

FORMULA UNO ASTON MARTIN/NEWAY-CARDILE ATTENTI A QUEI DUE

BE 7,30 € - MC, Côte d'Azur 7,10 €  
PIE CONT. 7,90 € - E 7,00 €  
CH CT 8,50 CHF - CH 8,80 CHF

# AUTO SPRI NT

n. 33

Anno LXIII Settimanale, 13-19 agosto 2024

3,50 Euro (Italy only)

Per rifondare la **Rossa** che sarà, bisogna partire dal **rispetto** delle **radici**. Tra ieri, oggi e domani, riviviamo la **favola del Drake**, grande anche nel modo in cui se ne andò, proprio alla vigilia del **Ferragosto 1988**

# C'ERA UNA VOLTA

# Ferrari



40033  
9 11 770005 1174006  
Pubb. Italiana SpA s.p.a. - D.L. 382/2003 s.m. n. 146/2004 art. 1, c.1 D28 Bologna



GAME  
**BESTAR**.SPORT

**IL SITO CHE INSEGUE LO SPORT**



---

BEGAMESTAR.SPORT è il sito per tutti gli appassionati di sport. Un mondo in continuo aggiornamento con le ultime novità, dati, statistiche, le news sulla serie A e B, il calcio estero e le coppe. BEGAMESTAR.SPORT, ti aspetta online.



# IL DRAKE, UN GRANDISSIMO ANCHE NEL TRAMONTO

**L**a copertina di *Autosprint* in questo numero che esce a Ferragosto è uno straordinario graffito di Claudio Villa che smuove i ricordi e ci introduce direttamente nella leggenda. Giganteggia il profilo di Enzo Ferrari con la bandiera a scacchi, a simboleggiare la fine della sua corsa nella vita, mentre vede passare tutte le più belle creature della "sua" Ferrari. Un'immagine suggestiva che scalda il cuore, con il rosso a dominare la scena. Rosso di una passione che brucia ancora. Sono passati trentasei anni da quando, in una domenica mattina insolitamente fredda per essere metà agosto, il 14 per l'esattezza, muore il Commendatore. Nessuna cerimonia, nessun rituale. È andato a San Cataldo, il cimitero comunale di Modena, si può dire furtivamente, accompagnato da pochissime persone. Ha 90 anni e, fino a pochi mesi prima, è ancora saldamente al comando dell'azienda che porta il suo nome, della squadra corse più importante del mondo.

«Questo è il regalo più bello della mia lunga vita», dice a febbraio in mezzo alle sue maestranze quando in azienda a Maranello c'è stata la festa per il suo novantesimo compleanno. Ben 1700 persone, tavoli apparecchiati nelle linee di produzione, mentre all'esterno opera una enorme cucina da campo. I dipendenti ricevono un modellino dell'ultima vettura personalmente deliberata da Ferrari, la F40, oltre ad una medaglia d'argento commemorativa. Il menù è tipicamente emiliano: prosciutto, salame, ciccioli, mortadella, gnocco fritto e verdure sottoceto come antipasto, accompagnati da vino Malvasia; tortellini alla panna e lasagne di primo e zampone di Modena con fagioli e nodino di vitello con verdure al forno, per secondo. Il vino è il lambrusco. Si chiude con la torta di compleanno e lo

spumante per il brindisi. Il Grande Vecchio si gode l'affetto dell'azienda, ma poche settimane dopo le sue condizioni di salute si aggravano. A complicare in maniera decisiva il quadro clini-



co è un blocco renale che lo costringe per lunghi giorni nella sua casa di Modena in dialisi. Ricordava Mauro Forghieri: «Lo avevo visto pochi mesi prima alla Mille Miglia storica alla quale avevo partecipato. Ferrari era andato al controllo orario di Modena. "Salve commendatore" gli avevo detto e lui come al solito: "Guarda che io sono ingegnere quanto te!". "Eh no, Commendatore, io la laurea in ingegneria me la sono sudata sui libri, lei invece l'ha avuta honoris causa. C'è una bella differenza!". Lui rideva, era sereno, tranquillo». Una delle ultime giornate felici.

Poi gli spostamenti a Maranello si fanno sporadici e a giugno, quando in azienda arriva in visita Papa Giovanni Paolo II, con il pontefice c'è solo una telefonata.

Ad accompagnare Karol Wojtyła nel suo tour in fabbrica c'è Piero Ferrari. Il Drake segue dal letto di casa i GP estivi e si spegne il 14 agosto.

## LASCIATEMI MORIRE, NON NE POSSO PIÙ

«Lasem morir, an in poss più». Gli ultimi giorni del Drake sono stati terribili. «Lasciatemi morire, non ne posso più», implora sempre più spesso. Le sue condizioni peggiorano, Enzo Ferrari si sta spegnendo. Dal 12 agosto fino al 14, giorno della sua morte, praticamente dorme quasi di continuo. Accanto a lui, il professore del Policlinico di Modena, Cesare Carani, che è il suo medico personale dal 1975, lo assiste, gli tiene la mano, ogni tanto gli ascolta il cuore, gli misura la pressione e si rende conto che siamo vicini alla fine. Alle 18.30 il polso si arresta, accompagnato da un respiro più lungo. «Il giorno della scomparsa di mio padre ero sulle colline vicino a Maranello: telefonai per sapere delle sue condizioni, mi dissero che stava rapidamente peggiorando - spiegava Piero Ferrari - Rientrai immediatamente a casa, ormai aveva perso conoscenza, il suo forte cuore per continuava a combattere ma dopo poche ore tutto finì». Arresto cardiocircolatorio recita il certificato di morte.

Poi si procede alla composizione della salma e alla vestizione. Viene scelto un elegante abito marrone scuro, confezionato dal sarto personale del commendatore. Nella tasca destra viene messa la foto della mamma Adalgisa, nella tasca sinistra il suo orologio da polso. Avviene tutto velocemente. Il Drake ha lasciato precise condizioni. Desidera che il funerale sia celebrato alla mattina presto, con solo alcuni amici e chiede che la stampa sia informata a cose avvenute. Il ragioniere Carlo Benzi, l'uomo che ha in mano la contabilità del



*Cavallino, contatta le pompe funebri per celebrare le esequie alle 6.30 del 15 agosto. Ma c'è un problema. Dall'ora della morte a quella del funerale non sono passate le 24 ore necessarie prima della sepoltura. Per rispettare le volontà del Grande Vecchio, il professor Carani, aggira il protocollo, chiama così il medico legale e dichiara che la morte è avvenuta alle 6.30 del 14 agosto. Il mattino seguente il funerale può essere celebrato secondo i desideri dell'ingegnere. La bara viene tumulata accanto al tanto amato Dino, dopo la benedizione impartita da padre Pier Paolo Veronesi, frate che svolge il proprio apostolato presso il cimitero di San Cataldo e*

*che in passato, su richiesta dell'ingegnere, ha officiato la messa in ricordo del figlio. La notizia della sua morte viene resa nota solo il giorno seguente dopo le ore 8, quando ormai le esequie sono avvenute. Invitato a partecipare è solo un numero molto ristretto di persone, elencate personalmente da Ferrari su una lista scritta a mano. L'appuntamento lasciato sul comodino.*

#### **IL DRAKE AVEVA PREVISTO TUTTO**

*Il mondo seppella la sua scomparsa dopo Ferragosto, se ne andò in silenzio, senza clamori, senza farlo sapere a nessuno. Aveva previsto tutto, anche chi doveva partecipare al suo funerale. «Quel gior-*

*no eravamo presenti in pochi - raccontava Dino Tagliazucchi, autista del Drake dal 1969 al 1988 - Oltre a Piero e alla sua famiglia, il ragioniere Benzi, il suo amministratore personale, Scaglietti, Gozzi, la guardia del corpo Valentini, i vecchi capomeccanici Bellentani e Borsari, l'ingegner Forghieri. Fu fatto in gran segreto con alcuni depistaggi: la sua volontà era quella di non voler confusione». Un semplice comunicato a cose fatte, uno scarno annuncio, e quando si è scatenato il tourbillon era già tutto a posto. Come lui aveva voluto. La morte del Drake prese tutti in contropiede. «Forse fu anche un tiro giocato in extremis agli ami-*



**ci nemici giornalisti - ricordava Franco Gozzi, che di Ferrari fu per decenni il braccio destro e il braccio sinistro - Lui sapeva che a Ferragosto nemmeno i cronisti lavoravano. Non voglio affermare che studiò la cosa a tavolino, però l'effetto fu quello. L'annuncio della morte piombò in redazioni deserte, il 16 agosto le edicole erano chiuse, almeno in Italia, e chi aveva preparato i necrologi dovette aspettare quarantotto ore per vederli pubblicati. Mica male come beffa, eh?». Ferrari se ne andò accompagnato da pochi intimi, mentre l'Italia consumava il rito delle vacanze. Il Drake fino all'ultimo ha conservato la personalissima avversio-**

ne per la giornata nella quale, metaforicamente, il Belpaese chiude per ferie. Il fondatore della Casa del Cavallino Rampante muore a 90 anni e 178 giorni e anche in previsione della morte non lascia nulla al caso.

