visto appena. Ma chissà: di recente Hunt ha provato una Mercedes di Gruppo A. Vuoi vedere che, gratta gratta, un po' della vecchia passione gli è rimasta ancora addosso?*







James Hunt davanti a Niki Lauda nel Gp di Gran Bretagna del 18 luglio 1976: vince l'inglese, ma viene squalificato perché non ha concluso il primo giro, teatro di una carambola folle. E la vittoria passa al rivale ferrarista. Le "scaramucce" fra i due sono solo all'inizio...

CUORE  
DA CORSA

# Il ritorno dell'uomo **nero**

Il 28 febbraio ha compiuto 70 anni Mario Andretti, però, ha ancora voglia di stupire. Presto risalirà sulla amata 79, intanto svela tutti i segreti dei suoi anni ruggenti alla Lotus

di Mario Donnini  
foto Colombo



**Proprio all'apertura del mondiale di F.1 in Bahrain, nel weekend del rientro della Lotus, il tracciato sede del Gp vedrà all'opera il grande "Piedone" per una passerella al volante della leggendaria 79, l'ultima arma totale di Chapman**

**T**rent'anni fa Mario Andretti appariva negli spot serali del post-Carosello col bicchiere di sambuca in mano e diceva, fasciato d'ignifuga e sciolto dall'obbligo di pronunciare la "erre": «Se giui il mondo, Molinaui è lì». Beh, a buon rendere. Ora, se la sambuca dovesse fare lo spot a "Piedone", potrebbe dire lo stesso: se giri il mondo delle corse per spazio e tempo, pure Mario Andretti è lì. Perfino in Bahrain. Settant'anni compiuti lo scorso 28 febbraio, pensando allo sfizio di riguidare la sua Jps MkIV iridata nel '78, nel weekend del ritorno Lotus in F.1. Già, Mario e la Lotus che tornano. Lui, gli Anni '70 e i suoi 70 anni. Vogliamo parlarne?

«Il creatore del mito Lotus, Colin Chapman, lo conobbi nel '65 alla 500 Miglia di Indianapolis, al mio debutto. Era lì per vincere, con Clark, e ci riuscì. Io mi feci avanti e gli dissi che un giorno avrei tanto voluto correre con lui, in F.1. Lui fu secco e chiaro: "Quando ti senti pronto, chiamami". Andai avanti, pianificai una carriera che mi avrebbe portato a correre e essere competitivo anche ben al di là degli ovali e con la Ford endurance feci migliaia di km sugli stradali. Imparai molto. Quindi nel 1967 vinsi la 12 Ore di Sebring insieme a Bruce McLaren. Ero pronto.»

- C'era anche il tuo gran rivale AJ Foyt, su quel programma.

«Yeah, ma era lui che doveva imparare da me, mica io da lui. Fatto sta che nel '68 feci il grande passo. Chiamai Chapman che fu entusiasta. Bene, salgo in F.1 a fine stagione. A Monza e Watkins Glen, con la terza Lotus, e porto con me Bobby Unser, che va alla Brm. C'è un accordo tra me e Bobby, per fare un figurone

in quella Monza dritta che sembra un'autostrada, senza ancora l'ombra di chicane: ci tireremo le scie l'un l'altro per fare il tempo. Il venerdì vado come una freccia, poi volo negli Usa, giungo 2° dietro Foyt in una gara midget e torno a razzo in Italia, ma non mi fanno correre perché secondo le regole non ho margine di recupero fisico. Peccato».

- Poi la tua pole al Glen, su Lotus 49.

«Sai, non avevo mai visto il Glen e avevo la terza Lotus, quella col motore spompato e la frizione mezza andata, che mi piantò in gara mentre lottavo con Stewart».

- L'anno dopo assaggi la 69 a 4 ruote motrici.

«Sottosterzo tremendo. Non aveva futuro. Sul vecchio Nürburgring al 1° giro del Gp decollai al Flugplatz e in atterraggio persi una ruota che beccò Eford. Fine dei giochi».

- Ti arrabbiasti con Chapman?

«No, ci poteva stare. Lui era geniale, spietato, furbo, viveva le sue macchine all'estremo, ma con me è stato sempre un galantuomo».

- In F.1 vi ritrovate dopo 7 anni, nel 1976. E sostanzialmente sembrate due personaggi in cerca d'autore. Lui ha 48 anni e tu 36. In F.1 siete entrambi ai minimi storici. Tu con la problematica Parnelli, lui alle prese con una delle peggiori Lotus di sempre. Eppure qualcosa scatta tra voi. Quando, cosa e come?

«A 5 minuti dal via del Gp di Long Beach un giornalista, Chris Economaki, mi dice che il mio patron Parnelli Jones ha appena annunciato il ritiro dalla F.1. Pensa te, gli avevo portato i soldi della Viceroy più l'appoggio della Firestone e lui si ritira e io lo so dalla stampa... Ci credevo solo io, in quel programma di una F.1 tutta americana. Okay, no problem.

Il giorno dopo faccio colazione in hotel e sono solo, mia moglie Dee Ann è ancora in camera, quando vedo Chapman. Sì, al punto più basso della carriera. La Lotus non va e il suo Bob Evans manco si è qualificato. Io sono a piedi. Sediamo allo stesso tavolo, parliamo, ci guardiamo negli occhi e gli dico chiaro: "Voglio continuare in F.1". Lui: "Io adesso ho una macchina che sembra un autobus londinese, di quelli a due piani". Eio: "Stringiamo un patto. Tu, Colin, t'impegno al 100% nella F.1, lasci stare le auto di serie e le barche e io sarò la tua prima guida. Vedrai, torneremo a vincere". Ci stringemmo la mano. Il resto sta sui libri».

- Le Lotus erano estreme. Clark e Rindt ci avevano lasciato la pelle.

«È vero, ho corso per Colin sempre con quel pensiero. Ma m'ero creato un paracadute psicologico. Avevo un gran rapporto con i meccanici e tra me e Bob Dance, l'ex capomacchina di Clark, c'era un accordo: appena vedeva qualcosa a rischio in macchina, me lo doveva dire. Poi con Colin ci avrei parlato io».

- Il 1976 fu buono, malgrado tutto.

«Attento, non solo per la vittoria in Giappone, nell'uragano. Sull'asciutto avevo la pole, al Fuji, e avevo già ottenuto due terzi posti in Olanda e Canada. Eravamo in crescita. Per il 1977 ci voleva una scintilla e la scintilla arrivò».

- Come?

«Inverno 1976, briefing tecnico. Chapman si consultava coi suoi uomini di fiducia per razionalizzare le idee e mi chiese come vedevo la nuova Lotus. Gli risposi citando la March 701 che avevo guidato nel 1970, con le fiancate che sembravano il profilo di un'ala. La but-

## Fu la bestia nera del mondiale 1978

Sotto, Mario Andretti con la Lotus 79 lanciati verso l'iride 1978. Nell'altra pagina un'immagine recente di Mario, nei suoi stupendi 70 anni portati con un pizzico d'orgoglio



“

ATTENZIONE LA LOTUS 79 AVEVA I SUOI BUONI DIFETTI. OGNI VOLTA A METÀ GARA I FRENI POSTERIORI DIVENTAVANO DEL TUTTO INESISTENTI



## Il ritorno dell'uomo nero

► *tai lì scherzando: quella soluzione dava down-force senza penalizzazioni di drag. Okay, poi lui ovviamente va avanti per conto suo, arriva la mk78 ed è rivoluzionaria. Un'ala rovesciata. Andiamo a provare a Hockenheim e m'accorgo in un curvone velocissimo che quando la macchina è a massimo carico ed è bassa rende meglio. Più è risucchiata, meglio tiene ed è più veloce. Lo dico a Colin e lui manda due meccanici a comprare della plastica in un vicino negozio di ferramenta per sigillare il sotto-macchina. Così nascono le minigonne, che però si consumano in due giri e lui sulle prime ci mette delle spazzole... Ma la strada è quella giusta».*

**- Il 1977 con la Lotus 78 sul giro secco e di ritmo il più forte in pista eri tu. Lo meritavi, quel mondiale.**

«Presi due fregature con la benzina, rimanendo a secco e giocandomi due vittorie solo perché Colin voleva che nel serbatoio non ci fosse mezzo litro più del necessario. Come si dice, era un genio integralista. Altro problema: correvamo con dei motori Cosworth sperimentali, meno affidabili dei classici Dfv. Beh, non ne avevamo bisogno, eravamo forti lo stesso. Avremmo fatto meglio a puntare di più sull'affidabilità».

**- Con Gunnar Nilsson convivenza serena, ma per il 1978 arrivò Ronnie Peterson. Un osso ancora più duro.**

«Mai avuto problemi con nessuno».

**- Peterson con te qualcuno sì. Eri il numero 1 indiscusso, in Lotus.**

«Guarda, l'accordo era chiaro. Liberi di fare ciò che vogliamo fino a metà stagione e da lì in poi chi sta davanti va protetto dall'altro. Non avrei tollerato di buttare via un mondiale come fecero lo stesso Ronnie e Fittipaldi nel '73, solo per-

ché si fecero guerra interna alla Lotus. Sembrava, no?».

**- Intanto la Lotus scopre l'arma totale: la 79. Terrificante.**

«La prova Ronnie in Svezia, torna e mi dice che è un missile. Okay, ce n'è una sola e io dico a Chapman che la voglio al Gp del Belgio, ma lui s'arrabbia e dice no, perché è solo una vettura laboratorio. No, io ci corro, responsabilità mia. Bene, Colin cede e io domino il Gp del Belgio e prendo il volo nel mondiale».

**- La 79 rendeva tutto facile.**

«See, un cavolo... E sai perché? Il nuovo cambio surriscaldava e trasmetteva calore ai freni posteriori che a metà gara avevano il liquido in ebollizione. In poche parole io e Ronnie scattavamo sempre in modo bruciante perché sapevamo che poi i guai li avremmo avuti noi, senza freni posteriori. E senza possibilità di soluzione, perché Colin aveva questo vizio: una volta fatta la macchina, non accettava suggerimenti dal pilota.

**“ TUTTO COMINCIÒ A LONG BEACH '76, QUANDO IO E CHAPMAN STABILIMMO UN VERO E PROPRIO PATTO. DA LÌ LA STORIA DELLA F1 CAMBIÒ. IN MEGLIO PER ME E LUI... ”**

Prendi Monza '78, il giorno dell'incidente che purtroppo ci portò via Ronnie. Io e Gilles Villeneuve in fuga - non sappiamo ancora di essere stati penalizzati per una presunta partenza anticipata -, ci stiamo giocando il Gp d'Italia. Io ho i dischi bolliti e margine solo per un'ultima disperata frenata, poi quasi niente. Me la risparmio per la Variante Ascari e infilo Gilles. Fatto. Capito come funzionava? Il problema è che nel dopo gara le temperature tornavano a posto e i freni funzionali ma Colin non mi credeva...».

**- Avete mai litigato?**

«No, mai. Solo ragionato insieme, in modo anche acceso. Ma Chapman era un duro vero. Con Peterson aveva un rapporto diverso, per-

ché l'aveva un po' allevato come pilota di F1. Beh, a volte ho provato pena per Ronnie, con Colin che lo trattava come un ragazzino di due anni. Questa è la verità. Chapman è stato un tecnico meraviglioso, un uomo avanti anni luce, una mente che sembrava avere il telescopio, ma anche un carattere difficile. E quando si stufava, perdeva fiducia, poi non c'era più niente di recuperabile».

**- Beh, con Peterson ci hai litigato pure tu.**

«No, più lui con me... Vorrei tanto che Ronnie fosse qui per ricordare quei momenti e riderne insieme... Due volte si è arrabbiato. La prima al Gp d'Inghilterra 1978. Lui parte all'esterno sulla scia pulita, io al suo fianco. Pronti-via e alla prima frenata vera l'ho affiancato di traverso e quasi buttato fuori. Poi ci fermammo per altri guai, ma ai box lui era incazzatissimo. Anche in Olanda ci furono scintille... Io ero in testa, ma il retrotreno della mia 79 era surriscaldato e stava cuocendo lo scivolo. Lui mi stava dietro, come da copione, ma un po' ci provava e io non lo facevo passare. A fine gara era incazzato e mi disse tra il serio e il faceto: "Eh, cretino, mi potevi lasciare un paio di giri in testa, perché poi io ti avrei rifatto passare". E io a lui. "Fanculo, non sono qui per fare omaggi!". Ecco, cose così... Conta che anche a mio figlio Michael glielo dissi chiaro chiaro come la pensavo tra compagni di squadra, quando cominciammo a correre insieme nella serie Cart: "Attento, io non ho bisogno di regali e a te non regalo niente"».

**- Un tuo giudizio su Ronnie pilota.**

«Controllo di macchina assoluto, feeling fantastico. Ma Peterson non aveva gran doti da tester per raffinare l'assetto. Lui ha sempre corso con le regolazioni che facevo io. Detto questo, era semplicemente un campione».

**- Il 1979 fu duro per te e la Lotus.**

«La mk80 era avveniristica ma sballata. Il carico spaventoso faceva torcere il telaio. La pro-

Sotto, Mario sulla Lotus del 1980, nell'ultima stagione di militanza con Colin Chapman. A sinistra, suo nipote Marco, stella della IndyCar



**Mario Andretti, Colin Chapman e la Lotus 79, conosciuta anche con la sigla di mkIV: un trionfo imbattibile o quasi, nel 1978**

vai a fondo al Jarama, presi molti cordoli e mi accorsi che cambiava comportamento da una curva all'altra. Non c'era altra via, bisognava rinforzare la scocca. Ma dire a Colin una cosa del genere non serviva. Avrebbe preferito buttare via la macchina, lui, piuttosto che appesantirla. A una F.1 per renderla vincente si poteva aggiungere solo leggerezza. Era il suo credo. La vera filosofia Lotus. Così in quella stagione non ci fu nulla da fare».

**- Poi il 1980 segnò il vostro commiato. Al tuo fianco c'era Elio De Angelis.**

«Un grande signore. Su quella Lotus, stesso discorso. Ci volevano rinforzi al telaio, ma mission impossibile. E Chapman ormai sembrava un po' distratto. Ma ci siamo lasciati bene. Con uno stupendo ricordo l'uno dell'altro».

**- Quando Chapman è morto per attacco cardiaco, nel 1982, non te l'hanno fatto vedere.**

«Telefonai a Elio De Angelis che era ancora suo pilota. Beh, non l'avevano fatto vedere neanche a lui. Ma per favore non mi chiedere se penso che sia ancora vivo e nascosto da qualche parte... Andiamo oltre».

**- Adesso cosa provi a tornare a guidare la Lotus 79 in Bahrain, nel weekend d'apertura del mondiale e nel ritorno in F.1 del marchio di Chapman?**

«La 79 l'ho guidata altre volte e posso dirti che è sempre un piacere. Doppio, stavolta, perché altre due Lotus tornano nel mondiale».

**- Sarà la prima volta che guidi una F.1 da settantenne. Che effetto ti fa pensarlo?**

«Ehi, guarda che gioco a tennis e faccio sci d'acqua come prima... Se mi chiedi cosa si prova ad avere 70 anni, allora ti dico well, boy, nothing special.. in italian you say "chisseneffrega"! Da quanto sto bene manco me ne sono accorto. Quindi mettiamola così: tutto come prima. Il 28 febbraio mi sono limitato a festeggiare il 30° anniversario del mio 40° compleanno».



**Andretti e Peterson: una convivenza non facile nel 1978 alla Lotus. Ronnie poi perse la vita a seguito dell'incidente di Monza**



Mario Andretti vola verso la vittoria nel Gp Francia del 2 luglio 1978 a Le Castellet, con il compagno di squadra Ronnie Peterson che lo segue come un'ombra: le due Lotus 79 finiscono separate da appena 2"93



IL PERSONAGGIO

NELSON PIQUET

# L'APPETITO VIE

**Dopo due stagioni incolori alla Lotus, erano in molti a darlo per finito. Ma il brasiliano ha smentito tutti e sta vivendo una seconda giovinezza con la Benetton, che lo vede pilota di punta fra i team Pirelli nel '91**

La vittoria in Giappone non lo aveva soddisfatto appieno, era stata quasi un regalo dovuto all'assurda conclusione del mondiale '90 tra Senna e Prost. Eppure per Nelson Piquet aveva rappresentato il ritorno sul gradino più alto del podio dopo tre anni di astinenza. Inoltre alle sue spalle era giunto il compagno-amico

Roberto Moreno, in una giornata che per tutti i componenti della Benetton era stata vissuta con il pensiero rivolto a Siena, dove un altro amico lottava ancora più duramente di quanto avesse mai fatto in pista. E proprio a Suzuka Alessandro Nannini aveva vinto, nell'89, la sua prima gara di F.1:

*Giorgio Piola*



# IN MANGIANDO

*Dopo le due vittorie consecutive in chiusura della passata stagione, Piquet attende ora la nuova Benetton che potrebbe essere l'arma del suo definitivo rilancio; intanto ha preso molto sul serio il compito di tester per le gomme italiane (Orsi)*



**IL PERSONAGGIO  
NELSON PIQUET**



il timore, nella mente di Nelson in quei giorni, era che quello sarebbe rimasto l'unico successo in F. 1 per il senese. Poi arrivò la vittoria ad Adelaide e lì non vi furono dubbi: il brasiliano l'aveva meritata sul campo, smentendo con i fatti tutti quelli che in questi anni avevano sentenziato la sua fine. Nelson tornava a gioire. Si era ritrovato a lottare con l'antico rivale Nigel Mansell e, nonostante l'inglese avesse una monoposto nettamente superiore, lo aveva beffato con la classe, ma soprattutto con una grinta incredibile sorretta da una notevole lucidità. «Nigel mi aveva ripreso completamente negli ultimissimi giri — racconta Nelson — sapevo che avrebbe tentato il tutto e per tutto anche a costo di una collisione. Così, quando mi apprestavo a superare Modena, doppiato, ho tardato al massimo la frenata tenendomi molto all'esterno. Nigel ha fatto un errore e per miracolo non ci siamo toccati...». Quel momento è vivo nella mente di Piquet così come lo è in quella del pubblico che da Adelaide ha riacquistato uno dei suoi beniamini. Il cocktail di novità in casa Benetton si annuncia esplosivo con Piquet, Barnard e Pirelli assieme. La stagione '91 si arricchisce di contenuti tecnici e sportivi. Se a questo aggiungiamo che l'ultima corsa è quella che si ricorda di più nella pausa invernale e un successo riesce a dare la carica per la stagione successiva, c'è da giurare che Piquet il prossimo campionato sarà un avversario molto duro per tutti. Estroverso ed incline allo scherzo, il brasiliano prende molto sul serio il suo lavoro al pari degli altri due grandi degli Anni '80, Prost e Senna. Lo si è visto al debutto con le gomme italiane nelle prove di Estoril a dicembre. «A me è sempre piaciuto guidare, stare tanto tempo

seduto dentro la macchina. Le prove sono una parte fondamentale del successo in una stagione. La mia ambizione è sempre la stessa: quella di vincere delle gare e con questa speranza le ore passate sui circuiti a provare diventano un vero piacere. Era duro quando guidavo per la Lotus, dato che non vi era il potenziale necessario per ben figurare ma ora gli ingredienti giusti ci sono tutti e io sono ottimista di carattere. Barnard è un ottimo progettista e la carta delle gomme Pirelli può rivelarsi vincente anche se vi sono molti rischi. Se riusciamo a lavorare bene in questi mesi di pausa, sono convinto che potremo fare un ottimo campionato. Le due vittorie di fine stagione dovrebbero poi aver convinto i responsabili della Ford a spingere di più sullo sviluppo del motore. Certo che le incognite sono tante, a partire dal nuovo cambio semiautomatico per finire alle sospensioni attive, ma ho fiducia in Barnard». Quello di Piquet è un ritorno alle gomme Pirelli con cui aveva già corso negli ultimi anni con la Brabham e prima del ritiro a fine '86 della Casa italiana, rientrata poi nell'89. «Le prime prove all'Estoril hanno dato informazioni molto utili, ma so che dobbiamo lavorare molto con il caldo per risolvere i problemi riscontrati nella passata stagione. Non sono d'accordo con chi definisce rischiosa la mossa della Pirelli di ridurre il numero delle squadre con cui lavorare per la sperimentazione. Basta avere le idee chiare e lavorare sodo badando ai veri risultati della pista. È ovvio comunque che la scelta Pirelli rappresenta al momento una grande incognita». Con un pilota esperto come Piquet è inevitabile parlare dei rapporti avuti con i vari progettisti nei suoi oltre 12 anni di carriera. Soprattutto perché ha lavorato con i tre grandi della



