

5 Euro + Autosprint (Italy only)

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

**AUTO
SPRI
NT**

**GOLD
COLLECTION
GOLD**

ACTUALFOTO

I PIÙ GRANDI DUELLI TRA PILOTI DI F.1 **VOLUME 1**

Uomini contro

DI MARIO DONNINI



SUTTON-IMAGES.COM

”

1976, la lunga notte del Fuji. Milioni di telespettatori italiani a vivere in diretta la resa incondizionata di Niki Lauda, al 2° giro del Gp del Giappone, che consegnò il titolo nelle mani di James Hunt. Un evento maturato in condizioni assolutamente eccezionali, avvolto ancora oggi da dubbi, circostanze inspiegabili ed enigmi irrisolti che neanche l'uscita del film "Rush" ha svelato

Dodici duelli indimenticabili

DI ANDREA CORDOVANI

Uomini contro. Sfide iconiche. Duelli da film. La Formula Uno, vista attraverso alcuni terribili, indimenticabili, faccia a faccia tra campioni. Confronti duri, spietati, spesso al limite e sovente fra compagni di squadra, che hanno scatenato overdose di emozioni, graffi nella storia della specialità, zampate crudeli sul volto del rivale. Sconfitto, ma non vinto. Dal nostro archivio per questo nuovo numero di Autosprint Gold Collection abbiamo tirato fuori dodici confronti all'interno di uno spazio temporale che va dal 1974 al 2016 perché è ovvio che ogni epoca nel Circus è stata infiammata da sfide epiche in cui spesso la differenza tra chi ha vinto e chi ha perso si è assottigliata così tanto da sparire, lasciando nella mente degli spettatori solo il gusto per la lotta. Uomini contro in F.1. Come quelli che abbiamo messo in copertina. Alain Prost-Ayrton Senna e tra loro l'insostenibile pesantezza di un confronto che ha fatto storia, contraddistinto un'epoca e soprattutto ha diviso e creato fazioni. Raccontava Ron Dennis ad Autosprint alla fine del Mondiale 1989: «Ayrton Senna e Alain Prost hanno due caratteri agli estremi, sono come l'acqua e olio, non si possono mischiare assieme. Non ho mai cercato di farlo, ma anche così facendo, è stato inevitabile avere dei problemi tra di loro». E poi ci sono duelli, magici, indimenticabili, tuffi nel cuore. Immagini e parole da brividi. Come quelle che usa Mauro Forghieri parlando del ruota a ruota infinito tra Villeneuve e Arnoux al Gp di Francia a Digione nel 1979. «Gilles contro

René è il più bello spettacolo che ho mai visto in tutti i secoli della mia carriera. Avevo delle responsabilità, un ruolo, delle prerogative ben precise alla Ferrari, eppure io in quei minuti mi sono divertito come un pazzo. La sera festeggiammo tutti insieme e in pochi minuti ci rendemmo conto che stranamente eravamo molto più felici noi di quelli della Renault, con il vincitore Jabouille che per tutto il resto della sua vita, avrebbe maledetto la sorte d'aver vinto un Gran Premio così importante in un giorno in cui la leggenda avrebbe rapito per sempre, guarda te la vita, solo il primo e il secondo degli sconfitti. Ma il bello venne dopo. Tornammo a Maranello e trovammo ad accoglierci un Enzo Ferrari scatenato, alle stelle. Non l'ho mai visto così contento per un secondo posto». Quello che state sfogliando è il volume 1 dedicato alle sfide e riguarda i piloti. Il prossimo Autosprint Gold Collection sarà, invece, confezionato guardando ai confronti tra vetture e allargheremo lo scenario non solo alla F.1. Intanto, però, ci sono 142 pagine di duelli da rileggere. Dodici racconti scelti a nostro insindacabile giudizio che non hanno la pretesa di avere valore assoluto, ma rappresentano esempi di confronti che hanno lasciato segni indimenticabili nella storia della F.1. Nell'augurarvi una buona lettura, associo l'ultimo pensiero a una frase di Nigel Mansell da mettere in rilievo: «Nella vita e nei Gp ci sono quelli qualsiasi e i racer. Quelli qualsiasi guardano come vanno le cose, i racer le fanno succedere. Io sono un racer». Anche noi di Autosprint ci sentiamo così.



CONFRONTI SPIETATI

Circus stile Ok Corral

LA F.1 È UNO SPORT DA MUCCHIO SELVAGGIO,
EPPURE CERTE VOLTE LA SFIDA SI SUBLIMA
IN UNA SORTA DI EPICO DUELLO WESTERN

DI **MARIO DONNINI**





SUTTON-IMAGES.COM

Hunt e Lauda duellanti da cinema

James Hunt su McLaren M23 accanto al poleman Niki Lauda su Ferrari 312T2, al via del Gran Premio di Gran Bretagna a Brands Hatch nella stagione 1976. Annata che alla fine vedrà la prevalenza per un solo punto del britannico sull'austriaco della Ferrari, dopo l'epico e drammatico finale nell'uragano del Gp del Giappone, al Fuji. Un campionato capace di ispirare il film "Rush" fortemente voluto dal regista Ron Howard e molto apprezzato, sia dagli amanti delle corse che dal pubblico generalista

”

Non v'è nulla di più strappacuore di una sfida che diventa semplicemente e spietatamente a due, con un solo Gp a decidere tutto...



Automobilismo è tra gli sport più individualisti in natura e al contempo quello che mette in contemporanea a confronto tutti gli avversari per almeno un anno di fila. Aspetto non solo tecnicamente, fisicamente e agonisticamente, ma anche e soprattutto psicologicamente, massacrante. Non a caso il motorsport è una delle discipline che arde, fa sfolgorare e consumare di più ciascun singolo campione. E a conti fatti il discorso della sfida in pista collettiva, generale ed ecumenica, il più delle volte è una balla bella e buona. Perché molto spesso tanto se non tutto si risolve con una pura lotta a due. Bella e buona, secca spietata e fondamentalmente priva d'appello, quand'anche i sequel entusiasmanti non mancano di certo, nella storia della F.1. Anche se nel Circus iridato - così come al cinema, vedi il memorabile "Il buono, il brutto e il cattivo" -, non mancano certo i trielli, a rappresentare la variante affollata ai duelli puri e semplici. Ma i piloti sono come cow-boy. I momenti topici vogliono nell'aria le note decisive

Quel 2016 tra Nico e Lewis

Suzuka, Gran Premio del Giappone 2016 il poleman Nico Rosberg su Mercedes AMG F1 W07 Hybrid e il team-mate Lewis Hamilton. I due compagni di squadra si sfideranno sino al finale di Abu Dhabi, con Nico che prevale nella lotta al titolo ma poi si ritira subito dalle corse



di un'aria mariachi, rappresentata da una tromba solista che diffonde una colonna sonora epicizzante e ricca di pathos e scarsa pietà per ciò che accadrà al perdente, da lì in poi. Ecco, il senso di questo nuovo speciale di Autosprint Gold. La F.1 vista come una main street all'interno della quale, a seconda delle epoche, dei momenti e delle fasi delle rispettive carriere, si fronteggiano due campioni pronti a darsi la paga l'un l'altro, consapevoli che in questo paese, pardon, in tal campionato, proprio non c'è posto per due.

Chiaro, Lauda contro Hunt nel drammatico e strappacuore 1976, anno visto come un immenso duello dallo stesso regista Ron Howard nell'indimenticabile film "Rush", ma anche altro, tanto altro.

Perché alla fin fine, gratta gratta, scopri che per certi versi la F.1 è come la Coppa America, con l'asfalto al posto del mare. Quando va bene e la trama funziona davvero, l'epilogo è match race tra challenger e defender, tra il campione in carica e un pretendente pronto a rovinargli la festa.

Ecco, siamo al nocciolo della questione. Così è bello tornare indietro a riscoprire momenti caldi, incandescenti della storia della F.1, preferibilmente recente e in ogni caso non antichissima. Proprio per rinfrescare una memoria emotiva ancora in qualche modo ben incistata nella sfera emotiva e passionale di ciascuno.

Ovvio, anzitutto Senna contro Prost, quella che è stata la guerra totale di fine Novecento, in F.1, perché coinvolgente aspetti mai prima toccati. Non solo tecnica, capacità di guida e velocità pura, ma anche filosofie di vita, capacità politiche e vocazione al consenso se non addirittura all'intrigo di ciascuno. Col francese che, pur non altrettanto prestazionale sul piano dell'esplosione talentuosa pure in pista - i sei anni di differenza anagrafica in qualche modo si devono far sentire -, sul piano delle capacità fuori dall'abitacolo resta maestro inarrivabile nel tessere rivincite, tranelli e anse inaspettate nel fiume del destino.

Ma andiamo oltre, perché questa è solo la punta dell'iceberg F.1 alla voce duellanti. Pensiamo allo stesso Senna anche contrapposto a Mansell, in un 1992 - mirabilmente spiegato da Riccardo Patrese -, che vede Nigel avvantaggiato in modo secco e determinante dall'Astro-Williams che si trova tra le mani, eppure il confronto vibrante resta, perché Ayrton non si dà per vinto, fornendo comunque prove stupende di classe e resilienza. E, quasi a completare una specie di girone all'italiana, all'insegna del tutti contro tutti, troverete contrapposti, stavolta in chiave ferrarista 1990, anche lo stesso Mansell con Prost, peraltro senza trascurare, a ritroso, il duello più bello della storia, che però è anche il più corto, il più indimenticabile e allo stesso tempo il più rimpianto di tutti.

Ossia quello che vede contrapposti nel Gp di Francia, in gara il 1 luglio 1979, quindi né più né meno che quaranta anni fa tondi, Gilles Villeneuve su Ferrari e René Arnoux su Renault turbo.

Eppoi Alboreto su Ferrari con Prost su McLaren-Tag-Porsche in quel 1985 struggente e maledettamente altalenante, senza trascurare un altro duello very Spaghetti Western, quello tra Michael Schumacher e Jacques Villeneuve, avvenuto nel 1997 a Jerez de la Frontera, ossia a pochi chilometri da dove negli Anni '60 e '70 venivano girati i più famosi eurowestern di matrice tipicamente nostrana. Con un epilogo in effetti molto, molto pulp... E poi, come non mettere le robine accadute tra Alonso e Vettel o quelle tra Hamilton e Rosberg, senza trascurare il fatto che lo stesso Seb resta il 25enne più forte nella storia della F.1. I problemi, semmai, li ha incontrati invecchiando...

Infine, un epilogo dalla matrice quasi cabalistica, dove si scopre che in fondo a sfidarsi con più costanza, dall'inizio del mondiale di F.1 a oggi non sono due piloti o due motori, ma, pensa un po', due numeri...

Perché, dai e dai, anche questo speciale di Autosprint Gold, tra una pagina e l'altra e riga dopo riga, vuole essere sostanzialmente un omaggio alla magia, alla poesia e alla capacità che la F.1 ha ancora di sorprenderci.

Buona lettura.

REGAZZONI-FITTIPALDI

Finalone

a Watkins Glen

IN UNA STAGIONE DI GRANDE RILANCIO PER LA FERRARI DECIDE TUTTO LA SFIDA CONCLUSIVA. E IL TITOLO VA A EMERSON

AUTOSPRINT N° 19 13 MAGGIO 2014

La Ferrari è nata nel 1947, ma è rinata un sacco di volte. La più clamorosa, giusto quaranta anni fa, quando per la prima volta dopo dieci anni secchi di digiuno iridato dall'era Surtees, si cominciò a capire che la 312 B3 con Regazzoni e Lauda poteva coltivare legittime ambizioni iridate. Avvenne al Gp di Spagna a Jarama, domenica 28 aprile, con Niki primo davanti a Clay, a suggellare l'inizio di una nuova, indimenticabile epopea. Un momento troppo importante per non essere rivissuto in diretta, penetrando le più segrete cose, con uno dei grandi artefici, l'ingegnere Mauro Forghieri, che al tempo era a capo dell'ufficio tecnico, con la responsabilità tattico-strategica al fianco del giovane direttore sportivo Luca Cordero di Montezemolo.

E sentire Forghieri è come riaccendere la macchina del tempo.

«Il Gp di Spagna 1974 a Jarama è una corsa simbolo e in sé è facile da riassumere. Poteva vincere la McLaren, ma sbagliò e vincemmo noi, facendo una doppietta con Lauda davanti a Regazzoni. Tutto qui. No, guarda, per capire Jarama 1974 e tutta la faccenda bisogna raccontare una storia complicata ma affascinante, che parte un po' prima».

Da dove iniziamo, ingegnere?

«Semplice, dall'agosto 1973. Io me ne sto in ufficio a pensare all'utilizzo del cambio trasversale in F.1 e Enzo Ferrari mi chiama e chiede se me la sento di mettere a posto la 312 B3, che ha un telaio monoscocca eccezionale ma pesante, fatto in Inghilterra da Thompson. Okay, gli dico che i miracoli non si fanno facilmente, ma posso sempre prova-
re».

Una stagione tre protagonisti

Emerson Fittipaldi, Niki Lauda e Clay Regazzoni sono i grandi protagonisti del Mondiale 1974. Nel rush finale ha la meglio il pilota brasiliano che precede nella classifica iridata Clay di tre punti



“

*Nell'inverno
1973-1974,
Regazzoni
e Lauda
lavorarono in
modo davvero
fantastico,
andando
d'amore
e d'accordo*

”

LAT



Austria poco felix

Al Gp d'Austria, Regazzoni inseguito da Fittipaldi. Clay chiuderà la gara, vinta da Reutemann, al 5° posto, mentre il brasiliano della McLaren si ritirerà alla Bosch Kurve



Forghieri, in quel momento lei è reduce dal suo periodo più nero alla Ferrari.

«Certo che sì, prima mi ero dimesso. E sai perché? Avevo fatto la B1 che era una gran macchina, poi la B2 che secondo me era buonissima, ma avevo commesso un errore. Perché l'avevo dotata di una sospensione innovativa, rovinata dal fatto che l'ammortizzatore non agiva sul portamozzo perché era troppo lontano e ciò causava troppe vibrazioni, tanto che i piloti guidando finivano addirittura col perdere il visus. La macchina non era un disastro, ma conteneva uno sbaglio. Invece tutta la stampa italiana, bella unanime, era convinta che quella monoposto fosse una catastrofe e per conto mio avevo promesso che con essa avremmo vinto, così, vista la situazione, detti le dimissioni»

Insomma, mette le mani sulla B3 di Thompson.

«Sì, ma attenzione, in quindici giorni».

E come?

«Dispongo i radiatori laterali, modifico la posizione di guida, prevedo l'airscope alto e di forma orizzontale, poi cambio i rapporti, quindi intervengo in tanti piccoli particolari. E posso fare conto su due grandissime fortune».

Quali?

«Una si chiama Arturo Merzario. Il pilota comasco mi assicura la piena collaborazione e svolge un lavoro di collaudo semplicemente perfetto. Dal canto suo, il mio ufficio si comporta alla grande e mi segue all'unisono. Parlo dei tecnici Rocchi e Salvarani, ma non solo di loro. In poche parole, con questa B3 modificata Merzario a Fiorano batte il record della pista e così si decide di schierarla al Gp d'Italia a Monza, perché finalmente non avevamo più quel disastroso secondo e mezzo di distacco dai rivali più veloci. Ovvio, in termini di risultati non venne fuori niente, perché mancava l'affidabilità impiantistica, ma ripartimmo da Monza con la consapevolezza di stare sul solco giusto per la stagione successiva, il 1974. E mentre mi cullavo in questo stato d'animo, arrivò la doccia fredda: Merzario se ne sarebbe andato, per lasciare il posto a Regazzoni, che consigliò Ferrari di prendere il suo compagno di squadra alla Brm, un certo Lauda. E così andò».

Tanto sconosciuto era Lauda, che un telegiornale Rai dette la notizia dicendo che la nuova guida della Ferrari si chiamava Luana.

«Be', io a quelle cose non facevo caso, mi fidavo di Clay. Punto. Nell'inverno 1973-1974 Clay e Niki lavorarono in modo fantastico, andando d'amore e d'accordo. L'austriaco aveva ancora per fidanzata Marielle Reininghaus, che era una di buona famiglia, capace di fargli da cronometrista come di permettergli di ottenere la sponsorizzazione di una banca importante, prima che lui si mettesse con Marlene Knaus, che, certo, a vederla era ancora più femmina, ma, sai, l'amore è l'amore e limitiamoci a parlare di Fiorano. Insomma, sulla pista di prova della Ferrari avevamo diviso tutto in segmenti, con ben 29 punti di controllo. Si provava instancabilmente, pensa che ci sono ancora filmati della Fiat Cinema che ci ritraggono al lavoro di notte, altro che Bahrain e Singapore... Ormai Lauda e Regazzoni sapevano girare a occhi chiusi, in quel posto lì. Dal canto nostro avevamo il calcolatore con un software fantastico, che rivelava i punti di frenata e accelerazioni ideali, così che a ogni tornata era possibile analizzare scientificamente il tutto e io potevo prendere un pilota e dirgli che stava andando piano in una se-



*Monza stregata
per le Rosse*

Al Gp d'Italia
Regazzoni sarà
costretto al ritiro. La
vittoria andrà a
Peterson davanti a
Fittipaldi e Scheckter



zione e fortissimo in un'altra e lui doveva solo stare zitto e darmi ascolto».

E cosa capì lei, Forghieri, in quei momenti in cui avevate inventato una - consenta l'eufemismo -, rudimentale telemetria?

«Capii che Lauda era uno forte, diverso dagli altri. Stava lì delle ore a studiarsi quei nastri di carta su cui stavano scritti i raffronti tra le traiettorie ideali teorizzate dalla Goodyear e quelle reali che lui riusciva a fare, fino a sforzarsi sempre più per farle coincidere. La macchina cresceva, i piloti dialogavano magnificamente tra loro e con me, tanto che i tempi si abbassavano sempre più. Ecco, fu proprio allora che ebbi la consapevolezza che la Ferrari stava rinascendo dall'agosto 1973 e ben presto sarebbero stati dolori per i rivali».

Non subito, però. I primi due Gp del 1974 li vince la McLaren, con il vecchio Hulme in Argentina e Fittipaldi in Brasile.

«Già, ma noi siamo due volte secondi, prima con Niki e poi con Clay. Un primo grande segnale concreto. Poi, dopo il Sudafrica, che a noi andò male, venne il Gp di Spagna 1974 e lì la rinascita Rossa divenne realtà».

Alla vittoriosa bandiera a scacchi di Jarama, il 27enne Luca Cordero di Montezemolo spiccò un salto d'esultanza in pista, ché se ci provasse adesso piglierebbe un miliardo di multa, tanto era l'entusiasmo per quel momento di svolta.

«E ne aveva buoni motivi, perché da lì in poi eravamo certi che ce la saremmo giocata più che alla pari con i due team rivali più pericolosi, la McLaren e la Tyrrell. Comunque di quella 312 B3 rinata in poco tempo, modificata e trasformata in vincente, mi resta un grande dubbio».

Quale?

«Thompson con la monoscocca aveva fatto un gran buon lavoro, ma c'erano degli errori. Era colpa sua o di chi gli aveva impartito le direttive dall'Italia?».

Ecco, messa così è una domanda con allegata la risposta. L'altra risposta a quella inattesa e spettacolare rinascita Ferrari targata 1974 la dette la pista, il 6 ottobre successivo, al Watkins Glen, consegnando il mondiale piloti a Emerson Fittipaldi e la Coppa Fia Costruttori alla McLaren. Con Regazzoni e la Ferrari perdenti in extremis, malgrado le prodezze e le aspettative di un'Italia di appassionati che seguì la diretta della gara da un cinema di Bologna, tramite Autosprint e il suo direttore Marcello Sabbatini.

«Anche qui per spiegare tutto, dopo quarant'anni, occorre una storia che a sentirla oggi sembra incredibile, tanto che se la imparano gli americani, ci fanno un altro film, altro che "Rush"...».

Intanto la racconti, poi non si sa mai.

«Lauda si giocò le sue residue chances iridate in Canada, alla penultima gara, uscendo sulla terra lasciata in pista da Mass. Ormai il mondiale era un affare personale al Glen tra il nostro Regazzoni e Fittipaldi a pari merito, visto che Scheckter con la Tyrrell era staccato di ben 7 punti».

E ricordiamo che il sistema di assegnazione del punteggio era ancora il classico 9-6-4-3-2-1.

”

Tra il Gp del Canada e il finalone al Glen ci sono due settimane e in mezzo un test Oltreoceano, nel quale Regazzoni rende inservibile la sua 312 B con Clay che si fa male a un tallone

”

Per Clay una vittoria e 4 secondi posti

Seconda gara del Mondiale 1974, il Gp del Sudafrica si chiude con un ritiro da parte di Regazzoni. A fine stagione il ruolino di marcia di Clay segnerà una vittoria (al Nurburgring) 4 secondi posti, 2 terze piazze; per tre volte sarà costretto al ritiro

«Certo. E diciamola tutta: tra il Gp del Canada e il finalone al Glen ci sono due settimane e in mezzo un test Oltreoceano, nel quale Clay Regazzoni ha un incidente che rende inservibile la sua 312 B3, mentre il pilota si fa male a un tallone. Macchina da buttare e pilota dolorante. Nel frattempo io sono tornato a Maranello, perché facciamo di tutto per portare a termine la nuova monoposto Ferrari, la 312 T, quasi pronta. Addirittura Enzo Ferrari, che di coraggio ne aveva, voleva schierare a sorpresa il nuovo modello, ma io lo sconsigliai, perché in una corsa come quella ci voleva una macchina solida e affidabile, non certo un'incognita. Morale della favola, col meccanico Bellentani riadattammo un telaio vecchio in fretta e furia e lo spedimmo precipitosamente negli Usa per il Gp della domenica dopo. A metà settimana, mi recai a Milano per prendere l'aereo e partire anch'io. E qui la storia si tinge di giallo».

Prego.

«Al check-in mi dicono chiaro che non posso imbarcarmi. Non ci posso credere. Eppure è così: il mio passaporto non ha il visto per gli Usa. Non tutto è perduto. Parto a razzo all'ambasciata americana e in un baleno ottengo il visto e mi fiondo di nuovo all'aeroporto. Ma è troppo tardi. Il mio aereo è già partito. Che fare? Mi dicono di saltare su un volo per Chicago. Meglio di niente. Una volta arrivato lì, prenderò una macchina a nolo e attraverserò mezza America, alla volta del Glen. Vado. Arrivo e il meteo promette sfracelli. Peggio: si mette a nevicare. Sono fregato, mi perderò le prove. Il venerdì sera trovo posto, Dio sa come, in un motel indiano, dopo che mi sono comprato un cappotto con la pelliccia sul collo, per non morire assiderato. Di riscaldamento in camera manco a parlarne. Gli indiani mi dicono che all'alba passerà la turbina a sgomberare le strade e se ho coraggio mi metto nella sua scia e posso ripartire. Non ho scelta. La mattina dopo son lì in strada, dietro alla turbina che va a due chilometri all'ora e mi spara neve in faccia per chissà quanti chilometri. Morale della favola, arrivo al Watkins Glen il sabato tardissimo, quando le prove sono già finite e c'è più ben poco da fare se non guardare la gara. Una volta lì, chiedo ai tecnici e capisco che le regolazioni fatte sono diverse da quelle che avrei scelto io, trovo un Clay non in palla, chiedo conferma se la B3 in quel modo si esprimerà a dovere e vengo assicurato, anche se mi restano i dubbi. La gara della domenica, poi, se la ricordano tutti. Fittipaldi ben presto se ne va e per Regazzoni e la Ferrari non c'è niente da fare, con la macchina che non si esprime e finisce fuori dalla zona punti. Il mondiale è perso. Tornammo in Italia e scoppiò il finimondo, con Luca di Montezemolo che comprensibilmente chiedeva ragione di fronte a Ferrari di quella debacle, cercando di individuarne i responsabili, ma io difesi il mio gruppo e la cosa finì lì. E non ne sono pentito. Il futuro ci dette ragione».

L'anno dopo a Monza Niki Lauda si laurea campione del mondo, la Ferrari vince la Coppa Fia Costruttori e completa il suo processo di rinascita.

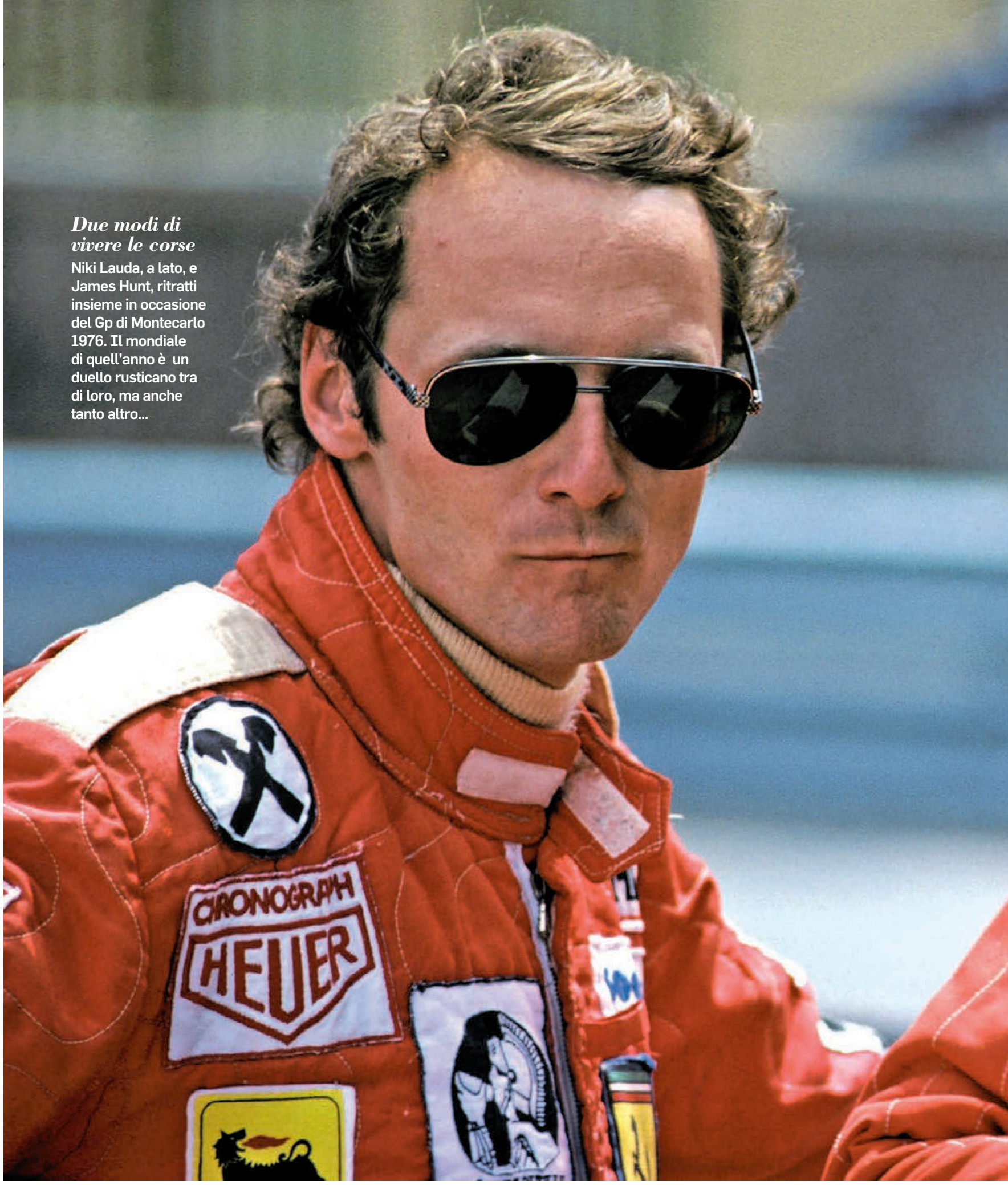
«Manca solo una cosa. La nuova 312 T, oltre ad avere il cambio trasversale, era tornata al telaio figlio della B2, abbandonando la monoscocca di Thompson. Dimostrai che non era vero che quel mio telaio era, consentitemi l'uso di questo termine, sputtanato, come tutti dicevano prima che me ne andassi in castigo. Fu la rinascita della Ferrari, una bella vittoria e io la sentii come una mia grande rivincita».





Due modi di vivere le corse

Niki Lauda, a lato, e James Hunt, ritratti insieme in occasione del Gp di Montecarlo 1976. Il mondiale di quell'anno è un duello rusticano tra di loro, ma anche tanto altro...



1976

LAUDA-HUNT

Dentro il **mistero** del Gp al **Fuji**

LA SFIDA TRA L'AUSTRIACO E L'INGLESE
NON È SOLO UNA CORSA, MA UN INSIEME
DI INTRIGHI FINALMENTE SVELATI

AUTOSPRINT N° 38 24 SETTEMBRE 2013

Nell'immaginario collettivo dei tifosi a 24 carati, che dividono ventricoli e valvole del loro cuore sportivo tra la Ferrari e l'Italia del calcio, le due delusioni più cocenti hanno il sapore dell'Oriente. La Nazionale Azzurra trema ancora al ricordo del pomeriggio maledetto di Middlesbrough, quando fu sconfitta uno a zero dalla Corea del Nord di Pak Doo ik ed eliminata dai Mondiali d'Inghilterra '66. Quella Rossa, dal canto suo, non ha ancora dimenticato la lunga notte del Fuji di dieci anni dopo, con milioni di telespettatori italiani a vivere in diretta la resa incondizionata di Lauda, al secondo giro del Gp del Giappone di F.1, che consegnò il titolo iridato nelle mani di James Hunt. Un evento maturato in circostanze assolutamente eccezionali, avvolto ancora oggi da un alone di dubbi, coincidenze apparentemente inspiegabili e enigmi irrisolti. Perfino dopo l'uscita del film "Rush", che glissa sulla vicenda e la mostra senza approfondirla, quasi si trattasse d'un impenetrabile buco nero.

Eppure è l'unica volta in tutta la storia della F.1 in cui uno dei contendenti si rifiuta di prendere parte al duello finale. Un colpo di mannaia che al tempo spacca trasversalmente stampa, addetti ai lavori e opinione pubblica: da una parte coloro che inveiscono contro il Lauda "coniglio" e inetto, dall'altra i difensori del "Niki dal volto umano" e del suo coraggio d'aver paura. E, rianalizzando trentasette anni dopo i fatti del Fuji con alcuni dei testimoni diretti e dei protagonisti di allora, emerge una ricostruzione che proietta luce nuova su quella vicenda o forse, sarebbe più corretto dire, ombre ancora più inquietanti. Ma procediamo con ordine e andiamo a rivivere cronaca e atmosfera di una fredda giornata d'ottobre alle pendici del Fujiama che, come in un noir di Raymond Chandler, inizia tra una fitta nebbia, bucata da scrosci di una pioggia battente.

24 ottobre 1976

Sembra un giorno come tanti altri. In Italia la Juventus si prepara ad affrontare il Foggia e corre verso il suo diciassettesimo scudetto. Andreotti, dal canto suo, tiene saldamente le redini del suo terzo governo, un monocolore Dc, mentre Cocciantè è in testa alla Hit Parade con la canzone "Margherita". In F.1 un'annata terribile quanto esaltante è agli sgoccioli. Una stagione con due protagonisti su tutti: Niki Lauda e James Hunt. Sì, roba da "Rush". Nella prima parte dell'anno hanno animato le cronache rosa. Comincia la moglie di James, la top model Suzie, che lo pianta per l'attore Richard Burton. Hunt risponde chiedendo il divorzio e intensificando il rapporto con la birra. In marzo Niki si sposa, ma non con Mariella Reininghaus, l'eterna fidanzata, bensì con Marlene Knaus, discreta quanto austera, conosciuta poco tempo prima a un party organizzato dall'attore Curd Jurgens.