### L'ODIATO FERRAGOSTO

«Ferragosto è il giorno dell'anno che odio di più. Come mai? Semplice: persino io sono costretto a non andare in ufficio, il 15 agosto. Tanto, non ci troverei nessuno...». Una storiella che ripete spesso, un po' per civetteria e un po' perché ci tiene a segnalare una diversità esistenziale. «La fabbrica chiusa mi mette tristezza - confidava -. Del resto capisco che i miei collaboratori abbiano il diritto di staccare la spina, eppure io ricomincio a respirare solo quando i macchinari riprendono a funzionare!». «Ferrari odiava le ferie, ad agosto mi teneva in ufficio, non sopportava che la gente andasse in vacanza - ricordava Luca Cordero di Montezemolo -. A me fece capire che la Ferrari è un sentimento, è un valore umano e sociale sul suo territorio, è un simbolo della ricerca e della innovazione». L'azienda era il suo luogo di villeggiatura al di là della statale dell'Abetone. Da una parte Maranello e la fabbrica, dall'altra Fiorano con la pista, il reparto corse. Era qui che, spesso, torturava i piloti costringendoli a provare a metà agosto, con la scusa che poi a settembre c'era Monza e non si poteva fare brutta figura. Negli anni Settanta, la crisi d'astinenza fu talmente forte che organizzò un test per la F.1 in pista a Fiorano, era Ferragosto. Rammentava il meccanico Pietro Corradini, rievocando i tempi andati: «D'estate con Ferrari ancora in vita si lavorava anche a Ferragosto. È toccato anche me. Ricordo un test a Fiorano, proprio il 15 agosto. Guai se in quei giorni avevi la sventura di diventare indispensabile e mancavi la presenza perché eri in vacanza. Diceva: "Se ad agosto sono a lavoro io..."».

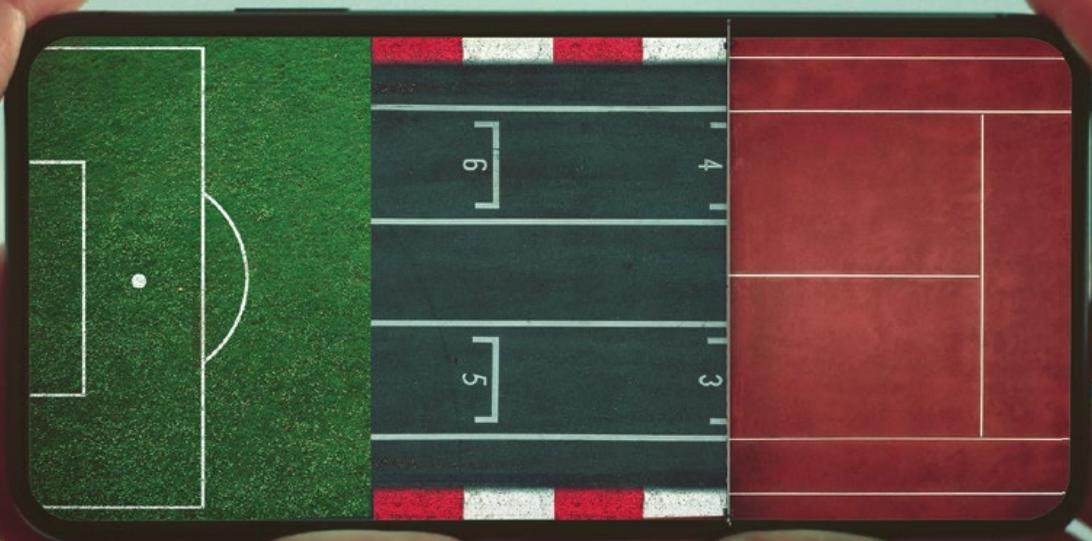
### C'ERA UNA VOLTA FERRARI

Del Novecento il Commendatore era stato interprete e testimone, sempre colti-

vando l'illusione di poter contribuire allo sviluppo della sua terra tramite lo strumento della passione, la passione che in lui si traduceva nell'impulso a creare motori, costruire automobili, vincere corse. Aveva scelto i contadini della provincia modenese come prototipi del meccanico ideale e dell'ingegnere perfetto. Sembrava una follia, era una visione profetica. «Solo chi ha conosciuto la fatica feroce dei campi - ebbe a raccontare - è in realtà in grado di comprendere il valore salvifico della meccanica. L'agricoltore povero ha sempre sognato il motore, il trattore...». Enzo Ferrari si trasformò in mito vivente per questa straordinaria intuizione, premessa dei gioielli che avrebbe fabbricato in officina nonostante lo stop di Ferragosto. Dentro e dietro la leggenda ci stava la persona in carne e ossa, sangue e nervi. Con i suoi pregi, tanti. E con i suoi difetti, non pochi pure quelli. Gli hanno affibbiato tanti soprannomi come "il grande vecchio" o "lo Stradivari delle quattro ruote" coniato dal maestro Gianni Brera. C'è anche chi lo chiama "il Drake", come il famoso pirata inglese. O "Penna Bianca" come sussurrano i suoi meccanici, senza che lui li senta. Lui ama autodefinirsi un "agitatore di uomini", un motivatore capace di creare una leggenda. Un personaggio unico della storia d'Italia capace di guardare al futuro come nessun altro. Nella sua lungimiranza di imprenditore è contenuta la forza della creatività: le macchine, per Ferrari, sono e devono essere un mix di potenza e di stile, una combinazione tra velocità ed eleganza. Enzo Ferrari non ha mai voluto far sistema: il sistema è lui. E nonostante non si sia mai mosso da Maranello, è stato il mondo ad affrontare l'esame davanti alla sua scrivania. Politici, attori, artisti, cantanti, scrittori. Per ultimo Papa Giovanni Paolo II, due mesi prima della scomparsa. Quest'uomo dalla voce ferma, dai capelli bianchi fin dalla mezz'età e dagli occhiali perennemente scuri dominava il mondo senza muoversi dai suoi luoghi del cuore. Dove anche re, capi di stato e attori facevamo anticamera per incontrarlo. C'era una volta Ferrari. E ora rimane una gigantesca assenza.

# TUTTO LO SPORT CHE VUOI IN UN'APP

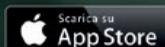
CALCIO E CALCIOMERCATO - LIVE MATCH  
RISULTATI E STATISTICHE - MOTORI E ALTRI  
SPORT - NOTIFICHE Istantanee



## SCARICA L'APP ORA!

Vivi l'informazione sportiva a 360° grazie alla nuova App del Corriere dello Sport - Stadio: ora puoi seguire gli aggiornamenti in tempo reale dello sport nazionale e internazionale con un sistema di notifiche integrato e personalizzabile. Notizie, indiscrezioni, pagelle e novità di calciomercato. Inoltre, incontri, i dati di gioco, le classifiche e i calendari di ogni competizione e molto altro ancora. In più, la Formula 1, la MotoGP, le partite e gli aggiornamenti di Basket, Tennis, Volley, Padel e le ultime novità dal mondo degli esports!

Con la nostra App guadagni tempo e resti sempre aggiornato sulle tue passioni!