“ Con Murray ho vinto due titoli mondiali, tuttavia il tecnico che mi è piaciuto di più è Patrick Head ”

scuola inglese fondata da Colin Chapman e cioè Gordon Murray, Patrick Head ed ora John Barnard. «Non posso dire molto di Barnard, come persona, finora ho lavorato poco con lui perché non è venuto a molte gare. Quella dello scorso campionato non era la sua vettura e lui pensava di più alla progettazione della nuova monoposto. Il rapporto più stretto è stato con Gordon Murray, sia perché io ero al mio debutto in F. 1 sia perché erano tempi diversi. Gordon era il factotum della Brabham, faceva tutto, passavamo intere giornate assieme in officina oltre che sui





*Rompere un digiuno di tre anni deve fare un certo effetto: e forse Nelson preferisce pensare a Suzuka '90 (a sinistra, Orsi) e non all'87, anno del terzo titolo ma anche del terribile incidente in prova a Imola (in basso, Photosprint). Sotto, Piquet studia con attenzione la pianta di... casa sua, ovvero del circuito di Interlagos (Colombo)*

*campi di gara. Con Murray ho vinto due dei miei tre titoli mondiali, tuttavia il progettista che mi è piaciuto di più è stato Patrick Head. Il mio primo anno alla Williams è stato difficile perché lui lavorava soltanto con Nigel Mansell. Poi ha cominciato a seguire anche me ed è stato molto bello collaborare con lui; è una persona molto onesta che dice sempre quello che pensa». Per arrivare al successo in F. 1 non basta soltanto la tecnica e Piquet lo sa benissimo; all'interno della squadra tutti devono lavorare nella stessa direzione e l'accoppiata tutta brasiliana con l'amico Roberto Moreno sembra poter dare buoni frutti sul piano della collaborazione. «È molto importante che in un team a lavorare siano tutti e due i piloti. Non credo che fosse così fra Prost e Senna nell'89 e sicuramente non era così fra me e Mansell. È molto antipatico ritrovarsi gomito a gomito con un pi-*



**IL PERSONAGGIO  
NELSON PIQUET**

«*lota molto veloce ma che non vuole o non è capace di fare il lavoro di sviluppo della macchina. Di sicuro le stagioni '86 e '87 a fianco di Nigel sono state le più dure della mia carriera. Lui rischiava molto di più di me in prova ed in gara, ma era completamente a rimorchio nelle scelte tecniche. Alla fine diventa inevitabile che si deteriori il rapporto all'interno del team. Non vuoi più parlare con il tecnico che segue il tuo compagno, che nel frattempo è diventato il tuo peggiore avversario. Tieni tutto per te, magari rinunci a fare degli esperimenti con calma e fai tutto negli ultimi minuti per non fargli capire in che direzione stai andando e ciò può compromettere il risultato finale. Per questo motivo abbiamo perso il mondiale nell'86 a favore di Prost che ci beffò all'ultima gara pur disponendo di una vettura, la McLaren Porsche, meno competitiva della nostra Williams Honda». Nelson Piquet ama dire sempre quello che pensa, anche se in passato ciò gli è costato caro in termini di popolarità. Con il passare degli anni è diventato un po' più cauto, quel tanto che gli basta per non andarsi a ficcare nei guai, eppure in Australia, nella conferenza stampa dopo la sua vittoria, attaccò senza mezzi termini il comportamento di Senna in Giappone. «A me piace dire quello che penso, sarebbe grave se noi piloti non potessimo esprimere le nostre opinioni. Credo però che l'idea della maggiore severità*

**« Essere a fianco di un professore come Alain non vuol dire tutto. Dipende dalla voglia di imparare »**

*nei confronti del nostro comportamento in pista non sia sbagliata, se realizzata con i mezzi e le persone giuste. Le lotte dure e gli incidenti in gara ci sono sempre stati: io mi ritrovai nell'80 e nell'81 un osso duro come Alan Jones, eppure non vi furono grosse polemiche. Allora però la F.1 non aveva il seguito che ha ora e le nostre lotte in pista erano forse meno enfatizzate. Tuttavia le monoposto attuali sono molto sicure e ci sono alcuni piloti che se ne approfittano e commettono delle leggerezze nei sorpassi. Per questi ci vorrebbe ogni tanto una bella tirata di orecchie». Argomento piloti e, ovviamente, obiettivo sui giovani con un «esperto» come lui. «Jean Alesi e Stefano Modena mi sembrano i due che si sono messi più in luce nella stagione '90. Jean ha fatto due belle gare ma su circuiti particolari come Phoenix e Montecarlo. Bisognerà vederlo quest'anno su tutto il campionato e con un metro di paragone come Prost. Non basta, per essere un grande del volante, andare forte, bisogna farlo per tanti giri di seguito, ma la cosa più importante è che si deve essere capaci di mettere a punto la vettura, di farla progredire». Ad Alesi non poteva capitare maestro migliore con Prost ma Piquet, da volpone, precisa: «Attenzione, essere a fianco di un professore*

*come Alain non vuol dire tutto. Dipende tutto dalla voglia di imparare dell'altro. Non deve aspettarsi delle lezioni come a scuola, con spiegazioni e suggerimenti. Deve avere l'umiltà di osservare il compagno esperto, di vedere come si comporta nelle prove, come parla con gli ingegneri. Quando arrivai alla Brabham c'era Niki Lauda, io ricevevo ben pochi soldi da Bernie Ecclestone eppure mi pagavo da solo le spese per poter andare sui circuiti ad assistere alle sedute di prove di Niki. Non mi lasciavo sfuggire nulla di quello che diceva ai tecnici. Io venivo dalla F. 3 dove facevo tutto da solo: il pilota, il meccanico, l'ingegnere. Non sapevo cosa bisognava riferire al proprio tecnico e lo imparai da Lauda. Non bisogna subissare gli ingegneri con troppe informazioni sul comportamento della vettura, ma essere molto precisi su quelle poche che contano veramente. Con Niki fu un rapporto perfetto, lui era molto leale e sicuro dei suoi mezzi. Soprattutto fra noi non c'erano ipocrisie. Mi ricordo che al Gp di Silverstone del '79 ci ritrovammo tutti e due sulla caravan con*

*Ecclestone. Ci eravamo ritirati entrambi ed avevo il morale sotto le scarpe, eppure Niki rideva di gusto. Ecclestone gli chiese perché e lui rispose con naturalezza: «Sono contento perché ieri ho battuto Nelson nella Procar (la corsa di contorno con le Bmw M1 al sabato pomeriggio)». Sarebbe stata una malignità se lui l'avesse pronunciata in mia assenza, invece me lo aveva detto in faccia e alla fine ridevamo tutti e due. Così è bello correre. Sono convinto che io e Prost potremmo lavorare molto bene assieme». Che sia un messaggio per il '92? Alla Ferrari dovrebbe arrivare un brasiliano: che sia lui invece del magico Senna? L'appetito vien mangiando e, dopo il lungo digiuno, Piquet ha riassaporato la vittoria. Nella stagione che inizierà a marzo a Phoenix vuole essere di nuovo protagonista. «Tutto dipende dalla nuova monoposto e dalle gomme, da parte mia correrei per tutta la vita». Ride e chiede: «Qual è il limite della pensione in Italia? 60 anni, mi sta bene. Nell'attesa non mi dispiacerebbe vincere il quarto titolo...».*

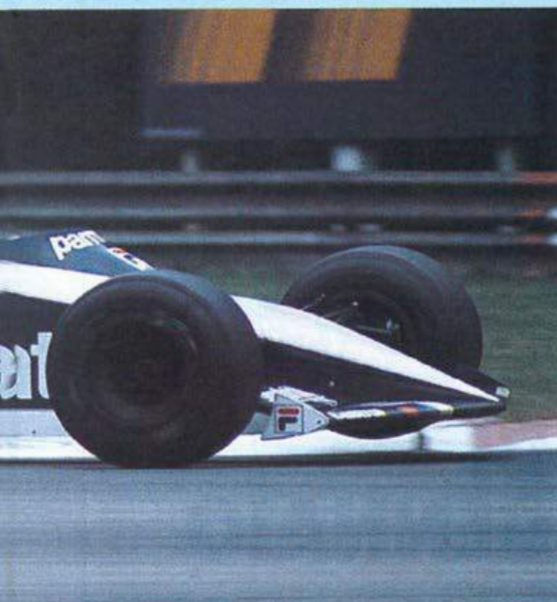


*Il suo vero cognome, Souto Mayor, Nelson non l'ha mai usato nel Circus. Neppure quando faceva coppia con Lauda, sopra, e pilotava la Brabham BT46 a motore Alfa Romeo, sopra a destra. In tanti anni di F.1 Piquet ha dimostrato di possedere una grande capacità nello sviluppare le monoposto. Come nel caso della Brabham BT52, a fianco (Alquati), che portò al titolo nell'83*





*Dopo i test Pirelli all'Estoril (sopra a sinistra, Colombo), Piquet si avvia a lavorare nel '91 con Barnard (sopra, Amaduzzi) e Villadelprat*



## COME TORNA LA VOGLIA DI VINCERE A 38 ANNI

# L'IMPORTANZA DEL GIUSTO MEZZO

Piccola biografia di Nelson Piquet. Nato: il 17 agosto del '52, in Brasile. Esordio in F.1: Gp di Germania, 1978, su Ensign-Ford. Gran Premi disputati: 188, vinti 22. Segni particolari: redivo. Sì, perché Piquet rappresenta, al momento, la più clamorosa smentita a quella teoria che Enzo Ferrari, molti anni addietro, esponeva col nome «parabola del campione». Piuttosto, quella del tre volte iridato brasiliano è una carriera ad andamento ondulatorio, caratterizzata da una prima, brusca impennata poco dopo l'inizio, un andamento pressoché costante — sempre su livelli molto alti — per diversi anni, una flessione che diventa caduta al termine della stagione scorsa e infine, quest'anno, un nuovo ramo ascendente culminato nella doppietta di fine campionato, in Giappone e Australia. Al di là del... grafici, Piquet è un esempio per molti aspetti. Anzitutto un esempio di longevità: dopotutto è secondo solo a Riccardo Patrese quanto a partecipazioni, e vincere uno, anzi due Gran Premi a 38 anni suonati non è cosa da tutti. Poi, indubbiamente, un esempio di classe: i suoi tre titoli mondiali vinti, infatti, spaziano nell'arco di sei anni, e sono stati ottenuti con macchine molto diverse tra loro nella concezione: la Brabham-Ford dell'81 era una classica wing-car, la «freccia» di Murray, col turbo Bmw, dell'83 fu la vettura che meglio seppe adattarsi ai nuovi regolamenti che di fatto abolivano l'effetto-suolo; e infine c'è la Williams-Honda che nell'86 portò lui e Mansell a sfiorare un mondiale che proprio in ultimo, per una beffa del destino, andò a Prost, ma che l'anno dopo fu la regina incontrastata del campionato. Accanto a queste macchine, delle tante che Nelson ha portato in gara — ri-

cordiamo, dopo la Ensign, tre Gp con la McLaren e la Brabham-Alfa nel '79 — se ne potrebbero idealmente porre altre due che rappresentavano i poli opposti di una carriera: la gialla Lotus della delusione, di una scelta dettata soprattutto da motivazioni commerciali e che col passare del tempo si rivelò disastrosa fino a fargli conoscere (a lui, tre volte campione del mondo) l'umiliazione della mancata qualifica (al Gp del Belgio '89); e poi, come nelle favole, la variopinta Benetton della rinascita: brutta, anzi bruttissima, ma in grado di riportarlo sul gradino più alto del podio.

**LA SPINTA.** Nella carriera di Piquet, specie ripercorrendo gli ultimi anni, c'è una parola che sembra venire costantemente a galla: motivazione. La dimostrazione che un pilota dà tutto se stesso solo quando c'è qualcosa da vincere, una sfida da raccogliere. I soliti maligni, gli stessi che nell'87 lo tacciarono di «ragioniere» per aver conquistato il titolo grazie all'incidente di Mansell in Giappone (come se fosse colpa sua...) hanno detto che i buoni piazzamenti prima, e le due vittorie dopo, erano il risultato del contratto a... cottimo impostogli dalla Benetton. Più realisticamente, sarebbe forse il caso di dire che non ha senso rischiare se il mezzo non è competitivo, specie per chi ha già vinto tutto. Ma che l'atmosfera «giusta», e soprattutto la professionalità di un team, possono compiere il miracolo di far tornare la motivazione e l'impegno. Quell'impegno che Piquet ha dimostrato nello sviluppo della B190 e che ora, alle soglie del nuovo campionato, si attendono da lui John Barnard e gli uomini della Pirelli. □



■ **Kyalami** in dialetto zulu significa "la mia casa". Anche nell'album dei sentimenti e della memoria di Nigel Mansell il circuito sudafricano rappresenta esattamente tutto ciò. Un involucro caldo e amico, una capsula di ricordi belli. In fondo nel 1985 a Kyalami il Leone vinse il Gp, con il tracciato ancora nella primigenia configurazione che prevedeva il senso di marcia orario, ripetendosi nel '92 - anche con la nuova versione della pista (in senso antiorario) -, stagione in cui le vittorie iniziali lo lanciarono verso un'annata memorabile, coronata dall'ambito raggiungimento del titolo mondiale di F.1 al volante della Williams FW14B-Renault.

E non può fare sensazione vederlo ora, a vent'anni esatti dalla sua prima vittoria in Sudafrica, ancora al top della Gp Masters, dedicata ai piloti over 45. Oddio, un certo effetto deve farlo anche a lui, visto che per l'occasione non commenta il fresco trionfo in volata ottenuto su "Fitti" con il proverbiale "fantastic job",

Se a Kyalami avesse corso Alonso? Con tanti test alle spalle sarebbe giunto tra i primi... cinque!

**Inesclusiva**  
Mansell dei miracoli

# nome Nigel

Vincente una volta di più, campione per sempre. Nella Gp Masters a 52 anni il Leone mostra una forma da urlo. Aprendoci il cuore

di Mario Donnini

divenuto il tormentone dell'era con la monoposto di Frank Williams e Patrick Head. No, stavolta Nigel parla apertamente di "fenomenal job", quasi la definizione fosse il segnale semantico di un'evoluzione 2 della sua carriera.

**- Dieci anni senza una corsa in monoposto. Anzi, un'interruzione vera e propria della carriera che sembrava definitiva.**

«A farmi cambiare idea è la possibilità di scrivere una pagina importante di storia dell'automobilismo con la Gp Masters, che rappresenta un modo nuovo di approcciarsi alle gare. Io credo che questa formula sia mozzafiato per i fans delle corse in tutto il mondo. E d'altra parte la gara di Kyalami ha dato un assaggio entusiasmante delle potenzialità del campionato».

**- In particolare chi si è rivelato il "nonno" più sorprendente?**

«È stato sensazionale vedere quanto ancora è veloce Emerson Fittipaldi, lo stesso Riccardo Patrese è stato semplicemente fantastico. ■■■■

Scene tratte da una domenica da... Leoni: nell'altra pagina, in alto, Nigel davanti a Fitti e a Patrese. A sinistra, in pieno trionfo



» **FenomeNigel**

«Inoltre gustare la bellezza di dieci macchine racchiuse in un decimo di secondo e capaci di essere guidate in modo spettacolare fornendo prestazioni del tutto equivalenti è una cosa che giudico semplicemente incredibile».

– Il ritorno del Leone alle corse è esclusivamente circoscritto alle future corse della serie Gp Masters o a questo punto potrebbero esserci anche degli altri interessanti sviluppi?

«No, mi focalizzerò nella serie di Scott Poulter, che presenta anche delle occasioni inaspettate di solidarietà oltre che di spettacolo. Pensiamo, ad esempio, che a Kyalami in occasione della prima corsa c'è stato anche un risvolto benefico con una significativa donazione in favore della fondazione intitolata a Nelson Mandela».

– Andando a ritroso si scopre che nel 1980, quindi esattamente a un quarto di secolo da oggi, avvenne il debutto di Nigel Mansell in F.1 al volante di una terza Lotus. Si correva in Austria e il Leone, malgrado una perdita di benzina che gli provocò lancinanti ustioni alla schiena, strinse i denti e provò a continuare fino a che il dolore divenne insopportabile.

«Dio mio, che sensazioni! Al tempo non era così facile qualificarsi. Prima delle prove ufficiali non mi sentivo un granché bene e, a dire il vero, ero molto agitato anche al termine delle prove, perché a quel tempo era già un premio entrare sullo schieramento di partenza».

– C'è una caratteristica che colloca in un posto privilegiato la figura di Nigel Mansell. A ben guardare, infatti, è lui l'ultimo pilota scelto da due miti della storia delle corse, quali Colin Champan ed Enzo Ferrari. Una coincidenza che solo a pensarla fa tremare i polsi nelle vene...

«Ecco, quando sento dire queste cose non

ORSI



**«La gara della vita? Spagna '91. Quel giorno no fear, nessuna paura. E Ayrton capì con chi aveva a che fare»**

**Barcellona '91: il duello. Nigel contro Ayrton. Il Leone non mollò e vinse. Sotto, Senna e Mansell, icone della F.1 che fu, sia sul serio che per scherzo... In basso a destra il Leone oggi, col ghiaccio sul collo, ma ancora ruggente**

ORSI

nego di provare un grandissimo piacere. Chapman lo ricordo come l'uomo più incredibile che abbia mai incontrato nella mia vita, era una vera leggenda già ai suoi tempi. È stato davvero triste perdere Colin così prematuramente, quando aveva ancora una vita davanti a sé. Per me ha rappresentato sin dall'inizio una figura sostitutiva del ruolo paterno. Per questo dico: Dio benedica la famiglia Chapman per tutto quello che ha saputo fare per me, dandomi la prima e l'unica grande opportunità che ho avuto da giovane per entrare in F.1».

– Quanto al Drake e alla Ferrari?

«Ovviamente andare a firmare un contratto per divenire pilota di Enzo Ferrari fu un'esperienza meravigliosa. E ancor più andare a vincere la prima gara disputata al volante di una Rossa, Il Gp del Brasile 1989, quando ben pochi credevano in noi. Anzi, vorrei lanciare un messaggio a chi da allora mi ha voluto bene (lo dice sorprendentemente in italiano, ndr): "Molti complimenti tifosi italiani perché Ferrari fantastica. Io stanco per impegno ma tanto contento". Ecco, aggiungo che l'approccio emotivo dei tifosi della Rossa è unico al mondo, non ha eguali,

mi ha letteralmente stregato, trasmettendomi tantissimo. E questo, cari amici italiani, Nigel Mansell non lo dimenticherà mai».

– Eppure, parlando in termini complessivi della carriera del Leone, il salto di qualità era già avvenuto nelle file della Williams. Sarebbe comunque interessante sapere quale viene considerata la gara più bella disputata da Mansell in F.1...

«Cavolo, questa domanda andrebbe rivolta a chi ha vinto poco... Io credo di averne disputate tantissime di corse stupende!».

– Storie, nel cuore di un pilota istintivo e tutto fuoco c'è un posto speciale riservato alla corsa della vita.

«Se la mettiamo così, allora dico che tra tutte ce ne è stata una che giudico semplicemente fantastica e mi riferisco al Gp di Spagna 1991. Fu il vero punto di svolta nella mia carriera. Non mi dire che te lo sei perso...».

– Fossi matto.

«Beh, per me, da quel giorno in poi, non fu più la stessa cosa. E lo dico in senso positivo. Quel pomeriggio affiancai Ayrton Senna in rettilineo. Ci sfiorammo con le ruote a una velocità molto ragionevolmente - o forse dovrei dire irragionevolmente - superiore ai trecento all'ora ed ebbi la forza mentale di tenere giù il piede. No fear,



## Vecchi ma senza sprechi

■ Il dottor Riccardo Ceccarelli, artefice di Formula Medicine, centro all'avanguardia per lo studio e la preparazione fisica dei piloti in categorie top, non ha dubbi. I vecchi campioni della Gp Masters a Kyalami hanno fatto qualcosa di interessante anche dal punto di vista medico-sportivo. «Francamente ammetto di essere rimasto molto colpito da quello che ho visto seguendo la corsa, anche se dal mio punto di vista le spiegazioni non mancano di certo. Chiariamo che esistono due tipologie di pilota: quello economico e quello dispendioso. Ecco, se un uomo qualunque si mette a guidare una F1, compie uno sforzo di 10 kg e lo percepisce come in realtà se i kg fossero 30. Tutto questo perché la tensione e lo sforzo psico-fisico portano a consumare e a spendere di più, quindi in definitiva, a sprecare energia. Magari contraendo i

**Il dottor Ceccarelli dice che si è aperta una nuova frontiera**

muscoli molto più del necessario. In questo caso, quindi parlando dei campioni visti in pista a Kyalami, stiamo analizzando una situazione che è esattamente opposta. Ossia ci troviamo di fronte a delle vecchie volpi che sono arrivate non preparatissime a questa importante prova, ma con un prezioso background di esperienza e di energia mentale tale da renderli dei soggetti "ipereconomici" dal punto di vista energetico. Capaci di ottenere il massimo risultato raffinando e razionalizzando gli sforzi come pochi atleti al mondo saprebbero fare».