Nella fase iniziale del campionato Lauda vince a ripetizione e Hunt insegue senza troppe speranze. Niki sembra il clone bionico di Clint Eastwood in "Per un pugno di dollari": è freddo, misurato, implacabile e il suo volto riesce ad assumere non più di due espressioni: col cappello, anzi, col casco o senza. Poi un pomeriggio d'agosto, tra le brume di Adenau, tutto cambia. L'austriaco esce di pista durante il Gp di Germania al Nurburgring e la sua Ferrari prende fuoco. Niki, intrappolato nell'abitacolo, viene salvato soltanto grazie all'intervento di alcuni pi-

GETTY IMAGES



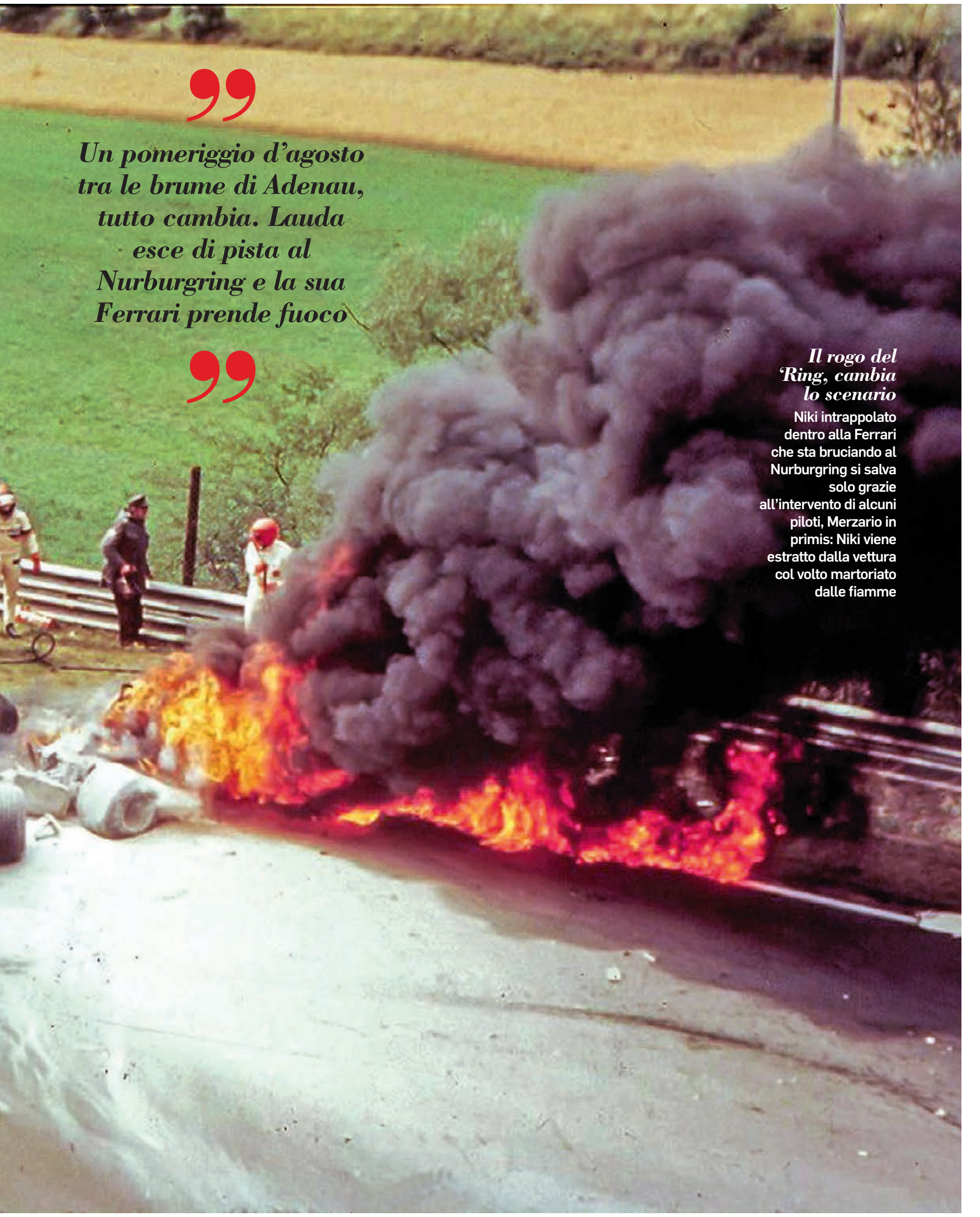
”

*Un pomeriggio d'agosto
tra le brume di Adenau,
tutto cambia. Lauda
esce di pista al
Nurburgring e la sua
Ferrari prende fuoco*

”

*Il rogo del
'Ring, cambia
lo scenario*

Niki intrappolato
dentro alla Ferrari
che sta bruciando al
Nurburgring si salva
solo grazie
all'intervento di alcuni
piloti, Merzario in
primis: Niki viene
estratto dalla vettura
col volto martoriato
dalle fiamme



”

*Mentre Niki
Lauda è
convalescente
in ospedale
con i polmoni
offesi dai gas
di combustione
respirati, Hunt
sembra spiritato
e infila
una vittoria
dietro l'altra*

”

loti, Merzario su tutti - anche se "Rush" non sembra accorgersene -, che estrae dai rottami Lauda col volto martoriato dalle fiamme. Mentre il campione del mondo in carica è convalescente in ospedale, coi polmoni offesi dai gas di combustione respirati, Hunt sembra spiritato e infila una vittoria dietro l'altra. A Monza, nel Gp d'Italia, l'austriaco incredibilmente risorge dalle ceneri e si presenta in pista con le ustioni fresche, sfidando il destino e chi lo voleva finito. Epica pura. Tuttavia nei Gp successivi Hunt vola e Niki, comprensibilmente conservativo, arranca. Si arriva così al duello finale in Giappone, con Lauda davanti di tre soli punticini.

Il momento della verità

Mezza Italia punta la sveglia alle cinque del mattino per seguire Mario Poltronieri, nella prima telecronaca a colori d'un Gp nella storia della Rai. Intanto, alle una di notte ora italiana, sul circuito del Fuji prende il via il warm-up. Niki è tra i primi a uscire dai box con la sua Ferrari 312 T2 numero 1 e percorre un giro lentamente, tra i mille rivoli della pista allagata, per poi imboccare la corsia di decelerazione. «*Inutile andare avanti così*» - dice laconico a Forghieri e a Audetto, rispettivamente direttore tecnico e direttore sportivo della Rossa.

In pista, tra colonne d'acqua nebulizzata, regna il caos. Jarier, Stuck e Pace si producono in spettacolari testacoda, mentre Perkins perde il controllo della sua Brabham e picchia duro contro le barriere. «*Se continua così non correremo*» - dichiara alla stampa un infreddolito

ACTUALFOTO



Hunt terzo ed iridato in Giappone

Sotto la pioggia il via del Gp del Giappone al Fuji, ultimo round del Mondiale 1976, vede scattare dalla prima fila il poleman Mario Andretti (che vincerà poi la gara) e James Hunt. L'inglese chiuderà al terzo posto laureandosi campione del mondo

Hunt. In casa Ferrari cominciano le grandi manovre. La pioggia aumenta, Audetto parla a lungo con Lauda e decide d'assumere l'iniziativa. Così viene convocata una riunione dei piloti presso la roulotte del direttore di corsa, il giapponese Yoshihiro Yasumoto. Le previsioni del tempo indicano addirittura un imminente peggioramento.

Tra i top driver si forma subito una maggioranza nettamente contraria a disputare la corsa. Lauda tira un sospiro di sollievo: non ha alcuna intenzione di giocarsi il titolo in condizioni proibitive. Poco dopo, la riunione viene sciolta e Niki rientra nel paddock, ma non si dirige al box Ferrari. Al contrario, si piazza sul sedile posteriore di una delle Rolls Royce color argento che l'organizzazione ha messo a disposizione dei piloti per il tragitto tra albergo, aeroporto e circuito. All'interno della Silver Shadow contrassegnata dal numero di targa 10-44 il campione del mondo in carica comincia una fitta serie di colloqui privati con quasi tutti i suoi colleghi. Il tempo non migliora e viene convocata un'altra riunione. Fittipaldi, Pace, Lauda e Audetto propongono l'annullamento della gara: anche stavolta quasi tutti sono d'accordo. Si parla addirittura di recuperare la corsa in gennaio, facendo valere il



”

*Forza, Niki,
non mollare,
parti prudente,
non prendere
rischi inutili che
è quasi fatta.
È quasi fatta,
capito?*

”

Niki dice basta al 2° giro

È il secondo giro del Gp al Fuji quando Niki Lauda rientra ai box.

Dopo un breve colloquio con Mauro

Forghieri esce dall'abitacolo e si ritira

Gp d'Argentina 1977 quale ultima prova del mondiale '76. Stranamente l'iniziativa non gode dell'appoggio del compagno di squadra di Niki, Clay Regazzoni. Anche Peterson vuole assolutamente correre, benché non abbia alcun interesse in classifica generale. Dello stesso avviso è Brambilla, il "mago della pioggia", oltre ai debuttanti giapponesi Takahara e Hasemi, che però hanno peso politico zero. Bernie Ecclestone, patron della Brabham e potentissimo capo della Foca (i costruttori inglesi), non è contrario all'annullamento della gara, a patto che i piloti prendano il via e percorrano pochi giri, giusto per non scontentare pubblico e televisione.

Nuova pausa e nuovi colloqui a tappeto tra i top driver nella Rolls di Lauda. Niki ne esce molto tranquillizzato, quasi euforico. Il momento del via viene ulteriormente ritardato, il tempo stringe. All'ultimo improvvisato briefing, mentre fuori infuria l'uragano, Lauda esclama col piglio del leader: «Basta, ho deciso di non correre: faccio un giro poi mi fermo». «Giusto», «Bravo!» «È l'unica cosa da fare» - commenta il loggione dei piloti, quasi compatto. Poco dopo, come racconta lo stesso Lauda nella sua autobiografia intitolata "La mia storia", «Arriva un tizio (il direttore di corsa n.d.r.) e dice che si sta facendo buio; se non partiamo subito non si possono disputare gli ultimi giri e tutto, la televisione, la gara, va a catafascio. Brambilla, il più tonto, si muove per primo e tutti lo seguono».

L'austriaco non si perde d'animo e, prima di avviarsi verso la griglia di partenza, torna verso il paddock. Giancarlo Cevenini, inviato di Autosprint, resta colpito dal fatto che Niki stia cercando l'autista della propria Rolls. Lauda trova subito lo chauffeur e, testimone lo stesso Cevenini, lo prega di non allontanarsi e di tenersi pronto vicino alla macchina. Sulla griglia di partenza, l'austriaco è in seconda fila, dietro la Lotus di Andretti e la McLaren di Hunt. Al suo fianco c'è la Penske di Watson. E proprio sullo schieramento di partenza Hunt confessa a Pete Lyons del settimanale inglese Autosport: «Non ho intenzione di correre. Non posso. Parto solo per fare qualche giro». A pochi metri di distanza Forghieri tenta di mettere su di giri il suo pilota: «Forza, Niki, non mollare, parti prudente, non prendere rischi inutili che è quasi fatta. È quasi fatta, capito?». Lauda, glaciale, fa cenno di sì e con la mano chiude la visiera del casco. I motori cominciano a rombare.

Al via, dato alle 15,14 ora locale, Hunt è il più lesto, seguito da Watson, Andretti, Scheckter e Brambilla. Al primo giro Lauda è decimo, incalzato da Mass e Laffite. Peterson, ironia della sorte, è già fermo con l'impianto elettrico della sua March in tilt. La tornata successiva Niki rallenta e imbocca la corsia box, mentre uno scatenato Brambilla si porta in seconda posizione. Lauda slaccia le cinture di sicurezza e, dopo un breve colloquio con Forghieri, esce dall'abitacolo e si ritira.

Tra i meccanici, emiliani purosangue, a qualcuno sembra udire beffardo e implacabile un traducibilissimo commento: «S'e caghé adoss». Ma Ermanno Cuoghi, capomeccanico di Niki, pensa esattamente il contrario: «Balle. Quando Niki scende dalla vettura non ha la faccia dell'uomo terrorizzato. È calmissimo, non lascia trasparire il minimo segno di inquietudine. Sembra uno che si sta comportando secondo un disegno prestabilito. Dopo aver parlato coi responsabili Ferrari, va a seguire la corsa dal muretto dei box e si può leggere in lui un atteggiamento di attesa. Niki in quel momento aspetta che accada qualcosa, chissà, chiaramente di prestabilito. Ha l'espressione e il comporta-









mento di colui che sta tenendo tutto sotto controllo, altro che paura». All'ottavo giro si ferma Pace, pilota di Ecclestone, e due passaggi dopo Fittipaldi: entrambi rinunciano per le condizioni proibitive. «Lauda - prosegue Cuoghi - continua ad aspettare, ma nessun altro abbandona...». Al contrario, al 24. giro, la pioggia cessa e la pista comincia lentamente a asciugarsi: i tempi sul giro si abbassano. Mentre i piloti stanno percorrendo la 32esima tornata, Niki lascia il circuito a bordo della Rolls. E qui la realtà è ben più emozionante rispetto al film "Rush", che mostra Lauda in una roulotte dove invece non fu. Sul sedile posteriore della Rolls al suo fianco c'è Marlene che sta nervosamente sferruzzando, con un gomitolino di lana in grembo. Regna il silenzio. Fuori il traffico è caotico e la vettura precede lentamente. Dopo molti minuti, Niki chiede all'autista di accendere la radio. La trasmissione è disturbata, si riesce a captare un notiziario americano che segue in diretta la corsa. Lo speaker urla: «Attenzione, incredibile colpo di scena! A cinque giri dalla fine la McLaren di Hunt perde posizioni e si ferma ai box. In questo momento Lauda è campione del mondo!». Niki, come fulminato, guarda attonito Marlene, ma i due non fanno in tempo a dirsi nulla. La Rolls entra in uno dei sottopassaggi che portano all'aeroporto e la radio comincia a gracchiare inviando scariche beffarde e incomprensibili. L'austriaco, col cuore a mille, butta gli occhi verso la luce in fondo al tunnel, ma una volta fuori il canale radio non si prende più. Dentro l'aeroporto di Tokyo mille volti tutti uguali si rincorrono frenetici e indifferenti: a nessuno sembra interessare il Gp. Al check-in l'austriaco riconosce tra la folla una faccia familiare, quella dell'importatore Ferrari in Giappone. Lui non può non sapere. Lauda lo guarda e abbozza un sorriso, ma l'uomo risponde abbassando gli occhi, allargando le braccia e stringendo le spalle. In quel momento Niki capisce. Con un'incredibile rimonta negli ultimi, rocamboleschi quattro giri, James Hunt si è piazzato terzo, guadagnando quattro punti e conquistando, per una sola lunghezza, il titolo iridato.

A questo punto, tornando ai giorni nostri, sorgono spontanei alcuni dubbi. Come mai la schiacciante maggioranza dei piloti non riuscì a imporre la propria volontà di annullare il Gp? E perché alcuni top driver furono irremovibili nel loro proposito di correre? Di cosa si parlò nella Rolls di Lauda parcheggiata nel paddock? Niki era forse riuscito a convincere (o meglio credeva di aver convinto) i più riottosi ricorrendo a una... trattativa privata? E il ritiro di Lauda va addebitato solo alla paura, oppure a un preciso accordo poi non rispettato dagli altri piloti, se non dai "fedelissimi" Fittipaldi e Pace? Non solo: che senso avrebbe avuto per un pilota atterrito prendere parte ai primi due giri della corsa, notoriamente i più pericolosi in una gara bagnata, per poi desistere? Di più: come mai Forghieri non sapeva nulla sulla linea di partenza della imminente rinuncia del loro pilota? E cosa stava aspettando Niki sul muretto dei box fino al 32. giro? Infine: cosa accadde nel corso degli ultimi quattro giri di corsa? Ci fu forse qualcuno che in gara adottò un comportamento poco chiaro? La parola ai testimoni. Proseguiamo accendendo la lampada sul volto di alcuni protagonisti di allora, che hanno accettato di dire la verità, la «loro» verità sul giallo del Fuji.

Si accomodi Cuoghi Ermanno, classe 1937, al tempo capomeccanico Ferrari. A lei la parola, Cuoghi, ne ha la facoltà...«Sono qui per dire che Niki non fu un coniglio, tutt'altro. Per tutto il week-end si dimostrò

”

Con un'incredibile rimonta negli ultimi, rocamboleschi quattro giri, James Hunt si è piazzato terzo guadagnando 4 punti e conquistando per una sola lunghezza il titolo iridato

”

”

Niki cercò di convincere un po' tutti a non correre e aveva ricevuto non dico delle garanzie, ma delle promesse che in quelle condizioni nessuno dei migliori si sarebbe mosso

”

calmissimo, semplicemente non aveva alcuna voglia di prendere rischi inutili. Addirittura prima della partenza era piuttosto sollevato, come lo può essere uno che ha la situazione perfettamente sotto controllo. In precedenza all'interno della Rolls messa a disposizione dagli organizzatori aveva parlato con diversi top driver. Ci fu un gran via vai. Niki cercò di convincere un po' tutti a non correre e aveva ricevuto non dico delle garanzie, ma delle promesse che in quelle condizioni nessuno dei migliori si sarebbe mosso. Nella peggiore delle ipotesi, a un paio di giri dal via i migliori si sarebbero fermati, come è effettivamente accaduto per Fittipaldi, Pace e Perkins. Le cose non andarono così per gli altri. Dopo il suo ritiro, Niki rimase a lungo sul muretto dei box ad aspettare, ma gli altri continuarono». Fuori i nomi, Cuoghi: se qualcuno ha tradito, almeno si sappia chi... «Non ho altro da aggiungere, non intendo lanciare accuse o rivangare una storia ormai lontana». Bene, mettiamo a verbale che nella seconda parte dell'interrogatorio Cuoghi si è avvalso della facoltà di non rispondere.

La verità di Merzario

Chiamiamo ora Merzario Arturo, classe 1943, di professione pilota, nel 1976 alle dipendenze del team Williams-Wolf. Visti i suoi tempestosi trascorsi col danneggiato Niki Lauda lei, Merzario, è uno dei sospettati...*«Io a Lauda non l'ho mai potuto soffrire, né come pilota, né come uomo: l'ho sempre attaccato portando argomenti ben precisi. Ma per come si comportò al Fuji 1976, per una volta in vita mia, non posso che difenderlo. Non si doveva correre in quelle condizioni meteo. Poco prima della partenza si respirava l'atmosfera tipica di uno sciopero imminente. Poi, dopo il semaforo verde, anche il più onesto dei piloti si comportò come un bandito! Come l'anno prima al Montjuich, in Spagna, il fronte dei top driver si sbriciolò e a farne le spese fu proprio il Niki, uno dei pochissimi a mantenere la parola data durante le riunioni». Il discorso fila. A patto che Merzario spieghi il motivo per cui lui prese il via. «Personalmente corsi perché avevo paura di essere cacciato dal mio team manager che faceva pressioni in tal senso. Ma non lo feci certo per fare uno sgarbo a Lauda. Ovviamente garantisco solo per me...». Venga adesso alla sbarra Hoshino Kazuyoshi, classe 1947, ex pilota e nel 1976 debuttante in F.1 al Fuji. L'opportunità della deposizione è suggerita dalla sua profonda esperienza di quel circuito. Il suo ruolo nell'inchiesta e quindi quello di perito e consulente. Parli pure, Hoshino... «Nella mia carriera ho corso al Fuji più di chiunque altro e posso dire che quel giorno il pericolo non era dato dalla intensità della pioggia, ma dallo scarso drenaggio della pista. Di sicuro Lauda ha corso tante altre volte sotto temporali più intensi... In realtà ero tra i piloti contrari a correre, ma poi accettai la decisione degli organizzatori. Niki giudicò le condizioni troppo pericolose e si comportò da vero professionista. Un pilota è grande anche quando sa dire di no». Prendiamo atto che i piloti sin qui ascoltati solidarizzano ora con la scelta di Lauda, ma a quel tempo disputarono senza battere ciglio la competizione per l'intera sua durata.*

L'analisi di Forghieri

È ora convocato Forghieri Mauro, classe 1935, di professione ingegnere e progettista di auto da corsa, al tempo dei fatti direttore tecnico



SUTTON-IMAGES.COM



della Ferrari. A lui il compito di scavare nei perché del "gran rifiuto" di Lauda. *«Credo proprio che la rinuncia di Niki al Fuji non derivi solo dal suo terrore di rischiare sotto la pioggia, a poco più di due mesi dal rogo del 'Ring. Fu vittima di una micidiale miscela di emozioni, fatta al 50% di paura, ma anche dal condizionamento dovuto al tira e molla che inscenarono gli altri piloti. Troppa gente cambiò parere in così poco tempo. Tuttavia non ho alcun elemento per pensare che ci furono tra piloti degli accordi sottobanco per non correre, poi trasgrediti. Dico solo che Niki aveva un compagno di squadra: Clay Regazzoni, che sulle prime era contrario a correre, poi è partito e si è piazzato quinto. Io ho saputo della rinuncia di Lauda solo al box, dopo il suo ritiro. Ho capito il suo stato d'animo e per coprirlo gli ho chiesto se fosse il caso di inventare una scusa tecnica, che so, un problema elettrico per giustificare il forfait. Ma lui non ebbe problemi a dire la verità. E pensare che prima del via non sembrava affatto terrorizzato, anzi, solo un po' scocciato. Piuttosto, a proposito di fatti strani, va ricordato che negli ultimi quattro giri ci fu qualcuno che fece volutamente passare Hunt,*

facilitandogli di molto la rincorsa al titolo». Ingegnere, saprebbe riconoscere tale pilota nell'ordine di arrivo del Gp e potrebbe indicare al di là di ogni ragionevole dubbio il suo nome? «*Certamente: Alan Jones, prima guida della Surtees*».

Le dichiarazioni di Niki

È ora il momento di mettere agli atti una serie di dichiarazioni dell'indagato Lauda Niki, classe 1949, di professione manager, e nel 1976 pilota Ferrari. Diamo lettura di una sua intervista rilasciata in relazione alle vicende del Fuji: «*Io conosco bene come sono fatti i piloti. Quando tutto è facile sono uniti e compatti. Poi, quando viene il difficile, alcuni cambiano idea e vanno in crisi. La mia parola d'onore, tuttavia, vale. Quel giorno al Fuji fu molto semplice: non ritenevo opportuno rischiare e mi fermai. Le condizioni erano pazzesche. Prima tutti erano d'accordo a non correre e fermarsi. Okay. Una volta in gara, alcuni si fermarono, altri no. Poi la pioggia cessò e Lauda fece la figura dell'idiota. In caso contrario il sottoscritto sarebbe stato ricordato come un fenomeno*».

E ora alleghiamo la testimonianza diretta, a suo tempo rilasciata a chi scrive, da Brambilla Vittorio classe 1937, deceduto nel 2001, e al tempo dei fatti del Fuji pilota della March Automotive. Fu lui uno dei più decisi a disputare quella corsa, malgrado le condizioni proibitive. Ecco cosa dichiarò Brambilla a proposito del suo comportamento. «*Certo, fui tra i pochi favorevoli a correre e questo perché io con l'acqua in pista filavo come un treno. Era un'occasione quasi unica per me. L'ultima. Piuttosto ricordo bene che poco prima del via Hunt stava dalla parte di Lauda ed era contrario a disputare la gara. È tutto*».

Il testimone-chiave Audetto

È giunto il momento di chiamare a deporre Audetto Daniele, classe 1943, di professione manager e nel 1976 direttore sportivo Ferrari. Cominci pure, Audetto. Vuole una domanda specifica o preferisce l'argomento a piacere?

«*Mi lasci parlare e non mi interrompa, dirò tutto. Quel giorno al Fuji sin dalla fine del warm-up, Niki mi disse che la gara andava annullata. Assieme a lui e anche a Pace, Fittipaldi e Laffite, mi feci promotore di un'azione tesa ad avere l'appoggio degli altri piloti. Ottenemmo subito un larghissimo consenso, che purtroppo non fu unanime. Tra coloro che non aderirono, due in particolare colpirono la mia attenzione: Clay Regazzoni non sostenne la nostra linea e Ronnie Peterson fu addirittura irremovibile. Addirittura lo svedese non rivolse neppure la parola a Niki, non se lo filò neanche: mentre Lauda parlava alla riunione dei piloti, Ronnie si fingeva disattento, lo trattava male. Oddio, non è giusto usare il termine "movente", eppure non è difficile trovare motivazioni precise dietro gli atteggiamenti di Regazzoni e Peterson. Clay si sentiva scaricato dalla Ferrari e "cucinato" da Lauda, mentre Peterson... di più. A questo punto è fondamentale raccontare un retroscena. Subito dopo il rogo di Lauda, in Ferrari si pensò di sostituirlo proprio con Peterson. La cosa fu decisa in fretta: anche il pigmalione di Ronnie, il conte Gughì Zanon di Valgiurata, era d'accordo. E così una 312 T2 fu modificata per le caratteristiche fisiche dello svedese. Appena Lauda,*

A luglio Lauda è lanciaatissimo

18 luglio 1976: Gp di Gran Bretagna a Brands Hatch. Lauda precede Hunt e andrà a cogliere una vittoria che lo lancia in orbita nel Mondiale





”

Quel giorno al Fuji fu molto semplice: non ritenevo opportuno rischiare e mi fermai. Le condizioni erano davvero pazzesche

ancora convalescente, seppe il tutto, fece il diavolo a quattro per impedire l'arrivo in Ferrari di Ronnie. Ho motivo di pensare che Niki arrivò addirittura a scomodare Gianni Agnelli in persona per bloccare l'ingaggio di Peterson ritenuto, be', sì, troppo bravo. Fatto sta che dall'alto arrivò il contrordine: "Non si fa più niente con Peterson, meglio Reutemann". Il giorno previsto per il test segreto con la 312 T2, Ronnie atterrò a Linate e noi, imbarazzatissimi, fummo costretti a rispedirlo indietro. Da allora Peterson la giurò a Lauda e lo svedese poco tempo dopo al Fuji ebbe l'occasione di restituire pan per focaccia all'austriaco e fu irremovibile, spietato. Così, senza il suo consenso, saltò l'unanimità nel fronte del top driver. La spiegazione dei comportamenti "strani" è quella che ho dato. Ma non ha senso, quasi quarant'anni dopo, che ci sia qualcuno che lo neghi: il patto tra piloti, per prendere il via del Gp del Giappone e fermarsi subito dopo, esisteva eccome. Ed ebbe un garante d'eccezione: mister Ecclestone. Bernie fu chiaro: "Sta per chiudersi la finestra col satellite Tv e rischiamo grosso con gli organizzatori. Esiste una via d'uscita: prendete il via e ci mettiamo al riparo da inadempienze contrattuali, incassiamo lo starting money e dopo una manciata di giri, tutti a casa". E attenzione, pure lo stesso Hunt era d'accordo a fermarsi subito. In quel momento, poco prima del via, Niki era tranquillo perché sapeva, o pensava, che James non avrebbe continuato. Per parte mia ho il rimpianto di non aver fermato tempestivamente Clay per il cambio gomme, nell'ultima fase di gara. Forse poteva arrivare davanti ad Hunt. Ma dopo il ritiro di Niki eravamo un po' tutti in tilt: non ce lo aspettavamo proprio, uno scenario del genere... Lo stesso Enzo Ferrari, sulle prime fu molto comprensivo con Lauda, ma quando la settimana dopo venne a sapere in gran segreto che Lauda di fatto era stato buggerato dal comportamento degli altri piloti, in privato andò su tutte le furie. E pubblicamente questi risvolti non sono mai stati rivelati...».

Poche le parole del Drake

Grazie, Audetto. Se questo fosse un processo di quelli veri, per un testimone come lei bisognerebbe predisporre subito la scorta.

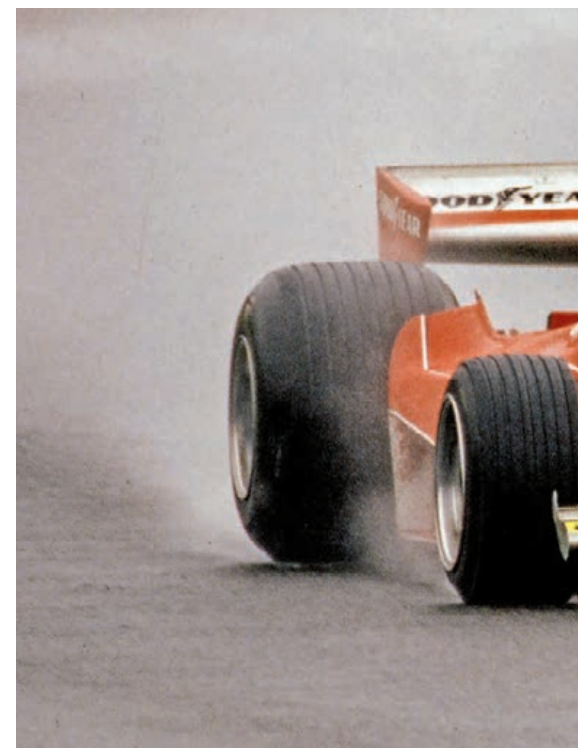
L'escussione dei teste è quasi terminata. Mettiamo infine a verbale le dichiarazioni rilasciate in una conferenza stampa convocata subito dopo il Gp del Giappone 76 da Ferrari Enzo, di professione costruttore automobilistico, al tempo dei fatti presidente della Ferrari Sefac. Diamo lettura dello stralcio da mettere agli atti: «Per quanto riguarda Regazzoni, vorrei dire che un corridore guarda quando gli segnaliamo i tempi, la posizione. È lui che deve decidere. Hunt non ha avuto bisogno che gli segnalassero, ha deciso il pit-stop quando ha creduto (...) Regazzoni nelle ultime tre gare ha corso come corre lui. Lui corre sempre così. Se mi chiedete un giudizio su come corre Regazzoni, Regazzoni corre per la sua Casa, corre per lui... Quanto a Lauda, dico che se non se la sentiva di correre, ha fatto bene».

Le conclusioni

Signori della corte, signori giurati: la verità e là dietro l'angolo, ma non è facile stabilire di quale verità si tratti. Proprio come nel film "Rashomon", ognuno fornisce una sua versione dei fatti e tutte stanno in piedi.



fotografie LAT





”

Quando la settimana dopo il Fuji il Drake venne a sapere in gran segreto che Lauda di fatto era stato buggerato dal comportamento degli altri piloti, in privato andò su tutte le furie. Pubblicamente questi risvolti non sono mai stati rivelati

”



Quel che è certo, è che il ritiro di Lauda al Fuji, il suo gran rifiuto, maturò in un clima ben più teso, gotico e inquietante di quello tipico di una semplice giornata di pioggia che fa paura a un pilota dal fisico offeso. Altri interrogativi si sono aggiunti a quelli di sempre, alcuni testimoni diretti hanno gettato luce nuova su retroscena ben più complessi rispetto a quelli conosciuti tramite la storia ufficiale. Emettere un giudizio sul comportamento di Lauda è più difficile oggi di allora. Eppure una consapevolezza adesso l'abbiamo.