10

**PADDOCK ENZO FERRARI  
E L'EREDITÀ SVANITA**  
di *Stefano Tamburini*

8 **TUNNEL D'ANTOLOGIA**  
LA SUA GIOIA TERRIBILE  
di *Franco Gozzi*

28 **GAS A TAVOLETTA**  
FERRARI: SE GLI EX SONO RIVALI  
di *Pino Allievi*

30 **MICROSCOPIO**  
NEWY E CARDILE FANNO PAURA  
di *Fulvio Solms*



52

**MONDIALE RALLY**  
OGIER PUNTA AL TITOLO  
di *Marco Giordo*

32 **TELEVISIONI**  
CHACCHIERE DA SOLLEONE  
di *Carlo Vanzini*

34 **UN FILO DI GAS**  
I BIG DELLA F1 IN VACANZA  
di *Giorgio Terruzzi*

36 **TECNICA F1**  
FERRARI SF-24  
di *Paolo Filisetti*

38 **FORMULA 1**  
IL FILM DEL CAMPIONATO  
di *Matteo Novembrini*

50 **FORMULA 1**  
MONZA È PRONTA  
di *Dario Lucchese*

66 **NEWSPRINT**  
di *Giordo, Lucchese, Sgorbini*



56

**RALLY 1974**  
LANCIA CONTRO FIAT  
di *Daniele Sgorbini*

20



**CUORE DRAKE, QUEL  
LUNGO ADDIO A FERRAGOSTO**  
di *Mario Donnini*

70 **BASTIAN CONTRARIO**  
FAGGIOLI SEMPLICE LEGGENDA  
di *Mario Donnini*

78 **RACCONTI PASSIONE**  
DIVORZIO FERRARI-LAUDA  
di *Mario Donnini*

82 **POSTASPRINT**  
di *Mario Donnini*



72

**SIMONE FAGGIOLI L'UOMO  
CHE VINCE CONTRO IL TEMPO**  
di *Gianluca Marchese*

# FERRAGOSTO IN FABBRICA LA SUA "GIOIA TERRIBILE"

ENZO FERRARI RICORDAVA SPESSO DI NON AVERE MAI FATTO  
IN VITA SUA UNA VACANZA E TANTO MENO UN VERO VIAGGIO TURISTICO

**A**nche senza dar retta ai telegiornali, secondo i quali ogni settimana decine di milioni di persone si mettono in movimento, andare in ferie è una botta di vita gradita a chiunque svolga una qualsiasi attività, ma per chi se la passa come è capitata a me che ho lavorato tutta la vita sotto padrone, è una vera e propria conquista di libertà. Non ho mai capito perché la carta del lavoro definisca "irrinunciabile" il diritto alle ferie e mi domando quale sia stato lo spirito del legislatore nel precisare questa parola come se, almeno in base al mio modo di ragionare, esistesse al mondo della gente che snobba le ferie o addirittura non vuol nemmeno sentirne parlare.

Sì, ci potrà essere qualche eccezione, ma la stragrande maggioranza dei miei simili credo condivida la mia categorica convinzione che le ferie sono una luce di civiltà, un tratto nobile della qualità di vita, ed è ovvio che professando questa religione io abbia passato molti guai negli anni trascorsi alla Ferrari dove la parola "ferie" è ancora oggi un orrendo tabù e ai miei tempi era il più empio dei sacrilegi. A Maranello le ferie sono un problema, data la specialità del lavoro che vi si svolge, perché un conto è la parte della produzione industriale che può seguire la prassi normale della chiusura estiva (adesso, signori, c'è anche la settimana bianca) altro è il reparto corse che durante l'estate viene a trovarsi nel pieno della stagione agonistica e non può concedersi pause. In questo settore sono previste soltanto giornate di riposo o brevissime assenze, perché le ferie intese in senso tradizionale restano un lusso che pochi possono permettersi. Io e Piero Ferrari, figlio di tanto severo padre, siamo stati tra quei pochi che riuscivano a strappare qualche risultato quando ogni estate incominciava il balletto, o meglio la battaglia delle ferie. In teoria l'iter era semplicissimo: bastava andare all'ufficio del personale, indicare i giorni, firmare una carta, e poi passare dall'ufficio del Capo a salutarlo. Tutto fattibile, tutto facile, tranne quel fatidico saluto: un

nodo davvero duro da sciogliere e più di una volta ho visto persone solitamente disinvolte e baldanzose giungere davanti a quella porta e tornare indietro rinunciando a bussare.

Del resto, come si poteva abordare uno che di sé proclamava: «Io non ho mai fatto un vero viaggio turistico, non sono mai andato una volta in vita mia in vacanza; per me le più belle ferie sono quelle che trascorro in officina quando vi sono rimasti pochi collaboratori; è il momento in cui ci si può concentrare su progetti, studi e modifiche che poi fanno godere della sorpresa di coloro che rientrano». Piero e io facevamo parte di quei pochi collaboratori che nella mentalità di Ferrari dovevano sempre rimanere a lavorare e quindi eravamo costretti a tentare strategie diverse. Si cominciava da lontano, con un sottile gioco di mosse e contromosse: noi a tavola dicevamo che faceva caldo e Ferrari rispondeva che si stava bene, noi mettevamo magliette leggere e lui in giacca e cravatta ci domandava se eravamo andati a fare ginnastica, noi avviavamo discorsi di mare, monti, viaggi, soggiorni, e lui faceva finta di niente, finché arrivava la volta che il mio compagno di odissea bisbigliava: «Ieri sera a cena gli ho detto che vado qualche giorno...». Interrompevo: «Allora stamattina glielo dico io». Bisognava trovare il momento buono, ci incoraggiavamo a vicenda, per superare l'impasse del timore reverenziale. Poveri noi!

## SE ANDAVO IN VACANZA MI DAVA DEL LEI

Un anno Piero osò l'inosabile comprando un motoscafo Riva che però, a eccezione di un brevissimo giretto, rimase maestosamente stivato nel garage della pista di Fiorano, un altro anno fui io a eclissarmi alla chetichella ospite in Corsica dell'amico Franco Lini, per essere raggiunto dopo appena due giorni da un telegramma: «mercoledì shell porta pilota at maranello stop pregola rientrare stop ferrari». Ecco l'efferatezza: trattarmi con il "lei", si noti bene, come sigillo della sua disapprovazione che

## LO STRAORDINARIO GHOST-WRITER DEL GRANDE VECCHIO

Assunto alla Ferrari all'inizio degli Anni Sessanta, Franco Gozzi è stato fianco a fianco del Drake per quasi trent'anni diventando anche lo straordinario ghost-writer del Grande Vecchio



durava un bel pezzo anche dopo il rientro dalla vacanza, una specie di penitenza di due o tre settimane prima che ritornasse il “tu” usuale e fosse rinnovato il quotidiano invito a pranzo. Per inciso, quella volta la convocazione telegrafica era motivata: il pilota Jackie Stewart era venuto a sapere che l'anno successivo sarebbe venuta a mancare la disponibilità del motore Ford, in questo caso non voleva correre con un motore Matra e pertanto si riteneva libero di venire alla Ferrari. Il general manager di Shell e BP, un certo mister Ballisat da noi battezzato “Sganapèin” (una maschera modenese), appoggiava questa soluzione, ma appena la voce si sparse in giro la Ford corse ai ripari anticipando il rinnovo del contratto al pilota e il colpo fallì. Nelle nostre guerriglie Piero, per via della sottomissione alla patria potestà, poteva agire solo entro una certa misura, mentre la mia diversa situazione permetteva invece di tirare maggiormente la corda. Presi l'ardire di squagliarmela lasciando recapiti incompleti, numeri telefonici sbagliati, itinerari sfalsati, non senza soffrire complessi di colpa e rimorsi perché Ferrari si infuriava e poi se la prendeva con le segretarie incapaci di rintracciarmi.

#### «HA FINITO DI SPOSARSI?»

Nel 1964, avevo segnato sull'agenda la data del mio matrimonio con il promemoria “suicidio civile volontario”. Ferrari veniva d'abitudine a sedersi nel mio ufficio, vide l'agenda aperta sulla scrivania e di suo pugno aggiunse: «Per fare un buon suicidio ci vuole una buona pistola». Interpretai lo scherzo per il verso più favorevole, una specie di viatico augurale per il viaggio di nozze, e sparii il 29 giugno, aggiungendo nei miei piani il periodo delle ferie ai giorni del congedo matrimoniale previsti dal contratto collettivo dei metalmeccanici. Cinque settimane caracollando in Spagna con una 600 maggiorata 750 di fantozziana potenza, durante le quali mi feci vivo solo con una cartolina, che ho ritrovato anni dopo in archivio nervosamente sfregiata da un gigantesco punto esclamativo della mitica penna viola. Al mio ritorno, un Ferrari allibito, livido seppe solo dire: «Ha finito lei di sposarsi?» – e non mi rivolse più la parola fino al 5 settembre, quando mi chiamò per andare a vedere a Monza le prove di Surtees, alla vigilia di una bella vittoria nel Gp d'Italia. So che Piero Ferrari legge AS e mi figuro quanto può sentirsi in sintonia nel ricordo di quelle tormentate rivendicazioni di vacanza che oggi, proprio perché io vado liberamente di qua e di là e lui spazia come vuole dalla Nuova Zelanda a vedere le regate al Dubai a prendere il sole, acquistano il sapore di uno struggente rimpianto. ●

**PADDOCK**



**STEFANO TAMBURINI**



# LA GRANDE BELLEZZA ENZO FERRARI E L'EREDITÀ SVANITA

**36 ANNI DOPO LA SCOMPARSA DEL DRAKE È DOVEROSO CHIEDERSI SE, OLTRE A ONORARNE LA MEMORIA, A MARANELLO STIANO FACENDO ALTRETTANTO CON IL RISPETTO DELL'APPARTENENZA E CON IL PATRIMONIO DI CREDIBILITÀ**