Una puntualizzazione è comunque utile: «Certo, per tirare conclusioni definitive e certe, manca la comparazione diretta con un giovane pilota di F1: insomma non sappiamo quale fosse il limite assoluto della pista di Kyalami. Non dimentichiamo che un top driver per limare l'ultimo mezzo secondo deve raddoppiare la fatica necessaria alla prestazione. Però l'analisi futura di soggetti come i campioni della Gp Masters può aprire nuove frontiere ai nostri studi». ■

DOMININI

niente paura: acceleratore schiacciato a vita persa, sia quel che sia. Punto e basta. Furono pochi secondi ma niente e nessuno mi avrebbe convinto a mollare. Funzionò. Vinsi la corsa e battei Senna. A fine gara Ayrton venne da me arrabbiatissimo, me ne disse quattro, era davvero fuori di sé. Al nostro successivo incontro, invece, si mostrò sorprendentemente cambiato. Fu non dico amichevole, ma molto più aperto nei miei confronti. Allora capii due cose. Il grande campione aveva realizzato che ero uno che meritava rispetto. Punto secondo, Ayrton quel giorno, in quel rettilineo infinito, si mise in testa che da allora Mansell non lo avrebbe più mollato. Mai. E mi cominciai a temere».

– Parliamo dei traguardi non raggiunti. Uno su tutti, la mancata vittoria alla 500 Miglia di Indianapolis, che ti vide al via nel 1993 e nel 1994 con la Lola del team di Carl Haas e Paul Newman.

«No, quella è stata semplicemente una corsa che non ho vinto, non certo una gara che ho perso. Eppoi...».

– Prego?

**Sono un guerriero pieno di vecchie ferite. Ma per Natale peserò 4 chili in meno e allora...**



## » FenomeNigel

«Ecco, io non mi ritengo solo il campione del mondo di F1 dell'anno 1992 al volante di una Williams-Renault. No, c'è qualcosa di più che mi piacerebbe fosse sottolineato, nella mia carriera. Visto la qualità dei partecipanti alla serie Cart 1993, che io mi aggiudicai alla mia stagione del debutto in America, francamente io mi sento un doppio campione del mondo. Credo sia una valutazione che dal punto di vista del valore sportivo nessuno mi possa contestare».

**– Qual è stato il più bravo avversario incontrato in quella che potremmo definire l'era Mansell?**

«Forse sorprenderò qualcuno, eppure dico che Emerson Fittipaldi è stato ed è un campione fantastico. Ma è poi così normale il fatto che a tutt'oggi un uomo di 59 anni sia così veloce, tatticamente ineccepibile e mentalmente consistente nell'arco di una gara? Ed è un grandissimo ambasciatore di sport a livello mondiale. Poi la cosa incredibile è che dal punto di vista fisico è tornato semplicemente perfetto».

**Il più grande avversario che ho incontrato in carriera è stato Fittipaldi. Anzi, dopo Kyalami, ancora lo è...**

**– Fare i complimenti a Fittipaldi in veste di**

figurino va bene, però pure il Leone qualche chiletto potrebbe buttarlo giù. Anche perché a Kyalami, tra prove e gara, quando scendevi di macchina eri sempre molto provato, tanto da portare lungamente ai box la borsa del ghiaccio sul collo...

«Andiamo, è da vent'anni che sembro stanchissimo, e in parte lo sono anche davvero, ma il fatto è che poi le gare le vinco».

**– Verissimo. Nel quinquennio d'oro 1990-1994 nel dopocorsa era possibile vedere il Leone piangere, zoppicare, trascinarsi, ma poi la strada da compiere a piedi portava il più delle volte verso il gradino più alto del podio. Fatto sta che...**

«Okay, diciamo che devo calare quattro chili e poi sarò a posto. Io sono ormai come un vecchio guerriero, pieno di gloriose ferite, e, con la schiena e il collo che mi ritrovo, non sono mica come il tipo qualsiasi che si butta nella ginnastica perché ha messo su pancetta per le troppe ore d'ufficio. Nella mia preparazione fisica devo tenere conto che il mio è un corpo che ha sofferto. Comunque prometto ai mei fans che per Natale raggiungerò... non tanto il peso forma, ma, ecco, sarò molto più agile di adesso».

**– Il più grande pilota dell'era presente?**

«Devo confessare che Fernando Alonso mi ha sorpreso, perché quest'anno ha fatto un "fantastic job", ma io francamente amo la velocità e la competitività aggressiva che sa esprimere Kimi Raikkonen. Eppoi ce ne sono tanti altri, di validi, anche se non sarebbe carino privi-

### MOMENTI CALDI

**A lato, Mansell "colpevole" nel contatto con Senna a Estoril '89. Una gara rocambolesca che gli regalò un Gp di... squalifica. Sotto, in griglia a Kyalami nella Gp Masters con un affollamento stile Anni '70! In basso, il casco di Nigel reca ora l'adesivo della serie di Scott Poulter: il futuro del Leone**



DONNINI

legiarne uno facendo un torto ai restanti...».

**– Facciamo un gioco pazzo. Prendiamo Fernando Alonso e inseriamolo nel novero dei piloti in gara nella Gp Masters a Kyalami. In quale posizione sarebbe finito?**

«Sinceramente dico che, senza aver trascorso molto tempo al volante delle monoposto Delta-NME per raggiungere una preparazione e un affiatamento all'altezza della situazione, anche il neo-campione del mondo avrebbe incontrato molte difficoltà a ben figurare. Però, concedendo a Fernando tutti i test appropriati... Chissà? Magari figurerebbe tra i primi cinque...».

**– Qual è la differenza fondamentale tra la monoposto Ferrari dell'era Mansell e quella dell'era Schumacher?**

«La differenza principale sta tutta negli aiuti elettronici, ma non dimentichiamo che l'efficienza aerodinamica, pur con tutti i limiti regolamentari imposti, si è ottimizzata, e anche la potenza dei motori ha raggiunto espressioni davvero impressionanti. Ma, alla fine della fiera, a cambiare le carte in tavola è stata l'assistenza fornita ai piloti dal traction control. E io, in tutta sincerità, credo che si dovrebbe restituire al pilota il privilegio di poter contare, nella guida al limite, solo sulle proprie sensazioni. Ma non lo dico tanto per dire, ma in base a un'esperienza ben precisa: questa di Kyalami. Ecco, avrai potuto notare come con queste monoposto, a bassa tecnologia e prestazioni equivalenti, è il pilota a guidare la vettura e non viceversa, lottando con lo sterzo e portando al limite i freni



DONNINI



COLOMBO

che non sono certo in carbonio. Insomma, io credo che i giovani piloti di F1 siano fantastici, ma che, al contempo, meriterebbero di dimostrare le loro capacità con monoposto in grado di esaltare i loro punti di forza e non solo di perdonarne eventuali errori di guida».

**- Ecclestone e Mosley hanno commesso alcuni errori di cui pentirsi nella gestione della F1, se guardiamo allo spettacolo fornito dalla Gp Masters a Kyalami?**

«No, io non penso che abbiano fatto degli sbagli. Ragionando in termini complessivi, in questi anni hanno svolto un lavoro magnifico per la F1. Il solo errore, se così si può chiamare, è stato quello di fare inserire nelle monoposto una dose eccessiva di tecnologia che ora sta di fatto impedendo i sorpassi. Ecco, è in questo senso che bisogna intervenire: riportare il livello di tecnologia a livelli normali. Bastano piccoli aggiustamenti e la F1 può tornare a essere una delle più fantastiche espressioni dello sport. Ma, via, occorre cambiare un po' i regolamenti...».

**- Sei d'accordo con il format delle qualificazioni 2006?**

«Penso che creerà ancor più confusione di quella che già c'è. Secondo me il sistema migliore è quello adottato da noi della Gp Masters: 45' minuti di qualificazioni con tutti in pista, due set di gomme e vai! Proprio come nella F1 dei vecchi tempi».

**- Tutto questo parlare in modo entusiasta della Gp Masters è frutto di un sincero coinvolgimento. Però sorge anche spontaneo chiedere se si tratti per il Leone di un business davvero buono...**

«Non in questo momento. Ma nel futuro, se la serie decollerà come sembra assai probabile visto l'inizio, sì, potrebbe diventarlo».

**- L'ultima. Perché non porti più i baffi?**

«Sai che li ho tagliati da così tanto tempo, che non me ne ricordo neanche più il motivo?». ■

**Il nuovo format delle prove F1 aumenterà la confusione. Meglio tornare all'antica configurazione!**



SUTTON-IMAGES.COM

# KEKE ROSBERG

AUTO  
SPRI  
NT

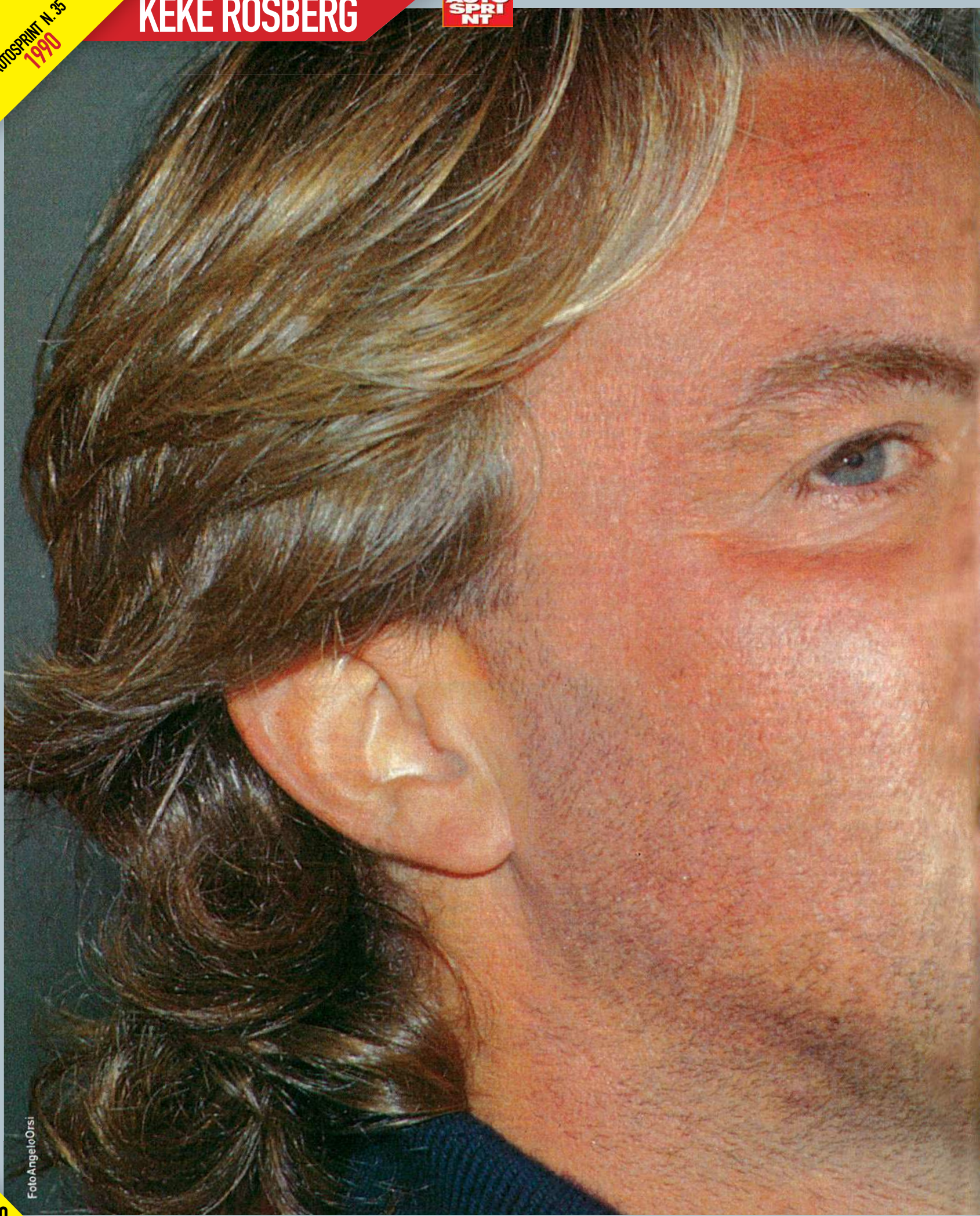


Foto Angelo Orsi

**IL PERSONAGGIO  
RITORNA KEKE**

# SE SON ROSBERG

**Si dice aggressivo e velocissimo  
come ai bei tempi. Guida  
la Peugeot 905 nel mondiale  
Gr.C. E non nega possibili  
sviluppi: nemmeno la Formula 1**

MONTECARLO - Un dato è certo: la grinta è quella di sempre. Il Keke Rosberg approdato alla Peugeot per il mondiale prototipi 1991 non è la copia sbiadita del "finlandese volante" che otto anni fa conquistò il titolo iridato di F.1. E' lo stesso "selvaggio" delle piste, tutto piede e istinto e zero tattica, che quattro anni fa, a metà stagione, annunciò l'addio ai Gran Premi, schifato dai turbo da mille cavalli, dall'incubo-

carburante che rendeva i finali di gara simili a Economy Run e forse stufo anche di un team McLaren che gli aveva negato ogni spazio riservandolo tutto a Prost. "Sono stato chiamato a Parigi a metà luglio - spiega senza nascondere l'entusiasmo - e Jean Todt mi ha proposto un programma di test con la 905, due

*Roberto Boccafogli*



**IL PERSONAGGIO  
RITORNA KEKE**



gare iridate Gr. C da disputare alla fine di quest'anno a tutta la stagione '91. Ho risposto subito di sì: è stata una decisione presa sulla spinta emotiva, senza perdere troppo tempo a razionalizzare i particolari dell'impegno. Di Todt e della Peugeot non sapevo nulla. ho subito apprezzato l'atteggiamento professionale, senza debolezze, mirato a una sola cosa: vincere. Ora Jabouille e io abbiamo di fronte un gran lavoro di sviluppo della vettura e sono certo che siamo perfettamente in grado di portarlo a termine. Ne sono contento: non avrei mai voluto troppi piloti impegnati insieme in questo programma. A parte i test, io ho un contratto per gareggiare nelle ultime due corse iridate di quest'anno, Montréal e Città del Messico, e per fare tutto il mondiale '91. Per quanto ne so, per ora sono l'unico pilota ufficiale Peugeot. Poi vedremo... So che da più parti si è criticata la scelta di due ex-piloti, ma

non sono d'accordo. Jean-Pierre era già vicino alla Peugeot, è francese, pronto a fare i test; c'era da scegliere un altro pilota esperto e sono arrivato io. Per le ultime due gare, solo noi conosceremo la 905 a sufficienza per portarla in corsa. Non capisco questa presa di posizione contraria a questa scelta».

— Ci si chiede dove sia finita la stanchezza per la quale Rosberg lasciò l'automobilismo a fine 1986...

«Non è un mistero — ribatte deciso Keke — e posso spiegarlo. Se già dall'87 si fosse iniziato ad abbandonare il turbo, cancellando quindi i problemi di autonomia con il carburante, probabilmente avrei continuato. E infatti, non avrei mai accettato di correre in Gruppo C coi regolamenti attuali che penalizzano i motori turbo. Noi, con il nostro 10 cilindri aspirato non avremo di questi problemi, e questo mi basta. Penso che i nuovi regolamenti cambieran-



È stato Jean Todt (a lato, fotoSipa), gran capo del reparto corse Peugeot-Talbot, a volere Rosberg (sopra, nella 905 accanto a Jabouille) quale pilota ufficiale per il Gr. C nel '91



**TODT HA APERTO LA CACCIA PER IL '91  
TRE PILOTI  
CON ROSBERG**

Jean Todt è sempre calmo, ma le sue parole pacate tradiscono l'entusiasmo e la fretta per un progetto che fra meno di un mese, il 23 settembre a Montréal, porterà in gara la Peugeot 905 Gr. C. Non si scalda neppure quando gli si chiede perché, con tanti promettenti piloti giovani, abbia finora firmato con due «ex» come Jabouille e Rosberg. «È semplice — risponde — servivano piloti liberi da contratti e questi non sono poi con tanti. Con Jabouille avevo rapporti da tanto tempo ed era il pilota ideale, esperto e veloce, per i test. Me ne serviva un altro: per i test ma anche da fare correre alla fine di quest'anno e per la prossima stagione. Mi serviva una star, anche per soddisfare un importante aspetto promozionale, di immagine. Rosberg era perfetto: viene dalla F. 1 che l'ha anche laureato campione mondiale, la gente lo conosce, era un pilota velocissimo, aveva voglia di tornare in pista. Mi sembra sufficiente. Per il mondiale '91, oltre a Keke, servo-

no almeno altri tre piloti». Centoventi uomini a formare la sua organizzazione, con André de Cortanze — il papà della 205 Turbo 16 Gr. B che stradominò nel mondiale rally — capo del dipartimento tecnico e anche l'ingegnere Budy a capo della sezione motori. La Peugeot per il Gr. C è già una grande struttura che punta ad andare subito forte in un campionato mondiale che Todt ritiene attualmente molto migliorabile, ma che promette spazio per fare il salto di qualità. «Non sarà mai la F. 1 — puntualizza — ma secondo me può molto crescere. I punti deboli sono attualmente la scarsa competizione in gara, la mancanza di piloti di altissimo livello, la carenza regolamentare, le vetture troppo pesanti, ingombranti. Con la nostra 905 abbiamo già iniziato a progredire per questo ultimo aspetto. Abbiamo in mente tante proposte, tante iniziative. Saremo in Gr. C, spero, almeno per tre stagioni. Per ora, abbiamo solo molto da lavorare».



Sopra, Rosberg con la McLaren mentre sorpassa Senna sulla Lotus. È il 1986, ultimo anno in F.1 del finlandese che aveva come compagno di squadra Prost (a lato, i due insieme al tecnico Tim Wright, fotoGiovannelli) e verso il quale, secondo Keke, c'erano troppe attenzioni. In prova Rosberg si era sempre dimostrato molto veloce: a Hockenheim, sotto, ha detenuto il record del tracciato fino a quest'anno (fotoOrsi)



no totalmente le gare di Gr. C. In meglio». — Ma di Rosberg rientrando in F. 1 si era già parlato, più di una volta. Nell'89, dopo l'incidente di Berger a Imola, venne addirittura il tuo nome come pilota di ripiego con la Ferrari. Ciò aumentava la tua nostalgia per le corse?

«Posso dire una cosa: nessuno della Ferrari mi ha mai contattato. Se ciò fosse successo, avrei senza dubbio accettato. Negli ultimi tre anni ho avuto tre diverse proposte per rientrare nei Gran Premi, ma nessuna era interessante. Per accettare avrei dovuto ricevere una chiamata da uno dei tre o quattro top team: McLaren, Ferrari, Williams e forse Benetton. Ciò non è mai successo. Sentivo nostalgia, sì. Soprattutto la mancanza del senso della competizione, ma ciò non bastava a farmi accettare una realtà più complessa e con tanti punti a sfavore».

— Il Gruppo C non è la Formula 1. Quale problema principale ti aspetti di incontrare nelle gare per i Prototipi?

«Non ho dubbi: il mio problema maggiore sarà avere fiducia nell'altro pilota che a turno guiderà con me la stessa vettura. Anche andando benissimo, non potrò mai vincere le gare se il mio compagno rovinerà il mio lavoro. Basta un'uscita di strada...».

— Quali certezze hai di tornare il Rosberg di una volta?

«Ho già guidato la 905 spingendo al massimo: dopo cinque giri ho avuto la prova di essere veloce come ero prima del ritiro. La mia forma fisica non è perfetta: sono ritornato al peso ideale ma il collo mi fa ancora male, i muscoli non sono del tutto allenati. Ma queste caratteristiche si perfezionano soltanto guidando e sono certo che già per le ultime due gare di Gr. C di quest'anno sarò al mio meglio. E poi ho scoperto di provare enorme piacere al volante: il divertimento fa miracoli».