Niki si comportò da coniglio? Sembrerebbe di no. Da "pollo", per una volta nella vita? Forse. Ma fu circondato da un drappello poco rassicurante di lupi, volpi e faine. E non v'è alcuna ragionevole certezza, ora meno ancora di prima, d'una sua condotta che può definirlo colpevole al di là di ogni ragionevole dubbio. Tanti anni dopo l'uragano del Fuji, Niki Lauda è da considerarsi innocente da qualsiasi accusa di codardia e disfattismo, avendo pagato sul campo le conseguenze della sua coerente scelta.

L'udienza è sciolta. La corte si ritira.



LAUDA-SCHECKTER

Niki risorge e regola Jody

IL REDIVIVO PILOTA FERRARI RITROVA SE STESSO E SUPERA IL SUDAFRicano DELLA WOLF. ECCO IL RACCONTO DI FORGHIERI

AUTOSPRINT N° 34 22 AGOSTO 2017

È stata una prima metà d'agosto quasi tutta silenziosa, per i motori della F.1, fatto salvo il test collettivo post Hungaroring, del quale è già tutto noto. Quindi è giusto che a parlare - in attesa che la lotta al vertice riprenda davvero a Spa Francorchamps per il Gp del Belgio -, sia chi ha lignaggio, blasone e capacità di ri-raccontare una bella storia perfettamente intonata al momento. E nel bel mezzo di questo 2017 che sta vedendo all'opera una Ferrari stupendamente risorta, la mente corre a un'altra infuocata stagione di un Cavallino orgogliosamente tornato a galoppare, dopo un periodo terribile di drammi, reazioni e delusioni. Quella della Rossa targata 1977.

Come fosse il sequel del film "Rush"

Come se idealmente andassimo a individuare la sceneggiatura dell'ipotetico sequel al film "Rush" del regista Ron Howard, ricorrendo al massimo esperto sull'argomento: Mauro Forghieri, ingegnere, di anni 82, al tempo da tre lustri responsabile tecnico del Cavallino Rampante. Artefice del titolo conquistato da John Surtees nel 1964, di quello vinto da Niki Lauda con la 312 T nel 1975 e, quindi, appunto, protagonista di una fantastica stagione 1977.

Con la T2 che domina letteralmente la scena, riuscendo infine a aggiudicarsi quel doppio titolo, il mondiale piloti e la Coppa Fia Costruttori, sfuggitole l'anno prima, a causa del drammatico rogo di Niki Lauda al Nurburgring. «*Il 1977 è un anno di raccolta per la Ferrari, dopo che la semina era già avvenuta*» - puntualizza l'ingegnere. Il che è assolutamente giusto perché il raccolto del 1976 era andato perduto, prima per l'incendio sulla Nordscheife, poi causa l'uragano del Fuji, durante il quale Niki Lauda aveva gettato la spugna. E quella Ferrari

Lauda torna 1° a Kyalami

Nel 1977 della rinascita, Lauda, qui davanti al rivale Scheckter su Wolf a Kyalami, torna alla vittoria proprio nel Gp del Sudafrica

”

I motivi della crisi definitiva tra Lauda e la Ferrari sono molteplici e complessi. E, ovvio, affondano molte delle radici nel 1976

”

Determinato a rivincere!

Anno 1977, Niki Lauda supera i traumi del Nurburgring e del Fuji con una determinazione ferrea e nuova, che gli si legge perfettamente nello sguardo, fin dall'inizio della stagione...

1977 che rialza la testa è comunque benaugurante nei confronti di questa attuale, che nella sfida con la Mercedes sta dimostrando risorse, carattere e capacità di reazione umana e tecnologica di livello assoluto. «Noi eravamo nella piena maturità di un ciclo tecnologico, quello del motore 12 cilindri piatto e del cambio trasversale come direttrici tecniche». Tuttavia anche alla fine del ciclo Niki Lauda. «Non posso certo negarlo. E fu anche una fine di rapporto complessa, difficile e contrassegnata da momenti delicati».

Andiamo a scoprire le ragioni della crisi

Nel bel mezzo del 1977 la Ferrari comincia a capire che quasi sicuramente sta vincendo il mondiale e contemporaneamente sta perdendo Niki per sempre. «Purtroppo le ragioni nella crisi del rapporto affondavano le loro radici in quello che era accaduto l'anno prima, subito dopo il crash del 'Ring. Segnatamente nel tentativo, poi non andato in porto, di Enzo Ferrari di mettere al posto di Lauda quello che giudicava un interessantissimo e validissimo sostituto, cioè lo svedese Ronnie Peterson. Un possibile nuovo ferrarista che però Niki chiarì subito di non accettare, di non sopportare e quindi emerse il nome dell'argentino Carlos Reutemann, che poi in realtà fu schierato solo a Monza, sulla terza Ferrari, perché Lauda fu così grande da tornare praticamente subito, in occasione del Gp d'Italia in cui fu eroico 4°, anche se poi perse il titolo al Fuji per la sua nota crisi a causa della pioggia battente, con la decisione di ritirarsi nelle prime fasi della corsa, consegnando il mondiale a Hunt. Scelta che accettai fin da subito, offrendo addirittura l'alibi tecnico del problema all'impianto elettrico per coprire la cosa, scappatoia che lo stesso pilota austriaco, con molta sincerità e altrettanta onestà intellettuale, rifiutò fin dal primo momento».

Dilemma su Lauda: sarà mai più lo stesso?

Subito dopo il Fuji 1976, ultima gara della stagione, s'inseguirono molte illazioni sul futuro del campione austriaco. Ci fu chi lo dava per finito o comunque pronto a gettare la spugna. Invece il 1977 ci riconsegna un pilota integro, fortissimo, magari non devastante sul giro secco, ma molto, molto consistente. In grado di prendere ben presto le redini del mondiale, dopo uno sfortunato ritiro nell'apertura in Argentina, tanto che in piena estate ha già il titolo quasi in mano.

«Tutto vero - conferma Forghieri -. Aggiungo che, visto dalla mia posizione la quale come punto d'osservazione definirei privilegiata, posso dire che come pilota Niki era restato fortissimo e i tempi lo dimostravano, anche se come uomo era cambiato e ci mise non meno di un anno e mezzo per tornare davvero quello che era stato. Ma questo non c'entra nulla con la crisi del suo rapporto con Enzo Ferrari».

Cioè, in altre parole? «Direi che quarant'anni dopo vanno sottolineati due aspetti. Sul piano personale Niki era nel pieno del suo rapporto con Marlene Knaus, una donna importante, dalla personalità forte e ben diversa dalla sua prima compagna».



”

*Jody Scheckter
fu un rivale
molto coriaceo
per Niki Lauda
e anche
apprezzato,
tanto che
Ferrari poi
lo ingaggiò
in chiave 1979*

”

Il colpo di reni di Niki Lauda

Niki Lauda celebra la vittoria sul podio col secondo arrivato Jody Scheckter e il terzo Hans-Joachim Stuck nel Gp di Germania all'Hockenheimring, domenica 31 luglio 1977. Un momento di svolta, nel mondiale

Marlene gentile ospite su... “Playboy”

Sempre andando a ritroso, sottolineo che nell'edizione italiana di “Playboy” dell'agosto 1976 c'è un ampio servizio dedicato a Marlene dal titolo strillato in copertina “La moglie nuda di Niki Lauda”... «Ah, ecco. Be', su, andiamo all'aspetto fondamentale che spiega il tutto. Al di là dei risvolti di vita privata, Niki Lauda si era reso conto perfettamente che per lui, dopo la gloria, era venuto il tempo di monetizzare. E nello stesso tempo il campione austriaco aveva perfettamente capito che correndo per la Ferrari non sarebbe mai diventato ricco a dismisura. Se voleva soldi veri, avrebbe dovuto dire di sì a proposte fuori mercato, come quella che gli aveva fatto Bernie Ecclestone, il quale dall'anno dopo avrebbe potuto contare sulla supersponsorizzazione della Parmalat. Questo è il punto». Ingegnere, a domanda semplice, risposta semplice: chi tra Niki Lauda e Enzo Ferrari, in quel momento, teneva di più ai soldi, al denaro, tanto da rompere il rapporto? Niki per guadagnarne tanti e tanti di più o il Drake per non spenderne troppi? «Risposta semplicissima: tutti e due alla pari».

Lauda, un commiato molto sofferto

Le dispiacque, l'addio di Lauda alla Rossa? «Certo che sì. E per due motivi. Uno teorico, relativo allo stile. E l'altro pratico, riguardante le conseguenze. Punto primo, mi arrabbiai molto perché esattamente quarant'anni fa di calendario, capendo che lui stava pensando e guardando altrove, gli chiesi se avesse già fatto una scelta e mi rispose di no. Mi ribadì che niente del genere poteva avere senso. Poco dopo incontrai un giornalista italiano che mi rivelò la nuova prima guida della nuova Brabham Parmalat a motore Alfa Romeo per la stagione 1978: il suo nome? Niki Lauda. Allora sì che mi incazzai». Oddio, nella sua esplosiva autobiografia “Protokoll - I miei anni in Ferrari” non è che Niki l'avesse trattata bene, visto che praticamente le dava del matto. «E non solo - ride Forghieri -: in quel libro diceva anche che riferivo a Ferrari dei tempi addomesticati. Il che era anche vero, ma solo nel senso che potevo tacere di dire centesimi e millesimi che non contavano niente. Mentre secondi e decimi mica me li inventavo, eh... In ogni caso, credo che la fine di un rapporto come quello tra noi e Niki, visto che aveva portato a risultati che sarebbero entrati nella storia della Ferrari e della Formula Uno, ecco, magari l'epilogo di un'epopea così, avrebbe meritato un finale diverso, aperto e sereno, questo sì. Ma poi nella vita le cose vanno come devono andare, senza troppo riguardo per le modalità».

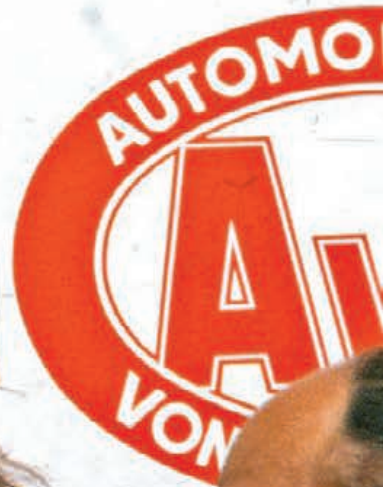
Intanto si inizia a parlare di Villeneuve

In quell'infuocata estate comincia a girare nelle segrete stanze di Maranello il nome di Gilles Villeneuve, che in luglio ha debuttato in F.1 al volante della terza McLaren ufficiale. «Già. Dopo il Gran Premio di Sil-




sser Preis

Hockenheim-Ring



...cplan





***Mario vince
a Long Beach***

Nel Gp Usa West
Andretti su Lotus,
qui dietro a Scheckter
su Wolf, vince grazie
a una foratura
che nel finale tarpa
le ali al sudafricano
della Wolf. Dietro
ai due, Lauda su
Ferrari e James Hunt,
campione del mondo
il carica su McLaren,
ancora con la vecchia
M23 vecchia di 4 anni



”
*A Niki dicevo:
tu pensa a stare
al tuo posto
e a guidare,
che il resto
spetta a me.
Fosse restato,
avremmo vinto
per anni e anni!*
”

verstone, parlo al Commendatore di questo piccolo canadese che ha ben figurato a Silverstone sotto i miei occhi, con Niki 2°, perché Gilles, pur non eclatante ha mostrato una notevole sensibilità di guida. E Enzo Ferrari ne prende nota. E poi comincia a informarsi in giro. Perché lui era fatto così. Non si fidava mai di uno solo, neanche se quell'uno era lui stesso. Chiedeva a più persone, per avere uno spettro di pareri discretissimo ma diversificato. E anche con Gilles Villeneuve andò proprio così».

Come fu passare da un pilota iper-razionale, dal carattere fortissimo, perfettamente calcolatore e ormai ben introdotto nel mondo spietato della F.1, a un ragazzo inesperto e spaesato quale Gilles al tempo era? «Diciamo che paradossalmente tra i due come età corrono solo pochi mesi, no?» Sì, Niki è nato nel febbraio 1949, Gilles nel gennaio 1950, quindi non c'è neanche un anno di differenza... «Eppure sul piano umano sono due uomini e due piloti a un punto ben diverso nelle parabole della maturazione personale, in termini di guida e di esperienza esistenziale. Gilles arriva a Fiorano che fuori comincia a far freddino e fa subito diventare bianchi i freni della 312 T2. Deve sgrossarsi, cambiare approccio, imparare a usare in modo diverso il suo talento, come poi effettivamente riuscirà a fare».

Lauda campione, Gilles novellino

Quanto a Niki Lauda, il 2 ottobre 1977, giungendo 4° al Gp Usa East al Watkins Glen, è matematicamente campione del mondo per la seconda volta e così decide di non disputare i due restanti Gp in Canada e al Fuji. Quindi la cosa viene buona per far debuttare prima del previsto Gilles con la 312 T2 dell'austriaco. «Già, a coronamento di quell'annata intensissima, risarcitoria rispetto alla precedente, ma con un'estate segnata da così tanta agitazione, cominciamo a sperimentare Gilles in gara e lui risponderà con entusiasmo. Poi, l'incidente del Fuji».

Volo drammatico dal quale origineranno delle vittime tra il pubblico, causa del posizionamento di parte degli spettatori in zona proibita. «In ogni caso conieranno praticamente da subito per il nostro nuovo pilota il soprannome "L'Aviatore", vista appunto la propensione al volo. E tutto quello che ci attende fa comunque parte di un altro capitolo di storia calda, entusiasmante, gloriosa e commovente, anche se, rispetto a questa, è un'altra storia».

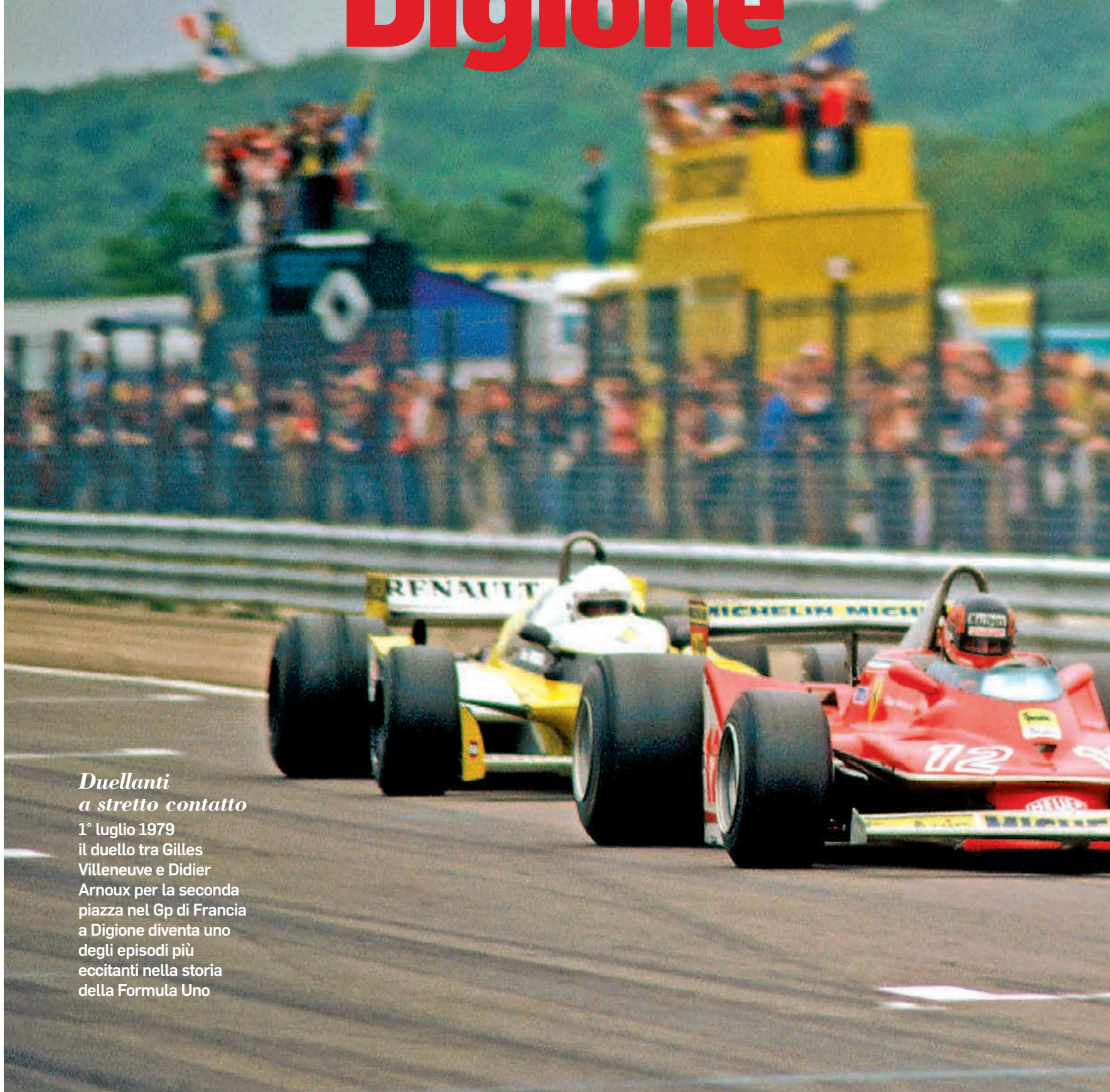
Ci ha messo molto in termini di anni per tornare in buoni rapporti con Niki Lauda, ingegnere? «No, dai, lo siamo sempre stati in buoni rapporti. Gliel'ho sempre detto: occhio Niki, io gestisco le cose sul campo, alla Ferrari, non tu. Stai al tuo posto. Guida e vinci, io penso al resto, cioè a quello cui devo pensare e di cui sono responsabile. In realtà tra me e lui non ci fu mai nessuna vera litigata e ben presto ciò che aveva scritto in "Protokoll" non ebbe più alcuna importanza per me. Perché tutti e due sapevamo benissimo che dopo quell'estate 1977 sarebbero restate chiare due cose: insieme avevamo lavorato bene e vinto tanto. E se Niki fosse restato alla Ferrari per molto altro tempo, piuttosto che andarsene, avremmo dominato ancora per anni e anni. E tutti noi, Lauda e la Ferrari compresi, avremmo vinto tanto, tanto di più».



1979

VILLENEUVE-ARNOUX

Indimenticabile **Digione**



Duellanti a stretto contatto

1° luglio 1979
il duello tra Gilles
Villeneuve e Didier
Arnoux per la seconda
piazza nel Gp di Francia
a Digione diventa uno
degli episodi più
eccitanti nella storia
della Formula Uno

RUOTA A RUOTA E CUORE IN GOLA: UNA FANTASTICA SFIDA TRA GILLES E DIDIER AL GP DI FRANCIA

AUTOSPRINT N° 27 7 LUGLIO 2009

Venne domenica 1° luglio 1979 e cambiò per sempre la F.1, un certo modo d'intendere le corse e forse cambiammo un po' anche tutti noi. Digione, Gp di Francia, 80 giri per 3,8 km. La Renault turbo di Jean-Pierre Jabouille in pole position, seguita dal compagno di squadra Arnoux, quindi la Ferrari di Gilles Villeneuve.

Pronti via e Gilles se ne va. Primo, in fuga. Ma Jabouille non s'arrende. Lo insegue, stringe l'elastico, gioca al gatto e al topo e al 47° giro lo passa e s'invola. Guida sereno, concentrato. E pennella le curve con un volante che sembra un'Olivetti lettera 22 mentre scrive un pezzo di cronaca, il 37enne galletto, battendo in carta carbone una pagina di storia. Il primo successo di una monoposto dotata di motore turbo-compresso dopo un anno di purgatorio tecnico e agonistico. Una F.1 tutta francese, con un pilota transalpino, a 300 chilometri da Parigi. Neppure Jean Graton, creatore di Michel Vaillant, il pilota di carta e fumetti più veloce del mondo, potrebbe immaginare scenario più letterariamente cinematografico, una grandeur così stile impero, in una delle prime stagioni in cui il Circus iridato va in mondovisione.

E invece no. A 6 giri dalla fine, quando la corsa, fin lì francamente noiosetta, è pronta a trasformarsi in una data per chi ama i giorni di svolta e il bello dell'intreccio s'appresta a diventare oleografico e sublime, il punto di rottura. Come se la realtà sprofondasse in un buco spazio-temporale, un bug cosmico, una dimensione fantascientificamente parallela, le telecamere della regia francese abbandonano la Renault di Jabouille, la dimenticano vaporizzandola e staccano su una macchia semovente rossa e gialla. Una Ferrari e un'altra Renault. Gilles Villeneuve, con René Arnoux attaccato agli scarichi.

L'incredibile duello

Sette minuti circa alla fine. In fondo non si stanno giocando niente, quei due. Un secondo posto piuttosto che un terzo. Due punti più, due in meno, cosa vuoi che sia. A 9 giri dalla fine René ha fatto segnare il giro più veloce a 197,802 di media, Gilles va assai più piano. Chiaro, non ha scampo. È un uomo con la pistola al quale sta venendo incontro uno col fucile. Al cuore, René. Se vuoi uccidere l'orgoglio di un pilota come Gilles, è al cuore che devi colpirlo. Ma prega Dio di finirlo subito, sennò presto sentirai alito e rabbia della belva ferita. Scia piena sul rettilineo piatto, secca sterzata d'uscita, e, quando la piega destrorsa là in fondo è ancora cieca, frenatona coraggiosa e beffarda. La fucilata è piazzata. Il canadese resta all'esterno, fa tre quarti di curva inventandosi un binario inesistente al fianco di quella fottuta locomotiva giallo-itterico che non l'ha solo sorpassato, no, molto peggio, l'ha umiliato. Nebbia rossa negli occhi, voglia di vivere. Furia dionisiaca. No,

”

Con Gilles ci saremo toccati sei volte. Ma sapevamo di poterci fidare l'uno dell'altro. A Digione gli ultimi due giri furono davvero incandescenti

”

non può, non deve finire così. Arnoux guarda lo specchietto: Villeneuve è lì attaccato. Ferito ma vivo. Un occhio all'altro specchio, il canadese è lì pure. Ora lo sa, il 31enne francese di Grenoble: L'Aviatore non lo mollerà mai. Mai più. Non c'è più un secondo posto in palio, è scattato qualcosa di magico e crudele nell'anima, quella corsa ormai al tramonto si trasfigura, diventa una faccenda del tutto diversa, una lotta crudele tra due che con la scusa di fare i piloti sanno essere uomini, un ex meccanico e un mezzo matto che viveva in roulotte, due che firmavano autografi a Montecarlo ma non hanno scordato la fame. Due che per una vita intera, giovane di anni e vecchia di minuti intensi, mentre si giocavano la pelle per niente e quasi senza speranza, si sono sempre istintivamente sussurrati "non t'arrendere".

Dimensione sospesa

Cos'è questa, se non la poesia cattiva del gioco quando si tinge d'infinito? L'entrata nel cerchio magico, nella dimensione sospesa che rapisce dalla realtà di tutti i giorni, imponendo regole e trame sue, rivoluzionando tutto ciò che è conosciuto, pianificato, burocraticamente ovvio, e spiegando mica tanto metaforicamente che non ha senso aver paura che la vita finisca, ma solo temere che la vita, la tua vita, quella che sogni, quella che vuoi, non cominci mai.

Okay, allora. Parte da un altrove inesistente un'impercettibile ma struggente tromba solista, come nei film di Sergio Leone. Un suono mariachi che annuncia snodi narrativi che saranno allo stesso tempo imprevedibili ma definitivi. Sono due, in pista, ma ciascuno di loro sa d'essere buono, brutto e cattivo. E come nelle arene circolari e aride di Sergio Leone, sono i primi piani degli occhi a dire tutto. Continua il tema René Arnoux: «*Mi riaffancò nella stessa frenata in cui l'avevo passato, Gilles, stavolta lui interno e io esterno. Fu un attimo interminabile. Di lui vedevo solo gli occhi, i miei nei suoi. Lui guardò me, io lui. Capimmo che eravamo solo all'inizio e che non sarebbe finita presto*». In diretta Rai, Mario Poltronieri, solitamente placido, razionale e compassato, cambia timbro di voce, incrina le corde vocali, trasforma il suo stile inconfondibilmente britannico in una lunga didascalia fonica meravigliata. Al muretto Ferrari il gran capo Mauro Forghieri fa di peggio e di più: «*sulle prime mi interessa vedere il comportamento della Renault turbo contrapposta alla Ferrari aspirata. Un duello prima a distanza e poi ravvicinato, che in tutto dura nove giri. Ma dopo pochi passaggi mi sento trasformare, capisco che sto vedendo qualcosa che di tecnico ha e avrà ben poco. Per la prima volta nella mia vita smetto di essere ingegnere e vivo ciò che vedo da puro tifoso, tipo un ginecologo quando s'innamora. Dico ai ragazzi basta cartelli e segnalazioni al muretto, non possiamo fare più niente, ora. Quello che vedremo non ha nulla a che fare con la meccanica, la tecnologia e forse anche con la fisica. È solo umanità. E io, per tutti quei minuti, fino alla bandiera a scacchi, alternerò urla a silenzio, l'esultanza all'attesa*».

Sei toccate, nessuna fuga

«*Ci saremo toccati sei volte - ricorda Arnoux -. Ma sapevamo di poterci fidare l'uno dell'altro. Gli ultimi due giri furono incandescenti. La trama è semplice: uno dei due sorpassa e l'altro lo ripassa prima pos-*

ACTUALFOTO





Marlboro

Marlb

elf

RM
CHAMPION

MR
IL TEMPR

Marlboro
CHAMPIONSHIP TEAM

CHELIN

CHAMPION



Labatt

Les Vignerons
A Ph+



Agip

MACO BAZZI

MEG

sibile. È vero, quel giorno la mia Renault era più competitiva della Ferrari, ma negli ultimi giri avevo problemi di pescaggio della benzina, per cui a conti fatti il guaio agiva da "balance of performance", come si direbbe oggi. Eravamo più o meno pari, sul più bello». Bandiera a scacchi. Per 24 centesimi Gilles Villeneuve precede René Arnoux. Transitano sulla finish line più o meno come una macchina con la roulotte attaccata, ma a oltre 250 all'ora. Quindici secondi prima è passato Jean-Pierre Jabouille, ma, inquietante dirlo, nessuno è sembrato farci caso. Sembrava un doppiato. Tutti gli occhi puntavano all'ultima curva, perché l'unico vero enigma era nascosto là, all'uscita di quella piega. Poi una consapevolezza ulteriore: ha davvero senso stare a pensare chi dei due è arrivato davanti all'altro? Se non esiste un vincitore, se chi ha vinto la gara, ossia Jabouille, non è una pagina ma un incidente della storia, che motivo c'è di spalmare su Arnoux e Villeneuve la vernice brillante del perdente e quella opaca dello sconfitto?

Non conta chi vince

La verità commovente e spiazzante è che ancora oggi, sul piano della memoria emotiva, pochi ricordano che il Gp di Francia 1979 fu vinto da Jean-Pierre Jabouille, non tutti rammentano che alla fine Villeneuve batté Arnoux, ma i race fans di allora - e negli anni quelli che si sarebbero aggiunti a farsi pungere dalla nostalgia strana che si prova per qualcosa che non si è neppure vissuto -, sanno benissimo che il finale di quella folle favola vera non è nella bandiera a scacchi, ma pochi secondi prima. Nella loro, nella nostra voglia di perpetuare quelle sensazioni, nell'istinto di sperare che quei momenti di lotta non finissero mai. Mai più. Perché ci facevano star bene, sentire orgogliosi, intontiti d'endorfine autoprodotte e eterodirette, ma ci stavano anche insegnando che nelle corse e nella vita non è affatto importante chi vince e se vinci, ma solo come corri. L'essenza dell'impresa di Villeneuve e Arnoux, il messaggio cifrato di quelle immagini un po' sgranate, che fanno parte dell'album di famiglia di tutti i Cuori da Corsa, è tutta qui. L'esudato esistenziale, l'estratto nobile delle competizioni non è la vittoria, ma la lotta. Chiunque, nel finale, potrà recitare la parte del buono a patto che il cattivo fino all'ultimo sia disposto a fare la sua parte, in una trama in cui nessuno è buono e cattivo fino in fondo. Ecco perché quei minuti conclusivi, con gli spettatori tutti in piedi, due macchine al comando -

E dire che si giocavano il 2° posto

Al termine del loro spettacolare duello Villeneuve e Arnoux chiudono nell'ordine il Gp di Francia: sono secondo e terzo. Davanti a loro ha chiuso Jabouille che regala la vittoria alla Renault. È il primo centro un motore turbo in F.1





ma solo delle nostre viscere -, Poltronieri col cuore in gola e Forghieri ai box che balla il twist, non sono una gara, ma un simbolo. Una lezione.

Forghieri non si placa

Parlare con Mauro Forghieri nel pomeriggio del 1° luglio 2009, 30 anni esatti dopo Digione '79, è come salire a bordo della pazza De Lorean di "Ritorno al Futuro". Si parte a razzo e il passato rivive e gorgoglia: «Credimi - si confida l'ingegnere -, Gilles vs René è il più bello spettacolo che ho mai visto in tutti i secoli della mia carriera. Avevo delle responsabilità, un ruolo, delle prerogative ben precise, eppure io in quei minuti mi sono divertito come un pazzo. La sera festeggiammo tutti insieme e in pochi minuti ci rendemmo conto che stranamente eravamo molto più felici noi di quelli della Renault, col vincitore Jabouille che per i trent'anni successivi avrebbe maledetto la sorte d'aver vinto un Gran Premio così importante in un giorno in cui la leggenda avrebbe rapito per sempre, guarda te la vita, solo il primo e il secondo degli sconfitti. Ma il bello venne dopo. Tornammo subito a Maranello e trovammo ad accoglierci un Enzo Ferrari scatenato, alle stelle. Non l'ho mai visto così contento per un secondo posto, lui che a

LAT





la

brino

STEYR

MÉRICA
SEGUROS

MAT IINES

ADEG ADEG

RAM

JOY

STEYR

RENAULT elf
10

RENAULT elf
15

volte non si consolava neppure con una vittoria. Il commento del Commendatore fu secco ma molto caldo: "Dmànga in Francia l'è stèda scrèta 'na pagina 'ed storia, ma l'è la nostra storia"».

Villeneuve e Arnoux uscirono da quella battaglia come unti dall'olio di una mitizzazione omerica. Tre anni dopo il canadese morì a Zolder con davanti agli occhi, forse, l'ultima consapevolezza di lasciare la scena esattamente nel modo in cui l'aveva sempre calcata. Con la coerenza struggente di chi mette in conto di morire facendo ciò che ama piuttosto che accettare la routine dei grigi mortali da vivi, noi tutti. Quelli che troppo spesso accettano di vivere facendo ciò che odiano.

Per sempre Gilles

René Arnoux all'inizio dell'anno dopo lasciò la Renault e divenne pilota Ferrari. È Mauro Forghieri a bordo della De Lorean, a riprendere la parola. Ha qualcosa da dire, la chiusa la vuole fare lui e la esegue a voce incrinata, con la tonalità giusta che prende alla gola tutti coloro che il 1° luglio 1979 lo portano tatuato sotto la pelle: «Il commendatore, in fondo, scelse René perché nel sangue gli correvano ancora le emozioni di quel duello. Prendendo Arnoux e vestendolo di Rosso, Enzo Ferrari credo abbia provato una tra le più romantiche delle sue gioie terribili: quella di tenersi accanto a sé, ancora per un po', tutto ciò che restava di quel pomeriggio indimenticabile».