**CONSIGLIABILE LA RILETTURA DI VECCHIE INTERVISTE: RIPESCARE GLI ATTEGGIAMENTI DEL FONDATORE POTREBBE ESSERE UTILE PER CORREGGERE LA ROTTA. E ANCHE PER RIPENSARE ALL'APPROCCIO CON DIRIGENTI E DIPENDENTI...**

**L'ULTIMO DISASTRO? QUELLO LEGATO ALLA NOMINA DI VASSEUR, LEGANDO LA FIGURA DEL TEAM PRINCIPAL SOLO ALLA PISTA, DI FATTO CANCELLANDO LA STORICA AUTONOMIA DELLA GESTIONE SPORTIVA. MA L'ELENCO DEGLI ERRORI È LUNGO...**

**P**enna Bianca era sempre lì, a ogni ora del mattino, della tarda sera e nel tempo di mezzo tra il primo caffè e il pensiero rivolto alla cena. Era lì anche se avrebbe potuto stare più comodo abbracciando lo scettro del comando in ufficio o a casa, autocompiandosi in attesa di buone notizie, seduto e baldanzoso. Invece era sempre lì, a Maranello, tra i campi della pista e le officine della squadra corse, a respirare l'effluvio dell'olio motore e il sudore dell'impegno collettivo, perché la Grande Bellezza della Ferrari cominciava da un singolo bullone ben avvitato e da un meccanico che si sentiva importante, forse anche infastidito ma soprattutto affascinato da quella presenza. Ecco così spiegato come Penna Bianca non fosse solo il capo della tribù, ma tutta la tribù insieme, la ragione di un'appartenenza che andava oltre lo stipendio. Penna Bianca era molto più di un soprannome datogli dai dipendenti, che a Enzo Ferrari mica glielo andavano a dire che lo chiamavano così. Era un modo per definire un ruolo da capo e non da padrone. Che potrebbe sembrare la stessa cosa e invece è molto diverso: il capo convince con l'esempio, il padrone comanda. Anche se poi, quando raramente servivano, non mancavano

i modi bruschi e brutali.

Quella presenza per Penna Bianca non era ossessione, vezzo o mania; era un modo per controllare da vicino e fondere la leggenda con l'impegno di tutti, era rendere importante ogni minimo gesto. Il mito della Ferrari, che partiva molto più da lontano, affondava le radici anche negli atteggiamenti quotidiani. E oggi – 36 anni dopo la scomparsa dell'uomo che l'ha accesa, alimentata e sospinta fino a farla diventare eterna – è più che doveroso chiedersi se non sia proprio la dispersione dell'essenza di quell'eredità la causa dei tanti mali che affliggono una scuderia dalle insegne gloriose e dal cammino oggi fin troppo incerto.

Adesso che certe notti sembrano non finire mai e non solo quelle nelle officine, si può dire che a Maranello non basta il sole per fare giorno. E che l'eredità svanita, e forse un po' tradita, probabilmente si potrebbe ancora recuperare se solo si fosse in grado di capirne l'essenza.

## **CON VASSEUR UN "GOLPE" SILENZIOSO**

E allora cominciamo il cammino a ritroso, dalle ultime mosse disgraziate. Anzi, soprattutto dall'ultima, quella che ha coinciso con la nomina di

## **UN APLOMB DA INDIMENTICABILE CONDOTTIERO**

Enzo Ferrari, classe 1898, sulla porta di una delle pertinenze del tracciato di Fiorano, ovvero il re immerso nel suo bel regno



➔ Frédéric Vasseur a team principal, alla fine di una stagione tormentata, quella del 2022 e del regolamento di conti con Mattia Binotto, il capo che la proprietà non sopportava anche quando vinceva. Da quel giorno è stata posta la parola fine all'autonomia della scuderia rispetto all'azienda. Non una cosa di poco conto, non una questione formale. Di fatto è sostanza, è lo scettro del comando che si sposta altrove e che contribuisce a rendere meno saldo il ruolo del responsabile del team, sempre più esposto alla guerriglia interna, a quell'insieme fatto di colpi bassi, spiate, tiepidi sabotaggi che fu ben definito da quella frase che Enzo Ferrari pronunciò nel 1961 di fronte al giovanissimo e titubante Mauro Forghieri appena promosso capo del reparto tecnico: «*Lei pensi a lavorare che al resto ci penso io*». E il "resto" è quello che impera in casa Ferrari: quando va bene invidie, sgambetti, trapoloni. Quando va male è guerriglia allo stato puro. Il "resto" c'è sempre stato e, dopo la scomparsa del Fondatore, la nuova proprietà impersonata da un altro Grande Vecchio, Gianni Agnelli, in qualche modo ha imposto la conservazione del "metodo" utile a contrastarlo, a renderlo il meno dannoso possibile. Enzo Ferrari e Gianni Agnelli: due per-

sonaggi inimitabili dei quali si è perso lo stampo, certo, ma dopo di loro sarebbe bastato mantenere l'ispirazione, rendersi conto che il comando si esercita non con l'imposizione, che a Maranello non si può importare il modello Mirafiori. Che poi non ha funzionato neppure a Mirafiori, ma questo alla fine è tutto un altro discorso.

Invece, nel liquidare Binotto e accogliere Vasseur, si è imposto un cambio radicale più per bramosie di potere che per esigenze reali, si è dato l'ultimo colpo di piccone alla sempre più tremolante diga della tradizione, al modello Penna Bianca. Al nuovo team principal è stata così attribuita la carica di "general manager", diversa da quella di "managing director". Di fatto togliendo al capo della scuderia l'autonomia nel comando della Gestione Sportiva, sottoscritta in una precisa clausola nell'accordo per la cessione delle quote di maggioranza da Enzo Ferrari a Gianni Agnelli nel lontano 1969. Se Binotto e quelli che c'erano prima di lui erano numeri uno sia in fabbrica sia in pista, a partire dal 9 gennaio 2023 – giorno dell'insediamento di Vasseur – il team principal potrà comandare solo in pista e non si sa fino a che punto. Per tutto il resto, rivolgersi all'amministratore delegato Benedetto Vigna.

### IL LATTE DELLA VECCHIAIA INTESO COME GAS DI SCARICO

Enzo Ferrari in età matura confessò che per lui respirare i gas di scarico (emessi dalle sue creature) a bordo pista equivaleva a gustare un agognato latte della vecchiaia....



## IL "DOPO DRAKE"? NUMERI IMPLACABILI

E allora, al di là degli errori di Vasseur, della sua scarsa presenza in azienda, dei risultati disastrosi delle monoposto, delle fughe di molti ingegneri di rilievo per far posto a figure di seconda scelta come quella di Jerome D'Ambrosio e del suo carico di affari in comune con Frédéric, qualche dubbio bisognerà pur aggiungerlo.

E ripartire dalle analisi dei numeri e da una consapevolezza. Nell'era di Penna Bianca e di chi è venuto subito dopo rispettandone l'eredità, non ci si può entusiasmare per i progressi degli aggiornamenti tecnici o perché si è fatto un po' meglio di chi c'era prima, come spesso provano a far credere i disc jockey urlanti e adoranti della Congrega televisiva degli Scodinzolanti, «*perché il secondo classificato* – ammoniva sempre Enzo Ferrari – *è il primo dei perdenti*». Qui a Maranello la gioia vera può esserci solo dopo una vittoria, quando le campane suonano a festa, e soprattutto quando la sinfonia delle martinelle è frequente per poter almeno pensare di lottare per il Mondiale, l'unico vero obiettivo e purtroppo ultimamente merce rara.

Certe notti qui ci si sente molto soli, perché la Ferrari non è una scuderia come le altre. Da queste parti gli errori normali diventano monumentali, quelli gravi possono pesare eternamente come macigni. E così riuscire a vincere è quasi una missione perché non basta essere bravi. Ed è complicato anche riuscire a trovare serenamente rimedi all'immensità di queste notti senza vittorie. La risposta sarebbe semplice, volendo: perché queste immersioni nell'oscurità delle sconfitte sono di frequente notti di lunghi coltelli, di fulmini e saette, che spazzano via capi e ingegneri che poi li rivedi altrove, nei luoghi della gioia vestiti con altri colori a rafforzare il dolore della sconfitta ferrarista.