— La caratteristica di Rosberg in F. 1 era l'estrema velocità, la grinta, la tendenza all'attacco. Queste prerogative saranno positive anche in gare di durata?

«Beh, ho lasciato la Formula 1 quattro anni fa, con monoposto spinte da motori da mille cavalli, piccole e nervose, scattanti, difficili da controllare. Le vetture per il Gruppo C sono totalmente diverse: più pesanti, più ingombranti. Ma io ho avuto la fortuna di guidare prima di moltissimi altri una Gr. C della prossima generazione: la 905 è piccola, estremamente maneggevole, facile da guidare. Ovviamente, gare di quattro o sei ore imporranno una tattica diversa da quella richiesta nei Gran Premi, ma penso comunque che le doti del pilota saranno ugualmente preziose. Sarà forse questione di adattare leggermente la guida, forse bisognerà viaggiare un po' più puliti, ma questo non mi pone alcun problema. In fine dei conti, sarà il binomio pilota-vettura più veloce a vincere».

— C'è chi spera in un Gruppo C allo stesso livello di popolarità della Formula 1.



**IL PERSONAGGIO**  
RITORNA KEKE



Sei d'accordo?

«No. Non penso che il Gruppo C potrà mai raggiungere la popolarità della Formula 1. Sarebbe sbagliato illudersi del contrario. Spero che il mondiale prototipi migliori decisamente rispetto al passato. E comunque, se devo essere onesto, non è questo il mio problema: io voglio correre, divertirmi e possibilmente vincere. Tocca ad altri sviluppare la categoria».

— Perché tanta decisione nel dire che mai il Gr. C sarà al livello top dei Gran Premi? «Perché non ci sono le stelle. Chi sono le stelle nell'automobilismo? I piloti di Formula 1: sono loro ad affascinare la gente, il pubblico specialmente televisivo».

— La Peugeot si è costruita un impero nei rally e nelle maratone africane. Ma è nuova all'impegno in pista...

«È vero, e per questo non bisogna farsi illusioni. Anche se il nostro potenziale è eccellente, non abbiamo l'esperienza che hanno Jaguar, Nissan, Mercedes o Toyota. Potremo fare bene, faremo bene, non so quando, però prestissimo. Ma tutto richiede il suo tempo. E non bisogna dimenticare che gli



A lato, Rosberg sul podio del Gp di Svizzera a Digione nel 1982; è l'unica vittoria del finlandese nella stagione in cui si laurea campione del mondo.



Sotto, una spettacolare immagine di Keke a Montecarlo nello stesso anno. Al centro, Rosberg e Prost suo compagno di squadra nell'86 alla McLaren. Lontano dalle piste i due sembrano discutere su un eventuale rientro del finlandese nel Circus che il pilota della Peugeot non ha affatto smentito (Amaduzzi)



altri, al nostro arrivo, si saranno ulteriormente irrobustiti».

— Si parla di gare più corte per il Gr. C Jean Todt ha addirittura proposte gare divise in due batterie di un'ora ciascuna.

«Sarei d'accordo: penso che anche questa sia una strada per migliorare lo spettacolo. Ma nessuno chiederà la mia opinione...».

— Si sa anche che la 905 è progettata per ospitare soluzioni quali la trazione e la sterzata sulle quattro ruote. Cosa ne pensi?

«Penso che magari saranno anche idee ec-

cellenti — come sempre non ci pensa un attimo — ma non da adottare per un team tanto giovane come il nostro. L'obiettivo, adesso, è di fare andare bene gli aspetti tecnici fondamentali. Poi si vedrà».

— Un giudizio sulla Formula 1 di oggi?

«Bella, estremamente combattuta: l'arrivo della Ferrari allo stesso livello della McLaren-Honda è stato ciò che si aspettava dall'inizio degli Anni '80. Sfortunatamente non è sufficiente il controllo sui partecipanti ai Gran Premi: alcuni di loro non dovrebbero neppure essere ammessi in F. 1. E non

è questione di team piccoli o grandi: è questione di qualità».

— Quattro anni dopo il tuo ritiro, cosa ti dispiace di non essere riuscito a fare in tanti anni di Formula 1?

«Beh, penso che il mio dispiacere massimo sia di non avere mai corso per la Ferrari. In realtà, nell'83 ci fu un contatto. Parlai una volta con il mio amico Marco Piccini, ma a quei tempi la Ferrari pagava pochissimo: mi offrirono una somma inaccettabile, almeno tre volte inferiore di quanto allora pagavano squadre come McLaren o Williams. Ma mi dispiace moltissimo di non avere mai conosciuto di persona Enzo Ferrari».

— L'ultimo anno in F. 1, con la McLaren. Se ne sono dette tante: che Prost fu la tua bestia nera, che John Barnard ti boicottò...

«Non è proprio così. Con Alain ho avuto un rapporto perfetto, ma certamente lui era in McLaren da tre stagioni, era senza dubbio più a suo agio, e così la squadra con lui. Con Barnard... non so se si possa parlare di boicottaggio. Lui progettava, stava nell'ombra. Parlava poco con i piloti, e comunque, se lo faceva, lo faceva con Prost. Io proponevo a volte cambiamenti tecnici che avrebbero fatto andare più forte le vetture: non solo la mia, anche quella di Alain. Ma lui andava già fortissimo con quelle scelte tecniche. Perché, allora, cambiarle?...».

— Rosberg di nuovo in pista, quindi. Il Gruppo C potrebbe essere la strada verso un ritorno ai Gran Premi?

«Risponderò con le stesse parole che usavo nell'86, al momento del ritiro, a chi mi faceva questa domanda: never say never: mai dire mai». □

Keke Rosberg e suo figlio Nico seduto nell'abitacolo della Williams che provò per la prima volta ancora 17enne nel 2002. Nico poi esordì in F.1 con la Williams nel 2006. Keke ha vinto 5 Gran Premi F.1 in carriera e ha ottenuto 5 pole position, mentre il figlio Nico ha fatto meglio di lui: 14 Gp vinti e 22 pole, ma non ha ancora conquistato un campionato del mondo



# Ringrazio il cielo di averla scampata

Un'intervista a cuore aperto con il quattro volte iridato F.1. Ormai calato nel ruolo di testimonial Renault, Alain non rimpiange gli anni del Circus. Anzi, sente di essere sfuggito agli incidenti di questi anni...

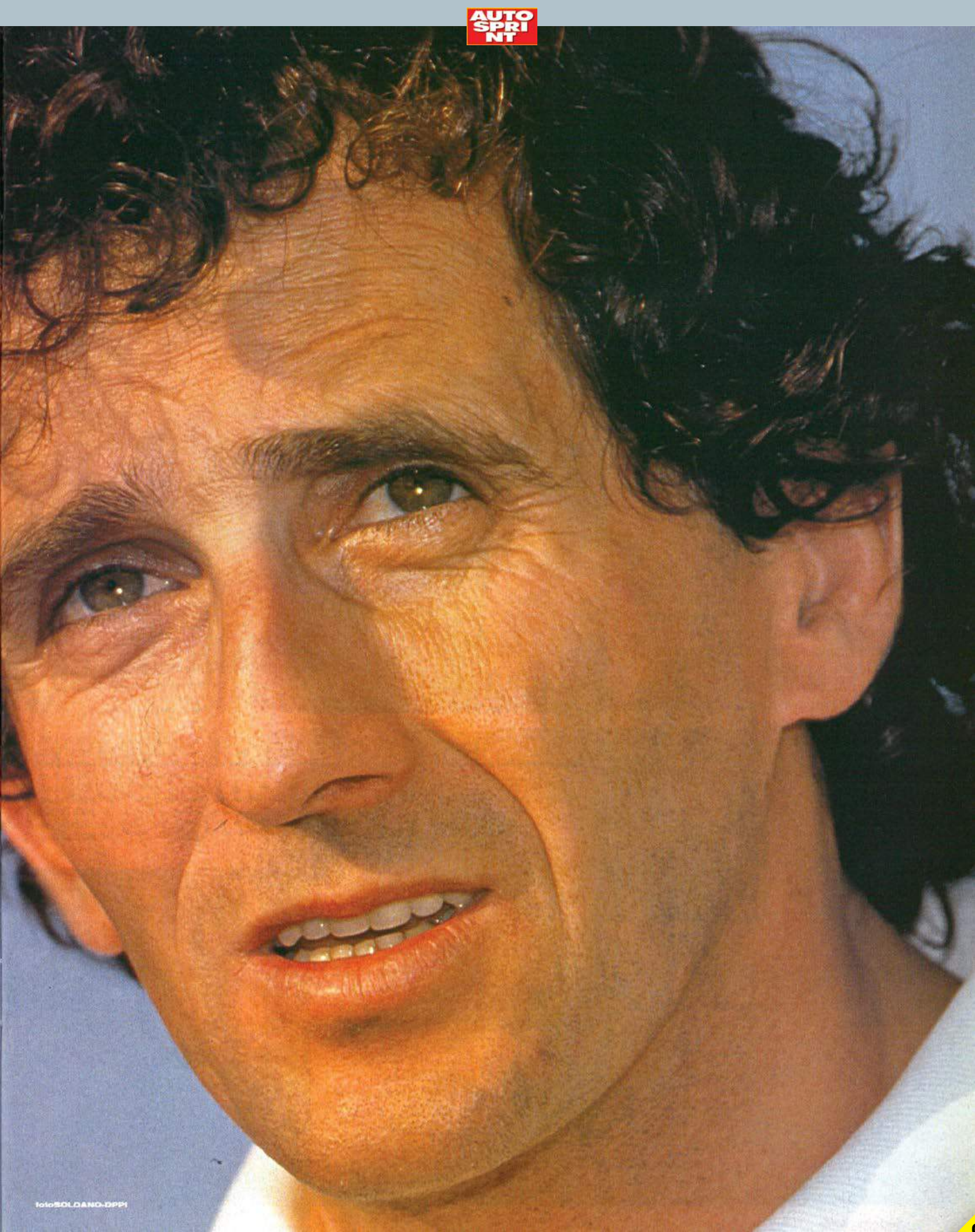
■ RENAUD DE LABORDERIE - JEAN-LUIS MONCET

**S**ettimo piano del palazzo che ospita la direzione Renault, ai margini di Parigi. Un ufficio arredato in stile sobrio, mobili chiari, una pianta e una grande scrivania nera. Sulla scrivania, un portacenere-soprammobile che ricorda vagamente, nelle forme, una Formula Uno. L'uomo seduto dietro una pila di cartelle, una piccola agenda blu a portata di mano, indossa una camicia celeste e sfoggia un sorriso cordiale. Non c'è quasi più traccia della tensione che gli segnava il volto ai box, facendogli mangiare le unghie fino all'osso. Un anno dopo, Alain Prost non è neppure un ex-pilota. È un manager Renault. È l'uomo-immagine di una grande Casa motoristica. È una figura carismatica che

in Francia resterà popolare ancora per molti anni (anche perché di altri campioni del mondo, da quelle parti, all'orizzonte se ne vedono pochi). È soprattutto un altro uomo, più sereno e disponibile. E anche lontano, a modo suo, da quell'ambiente che per quattordici anni — se vogliamo contare anche il «sabbatico» '92... — è stato il suo ambiente. Che gli ha dato quattro titoli mondiali e ne ha fatto quasi una leggenda. «Guardando oggi, a mente fredda, a quello che ero, ritrovo una persona totalmente diversa da ciò che sono diventato oggi. Come tutti gli sportivi di alto livello, un corridore beneficia della notorietà e si muove in un sistema competitivo e pericoloso». Parole, espressioni ricercate che Alain

Fra pochi mesi, il prossimo 24 febbraio, Alain Prost compirà quarant'anni, tredici dei quali trascorsi sui circuiti F.1 di tutto il mondo. Oggi viaggia ancora, ma più che altro per ragioni commerciali. E i Gran Premi li segue come commentatore tv...





snocciola con naturalezza come chi è abituato (ultimamente lo si è «riscoperto» come ottimo commentatore tv) a parlare di sé in terza persona a un pubblico esigente e voglioso di conoscere. «Fra l'altro, la F. 1 tocca tutto il mondo. E fa sognare tanta gente, ma in modi differenti».

— Vale a dire?

«Alcuni vedono le corse sotto un angolo macabro, cercano la collisione, l'incidente. Altri, invece, danno al pilota la dimensione del mito, del personaggio soprannaturale. Anch'io ero obbligato a tener conto di tutto ciò. Quando ho smesso sono ridiventato normale. Oggi ho i piedi per terra, ho riassorbito nuovi valori. Altrimenti sarei rimasto nelle nuvole della gioventù...»

— Un po' come vestire una seconda pelle?

«No, no, per niente. Sotto questo punto di vista non sono cambiato affatto».

— Essendoti ritirato all'apice della gloria, non ti sono rimasti dei rimpianti?

«Nemmeno uno. Prima di tutto non so nemmeno cosa significhi avere dei rimpianti. Spesso invece mi sono chiesto a giochi fatti, quasi per scherzo, come avrebbe potuto essere la mia carriera se avessi preso una certa decisione, fatto una determinata scelta. Ma a spingermi era solo la curiosità verso me stesso. Non certo i rimpianti che non ho mai avuto: soprattutto a proposito del ritiro».

— Ma non provi un senso di insoddisfazione ad aver concluso in questo modo la tua carriera di pilota?

«Hai toccato un punto sensibile. Sembra strano ma proprio io, pur non avendo rimpianti, non sono mai contento di me stesso. Sono un perfezionista nato, cerco sempre il meglio, qualsiasi cosa faccia. Secondo me, esiste una differenza fondamentale tra il perfezionista e il perenne insoddisfatto. Il primo si rende sempre conto, a un certo punto, dei propri limiti. Da parte mia, con tutto quello che ho raggiunto non ho alcun diritto di ritenermi insoddisfatto. Non passa giorno senza che ringrazi il cielo di essere chi sono. Ho davvero voltato pagina».

— In che senso?

«Nel senso che oggi penso molto poco al passato. Nell'arco di un anno ho dimenticato cose che erano parte integrante di me quando correvo. Più passa il tempo, più queste cose sfumano nella memoria...».

— E quando, come hai detto, ringrazi il cielo, pensi ancora alle corse?

«Mi tornano in mente tutti i vantaggi che mi hanno dato. Non certo le sensazioni che ne ho avuto e che non mi mancano più. E sono grato al cielo di avermi evita-



## La perdita di Senna fa male. Ma non si può pensarci sempre

to gli incidenti che hanno segnato tante carriere...».

— In questi ultimi mesi, i tuoi valori personali si sono evoluti?

«Sì, ma soprattutto nelle cose semplici. Ora approfizzo delle ore che passano, apprezzo il fatto di avere del tempo libero, non mi trascino più dietro lo stress da prestazione, in prova e in gara. Sollevata da tutto questo, la mia esistenza ha perso un po' di sale. Ma ha anche guadagnato molto in sicurezza e in benessere».

— Ma gli altri, la gente, ti vedono come tu vorresti che ti vedessero, cioè come uomo e non più come sportivo?

«Sì, sempre di più... Gli stimoli di un tempo, legati a un aspetto strettamente commerciale, hanno sempre meno presa su di me. Ho rinunciato a quello che dove-





I «PROGETTI» DA CORSA DI ALAIN

## Manager ma non troppo

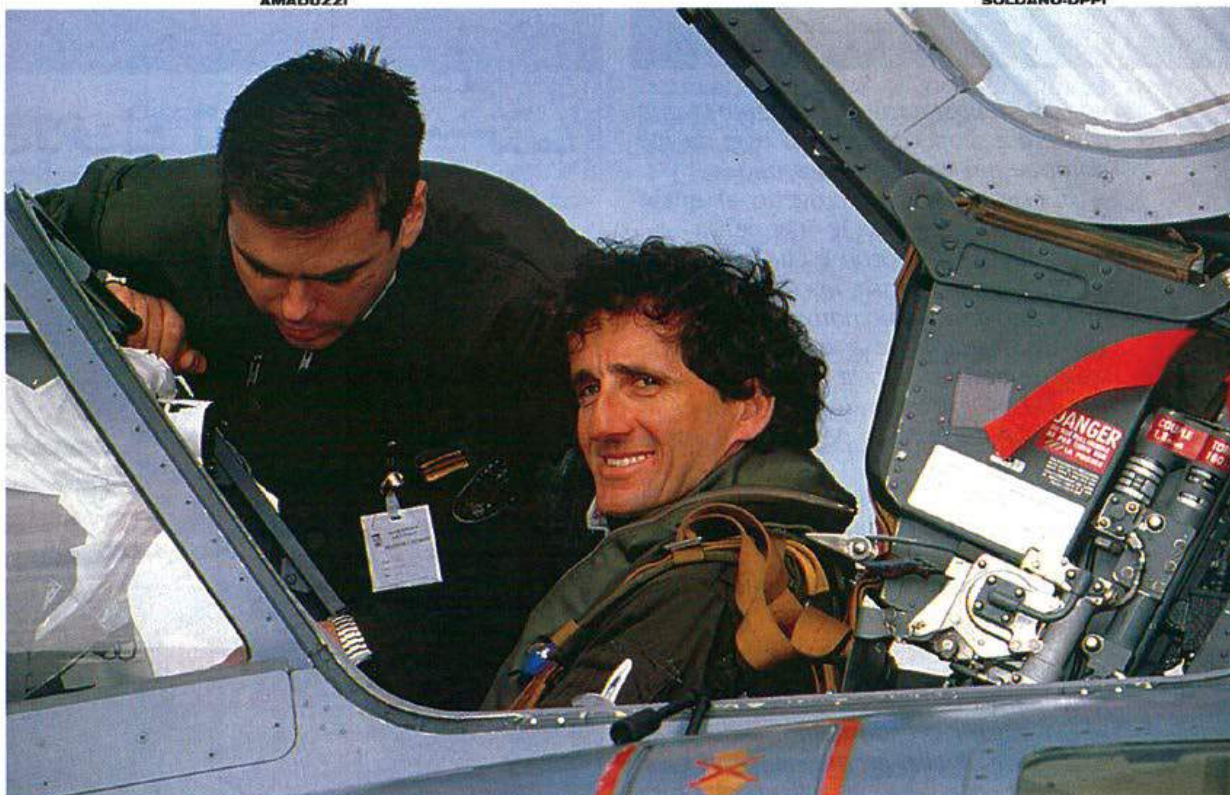
Mentre Mansell, a quarantun anni, ci prova ancora, Alain Prost che non ha ancora varcato la soglia dei quaranta (è nato a Saint-Chamond, nell'alta Loira, il 24 febbraio del '55) è ormai un «riconvertito» a tempo pieno. Dopo l'europeo kart del '72, aveva trascorso tra formule addestrative (il Volante d'Oro Elf del '75, il titolo F. Renault l'anno dopo), formule minori (campione francese della tre nel '78, vincitore a Montecarlo) e Formula Uno, dove ha esordito nell'80 in Argentina con la McLaren, quasi metà della sua vita. Ancora all'inizio di quest'anno, con il quarto mondiale in tasca e quattro mesi dopo l'annuncio del ritiro, aveva provato la McLaren a motore Peugeot. Difficile credere che avesse semplicemente ceduto alle richieste degli «amici», o alle pressioni di Ron Dennis che lo voleva pilota titolare. Difficile credere che si rassegni del tutto a un ruolo di dirigente, lontano dal mondo delle corse. Perché Alain non è mai stato «solo» un pilota. Non lo era alla Renault, quando a ventott'anni se ne andò dopo la rottura con il vertice, dopo aver chiesto le dimissioni di Larrousse e Dudot. Non lo era alla McLaren dove la rivalità con Senna assunse toni amari, di contrasto umano oltre che agonistico. Non lo era alla Ferrari quando fu la chiave del siluramento di Fiorio, nel '91, prima di cedere a sua volta il posto. Tornando alla F.1 con la Williams, dopo un anno alla finestra, Prost si trovò ancora battuto. Non sul campo, dove ottenne il quarto mondiale; ma spiazzato dalla disponibilità di Senna, che lo condannava comunque all'esilio. Ormai è tutto dietro le spalle: Prost non è Mansell, non è tipo da tornare sulle sue decisioni riprendendo un volante F.1. Ma puntualmente, a ogni svolta politica del Circus (il caso Benetton-Ligier, l'affare Elf) il suo nome rispunta. Qualcuno l'ha intravisto, dietro le quinte, anche nella recente questione McLaren-Mercedes. Resterà manager, d'accordo: ma il suo «progetto», come lo chiama lui, non può dimenticare un passato così.