”

*Enzo Ferrari
scelse Arnoux
perché nel
sangue gli
correvano
ancora le
emozioni
di quel duello
tra René
e Villeneuve*

”

fotografie ACTUALFOTO



ALBORETO-PROST

Michele sfida Napoleone

È L'ANNO DELLA IMMENSA PRODEZZA DEL PILOTA ITALIANO CHE SPAVENTA ALAIN, MA POI... SENTITE COSA DICE FORGHIERI!

AUTOSPRINT N° 11 17 MARZO 2015

Pensi al Gp d'Australia 2015, torni indietro e t'accorgi che sembra ieri ma sono già passati trent'anni da quando la corsa downunder entrò a far parte del giro iridato. Trent'anni da quella stagione, il 1985, la quale a viverla sembrava normale e invece non lo era, perché riletta a ritroso segnò uno degli spartiacque più esaltanti nonché perfino malinconici nella storia del Circus iridato. E il solo rimembrare, fa strano assai. Regalando una sensazione dolcemente pungente. Per dirla alla Paolo Nori, quella sparizione che produce una nostalgia che sta lì a dirci quello che non siamo più e che un po' ci dispiace.

L'anno del grande Alboreto

Il 1985 doveva essere e per certi versi fu l'anno di Michele Alboreto. A 29 anni il milanese era ormai al picco della competitività matura su una Ferrari ragionevolmente vincente. Quell'anno per lui sarebbe passato un treno. L'espresso del possibile trionfo. Trentadue anni dopo Ciccio Ascari. Un'attesa spasmodica, intrisa d'aspettativa d'epocalità. L'inizio fu tonitruante. Una pole in Brasile, secondi posti a go-go e alla quinta gara, in Canada, una vittoria di quelle che spaccano. Poi un podio a Detroit, un altro secondo posto in Gran Bretagna e al Nurburgring un altro di quei trionfi che nella carriera di un pilota fanno la differenza. Con Michele che beffa l'arcirivale Prost con la stratosferica McLaren Mp4/2-Tag-Porsche - il quale aveva commesso uno dei suoi rarissimi errori nel doppiaggio della modesta Spirit di Baldi -, e s'invola in una passerella trionfale che mai più nessun quarantenne d'oggi dimenticherà. A quel punto la storia con la S maiuscola sembra prendere con la punta del suo muso capriccioso una direzione decisa e definitiva, dopo 9 gare corse e 8 ancora da disputare. Quella della fantastica fuga iridata di Michele, che sembra prodromo dell'apoteosi Rossa e tricolore.

**“Albo” regge,
la Ferrari no**

Ecco Michele Alboreto, buon secondo su Ferrari, ritratto insieme al vincitore del Gp di Gran Bretagna, Alain Prost su McLaren. Silverstone è sede del Grand Prix di Gran Bretagna, il 21 luglio 1985. Da lì in poi la Rossa andrà in crisi d'affidabilità e fine dei sogni...

May 1991
British Grand P

X





Nel frattempo l'annata ha già dato tanti verdetti. Il più importante dei quali riguarda la nuova stella del futuro. Perché al Gp del Portogallo, in un pomeriggio da tregenda, un ragazzo paulista, 24 anni compiuti di fresco, vive la sua prima vittoria iridata, inscenando uno spettacolare e inarrivabile flag-to-flag sul bagnato. Si chiama Ayrton Senna e guida una Lotus a motore Renault progettata da Gerard Ducarouge.

Non sarà il solo. Perché al Gp d'Europa coglie la sua prima affermazione in F.1, subito dopo bissata in Sudafrica, il 32enne britannico Nigel Mansell. Uno al quale l'anno prima Peter Warr, suo direttore tecnico in Lotus, aveva predetto che «È più facile pensare che un culo possa nascere senza buco, piuttosto che tu un giorno vinca un Gran Premio». Il 1985 appare quale affascinante crocevia di storie piccole e grandi. Sotto il simbolo dell'alfa e dell'omega, dell'inizio e della fine.

In mezzo c'è pure la bravura di Elio De Angelis, che dopo la prima manciata di Gran Premi, coriaceo, velocissimo e consistente, nelle scomodissime vesti di compagno di team di Senna in Lotus, parrebbe pure lui fare un pensierino al titolo iridata, specie dopo il trionfo a tavolino nel Gp di San Marino a Imola, che lo proietta momentaneamente nell'empireo della classifica. Vera gloria ma purtroppo non duratura. Perché la competitività della sua vettura andrà in calo e solo Ayrton riuscirà a portarla ancora al successo, nel recupero di Spa, sfruttando l'occasione di un'altra giornata con la pioggia. Per il resto, si parla anche di tramonti. Il primo è quello di Arnoux in veste di top driver. Con la Ferrari al fianco di Alboreto disputa due Gp, prende tre punti in Brasile e poi, dopo il Portogallo, è bersaglio di uno dei più micidiali e misteriosi licenziamenti in corsa mai visti nella storia dell'automobilismo. Si parla di problemi fisici, s'adduce lo scarso mordente agonistico del 37enne di Grenoble, ma la verità potrebbe essere anche diversa. Molto diversa. Da lì in poi fiorisce una narrativa infarcita di leggende metropolitane che è doveroso ricordare ma saggio e pietoso tacere. L'unica cosa certa è che dal Gp di Imola il suo posto è preso da Stefan Johansson, il quale, rimontando dalle retrovie, inscena una delle più spettacolari rimonte, secondo sola a quella di Rocky contro Ivan Drago, con la differenza che negli ultimi round il biondo neoferrarista finisce la benzina e termina kappà. E a proposito di tramonti, siamo agli ultimi gettoni di presenza per l'Alfa Romeo, in gestione Euroracing, e per la Renault della prima era turbo nonché all'ultima vittoria iridata nella storia della Brabham, in Francia, con gomme Pirelli. Verso fine stagione pure Niki Lauda, reduce da un'annata disastrosa, annuncia il ritiro definitivo dalle corse ma fa in tempo a vincere in Olanda, l'ultimo hurrà, tenendosi dietro il compagno di squadra Prost.

I sogni di Michele

Il punto è un altro. Le cose per Michele, al culmine della speranza e dell'ottimismo, cominciano a mettersi male. A fine primavera, quando è al picco della competitività, il Gp del Belgio viene rimandato per problemi all'asfalto ed è una gara persa importante, nel momento più fecondo. Lo rimpiangerà. Dal Gp d'Austria - dove è terzo e coglie l'ultimo podio -, in poi, per lui arriveranno solo amarezze infinite. Appena un modesto 4° posto in Olanda surclassato dalle McLaren e poi 5 Gp a quota zero, con una Rossa iriconoscibile, nella quale si rompe di tutto, con la prima rottura preoccupante e gravissima al turbo che era avve-

”

In mezzo c'è pure la bravura di Elio De Angelis, il quale regolare e velocissimo a inizio stagione fa faville con la Lotus spinta dal turbo Renault

”

Monaco non premia Michele

A Montecarlo Alboreto è sfortunato perché accusa la foratura di una gomma che lo obbliga a una sosta supplementare. Malgrado la quale è gran secondo, di rimonta, dietro al solito Prost su McLaren-Tag-Porsche

”
A un certo punto della stagione mi chiama Enzo Ferrari e mi dice: “Qui vogliono cambiare la macchina che ne pensi?”.
E io risposi: “Una macchina che vince non si cambia. Mai. Per tutto l'oro del mondo”
 ”

A Spa vince Ayrton Senna

Nel 1985 il Gp del Belgio viene spostato a stagione inoltrata per problemi al manto stradale e in un giorno di pioggia Senna su Lotus vince ancora. Alboreto - qui davanti a Prost, terzo -, sarà costretto al ritiro nelle prime fasi di gara, per guai alla frizione

nuta al Gp di Francia. Ricordo un pranzo insieme, nel 1999, con Michele, durante il quale, all'arrivo del secondo, gli avevo chiesto di quella maledetta, inattesa e intristite seconda parte della stagione 1985, così come rammento il suo sguardo divenuto improvvisamente cupo e da lì un commento sincero: «Guarda, l'unica cosa certa è che io ero lo stesso delle prime gare, quando agli occhi di tanti sembravo un eroe. Non ebbi mai in nessun weekend cali d'intensità emotiva o che. Semplicemente la mia macchina, la Ferrari 156/85, non era più la stessa, non andava più come prima e si rompeva praticamente sempre. Il mio mestiere è quello di guidare e io in quelle condizioni potevo soltanto subire quel tipo di situazione. Dal mio punto di vista non ho rimpianti, perché non sbagliai nulla. Altri, forse, qualcosa sbagliarono». Da lì in poi prese il menu e iniziò al pensare al dolce, per scansare l'amaro che ancora gli veniva da dentro.

Forghieri svela i perché

Adesso ho ancora duemila battute da scrivere. O faccio la melina e tiro a chiudere, oppure mi comporto in modo serio. Provando a cercare la spiegazione mancante. La tessera del mosaico che in tutti questi anni si è faticato a mettere, per raccontarla tutta. Massì, dai. Alzo il telefono e chiamo l'ingegnere Mauro Forghieri al cellulare. Questo è il risultato: «Okay. Dirò la verità, anche se non tutta. Evitando nomi e responsabilità, perché sono corretto. Ma il nocciolo della faccenda è giusto si sappia, finalmente. La Ferrari con cui si corse nella prima parte del 1985 era la mia macchina. L'evoluzione logica che avevo fatto crescere l'anno prima. Ma era tutta mia. L'avevo montata col cacciavite, guarda. Solo che io a fine 1984 ero uscito dalle corse. Mi volevo dimettere, andare via ma Ghidella, amministratore delegato della Fiat mi fece restare, per progettare quella che secondo lui era la Ferrari del futuro e così m'ero messo a disegnare una quattro ruote motrici di serie. Fatto sta che intanto in pista, la mia Ferrari vinceva. A un certo punto della stagione mi chiama Enzo Ferrari e mi dice: “Qui vogliono cambiare la macchina. Che ne pensi?” - Risposi che non ne volevo sapere niente. Niente. Dissi solo: “Commendatore, una macchina che vince, non si cambia. Mai. Per tutto l'oro del mondo”. Loro a metà stagione però la cambiarono. Roba importante, mica dettagli. Turbine, cilindri. Come è poi andata, sta scritto negli ordini d'arrivo». Anzi, negli elenchi dei ritirati. Grazie, ingegnere. Clic. Prost campione in anticipo e Alboreto 2° e battuto. E c'è qualcosa d'inquietante nel rileggere le vicissitudini di quel primo Gp d'Australia iridato, al tempo ad Adelaide e non a Melbourne. Perché là colse la sua ultima vittoria iridata Keke Rosberg, su Williams-Honda e Niki Lauda disputò l'ultimo Gp della carriera. Era in testa ed ebbe un problema che lo portò a urtare un muretto. «Ero arrabbiato, potevo vincere io. Poi mi dissi: “Lascia stare, è finita. Non sei più un pilota e sei vivo”». Lauda, trent'anni dopo è ancora lì, a dirigere la Mercedes e Nico Rosberg, il figlio di Keke. Perché la F.1 ha in sé qualcosa di mutabilissimo ed eterno, a renderla affascinante. Mescolando ogni volta quello che non siamo più e che un po' ci dispiace, col piacere di nomi e sensazioni che continuano a danzare in essa. Trent'anni sono passati da quella stagione, da quel Gp d'Australia a chiuderla. Poteva e doveva andare diversamente, Michele. Sappi solo che i veri Cuori da corsa non t'hanno dimenticato.





SENNA-PROST

Alain

la spunta soffrendo

ANNO DI SVOLTA, COL RITORNO IN AUGE DELL'ASPIRATO E I DUE BIG McLAREN LOTTANO ALLO STREMO, COL VERDETTO A SUZUKA!

Pensi al 1989 ed è come tornare a casa. Non importa quanti anni hai, un quarto di secolo fa eri un altro. Bambino, ragazzo o che, cosa importa? Torni indietro chiudendo gli occhi a quella Formula 1 e ti riscopri uguale, con la nostalgia che anestetizza rughe e certezze sfumate, facendo esplodere ricordi.

Senna, Prost, Mansell, Piquet in pista momentaneamente eterni. E McLaren contro Ferrari, infinitamente sfidanti momentanee.

È la F.1 post turbo, del ritorno all'aspirato esclusivo da 3500 cc, quella della Grande Restaurazione voluta politicamente tre anni prima da Enzo Ferrari, conscio che con lo strapotere di Tag-Porsche prima e Honda poi, i suoi motori non avrebbero avuto più chance. E allora basta orge di cavalli vapore, alchimie di consumi e economy run, torniamo agli atmosferici, che per la Rossa significano un V12 di 65° a 5 valvole per cilindro, architettura geneticamente amica della Casa di Maranello.

E se è vero che le rivoluzioni involontariamente restaurano, tutte le restaurazioni lateralmente rivoluzionano. Anzi, a volte cambiano più cose d'un'insurrezione. Di certo, in quel 1989 che vede in Europa aprire frontiere e cadere muri invalicabili, nulla sarà più come prima per il Circus. Mansell e Berger guidano la F.1 più attesa e gestata della storia, la F.1 89, un anno di collaudi con Pupo Moreno a Fiorano, bella,





Marlboro



Fragile accordo

Ayrton Senna e Alain Prost ancora dialogano, ma dopo la polemica che divampa a seguito delle prime fasi del Gp di San Marino 1989, poi tra i due l'apparente collaborazione finirà lì

bellissima, strana e diversa, col cambio semiautomatico al volante, muso da papera e fiancate a coca-cola. Roba partorita dal creativo John Barnard, alla ricerca dell'ennesimo Oscar per la sceneggiatura originale, dopo i trionfi delle McLaren tutto carbonio. L'operazione riuscirà, anche se il paziente dovrà avere altri undici anni di pazienza per tornare a vincere il mondiale piloti.

Eppure al centro del palcoscenico ci sono loro. Senna, Prost, McLaren e Honda. I giapponesi volendo potrebbero affrettarsi a buttare in pista un 12 cilindri già mezzo pronto, ma preferiscono puntare sul più consistente 10 a 72°, roba da 650 cavalli a 12.500 giri, mentre la Ferrari a parità di regime sviluppa 620 cavalli circa. Ma è nell'utilizzabilità e nell'affidabilità oggettiva che i giapponesi fanno scuola. E quella tra la Rossa e la McLaren è solo una semifinale, perché tutti sanno che la vera sfida al calor bianco è interna alla squadra di Dennis, con la guerra fredda tra Ayrton e Alain che sta per divampare. Tattica, strategica e incandescente, senza più dichiarazioni buoniste, labbra morse e frascacce trattenute. Sarà lotta e basta. Pura, dura, disumana. Senza prigionieri. E forse stavolta chi perde, perde posto e faccia.

Epoi pronti a piazzare il gancio corto che fa male ci sono bolidi belli ignoranti quali le Williams-Renault di Patrese e Boutsen, piuttosto che le Benetton di Nannini e del claudicante Herbert, presto sostituito da Pirro, più la Tyrrell di Alboreto e Postlethwaite, freschi fuoriusciti dalla Ferrari, col progetto che doveva essere quello della Rossa alternativa e più tradizionale della "Papera di Barnard", in questo caso dotata del Cosworth Dfr 8 cilindri, discendente diretto del leggendario Dfv.

Più dietro caracollano le Lotus-Judd con Piquet e Nakajima, le Bms-Dallara di Caffi e De Cesaris, la Minardi con "Puffo" Martini e Sala, più le March-Leyton House di Capelli e Gugelmin, le Brabham-Judd di Brundle e Blundell, le Ligier di Arnoux e Grouillard, le Rial di Danner e Weidler, le Ags di Tarquini e Winkelhock, le Zakspeed di Schneider e Suzuki, le Coloni di Moreno e Raphanel, le Lola-Larrousse di Alliot e Dalmas, le Osella di Ghinzani e Larini, le Onyx di Gachot e Johansson e l'Eurobrun di Foitek. Un mare di roba.

Record di iscritti

In tutto, trentanove iscritti annunciati e pronti a prendere parte a tutte le corse del mondiale. Mai visto niente di simile, come stabile affollamento, nel mondiale di F.1. Così, dopo dieci anni esatti, tornano le prequalifiche. In poche parole, il venerdì mattina i minori scendono in pista in 13 per una manciata di minuti a vita persa diretta ad aggiudicarsi 5 posti di ammissione alle prove, dove i 30 ammessi devono ulteriormente sottoporsi alla tagliola dei 26 posti disponibili. In poche parole, un immenso massacro psicologico e economico, se si pensa, tanto per fare un esempio semidrammatico e quasi comico, che Aguri Suzuki fallirà tutti e sedici i tentativi di prequalifica, partecipando in smobilitazione psicologica agli ultimi supplizi, senza nemmeno indossare il sottocasco ignifugo. Eppure, piaccia o no, è questa l'ultima F.1 col principio della porta aperta, laddove chiunque si voglia iscrivere può farlo senza pagare cauzioni preventive proibitive, a patto di giocarsi tutto in un istantaneo e crudele reality show rombante, tra presunti derelitti. A metà campionato si tireranno i conti, con retrocessi e neopromossi nella e dalla bolgia infernale delle preprove.



ACTUALFOTO



”

*Il 1989
è un anno
di qualità
e di quantità,
con due grandi
piloti in lotta
e il boom delle
iscrizioni nel
mondiale col
motore aspirato*

”

*Tifo alle
stelle per Senna*

Bandiere Ferrari e emblemi del Brasile in netta maggioranza. La stella di Ayrton Senna in F.1 si sta spingendo ai massimi. Anche se il secondo anno consecutivo del suo duello con Prost non sarà per niente fortunato...



Carambola spettacolare

Mauricio Gugelmin su Leyton House-March-Judd Cg891 entra in collisione con la Ferrari di Nigel Mansell al via del Gp di Francia, il 9 luglio 1989, sul circuito del Paul Ricard. Fortunatamente l'incidente è senza conseguenze

E la restaurazione aspirata rivoluzionaria esplode il 26 marzo 1989 a Rio de Janeiro, sul tracciato di Jacarepaguà, dove la famigerata e inaffidabile Ferrari barnardesca, che di solito fa fatica a completare una modesta sessione di prove, con Cesare Fiorio neoarrivato al timone del muretto box infila il Gran Premio della vita con Mansell e va a vincere tra due ali di folla osannante ma ancora incazzata per quella toccata al via che ha strappato il musetto della McLaren a Senna, privandolo della gioia della prima vittoria in terra amica. Prost, secondo, già macina punti buoni e terzo è Gugelmin con la March 881-Leyton.

Guerra civile in McLaren

Tempo di sbarcare in Europa a Imola e alla prima frenata un accordo violato tra Senna e Prost fa scoppiare il conflitto nucleare tra i due, ormai oltre che politico, pure dialettico e agonistico. Vince il brasiliano sul francese, ma la frittata in seno al team è fatta. Pazienza, perché il respiro del mondo delle corse si trattiene per l'incidente iniziale di Berger la cui Ferrari perde un flap, diventa instabile e si schianta orrendamente al Tamburel-



”

Il Gp di Francia arriva a metà stagione e si distingue per lo spettacolare e incruento crash al via con Gugelmin capovolto

”

lo, prendendo fuoco. Sarà solo un miracolo degli addetti all'antincendio, i "Leoni" della Cea, solertissimi e coraggiosi, a evitargli conseguenze gravissime. Gerhard non demorde e un mese dopo tornerà a correre al Gp del Messico. A Monaco Senna, sbollisce la rabbia dell'anno prima per l'uscita al Portier, battendo di nuovo Prost e concedendo il bis a Città del Messico, mentre la Ferrari lascia intendere che la F1 89 è una monoposto in gestazione, capace di singoli exploit senza avere passo e continuità da iride.

Già al Gp di Phoenix, il 4 di giugno, Ayrton inizia a capire che forse non è il suo anno. Su un tracciato che lo vede mostruoso, a fermarlo è l'accensione: malauguratamente per lui trionfa proprio Prost. I due viaggiano già col doppio dei punti sul terzo che è Patrese, a dimostrazione del fatto che il copione sarà lo stesso del 1988, solo che con gli aspirati qualcun altro può e potrà vivere improvvisi giorni di gloria. Tipo Boutsen con la Williams-Renault in Canada, subito dopo, anche se Prost ristabilisce la legge della McLaren-Honda in Francia a Le Castellet, dove la foto del nostro Angelo Orsi immortalante lo spettacolare volo di Gugelmin al via, stupisce il mondo e va a vincere il premio Adidas quale miglior immagine sportiva dell'anno, nel giorno in cui Alesi debutta in F.1 con la Tyrrell facendo faville.



Lotta davvero continua tra big

Montecarlo: Ayrton Senna (McLaren MP4/5 Honda) è primo davanti al team-mate Alain Prost nella salita di Beau Rivage verso Massenet. Il brasiliano andrà a vincere, superando la delusione dell'anno prima, data dal famoso crash al Portier

Senna, invece, è subito fuori con la trasmissione kappaò. Non gli va meglio a Silverstone, dove esce di strada e Alain ritrionfa, staccandolo nella generale di 20 punti, laddove il sistema d'assegnazione resta il 9-6-4-3-2-1. Ayrton è sotto pressione. Attinge alla fede, affonda le mani nella forza mentale, afferma addirittura di avere visioni mistiche e a Hockenheim risorge, sbancando il Gp di Germania, tenendo dietro il rivale. In Ungheria Mansell e la Ferrari scrivono una pagina da mito. Avviatosi in una malinconica sesta fila, il "Leone", su un tracciato tortuoso e dai sorpassi quasi impossibili, infila a uno a uno gli avversari fino a umiliare lo stesso Senna, per una volta indeciso nel doppiaggio di una Onyx, issandosi in testa e andando a vincere, sbalordendo un miliardo di race fans. Ayrton si rifà in Belgio, ma a Monza la fiammata con cui si gioca il motore in Parabolica è un segno raggelante. Vince ancora Prost, stavolta davanti a Berger. Le due classicissime ipervefici della F.1 sono mazzate che aiutano a conti fatti Alain Prost su Senna. Il quale vince a Spa, questo è vero, ma poi si ritira in una fiammata a Monza, riaccendendo le legittime pretese iridate dell'irriducibile rivale, che si rilancia alla grandissima in chiave mondiale. A Estoril la riscossa Ferrari con Berger su Prost, ma a infiammare gli animi c'è Mansell che non vede - o finge di non vedere - una bandiera nera, salvo poi franare addosso a Senna, rovinandogli ancor più il mondiale.

La disfida di Suzuka

Ovvio, Ayrton si rifà in Spagna, con Prost buon terzo, e staccato di 16 punti si gioca il tutto per tutto a Suzuka, nel Gp del Giappone. E qui la storia si tinge d'epica. La fuga iniziale di Prost è da antologia. Il francese guida meravigliosamente, rompe gli indugi e nel confronto secco non ha più nulla del "Cauteloso", il nomignolo spregiativo affibbiatogli dai fans brasiliani di Senna, a stigmatizzare la sua capacità di non forzare il limite. No, stavolta il francese ci mette l'anima, ma Senna rimonta implacabile, meraviglioso, ansiogeno quanto spietato e gli appare sugli specchietti. Poi il fattaccio. Quella toccata in frenata nella doppia piega lenta, i due fuori pista, poi Ayrton riparte e taglia il tracciato, mentre Alain resta fermo. Pare vinca Senna e invece no. Il taglio è sanzionato con l'esclusione della classifica che dà gloria alla Benetton dell'italianissimo Nannini. Bella fregatura per "Magic". Secondo lui è la politica, impersonata dal presidente della Fia Balestre, ritenuto nemico e alleato, oltre che connazionale, di Prost. Il mondiale finisce qui, col trionfo del francese che posa solo nella foto ricordo col team, ormai pronto a dar seguito all'annuncio anticipato che lo vede già da tempo futuro uomo Ferrari, per proseguire la sfida infinita con Senna. Ancora non lo sa, ma ancora a Suzuka, con un altro scontro che farà contemporaneamente storia e leggenda ma stavolta da perdente. Perché le gare a volte finiscono nel loro pieno, altre subito dopo il via, sembra mmiccare un vendicativo Ayrton, peraltro non ingiustificato. ma questa è un'altra storia. Torniamo al finale dell'anno prima. Il bagnatissimoma non più indicativo Gp d'Australia 1989 vedrà Boutsen vincere con la Williams, mentre Alain rinuncia addirittura a prendere il via per problemi alla batteria, mentre Senna è fuori al 13° giro in un'annata stregata. E per tutti destinata a restare emotivamente drammatica, magica e rimpiainta. L'annata della svolta tecnica. La stagione dei campionissimi e delle sfide strappacuore.

**ALTA
SPEED
GT**

1989

SENNA-PROST

Dennis racconta Ayrton e Alain



L'ESPLOSIVA CONVIVENZA DEI DUE CAMPIONI
ALLA MCLAREN ANALIZZATA DAL LORO CAPO
CHE SI SFOGA ALLA FINE DEL MONDIALE

DI **GIORGIO PIOLA**

AUTOSPRINT N° 46 14 NOVEMBRE 1989

”

*Quest'anno
abbiamo vinto
tutto, ma è
stata una
stagione dura,
scomoda,
e soprattutto
con pochi
piaceri
e gioie*

”

LAT



Patatrac nel Gran Premio del Giappone

Il 22 ottobre a Suzuka, nel penultimo round iridato, ecco l'episodio decisivo nella corsa al titolo. Al 47° giro Senna incalza Prost passando anche oltre la linea gialla che delimita l'ingresso del box.

Ayrton attacca nell'unico punto in cui può essere più veloce del rivale, ma Prost non lo vede e chiude. L'urto è inevitabile: mentre Prost scende dall'abitacolo, Senna invita i commissari a spingerlo: Ayrton riprenderà la pista ma sarà squalificato

Non c'è stata grande gioia alla conclusione del mondiale di F1 ad Adelaide per la McLaren; le ultime recenti vicende hanno purtroppo avvelenato l'ambiente in casa della scuderia inglese togliendo il vero sapore della vittoria. Il week-end australiano, per Ron Dennis, è stato molto difficile, per questo lo abbiamo voluto ascoltare, consapevoli che il manager inglese poco concede alla diplomazia e alle chiacchiere sui campi di gara. Più di una volta Ron Dennis ha infatti dichiarato, a chi gli rimproverava la poca disponibilità nei confronti della stampa: *«Il mio primo obiettivo è quello di vincere delle gare non di girare tra i paddock per rendermi simpatico alla gente»*. Tuttavia, ad Adelaide, Dennis è apparso accomodante, disponibile ma soprattutto ha cercato di rispondere alle varie domande fatte senza trincerarsi in odiosi "no comment". *«Quest'anno abbiamo vinto tutto, ma è stata una stagione dura, scomoda e soprattutto con pochi piaceri e gioie. Tuttavia ancora una volta il mio primo obiettivo era ed è quello di vincere delle gare e poi di ripetere i successi in modo da poter vincere la coppa costruttori e il titolo mondiale piloti a costo anche di sacrificare le relazioni umane fra i piloti e i componenti del team. Se dovessi preoccuparmi della felicità e dell'atmosfera all'interno della squadra con il risultato di non essere più vincente non lo farei. Sono convinto che molti altri team manager, lungo la corsia dei box, avrebbero desiderato i nostri successi anche con le stesse polemiche. Comunque non farò più gli stessi errori»*. Difficile, per un uomo che ha come motto della propria organizzazione: "Alla ricerca della perfezione", ammettere un errore ma è lo stesso Dennis che spiega meglio il suo concetto. *«Ayrton e Alain hanno due caratteri agli estremi, sono come l'acqua e l'olio, non si possono mischiare assieme. Non ho mai cercato di farlo, ma anche così facendo, è stato inevitabile avere dei problemi fra di loro. Non succederà così, credo, con Senna e Berger. Ovviamente non sono contento per come sono andate a finire le cose. Mi sono ritrovato come al governo dei due più fantastici stalloni, i migliori in assoluto, ma, all'improvviso, senza il perfetto controllo della loro potenza. Ho cercato di sacrificare anche le relazioni umane per ricondurre il controllo su base razionale ma, con il passare del tempo, tutto è diventato estremamente difficile»*. C'è stato un momento particolare in cui l'edificio della perfezione, dell'equilibrio tra le forze, è crollato davanti agli occhi di tutti, a Monza, quando Dennis reagì con violenza al gesto di Prost di donare la coppa del vincitore al pubblico. Un gesto che poteva apparire spontaneo, ingenuo ma che è stato interpretato dal manager inglese come il peggiore degli insulti verso la propria squadra. *«Nessuno ancora adesso ha veramente capito cosa significhi per me il gesto di Alain a Monza. Ero deluso, arrabbiato perché in quel momento ho visto Prost investire sul suo futuro presso la tifoseria italiana con uno dei simboli più preziosi per la McLaren»*. Per capire questo concetto basta recarsi alla sede della scuderia inglese dove, all'ingresso fanno bella mostra schierate e sempre luccicanti tutte le monoposto della McLaren International insieme a tutti i trofei conquistati. A differenza degli altri costruttori, Ron Dennis non vende le sue vecchie monoposto, non vuole che possano gareggiare nelle corse per vetture storiche. *«Non voglio vedere le nostre vetture, magari non perfettamente curate nei dettagli, in giro per le varie piste*



ACTUALFOTO

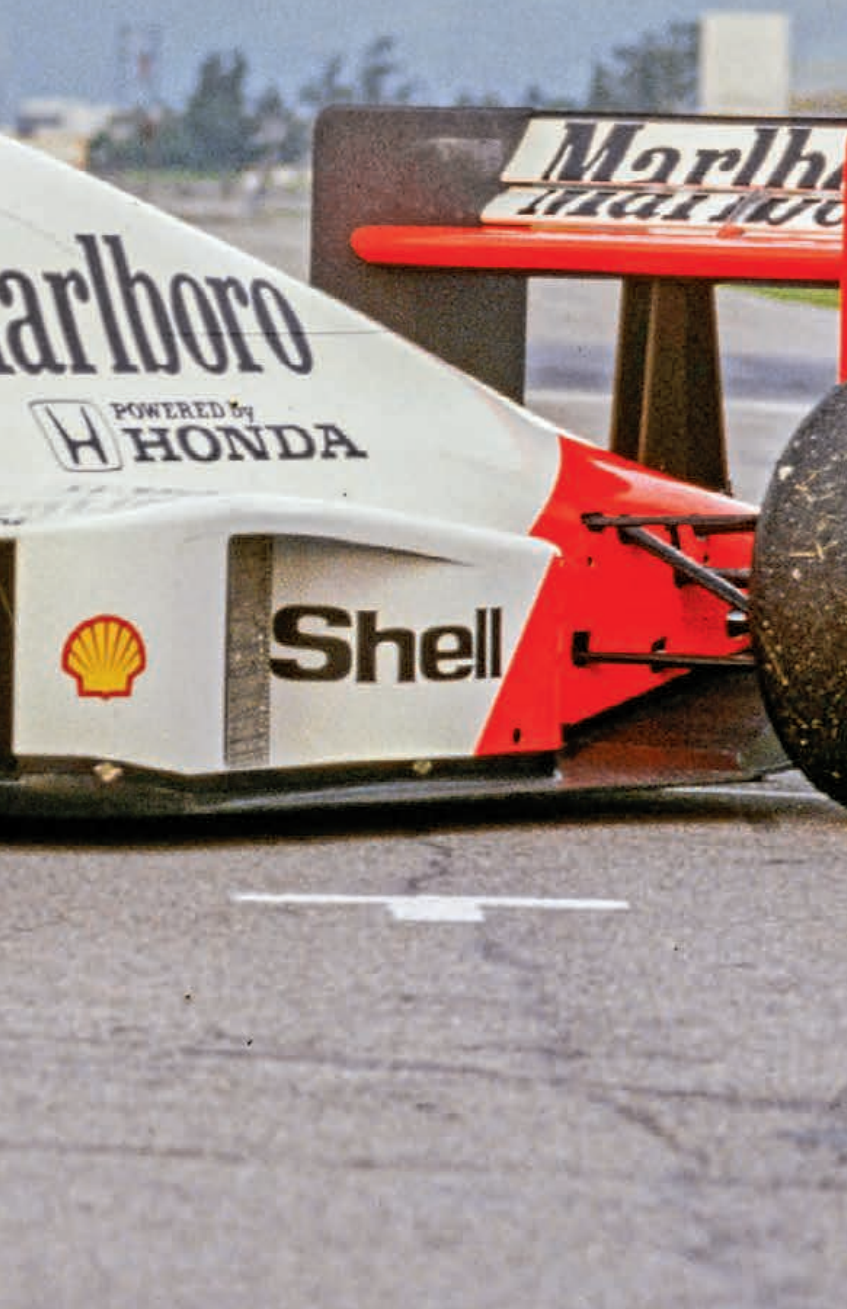




”

Ayrton e Alain hanno due caratteri agli estremi, sono come l'acqua e l'olio, non si possono mischiare assieme. Non ho mai cercato di farlo, ma anche così facendo, è stato inevitabile avere dei problemi tra di loro

”



del mondo. I trofei, le vetture assemblate e schierate nell'ingresso sono un simbolo molto forte per la McLaren. Non ho mai capito la Ferrari che non ha mai cercato di tenere le sue vetture leggendarie e anzi le ha svendute in una sorta di prostituzione di valori molto importanti per la squadra. Le monoposto di F.1, in genere, in fabbrica sono sempre smontate in pezzi, diventano quindi un simbolo meno tangibile del lavoro fatto non mostrano tutto il loro carattere. Solo per pochi giorni all'anno sono completamente assemblate in attesa di essere spedite sulle varie piste. E importante per le persone del team vederle schierate nella stessa configurazione esatta con cui hanno tagliato il traguardo dell'ultima gara vittoriosa. Ognuna di queste macchine è perfettamente funzionante. I trofei poi sono un simbolo tangibile del successo avuto. Per essere vincitori in maniera continuativa, come lo è la McLaren, bisogna che ogni singolo elemento dia il 100% di sé stesso. Si possono motivare le persone solo con l'esempio e con i valori ed è importante poterli vedere quasi toccarli con mano».