E, dunque, nessuno da queste parti può mai sentirsi tranquillo, saldo in sella. Che sia più un male che un bene dovrebbe essere inconfindibile ma certe lezioni della storia recente non sembrano essere servite a niente. A partire da quelle dei numeri. Perché, se spezziamo in due parti il cammino della Ferrari in Formula Uno, ecco che tra l'era di Enzo Ferrari e la successiva potremmo raccontare due storie profondamente diverse. Fino al 1988, anno della scomparsa di Penna Bianca, a Maranello sono arrivati nove titoli piloti, tre in più di quelli conquistati da McLaren e Lotus. È vero che la Ferrari resta la scuderia più titolata, con 15 allori, ben tre in più della McLaren. Ma è dal 1989 in poi che la storia è un'altra. Negli ultimi 36 anni in testa alla classifica c'è la Mercedes, con sette titoli, conquistati in appena 14 stagioni, perché la Casa tedesca è tornata in Formula Uno solo nel 2010. La Ferrari, dal 1989 in poi, di Mondiali piloti ne ha vinti sei, cinque nell'era di Michael Schumacher e uno, l'ultimo, nel

2007 con Kimi Raikkonen. Da quando si è riavvicinata la Mercedes, per la Ferrari "zero titoli". Nell'era post-Drake la Ferrari è terza, dietro anche alla Red Bull. Nella storia recente c'è anche un vergognoso sesto posto nel Mondiale Costruttori nell'*annus horribilis* 2020, dietro Mercedes, Red Bull, McLaren, Racing Point e Renault, lasciandosi alle spalle solo Alphatauri, Alfa Romeo, Haas e Williams.

## PEGGIO DI OGGI SOLO I 21 ANNI PRIMA DI SCHUMI

Quella che stiamo attraversando è la seconda traversata più lunga nel deserto dei trionfi mancati, dopo quella dei 21 anni tra il Mondiale di Jody Scheckter del 1979 e il primo dell'epopea di Michael Schumacher nel 2000. Con quella attuale le stagioni da guardoni del piacere altrui sono arrivate a quota 17 e non è detto che il record precedente non possa essere tristemente battuto. Vero che quella traversata era cominciata nell'era di Penna Bianca, ma prima di allora le stagioni consecutive senza gloria erano state al massimo dieci, tra il trionfo del 1964 con John Surtees e quello del 1975 con Niki Lauda, e la seconda pausa peggiore di tre anni. Purtroppo le cifre non sono neanche la cosa peggiore, perché adesso a pesare è la resa preventiva, è l'ennesima trattativa con un big della progettazione come Adrian Newey che va a fondo per via proprio dello scenario da lunghi coltelli, nell'impossibilità di offrire al genio di Stratford Upon Avon quelle garanzie che Enzo Ferrari non esitò a garantire a John Barnard nel 1987, consentendogli di restare in Inghilterra grazie a un'"antenna tecnologica" che nell'era del telefax non era certo così efficace come potrebbe esserlo oggi tra satelliti, fibre ottiche e collegamenti superveloci. L'autista e collaboratore di fiducia di Penna Bianca, Dino Tagliaruzzi, ha avuto modo di raccontare ad Autosprint molti retroscena di quella scelta: «*Ferrari stava dalla parte dei tecnici italiani fino a quando non prese Barnard contro la volontà di tutti e furono discussioni a non finire. Lui però tirava dritto. Barnard fece bene a pretendere di rimanere in Inghilterra: a Maranello non l'avrebbero fatto vivere, l'avrebbero boicottato al 100 per cento. Barnard conosceva gli italiani: ai meccanici proibì di bere Lambrusco a mezzogiorno ma non alla sera. Ci fu una rivolta. Eliminò i turni di lavoro: era tutto un altro sistema e lo capimmo quando iniziarono ad arrivare i primi pezzi. Ferrari prese in mano un mozzo di una ruota e poi un alettone e disse: adesso capisco tante cose, capisco perché loro (le scuderie per le quali aveva lavorato Barnard, nda) erano sempre così leggeri e noi avevamo dei carrarmati. Rimase affascinato come mai prima. Prese una forcilla della sospensione anteriore che noi facevamo con bordi saldatura alti un dito e rimase folgorato davanti a quella fatta da Barnard dove le saldature neanche si vedevano.*





## DAL 2008 TUTTE LE CIFRE DI UN LUNGO DIGIUNO DAL TITOLO IRIDATO

| STAGIONE                          | 2008   | 2009                                    | 2010  | 2011  | 2012  | 2013  | 2014                                      | 2015                                      |
|-----------------------------------|--|---|---|---|---|---|---|---|
| COSTRUTTORI                       | <b>CAMPIONE</b>                                | 4° posto                                | 3° posto                                    | 3° posto                                    | 2° posto                                    | 3° posto                                    | 4° posto                                  | 2° posto                                  |
| DISTACCO                          | <b>McLaren (+21)</b>                           | Brawn Gp (-102)                         | Red Bull (-102)                             | Red Bull (-275)                             | Red Bull (-60)                              | Red Bull (-242)                             | Mercedes (-485)                           | Mercedes (-275)                           |
| PILOTI<br>(distacco<br>dal primo) | Felipe Massa<br>(2° 97 p. -1)                  | Kimi Raikkonen<br>(6° 48 p. -47)        | Fernando Alonso<br>(2° 252 p. -4)           | Fernando Alonso<br>(4° 257 p. -135)         | Fernando Alonso<br>(2° 278 p. -3)           | Fernando Alonso<br>(2° 242 p. -155)         | Fernando Alonso<br>(6° 161 p. -223)       | Sebastian Vettel<br>(3° 278 p. -103)      |
|                                   | Kimi Raikkonen<br>(3° 75 p. -23)               | Felipe Massa*<br>(11° 22 p. -73)        | Felipe Massa<br>(6° 144 p. -102)            | Felipe Massa<br>(6° 118 p. -274)            | Felipe Massa<br>(6° 179 p. -102)            | Felipe Massa<br>(8° 112 p. -285)            | Kimi Raikkonen<br>(12° 55 p. -329)        | Kimi Raikkonen<br>(4° 150 p. -231)        |
| GP VINTI                          | <b>8</b>                                       | 1                                       | 5   | 1   | 3   | 2   | 0   | 3   |
| CAMPIONE<br>COSTRUTTORI           | <b>Ferrari</b><br>172 punti                    | Brawn Gp<br>172 punti                   | Red Bull<br>498 punti                       | Red Bull<br>650 punti                       | Red Bull<br>460 punti                       | Red Bull<br>596 punti                       | Mercedes<br>701 punti                     | Mercedes<br>703 punti                     |
| CAMPIONE<br>PILOTI                | <b>Lewis Hamilton</b><br>(McLaren)<br>98 punti | Jenson Button<br>(Brawn Gp)<br>95 punti | Sebastian Vettel<br>(Red Bull)<br>256 punti | Sebastian Vettel<br>(Red Bull)<br>392 punti | Sebastian Vettel<br>(Red Bull)<br>281 punti | Sebastian Vettel<br>(Red Bull)<br>397 punti | Lewis Hamilton<br>(Mercedes)<br>384 punti | Lewis Hamilton<br>(Mercedes)<br>381 punti |

\*sostituito da Luca Badoer e Giancarlo Fisichella negli ultimi sette Gran Premi

➔ *I vecchi meccanici non l'hanno mai sopportato ma Barnard portò grandi innovazioni.*

Non lo sopportavano ma facevano quello che diceva Ferrari. A Maranello la presenza di Penna Bianca veniva percepita in modo netto. Tutti sapevano che sarebbe arrivato intorno alle 9, ogni giorno. Entrava nel reparto corse e faceva il giro. Cominciava dai motoristi, andava in sala prova e poi se c'era qualcosa di nuovo da vedere s'affacciava anche al reparto "esperienza" per vedere di cosa si trattava. Ogni meccanico sapeva più o meno a che ora sarebbe passato e stava sempre sul "chi va là". Certo, erano anche altri tempi. Oggi le ferie d'agosto sono rese obbligatorie dalla Federazione, per due settimane non si possono neanche spedire e-mail. All'epoca era diverso e poteva capitare che fossero fissati dei test anche per Ferragosto e quei tecnici o meccanici che erano indispensabili e non si presentavano con la scusa della vacanza, al loro rientro trovavano gli effetti personali già impacchettati in portineria e con un messaggio allegato: «Se ad agosto sono a lavorare io...».

Oggi neanche Penna Bianca oserebbe riproporre un metodo simile ma di sicuro non rinuncerebbe alle "raccomandate" inviate ai cosiddetti fannulloni. Anche questo lo ha raccontato Tagliacuzzi: «Quelli con poca voglia di lavorare c'erano anche allora, non molti ma c'erano. Succedeva che in tempo di mietitura tanti andassero in campagna e non a lavorare. Furono effettuati controlli: qualcuno era stato sorpreso nei campi mentre avrebbe dovuto essere a Maranello. Partirono le raccomandate. Erano solo messaggi di avviso, non lettere di licenziamento, ma furono sufficienti ad arrestare l'assenteismo. Dall'11% che restava a casa si passò al 3%. Comunque sia Enzo Ferrari era visto soprattutto come un padre: era un duro ma quando avevamo bisogno lui c'era».