(a. a.)

AMADUZZI

SOLDANO-DPPI

**Momenti del passato di Prost: in alto, una doccia di champagne a Estoril '93, dopo la certezza del quarto mondiale. Sotto, con Ron Dennis nell'89; a destra, il... test del caccia Mirage 2000**



**IN COPERTINA**  
PROST UN ANNO DOPO

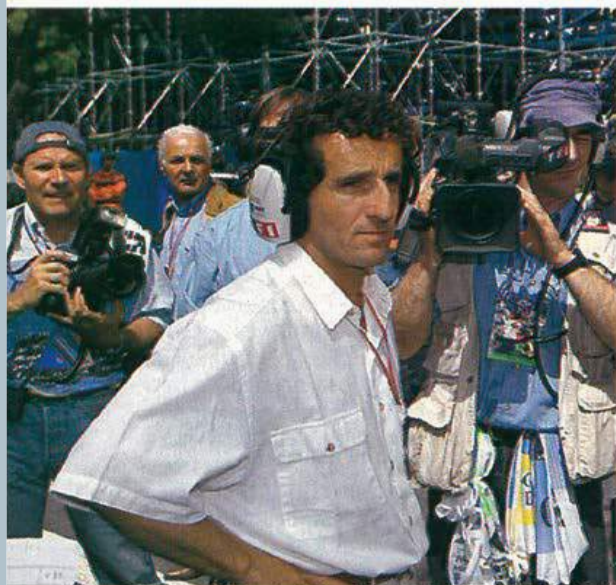


foto:grafico/ORSI



◀ *vo fare, deliberatamente, durante la mia carriera a scopo di lucro. E oggi da me non trae più vantaggio nessuno».*

— *Esiste un grande progetto al quale vorresti dedicare tutte le energie?*

◀ *«Mettilamola così: non è che sia fissato su un progetto preciso, ma mi piacerebbe un giorno dare il mio nome a un'iniziativa. Contrariamente a quel che si può pensare non ho solo la F. 1 in testa. Se non che è l'ambiente che conosco meglio e sarebbe un peccato per me non applicarmi».*

— *Parliamo di Renault, allora. Come ti sei avvicinato al mondo della grande industria?*

◀ *«Amare l'automobilismo significa amare l'auto in generale. Ma tra la F. 1 e la produzione c'è un abisso. La prima cosa che ho notato è che il Circus è un ambiente tutto particolare, in cui ciascuno lavora senza vincoli avendo come scadenze le sole corse. Nella produzione è il contrario: ci sono persone brillanti, ma tutti*



# **A**lesi deve vincere per liberarsi. Con lui non si sa mai...



Da... gigante del mondiale '93 a commentatore (molto bravo) per la rete francese Tf1; il sodalizio fra il pilota e Frank Williams si interruppe l'anno scorso a Monza, quando Alain capì di avere la porta chiusa da Senna. A sinistra, il Professore a Eurodisney per la giornata mondiale del bambino; Prost ha due figli



SOLDANO-DPPI

sono tenuti a rispettare una serie di impegni».

— Spesso ti ritrovi a contatto con gli uomini della Williams-Renault. L'effetto Senna è superato?

«È una perdita irreparabile, lo sappiamo tutti. Ma sappiamo anche che il tempo passa e fa dimenticare i dolori più forti. Sì, fa ancora male. Ma nel mondo delle corse non si può pensare sempre ad avvenimenti simili: un po' alla volta sfumano nel ricordo... Tuttavia nessuno dimentica davvero. Non se ne parla più, ma ci si pensa».

— Parlando di Senna, viene in mente il vostro ultimo incontro in pista, al Master Karting di Bercy di dicembre. Hai intenzione di partecipare anche quest'anno?

«Ho dato il mio accordo di massima, ma non ho ancora firmato».

— Come vedi i protagonisti del mondiale?

«È stata un'annata complessa. Per la

morale dello sport, sarebbe bene che Schumacher diventasse campione del mondo. Ma anche che la Williams e la Renault vincessero il titolo Costruttori. Non avrebbero rubato niente. Dopo tutto, le assenze di Schumacher non sono state colpa loro. E sul piano tecnico non se la sono cavata male. Tutti sapevano che la vettura era difficile».

— E Jean Alesi?

«Meriterebbe... Oh, ma ormai non è più un fatto di meriti. Nella sua posizione, oggi, Jean ha bisogno di vincere per arrivare a liberarsi. Perché con lui non si sa mai, è capace di tutto...»

— Come vive oggi Alain Prost i rapporti umani: avvertendo ancora la considerazione che veniva concessa, istintivamente, a un campione?

«Ne ricevo ancora di più. La maggior parte di quelli che incontro mi accoglie calorosamente, chiamandomi per nome».

— E come è cambiata, oggi, la tua vita?

«Continuo a viaggiare molto. Non proprio come ai tempi della F. 1, ma spostandomi spesso su incarico della Renault: sono già andato ad Hong-Kong, un paio di volte in Giappone... Ma cerco di passare in media un paio di giorni a settimana a Parigi per dedicare più tempo ai miei bambini e anche per fare dello sport. In questo ho dovuto rallentare un po' per via di un dolore al ginocchio, ma voglio riprendere il ritmo».

— Che tipo di sport?

«Anche quelli che non praticavo in precedenza. L'enduro con la moto, per esempio. E d'inverno, sci e surf. Ho lasciato un po' perdere il golf».

— Con la Renault, oggi, si possono ipotizzare molti impegni di lavoro. Impegni che comportano lo stare in mezzo alla gente. Non è proprio nel tuo carattere...

«Non è un fatto di folla. Ma io ho voglia di impegnarmi in cose utili, cose che mi valorizzino; non di fare passerella o di pavoneggiarmi».

— Qual è il tuo concetto di perfezione per una vettura di serie?

«La perfezione, in materia di automobili, non esiste. Almeno non ancora. D'altronde sono concetti relativi. Personalmente credo che oggi si costruiscano troppi modelli piccoli. Sul piano della sicurezza e del comfort, non è una mossa indovinata. Sì, se tutti circolassimo con quel tipo di vetture il traffico sarebbe davvero più fluido. Ma visto che auto piccole e grosse usano le stesse strade in città e fuori, iniziano le difficoltà».

— La tua vettura ideale?

«Di gamma media, non troppo grande, comoda, silenziosa — odio il rumore quando guido — e possibilmente molto sicura».

— Come concepisci, oggi, la qualità della vita?

«Semplice, non avere l'agenda piena da qui a due mesi».

— Il tuo concetto di «riconversione» per uno sportivo?

«Fare quello che ho voglia di fare. Ma queste riconversioni sono difficili, lo si può constatare tutti i giorni».

— Hai i mezzi economici per vivere bene?

«Dipende dai punti di vista. Comunque direi di sì».

— Tenerti in disparte dal mondo, dalla gente, dalla celebrità è nel tuo carattere, vero?

«Sì... è vero, ma preferisco così. Mi viene molto più naturale».

**Per gentile concessione  
«Sport Auto» - Francia**

# AYRTON SENNA



**ESCLUSIVO**  
SENNÀ SI CONFIDA

# IN VERITÀ VI DICO

Il campione brasiliano alla chiusura del ciclo McLaren e prima di iniziare l'esperienza Williams traccia un bilancio non solo della sua carriera di pilota ma anche di uomo: nel racconto a cuore aperto si sofferma su F.1, sponsor, affari e amore...

■ **DIEGO FORTI**

**A** DELAIDE — È l'uomo del giorno, e anche di quello successivo. Non solo ha concluso la stagione in modo trionfale, ma in virtù del contratto biennale siglato con la Williams ha anche messo una seria ipoteca sulla prossima stagione. Da tempo parlare con Ayrton Senna sta diventando un'impresa perché tutti lo vogliono e lui non può dividersi in dieci. Certo, quattro chiacchiere di corsa non le nega mai, ma una vera intervista-confessione resta per quasi tutti un sogno proibito o quasi. Però ad Autosprint lo aveva

promesso: «*appena avrò chiuso i miei programmi vi dirò tutto e ne scoprirete delle belle...*». E l'uomo è stato di parola. In Australia, a giochi davvero fatti, si è messo a disposizione per una conversazione a trecentosessanta gradi accettando di parlare di tutto, del presente, del passato e anche del futuro, ben altra roba di quelle smozzicate interviste cui va abituando tutti da qualche tempo a questa parte, e lo ha fatto addirittura mandando un segnale quantomai chiaro attraverso la sua addetta stampa. Lei è venuta a cercarmi con queste parole. «*C'è Ayrton che ti aspetta, o hai intenzione di non parlargli*» ▶

**ESCLUSIVO**  
SENNÀ SI CONFIDA

«più?». Buon segno, quando il brasiliano ha questo spirito vuol proprio dire che ne ha da dire e non sarà certo Autosprint a tirarsi indietro...

— Come giudichi questa stagione in cui pur dovendo cedere il titolo mondiale, sei comunque riuscito a vincere 5 Gp?

«Molto bene. È stata una stagione decisamente bella. I 5 successi di quest'anno valgono almeno 8-10 vittorie di una stagione normale, tenuto conto della situazione tecnica McLaren in confronto a quella Williams. Credo che i risultati '93 siano stati stupendi».

— Sei salito sulla tua McLaren per la prima volta, privo di allenamento e con pochissimi km percorsi. Non credi di aver preso qualche rischio di troppo, in contrasto tra l'altro con il tuo credo che vuole un pilota sempre al massimo della confidenza con la sua monoposto?

«Fare delle prove sarebbe stato ideale, ma ci sono state delle ragioni, fuori dal mio controllo, che non mi hanno permesso di salire sulla Mp 4/8 e di provarla come io avevo invece fatto con tutte le altre McLaren».

— Chi non voleva che queste prove venissero effettuate?

«La situazione era tale che non c'era la possibilità di lavorare assieme alla squadra. Non è stata una cosa pericolosa, ma ha sicuramente inciso sullo sviluppo del-

la vettura ad inizio stagione. Di certo, se avessi fatto più prove prima del via del campionato, avrei sicuramente avuto più feeling con la vettura».

— Dopo sei anni finisce il rapporto non solo con la McLaren, ma anche con la Marlboro, un marchio importante nella vita della F.1. Uno sponsor che spesso è risultato determinante per la buona riuscita della carriera di un pilota. Come sono andate esattamente le cose in questo divorzio?

«Con la Marlboro i miei rapporti non sono iniziati nell'era McLaren. Ero già stato con loro nell'84, ai tempi della Toleman. Nell'85 e nell'86 ho avuto la John

Player's, che era lo sponsor della mia squadra. Poi, nell'88 sono tornato con il gruppo Philip Morris. E abbiamo fatto delle belle cose assieme. Non è detto che prima o poi questo rapporto non torni. Le cose cambiano in F.1; non si sa mai».

— Comunque in questo divorzio chi ci perde di più: tu o la Marlboro?

«In verità si deve parlare di una interruzione, che sicuramente avrà un impatto sul loro marketing come sul mio. Tutto ciò fa parte del mestiere, non è la prima volta che succede e non sarà l'ultima. Non mi piace per niente lasciare gli uomini Marlboro, perché c'è un bel rapporto umano con loro, al di là di quello strettamente professionale. Ed è una cosa che non si costruisce in un giorno, richiede tempo, lavoro, errori, pazienza. Questo è uno degli aspetti del mio cambio di squadra che più mi dispiace».

— La «Senna Promocao», l'azienda che hai creato per monetizzare la tua popolarità e che sovrintende ai tuoi affari, agonistici e non, quanto tempo ti porta via? All'inizio della carriera potevi concentrarti di più sulle corse?

«Prima di tutto, quando acquisti popolarità nel mondo della F.1 e sei nella condizione di ampliare la tua sfera operativa, non puoi esitare. Devi solo preoccuparti di avere un team di persone giuste, professionisti competenti in grado di occu-



**Ora  
il piacere  
di guidare  
si è un po'  
affievolito**



fotografie ORSI

*parsi del business, in modo da non venir assorbito troppo dagli affari. L'attività di fondo è quella di pilota e va preservata. A parte questo, via via che la carriera si sviluppa, essere pilota non è più solo guidare la macchina. Ci sono da tenere delle relazioni pubbliche, per conto degli sponsor, si devono incontrare i tifosi. Una valanga di impegni che ti assorbono molto tempo ed energia. Non puoi sottrarti a questi compiti, anzi ti ci devi dedicare con grande impegno. Altrimenti la tua popolarità, il tuo impatto con il pubblico finisce con il risentirne. In questi dieci anni ho imparato anche questo. È una cosa che fa parte della carriera di un pilota e serve per rimanere al vertice. Altrimenti rischi di rimaner tagliato fuori dal giro; in ogni caso limiti le tue possibilità».*

— Ma in questo continuo dividersi fra Pr, business e gare come fai a mantenere la concentrazione necessaria per gareggiare al top, hai qualche piccolo segreto? «Il segreto è la voglia di fare queste cose e desiderare di farle bene».

— Ti diverti ancora a guidare una F.1? La voglia è la stessa di quando hai cominciato?

«Sì, anche se in un modo diverso. Altrimenti avrei già smesso. Ora non è più soltanto divertimento. Prima era quasi tutto divertimento; poi, man mano che



**Quest'anno non credevo proprio di poter vincere un Gran Premio**

*ho allargato i miei orizzonti e che ho preso coscienza di quello che dovevo o non dovevo fare, il piacere di guidare si è un po' affievolito. Ho iniziato a separare i momenti e le situazioni: quelle in cui mi potevo rilassare da quelle in cui, invece, era indispensabile controllare bene il passo da fare».*

— Quest'ultima stagione, ad esempio, quanto è stato piacere e quanto invece «dovere»?

«Ci sono stati dei momenti dove il piacere era pareggiato dalla tensione originata dalle varie questioni in ballo. Una esperienza decisamente brutta, che ha inciso negativamente non solo sulla mia mente,

*ma anche sul fisico».*

— Tra l'altro, per la prima volta dopo molti anni non hai avuto la monoposto top... È impossibile finire la frase, perché Ayrton interviene e precisa...

«Non è stato il primo anno, ma il secondo che non ho avuto la vettura migliore. Lo sapevo sin dall'inizio della stagione. Sicuramente dover discutere per diversi mesi, un Gran Premio dopo l'altro, del contratto è stato amaro, faticoso e decisamente poco piacevole. Non ho mollato pensando alle sfide future, ho tenuto duro onde avere le carte in regola per rilanciarmi. Per motivarmi ho sempre pensato che stavo lavorando e soffrendo per gettare le giuste basi per il futuro. Era l'unico modo per non mollare. Per prima cosa ho cercato di vincere un Gran Premio anche se pensavo fosse impossibile. Anzi, questa enorme difficoltà è stato un pungolo. Il secondo stimolo è venuto con le prime vittorie: grazie a queste, ottenute in condizioni di inferiorità, potevo preparare il mio futuro rilancio».

— Ma davvero ad inizio stagione pensavi che non fosse possibile vincere dei Gp?

«Sì, non credevo di poter vincere. Tuttavia anche se frustrato e ben poco fiducioso, ce l'ho sempre messa tutta. Ci sono stati momenti nei quali da solo non sarei riuscito a mantenere la concentrazione,

la voglia di combattere. In questi frangenti mi ha aiutato la squadra. In particolare il mio ingegnere di pista, Giorgio Ascanelli. Quando sei in una situazione difficile come quella in cui mi sono trovato quest'anno, hai bisogno di sentire vicino della gente che ti sostiene nella maniera giusta. Giorgio è un duro, uno che non molla. Anch'io sono un duro, ma a volte davvero non avevo "grip", pattinavo e non riuscivo ad andare avanti. In quei momenti lui era lì pronto, determinato. Gli vedevo negli occhi la voglia di fare e prendevo a mia volta forza per ricominciare. È stato importante. Quasi una sfida nella sfida: lui non mollava e allora io avevo un motivo in più per non cedere, anche nei suoi confronti».

— Eppure, dopo i test fatti alla vigilia del Gp del Sudafrica, avevi detto che la Mp4/8 era la miglior vettura mai guidata da diversi anni a questa parte. Poi, nel corso della stagione, hai preso a lamentarti di come andava la tua monoposto. Non c'è una contraddizione in questo atteggiamento, il tuo è forse stato un errore di valutazione?

«Il punto è che la squadra non ha fatto il lavoro di sviluppo che era necessario per rendere veramente competitiva la vettura. La base era buona, ma occorreva farla progredire velocemente e questo non è successo».

— Dunque quegli uomini che ti hanno sostenuto nei momenti difficili, non hanno lavorato bene dal punto di vista tecnico... La risposta è pronta, aggressiva e rivela come in realtà Ayrton abbia individuato con precisione il responsabile dei mancati progressi della Mp4/8...

«Non è stata tutta la squadra, anzi una parte di questa ha lavorato forte. Ma ad un certo punto non si è spinto tutti nella stessa direzione. In settori chiave, molto importanti per lo sviluppo di una monoposto, qualcuno non ha fatto quello che era necessario. Pochi uomini, che però lavoravano su parti fondamentali per la competitività della Mp4/8. Questo atteggiamento negativo ha finito col limi-

tare tutto il potenziale della vettura, condizionando anche la mia stagione, almeno fino a Monza. Solo al Gp d'Italia è stato fatto un salto che poteva essere anticipato all'inizio del campionato».

— Stai forse dicendo che è mancata una sufficiente ricerca in galleria del vento... «Più semplicemente dico che la vettura non ha avuto un adeguato sviluppo aerodinamico per la volontà di chi sovrintendeva a questo settore. Se ad un certo punto ho cominciato a muovere delle accuse è stato per cercare di far cambiare questa incredibile situazione. In altri settori si stavano facendo degli enormi



**Con una aerodinamica migliore potevo restare in lotta con Prost sino alla fine**

sforzi proprio per coprire le carenze aerodinamiche della vettura. Il problema specifico non veniva risolto perché il tecnico che sovrintendeva all'aerodinamica in McLaren (Henry Durand ndr) rifiutava di prendere in considerazione l'esistenza del problema».

— Certo che se non ti fossi ritirato cinque volte, il mondiale sarebbe rimasto aperto sino alla fine. Questo pur con una vettura non al meglio...

«È vero. Ne ho giusto parlato l'altra sera con Ascanelli. Per questo ho detto che è stata una stagione stupenda, coronata da 5 vittorie. Peccato che per mancanza di affidabilità se ne siano andati più di venti punti che erano alla nostra porta-

ta. Potevo rimanere in lotta con Prost sino alla fine».

— Senna parla senza peli sulla lingua della stagione appena conclusa ma è impossibile strappargli un giudizio sulla attuale F.1. Non è nemmeno disponibile ad indicare possibili miglie da apportare al sistema.

«Non voglio assolutamente affrontare questo argomento. Potrebbe dare l'occasione a qualcuno di colpirmi».

— Però affronta l'argomento sicurezza... «Questa deve essere costantemente migliorata, anche se devo dire che è già buona e che molto lavoro in questo settore è stato fatto».

— Poi passa a parlare della situazione in cui operano i piloti, non senza una certa preoccupazione...

«Ci sono dei momenti in cui mi rendo conto che manca unità fra noi. Non abbiamo un modo valido di comunicare, non riusciamo ad agire in maniera compatta, così da darci forza l'un l'altro per risolvere problemi e questioni, spesso molto importanti, che sono comuni a chi vince come a chi arriva ultimo. Diciamo che non riusciamo a fare gruppo».

— Ma non starebbe a te, ai piloti al top, fare qualcosa per coagulare gli interessi di tutti gli altri?

«Credo che in questo momento, con tanti giovani che arrivano, esista l'opportunità di formare un buon gruppo. Un gruppo in grado di rivedere certi aspetti della professione e della attività che svolgiamo. L'obiettivo dovrebbe essere quello di migliorare le cose lavorando in sintonia con l'autorità sportiva della Fia. Dai commissari sportivi, a quelli tecnici, dagli organizzatori dei Gp, agli sponsor».

— Tutto vero, però tu sei uno che guadagna svariati milioni di dollari, mentre ci sono altri piloti, e sono molti, che devono addirittura pagare per correre. Non credi che ci sia un fondo di ingiustizia in tutto questo? Non si potrebbe magari partire proprio da qui per modificare certe disfunzioni della F.1?