Ron Dennis anche nella conferenza stampa indetta sul caso Senna, si è dilungato a parlare del protocollo cui devono sottostare tutti i componenti del team, una specie di codice di comportamento non solo in materia di lavoro ma anche di filosofia di vita, di rapporto con la propria società. «Ci sono delle norme ferree che regolano la mia vita come il mio lavoro. Chiunque voglia entrare a far parte della McLaren deve sottoscrivere un documento che per noi è una sorta di codice d'onore, deve capire quali sono gli obiettivi della compagnia e sentirsi parte integrante degli obiettivi prefissati. Uno dei motivi per cui la relazione Honda-McLaren ha tanto successo è che c'è un profondo rispetto reciproco. Circa ogni anno un centinaio di dirigenti della Casa giapponese vengono a vedere come lavoriamo e d'altro canto devo ammettere che noi abbiamo assimilato qualcosa dal loro modo di intendere il lavoro e soprattutto di motivare le persone. Tutti in fabbrica devono essere stimolati al 100% non solo ad eseguire il loro compito specifico ma a curare gli interessi generali. Per esempio creiamo spesso dei gruppi di controllo della qualità; il loro obiettivo è quello di concentrarsi su un qualsiasi aspetto e di cercare di ottimizzarlo. Vengono dedicate a questo scopo due ore alla settimana. Ognuno in McLaren si deve sentire parte integrante delle strategie della fabbrica. Ogni reparto ottimizzato al massimo nel suo sistema di lavoro permette di risparmiare energie e capitali che possono essere investiti in altri settori di sviluppo. Il progetto della vettura di serie, per esempio, fa parte di una strategia di potenziamento tecnologico della McLaren. Per poter meglio sfruttare i nuovi macchinari e le tecnologie che adotteremo era quasi indispensabile creare qualcosa per poter ammortizzare l'enorme investimento. Il vecchio concetto di squadra di F.1 è oramai superato, bisogna avere una mentalità manageriale, una visione molto più ampia delle cose. Tutte le squadre hanno alti e bassi, successi e delusioni. Nessuno si siede per cercare di analizzare il perché di tutto ciò, bisogna imparare a pensare non solo alle prossime gare ma alle prossime stagioni. Bisogna avere il meglio da tutti in ogni settore, nel rimanere costantemente al successo non c'è magia ma solo pianificazione. Non basta bussare alla porta di un grande costruttore e chiedere un motore e poi fare una conferenza stampa. Bisogna prima capire la loro strategia i loro

”

Non sono contento per come sono andate a finire le cose. Mi sono ritrovato come al governo dei due più fantastici stalloni, i migliori in assoluto, ma all'improvviso, senza il perfetto controllo della loro potenza

”

obiettivi. Più difficile è la cultura del paese più arduo è capire i loro valori, i loro obiettivi ma solo così si può avere una ottima collaborazione». Nell'ottica di questa strategia comune pianificata razionalmente rientra l'annuncio della Honda circa la fornitura dei dieci cilindri alla Tyrrell. Una manovra studiata in piena armonia con la McLaren come spiega lo stesso Dennis. «La Honda era preoccupata per la possibilità di ricevere una immagine negativa con il troppo dominio in F.1, per questo è stato varato un piano per cercare di migliorare il livello medio dello schieramento. L'operazione Honda F.1 è legata a doppio filo con la McLaren è stata quindi una decisione comune affidare il dieci cilindri ad un'altra squadra. Siamo arrivati alla scelta della Tyrrell perché è un team sano che ha dimostrato una nuova capacità creativa e volontà di emergere. Questo è il primo passo di una strategia comune che vede Honda e McLaren legate, ma è difficile dire quali saranno le prossime mosse. Di sicuro i rapporti con la Tyrrell non saranno di carattere tecnico ci sarà invece uno scambio di informazioni sulla programmazione futura e sullo sfruttamento commerciale dell'iniziativa».

Ma non è questa l'unica novità all'orizzonte del pianeta McLaren. Ron Dennis, quasi per superare le delusioni del momento, è tutto proiettato al futuro. «Essere a capo di un team di successo in F.1 è un po' come essere lo skipper di una barca da regata. Bisogna saper prevedere di cambiare la velatura a seconda delle diverse necessità del vento prima degli altri, altrimenti ti ritrovi immediatamente superato. Se tutto va bene non tocchi niente ma devi lo stesso pensare al futuro. Quando qualcosa non va o bisogna operare delle modifiche, talvolta non basta toccare le vele devi fare dei cambiamenti radicali spostare di posizione qualche membro dell'equipaggio, addirittura devi operare delle sostituzioni. Lo stesso accade in Formula Uno, si deve avere il coraggio di operare dei cambiamenti di direzione a 90° come accadde a noi quando passammo dalla Porsche alla Honda. I piloti non sfuggono a questa regola se qualcosa non va lo si deve capire ed operare una scelta subito prima che sia troppo tardi».

Una chiara allusione al divorzio con Prost, ufficializzato addirittura a metà stagione, ma ci saranno presto altre novità alla McLaren. «Bisogna operare dei potenziamenti senza limitarsi a guardare il serbatoio di persone che offre la F.1, bisogna avere la mente aperta e ricercare in tutti i settori utili. Quando una squadra di F.1 fino a pochi anni fa, andava alle corse portava con sé circa il 70% dei suoi uomini, ora invece la percentuale è ridotta a solo il 20% perché le scuderie si sono enormemente ingrandite. Eppure nelle trasferte si allontana dalla sede, in pratica, tutto lo staff manageriale e tecnico del team, non c'è una controparte di struttura a casa. Ne risente ovviamente la produzione e la stessa competitività della squadra. Dovremo organizzare diversamente la nostra struttura, assumere nuove persone, cambiare le occupazioni. Anche il reparto corse subirà delle modifiche». Di più, su questo programma, Dennis non vuole dire ma non è un mistero che, da qualche corsa, si sia rivisto ai box anglo-giapponesi Tyler Alexander che fu assieme a Dennis agli inizi della McLaren International nell'81, mentre quasi per certa viene data la fuga di Steve Nichols il progettista della monoposto mondiale dell'88, destinazione Ferrari. Il boss della McLaren rivela di aver persino parlato con John Barnard, suo grande nemico, dal giorno del divorzio con la





”

Quando qualcosa non va servono delle modifiche: i piloti non sfuggono a questa regola e se succede si deve capire ed operare una scelta prima che sia troppo tardi

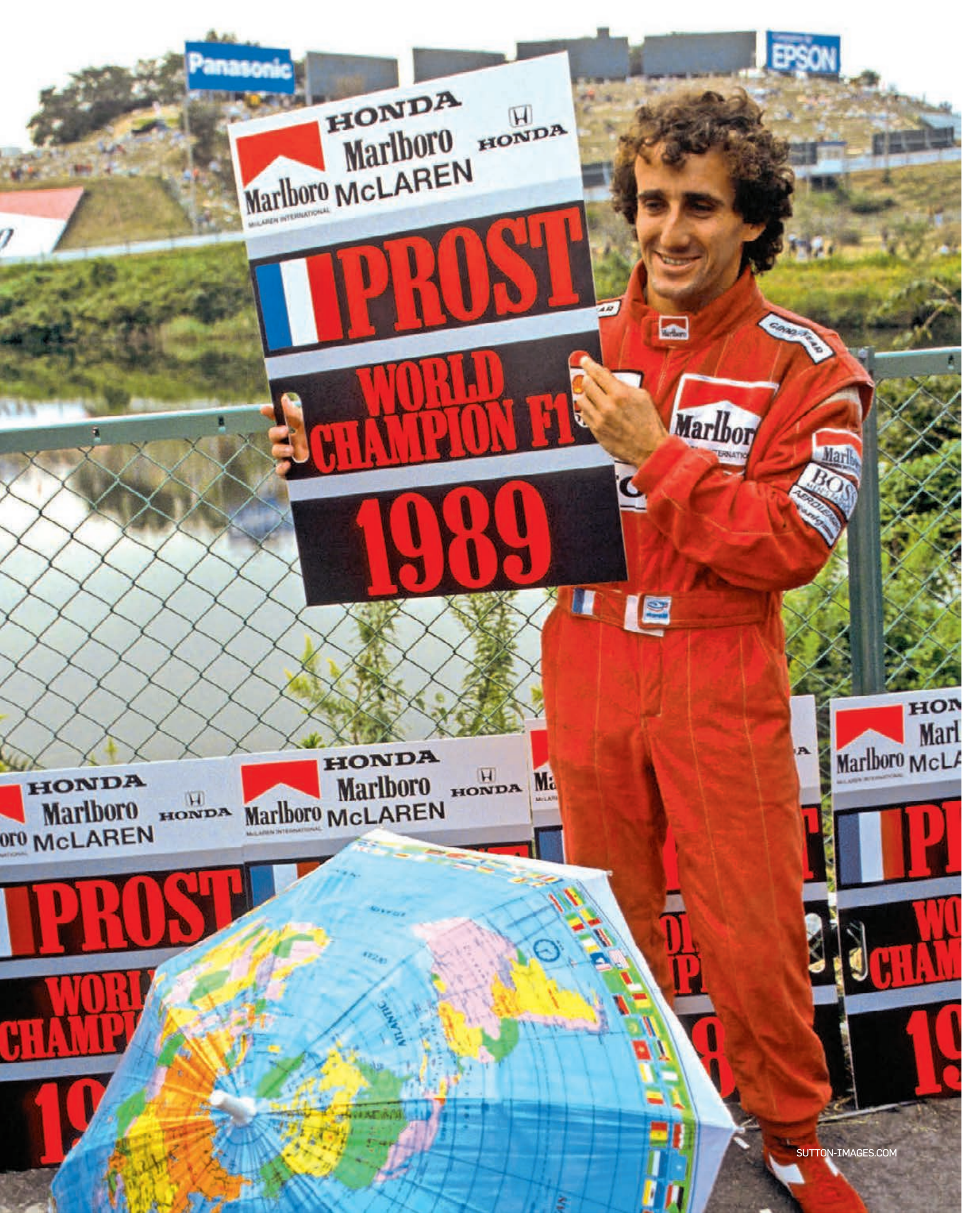
”

McLaren per andare anche lui alla Ferrari. «Ho parlato con John per capire cosa avevamo fatto in questo periodo, per cercare di analizzare i nostri errori del passato. Abbiamo rinfocolato un'amicizia che sembrava oramai irrimediabilmente compromessa ma non ho cercato di riportarlo alla McLaren. Esaminando la cosa con freddezza e pensando agli effetti di un suo ritorno, la cosa sarebbe stata impossibile. È un po' come quando ti fai aiutare da qualcuno per preparare una torta, poi quando la confezioni e vedi il risultato finale non hai più voglia di spartirla con nessuno».

I fatti del Giappone e non solo quelli preoccupano molto Ron Dennis che già all'inizio dell'anno aveva espresso delle perplessità sul pieno rispetto delle regole tecniche da parte di alcune squadre e sulle capacità dei verificatori di farle rispettare. Le nuove restrizioni in tema di sicurezza, secondo Dennis, saranno molto penalizzanti per i team minori. «Per poter essere conformi al regolamento tecnico, che io approvo in pieno, bisognerà progettare prima e poi realizzare almeno tre vetture complete destinate alla demolizione per un costo di circa 3,6 miliardi di lire. Noi potremmo farlo ma la maggior parte dei piccoli team no. Di sicuro ci sarà chi chiederà uno slittamento delle nuove regole come è già avvenuto quest'anno e ciò non è giusto per chi investe, come noi nella ricerca».

L'argomento tecnico porta la conversazione sulla attuale MP4/5, criticata spesso dai piloti. «Questa monoposto è un po' come un aereo da caccia molto sofisticato e con prestazioni elevatissime ma molto critico nella sua governabilità che richiede un controllo quasi alla perfezione. I nostri piloti non hanno mai detto che la Mp4/5 è lenta, bensì che è difficile da guidare e da renderla confortevole. E vero che nei confronti della monoposto dello scorso anno la Mp4/5 si è rivelata molto difficile da adattare alle caratteristiche dei vari circuiti, dobbiamo ancora lavorare molto per capire in quali aree apportare delle modifiche radicali. Nelle prove di fine mese all'Estoril porteremo una versione sperimentale alquanto diversa che dovrebbe esserci molto utile per mettere a fuoco alcuni problemi».

Nonostante Dennis avesse dichiarato, nella conferenza del venerdì mattina ad Adelaide di non voler parlare più del caso Senna, non si è negato ad un ulteriore commento. «Ciò che è successo in Giappone tocca da vicino quelle che sono le regole di vita alla McLaren. È inaccettabile avere una simile discontinuità di interpretazione nei regolamenti. Non è possibile che in Ungheria i piloti possano attraversare la linea che indica l'entrata ai box e a Suzuka Senna venga squalificato per averla oltrepassata. Ci vorrebbero maggiori spiegazioni sul modo di interpretare le regole e soprattutto dei commissari professionisti che seguissero tutte le gare in modo da garantire una costanza di applicazione della legge senza manipolazioni politiche. Il peggio è che chi regge le sorti della F.1 viaggia sempre in prima classe, in aereo e c'è da chiedersi da dove vengano tutti i soldi necessari. Dobbiamo pagare cifre molto alte per iscriverci al mondiale e negli ultimi tempi sono piovute sui team e sui piloti multe pesantissime ma non abbiamo un giusto ritorno di tutto ciò. E un po' come se uno pagasse per avere un chirurgo specialista in un determinato settore e ricevesse le cure invece di un semplice infermiere. Questo sta succedendo in F.1, stiamo investendo capitali enormi e poi non ci vengono assicurati servizi all'altezza della professionalità delle squadre».



HONDA
Marlboro
McLAREN
HONDA
A. Senna
FRA
Senna
WORLD
CHAMPION F1
1989

HONDA
Marlboro
McLAREN
HONDA
Marlboro
McLAREN
HONDA

HONDA
Marlboro
McLAREN
HONDA

A. Senna
FRA
Senna
WORLD
CHAMPION F1
1989

A. Senna
FRA
Senna
WORLD
CHAMPION F1
1989

Stretta di mano, ma poi...

In chiave 1990 Alain Prost e Nigel Mansell costituiscono un vero dream team alla Ferrari. Ma gli equilibri tra i due sono materia delicatissima e strada facendo il timoniere Cesare Fiorio dovrà tribolare non poco per tenere entrambi a bada...

MANSELL-PROST

Galli rossi nel pollaio maranelliano

IL LEONE E NAPOLEONE SORRIDONO AL LORO PRIMO INCONTRO, MA SI PIACCONO BEN POCO. E LA CONVIVENZA SARÀ CRITICA...

DI **MARIO DONNINI**
AUTOSPRINT N° 27 3 APRILE 2012



1990



ACTUALFOTO

”

La squadra si era trasformata passando totalmente e apertamente dalla parte di Prost che aveva lavorato dietro le quinte a suo vantaggio

”

LAT



Affiancati prima della Tosa

Gp di San Marino a Imola: 13 maggio 1990. In prossimità della Tosa, Mansell e Prost arrivano affiancati. L'inglese, sarà costretto al ritiro mentre occupa la seconda piazza, il francese chiuderà 4°

Questa è l'eterna storia d'un pollaio, due galli e una chioccia. Ehi, tranquilli: che il podere sia ubicato a Maranello, le creste le abbiano Nigel Mansell nonché Alain Prost e le uova le scaldi Cesare Fiorio, è solo per guardar dentro metafora, nell'antico anno di grazia 1990, il 41° della storia della F.1. L'ultimo in cui la Rossa di galli dal becco egualmente affilato ne ha avuti due.

Il 1990 comincia con tanto buonismo in Ferrari

A inizio 1990 Prost arriva al Cavallino transfuga iridato dai lidi McLaren, dopo un anno di litigate mangiafegato con Ayrton Senna da Silva, rimasto punta di lancia alla corte di Ron Dennis.

John Barnard, il tecnico genio che ha ideato la 640 - la prima F.1 Rossa col cambio al volante, test di Forghieri a parte -, se n'è andato e a occuparsi della nuova 641, che sviluppa forme e idee della consorella, sono Enrique Scalabroni e quindi, per quel che può, Steve Nichols.

La monoposto è caratterizzata da un cambio sequenziale evoluto, che al pilota consente passaggi di marcia senza togliere il piede dal gas e di saltare le marce stesse in scalata. Poi c'è un motore con 70 cavalli in più rispetto al 1989.

All'inizio il clima tra Napoleone e il Leone pare stupendo. I due dialogano e non finiscono mai di farsi i complimenti in pubblico, tanto che i test pre-stagione filano a meraviglia. Ben 2500 km a Estoril simpaticamente divisi da bravi fratellini, senza guai veri e coi sorrisi stampati.

Ma il giocattolo si rompe subito

Okay, pronti via e dopo cinque Gran Premi l'atmosfera nella squadra è irrespirabile. Anzi, prima. Sentiamo Fiorio: «Già al primo Gp, a Phoenix, ho il mio daffare alle riunioni per convincere i piloti a scambiarsi le informazioni tecniche. E alla seconda gara, in Brasile, Prost cavalca abilmente la sua maggiore stabilità emotiva rispetto al compagno di squadra, che viene messo in una situazione mentale difficilmente recuperabile».

Intanto, dopo cinque Gp, appare chiaro che Senna è in fuga con tre vittorie e solo Prost può pensare di impensierirlo, mentre Nigel con tre ritiri, un 3° e un 4° posto è già bell'e fuori dalle coppe.

Ricorda Mansell: «La squadra si era trasformata. Era passata totalmente e apertamente dalla parte di Prost, che aveva sempre lavorato dietro le quinte a suo vantaggio. Non avevo tempo da dedicare alla politica interna e questa fu la mia grande debolezza. Ero ancora naive rispetto a uno come Alain. Giorno dopo giorno sentivo la terra franarmi sotto i piedi. E il primo momento di vera tensione arrivò a Silverstone, in quella che per me era la corsa di casa. La gara prima, al Ricard, avevo ottenuto la pole, ma stavolta dopo un giro tornai ai box e dissi chiaro ai meccanici: "Questa non è la mia macchina". Occhi bassi. Insisto e scopro che Prost ha preteso di avere la mia. Fantastico, torno in pista e decido di batterlo guidando la sua. La pole non mi sfugge. In

gara posso dominare ma scopro che ho guai al cambio, che mi costringono più di una volta a mandare fuori giri il motore, sbilanciando inoltre il set-up della macchina. Torno in testa ma al 43° giro Alain mi passa filando come il vento. Quando la mia Ferrari si ammutolisce alla Copse, poco dopo, capisco che per me in prospettiva è proprio finita con la Ferrari. Una settimana prima il presidente della Rossa, Piero Fusaro, era venuto al Ricard per convincermi a restare nel 1991, ma gli avevo risposto che dopo Silverstone con ogni probabilità avrei annunciato il ritiro dalle corse. Ero stufo, stufo, stufo».

Le tattiche molto furbine di Prost

Cesare Fiorio spiega come e perché: «Prost nella concorrenza interna non lasciava nulla di intentato. Nei primi giorni di weekend di Gran Premio sembrava aperto e collaborativo col compagno di squadra, scambiando informazioni su soluzioni e assetti, poi, improvvisamente, con le vetture già installate in griglia di partenza, chiedeva nuove regolazioni in extremis e Nigel vedendo ciò dall'abitacolo domandava furibondo: "Cosa sta facendo Prost? Che succede? Perché cambia rotta? E io?". Ogni volta non c'è neppure tempo di dargli una risposta, perché inizia puntualmente il giro di formazione e con esso le turbe di Nigel che lo accompagneranno per tutta la stagione. La verità è che Prost ha trovato gli strumenti per massacrarlo psicologicamente e il fatto che poi riesca anche a vincere delle corse, come ad esempio in Inghilterra, garantisce a Nigel la certezza di essere stato fregato. Si tratta di situazioni psico-emotive complesse, in presenza delle quali ci sono ben poche che si possono fare per migliorare lo stato dei fatti. Comunque, dopo che Mansell era giunto a pubblicizzare la sua decisione di ritirarsi dalle corse a fine stagione, ero giunto alla conclusione che l'inglese era ormai una mina vagante. E avevo preparato con opportune sessioni di test il nostro pilota Gianni Morbidelli, che era pronto a sostituire Mansell già a partire dal Gp d'Italia a Monza, quando la sfida tra Prost e Senna per il mondiale è caldissima. E qui c'è il mio unico rimpianto dei miei anni Ferrari: quello di non aver appiedato Mansell, cedendo a pressioni aziendali in sua difesa. È in queste condizioni che andiamo al famigerato Gp del Portogallo con l'intenzione di tornare in testa al mondiale dopo la rottura del motore in Ungheria e i secondi posti alle spalle di Senna a Spa e Monza, che hanno riportato Senna in testa al campionato».

Il fattaccio al via del Gp del Portogallo

Prosegue il tema Nigel Mansell: «A Estoril capisco subito che, pur essendo da un pezzo fuori dalla lotta per il titolo, posso vincere e segnare un punto a mio favore nella sfida interna con Prost. Tra l'altro l'Agip aveva messo a punto un nuovo carburante che ci dava un po' di vantaggio in rettilineo e tutto sembrava aiutare la mia attesa riscossa. In qualifica battei senza problemi Prost, che si trovò in prima fila accanto a me». Tre, due, uno, via e scoppia uno dei più grandi casini mai

“
La Ferrari non
merita di
vincere questo
mondiale.
Proprio non
capisco perché
Fiorio non
abbia
apertamente
ordinato a
Mansell di
farmi vincere
il Gp
”





*Polemiche
a Estoril*

Al via del Gp di Estoril
le McLaren di Senna e
Berger balzano in testa
inseguite dalle Ferrari.

La vittoria andrà a
Mansell e innescherà
una grande polemica
da parte di Prost

successi all'interno della Ferrari in tutti i suoi decenni di storia: «In altre parole - prosegue Nigel -, fui protagonista di una delle peggiori partenze della mia carriera, con le ruote che pattinarono violentemente, tanto da farmi perdere il controllo della mia monoposto, di fatto stringendo Prost contro le barriere del tutto involontariamente, ma danneggiandolo». Ovvio, nel frattempo Senna, avviatosi primo seguito da Piquet e Berger, corre con un sorriso che potrebbe spaccargli il casco tanto è ampio e splendente.

A Estoril Mansell batte Senna e apriti cielo

Il brasiliano tiene la testa della classifica fino al 50° giro, quando uno scatenato Mansell in rimonta riesce ad affiancarlo e quindi a infilarlo involandosi verso la vittoria, malgrado un problema nel doppiaggio di Alliot. Ma nel finale accade comunque un imprevisto, perché la corsa viene stoppata anzitempo da parte del direttore di corsa a causa di un incidente occorso ad Alex Caffi. Quanto a Prost, semplice: non era stato capace di superare Senna, finendo terzo dietro a lui.

Apriti cielo. Il dopo corsa, con la conferma che la gara non ripartirà per correre la piccola frazione mancante, vede Prost furibondo dichiarare apertamente che: «A queste condizioni, evidentemente la Ferrari non merita di vincere questo campionato del mondo. Proprio non capisco perché Fiorio non abbia apertamente ordinato a Mansell di farmi vincere la corsa».

Fiorio ha una visione delle cose nettamente diversa: «Anzitutto non ho mai creduto e non credo tuttora che Mansell al via abbia fatto apposta a danneggiare Prost. Non ci avrebbe mai pensato in vita sua, perché questo avrebbe avvantaggiato Senna. Quanto alla gestione tattico-strategica, avevamo deciso di comune accordo prima della corsa che nel finale, nel caso in cui Nigel fosse stato in testa e Alain secondo, l'inglese avrebbe consegnato la vittoria al francese, nell'interesse della Ferrari nella caccia al titolo. Avevo già pronto al muretto un cartello con su scritto "YELD", che nel nostro gergo criptato era il segnale di scambio di posizioni tra i piloti. Sfortunatamente gli eventi giocarono a nostro sfavore perché la corsa fu interrotta in anticipo, dodici giri prima della prevista bandiera a scacchi, e il direttore di corsa nell'impulso del momento, secondo me compiendo un grosso errore, finì per falsarne l'esito, con ripercussioni anche sullo svolgimento del campionato».

Quando i galli rovinano il pollaio

La frittata è fatta. Sul piano teorico-aritmetico la Ferrari è ancora in piena corsa per il mondiale contro la McLaren di Senna, ma quando mancano tre gare alla fine il clima interno è definitivamente rovinato e la tensione tra i due piloti e tra i conduttori stessi e la dirigenza supera il punto di ebollizione. Non solo, i fatti vengono amplificati e l'opinione pubblica appare davvero infuriata. «Andiamo in Spagna - racconta Fiorio - e tengo pronto il cartello "YELD". Sfruttando un cambio gom-



ACTUALFOTO



Un anno di convivenza impossibile

La vita da compagni di squadra alla Ferrari per Mansell e Prost dura soltanto una stagione. Al termine del Mondiale 1990, Nigel lascia Maranello e al suo posto viene ingaggiato Alesi



me, le Rosse sono al comando e stavolta Mansell cede la vittoria a Prost, come avrebbe fatto in Portogallo se non avesse commesso quell'errore al via e il direttore di corsa non avesse fatto un suo sbaglio fermando tutto prima del tempo. Mancano ancora due Gp, ma si capisce bene che la gara in Giappone potrebbe essere decisiva».

Il resto è arcinoto e non c'è bisogno d'aggiungere altro. Mansell non può né vuole fare l'ago della bilancia, né in positivo né in negativo e al via Senna chiude la faccenda speronando scientemente Prost alla prima curva, pareggiando il conto con la botta presa e il titolo perso dal francese alla fine della stagione precedente.

Nel frattempo, Mansell ha già rinfoderato i propositi di ritiro dalle corse, perché dopo il Gp del Belgio Frank Williams lo ha ricercato dicendo che la trattativa che aveva per prendere Senna è saltata in quanto Ayrton ha usato la cosa solo come deterrente per alzare il suo prezzo nel rinnovo del contratto con la McLaren e Ron Dennis.

In poche parole Nigel ha già la certezza di avere un futuro con la squadra, la macchina e il motore che in proiezione assicurano maggiore competitività, andando a vincere il mondiale entro due stagioni e dovendo poi beffardamente cedere la monoposto e pure lo scettro mondiale al mefistofelico Prost nel 1993. Il quale poi lascerà il posto a Senna nel 1994, ma questa è già un'altra faccenda.

La storia potrebbe ripetersi?

Fatto sta che da quell'infuocato e insoddisfacente 1990 a oggi la Ferrari non ha mai più avuto, per tornare all'inizio di questa parabola metaforica, due veri e propri galli, cioè dei top driver assoluti, nello stesso pollaio, quasi a temere e tenere conto degli insegnamenti del passato. La chiusura del ragionamento spetta doverosamente a Cesare Fiorio: «Della vicenda Mansell-Prost targata 1990 ho detto praticamente tutto. Voglio aggiungere che per me, il mio ruolo e la mia gestione, il Gp del Portogallo si rivelò particolarmente sfortunato, altrimenti il risultato finale del mondiale avrebbe potuto essere molto diverso. Esprimendo invece una valutazione sul futuro della Ferrari, ossia se giudico opportuna un'eventualità di convivenza all'interno del team di due punte di diamante quali Fernando Alonso e Sebastian Vettel, la mia risposta è completamente positiva, anche al di là delle caratteristiche singole dei due piloti che peraltro stimo molto. La realtà è che avere due campioni in squadra conviene e conviene sempre. Questo per due ordini di ragioni. Prima di tutto la concorrenza interna va sempre giudicata come un fattore positivo e di massimizzazione e stimolo della competitività di ciascun pilota. Quando uno è nettamente più forte dell'altro è sempre il più bravo alla lunga a rimmetterci perché presto o tardi tende ad adattarsi sulla sua facile superiorità interna, perdendo inevitabilmente smalto. E infine c'è un altro aspetto incontestabile: se uno dei due ha un problema in gara, l'altro può sempre cogliere l'occasione buona al posto suo, non accusando mai dei distacchi pesanti. Invece se sei primo e rompi mentre il tuo compagno di squadra è 9°, il tuo team è già fregato. Quindi, nel caso riaccadesse - conclude Fiorio -, buon lavoro a Domenicali: io una Ferrari composta da Fernando Alonso e Sebastian Vettel non vedrei l'ora di ammirarla in azione».