## C'ERA UNA VOLTA A MARANELLO...

Va detto, la figura di Enzo Ferrari non era solo questo, era molto altro. Di sicuro molto più di un "C'era una volta..." delle favole, semmai è una lezione scandita dall'esempio. Perché le parole di Penna Bianca non erano solo intrise di poesia e di fascino dell'immaginario che diventava realtà. Le vecchie interviste sono una lezione offerta senza salire in cattedra. Il librone mai scritto delle sue frasi celebri renderebbe difficile solo la scelta da quale cominciare. Probabilmente da quella che più di ogni altra rappresenta l'essenza della passione: «Anche i motori hanno un'anima. Alcuni sono fatti nell'identico modo ma ognuno ha una voce, un suono particolare». Oppure dall'ultima intervista rilasciata ad Autosprint nel dicembre 1987, pochi mesi prima ➔

## IL SANCTA SANCTORUM DELL'AUTOMOBILISMO DA COMPETIZIONE

Il reparto corse della Ferrari nell'epoca lunga di Enzo Ferrari è stato uno degli oggetti del desiderio e allo stesso tempo anche un vero e proprio luogo di culto per gli appassionati più accesi dell'automobilismo da competizione

## I MONDIALI PILOTI PRIMA E DOPO ENZO FERRARI

| FINO AL 1988  |  |   | DOPO IL 1988 |  |   | TOTALE        |  |    |
|---------------|--|---|--------------|--|---|---------------|--|----|
| 1. Ferrari    |  | 9 | 1. Mercedes  |  | 7 | 1. Ferrari    |  | 15 |
| 2. McLaren    |  | 6 | 2. Red Bull  |  | 6 | 2. McLaren    |  | 12 |
| Lotus         |  | 6 | 3. Ferrari   |  | 6 | 3. Mercedes   |  | 9  |
| 4. Brabham    |  | 4 | McLaren      |  | 6 | 4. Williams   |  | 7  |
| 5. Williams   |  | 3 | 5. Williams  |  | 4 | Red Bull      |  | 7  |
| 6. Alfa Romeo |  | 2 | 6. Benetton  |  | 2 | 6. Lotus      |  | 6  |
| Maserati      |  | 2 | Renault      |  | 2 | 7. Brabham    |  | 4  |
| Cooper        |  | 2 | 8. Brawn Gp  |  | 1 | 8. Alfa Romeo |  | 2  |
| Mercedes      |  | 2 |              |  |   | Maserati      |  | 2  |
| Tyrrell       |  | 2 |              |  |   | Cooper        |  | 2  |
| 11. Brm       |  | 1 |              |  |   | Tyrrell       |  | 2  |
| Matra         |  | 1 |              |  |   | Benetton      |  | 2  |
|               |  |   |              |  |   | Renault       |  | 2  |
|               |  |   |              |  |   | 14. Brm       |  | 1  |
|               |  |   |              |  |   | Matra         |  | 1  |
|               |  |   |              |  |   | Brawn Gp      |  | 1  |

| 2016                              | 2017                                | 2018                                | 2019                                | 2020                                | 2021                                  | 2022                                | 2023                                | 2024 (parziale)                  |
|-----------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------|
| 3° posto                          | 2° posto                            | 2° posto                            | 2° posto                            | 6° posto                            | 3° posto                              | 2° posto                            | 3° posto                            | 3° posto                         |
| Mercedes (-367)                   | Mercedes (-146)                     | Mercedes (-84)                      | Mercedes (-235)                     | Mercedes (-442)                     | Mercedes (-290)                       | Red Bull (-205)                     | Red Bull (-454)                     | Red Bull (-63)                   |
| Sebastian Vettel (4° 212 p. -173) | Sebastian Vettel (2° 417 p. -46)    | Sebastian Vettel (2° 320 p. -88)    | Charles Leclerc (4° 264 p. -149)    | Charles Leclerc (8° 98 p. -249)     | Carlos Sainz (5° 164,5 p. -231)       | Charles Leclerc (2° 308 p. -146)    | Charles Leclerc (5° 206 p. -369)    | Charles Leclerc (3° 177 p. -100) |
| Kimi Raikkonen (6° 186 p. -199)   | Kimi Raikkonen (4° 205 p. -158)     | Kimi Raikkonen (3° 251 p. -157)     | Sebastian Vettel (5° 240 p. -173)   | Sebastian Vettel (13° 33 p. -314)   | Charles Leclerc (7° 159 p. -236,5)    | Carlos Sainz (5° 246 p. -208)       | Carlos Sainz (7° 200 p. -375)       | Carlos Sainz (5° 162 p. -115)    |
| 0                                 | 5                                   | 6                                   | 3                                   | 0                                   | 0                                     | 4                                   | 1                                   | 2                                |
| Mercedes 765 punti                | Mercedes 668 punti                  | Mercedes 655 punti                  | Mercedes 739 punti                  | Mercedes 573 punti                  | Mercedes 613,5 punti                  | Red Bull 759 punti                  | Red Bull 860 punti                  |                                  |
| Nico Rosberg (Mercedes) 385 punti | Lewis Hamilton (Mercedes) 363 punti | Lewis Hamilton (Mercedes) 408 punti | Lewis Hamilton (Mercedes) 413 punti | Lewis Hamilton (Mercedes) 347 punti | Max Verstappen (Red Bull) 395,5 punti | Max Verstappen (Red Bull) 454 punti | Max Verstappen (Red Bull) 575 punti |                                  |

► di andarsene: «*Finché sono al mondo decido io*».

Tutto quello che sta nel mezzo tra queste due frasi ancora oggi rappresenta una bussola. Con buona volontà e ritrovata umiltà, lo studio accurato di quell'epoca potrebbe diventare strumento per orientare le scelte dell'oggi e del domani. Chiunque si sia avvicinato alle stanze del potere di Maranello sa benissimo che le decisioni ufficiali si prendono in inglese, la lingua parlata nelle riunioni formali, ma il cuore deve per forza parlare e prima ancora capire l'italiano, meglio ancora il modenese stretto. Lo hanno compreso tutti quelli che sono passati di lì e si sono affrettati a prendere lezioni: da Jean Todt a Michael Schumacher, da Fernando Alonso a Sebastian Vettel. L'unico che si ostina a limitarsi a un "ciao" e a un "buonasera" svogliati buttati lì per aprire e chiudere le interviste in inglese è l'attuale inquilino della stanza da team principal. Non che esprimersi nella lingua di Dante possa essere sufficiente per cambiare lo stato delle cose ma aiuterebbe almeno a comprendere le sfumature di una realtà diversa da quella di tutte le altre scuderie.

Ci sono vere e proprie lezioni nelle parole di Enzo Ferrari che rappresentano un tesoro di umanità, una radiografia dell'intimo che diventa fondamento di un mito. Allora val la pena di metterle insieme, queste frasi che – va precisato – non sono aforismi gettati lì per strappare un sorriso. Sono molto di più, sono il motore di emozioni profonde e vili che si alzano per aprire alla conoscenza. Non deve essere stato semplice, nel giugno 1964, ammettere di essere «*l'uomo più solo del mondo*». Il figlio Dino era scomparso già da otto anni e lui confidava di non avere il dono della fede: «*Quando è morto mio figlio ho chiesto a dio, se esiste, di farmi diventare buono. Invece sono un tiranno e un egoista, come tutti del resto. Con la differenza che so di esserlo e lo ammetto!*».

### L'AMICIZIA LITIGIOSA CON MARCELLO SABBATINI

Molti dei suoi dialoghi più franchi sono stati affidati a Marcello Sabbatini, direttore di Autosprint tra il 1968 e il 1981 e poi del concorrente Rombo fino al 1991, suo grande amico e bersaglio di numerose sfuriate ben ricambiate. Mettendone in fila solo alcune fra tante, anche quelle più ironiche, si può cogliere gran parte dell'essenza di un personaggio unico. Come quando ebbe modo di dire di non riconoscersi al mattino allo specchio: «*Tante volte mi sono chiesto se è proprio vero che sono davvero io quel Ferrari del quale si parla male o lo si esalta con pari facilità*».