«È impossibile cambiare la situazione. Sono le stesse leggi della competizione a

dettarlo. Anch'io quando sono entrato in F.1 non guadagnavo nulla, solo dopo alcune stagioni in cui avevo dimostrato di possedere il potenziale e tutto quello che serve per vincere, sono riuscito a emergere. La stessa cosa oggi vale per i giovani piloti. È impossibile che trovino uno sponsor o un team disponibile ad investire su di loro prima di aver dato una misura di quanto possono dare».

— Tu però non hai mai dovuto portare soldi a un team. Magari avevi degli sponsor personali. Probabilmente erano tempi diversi...

«Per trovare gli sponsor ho lavorato, nessuno lo ha fatto per me. Avevo già una struttura in grado di aiutarmi in questo. In più avevo tutti i risultati positivi ottenuti nelle altre categorie. Prima di correre ho provato 5 diverse monoposto di F.1 in quattro-cinque mesi. Mi sono mosso per avere una situazione in cui fosse possibile trovare qualche supporto. Non è che mi sia caduta addosso la manna dal cielo. È fondamentale costruirsi una immagine di pilota professionista, ovviamente se hai il talento, la voglia e sei in grado di ottenere dei risultati. Si tratta di qualcosa di organico. Se non possiedi sufficiente talento o capacità di organizzarti sarai sempre carente in qualcosa. La competizione ha le sue leg-

gi e sono, comunque e sempre, selettive. Molto selettive. Nessuno è disposto a investire anche solo 100 mila dollari su un pilota se non può ricavarne un ritorno di immagine di analogo valore. A maggior ragione il discorso vale quando si parla di milioni di dollari. Si tratta semplicemente di business. Se guadagni tanto, è perché meriti e vali tanto».

— Ma è vero che vista la situazione generale, con un'economia mondiale depressa, hai accettato di guadagnare di meno rispetto agli anni passati?

«Sicuro: quest'anno ho guadagnato meno. La situazione non era la stessa delle



**Posso assicurare che alla Williams non sarei mai andato gratis**

stagioni precedenti. Dal momento che la Honda si è ritirata, per la McLaren le cose sono cambiate. Sarebbe stato miope non voler vedere che la situazione era diversa e richiedeva una maggiore flessibilità sia da parte della squadra che da parte mia, che da parte degli sponsor».

— Diciamo, quindi, che sei andato incontro alla McLaren. E con la Williams nel redigere il contratto hai avuto la stessa «comprensione»?

«Con la Williams la situazione è diversa: si è partiti da basi diverse da quelle che ci sono state quest'anno in McLaren. Con Dennis alla fine ho, come detto, trovato un punto d'accordo».

— Però lo scorso anno avevi dichiarato di essere disposto ad andare alla Williams anche gratis...

«Ti posso assicurare — Ayrton sorride, sa di essere al centro di una punzecchiatura e minimizza — che non ci sarei andato gratis. Quella frase serviva ad aprire una porta che non si voleva schiudere. Era la chiave per dar vita ad un dialogo più diretto».

— Ma alla Williams sei andato solo per una scelta tecnica o c'è stato qualcosa d'altro a spingerti?

«Un cambiamento di squadra era ormai necessario. E la scelta Williams per me è stata dettata sia dalla necessità di trova-

Foto AMADUZZI



re un'altra squadra, che tecnica».

— Lo scorso anno Prost ti ha chiuso la possibilità di andare alla Williams, quest'anno firmando a tua volta con Frank hai probabilmente spinto Alain a lasciare. Non credi in qualche modo di esserti vendicato? Segue un silenzio lunghissimo, e una faccia di circostanza con un non precisato numero di smorfie. È chiaramente combattuto fra lo sparare a zero e minimizzare. Una foto non lascerebbe dubbi, ma Senna verbalmente non si sbilancia...

«Ho lavorato per me, per la carriera. Ho fatto le mie scelte molto tempo fa, operando in modo da portarle a termine. Se questo ha creato dei problemi a qualcuno non è colpa mia».

— Visto il grande sfoggio di diplomazia da parte del pilota proviamo ad affondare. Avresti lavorato con Prost?

«Certo, l'unica condizione che avevo posto era che la squadra fosse in grado di dare lo stesso materiale a entrambi. Certo che è meglio lavorare con un compagno con il quale si ha un buon rapporto umano, ma se le circostanze non lo permettono bisogna ricordarsi che questo è un lavoro duro e altamente professionale. In ogni caso io non avrei avuto problemi perché ero convinto di poter fare il mio lavoro nel migliore dei modi con la Williams, chiunque fosse stato il mio compagno di squadra».

— Non ci sarebbe stato nessun muro fra te e Prost se vi foste ritrovati insieme?

«Ripeto, io non avrei avuto problemi. Prima di tutto sono un professionista e una delle cose fondamentali per un buon rendimento del team è lavorare assieme al compagno di squadra».

— Se non fosse andato in porto l'accordo con la Williams saresti rimasto in McLaren?

«No, questo no».

— Magari se ci fossero stati i motori Lamborghini...

«Il V12 italiano ci ha sorpreso: per rendimento, progressione, potenza mi è sembrato molto buono. Ma la mia permanenza in McLaren non era legata al rendimento del motore. Non so come andrà il Peugeot, né quali potevano essere i piani di sviluppo del Ford, ma non era questo il centro del problema».

— Già tre anni fa avevi avuto la possibilità di lasciare la McLaren per la Williams. Hai mai rimpianto quella scelta, che ti ha portato un titolo, quello '91, ma probabilmente ti è costata i due successivi?

«Due i motivi principali per cui non accettai le proposte Williams. Il primo era il rapporto che avevo con l'Honda, non si deve dimenticare che il contratto andava firmato nel 1990. L'altro andava ricondotto a una questione personale,



**Williams  
o no,  
alla  
McLaren  
non sarei  
mai rimasto**

che non posso rivelare ma che è stata sicuramente determinante in questa mia scelta. Nessun rimpianto comunque. Nel '91, infatti, ho vinto e alla fine della stagione avrei comunque potuto cambiare strada. Peccato che non mi sia stata data l'opportunità di farlo. Già allora ci fu qualcosa che bloccò il mio passaggio alla Williams».

— Adesso la cosa è fatta e Prost ti lascia il posto e dice addio alla F.1. Non pensi che d'ora in poi avrai uno stimolo in meno?

«No, nessuna differenza».

— Ma c'è qualche pilota che ti dispiace di non poter più sfidare e battere?

«Nessuno in particolare, quando qualcuno competitivo lascia, viene sempre a mancare qualcosa alla F.1. In compenso però ci sono dei piloti giovani che si fanno avanti. E la sfida si ripropone. È bello che arrivino dei giovani pieni di entusiasmo».

— Chi ti piace tra i piloti emergenti, chi prenderesti se dovessi fare una tua squadra?

«Alesi, Schumacher, Barrichello, Fittipaldi. Sono arrivati e sono andati bene».

— Niente sedile per Hakkinen?

«No, no, chiedo scusa! Mi sono dimenticato di lui. È molto bravo».

— Buttare lì il nome Irvine è, invece, come attivare un detonatore in una polve-



**Al momento  
giusto  
anch'io  
vorro  
dei figli**

riera. Ayrton fa spegnere il registratore e accetta di puntualizzare che quell'irlandese non gli ricorda assolutamente il Senna prima maniera, aggressivo e guascone, sulla Toleman.

«Io non ho mai bloccato il leader di una corsa come ha fatto lui. Un doppiato deve fare strada. Né alla Toleman, né alla Lotus, né in McLaren ho mai rallentato chi era in testa alla corsa; è una cosa che non si deve mai fare e che viola il codice esistente fra noi piloti. In Giappone non solo mi ha fatto perdere 15" su Prost, ma ne ha combinate di tutti i colori. Per evitare una collisione tra lui, Patrese e Brundle sono dovuto andare fuori pista con tutte e quattro le ruote. La televisione non ha mostrato l'episodio, ma io c'ero e ho visto bene. Ho rischiato di rimanere inchiodato nella sabbia e solo per un doppiaggio!».

— In generale, come uomo, come ti sei sentito quest'anno?

«Ho avuto qualche momento difficile, ma nel complesso abbastanza bene».

— Non pensi di essere arrivato a una svolta della tua vita e magari non credi sia arrivata l'ora di fare dei figli?

«Calma, ma di sicuro, al momento giusto, dei figli li vorrò anch'io».

— Quest'anno hai sempre avuto vicino una donna, Adrienne; la sua presenza ti ha aiutato, ha significato qualcosa di particolare. In passato ti eri sempre comportato come un lupo solitario...

«Come ho detto, dal punto di vista umano è stato un anno molto buono. La compagnia di una persona verso la quale nutri dei sentimenti positivi, di cui ti fidi e che ti è vicina, risulta molto importante per tutti, io non faccio eccezione».

— Stagione '94: dacci un anticipo. Qual è la cosa che più ti mette ansia?

«Cominciare presto con la mia nuova squadra. Il più presto possibile in modo da prendere subito confidenza, per capirci meglio. Il resto si vedrà nel corso della stagione».

— I nuovi regolamenti non ti preoccupano, il ritorno a vetture più convenzionali può cambiare qualcosa?

«Non credo, la F.1 continuerà ad essere quello che c'è di migliore nel mondo delle corse. Per altro quello che interessa veramente alla gente sono i personaggi. Le vetture sono più o meno belle e veloci, ma alla fine quello che interessa, quello che appassiona i tifosi sono i piloti».

— Non credi che il prossimo anno tu e la Williams, vale a dire il pilota più forte con la vettura presumibilmente migliore, finirete con l'uccidere il mondiale prima ancora che cominci? Non hai paura di diventare antipatico per troppa superiorità?

«Non sono d'accordo: uno non è antipatico perché vince sempre. È il modo in

Fotografie ORSI



*cui si fanno le cose che ti rende più o meno simpatico, a prescindere dai risultati. La maggioranza delle persone guarda a come ti muovi, a come ti comporti con la squadra e con il pubblico. La gente apprezza o disapprova soprattutto il tuo stile di vita. Ho avuto due anni di grandi soddisfazioni pur non avendo avuto la possibilità di competere per il campionato sino in fondo. Se nel '94 potrò contare sulla vettura migliore, e al momento non posso comunque esserne certo, è anche un diritto che mi sono conquistato».*

— E quando potremo ricominciare a parlare di Ferrari nella vita di Senna. Il contratto con la Williams è biennale pe-

rò le trattative di solito si iniziano molto prima della scadenza...

*«Nel momento in cui capirò di avere bisogno di una nuova motivazione. Non dipende solo da me, dalla Williams o dalle situazioni, non c'è una data per questo».*

— Ma insomma, vuoi venire alla Ferrari sì o no prima di chiudere la carriera?

*«Mi piacerebbe molto arrivare un giorno in Ferrari, ma solo nel modo e nella maniera giusta».*

— D'accordo, ma alle migliaia di tifosi del Cavallino che sognano di vederti su una «Rossa» che messaggio lanci?

*«Bisogna continuare a sognare».* ■

Ayrton Senna braccato da Nigel Mansell nel Gp di Monaco del 31 maggio 1992: il brasiliano non concede spazio all'inglese, che gli arriva "negli scarichi": appena 215 centesimi dividono la McLaren Mp4/7 vincitrice dalla Williams Fw14B sul traguardo





# Ricomincio da **me**



**Il due volte campione del mondo è in Lapponia per l'Arctic Rally. Siamo andati a trovarlo. Ecco cosa ci ha detto...**

di Cesare Maria Mannucci  
fotografie Puskala/Photo4

■ **Rovaniemi.** Circolo Polare Artico, Lapponia. Qui Babbo Natale ha casa, nel vicino villaggio di Santa Klaus. Qui Mika Hakkinen si prepara per affrontare per la terza volta l'Arctic Rally. Rispetto agli anni precedenti c'è però una grande differenza. Questa è la stagione che segna il ritorno ufficiale di Hakkinen alle competizioni dopo 3 anni di assenza. Con una Mercedes AMG, il due volte campione del mondo di F.1, correrà infatti il DTM, ricominciando una carriera interrotta per «stanchezza» al termine della stagione 2001.

Mika Hakkinen ci aspetta nella foresta controllata da Heikki Poranen (ex-pilota rally e maestro della guida su neve), divisa a metà da una strada perfettamente innevata. È su questo percorso, di circa 6 km, e al volante di una Mitsubishi Gruppo N, che Hakkinen si prepara al meglio, appagando così la solita sete di perfezionismo.

Nelle precedenti edizioni, Hakkinen ha ritenuto di non aver appreso ancora perfettamente la complessa tecnica di guida sulla neve. Le ricognizioni delle prove speciali si potranno fare tra due giorni, rispettando rigorosamente i limiti di velocità. Hakkinen invece vuole andare a tavoletta, senza compromessi, come ha sempre fatto nei 161 Gp disputati in F.1. In compagnia del navigatore Risto Pietilainen, si sfoga così in



questo tratto di strada forestale aperto appositamente per lui. Poco prima, nel lobby dell'hotel Santa Klaus, abbiamo incontrato Keke Rosberg, anche lui al via dell'Arctic Rally per la 10ª volta. Keke è impegnatissimo nella lettura del quotidiano nazionale "Iltalehti", che riporta gli ultimi piccanti retroscena sullo scandalo di Raikkonen, andato in scena in uno strip bar a Londra. Rosberg legge divertito, ride, gli chiediamo perché l'Arctic Rally e non il ben più celebre Mille Laghi? «Perché quella è una gara da matti, troppo pericolosa. Sono sopravvissuto a 10 anni di F.1, non mi va di ammazzarmi in un salto alla cieca, ad oltre 200 km/h. Decisamente meglio l'Arctic Rally. C'è la neve, ci divertiamo e si va più piano».

**«Quanto più piano?».** È quello che ci chiediamo quando Hakkinen, scaricato il navigatore, ci dice: «Adesso tocca a te». Tante volte abbiamo fatto da passeggeri a piloti professionisti, su vetture da corsa e da strada. Con Michele Alboreto, sul circuito lungo del Nürburgring, le sensazioni furono al limite dello «sggradevole», perché su una vettura da strada si fa in fretta a capire quando i freni non ci

sono più, e in quel caso se ne erano andati dopo poche curve. Adesso è diverso. Il due volte campione del mondo di F.1, l'unico pilota che ha messo alla frusta Michael Schumacher, ci porta al limite sulla neve, simulando condizioni e velocità delle prove speciali.

In gara Hakkinen correrà con una Toyota WRC, ma per queste prove, opta per la meno potente Mitsubishi Gr. N, però più impegnativa da guidare sul fondo innevato. «I miei tempi lo scorso anno sono stati buoni - racconta Mika -, ma ci sono ancora cose da perfezionare. Questa vettura ha il cambio tradizionale, devo usare la frizione. Un problema perché in F.1 frenavo abitualmente con il sinistro, mentre invece qui devo farlo con il destro». Partiamo, dopo pochi metri Hakkinen si mette in quarta e, tranne che in un tornante che affronta aiutandosi con il freno a mano, non scende mai da quel rapporto. Guida come un demonio e, come prima ci ha detto Poranen, titolare di una scuola di pilotaggio sul ghiaccio: «Mikka non deve imparare niente, sulla neve è già a livello dei migliori piloti del mondo».

Ma chi ha detto che sulla neve non si frena? Mika i freni li usa, eccome, anche perché ■■■■

### In sintesi

■■■■ Ad aprile il debutto in DTM

■■■■ Per allenarsi corre nei rally

■■■■ Il brivido del test al suo fianco

**AVIOGETTO E PILE**  
Così Mika Hakkinen in versione pilota da rally. Sopra con la Mitsubishi Gr. N durante le prove per l'Arctic Rally in Finlandia

**ESCLUSIVO / SULLA NEVE CON MIKA HAKKINEN**

arrivando ad oltre 130 km/h in una curva fasciata da due muri di neve, è un po' difficile rallentare solo con una intraversata. La sua tecnica di guida è sorprendente, i piedi danzano in continuazione sulla pedaliera, con lo sterzo anticipa ogni reazione della vettura, gli occhi sono sbarrati, memorizzando la sequenza delle curve sempre diversa. Percorriamo la strada 4 volte, alla fine scendiamo divertiti dalla Mitsubishi, avendo maturato tre convinzioni: A) Mika Hakkinen guida già sulla neve come i migliori specialisti della categoria. B) Dimostra carattere e determinazione ammirevole, rimettendosi in gioco in una specialità con problematiche per lui nuove. C) L'automobilismo ritrova un grande campione e in giorni di mediocrità come quelli attuali, vedere un due volte iridato F.1, pronto a battersi nelle gare «a sportellate» del DTM, è cosa gradita a tutti.

**Mika Hakkinen** è tornato. Di questo e di altro parliamo dopo, a pranzo, in compagnia del figlio Hugo, della moglie Erja, incinta, e che tra pochi mesi gli darà un altro bambino, e dei suoi genitori Aila e Harry, che già all'età di 5 anni, misero Mika su un kart, capendo che quella era la sua strada. Ora, dopo una pausa di 3 anni, quella strada si riapre. Linea immaginaria tra una foresta innevata in Lapponia e il circuito di Norimberga, gara simbolo del DTM, la cui complessità Hakkinen scoprirà presto.

**- Prepari l'Arctic Rally, correrai nel DTM. Quanto mancano le corse dalla tua vita?**

«Nella mia vita attuale non mi manca nulla, non ci sono ragioni di insoddisfazione. Sono a posto di salute, ho una fantastica famiglia, vivo molto bene a Monaco. Semplicemente ho deciso di tornare a correre in una situazione meno stressante rispetto alla F.1. Analizzando un po' tutto, credo che il DTM sia la miglior soluzione».

**- Nell'estate 2004 volevi tornare in F.1...**

«Mi hanno chiamato due squadre, chiedendomi se ero intenzionato a correre nel 2005. In quel momento non ci pensavo, sono stati loro ad offrirmelo. Dopo quelle telefonate mi si è aperta una finestra, ho pensato che tornare a correre fosse una buona idea. Ho iniziato un intenso programma di preparazione fisica, ma il mio obiettivo non era necessariamente la F.1. Ci ho riflettuto a lungo. Tornare in F.1 sarebbe

stato un errore: non dovevo provare nulla, non avrei guadagnato nulla, in termini di carriera. Il DTM ha un calendario più «civile»: 11 gare, trasferimenti brevi, la possibilità di disporre della vettura più competitiva, la Mercedes. Non c'era motivo che rinnegassi le ragioni che tre anni fa mi hanno convinto a lasciare la F.1. Tornandoci dopo tre anni, le cose sarebbero state solo più difficili, meno sopportabili».

**- Quando il telefono ha suonato, cosa hai pensato?**

«Inizialmente ero sorpreso, poi ho pensato che fosse una fantastica idea. Ma analizzando le cose in tutti i dettagli, ho deciso di non accettare quelle proposte».

**- A chiamarti erano Bar e Williams. Oggi provi l'Arctic Rally sulla neve, la Bar ha due piloti che non hanno vinto un Gp e la Williams ancora non sa chi guiderà la seconda vettura. C'è qualche cosa di sbagliato in F.1...**

«Ci sono certamente situazioni particolari. Per un team di punta non sapere ancora chi correrà ad un mese dall'inizio del campionato è una situazione strana. Un team di F.1 ha bisogno di stabilità, di punti di riferimento. Se non sai ancora chi guiderà, tutto il team ne risente. Però è stata una decisione mia riguardo a cosa fare del mio futuro e della mia vita. Non sono stato condizionato dalle scelte dei team di F.1».

**- L'incertezza del "Buttongate" (Jenson Button a fine estate era in contatto con la Williams ma aveva ancora il contratto con la Bar, ndr) ha complicato le cose?**

«In una ottica di decisione globale, sicuramente sì, ma nessun team ha giocato un ruolo determinante nella mia scelta. Ho sentito tante cose su questo argomento, letto di un «driver shootout». Non ne voglio parlare, perché alla fine la decisione è stata solo mia».

**- Pensavi ad una F.1 diversa da quella lasciata nel 2001?**

«Se sei nelle stesse condizioni tecniche e hai buone condizioni mentali e atletiche, non ci sarebbe voluto molto tempo per essere a livello degli altri. È solo una questione di disponibilità mentale. In passato ho sempre avuto l'attitudine giusta, non ci sarebbero stati problemi».