1992

MANSELL-SENN

Un anno da **Leone**





Una stagione davanti a tutti
 Gp del Sudafrica, gara di debutto del Mondiale di F.1 1992. Mansell scatta davanti a tutti. È un'immagine simbolo di una stagione in cui l'inglese diventa campione del mondo in agosto

CONSIDERATO A TORTO GRAN PERDENTE, NIGEL SI PRENDE LA SUA GRANDE RIVINCITA E CON LA WILLIAMS DIVENTA CAMPIONE DEL MONDO

AUTOSPRINT N° 9 28 FEBBRAIO 2012

Il 1° marzo 1992 a Kyalami, scattò il mondiale di F.1. Davanti a tutti Nigel Mansell e la Williams FW14B-Renault. Una macchina con cui era impossibile perdere il titolo, guidata da un pilota ritenuto unanimemente impossibilitato a vincere. Perché, diciamo così, le caratteristiche del perdente le aveva proprio tutte.

Era nato povero. A 21 anni, per farlo correre in F.1, la moglie aveva dato via l'auto. Due anni dopo, nel 1978, i coniugi Mansell s'erano venduti la casa per 6000 sterline, con Nigel che di notte puliva uffici per mettere insieme il pranzo con la cena. E la stentata grammatica dei sobborghi non l'abbandonerà mai.

Era nato sfigato. In kart s'era rotto la testa, in F.1 qualche vertebra, in F.3 la schiena, in F.1 s'era ustionato con la benzina al debutto a Zeltweg '80, poi era collassato spingendo una Lotus a Dallas '84 e con la Williams tra le tante botte aveva collezionato una commozione cerebrale a Signes in Francia nell'85 e s'era spianato i lombi a Suzuka '87. E il 1° marzo 1992, il primo giorno della stagione più importante della sua vita, in gran segreto stava andando a correre col piede sinistro martoriato da microfratture alle dita, frutto di una botta tirata a Adelaide, nell'ultimo Gp dell'anno prima. Aveva rifiutato d'operarsi e in gran segreto s'era messo un inserto in kevlar nella scarpa. Lo prendevano per il culo perché zoppicava e gli davano del piagnone, ma lui, aduso a soffrir tacendo, la verità l'avrebbe raccontata solo due decenni dopo. Era nato vecchio. S'era sposato quasi prima di fidanzarsi, con Rosanne. A 25 anni provò a debuttare in F.2 e manco si qualificò. Il curriculum ideale per iscriversi a un concorso per piloti pre-maturo falliti, con le sopracciglia a cespuglio, lo sguardo triste e sbigottito sotto la visiera del berretto di tweed. Se esistesse un corso accademico di antropologia dei baffi, nella prima lezione spiegherebbero che in F.1 quelli di Clay Regazzoni erano tipici di uno che sapeva fottere la vita, quelli di Mansell davano l'idea di uno che dalla vita sarebbe stato fottuto. Tutti i giorni, per tutto il giorno.

Perché anche dal 1985 in poi, quando Frank Williams aveva rilanciato la sua carriera nei Gp ed erano arrivate le prime stordenti vittorie, Nigel era diventato semplicemente il più sfigato dei top driver. Con una gomma che dechappa a una manciata di giri dalla fine in Australia privandolo dell'iride '86, col dado che si sfila in Ungheria e la centralina che impazzisce inspiegabilmente in gara a Monza '87 (thank you, Honda), piuttosto che una ruota che si cava dopo il pit-stop in Portogallo nel 1991, anno in cui il cambio gli si rompe in gara una volta sì e





”
*E Senna
diceva: «Se
Nigel Mansell
ti attacca,
è l'unico
che vedi
in entrambi
gli specchietti»*
”

*Nigel iridato
in Ungheria*

16 agosto 1992, Gp
d'Ungheria. Senna vince la
corsa e rende merito e onore a
Mansell che in Ungheria si
laurea campione del mondo

una no. Morale, invece che tre volte World Champion, tre mondiali nel wc.

Eppoi la presunta assenza di forme di vita intelligente sul pianeta Mansell. Dopo che Nigel aveva sconsideratamente buttato alle ortiche il bagnatissimo Gp di Monaco 1984 urtando il rail verso il Casino, l'autorevole Peter Warr, boss Lotus del post Chapman, aveva dichiarato furibondo: «Mansell non vincerà un Gran Premio fino a che io avrò un buco in mezzo alle chiappe».

E quella sua emotività autodivorante la quale spinge Frank Williams a non comunicargli neanche che è in testa negli ultimi giri a Brands Hatch '85, il giorno in cui Nigel, fuori come una sonda spaziale dalla gioia per la prima vittoria, avrebbe per sempre messo colla Mapei in mezzo alle chiappe di Peter Warr.

In fondo le due figure più leggendarie in tutta la storia della F.1, Colin Chapman e Enzo Ferrari, prima di morire vollero lui. Lo scelsero e basta. Per due ragioni semplici: era veloce come pochi e coraggioso quanto nessuno. Ma con un talento diverso dagli altri. Dalla gestazione invisibile, lento a uscire in un parto doloroso e lunghissimo che dura anni, con Mansell che verso se stesso è puerpera e levatrice, tra urla e contrazioni.

Prendete il Gp Sudafrica 1981, non valido per il mondiale e visto da pochi. Con una modesta Lotus, sul bagnato Nigel è il più veloce, riga. Li mangia tutti, volendo, ma s'incasina, va in testacoda, torna in pista, infila l'infalibile e si rimette a pasticciare, come in un supplizio tantalico dantesco riproducibile all'infinito. C'è tutto il primo Mansell, in quella corsa dimenticata, in cui non combina niente di buono. Col suo talento che emerge, viene afferrato ma poi riscivola dal forcipe, reinghiottito dalle sue stesse contorte viscere psichiche.

Okay, il 1° marzo 1992 ha inizio il parto cesareo definitivo. È il momento della verità. Non ci saranno altre occasioni. In sala operatoria, accanto ai dottori di sempre Frank Williams e Patrick Head, c'è un giovane specialista, Adrian Newey, che ha concepito un attrezzo che sembra un'astronave: la Williams FW14, ora in versione B. Ipertecnologica, dotata di sospensioni attive, diversa da tutte le altre, velocissima, spinta da un motore Renault che è al top in elasticità e potenza.

Facciamola corta: l'operazione riesce, il paziente iridato nasce. Dopo 11 Gp su 16, in Ungheria Mansell è campione del mondo, con la bellezza di 8 gare nelle prime 10. Dietro di lui ha Patrese, sulla stessa Williams, poi Schumacher e Senna. Gente che va di fretta.

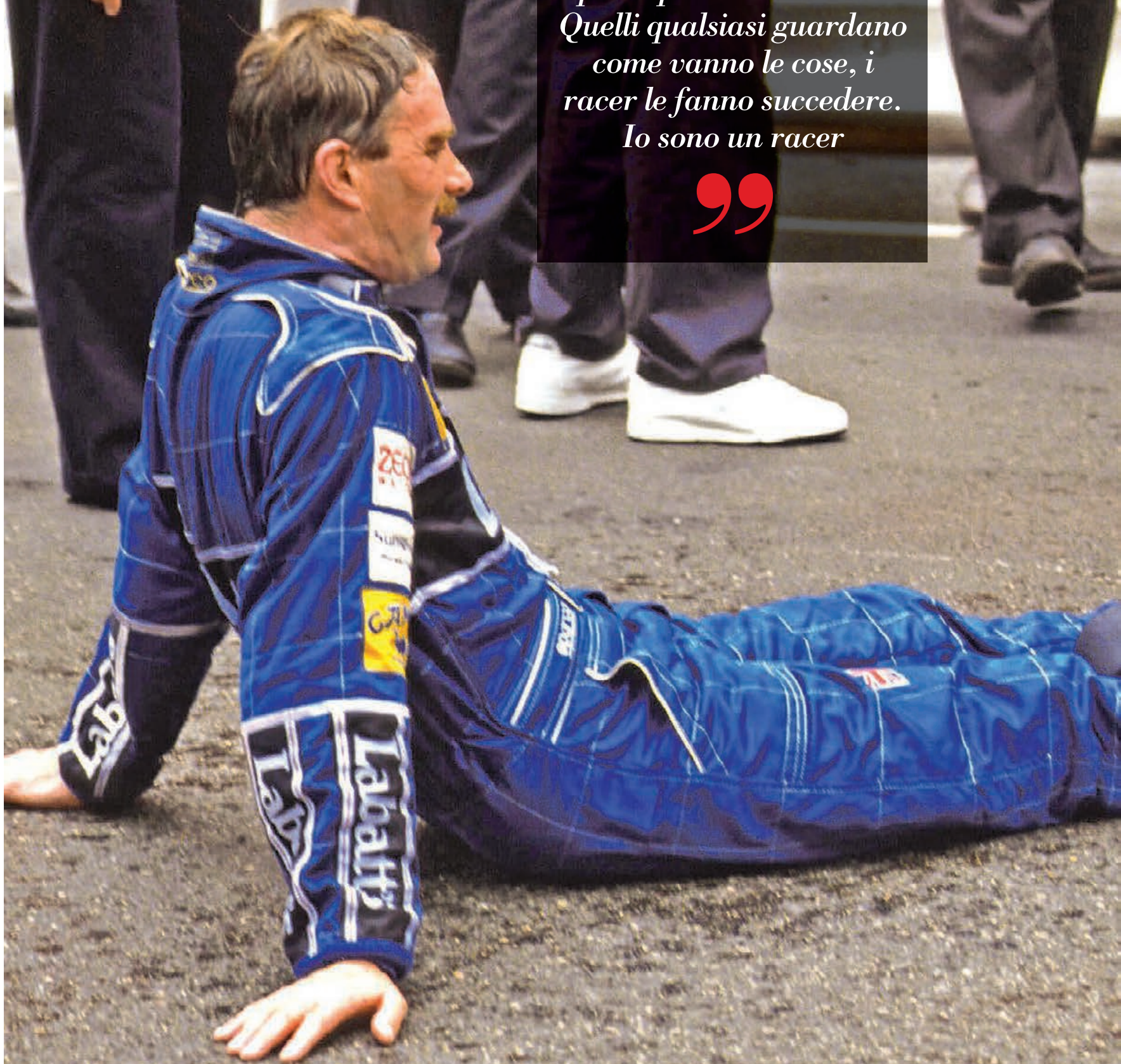
E allora tutto cambia. La faccenda del povero-vecchio-sfigato-mezzo matto, ora tutti la rileggono e la reinterpretano con gli occhialini in 3D dell'iride. Quest'uomo ha le palle. Sì, in fondo lui è l'eroe degli attacchi umilianti a Piquet a Brands Hatch '86 e Silverstone '87, a Berger a vita persa alla Peraltada di Messico '90, a Senna a Hungaroring '89 e Barcellona '91, lui che, ingestibile, in quel 1990 in Ferrari manda fuori di melone a Estoril il gelido Prost.

Lui che dai tifosi ferraristi viene adottato tardi ma amato subito e come pochi. Via, diciamolo, quasi quanto Gilles. Brasile '89, Imola '90: cose e corse così. Se vince bene, se non vince c'è comunque da divertirsi. Splendido. Tutto ha un senso ora. Quest'uomo sembra avere il destino del grande Totò, ma da vivo: da presunto buffone pare diventato un genio. «Se t'attacca, è l'unico che vedi in entrambi gli specchietti» - commenta Senna.

”

*Nella vita e nei Gp ci sono
quelli qualsiasi e i racer.
Quelli qualsiasi guardano
come vanno le cose, i
racer le fanno succedere.
Io sono un racer*

”





Esausto dopo la battaglia

Gp di Monaco. Esausto dalla battaglia ingaggiata sulle strade del Principato, Mansell ripensa al secondo posto colto alle spalle di Senna

In piena beatificazione la doccia fredda a Monza 1992: non correrà più in F.1. Festergerà la stagione dei 40 anni correndo per Newman-Haas in IndyCar, silurato alla Williams dal mefistofelico Prost. Be' il resto è una favola. Mansell va in America. Impara gli ovali picchiando duro a Phoenix, ascolta attento Rick Mears quando gli dice: «*I piloti dei catini si dividono in due categorie: quelli che hanno assaggiato il muro e quelli che lo stanno per assaggiare*». A Indianapolis non vince perché nel finale mentre è in testa danno una luce gialla quando Lyn St. James ha problemi rientrando in pit-lane. Al restart lo sverniciano ed è 3°. Mister "Red Five" ancora oggi dice: «*Chiaro, non sopportavano che un rookie inglese vincessero a Indy. Mi hanno fregato*».

Poi non ce n'è più per nessuno. In Italia la Indycar 1993 va live su TeleMontecarlo e Renato Ronco, urlando e magnificando ciò che fa Nigel sugli ovali, crepa i soffitti. Lui corre sui catini corti provando a doppiare tutti, se ne frega del pericolo di bandiere gialle, giù gas alla "spero-in-Dio" in mille sorpassi all'esterno delle curve «*Una cosa che non consiglieri a gente che ha famiglia*» - commenterà anni dopo. Okay, Nigel Mansell è campione Indycar 1993.

Poi alla morte di Senna, nel bel mezzo del 1994, spinto da Ecclestone torna in F.1 e vince in Australia. Quindi la leggenda dice che firmi per 10 milioni di dollari alla McLaren, ma in quella monoposto stretta il campione paffuto non ci sta. Addio, F.1. C'è dell'altro. A fine 2005 il "Leone" a 52 anni è di ritorno in monoposto nella Gp Masters, dove ritrova nostalgicamente tanti dei grandi che batté nell'era ruggente. Le prime due gare, a Kyalami e in Qatar, son due vittorie. Solita storia.

Di stabile nella vita di Mansell, dentro e fuori da una macchina da corsa, c'è solo la sfida. Dal 1984 al 1995 vive all'Isola di Man, a Port Erin, la baia dei ricchi - facendo avanti-indre' dalla Florida -, ma non se l'è mai tirata tra i cittadini manx, girando bardato da special constable, ossia da poliziotto volontario, per arrestare ubriachi fino a che s'è stufato e ha venduto la villa a picco sul mare per 3 milioni di sterline. Quindi s'è dato alla gestione di un immenso Golf resort, il Woodbury Park Hotel con annesso Country Club complex, presso Devon, che ha poi venduto nel 2007 per 18 milioni di sterline.

Un anno e mezzo fa, a quasi 57 primavere, ha tirato una gran cannonata vicino ai 300 all'ora dopo Mulsanne, guidando la sua Ginetta-Zytek nelle prime fasi della 24 Ore, in equipaggio coi figli Leo e Greg, mentre cercava di lanciare le loro carriere.

Poi, per ora, più nulla. A ogni Gp di Gran Bretagna lui dice di avere offerte per tornare a correre in F.1, aggiungendo che ci sta pensando.

Odiato da Prost, irriso da Piquet, rispettato da Senna, Nigel Mansell fa un effetto strano. Se Alain agli amanti delle corse ispira stima, Ayrton commozione e Nelson la simpatia obliqua dovuta ai figli di buona donna, il "Leone" continua a suscitare affetto infinito. Lui che di recente ha detto: «*Nella vita e nei Gran Premi ci sono quelli qualsiasi e i racer. Quelli qualsiasi guardano come vanno le cose, i racer le fanno succedere. Io sono un racer*».

Proprio il 1° marzo 1992 il mondo delle corse cominciò ad assistere ai risultati concreti che avrebbero reso speciali quelle parole e trasformato la sua carriera nella metafora della vita che tutti vorremmo, la clip d'un'esistenza che vale la pena vivere quand'anche il paradiso non esistesse.

Vent'anni sono passati. Buon anniversario, racer.



Patrese svela tutto sul 1992

FANTASTICO ASSIST DI RICCARDO, PILOTA WILLIAMS CHE SPIEGA COME E PERCHÉ NIGEL EBBE VIA LIBERA SU FW14B CONTRO SENNA

AUTOSPRINT N° 17 23 APRILE 2019

Metti una sera a cena con Riccardo Patrese. Ma senza libagioni, solo pane, corse e adrenalina. In primo piano la stagione 1992, tornata prepotentemente d'attualità perché le tre doppiette consecutive della Mercedes d'inizio 2019 hanno proprio quell'anno quale precedente più logico e illustre, a ritroso. Che poi, sarebbe a dire, l'era Mansell-Williams Red Five-Renault 14B di Adrian Newey a motore Renault V10 3500 cc, architettura spinta e fortemente voluta da Bernard Dudot.

Con Riccardo Patrese medesimo - sarà bene ricordarlo -, dapprima sviluppatore d'eccezione, tester infaticabile (di quel propulsore poi ipervincente) e a oggi ultimo vicecampione del mondo italiano nella storia della F.1, proprio in quel 1992 ricchissimo di avvenimenti, svolte epocali, tecniche e umane.

Pertanto parlare con Riccardo di quell'anno e di quel ciclo è sviscerare una parte bella, fascinosa e ancora tutta da conoscere nelle sue parti più stuzzicanti e a oggi meno rivelate. Col vantaggio di avere disponibilità e attenzione da uno dei protagonisti d'allora, pronto e fermamente intenzionato a svelare retroscena al tempo inviolabili.

Riccardo, di quel 1992 c'è come la percezione che il tuo secondo posto finale sia stato poco lodato, censito e apprezzato.

«Comincio col dire che mi fa piacere di questa tua sensazione, che è anche un po' mia. D'altronde nel mondiale con la Williams ho anche due terzi posti finali, nel 1989 e nel 1991, che hanno i loro bei perché. E che dire dei 19 secondi posti in carriera? Ho vinto 6 Gp iridati, ma sono stato in testa in gara per oltre 3000 chilometri e alla fine sono giunto 19 volte secondo. Dico 19 volte, capito? Cioè una stagione intera di oggi nella quale, malgrado l'affidabilità bassa di allora, il primo non si è mai fermato. Alla fine certe cose fanno la differenza e te le tieni».

Nigel Mansell si complimenta

Nigel Mansell abbraccia Riccardo Patrese, compagno di squadra alla Williams con la Fw14B al parco chiuso del Gp del Giappone il 25 ottobre 1992, vinto dal padovano



”

*La verità è
che al di là di
Mansell e Senna
la Williams
Fw14B era
una bestia di
un'altra razza,
ben diversa da
quella dell'anno
prima*

”

Compagni scatenati

Nigel Mansell, col tradizionale numero "Red Five", il Cinque Rosso, affiancato alla Williams gemella di Patrese, al Gp di Francia 1992, vinto dall'inglese, con Riccardo al secondo posto

E allora qual è la sintesi del ragionamento?

«Che per certi versi sono stato un campione della mia epoca. Ma un Supercampione è un'altra cosa, può contare su numeri, successi e destini diversi. Sul piano velocistico molto spesso non ho sfigurato a confronto coi Supercampioni stessi, ma su quello del destino a volte sì. Ti faccio un esempio puramente teorico. Guarda Hamilton, in Bahrain 2019 e non solo. Ha vinto ma non è stato un trionfo tutto suo, perché in gran parte originato da un problemino alla Ferrari, sennò il vero vincitore di quella corsa sarebbe stato ovviamente Leclerc. Voglio dire che conosco l'antifona. Mi è capitata tante volte di sorbirmela. Ho rischiato di vincere in Sudafrica 1978 con la semidebuttante Arrows e il motore sul più bello, quando avevo infilato tutti e ero in fuga, mi ha lasciato a piedi. A Monza '92 avevo la vittoria in pugno, con Senna dietro di me, quando a quattro giri dalla fine un problema tecnico mi rovina la festa e giungo quinto. È chiaro cosa intendo?».

Intendi che la fortuna e la sfortuna esistono, eccome.

«Facciamo che non parliamo di fortuna e sfortuna, ma più semplicemente di destino. A un certo punto capisci che sta scritto che le cose debbano andare in un certo modo e non in un altro. Poi tu ti ci metti e fai tutto ciò che vuoi, ma è così e non ci puoi fare niente».

Andiamo a quel 1992, dunque.

«Un anno complesso, intenso, bello, per la F.1 ma ancora tutto da spiegare e da capire. Io parto bene, con una bella e una brutta notizia».

Quella bella?

«Posso contare sulla Williams Fw14B-Renault, una bestia d'un'altra razza, una macchina che sul giro secco alle avversarie dà due secondi al giro. Altro che bella, è una notizia bellissima».

Ma quella brutta?

«La brutta notizia è che l'altra Williams, la Red Five, è guidata da Nigel Mansell. Pilota fortissimo, non sono certo io che devo stare a spiegarlo, e anche un compagno di squadra col quale sinceramente ho un buon rapporto. Però sul piano del confronto diretto ben presto mi rendo conto che per me la situazione non sarà positiva come l'anno precedente. Anzitutto per motivi, direi così, tecnico-strutturali, che solo io e pochi altri alla Williams possiamo sapere».

Ora puoi rivelare tutto, penso.

«Certo che sì. E lo faccio. Lo racconto dal principio, per fare capire tutto, ma proprio tutto a chi ci legge. Arrivo alla Williams a fine 1987, per un motivo molto semplice. Bernie Ecclestone sta smobilitando la Brabham e così in prospettiva io sono a piedi o quasi, in ogni caso rischio seriamente di finire fuori dal radar dei top team. Già un'altra volta, a fine 1985, dopo la negativa parentesi con l'Alfa Romeo, quando avevo finito a zero punti, ero stato a un passo dall'uscire dal giro della F.1 e in quel momento la situazione sembrava in allarme rosso. Fu lo stesso Bernie a dire bene di me con Frank Williams, suggerendogli: "Perché non metti alla prova Riccardo? Vedrai, ti piacerà". Frank lo prende in parola e mi sottopone a un test privato nel settembre 1987 a Imola, nel quale giro un decimo sotto la pole del Gp di San Marino della primavera precedente. La cosa gli piace, lo soddisfa e mi prende. È fatta, sono alla Williams. Però il 1988 è l'anno in cui la Williams stessa ha perso per motivi politici i vincenti turbo Honda e deve accontentarsi dei Judd aspirati. Al primo test capisco subito che dalla Brabham



ACTUALFOTO

FUMER PROVOQUE DES MALADIES GRAVES FUMER Selon la loi N° 01.32

arlboro



arlboro  Marlboro  Marlboro  M



in disarmo alla Williams-Judd sono passato dalla padella alla brace, ma it's racing. Okay, una stagione che va così, in attesa del motore Renault V10».

Il quale motore francese nella tua carriera giunge squillante e benvenuto come la tromba della carica stile "arrivano i nostri".

«Qui ho l'orgoglio di dire che collaudo per primo il propulsore nel novembre 1988 al Paul Ricard e porto avanti in prima persona tutti i lavori di sgrossamento e sviluppo dell'unità, in pista. Esperienza bellissima, che ben presto dà i suoi frutti».

In effetti, il Gp del Brasile 1989 viene ricordato per la bruciante vittoria al debutto del tuo ex compagno di squadra Mansell con la Ferrari "Papera" gestita al muretto dal neoarrivato e leggendario Cesare Fiorio, però è anche vero che poteva e doveva essere il "tuo" Gran Premio, quello.

«Guarda, parto in prima fila con Ayrton Senna, quindi lo supero e me ne vado al comando, fino a che il motore cede».

Il 1989 è un anno di crescita e di tanti piazzamenti, che fanno irrobustire il sodalizio Williams-Renault e ti danno il 3° posto nel mondiale. Nel 1990 vinci a Imola, lavando le ingiuste offese e il finale brutto del 1983, quindi arriviamo al 1991 e ciò che succede è materia incandescente e importantissima per il nostro racconto. Vai.

«Be', ti dico che la Williams Fw14 che nasce in quell'anno è frutto del genio di Adrian Newey, ma, per quanto un pilota possa dire questo, la sento tanto, tantissimo anche figlia mia. Nel senso che porto avanti gran parte del lavoro di sviluppo, in collaborazione col tester di allora che era l'ancora acerbo Damon Hill».

E qui devi spiegare nel dettaglio, per far capire risvolti e retroscena tecnici.

«Allora, la Fw14 ha ancora le sospensioni passive, può contare sul cambio automatico, non ha traction control né power steering. È una monoposto fantastica, non ancora del tutto affidabile, ma per me rappresenta - insieme alla Brabham Bt49B con cui vinco a Montecarlo 1982 -, la migliore macchina che ho mai guidato in carriera. E, attenzione, la Williams Fw14 è la mia F.1 ideale, mentre la 14 B non lo è affatto. E in questa differenza vanno colti tutti i segreti e le evoluzioni della F.1 in pochi mesi. E con essi le influenze specifiche sulle rispettive capacità e potenziali di guida di Riccardo Patrese e di Nigel Mansell».

Okay, adesso devi farti capire...

«Nel 1991 con la Fw14 priva di traction control nelle curve lente sono più bravo del mio nuovo compagno di squadra, il rientrante Nigel, a gestire il piede sull'acceleratore sulle curve lente, mentre sui curvoni veloci i dati dicono che forniamo un rendimento tutto sommato equivalente. Nel 1992, invece, con la Fw14B c'è una rivoluzione complessa, perché arriva anzitutto il traction control e nelle curve lente ora tu vai, freni e da lì in poi decide l'elettronica come distribuire la potenza in modo ideale. Di converso, nei curvoni veloci la monoposto diventa dura, difficile, pesante da guidare, un vero camion, perché c'è tanto carico in più e ci vuole un'incredibile potenza muscolare per gestire e correggere, nelle varie fasi di guida. Sì, improvvisamente la forza fisica diventa e dà un gran vantaggio. Voglio dire che nelle condizioni del 1991 la Fw14 è la monoposto ideale per me, ripetto a Nigel, mentre



”

Di base la Fw14 è ovviamente frutto del genio del progettista Newey, ma come crescita concreta in pista, per lo sviluppo, la sento anche tanto mia

Altro en plein a Imola!

Quarta doppietta '92, a Imola, per le Williams, nel Gp di San Marino, con Mansell, sotto la bandiera a scacchi agitata da Luciano Conti. Sotto, il Leone con Patrese sul podio



nel 1992 la Fw14B con sospensioni attive e traction control, con tanto carico in più e tutti questi device elettronici, lo stesso Mansell si dimostra più efficiente. E le spiegazioni ci sono, derivano da un'analisi precisa, al tempo conosciuta da pochissimi. E c'è di più: la Fw14 del 1991 era molto più sincera. Quando raggiungeva il suo limite, cominciava a scivolare, aveva un po' di sliding il quale t'avvisava che la vettura stava per lasciarti. Invece la Fw14B a sospensioni attive stava dentro senza problemi, sembrava incardinata in un binario invisibile, ma d'improvviso quando partiva, partiva. E non c'era più niente da fare...».

La Williams Fw14B è un mostro di potenza, aderenza, competitività e affidabilità. Mansell vince i primi 8 Gp su dieci, nei quali tu e lui mettete a segno ben sei doppiette. E il "Leone" è iridato di fatto già in Ungheria, dopo 11 Gp su 16 complessivi. Uno strapotere. Okay, ma tra voi...

«Sì, so quello che mi stai per chiedere e ti anticipo raccontandoti un fatto non conosciuto, molto, molto importante nella mia ottica. Gran Premio di Francia a Magny-Cours, ottava gara del mondiale, quindi metà stagione 1992. Io so benissimo che sono il solo che può impensierire Nigel Mansell per il titolo e ovviamente ho intenzione di fare tutto ma proprio tutto per riuscirci, in modo corretto e competitivo. Così, appunto, in Francia stacco la pole, parto in testa e provo ad andarmene, quando si mette a piovere e danno bandiera rossa, quindi fermi tutti».

- Nella vulgata, è il giorno in cui Schumi tocca Senna, che poi gli fa la predica in mondovisione.

«Esatto. Io mi preparo alla ripartenza dalla prima posizione, quando a un certo punto viene da me in griglia di partenza Patrick Head, il quale, attenzione, è stato, è e resterà per sempre un mio carissimo amico ed estimatore e, apparentemente senza motivo, a pochi attimi dal restart, mi dice una cosa sorprendente quanto tuonante: "Ehi, Riccardo, ma tu forse non hai ancora capito che quest'anno il mondiale deve vincerlo e lo vincerà Nigel Mansell? È stabilito che il prossimo iridato sarà lui, per caso non te lo ricordi?". Così: bang! Secco e folgorante, come un fulmine a ciel sereno. Ci resto di sasso. Zitto, incasso e mi preparo alla procedura di riavvio del Gran Premio. Pronti-via, riparto al comando, lascio scorrere il primo giro e poi, arrivato davanti ai box, alzo la mano e lascio passare il mio compagno di squadra Nigel Mansell. Cosa ci vuoi fare, quando alla realtà tecnica analizzata prima, si aggiunge anche questo tipo di attitudine della squadra, bisogna solo prenderne atto e accettare la realtà. A Magny-Cours in sala stampa, nel dopo Gp, mi nascondo dietro una mitragliata di "no comment". Ma occhio, la realtà stessa comunque, ad essere sinceri e onesti, con quella monopo, lo ribadisco, vedeva Nigel morfologicamente e strutturalmente più efficace di me, alla guida. Il mondiale lo ha vinto il migliore, il più bravo in quelle condizioni, perché la Fw14B lui la gestiva meglio di me, sia chiaro. Però dietro le quinte è successo esattamente questo».

Hai comunque vinto a Suzuka 1992, che resta pur sempre un bell'andare.

«Se ti devo dire francamente, Il Gp del Giappone 1992 è solo una gran bella vittoria, ma le gare che avrei voluto e penso anche del tutto meritato di vincere, in quella stagione, erano altre. Ossia il Gp d'Ungheria e quello d'Italia, ma un motore rotto a Budapest e un guaio tecnico quando stavo appunto regolando Senna a Monza, mi hanno tolto que-



A Suzuka gode Riccardo

Nigel Mansell su Williams FW14B e il compagno di squadra Riccardo Patrese al via del Gp del Giappone 1992, quindicesima gara dell'anno, che rappresenterà il giorno del vittorioso riscatto per il pilota italiano



SUTTON-IMAGES.COM

”

*La convinzione che a Suzuka 1992
Nigel mi abbia fatto un regalo è
totalmente sbagliata. Quella vittoria
me la sono proprio guadagnata!*

”

”
*Perfino
un grande
campione come
Ayrton Senna
con la sua
McLaren nulla
poteva contro
la Williams-
Renault
Fw14B*
”

**Ayrton padrone
a casa sua**

Nel Gp del Brasile 1992 a Interlagos, presso San Paolo, Ayrton Senna su McLaren vince davanti a Riccardo Patrese su Williams, con Gerhard Berger terzo, anche lui su McLaren

ste gioie per sempre. Ecco, avrei preferito vincere a Monza che a Suzuka, secondo giustizia, perché in Italia, vivendo la corsa dall'abitacolo sentivo che era molto più mia che in Giappone».

E allora, spiega Giappone 1992.

«C'è una premessa. A Suzuka ci arrivo con gli strascichi psicologici del terribile volo di Estoril, causato da un improvviso rientro in corsia box, mentre siamo a tutta, di Gerhard Berger. Incidente molto brutto e fortunatamente privo di conseguenze fisiche dirette, ma in ogni caso fonte di una tensione che continua ad avvolgermi anche mentre parto per il Giappone. Morale, Nigel si aggiudica senza problemi la pole position a Suzuka e io mi prendo il secondo posto sullo schieramento di partenza. Pronti-via e Nigel va in testa, così io lo seguo. Sembra una storia già vista diverse volte, la gara pare svilupparsi così, ma a un certo punto lui rallenta, perde velocità come se avesse un problema. Boh, non so che pensare, Mansell continua a non procedere a tutta, anzi... così lo supero pensando che abbia dei guai. E da lì in poi accade un'altra cosa strana, perché lui comincia a spingermi come un matto, pressandomi senza requie. Ma come? - mi domando: che cosa sta succedendo? Mah, evidentemente la sua Williams si è rimessa ad andare perfettamente... Fatto sta che alla fine della fiera la sua Red Five si rompe davvero, così resto in testa bello tranquillo, sperando come un pazzo che non mi si rompa nulla, e in questo modo vado a vincere il Gran Premio del Giappone 1992, che resta il mio ultimo successo in F.1. Ma il bello viene nel dopo corsa e nessuno può saperlo...».