E c'è un momento di massima umiltà di fronte alla contestazione, a fine agosto del 1971, con la scuderia in piena crisi. Enzo Ferrari si presentò ai test

delle sue macchine a Monza e venne accolto da una bordata di fischi crudeli e maleducati. Ci rimase malissimo, considerando che Monza, per lui, era la pista di casa. Non disse nulla: si girò di scatto e si diresse dietro ai box dove l'attendeva l'autista al quale disse solo: «*Andiamocene*». Fu la sua ultima apparizione a Monza. Di quell'episodio parlò poco dopo con Pino Allievi: «*I fischi li capisco e li giustifico. Erano forse dettati da troppo amore tradito o speranze deluse. Gli insulti e le bottigliate, a gente già punita dalla brutta figura e che ha lavorato con sacrificio non minore delle altre volte, non li capisco e tanto ingiusti li considero che, se dipendesse solo da me il ritornare a Monza, oggi direi no. Come devo dire no alla partecipazione al Gran Premio perché sapevo, purtroppo, che il miracolo non ci sarebbe stato. Ho sbagliato, ascoltando ancora una volta il richiamo alle tradizioni, cedendo alle molte insistenze, quindi quei fischi li ho meritati*».

Poi ci sono anche ammissioni non dovute, come quella del primo periodo ferrarista di Luca Cordero di Montezemolo, direttore sportivo all'epoca di Niki Lauda: «*Non è che mi sia stato imposto a un certo momento. È venuto alla Ferrari perché un giorno chiesi il suo indirizzo a Marcello Sabbatini dopo averlo sentito parlare alla radio alla trasmissione "Chiamate Roma 3131"*».

E che dire delle parole dolci per Niki Lauda dopo il ritiro in mezzo all'acquazzone del Fuji con il Mondiale perduto per un solo punto nel 1976 a favore di James Hunt: «*Capisco Niki. Pure io da pilota mi sono trovato in quella condizione*». A quelle parole seguirono, tempo dopo, quelle dedicate all'abbandono del pilota per questioni di vil denaro: «*Qualunque cosa Lauda dica oggi di Ferrari, di me, non mi interessa più perché io, come uomo d'onore, ho già chiuso. Se lui continua a parlare significa che dovremo rivedere l'opinione che ci eravamo fatti di Lauda come uomo*». Un crescendo, fino ad alzare i toni con un più devastante paragone con un mito del passato: «*Non credo di aver mai paragonato Lauda a Tazio Nuvolari che è un esempio unico al mondo e un uomo che ha cercato di morire in corsa e non c'è riuscito perché aveva bisogno di cancellare il dramma di due figli morti in un letto. Lauda non è in questa situazione*».

Oggi in molti, di tanto in tanto, provano a chiedersi o ad avere qualche certezza su cosa farebbe il Drake di fronte a certi accadimenti. Esercizio complesso, con esito spesso tremolante. Qualche indicazione dal passato però arriva: di sicuro non avrebbe mai accettato prepotenze o ingiustizie come la penalizzazione in griglia della monoposto di Carlos Sainz la scorsa stagione a Las Vegas, a causa di un motore distrutto per via di un tombino saltato per le negligenze degli organizzatori di Liber-





## QUEL PATTO CHE SEGNO' IL BOOM E LA CRESCITA DELLA F.1 MODERNA

Enzo Ferrari a inizio Anni '80, quando, di concerto con Bernie Ecclestone, alla sua destra, in rappresentanza dei Costruttori britannici e con il Presidente della Federazione Internazionale Jean-Marie Balestre, alla sua sinistra, firmò il Patto della Concordia. L'accordo divenne fondamento di quella pax politica e amministrativa che fu il presupposto al boom sportivo, economico e mediatico della F.1 moderna. Sotto Ferrari e Forghieri



ty Media. E di sicuro, di fronte al momento attuale della scuderia, non avrebbe mancato di sottolineare l'importanza del doppio colpo dell'Endurance, alla 24 Ore di Le Mans, prima all'edizione del Centenario e poi in quella successiva in questa stagione. Le parole di Penna Bianca si possono ritrovare ad esempio in un'intervista rilasciata nel 1971: «La vittoria del Mondiale in Formula Uno rappresenta qualcosa in più per il pilota. Il successo ottenuto nella categoria Sport Prototipi, viceversa, è qualcosa in più per la Casa».

## PROVOCAZIONI, DONNE E MOTORI

E poi, in ordine sparso, restano tante lezioni di vita quotidiana. A partire da questa dichiarazione del settembre 1980: «Perché nessuno è mai riuscito a provocarmi? Perché mi sono ricordato che quando a 16 anni ero innamorato di una ragazzetta di 14, lei non mi ha mai neanche guardato. Ho così constatato che l'arma più terribile di tutte è l'indifferenza». Le donne popolano spesso le sue dichiarazioni legate ai motori, anche con arditi paragoni: «Voglio dire a tutti gli appassionati di credere nell'automobilismo e di tener presente che anche l'automobile è femmina e pertanto stare attenti a possibili tradimenti».

Non si ferma neanche se a intervistarla è una donna di bell'aspetto e di ancor più appariscente intelligenza come l'attrice Catherine Spaak, occasionale inviata di Autosprint nel marzo 1982: «La donna rimane il più bel premio al lavoro. Deve avere cinque qualità: essere una buona moglie, ottima madre, esperta cuoca, gentile e bella creatura con gli ospiti, passionale al punto di non far desiderare una scatenata amante». Per poi aggiungere: «Le donne in vita mia le ho tradite, i motori mai». Certo, disse anche molto altro, ma queste parole – oggi molto poco rispettose dell'universo femminile e difficilmente assorbibili nel dibattito “politicamente corretto” – erano la testimonianza della genuinità di un uomo per niente attento alla forma. C'era anche molta sostanza, a partire da quella legata all'etica delle sponsorizzazioni, sollecitata ancora da Catherine Spaak: «Lei ha detto che “lo Sport con la S maiuscola è stato ucciso dalla sponsorizzazione, dalla selvaggia speculazione commerciale”. Come mai le sue macchine sono tappezzate di adesivi Olivetti, Goodyear, Agip, Longinus ecc? La sua è una resa?». Ecco la risposta: «Sostengo, da sempre, che l'unica pubblicità ammissibile è quella di coloro che contribuiscono all'evoluzione tecnica della vettura da corsa. Le Case da lei citate nulla han-



**RARO VEDERLO RIDERE E SENZA OCCHIALI SCURI!**  
 Questa immagine è rara per almeno due buoni motivi: in pubblico Enzo Ferrari non era così facile a ridere e nello stesso tempo di rado faceva a meno degli occhiali a lenti scure, i quali, lui diceva, gli nascondevano gli occhi, ovvero lo specchio dell'anima, proteggendolo...

no a che fare con la miriade di prodotti di consumo e voluttuari che hanno invaso l'ambiente fino al punto di personalizzare le vetture: sono sponsorizzazioni tecniche e possono, anzi, hanno il diritto di apparire». Con una paraculata non di poco conto, due anni dopo, collegato in diretta con la trasmissione tv "Pronto, Raffaella" con la Carrà che gli faceva notare che il marchio Marlboro poco avesse a che fare con quei principi, rispose: «Chi dice che non sia uno sponsor tecnico? Ha messo a disposizione della Ferrari piloti validissimi che vogliono guadagnare in fretta».

Arroganza? Forse. Ma c'era anche umiltà, ad esempio quando nel 1985 disse a proposito della Ferrari: «Questa è una squadra e io sono il portiere. Se ci saranno sconfitte sarà colpa mia. Se vinceremo sarà merito di tutti con la certezza che quelli interessati alla costruzione della vettura hanno fatto il proprio dovere».

### LA RISPOSTA DI CLASSE A BERLUSCONI

Ma il top è stato nel settembre 1986, quando ha respinto con vigore le critiche arrivate da Silvio Berlusconi, in quella fase ancora solo magnate della tv privata, lontano dalla politica attiva ma contiguo al leader socialista Bettino Craxi. Silvio era appena diventato presidente del Milan: «Berlusconi non lo ascolto! Ha detto che mi devo fare da parte? Quando nel 1929 ho costruito la Ferrari non l'ho chiesto a lui. Non vedo perché dovrei ascoltarlo oggi, né mi

permetto di chiedergli come va il Milan». Squadra che, per inciso, era reduce da un settimo posto in campionato. Che fosse fioretto o spada, quella del Drake non era scherma semplice da rintuzzare. La Ferrari è una creatura unica, la cosa italiana più italiana al mondo: un sinonimo di bellezza, lusso, progresso, esclusività e molto altro ancora. Al punto da non dover spendere soldi per la pubblicità che arriva da sola, grazie al marchio, ai risultati delle competizioni ma non solo per quelli. «Incarnazione del lusso, la Ferrari continua a essere ammirata e desiderata in tutto il mondo», dice David Haight, amministratore delegato di "Brand Finance", la più importante società di consulenza per la valutazione dei marchi e degli altri asset intangibili del mondo. Insomma, la Ferrari è una di quelle cose desiderate anche da chi sa di non poterla avere mai. E a simboleggiare questo sentimento non ci sono parole migliori di quelle spese da Henry Ford, alla fine degli anni Cinquanta: «Spendo miliardi in pubblicità per le mie macchine e questo meccanico finisce gratis sui giornali di tutto il mondo». «Questo meccanico» era ovviamente Enzo Ferrari, che non perse l'occasione per replicare a tono: «Se Ford vuole finire sui giornali, basta che compri una Ferrari».