**- Si è parlato di un tuo possibile impegno nei test per la McLaren...**

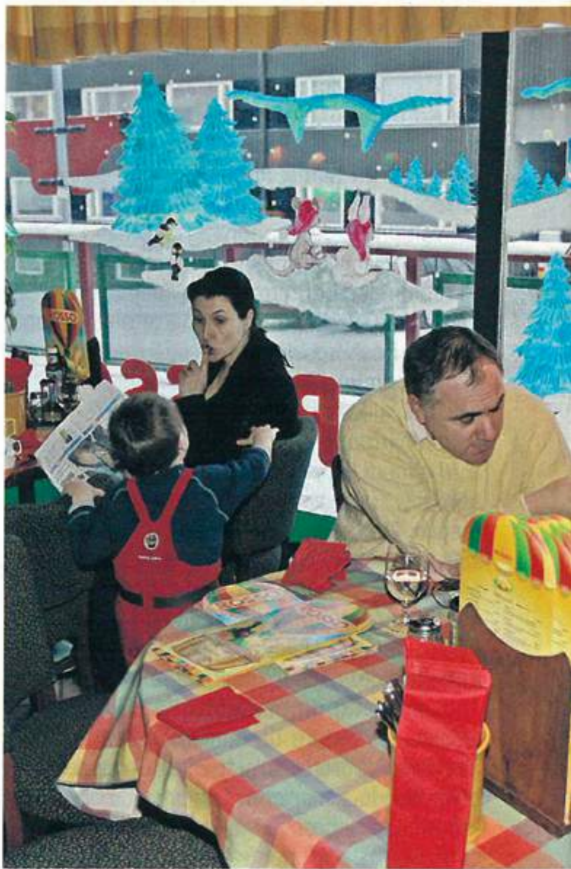
«È una cosa non vera e che non succederà».

**Tornare a correre in F.1 sarebbe stato un errore, non devo provare nulla**



**PROVA "SPECIALE"**

**Il nostro inviato a fianco di Hakkinen nell'abitacolo della Mitsubishi, prima di partire per il test sulla neve, dove il finlandese ha dimostrato di aver già imparato tutti i segreti della guida in quelle condizioni. Sotto, insieme al ristorante durante l'intervista. Alle spalle, la moglie Erja invita il piccolo Hugo, primo figlio, al silenzio. La signora Hakkinen è incinta e tra pochi mesi darà a Mika un altro bambino**





**- Chi ti piace tra i giovani in F.1?**

«Certamente Raikkonen ha il potenziale per essere campione del mondo. Montoya è molto veloce, se si mette a posto mentalmente è un pilota interessante».

**- Gli attuali piloti non sono troppo intimiditi da Michael Schumacher?**

«Forse sì, è difficile dirlo. Nessuno è riuscito a battere Michael ma nemmeno il suo compagno di squadra lo fa. Forse tutti non lavorano abbastanza per farlo. Magari è una attitudine mentale che si portano dietro ad ogni gara».

**-Mario Andretti mi ha detto che sbagliò a ritirarsi nel 1994. Era stressato ma avrebbe fatto meglio a prendere un anno di vacanza e poi tornare. E anche il tuo caso?**

«La mia decisione è stata dettata da ragioni psicologiche e fisiche. Ero stanco di competere contro il livello sempre più alto che richiedevo a me stesso, stanco delle problematiche esterne. Ora è diverso, ho più tempo per la mia vita, ho la fortuna di vedere altri aspetti dell'esistenza che non siano solo la F.1. Una persona non può fare sempre la stessa cosa, altrimenti non si evolve, resta sempre uguale, si perde. Io ero in quella situazione. Certamente la F.1 oggi è diversa rispetto a quando ho cominciato. La guida è più facile, un pilota dispone di tanti aiuti»

**ESCLUSIVO / SULLA NEVE CON MIKA HAKKINEN**

elettronici che prima non c'erano. Se consideriamo il cockpit come un ufficio, è normale che tutti cerchino le cose più facili. Il progresso va in quella direzione».

**- La tua famiglia che ruolo ha giocato?**

«È stato un elemento rilevante ma non in una ottica negativa. Oggi penso di aver preso la decisione giusta nel momento appropriato. Negli anni successivi al mio ritiro la McLaren ha incontrato molti problemi tecnici e organizzativi da risolvere. Non credo che sarei stato la persona adatta in quel momento. Per uscire da quelle difficoltà, avevano bisogno di piloti giovani, aggressivi, motivati: come Raikkonen».

**- Quando hai visto il primo Gp in tv dopo il tuo ritiro, ti sudavano le mani?**

«Il primo anno non ho guardato molto la F1 in tv, i Gp non erano la cosa più importante della mia vita. Quando vedevo gli errori che certi piloti o certe squadre commettevano, ero molto critico, ho perso ancora più interesse. Le cose sono cambiate nel 2004, ho ritrovato interesse verso la F1».

**- Punto più forte e punto debole, se esiste, di Michael Schumacher...**

«Non si arrende mai e crede tantissimo in se stesso. Un pilota deve essere così. Se hai dei problemi, passaci attraverso. Non mi piace chi vive commiserandosi o chi cerca sempre delle scuse. Schumacher lavora duro ed è sempre concentrato sugli obiettivi che vuole raggiungere. Punti deboli... (lunguissima pausa, ndr), quando è messo sotto pressione, anche lui sbaglia. Nessuno è perfetto, tutti commettono degli errori».

**- In Giappone nel '99, in griglia di partenza era nervoso, sbagliò e perse il campionato perchè al suo fianco c'eri tu, un pilota che non si faceva problemi ad attaccarlo ad ogni curva. Ora difficilmente succedrebbe...**

«Probabilmente negli ultimi anni Michael Schumacher non ha ricevuto molta pressione dai suoi avversari».

**- Per molti, gli ultimi 10 anni sono stati la "decade" di Schumacher. In tanti dimenticano che nello stesso periodo, hai vinto 2 campionati del mondo e 20 Gp...**

«Diciamo che ho sempre tenuto una condotta "low profile", per educazione e perché preferivo così. Tutte le mie energie le ho destinate a risolvere i problemi che mi arrivavano dall'essere pilota di F1. Non ho mai voluto farmi coinvolgere

dando opinioni sugli altri, ho sempre parlato molto poco. Mi sono sempre interessato al mio mondo che poi era la realtà del mio team. Non so se è stato giusto o sbagliato ma comunque ha funzionato».

**- Sei andato "a scuola" da Ayrton Senna. Il primo Gp in McLaren l'hai infatti disputato al suo fianco. Come ti ha aiutato Senna, se lo ha fatto?**

«Direi che non mi ha aiutato affatto. Tutto il tempo era coinvolto con i suoi ingegneri, non divideva nessuna informazione o impressione di guida. Non ho preso il suo comportamento come esempio da seguire in squadra, mi sono sempre comportato in maniera diversa. Se il mio compagno era migliore di me in qualsiasi cosa: tempo sul giro, messa a punto, velocità in una curva, modo di relazionarsi con i membri del team, ho sempre cercato di capire come facesse, per poi essere migliore di lui. Certamente quando abbiamo corso insieme, lui era un pilota molto più bravo di me. Come velocità su un giro, in corsa, non mi sento di dirlo, ma certamente era più abile nella messa a punto e nella preparazione della gara. La sua esperienza, rispetto alla mia, era infinita. Lo osservavo come controllava la telemetria, come analizzava i dati, come trattava i meccanici. Ma il mio modo di lavorare è stato molto diverso dal suo».

**- In occasione del Gp del Portogallo, all'Estoril, gli sei partito davanti. Sabato notte, a letto, cosa pensavi?**

«Che ero nella posizione dove avrei dovuto essere. Non sono mai andato a correre per arrivare secondo e quando dopo un Gp sento dei piloti che si dichiarano contenti per questo risultato, davvero sono sorpreso. Ad ogni gara ho sempre preso la partenza per vincere, convincendomi che se facevo del mio meglio, potevo farcela. Quando ho preso il via del primo Gp in carriera, a Phoenix con la Lotus (10 marzo 1991, ndr), avevo affrontato solo un giorno di prove e venivo

dalla F3. La Lotus era in un momento duro, sono stati momenti difficili, per nulla divertenti. Eppure in griglia pensavo che potevo vincere la corsa».

**- Ora ci sono piloti che si lamentano se hanno fatto "solo" 10 giorni di prove...**

«Sono piloti che prima di cominciare a correre già cercano delle scuse per quello che fanno in pista. Si lamentano ancora prima del via. Forse dovrebbero pensare a fare il loro lavoro al me-



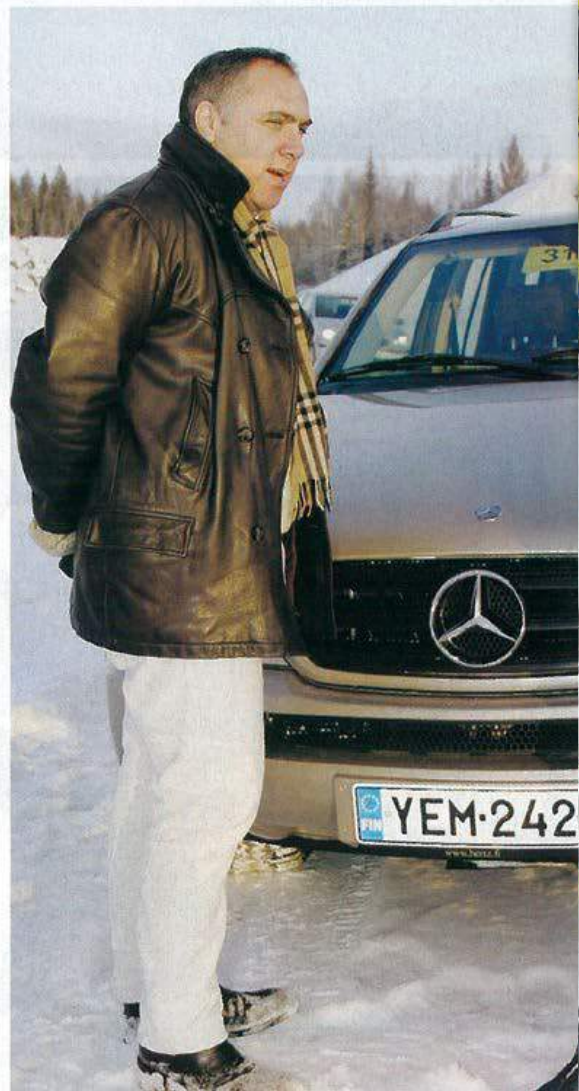
glio, non parlare tutti i momenti».

**- Raikkonen non sta passando un buon momento di vita privata. È pronto per lottare contro Schumacher? Con Coulthard ha avuto vita facile...**

«Forse Coulthard negli ultimi anni ha perso un po' di motivazioni, magari è diverso dal pilota che correva con me, ma in F1 non hai mai vita facile. Certamente Kimi ha la velocità per essere un campione, ma dovrei vedere come lavorano in pista, lui e Montoya, per fare commenti».

**- Cosa pensi della possibilità di Valenti-**

**Se hai dei problemi, passaci attraverso. Non mi piace chi si commiserava**



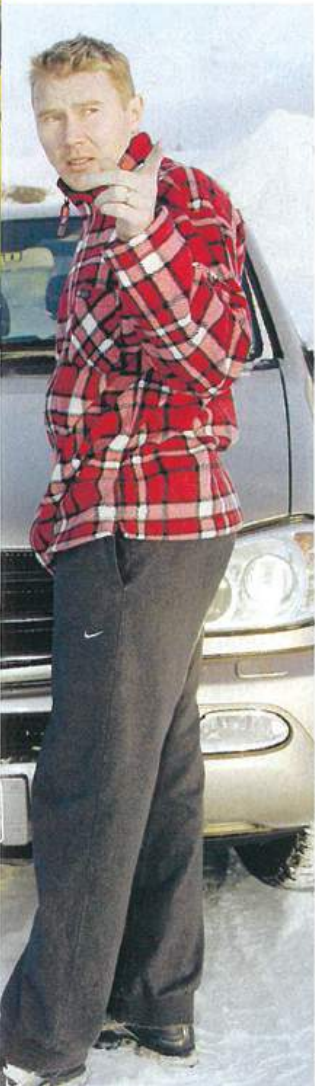


**no Rossi in F.1?**

«Che se ha l'opportunità, la prenda al volo. Alla fine stiamo parlando solo di uno sport, che lo faccia con allegria. Che guadagni di più e si diverta».

**- Dopo il tuo ritiro dalla F.1 hai pensato di correre in America...**

«È una ipotesi che ho preso in considerazione ma era contro il «calendario» della mia vita privata. Non volevo trasferirmi con la famiglia in America, magari in futuro sarà diverso, chi lo sa. Gli ovali comunque li ritengo troppo pericolosi».



**PREGO UNA FOTO**

**La Finlandia è il paese dei telefonini, una fans ne approfitta per fotografare Mika. A sinistra, a colloquio con il nostro inviato. Hakkinen utilizza abitualmente una Mercedes**

*troppi incidenti per negare la realtà. Piloti come Nelson Piquet e Alex Zanardi, su quei circuiti hanno finito la carriera. Quando sbatti contro il muro, fa sempre male. Ho sempre avuto riserve a correre sugli ovali, sarei un matto se non considerassi la componente di pericolo».*

**- Correrai nel DTM in posti come Norimberga, dove è "normale" tamponarsi e darsi sportellate. Dai tempi della F.3 non affrontavi un modo di correre così aggressivo e "fisico". Ti ci vorrà tempo per abituarti?**

«Le prime gare saranno difficili, non so se sarò a posto dopo una gara o cinque, ma sicuramente mi ci vorrà del tempo per abituarci. È una categoria molto spettacolare, con molti contatti. Magari non è una cosa che mi piace molto, essere sorpassato da qualcuno, non perché è più veloce ma semplicemente perché ti tampona nel posteriore. Non lo trovo giusto ma se queste sono le regole del gioco, dovrò giocare con quelle».

**- Forse sarebbe stato più facile correre in F.1...**

«No, perché nel DTM ho un approccio più rilassato, che è quello che ora voglio. Sono più vecchio, più saggio, vivo la vita in maniera diversa».

**- Emerson Fittipaldi, quando parla della sua carriera in F.1, menziona sempre che**



**L'incidente di Adelaide è rimasto con me, ho imparato a convivere**

**le vetture erano pericolose, la sicurezza era la sua ossessione. La tua ossessione sembra invece essere la pressione psicologica, lo stress. Perché questa componente è stata così determinante nelle tue scelte?**

«Questo è un concetto importante, che va chiarito. Quando parlo di pressione, non mi riferisco a quella esterna, che arriva dalla squadra, dall'ambiente della F.1 in generale. Parlo di quella che io stesso mi creavo, ogni giorno, ogni momento, per cercare di migliorare le mie prestazioni. Mi riferisco ad ogni sessione di prove, ad ogni giro percorso, ad ogni curva effettuata, ad ogni dato telemetrico controllato e comparato con il precedente per cercare di analizzarmi, trovando difetti o aree migliorabili in ogni cosa che facevo. Combattere ogni anno è duro, è come psicoanalizzarsi per tutto il tempo,

arriva un punto che non ce la fai più. La F.1 è una categoria estremamente competitiva. Se vuoi stare ai vertici con regolarità, quello è l'unico modo. Ma è un processo mentale pesante, ad un certo punto ho detto basta, non ne potevo più di spingere me stesso sempre a fare meglio, cercando la perfezione assoluta. Un approccio mentale quasi distruttivo, che a lungo termine ti svuota».

**- Questa attitudine, così disciplinata ed esigente con se stessi, è stata però la chiave del tuo successo...**

«Probabilmente sì».

**- Quale vittoria in F.1 ricordi con maggiore piacere?**

«Montecarlo nel '98, perché quel circuito resta il più difficile e complicato per un pilota che cerca la vittoria. Anche quella di Spa nel 2000 è stata una vittoria splendida, dopo un grande duello con Schumacher».

**- Il grave incidente di Adelaide nel 1995 lo hai rimosso?**

«Assolutamente no, è qualche cosa che è sempre rimasto con me. Ci sono momenti della tua vita che non puoi rimuovere, devi imparare a coabitare. L'incidente in Australia è uno di questi».

**- Quando vincerai la prima gara in DTM?**

«Il mio obiettivo quest'anno è vincere almeno una corsa. Speriamo di riuscirci già alla prima, così non mi metto più pressione per il resto della stagione...».

**IDENTIMIKA**

**Due volte iridato in F.1 con 20 vittorie nei Gp**

■ **Mika Hakkinen** è nato il 28 settembre 1968 a Helsinki (Finlandia). Ha debuttato in kart giovanissimo per poi passare ben presto alle auto, dove, a 20 anni, nel 1988, si è aggiudicato il titolo continentale in F.Opel Lotus, al quale ha fatto seguito nel 1989 la vittoria nel Cellnet Superprix F.3 a Brands Hatch e nel 1990 il titolo di F.3 britannica. Il 1991 è l'anno del debutto in F.1 con la Lotus, anche se è con la McLaren che Mika si realizza: tester per gran parte del 1993, corre a fine anno con il team di Ron Dennis, con il quale resta fino a tutto il 2001, vincendo due titoli mondiali nel biennio '98-'99, oltre a fare sue 20 vittorie, 14 secondi posti e 17 terzi, 26 pole position e 25 giri più veloci, per un totale di 420 punti incamerati in carriera. ■

# Kimi

## è già in pieno



di **Alberto Antonini**

foto **Colombo, Sutton-Images.com**

**L**o guardi, sprofondato su un divano davanti alla tv che trasmette un set di Federer, e ti domandi: ma chi glielo fa fare? Kimi Raikkonen è sempre magro, sempre nebuloso nello sguardo. Ciocche di capelli biondi sfuggono al di sotto del berretto di lana che ormai porta anche al chiuso. Chi te lo fa fare, Kimi? Hai vinto un mondiale cinque anni fa, ultimo pilota Ferrari a riuscirci. Ti sei divertito con i rally, con la Nascar, con la Peugeot 908 (finché è durata). Sai benissimo che con la Lotus le probabilità di tornare fra i grandi non sono poi tantissime, specialmente a 32 anni. E allora? I soldi? Ti aspetti una risposta sgarbata e invece lui sta al

### **NIENTE KERS? È UGUALE TANTO È SOLO UN BOTTONE**

Nei test di Valencia, Raikkonen ha usato una Lotus 2010 priva di quel kers che invece troverà: Kimi la prende con filosofia e dice che, alla fine, si tratta solo di un bottone in più da spingere

gioco: «I soldi sono parte della faccenda, certo. Ma non è che ne avessi bisogno. Comunque è un lavoro e si rischia la vita, quindi...».

- Adesso puoi dire di avere corso anche in altre categorie. Ma la Formula Uno, per te, è sempre rimasta qualcosa di speciale?

«Speciale? Non saprei. È quello che ho fatto per la maggior parte della mia carriera. Ma se vuoi correre, cerchi di farlo al massimo livello. E se puoi scegliere, probabilmente scegli la F.1».

- Puoi darci un'idea di come si sono svolte le trattative con la Lotus?

«Be', era andata male con la Williams: quello che

**RAIKKONEN  
SI RACCONTA. I RALLY,  
LA F1, LA NASCAR  
E LA VOGLIA  
DI RIENTRARE  
NEL CIRCUS. DOPO  
IL TEST DI VALENCIA  
SULLA LOTUS  
SI CONFESSA**



## KIMI È GIÀ IN PIENO

proponeremmo non era quello che volevo. Con Lotus abbiamo discusso un po' tutto si è svolto molto in fretta. Abbiamo trovato facilmente un accordo che soddisfacesse entrambi».

**- Adesso ti vedi più come un nuovo arrivato, che ha tanto da imparare, o come un campione che può insegnare qualcosa?**

Sorride. Non ha perso quel modo di parlare strascicato, ma sembra che abbia più voglia di spiegarsi: «Mah, vedremo come va. A dire la verità non ho pensato molto ai risultati, finora. Voglio solo fare il meglio che posso, per il resto spero di avere qualche gara buona. Non penso proprio che se qualcosa va male diremo: vaff..., lascio perdere tutto!».

**- Tu rientri dopo una pausa di due anni, Schumacher lo ha fatto dopo tre...**

«Ah, non è il caso di fare paragoni. Non so quanto facile o difficile sia stato per lui. Io penso a me stesso».

**- Ritroverai i Gp ma anche gli appuntamenti con la stampa, le riunioni, le cose che odia. Ti aspetti che cambi qualcosa?**

«Mi aspetto la stessa faccenda di prima. Dicono che tutto cambia, io non ci credo. E ho sempre detto che sono qui perché mi piace correre, tutto il resto fa parte della F.1 ma non è la cosa principale. È sempre stato così e sarà sempre sarà».