Interrompiamo questa odiosa astinenza.

«Mi cerca Nigel, mi trova e mi dice entusiasta: "Ehi, Riccardo, tu non sai quanto sono contento per te, di questa vittoria! E io, come hai visto, ti ho dato anche una bella mano!". Io sorrido e dico di sì, però, cavolo, oddio, una gran mano mica me l'ha data! Oppure non ho capito come avrebbe potuto, visto che mi è stato per almeno quindici giri col muso piantato nel sedere della mia Williams... Altro che regalata, in quel modo mi ha tenuto sotto la massima pressione, quella vittoria me l'ha fatta proprio sudare! Comunque il Gp del Giappone per me è solo la gara che in quell'anno ha la trama più bella e positiva, per me. Ma le mie preferite in termini di prestazioni restano Ungheria e Italia».

Proprio tra i Gp d'Ungheria e d'Italia, a fine estate, matura la tua scelta di abbandonare la Williams e passare alla Benetton. La decisione peggiore della tua vita, col senno di poi.

«Senti, lì tutto comincia quando Nigel Mansell litiga con Frank Williams e il rapporto si rompe. Il problema è che a me Nigel mica mi dice nulla. Quindi appena vengo a sapere che Alain Prost correrà alla Williams l'anno dopo, non sapendo che Nigel è già fuori, io mi premunisco e firmo per la Benetton. La quale è ben felice di mettermi al suo servizio, in quanto sono colui che può portare tutto il vasto patrimonio di esperienze e conoscenze sulla gestione delle sospensioni attive. Ma il punto è un altro: se Nigel mi avesse informato che stava per lasciare il team per emigrare in Indycar con Newman-Haas, io, cavolo, sarei restato alla Williams, dove mi trovavo benissimo. E sarei restato anche a correre al fianco di Prost, no problem. Invece me ne vado alla Benetton e al mio posto arriva Damon Hill, il quale, a forza di attendere il suo turno, nel 1996 diverrà campione del mondo».

Nel frattempo proprio in quel 1992 Ayrton Senna al volante della McLaren capisce che si è aperto il ciclo Williams-Renault e se

SUTTON-IMAGES.COM





vuole tornare iridato dovrà aggiudicarsi pure quella macchina, magari aspettando il post 1993, ossia la fine del turno del rivale archetipico Prost.

«Il miglior pilota tende a desiderare la miglior macchina e viceversa. È la legge delle corse e anche stavolta le cose seguono esattamente questa logica. In questo caso con sviluppi purtroppo tragici, che tutti conosciamo».

Dopo tante tue, una confidenza mia. Anni fa una storica personalità del team Williams mi ha confidato che all'esterno c'è sempre stata una percezione sbagliata di Mansell e Patrese. Nigel è stato percepito sempre come il talentuoso Supercampione generoso e sfortunato, simpatico, aperto e buontempone, mentre Patrese, viceversa, quale tipino rognoso, introverso e permaloso. La verità, invece - secondo questa rivelazione interissima alla Williams - era contraria. Nel team ben pochi sopportavano Nigel e tutti adoravano Riccardo. Cosa puoi dire, come commenti questo concetto, ora che sei libero d'aprirti e dire la tua?

«Mi viene da sorridere. E premetto che con Nigel Mansell ho avuto e ho un ottimo rapporto. Da compagni di squadra, gli ho assicurato correttezza e collaborazione, tra l'altro. Un bel clima, tra noi».

Non parlavo di questo ma di altro, no?

«Se vuoi entrare dentro il clima interno della Williams di allora, posso dirti che il soprannome in codice di Mansell era "Il Lamentoso", perché evidentemente tendeva a sottolineare cose che non gli piacevano e difficilmente, molto difficilmente, risultava contento, anzi, diciamo così, piangeva sempre. Quindi capisco perfettamente ciò che dici e mi rendo conto che è una confidenza autentica, attendibile, che ha senso. Sì, sta in piedi, anche se io con Nigel Mansell in squadra sono stato bene».

D'altronde sei stato uno dei piloti italiani storicamente più apprezzati dai team inglesi. Dall'anglo-americana Shadow - prima tutta Usa e poi molto più british -, alla Arrows, passando per la Brabham per approdare alla Williams e infine alla Benetton very GB, con Briatore che non ti amava.

«Anche questo è vero. I fatti parlano chiaro. Di me penso i britannici abbiano apprezzato che sono uno che bada al sodo, con un approccio molto leale. Scusa, voglio aggiungere una cosa sul mio carattere. Sì, okay, è vero che per un periodo non breve ho goduto della nomea di pilota e personaggio del circus all'approccio non proprio facile, ma anche questo va spiegato. Sono uno che in F.1 ha avuto a poco più di ventiquattro anni d'età una storia travagliata e difficile. A inizio 1978 mi



viene negata una vittoria dalla sorte in modo molto crudele, nel Gp del Sudafrica, quindi vado sotto accusa per l'incidente di Peterson a Monza, cosa che mi porta a essere escluso dal Gp Usa East 1978 in modo arbitrario e ingiusto, perché alla fine verrò riconosciuto del tutto innocente sul caso Monza. Ma intanto i danni li ho subiti. Quindi sfuma il mio passaggio alla Ferrari, perché al mio posto prendono Didier Pironi. Insomma, dentro avevo del travaglio, un mio bel tormentone e non è che avessi molta voglia di aprirmi con piena fiducia alla stampa... Da qui la nomina di personaggio poco difficile e approccioabile, chiuso a riccio, diffidente, mai pronto a spargere simpatia, che poteva anche avere un fondo di verità, ecco. Ma in seguito, pian piano, Matura la mia personalità e le cose cambiano, tanto che direi dal 1986, da quando mi recupera Bernie e passo alla Brabham, dopo la parentesi negativa in Alfa Romeo, comincio ad avere un carattere più malleabile. Unito a un atteggiamento meno incazzato e introverso, più aperto, e, penso, gradevole».

Adesso in F.1 si riparla tanto di stagione 1992, perché queste tre doppiette iniziali della Mercedes 2019 come precedente riportano proprio alla vostra famosa annata perfetta. Cosa dici, Riccardo, vedi parallelismi credibili tra le due ere?

«No, non ne vedo affatto. Nel senso che sì, tre doppiette sono e tre doppiette erano, ma è tutto qui. È il classico caso in cui la matematica non segue la logica. Perché la logica stessa esprime concetti ben diversi: la Williams Fw14B di allora era una monoposto che dava due secondi al giro secco a tutte le rivali, mentre questa Mercedes W10 a seconda del tracciato se la batte con la Ferrari SF90. Tanto che in Bahrain a vincere toccava secondo merito alla Rossa e a Leclerc, con le Mercedes stesse battute sul campo sia in prova che in gran parte della gara. Quindi dico ben chiaro: occhio, perché nel 1992 non c'era nulla che poteva succedere se non una Williams vincente ben dieci volte su sedici con sei doppiette. Mentre in questo 2019 vedo un mondiale ancora molto aperto e con vari possibili sviluppi, al di là dell'attuale supremazia aritmetica della Mercedes».

Nel dettaglio?

«Presto la Ferrari tornerà a vincere e sarà in lotta per il titolo. Vettel può incidere e Leclerc continuare a sorprendere. E attenzione anche a Valtteri Bottas, perché quest'anno non ha niente a che vedere col pilota arrendevole e servizievole della scorsa stagione. Stavolta il finlandese non ha più un approccio da rassegnato numero due ma, rispetto al sempre fortissimo Hamilton, vanta un'attitudine da vero e proprio numero uno-bis. È un anno in cui i presunti secondi piloti vanno tanto quanto i capitani, almeno per ora. Lo stesso Raikkonen lo vedo rivitalizzato, felice, capace di sorprendere. Alla Ferrari sembrava stanco e così gli ha fatto bene andare via per approdare in una squadra, l'Alfa Romeo, nella quale ha trovato magari una macchina meno competitiva di quella di Maranello, ma anche un clima più ideale. Meno pressato e più sereno, che adesso gli consente di dare il meglio con quel pizzico d'entusiasmo in più. Concludendo, voglio dire che io la stagione 1992 la conosco proprio bene e penso che magari è lecito aspettarsi più sorprese e colpi di scena da questa. Anche se alla mia epoca, certo, resto particolarmente affezionato e legato. E pure al team Williams, che tanto ha voluto dire per me e al quale rivolgo un incoraggiamento e un caloroso in bocca al lupo».



”

**Pochi sanno
che il
soprannome
segreto
di Mansell
all'interno
della
Williams era
“Il Lamentoso”**

”

Chiusura 1992 ad Adelaide

L'annata 1992 si chiude col Gp d'Australia ad Adelaide. Ecco Nigel Mansell su Williams FW14B Renault davanti ad Ayrton Senna (McLaren MP4/7A Honda). Sembrano giocare la gara ma poi si ritirano entrambi quando Senna tampona lo stesso Mansell, al 19esimo giro. Alla fine a vincere toccherà a Gerhard Berger, secondo uomo McLaren

LAT



1994

SCHUMACHER-HILL

Adelaide

finale con i botti

AL GP D'AUSTRALIA CHE CHIUDE IL MONDIALE ECCO
COME FINISCE LA CORSA AL TITOLO TRA MICHAEL
E DAMON. IL RACCONTO DELL'ULTIMA SFIDA

DI **ALBERTO ANTONINI**
AUTOSPRINT SPECIALE LA STAGIONE 1994

Confronto ai ferri corti

È un duello davvero ai ferri corti quello che nel Mondiale 1994 vede contrapposti Hill e Schumacher, un faccia a faccia, dove non mancano i nervi tesi, fino al decisivo incidente nel Gp d'Australia. Qui i due sono a Monza



”

*Sono otto anni
che il Mondiale
non si decide
all'ultima gara.
E in più,
Schumacher
e Hill arrivano
in Australia
con il minimo
distacco in
classifica. Ogni
fatto diventa
decisivo*

”



GETTY IMAGES

anno tutti la stessa espressione, placida e compiaciuta. Facce cotte dal sole sontuose pance a balcone, l'andatura da plantigrado di chi considera le scarpe come uno scomodo optional dell'era moderna. Tanti portano sulla testa un capellaccio da cow-boy. Tutti hanno l'aria di non perdere molto tempo, la mattina, per scegliere i vestiti da mettersi addosso. Sono i discendenti dei coloni inglesi - in massima parte delinquenti comuni - che la madrepatria mandò da queste parti, due secoli fa, per creare un nuovo mondo. Di quello che c'era prima, ad Adelaide, rimangono i "natives", gli aborigeni malvestiti che di anno in anno vengono spinti verso la periferia perché sono turbolenti, rissosi e danno fastidio a qualcuno. E poi, naturalmente, fuori da questa città che è una delle più grandi dell'Australia ma ha un aspetto inequivocabilmente provinciale, c'è la sorpresa di una natura incredibile.

Ti arrampichi per un vialetto che sembra preso a prestito dalla campagna inglese, tutto prati verdi e casette col tetto di ardesia, e di colpo il panorama cambia e ti regala un bosco di eucalipti, la terra rossa e bruciata e il cartello "Attraversamento Koala". Nelle ore notturne, il più timido e il più caratteristico rappresentante della fauna locale scende dagli alberi delle riserve e dei parchi per avventurarsi sulle strade. A suo rischio e pericolo, perché fra l'altro deve essere l'unico australiano che il sabato sera non beve come una spugna. Insomma un po' "wild ad free", libera e selvaggia, l'Australia lo è ancora. Lo scenario ideale anche per una sfida da Far West. Il circuito di Adelaide è un cittadino per modo di dire. Per la maggior parte non passa proprio tra le case come Montecarlo, ma gira attorno al vecchio ippodromo, si infila giù per vialoni alberati e strade a scorrimento veloce. Con lunghi rettilinei, curve a novanta gradi e strettoie da far paura. Chi non ci ha mai corso, come Schiattarella o Jean-Denis Deletraz (nuovo oggetto misterioso del pianeta Larrousse) lo guarda con sospetto. Quei muretti così vicini, alla prima velocissima chicane intitolata a Senna, mettono i brividi. Non ai due dell'Apocalisse, naturalmente. Sono otto anni che il mondiale non si decide all'ultima gara. E in più, Schumacher e Hill arrivano in Australia con il minimo distacco in classifica. A questo punto, ogni fattore diventa decisivo. Sulla carta, la Williams ha un vantaggio nei cavalli motore, perché Adelaide non è un circuito "guidato": accelerazione secca in rettilineo, frenata, scalando per affrontare in rilascio le curve ad angolo retto, riaccelerazione. E la pioggia? Schumacher, l'uomo dei miracoli, non ha mai vinto una gara sul bagnato. Sarà un caso ma anche due settimane prima, a Suzuka, l'ha visto sfumare il suo vantaggio in classifica. Ma è novembre avanzato: in Australia è come maggio da noi. Il primo giorno di prove fa un caldo da trenta gradi. Tempo da leoni...

Un venerdì da leoni

Passare la vita a fare teorie non serve a niente. Per due settimane l'argomento che ha tenuto banco è: chi parte in pole ad Adelaide, vince il mondiale. Il mondo della F.1 era spaccato in due, neanche fossimo ai tempi di Coppi e Bartali. E improvvisamente, in prova, rispunta Girardengo. Alias Nigel Mansell: quarantun anni, tre partecipazioni e altrettanti punti (in Giappone) in questo suo mondiale a mezzo servizio.

L'episodio chiave del Mondiale 1994

Ecco l'episodio che decide il Mondiale di F.1 1994. Una collisione inevitabile tra Schumacher e Hill. Il tedesco della Benetton inizialmente sembra avere la peggio perché costretto al ritiro. Ma anche il suo rivale sarà poi indotto ad alzare bandiera bianca per la rottura della sospensione. Michael conquisterà il primo titolo iridato della carriera





”

*Schumi è ko,
sotto al cartello
della fermata
del bus aspetta
gli eventi. Non
sa che Hill è
fermo ai box,
dove un
meccanico tenta
pateticamente
di raddrizzare
la sospensione
fuori uso.
È finita,
Michael è
campione*

”

Stretta di mano in vista della sfida finale

In alto Damon Hill
insegue Michael
Schumacher nella
sfida finale del
Mondiale 1994. A
destra Michael e
Damon si stringono la
mano in vista del
confronto decisivo

Nigel in Australia non ci ha vinto mai: e questa potrebbe essere - il condizionale è più che d'obbligo - la sua ultima gara in Formula Uno. Forse l'addio all'automobilismo. Ma venerdì mattina, nelle prove libere, il Leone non sembra in palla. Rimane dietro a Hill e a Schumacher (unici a scendere sotto l'17"), ma anche ad Hakkinen. Si sveglia nelle qualifiche, sciolto ma grintoso. Prima evita magistralmente Herbert, che gli si è intraversato davanti in uscita di curva, e se la cava con un testacoda. Poi segna l'16" 179, un tempo da pole position. La trentaduesima in 185 Gran Premi. Schumacher non ci sta; avere il Leone davanti alla via è un problema in più. Non sempre ci si può inventare una partenza come quella di MagnyCours, e stavolta i giochi di squadra saranno ben rodati anche alla Williams. La Benetton numero 5 si ributta in pista; ma quando Mansell è in forma, non ce n'è per nessuno. Michael attacca la prima chicane, in uscita tocca troppo un cordolo. È un attimo: la monoposto gli sfugge di mano e sbatte contro le protezioni con il lato sinistro. Volano pezzi dappertutto: ruote, triangoli, parti di carrozzeria. La gomma anteriore sinistra rimane attaccata al braccetto, un commissario la toglie dalla pista tirandola come un cagnolino al guinzaglio.

Schumi si arrampica fuori dall'abitacolo, raggiunge i box. Cerca di simulare la tensione con il solito sorriso, ma stavolta è dura. Non è tanto per la posizione in griglia, il tempo che ha fatto prima di sbattere gli garantisce comunque la prima fila, davanti a Hill. No, è che stavolta la tensione si fa sentire per davvero. E il primo vero incidente di Michael quest'anno, la prima volta che il pilota ha spinto al di là del mezzo e delle proprie capacità, finendo per commettere un errore. Del resto, tutta la sessione è un carosello di testacoda e uscite di pista. Sabato, comunque, c'è modo di migliorare... Come non detto: appena il tempo di veder girare in prova libera una Ferrari che sembra la bella copia di quella, squallidissima, del venerdì, e si scatena la pioggia. Così la Rossa resta sulle desolanti posizioni del giorno prima, con Alesi ottavo e Berger undicesimo; Schumacher resta in prima fila, Hill rimane terzo, e soprattutto Mansell resta in pole. E a questo punto c'è spazio per tutte le elucubrazioni possibili: cosa succede se domani piove? Nigel farà da tappo a Schumi? Damon tenterà il tutto per tutto o si punterà ancora alle strategie? Ancora ipotesi, ancora teorie. Destinate, come al solito, a essere spazzate via dalla realtà del semaforo verde.

Cosa c'è dietro l'angolo

Perché al verde - e domenica l'asfalto è asciutto - i giochi di squadra Williams durano meno di niente. Nel senso che Schumacher, al quale la squadra ha ricostruito la macchina in una notte di lavoro, parte benissimo e altrettanto fa Hill. E tutti e due sfilano ai lati di Mansell alle prese con il solito (per lui) pattinamento delle ruote. Nigel alla variante leva il piede dal gas per non creare problemi, poi rischia grosso per una sbandata perdendo due posizioni. E subito ci sono due gare: quella per il mondiale, davanti, e quella degli "altri". La prima si corre a un ritmo furioso, irraggiungibile: Michael è complessivamente più veloce nei tratti guidati, ma Damon gli roscchia il vantaggio in rettilineo, dove la Williams è fino a 10 kmh più veloce. Vanno avanti così, come legati da un elastico, per diciannove giri. Entrano in simultanea ai box, escono con Michael ancora davanti. Quattro giri dopo, Damon commette



GETTY IMAGES



SUTTON-IMAGES.COM



un errore passando sopra un cordolo, ma si riprende. Poi è Frentzen - ma quanti nemici si è fatto Schumacher? - che resiste al doppiaggio del leader della corsa, e permette all'inseguitore di avvicinarsi. Michael ha deciso di non esagerare con il carico alare, per non penalizzare la Benetton in rettilineo; ma così, la vettura sbanda continuamente nelle curve. Trentaseiesimo giro, curva East Terrace; per la verità le pieghe sono tre, tutte più o meno a novanta gradi.

Alla seconda Schumi arriva lungo, sale sull'erba, finisce contro il muro e rimbalza in pista. Hill, che è dietro, non può vedere cosa è successo, ma girando l'angolo scorge la Benetton in difficoltà e prova a infilarsi all'interno nella successiva curva a destra. È un attimo: Michael si sposta nella stessa direzione e la collisione è inevitabile. O inevitata, se preferite; ma la Williams prosegue. Schumi è ko, sotto il cartello della fermata del bus aspetta gli eventi. Non sa che Hill è fermo ai box, dove un meccanico tenta pateticamente di raddrizzare la sospensione ormai fuori uso. È finita, Michael è campione. Quando raggiunge il suo box si lascia andare a un urlo in falsetto che è solo il preludio di ciò che verrà dopo. In pista, intanto, Mansell ha vinto un lungo duello con Hakkinen e conduce. Ma dietro, zitto zitto, Berger ha rimontato dall'11^a posizione.

Quando Nigel va ai box, la Ferrari n° 28 è prima. E resta al comando anche dopo il pitstop di Gerhard, nonostante Mansell si sia fatto pressante. Al 64. passaggio Berger sbaglia una staccata, finisce sul cordolo e va lungo. La Williams si infila e la Ferrari inizia un inseguimento. Tutto inutile: anche perché Frentzen prende Berger per Alesi (che alla fine gli porta via il sesto posto) e lo tiene dietro invece di farsi doppiare. Così, alla fine, ci sono un venticinquenne in festa ai box e un quarantunenne in festa sul podio. La generazione di mezzo, quella dei Berger e degli Hill per intenderci, mastica amaro. E finisce così.



1997

SCHUMACHER-VILLENEUVE

Jerez, altissima ten

NEL GP D'EUROPA, ULTIMA DECISIVA SFIDA DEL MONDIALE, MICHAEL SPERONA JACQUES ALLA CURVA DRY SAC. IL TEDESCO FINIRÀ KAPPAO E IL CANADESE SARÀ IRIDATO

DI **MARIO DONNINI**

AUTOSPRINT N° 52 21 DICEMBRE 2010

Sfida senza esclusione di colpi

Jerez de la Frontera. Schumi e Villeneuve si giocano il titolo iridato. All'approccio della curva destrorsa Dry Sac, Jacques rompe gli indugi e attacca il tedesco che prima allarga e poi stringe e piazza la ruota anteriore destra sulla carrozzeria della Williams. Michael sarà costretto al ritiro, il canadese chiuderà 3° andando a conquistare il titolo iridato F.1 1997



sione

”

*Villeneuve piazza
un allungo perfetto,
Schumi allarga e poi
improvvisamente
stringe, fino
a impattare
violentamente
con la Williams
del rivale*

”





”
*Schumi con
 la Rossa
 danneggiata
 è costretto al
 ritiro. Jacques
 con la Williams,
 risparmiata per
 miracolo dalla
 botta, chiuderà
 al 3° posto
 diventando
 campione
 del mondo*
 ”

he Jerez 1997, gara decisiva per l'assegnazione del Mondiale, parta come episodio da antologia, lo dimostrano perfino le qualifiche, con tre piloti che realizzano lo stesso miglior tempo, al millesimo di secondo. Sono i rivali nella lotta al titolo Jacques Villeneuve su Williams-Renault e Michael Schumacher su Ferrari, ai quali si aggiunge in veste di miglior attore non protagonista Heinz-Harald Frentzen, anche lui su Williams.

Il via vede Jacques in difficoltà con le gomme che pattinano e al comando gira deciso Schumi, seguito da Frentzen e dal canadese, che all'8° giro però si prende la seconda piazza e si getta alla caccia del tedesco della Ferrari, il quale sembra comunque decisissimo a involarsi. Michael è alla seconda stagione con la Rossa e pare lanciatisimo verso l'impresa di artigliare il titolo piloti che a Maranello manca dall'ormai lontanissimo 1979, l'anno di Jody Scheckter, presente ai box in veste di guest star. Il resto è una sfida rusticana tra i due piloti, non lontanissima dai luoghi che resero leggenda i film Spaghetti Western. Ma non è una tromba solista a squarciare l'aria, che pare lacerata solo dalle accelerazioni brucianti dei motori.

Dopo quaranta giri di sfida al calor bianco e due pit-stop a testa, Villeneuve sembra volersi giocare il tutto per tutto e accorcia il distacco dal tedesco fino a tallonarlo implacabilmente. Partono puntate d'assaggio, allo scopo di innervosire il battistrada ferrarista, che ogni volta rintuzza gli attacchi, con un'aggressività che vorrebbe ridurre a più miti consigli il rivale, il quale non si sogna neanche di demordere. Siamo al 47° giro e l'epilogo è nell'aria.

All'approccio della curva destrorsa Dry Sac, Jacques piazza un allungo perfetto, Schumi allarga e poi improvvisamente stringe, fino a impattare violentemente con la Williams del rivale! Il risultato gli è avverso. La sua Ferrari, danneggiata, è costretta al ritiro, mentre la monoposto del canadese, miracolosamente risparmiata dalla botta, è ora al comando. Non è finita, perché dal box Williams arriva il suggerimento di far passare Hakkinen, cedendo così la vittoria alla McLaren-Mercedes! Sfila pure Coulthard, tanto a Jacques il terzo posto basta per laurearsi iridato. Il muso di Michael Schumacher si fa sempre più lungo: il tedesco, oltre allo scorno di perdere il titolo, per sanzione della Fia alla sua ruotata, si vedrà cancellati tutti i punti conquistati, con l'obbligo di dover poi promuovere una campagna di sicurezza stradale. Danno e beffa in un sol colpo, dopo una delle corse più avvincenti di sempre.

Jacques in trionfo al Gp Europa

Sopra, il contatto Schumacher-Villeneuve alla Dry Sac visto da un'altra angolazione. A destra Jacques portato in trionfo da Hakkinen e Coulthard. Il canadese che ha chiuso alle spalle delle due McLaren del finlandese e dello scozzese conquista per il suo primo e unico titolo iridato di F.1



GETTY IMAGES

2005 E 2006



*Batte Michael
per l'iride*

Gran Premio di San Marino 2005: Alonso batte Schumi. L'anno dopo Michael a Imola restituirà la cortesia ma lo spagnolo vincerà ancora l'iride F.1



SCHUMACHER-ALONSO

Fernando re molto speciale su Renault

IN TERMINI DI SUCCESSIONE LINEARE AL TOP DELLA F.1, LO SPAGNOLO HA IL GRANDE MERITO DI AVER RACCOLTO L'EREDITÀ DI SCHUMI

AUTOSPRINT N° 15 10 APRILE 2012

Si corresse solo per capire chi è il più bravo, dopo la Malaysia 2012 si potrebbe anche avanzare di farlo. Perché a fare il paio con Mourinho nel calcio, il Circus iridato il suo "Special One" lo ha già e si chiama Fernando Alonso. Lasciamo stare tifo, logiche partacciare e amor di Ferrari: la realtà parla chiaro. Nando è semplicemente il miglior pilota del mondiale. Abbandoniamo l'acquasanta e i clamori della cronaca di Sepang, saliamo su un elicottero immaginario e diamo uno sguardo dall'alto alle ultime cinque stagioni per contemplare, da una prospettiva obliqua e inedita, un panorama che fornisce vedute sorprendenti e mozzafiato.


La prima delle quali sembrerebbe paradossalmente fornire un verdetto tombale e schiacciante contro lo spagnolo: dal 2008 a oggi Alonso è stato il meno vincente in assoluto tra i top driver, con "zero titoli" e sole - si fa per dire -, 9 vittorie. Meglio di lui hanno fatto gli altri iridati in servizio effettivo permanente, ossia Vettel con 21 centri, Hamilton con 13 e Button con 12. Una mezza tragedia. Matador sembrerebbe essere solo il migliore dei piloti più terrestri, degli onesti portaborracce, battendo d'un soffio Webber con 7 centri e Massa con 6.

Ma non è questo il punto. Analizziamo i fatti nella loro giusta prospettiva. Come e con chi le ha ottenute le 9 vittorie, Alonso? Due con la Renault nel 2008, il controverso e biscottato Gp di Singapore e subito dopo in Giappone, 5 con la Ferrari targata 2010 - meno forte assai della Red Bull -, una lo scorso anno a Silverstone e l'ultima fresca fresca a Sepang, quella del miracolo acquatico. Tutte in chiara inferiorità tecnica. Condizione, questa, esaltata ancor più da un altro aspetto sul

Duellante spietato

Un'altra immagine del 2005, dell'arrivo del Gp di San Marino, a Imola. Fernando Alonso su Renault R25 precede Michael Schumacher, su Ferrari F2005 dopo una lotta molto tirata

LAT



”
*Complessivamente
ho vinto meno di altri,
però ho il vanto di aver
corso al top nel mondo
della Formula Uno,
restando sempre me stesso*



quale fino a oggi nessuno ha mai messo la lente d'ingrandimento: nella F.1 di questo quinquennio lo spagnolo è l'unico pilota in grado di vincere con continuità al volante di monoposto con cui nessun altro pilota è riuscito a ottenere neppure un successo e questo proprio nell'epoca in cui la macchina sembrerebbe contare tanto, infinitamente più dell'uomo. Mescolando l'analisi a una delle rarissime frasi di Alonso rivolte nei confronti del pilota più titolato recente, Vettel, emerge una questione piuttosto curiosa. Questa. A fine 2011 lo spagnolo se n'è uscito con una staffilata niente male: «Vedremo se con una macchina da sesto posto riuscirà comunque ad arrivare secondo o terzo - ha dichiarato l'asturiano -, visto che fino ad ora ha guidato una monoposto capace di fargli vincere il titolo con cinque gare d'anticipo». Possibile che Alonso ignori che Seb ha sbancato Monza 2008 su una Toro Rosso valida ma non esattamente leggendaria? Plausibile che consideri quel trionfo fortunoso o frutto del caso? No di certo. Il segnale in codice, il colpo di fari che l'ispanico dà al collega bi-iridato e al mondo delle corse tutto, è ben altro e di diversa natura. Della serie: tu, Vettel, vinci con continuità su macchine quasi imbattibili (le Red Bull 2010-2011), io trionfo puntualmente e con regolarità guidando monoposto con cui non potrebbe vincere e non vince nessuno all'infuori di me. E c'è un piccolo particolare: tutto ciò è effettivamente vero.

Su classe e precocità del campione Alonso, nasato da Campos e lanciato da Briatore, le cifre parlano chiaro. Fin dalle formule promozionali, è sempre stato circondato da un'aura di leggenda. A Imola 2000, al debutto in F.3000 con la modesta Astromega, il vecchio Ermanno Cuoghi - già sagrestano del mito Niki Lauda -, ospite al suo box diceva chiaro: «Poche storie, questo ragazzo passerà alla storia delle corse». Dopo essere stato il più giovane di sempre ad aver ottenuto una pole, una vittoria e un titolo mondiale, in F.1 è diventato il primo e l'unico in grado di interrompere il quinquennale regno iridato della Schumiferri, nel 2005, facendo il bis l'anno dopo.

Nell'era d'oro punti di forza al limite dell'umano

In qualifica sul giro secco è velocissimo ma non stellare, anche se più di ogni altro lavora in ottica gara. Al via, la fase critica e cruciale della F.1 moderna, sa essere semplicemente demoniaco. Nessuno è in grado di partire meglio di lui, di compiere in lassi di tempo istantanei manovre che ottengono il massimo rendimento facendo percorrere alla monoposto il minor spazio, riuscendo a trovare ogni volta la linea spezzata ideale nello slalom dinamico tra i primi catapultati a tutto gas nella prima curva.

Anni fa fece scalpore proprio al via il team radio della Bar a Sato, che in tempo reale gli indicava dove mettere le ruote dopo la partenza, quasi fosse una zia nei casinò con una manovra di parcheggio all'ipermercato. Nando è il contrario algebrico: kers e tomtom li ha incastonati nel cervello. I primi 400 metri di un Gp sono un cunicolo invisibile e misterioso, imprevedibile in qualsiasi simulazione e lui complessivamente - che si tratti d'andare in fuga o di scattare in rimonta a capatutta -, è quello che sa uscirne meglio di chiunque.

Da lì in poi la sua costanza sugli stint è psicologicamente martellante.

”

*Ho fatto parte
dell'era d'oro
del team
Renault,
perfettamente
gestito da
Flavio Briatore
al quale nella
mia carriera
devo molto*

”

Bella rivalità con Schumi

Gp del Giappone a Suzuka, edizione 2005: ecco Michael Schumacher su Ferrari F2005 battagliaire gagliardamente con Fernando Alonso, su Renault R25

Se non eguaglia il Raikkonen dei tempi d'oro - il vero cannibale dei giri secchi più veloci in gara -, Alonso è una belva nel piazzare progressioni e sequenze di giri ideali tra loro solo infinitesimamente diversi e considerabili uno uguale all'altro. E la sua perla è quella d'essere aggressore puro, sempre, ma anche il più forte difensore di posizione in attività, in grado di sfoderare traiettorie-scudo quasi imperforabili (vedi Imola 2005 su Schumi). In questo Hamilton è come lui ma con una differenza: statisticamente con l'inglese il duello prolungato va a finire con una toccata, con Nando no. Quando Webber lo scorso anno l'ha infilato a vita persa a Eau Rouge, l'ha fatto rendendo onore ad Alonso: «Era una manovra critica, ma so che di uno come Fernando ci si può fidare».

E non finisce qui. Una delle sue prodezze più incredibili "Matador" l'ha realizzata da fermo, al pit-stop del Gp di Cina 2006, su Renault. Davanti a lui il leccalecca si alza, gli danno il via per ripartire ma Nando mica ci crede. Non si muove. Perché invece di stare con adrenalina a mille e gli occhi puntati davanti, lo spagnolo resta freddo con lo sguardo allo specchietto, rendendosi conto che c'è un guaio alla posteriore destra e riavviarsi vorrebbe dire il disastro. Una postura disumanamente serena. Campionissimo perfino da immobile.

Sul bagnato Hamilton e Vettel non lo invidiano, certo, ma lo temono. Perché nel giorno giusto può divorare tutti. Poi c'è un altro aspetto da non trascurare: Nando è una formidabile macchina da punti. In 178 Gp sono solo 30 i suoi ritiri, con l'83% di arrivi. Meglio di lui in attività c'è solo Hamilton con l'88%. In tutta la storia della F.1 solo l'eterno Schumi vanta un punteggio complessivo maggiore del suo e in prospettiva questo sembra il solo primato aureo del tedesco attaccabile in tempi ragionevoli.

Pilastro anche fuori dalla monoposto

Fine tester, perfezionista assoluto e tecnicamente preparatissimo, Alonso è da premier class in briefing e debriefing oltre che dopo la doccia. Perché troneggia quale uomo squadra e leader politico del team, con personalità tracimante, ottima dialettica e raffinata gestione dei media e delle sue stesse dichiarazioni. Mai banale, tutt'altro che finto, a costo di sembrare a tratti aggressivo e piccato, se non sgradevole, Nando corre e segue traiettorie pensate e punti di staccata precisi anche quando parla e esterna.

Tra i top driver in pista è l'unico che potrebbe fare il dirigente da subito, anzi, per certi versi già lo è. In fondo la philosophy ferrarista dell'era Montezemolo da Schumi in poi è proprio quella che recita "prendi il più bravo di tutti, blindalo dieci anni e costruiscici la squadra attorno". E dal 2010 il team Ferrari è concepito con Fernando Alonso in funzione portante.

Eppure Nando non è un supereroe dei fumetti, è un uomo e l'ha dimostrato. Se c'è una cosa che non sopporta e gli divora l'anima, è il confronto diretto all'interno del team. Dai tempi della coabitazione con Trulli in Renault, specie in qualifica. E il suo primo flop fu a Montecarlo 2004 quando in gara quadrò la sua monoposto sotto il tunnel mentre si scannava con Schumi, nel giorno del trionfo di Jarno.



LAT



”

*Penso che con la Ferrari
avremmo meritato qualcosa
di più in termini di mondiali.
Comunque abbiamo sfiorato
due titoli e io ho fatto tutto
ciò che potevo...*

”

Il vero punto di svolta, però, è stato il 2007, col logorante e quasi autodistruttivo calvario psicologico vissuto nella McLaren del rookie Hamilton, culminato col decisivo e solitario schianto-harakiri in Giappone. Da lì in poi lo spagnolo non vuole rogne, nel suo locale.

E forse l'unico vero neo della sua carriera è non aver mai tentato neppure un attacco vero a Petrov nel finalone perso a Abu Dhabi 2010, quasi assalito da fatalismo passivo, anche se per colpe non sue.

Per il resto, sbaglia poco e mai a caso. Quando uno come lui fa la cavolata -, da un errore in prova a una partenza anticipata, a una sbavatura in corsa -, è sempre e solo per compensare i limiti della macchina a star davanti a tutti.

La sua posizione ora è quasi kafkiana. Tra quelli che hanno vinto tutto è quello che ha vinto meno. A digiuno d'iride da 6 anni, tarpato dal tramonto dell'era Renault, dalla guerra civile in McLaren e dalla delicata rinascita della Ferrari post-Schumi, lo spagnolo se ne sta in un limbo strano con la Ferrari F2012 che fino ai semafori di Sepang sembrava la residenza dorata d'un re in esilio. Poi l'urlo d'orgoglio, il colpo d'ala tutto classe in Malesia, sul suo tracciato preferito, e una Pasqua catartica nella quale la Rossa ha lavorato alla ricerca d'un suo laicissimo miracolo di resurrezione. In bocca al lupo, "Special One".

AUTO
SPORT
ST

Sebastian

castiga Nando

PER DUE VOLTE IL TEDESCO CON LA RED BULL
GHERMISCE L'IRIDE ALLO SPAGNOLO CHE CON
LA FERRARI CEDE ALL'ULTIMO ROUND

AUTOSPRINT N° 51 18 DICEMBRE 2012



Un dualismo intensissimo

Yas Marina, Abu Dhabi,
13 novembre 2010:
Sebastian Vettel, pilota
della Red Bull Racing
RB6-Renault e
Fernando Alonso,
(Ferrari F10) sono,
insieme a Lewis
Hamilton, i migliori tre
nelle qualifiche in vista
della gara
che premierà
con l'iride il tedesco

Stavolta le opinioni le lasciamo da parte. Largo alla scienza matematica, per approdare a conclusioni ai limiti della fantascienza, nel contemplare il nuovo Extraterrestre nel mondo delle corse. Anche lui colorato Red Bull, esattamente come il titolare precedente della nomea, l'altro Seb, Sebastian Loeb, che è in procinto di volare via in pensione. Lui si chiama Sebastian Vettel ed è il 25enne più vincente della F.1, presumibilmente il ragazzo più forte in tutta la storia delle corse. No, non è questione di simpatia, di voglia d'iperbole o, peggio ancora, di cavalcare opportunisticamente l'onda montante, anzi frizzante di energy drink. Ciò che ha fatto Vettel in queste ultime cinque stagioni è semplicemente terrificante. Anzi, sei, a voler contare anche l'anno d'esordio, il 2007, perché al sesto Gran Premio, al volante della Toro Rosso, a soli 20 anni d'età era già in condizioni di lottare per la vittoria nel bagnatissimo Gp del Giappone al Fuji, non fosse stato per un'inopinata tamponatona in regime di safety-car all'allora cugino Mark Webber al volante della Red Bull. Cose che capitano quando di acqua ce n'è tanta in pista. Faccende che a parità di bagnato possono prendere tutt'altra piega, come a Monza l'anno dopo, nel 2008, quando Seb assetta la Str3 per la pioggia fin dalle prove, sotto i sapienti consigli di Ascanelli e in corsa saluta tutti e se ne va per una parata trionfale che lo conduce a una clamorosa, inattesa e stordente vittoria nel Gp d'Italia con la Toro Rosso. Un weekend che lo consegna alla storia della F.1, facendolo diventare il più giovane pole sitter di sempre, oltre che il trionfatore più baby in una gara iridata. Un evento memorabile, che troppo spesso alcuni dimenticano completamente quando, negli anni successivi, rinfacciano a Seb di vincere al volante delle presunte imbattibili Red Bull progettate da Adrian Newey. Monoposto che dalla seconda parte del 2009 a tutt'oggi sono senz'altro le più competitive e consistenti, anche se non sempre le più affidabili.



La saga Red Bull

Se solo la stagione 2009 fosse cominciata in modo diverso e meno sbilanciato, con la BrawnGp lanciata verso l'iride dallo scivolo miracoloso, con ogni probabilità Vettel si sarebbe aggiudicato proprio in quella annata il suo primo titolo, perché nella seconda parte del campionato s'era mostrato assai più efficace del futuro trionfatore Button. Eppure il suo 2° posto finale nella classifica, vice-iridato a 22 anni, non sa di sconfitta, ma di pervicace candidatura a inaugurare una nuova epoca, quella successiva. La sua. Perché dal 2010 in poi non ce n'è stato più per nessuno. Vero, qualche errorino l'ha commesso, la sua Red Bull non è stata del tutto inaffondabile e lo stesso rapporto col compagno di squadra Webber, soprattutto nel 2010, ha portato a momenti d'intemperanza e di eccessivo agonismo interni alla squadra, primo su tutti l'episodio harakiri di Istanbul 2010, però alla resa dei conti e dei risultati, da metà 2009 a oggi, Seb Vettel è semplicemente il pilota più vincente, efficace e consistente del Circus iridato, inaugurando così la dittatura più prolungata dai tempi dell'era Schumacher. Con una differenza decisiva. Seb Vettel, anagrafe alla mano, risulta essere infinitamente più precoce del vecchio Kaiser.

Se non il primo, il tedesco è di certo l'esponente più diabolicamente bravo della generazione PlayStation oriented, gli XL boys, quelli che hanno iniziato prima a correre in kart e poi a poppare latte scremato. Un tipo a sua volta scremato da una piccola Casa, destinata a diventare grande come la Red Bull, la quale, alla pari con la McLaren nei confronti di Hamilton, ha messo sotto l'ala protettrice un pilotino in fasce, vincolandolo con un contratto pluriennale fino a farlo diventare campionissimo. Anni fa chi scrive queste righe in occasione di un'edizione del Motor Show parlando proprio con Vettel gli chiese se non si sentisse un po' ridicolo a correre con un casco in testa colorato come una lattina e lui rispose senza sorridere: «*La mia essenza è Red Bull. Se non ci fossero stati loro a seguirmi fin da ragazzo, a quest'ora starei a cercare lavoro. Se c'è una tonalità di colori che esprime ciò che sono e ciò che sento di essere, vista la mia storia, la lattina di Red Bull va benissimo*».

E poco importa che ora Seb consideri il suo casco come una specie di pagina Facebook sulla quale scrive ogni volta stati d'animo a tonalità diverse, a seconda del weekend o del Gran Premio in programma: il suo messaggio è ben chiaro e logico.

Mai un 25enne così forte

E a questo punto il gioco tenta troppo per non farlo fino in fondo. Andando a prendere tutti i più grandi campioni in 63 stagioni di F.1 e bloccando col fermo immagine le loro carriere a 25 anni d'età, ciò che Vettel ha raggiunto dopo cinque stagioni e mezzo di militanza nel Circus, comparato al ruolino degli altri alla stessa età, lascia a bocca aperta. Sia per qualità che per quantità. In poche parole, alla sua età solo Fittipaldi, Hamilton e Alonso avevano provato la gioia di vincere un titolo, lo spagnolo due. Tutti gli altri sono fermi a quota zero. E il riscontro comparato appare impressionante anche da un punto di vista quantitativo.

L'iridato più giovane

Abu Dhabi, 2010: Sebastian Vettel, Red Bull Racing RB6 a motore Renault corre verso la vittoria. Qui è davanti a Lewis Hamilton, su McLaren MP4-25-Mercedes, in seconda posizione







Nel 2012 Seb e Nando divisi da soli 3 punti

Alla fine del 2012, saranno soltanto tre le lunghezze a dividere Vettel da Alonso (qui in azione al Gp d'India)

Vettel, alla stessa età degli altri tricampioni del mondo dell'era più moderna, ha praticamente disputato lo stesso numero di Gp equivalente alla somma delle gare corse dai tre: siamo a 101 corse contro le 103 disputate complessivamente da Michael Schumacher, Niki Lauda e Ayrton Senna da 25enni. Lo stesso Schumacher, all'età che Vettel ha adesso, si limitava partecipare al primo Gp successivo alla morte di Senna, vale a dire Montecarlo 1994. E Prost divenne tricampione a ben 34 anni, nel 1989...

Il confronto con Alonso

E ovviamente non può non venire alla luce la rivalità col più grande antagonista nella carriera di Seb, Fernando Alonso. "Matador" fino a poche stagioni fa sembrava il grande candidato al ruolo di vero bambino prodigio nella storia della F.1. In fin dei conti nell'estate 2006, al compimento del fatidico 25° anno,



”
*L'approdo
in Ferrari ha
portato ad
Alonso due
finaloni col
cuore in gola.
Ma entrambe
le volte Vettel
gli ha rovinato
la festa*
”

lo spagnolo aveva dalla sua già due titoli mondiali consecutivi con la Renault e una carriera potenzialmente foriera di chissà quali allori, tutti lì, a tiro di volante. E ciò malgrado avesse “pagato” in termini di palmerés puro un anno di militanza con la Minardi e perfino una stagione in panchina da tester del team di Briatore. Il destino, però, ha voluto diversamente. Mentre Vettel debuttava in F.1, nel 2007, Alonso s'impegolava nella catastrofica annata alla McLaren, caratterizzata dalla devastante rivalità interna con Hamilton, dal titolo perso all'ultima gara a Interlagos e dal successivo piccato divorzio dal team di Ron Dennis. A parte il purgatoriale biennio successivo in Renault, l'approdo in Ferrari di fatto gli ha portato due finaloni col cuore in gola, il primo ad Abu Dhabi 2010 e il secondo a Interlagos 2012 sempre con Vettel e la Red Bull a rovinargli la festa, ghermendogli l'iride. Tanto che Alonso ora vanta il triste primato di aver perso tre mondiali alla gara finale nelle ultime 6 stagioni: una particolarità, questa, che se gliela ricordate lo fate incazzare e basta. Con una situazione così orientata per Vettel ogni traguardo pare possibile. Perfino i sette titoli iridati di Schumacher, destino permettendo, non sembrano un approdo fuori portata. Certo, dipenderà da tanti, troppi fattori. In questa F.1 le cose cambiano in fretta e trovarsi all'improvviso al volante di una monoposto non imbattibile o più semplicemente non ultra-competitiva, come abbiamo visto, può fare inaridire le carriere più lanciate. Dopo quella di Alonso, perfino quella di Vettel. Insomma, è tutta da vedere. Di certo il tedesco farà di tutto per non rischiare la sindrome del pilota che ha raggiunto tutto e troppo presto. La sua resta un'attitudine aggressiva e determinata come non mai e questo lascia prefigurare scenari futuri altrettanto emozionanti e in grado di scrivere nuove pagine di storia. Dopo essere stato il 25enne più cannibale nella storia dei vincenti in F.1, Vettel desidera ora evitare a tutti i costi di sembrare quello più sazio.

2016

*Finalissima
a Yas Marina*

Yas Marina 27
novembre 2016
Lewis Hamilton,
taglia per primo
il traguardo
al Gp di Abu Dhabi,
mentre Nico Rosberg,
alle sue spalle,
conquista il primo
titolo iridato della
carriera

ROSBERG-HAMILTON



Ultimo **duello** senza rivincita

AD ABU DHABI, NICO VINCE IL TITOLO DOPO
UNA CARRIERA SPESA A RINCORRERE LEWIS.
POI DICE BASTA E LASCIA LA F.1

DI **GIORGIO TERRUZZI**
AUTOSPRINT N° 49.6 DICEMBRE 2016

”

Adesso faranno coppia fissa per sempre. Una coppia epocale che l'addio alle corse di Rosberg fissa in via definitiva nella storia, nella memoria. Lasciando paradossalmente Hamilton solo al centro della scena



LAT

*Al Gp di Spagna
deflagra
il confronto*

Domenica 15 maggio
2016 Gp di Spagna: il
confronto tra i
compagni di squadra
Rosberg e Hamilton
deflagra e i due si
autoeliminano sulla
pista di Barcellona



A

Adesso faranno coppia per sempre. Una coppia epocale che l'addio alle corse di Rosberg fissa in via definitiva nella storia, nella memoria. Lasciando, paradossalmente, Hamilton solo, al centro della scena. Anche questa è una conseguenza: Nico, nell'atto di allontanarsi dalla pista, costringe Ginetto in un confronto definitivo. E questo confronto comprende qualche elemento non previsto eppure determinante.

Cosa abbiamo avuto in questi giorni convulsi? Un campione fresco che si sposta, clamorosamente, in un'orbita per nulla considerata. Anche se questa orbita, dentro la quale Rosberg ha scelto di stare, ci riguarda eccome. Perché ha a che fare con una quotidianità comune. Scelte semplici, anche se difficili. Qualcosa che tiene in conto gli affetti, le ansie lavorative, la possibilità di determinare un cambiamento intimo. Non tutti possiamo permettercelo, intendiamoci. Ma ciascuno di noi ha avuto o può avere a che fare con un bivio del genere. Cambiare lavoro, separarsi da una compagna, da una moglie, accettare una nuova condizione, un trasloco, spostarsi insieme alla propria famiglia, ai propri figli, avviare una impresa, consegnarsi ad un amore. Compiere un passo delicato perché il movimento, grande o piccolo che sia, muove equilibri sottili, relazioni profonde, tocca la sensibilità propria o altrui, quella di persone care.

Non serve star qui ad indagare l'anima di Rosberg. Ci basta avvertire che è l'anima il motore della scelta. Il che fa apparire il mondo delle corse, dei Grand Prix, assai ridimensionato. Un ambito esclusivo, di assoluto privilegio, trasformato in un micro universo non necessariamente affascinante. La cui scala di valori e priorità può essere sottoposta ad altro.

Così, mentre il campione del mondo Rosberg, mentre il ricchissimo, giovane uomo Rosberg, imbecca da privilegiato ma anche da uomo maturo, una tangenziale certamente confortevole ma anche estranea e farcita di incognite, siamo obbligati a voltarci indietro per scovare il principe di quel mondo che Nico ha abbandonato. Hamilton, appunto. Battuto in pista e mollato lì. Con le sue perle e i suoi lampi; con il suo magnifico talento e le sue contraddizioni. Magnifico ma inchiodato dentro un dualismo che niente e nessuno, lui compreso, potrà cambiare. Più dotato di Rosberg, diciamo un po' tutti, lo ammette persino Nico. Mentre annuncia - ad Hamilton soprattutto - che il senso e il peso della vita lo misura ben altro. Per certi versi uno scacco. Scacco matto. Forse è vero. Forse Hamilton è un pilota migliore rispetto a Rosberg. Anche se Rosberg ha fatto una gran figura al fianco di Hamilton, roba non accessibile a chiunque, intendiamoci, perché in molti avrebbero accusato di più e vinto di meno, in quel ruolo da confronto obbligato. Il fatto è che adesso il confronto tiene in conto, per forza, di altre voci utili al bilancio. Come appare, vista oggi, quella minaccia vaga eppure appuntita, lanciata da Gino alla vigilia di Abu Dhabi? Il libro da scrivere tra dieci anni per raccontare una verità nascosta. Appare come un capriccio di un ragazzino. Quel libro, Rosberg l'ha cancellato nel giro di sei giorni. Come appaiono le abitudini di Hamilton, frizzi, lazzi e cani compresi, al cospetto di un uomo che decide deliberatamente di confrontarsi con se stesso?

Hamilton vincerà ancora e moltissimo. Avrà la possibilità di arricchire il proprio conto bancario e l'albo d'oro. Farà ciò che sa fare come pochi





”

Forse Hamilton è un pilota migliore rispetto a Rosberg. Anche se Nico ha fatto una gran figura al fianco di Lewis, roba non accessibile a chiunque, perché in molti avrebbero accusato di più e vinto di meno, in quel ruolo da confronto obbligato

”

Nico prende il titolo e scappa

Sul podio di Abu Dhabi, ecco l'ultima stretta di mano tra Nico Rosberg, fresco campione del mondo e il suo compagno di squadra Lewis Hamilton: il tedesco della Mercedes ha già maturato l'idea di ritirarsi dalla Formula Uno

e probabilmente ci dimenticheremo, insieme a lui, di questa avventura lunga e abbinata da un altro volto, un altro avversario, un compagno definitivo. Rosberg appunto. Che ha perso due volte, che ha imparato e ha vinto un combattimento per poi trasformare questo combattimento nell'Ultimo Combattimento. Il match che chiude il confronto, mantenendo per sempre pulito uno specchio nel quale osservare un'istantanea nitidissima. Due figure diverse. Due compagni per un'epoca comunque intensa, racchiusi in un'unica, definitiva inquadratura. Abbastanza da consegnarci un "doppio" non facilmente decifrabile. Chi fu il più forte dei due?

Rispondere può risultare facilissimo se si trattasse di un bilancio da duplice fine carriera. Ma la mossa di Nico sposta i filtri, i criteri, le manopole. Chi fu il più forte dei due? Dipende. Dipende da ciò che ciascuno di noi considera davvero prezioso e rilevante lungo il corso dell'esistenza. Non certo e non solo le classifiche delle corse. Forse Hamilton, per primo, deve aver avvertito il peso di questa sconfitta sorprendente e amara. Il suo commento sugli anni, 18, impiegati da Nico per vincere un Mondiale è apparso talmente fuori tema, talmente peccato e assurdo, da offrirci la misura di una inadeguatezza. Nel momento in cui Rosberg ha spostato il confronto altrove, lontano dalle curve e dai cronometri, Hamilton sembra aver perso l'orientamento.

Chi è più forte? Forse, per la prima volta, è stato lui stesso a porsi questa assurda, impensabile, superflua domanda.

AUTOSPORT



LUCKY STRIKE

parmalat



HEUER

GOODYEAR

parmalat

GOODYEAR



HEUER

1

Agip

GOOD YEAR



MAGNE MARELL

Cabala grande maestra di vita

STRANO MA VERO: DALL'INIZIO DEL MONDIALE
A OGGI A SFIDARSI DI PIÙ NON SONO STATI
DEI PILOTI, MA DUE NUMERI, L'1 CONTRO IL 5!

DI **MARIO DONNINI**
AUTOSPRINT N° 41 9 OTTOBRE 2012

Benvenuti nella storia alternativa del mondiale di F.1. Quella semi-magica, esoterica, numerologica e pitagorica. Là dove Dan Brown spodesta Ross Brawn e l'1 e il 5 sommati vincono più titoli mondiali di Schumi e Fangio messi insieme. Una terra fino a oggi incognita ma ricca di suggestioni alla soglia dell'inquietante.

Okay, prima di addentrarci nei meandri negromantici e misteriosofici delle oscure simbologie matematiche vincenti nei Gp, per favore sottoponetevi nelle prossime righe a un breve corso iniziatico che vi renderà in un battibaleno adepti di una nuova esclusiva setta, tipo F.1 Scientology. I numeri sacri, quelli che ci interessano, vanno dal 1974 in poi. E per un motivo semplice: prima variavano a ogni corsa, secondo criteri non omogenei, come l'ordine d'iscrizione o la discrezione degli organizzatori. A Monza, ad esempio, fino al 1970 venivano usati solo i numeri pari. E proprio dal 1974 nei Gp è stato introdotto il principio dei numeri fissi, immutabili per tutta la stagione di corse.

Ebbene, tenendo d'occhio i contrassegni fissi, da quel giorno a oggi la distribuzione delle gioie e dei titoli iridati ha seguito traiettorie strane, con particolare riguardo a pochissimi numeri vincenti, tra i quali due spiccano nettamente sugli altri.

Il dominio dell'1 e del 5

Prendetela come volete, ma dal 1974 ad oggi la metà dei titoli è stata assegnata all'1 e al 5, che si sono dimostrati i più fortunati e blasonati nella storia del mondiale. L'1 ha vinto 10 titoli tondi, il 5 ben 9. Per l'1 la spiegazione è logica, spettando al campione del mondo in carica, quindi il fatto che possa ripetersi l'anno dopo ci sta. Per il 5, invece, siamo nel campo del mistero puro. Non c'è una logica per cui questo numero debba vincere molto più degli altri. Anzi, quando l'aveva Mansell - per lungo tempo ritenuto non in grado di vincere il mondiale -, il "Red Five" era comunemente ritenuto sinonimo di corse spettacolari

Lauda, tipico numero 1

Anno 1976, poco prima che le grandi prese d'aria venissero bandite a partire dal Gp di Spagna di quell'anno. Ecco Luda in compagnia di Regazzoni. Non sarà l'anno fortunato di Niki, tra il rogo del 'Ring e l'uragano del Fuji



”

*Molto
interessante
è anche
lo studio
dei numeri
al momento
ritardatari
ovvero pure di
quelli cosiddetti
maledetti!*

”



Seb vince portando il 5

L'allora pilota della Red Bull, Sebastian Vettel, vince il Gran Premio di Abu Dhabi 2010 laureandosi campione del mondo di F.1 per la prima volta, con la monoposto contrassegnata dal numero 5!

culminanti in cocente sconfitte iridate. Invece no. Manco per niente. Il 5 tira eccome, più di un carro di buoi. Non a caso, quest'anno è il contrassegno di Alonso, che prosegue l'ormai eterna lotta col numero 1 impersonato dal 2011 a oggi da Sebastian Vettel. Lo scontro al vertice di questo mondiale, quindi, è anche una sfida sotterranea e tutta simbolica tra i feticci matematici più gloriosi di sempre.

I numeri “maledetti”

Eppoi con ogni verità accertata convive una opposta. Quella dei cosiddetti numeri “maledetti”, con i quali nessun pilota è mai riuscito a vincere un titolo. Tra i primi dieci, tipici dei manici buoni, non hanno mai vinto un mondiale il 4, quest'anno portato in gara da Hamilton, il 7 detenuto dal deluso e giubilato Michael Schumacher, il 9 di Raikkonen e il 10 di Grosjean. Anche in questo caso, trovare una logica esplicativa a tutto ciò è come voler estrarre sangue dalle pietre. Sembrano discorsi oziosi, ma a ben guardare non lo sono, visto che la Federazione tradizionalmente non assegna il 13 ritenuto sfortunato, quindi, in qualche modo, i primi a credere o a tollerare le superstizioni in F.1 sono proprio gli stessi padroni del vapore. Tra le altre cose strane, va sottolineato il coraggio di Kamui Kobayashi, in quale quest'anno corre senza battere ciglio col 14, che è un numero che contiene il 4. Tradizionalmente tutte le volte che possono i giapponesi rifiutano il contrassegno 4 o uno che lo contiene, odiandolo molto più di quanto gli occidentali temano il 13, perché nella loro lingua 4 si pronuncia “shi”, lo stesso fonema che significa “morte”. Ai nipponici non piace neanche il 9, che in giapponese si pronuncia “ku”, che vuol dire “tortura”. Chiudiamo la faccenda con una bella toccata apotropaica e passiamo oltre.

L'enigma dei numeri ritardatari

Parenti dei numerini maledetti, sono quelli ritardatari. Ovvio, qui non siamo nel gioco del lotto, la legge dei grandi numeri più di tanto non aiuta: possono passare decenni, se non secoli prima che certe situazioni si sbloccino. Per esempio c'è lo stranissimo caso del numero 2, che non vince più un mondiale dall'ormai lontano 1993, quando fu portato al successo da Alain Prost, tra l'altro l'unico pilota della storia a essere riuscito a cogliere un traguardo iridato con questo contrassegno. In compenso lo sfigato 2 è giunto secondo a fine anno per ben cinque volte e terzo tre. Se Webber avesse mai creduto nelle sue possibilità in questi due anni, ora, lette queste righe, se ne farà una ragione. Un altro aspetto da sottolineare è quello relativo ai criteri con cui si assegnano i numeri. Il numero 1 segue sempre il campione in carica. Dal 1974 il team che perdeva il mondiale cedeva il numero 1 e il 2 alla squadra campione entrante. Fu per questo che nacque la leggenda del numero 27 portato in gara da Gilles Villeneuve: nel 1980 la Williams, marchio giovane, che correva con numeri alti quali appunto il 27 e il 28, strappò con Alan Jones il mondiale alla Ferrari, che si trovò a ereditare e detenere per anni i due contrassegni insolitamente alti. Ciò fino al 1990, quando Prost portò con sé a Maranello il numero 1 del titolo vinto in McLaren, che prese a sua volta il 27 e 28, poi vincen-

”
**Il numero
 più alto in un
 weekend
 di Gp è il 208
 sfoggiato
 sulla Brabham
 di Lella
 Lombardi, in
 Gran Bretagna
 nel 1974**
 ”

do il mondiale con Senna. La Ferrari tornò quindi al 27-28 fino al 1996, quando Schumacher portò il numero 1 dalla Benetton. Ecco spiegato perché il 27 è riuscito a vincere due mondiali, con Jones e Senna, a differenza di tanti altri numeri più bassi e sospettabili di ben più facile affermazione. Tornando alla cronaca, dal 1997 i numeri di gara, eccetto quello del campione del mondo in carica, vengono assegnati con riguardo alla sequenza definita dal campionato del mondo Costruttori. Tra i tanti punti interrogativi della sorte, qualcosa è comunque svelabile nonché comprensibile e meno male. Nella storia, il numero più basso e quello più alto usati nel weekend di un Gp sono rispettivamente 0 e 208. Il primo fu messo sul musetto nel 1973 in Canada e Usa da Jody Scheckter quando guidava una McLaren e poi ripreso da Damon Hill nel 1993 e nel 1994, quando la F.1 dovette per due anni consecutivi fare a meno del numero 1, perché il campione del mondo in carica non era in gara. Mansell nel 1993 aveva infatti deciso di emigrare in F.Indy, mentre la stagione successiva Prost, anch'egli fresco iridato con la Williams, si era ritirato dalle corse in concomitanza con l'arrivo di Senna nel team. Quanto al numero 208, il più alto di tutti, spetta a Lella Lombardi nelle qualifiche del Gp di Gran Bretagna del 1974.

In quella occasione la 31enne debuttante in F.1 scese in pista con una Brabham Bt42 privata dell'Allied Polymer group sponsorizzata da una radio lussemburghese che trasmetteva nella frequenza Fm 208, da lì l'idea furba di contrassegnare la macchina col numero corrispondente. Escamotage pubblicitario che non ebbe fortuna, perché Lella non riuscì a qualificarsi, rimandando all'anno dopo il suo reale esordio al via di un Gp. Va bene, questa laica seduta di F.1 Scientology si scioglie qui, fino al verdetto iridato del mondiale 2012, che potrebbe vedere il 5 pareggiare i conti con l'1. Andate in pace, nuovi adepti.

LAT

La sacralità tutta Rossa del numero 27

Un numero, una leggenda: Monaco, 31 maggio 1981, Gilles Villeneuve (Ferrari 126 Ck), col fatidico 27 stampigliato, è il primo pilota a vincere sul toboga col motore turbo



**AUTO
SPRINT**

CONTI EDITORE

Direttore Responsabile: Andrea Cordovani

Redazione: Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227242. **Registrato** presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969. **Stampa:** Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051.6034001.

Distribuzione esclusiva per l'edicola in Italia: m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02.25821 - Fax 02.2582302 - e-mail: info-service@m-dis.it

Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:

Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it - Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma - Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano - Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450 - Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401

Banche Dati di uso redazionale: In conformità alle disposizioni contenute nell'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell'allegato A.1 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003", la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli artt. 7 e ss. del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - via del Lavoro 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono 051-6227101 - fax 051-6227309. Responsabile del trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs 196 del 30 giugno 2003): Andrea Cordovani.

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



PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG
 FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

Grafica **ALBERTO RONDELLI**
ROBERTO RINALDI
GIANFRANCO ROSSI

Scelta fotografica
CHICCO RIMONDI

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



ALLACCIA LA CINTURA.

GOLD
COLLECTION
GOLD

**OGNI MESE STORIE
AD ALTA VELOCITÀ.**

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

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

autosprint.goldcollection.it

Non perdere nemmeno un'uscita di Autosprint Gold Collection

**AUTO
SPRI
NT**