**- Quand'è che hai deciso di mollare i rally?**

«Quando ho provato la Nascar e ho visto che mi piaceva correre insieme

agli altri. E che mi mancava un po'. Non che volessi smettere con i rally, li farei ancora ma adesso non posso. In futuro vedremo».

**- Pensi che con un altro po' di tempo saresti arrivato al livello di Loeb?**

«Penso che non ci sia ancora arrivato nessuno... Il rally rimane uno degli sport più difficili, è impressionante quanto vada forte certa gente. Ma del resto, se metti loro su una F.1 è la stessa storia... Avrei avuto bisogno di due anni ancora, e magari avere i test e il materiale di una squadra ufficiale».

**- Durante questo periodo hai seguito i Gp?**

«Per niente nel 2010, ho iniziato a guardare qualche gara l'anno scorso, perché sapevo che probabilmente sarei tornato. Non mi sembra tanto diverso. Ci sono più sorpassi, ma solo perché tante volte si usa l'alettone mobile. Sono sorpassi veri, questi? Certo, c'è più spettacolo, con le gomme e tutto, ci sono più differenze di velocità in pista. Ma del resto è sempre stato così in F.1, per passa-

NON È IL CASO  
DI FARE  
PARAGONI TRA  
IL MIO RIENTRO  
E QUELLO  
DI SCHUMI:  
IO PENSO  
A ME STESSO



### HA RIVISTO I GP IN TV SOLO DALL'ANNO SCORSO

Per il 2010 Raikkonen s'è completamente dimenticato della Formula Uno.

È tornato a seguirle in televisione solo dal 2011 perché sentiva che sarebbe tornato in quel Circus che ha ricominciato ad assaggiare di nuovo la scorsa settimana durante il test a Valencia con la Lotus-Renault

re qualcuno devi andare molto, molto più forte»

**- Sei tornato con l'obiettivo di vincere di nuovo?**

«Mah, vincere è sempre bello e si punta sempre al titolo mondiale. Ma se non succede, non è che mi cambi la vita». Ecco il vecchio Kimi che torna fuori... «Non è un pensiero fisso. Penso che la gente se lo aspetti da me, ma io sono contento di come guido e se non è abbastanza, non è abbastanza. Tutto qui».

**- Hanno detto che lasciavi la F.1 per mancanza di motivazione...**

«Quelli che lo scrivono neanche mi conoscono. Sempre queste cazzate che vanno in giro. Cosa c'entra la motivazione, quando sai che la tua macchina è una m... e anche facendo il meglio che puoi non arrivi ai risultati? Non è sempre colpa tua. Io non ho mai avuto un problema di motivazione, non mi interessa quello che si dice».

**- Non c'è niente che rimpiangi del tuo ultimo periodo in Ferrari? Non ti sei mai detto "se avessi**



### SI CHIAMERÀ E20

La nuova Lotus F1 abbandonerà la sigla R (legata alla Renault) e si chiamerà E20 per commemorare il 20° telaio costruito nella sede di Enstone



fatto così"...

«No, non ho nessun rimpianto. Io guidavo meglio di come avessi mai guidato, era la macchina che non era un granché. Se tornassi indietro non cambierei niente. Certo, si fanno errori: ma servono a imparare».

- Ma non hai avuto l'impressione che volessero "farti fuori" perché a loro interessava di più prendere Alonso?

«Non mi interessa, davvero. Non ho risentimenti. E poi sono passati tre anni».

- Nei test di Valencia con la vettura 2010 hai provato le Pirelli, sia pure quelle "clienti". Ci sono molte differenze?

«Non direi. Dopo un po' le posteriori tendono a mollare, ma rispetto a quello che dicono non le trovo così diverse. Anche se mi dicono che quelle di quest'anno saranno ancora differenti».

- Hai corso nell'epoca dei rifornimenti in gara. Adesso non ci sono più...

### VINCERE NON È UN'OSSESSIONE

Dopo i primi giri sulla pista di Valencia con la Lotus 2010 in versione clienti, Raikkonen ha chiarito che rientra in F1 ma senza avere il chiodo fisso della vittoria a tutti i costi: lui si accontenta di guidare bene e se poi non è supportato dalla monoposto...

«Okay, a inizio gara hai 150 chili di benzina. Ma non è una differenza come dal giorno alla notte. Abbiamo provato con il pieno carico e in fondo è sempre la stessa macchina, solo più pesante».

- Dovrai riabituarti ai comandi sul volante. Quelli della R30 non erano così "completi"...

«Sì, mancava il Kers, ma l'avevo usato nel 2009 e in fondo è solo un bottone. Non c'era neanche il Drs, l'ala mobile... Ma in fin dei conti non credo che sarà spaventoso. Solo più roba da spingere, dopo un po' diventa automatico».

- Correrai in squadra con Grosjean: avresti preferito un compagno più esperto?

«No. L'ho incontrato prima di Natale, in fabbrica.

Non ci conosciamo ancora bene ma mi sembra uno a posto, normale».

- Hai già cambiato preparazione fisica?

«Sì, ma soprattutto per il collo. Anche nei rally su asfalto ci sono forti accelerazioni laterali, e lo sterzo è anche più duro. E poi è molto più faticoso: tutta la settimana ti svegli alla 5 del mattino, quando in F1 te la cavi con una sessione di un'ora e mezzo».

- La Peugeot 908?

«Bella, divertente. Sembra grossa ma si guida come una monoposto. Buffa però, è così silenziosa...».

- Quanto pensi di continuare a correre in F1?

«Non avevo piani prima, non ho adesso per il futuro. Dieci anni? No, non mi ci vedo proprio...».

- Dei piloti che corrono

adesso, qualcuno ti ha colpito?

«Non vedo grandi differenze. Vettel era forte anche due anni fa. Con i regolamenti può cambiare la posizione di qualche team, ma i più forti restano sempre quelli».

- Quando correvi con Massa ti stava a volte davanti. Stupito della fatica che ha fatto l'anno scorso?

«Anche nel 2009 abbiamo avuto un anno difficile. Non so se fossero le gomme, per lui, o altro, ma a volte capita, anche se a te sembra sempre di andare forte come prima. Per me Felipe è lo stesso di anni fa, solo che c'era qualcosa che non gli si adattava».

- In definitiva: ti annoiavi a stare a casa?

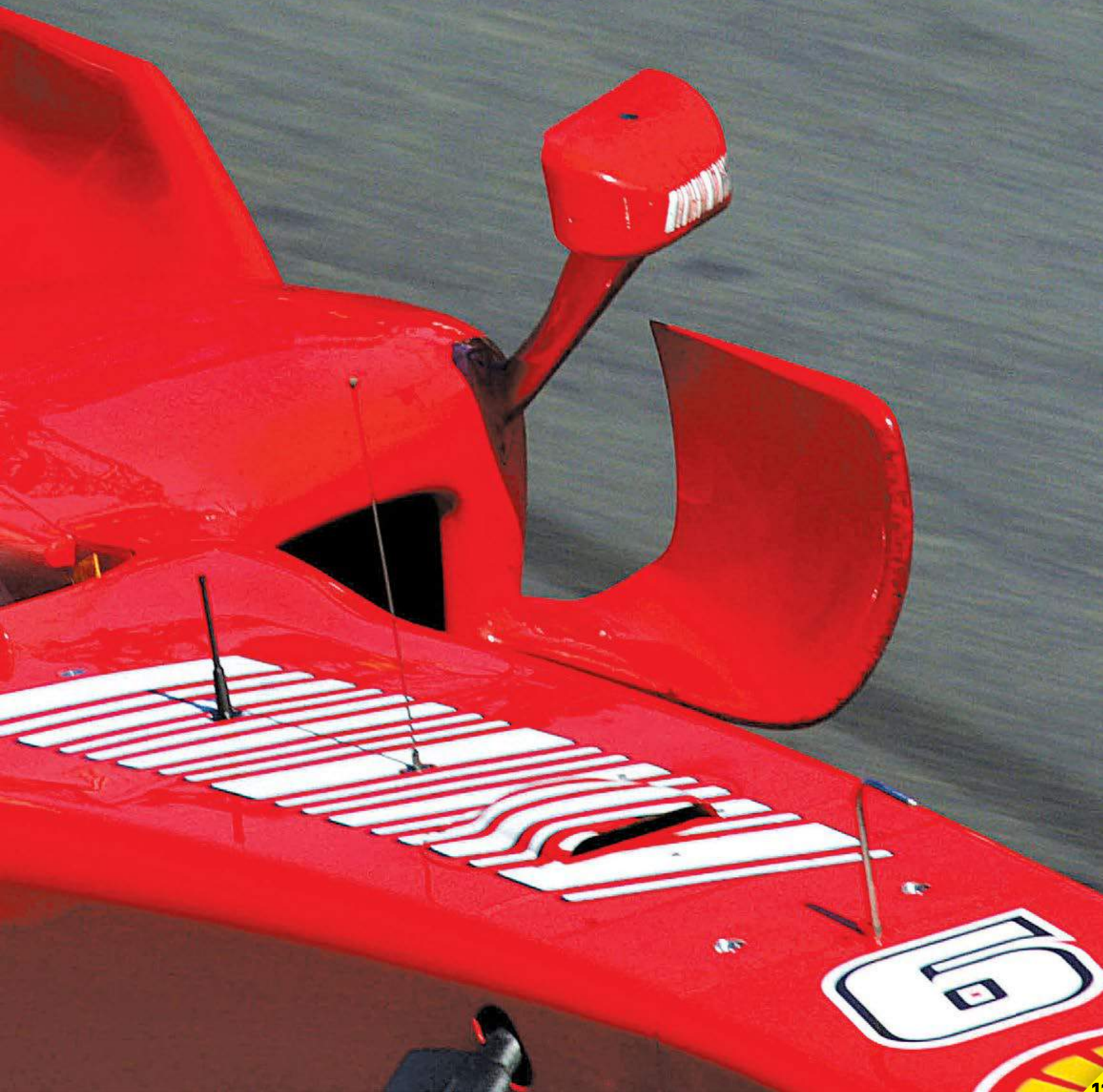
«Ho avuto più tempo per me stesso, ma guarda che i rally richiedevano molto. E poi a me piace stare a casa nel tempo libero. A volte però mi mancavano i viaggi, dovevo andarmene da qualche parte. È stato bello prendersi una pausa, ma ora penso che sarà tutto come prima». ●

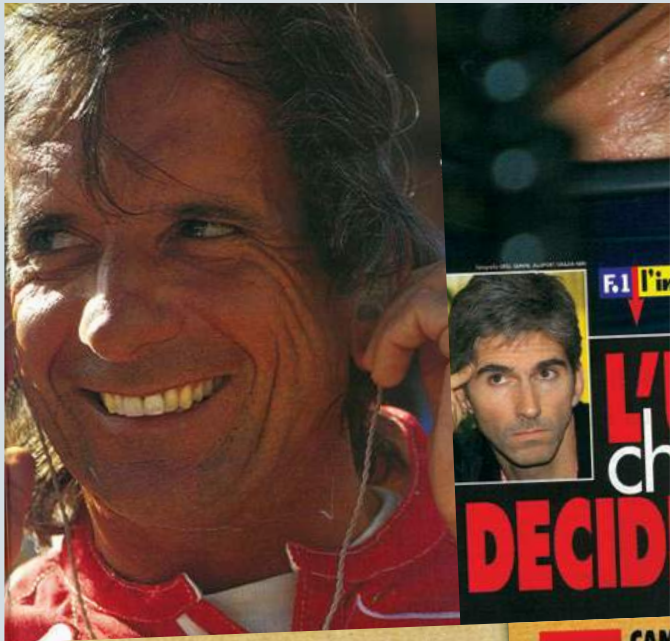
NON HO NESSUN RIMPIANTO PER LA FERRARI. IO GUIDAVO MEGLIO DI COME AVESSI MAI GUIDATO: MA LA ROSSA NON ANDAVA





Braccia levate al cielo per Raikkonen,  
nel primo Gp del 2007, il 18 marzo,  
a Melbourne: il ferrarista vince davanti ad  
Alonso e Hamilton. Che saranno secondi  
in campionato, battuti per 1 punto da Kimi





**AUTO SPRI NT**

www.autosprint.it

Direttore responsabile

**Alberto Sabbatini**  
a.sabbatini@autosprint.it

**Andrea Cordovani**  
(caporedattore)  
a.cordovani@autosprint.it  
051.62.27.147

**Sergio Remondino**  
(caporedattore)  
s.remondino@autosprint.it  
051.62.27.226

**Cesare Maria Mannucci**  
(inviato)  
c.mannucci@autosprint.it  
051.62.27.220

**Mario Donnini**  
m.donnini@autosprint.it  
051.62.27.227

Segreteria  
segreteria\_as@autosprint.it  
051.6227111

Grafica e impaginazione  
**Alberto Rondelli**  
**Roberto Rinaldi**  
grafici\_as@autosprint.it -  
051.62.27.249

**Cinzia Balboni**  
**Roberta Massa**  
**Gianfranco Rossi**

Direttore Editoriale  
**Andrea Brambilla**  
a.brambilla@contieditore.it

Marketing e comunicazione:  
**Marco Angrisani** mkt@autosprint.it

Foto F1: **Ercolo Colombo**,  
**Alberto Crippa**, **Mario Chiarappa**  
Fotografie: **Sutton-Images.com**,  
**Massimo Bettiol**,  
**Getty Images**, **Oliver**

Ricerca fotografica: **Chicco Rimondi**  
Tecnica: **Giorgio Piola**  
Humor: **Giorgio Serra**

Testi: **Roberto Chinchero**,  
**Gianni Cogni**, **Massimo Costa**,  
**Alfredo Filippone**, **Alessandro Gargantini**, **Marco Giordo**, **Martin Holmes**, **Piero Libro**, **Dario Lucchese**, **Domenico Luiso**, **Fernando Morandi**, **Arturo Rizzoli**, **Enrico Rosi Cappellini**, **Daniele Sgorbini**, **Alessandro Stefanini**, **Leonardo Todisco Grande**, **Tetsuya Tsuzuki**, **Maurizio Voltini**, **Alex Zanardi**

Statistiche: **Michele Merlino**  
Abbonamenti e arretrati  
**abbonamenti@diffusioneeditoriale.it**

Roberto Argenti, Italo Benedetti, Alessandro Biagi, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Agnes Carlier, Lito Cavalcanti, Adriano Cimarosti, Jerry Costanza, Andrew Cotton, Eraldo Guglielmetti, Andrea Ialongo, Mario Lastretti, David Legangneux, Alfonso Liberi, Gianluca Lioce, Gianni Mancini, Ricardo Muñoz, Gabriele Michi, Giovanni Carlo Nuzzo, Gianni Perotti, Maurizio Rigato.

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

auto MOTO SPRI NT INMOTO

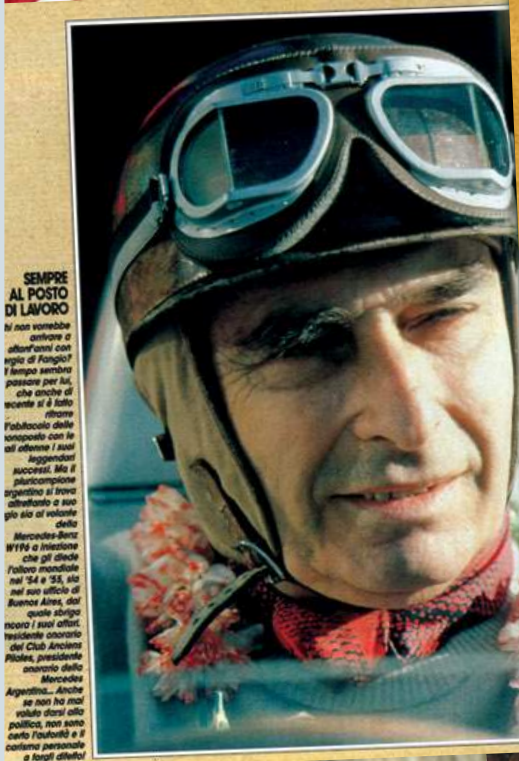
AM Gs <Cotto e mangiato>

# Kimi è già in pieno



**LA** grande ambizione era un ritorno. Kimi Räikkönen, il pilota che ha trascinato la Ferrari al vertice del campionato di Formula 1, è già in pieno. Il suo ritorno è stato il colpo di scena più atteso della stagione. Kimi, che ha vinto il campionato nel 2007, è tornato in sella alla Ferrari nel 2012. Il suo ritorno è stato il colpo di scena più atteso della stagione. Kimi, che ha vinto il campionato nel 2007, è tornato in sella alla Ferrari nel 2012.

SI RACCONTA I RALLY LA F1. LA NASCAR È LA VOGLIA DI RIENTRARE NEL CIRCUS. DOPO IL TEST DI VALENCIA SULLA LOTUS SI CONFESSA



SEMPRE AL POSTO DI LAVORO

bi non vorrebbe cambiare a 58 anni con un figlio di 18 anni? Il tempo sembra passare per lui, che anche di recente si è fatto rifare l'abbigliamento della compagnia con le sue idee e i suoi gusti. I suoi gusti sono ancora quelli di un pilota di Formula 1. Il suo ritorno in pista è stato il colpo di scena più atteso della stagione. Kimi, che ha vinto il campionato nel 2007, è tornato in sella alla Ferrari nel 2012.

**CAMPIONE SERVITO... ESPRESSO**  
Ieri, connotato e determinato nell'abitudine della sua F1, oggi, rilassato e disponibile nella cucina della sua casa finlandese. Tra queste due immagini ci sono altre vent'anni, ma quello stesso animato sotto si legge ancora nel volto del pilota. Il campione finlandese, che si è fatto rifare l'abbigliamento della compagnia con le sue idee e i suoi gusti. I suoi gusti sono ancora quelli di un pilota di Formula 1.



IL PERSONAGGIO RITORNA KEKE

# SE SON ROSBERG

Si dice aggressivo e velocissimo come ai bei tempi. Guida la Peugeot 905 nel campionato Gr.C. E non ha mai possibili sviluppi: nemmeno la Formula 1

Monte Carlo. Un dato è certo: la Peugeot 905 è un'auto di razza. Il Keke Rosberg, che ha vinto il campionato Gr.C. nel 1992, è tornato in pista. Il suo ritorno è stato il colpo di scena più atteso della stagione. Kimi, che ha vinto il campionato nel 2007, è tornato in sella alla Ferrari nel 2012.



PRIMO PIANO Il compleanno

# 60 e Lauda



Dal 22 febbraio Niki è sessantenne. Per fare un regalo a lui, a noi e ai suoi tanti fans, l'abbiamo intervistato. Ecco stilare il bilancio della sua vita mentre per il 2009 vede Ferrari e Raikkonen al top

**D**omenica 22 febbraio Niki Lauda compie 60 anni. Uno in più del record di un pilota di Formula 1, che morì nel 1950. E lo prova in un'occasione speciale: il compleanno e il personaggio che ha fatto il nome di Niki è tornato in pista. Il suo ritorno è stato il colpo di scena più atteso della stagione. Kimi, che ha vinto il campionato nel 2007, è tornato in sella alla Ferrari nel 2012.

La vita è un regalo a tutti, a lui e ai suoi tanti fans, l'abbiamo intervistato. Ecco stilare il bilancio della sua vita mentre per il 2009 vede Ferrari e Raikkonen al top

# Il tuo desiderio è volare? Passa alla Fibra Tiscali!

Internet fino a 100 Mega  
e chiamate illimitate verso fissi e cellulari

a soli

19.95  
€/mese

PER 1 ANNO!

PER CASA E PARTITA IVA

MODEM WI-FI E  
ATTIVAZIONE GRATIS

INCLUSI 12 MESI DI

infinity

FILM, SERIE TV, CARTONI E MOLTO ALTRO

tiscali:

tiscali.it | ☎130 | tiscali store



**BLISTEX**  
**Sicura**  
anche delle  
tue Mani!



# Blistex®

**Sicura delle tue Labbra!**

## Pomata Trattamento Labbra

**Altro che burro di cacao!** Se le tue labbra sono secche, screpolate, arrossate, prenditene cura!  
**Blistex Pomata Trattamento Labbra**, grazie alla sua formula esclusiva, reidrata efficacemente e garantisce una immediata azione lenitiva e riparatrice.



**+** IN FARMACIA

**LA SOLUZIONE PER OGNI PROBLEMA DELLE LABBRA**

i prodotti della linea Blistex sono distribuiti da CONSULTEAM s.r.l. - tel. 031 525522 - fax 031 525484 - E-mail: info@consulteamsas.com - www.blistex.it