E in effetti ci fu un tentativo di acquisire non una Ferrari ma tutta la Ferrari con il suo contenuto di successi e prestigio, ben raccontato peraltro in un film di qualità uscito nel 2019, come "Le Mans 66, La grande sfida", anche se con qualche forzatura come la presenza di Enzo Ferrari sul circuito di quella edizione, cosa non vera. Nella pellicola emergono invece realmente i primi contatti tra la Ferrari e la Fiat, che comunque lascerà al Drake il pieno controllo del reparto corse fino all'ultimo giorno.

Ed è da qui che bisognerebbe partire se si volesse realmente capire qualcosa in più della Ferrari. C'è un'eredità che non è fatta solo di marchio, prestigio, auto di qualità e giro d'affari. C'è soprattutto una filosofia che andrebbe rispettata per non vederla svanire. Non basta il nome per essere Ferrari, non basta una tuta o una camicia rossa, quel rosso bisognerebbe averlo dentro. Nessuno, venendo da lontano, può avercelo già. Come hanno fatto tutti gli altri che sono arrivati prima, chiunque si affacciasse nelle stanze del potere del Cavallino dovrebbe farselo spiegare, giorno dopo giorno, senza pensare di poter sapere già tutto. E magari, almeno ogni tanto, fare un po' come Penna Bianca, il capo tribù più padre che padrone, che con la sua presenza diffondeva il profumo dell'appartenenza e respirava quello della fatica degli altri. Passa proprio da cose come queste la differenza tra avere la targhetta "capo" sulla porta dell'ufficio e avere quella scritta nel cuore e nell'animo. ●

Sport



# SOLO NOTIZIE CHE LASCIANO IL SEGNO

---

SCOPRI IL NUOVO SITO **CPLAYNEWS.IT** E TROVERAI TANTE NOVITÀ,  
DATI, STATISTICHE E MOLTO ALTRO ANCORA, SU TUTTO IL MONDO DELLO SPORT.



# QUEL LUNGO ADDIO SOTTO FERRAGOSTO

ENZO FERRARI STAVA MALE DA TEMPO, MA NESSUNO AVREBBE MAI PENSATO, IN PIENA ESTATE 1988, A UNA SUA IMMINENTE DIPARTITA. LA SUA ORA VENNE ALLE 6.30 DI MATTINA DEL 14 AGOSTO, QUANDO, BEN LONTANE DALL'ERA INTERNET, TUTTE LE REDAZIONI ERANO IN FERIE, INCONSAPEVOLI DELL'EVENTO. ECCO IL CALDO RACCONTO DI CINQUE STORICI DIRETTORI DI AS: CUCCI, CANCELLIERI, CAVICCHI, BOCCAFOLGI E ALBERTO SABBATINI

**IL DRAKE VISSE L'ULTIMO GIORNO DELLA SUA INTENSA AVVENTURA TERRENA DOMENICA 14 AGOSTO 1988. LA NOTIZIA DELLA MORTE FILTRÒ SOLO AD ESEQUIE AVVENUTE, COGLIENDO IN CONTROPIEDE LE REDAZIONI. E TRA QUESTE PURE QUELLA DI AUTOSPRINT. RIVIVIAMO IN DIRETTA QUELLE ORE CONCITATE, RISCOPRENDO IL FASCINO UNICO DI UN UOMO CHE SEPPE ANDARSENE ALLA GRANDE, RIFILANDO UN CLAMOROSO "BUCO" AGLI AMICI GIORNALISTI...**



**UN ADDIO IMPROVVISO MENTRE TUTTO NEI GIORNALI ERA FERMO**  
Sopra, una classica immagine alla scrivania di Enzo Ferrari, venuto a mancare domenica 14 agosto 1988, all'età di novanta anni. In alto a destra, l'edizione straordinaria di Autosprint confezionata in fretta e furia dalla redazione agli ordini di Carlo Cavicchi, in formato tabloid

**I**l 4 giugno 1988 la Ferrari attende un ospite molto particolare. Papa Wojtyla si presenta a Fiorano e ad accoglierlo c'è Piero Ferrari. Purtroppo lo storico incontro fra Papa Giovanni Paolo II e il Commendatore non può avvenire, perché le condizioni di salute di quest'ultimo non lo permettono.

Il pontefice e il patriarca rosso possono solo scambiare due parole al telefono. La verità è che il più sognato dei costruttori al mondo è anche il più segnato. È il primo, netto segnale che la situazione sta precipitando.

Il 27 giugno 1988 Enzo Ferrari arriva a Fiorano in incognito, con la sua Alfa Romeo 164, accompagnato dall'autista Dino Tagliazucchi e dal fedelissimo Franco Gozzi, che lo sorreggono. Viene scattata l'ultima fotografia ufficiale del Commendatore, che indossa un cappotto grigio, apparendo affaticato e sofferente.

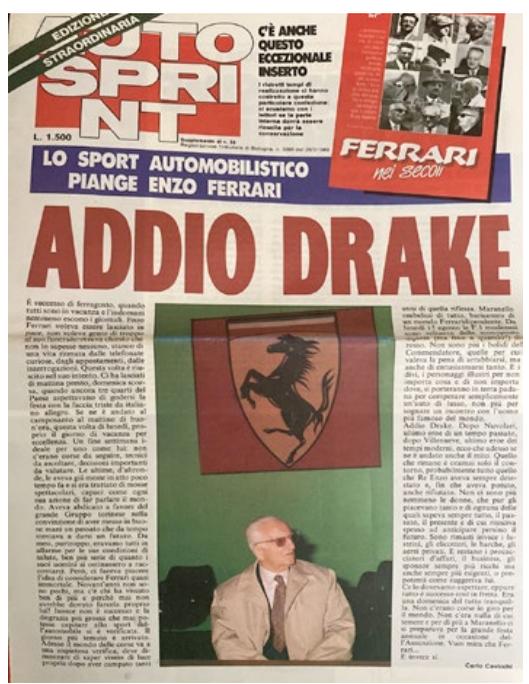
Il resto è riservatezza voluta, evoluzione studiata e impenetrabile e tempismo esistenziale che va a braccetto col destino.

Enzo Ferrari si spegne il 14 agosto 1988, all'età di novant'anni. La notizia della morte, seguendo le sue volontà, viene divulgata solo a esequie avvenute. Considerando che per Ferragosto i giornalisti sono tutti in ferie e i quotidiani non escono, il Drake fa l'ultimo scherzo alla categoria, amata e non solo amata, rifilandole un clamoroso buco.

Tornare a quei giorni dando la parola a cinque Direttori di Autosprint, vuol dire reimmergersi nel fascino di un personaggio assolutamente unico, nella gestione della vita e, per certi versi, anche della sua scomparsa.

**Boccafogli, agente segreto ma non troppo**

Roberto Boccafogli, classe 1959, in quei tempi è dalla parte sbagliata dei suoi venti anni e dalla parte giusta della scrivania, nella redazione di Autosprint. Ha appena messo a segno un'intervista scoop al progettista John Barnard, di fatto l'ultima grande scommessa del Drake, finendo alla grande la stagione 1987. «Ed è lì che Enzo Ferrari chiede di conoscermi - racconta Roberto -, tramite Franco Gozzi, e l'appuntamento viene fissato per l'incontro degli auguri di Natale 1987. Poi, per varie ragioni, l'evento da allargato diviene ristretto e il Commendatore incontra pochissimi giornalisti, in pratica solo i Direttori delle testate e per Autosprint ovviamente va Carlo Cavicchi. Mi chiama Gozzi e mi spiega che, semplicemente, le cose sono andate



così, quindi tra noi l'appuntamento è rimandato, ma si farà. Pazienza. E invece no, non ci sarà possibilità, perché le condizioni di salute del Commendatore non lo permetteranno, tanto che Enzo Ferrari vado a cercarlo in gran segreto a inizio agosto 1988, in una serata spettrale a Modena, mandato in segreta avanscoperta dal Direttore Carlo Cavicchi. Pare proprio che il creatore della Rossa versi in gravi condizioni ed è d'obbligo cercare di saperne di più».

Il resto è una via di mezzo tra un romanzo di spionaggio e un film di Aldo, Giovanni e Giacomo: «Non mi resta che andare alla casa di famiglia, presso il Palazzo dei Cento Caproni, in Largo Garibaldi - prosegue Roberto -. È buio, in giro non c'è nulla che possa testimoniare qualcosa sulla situazione, che so, un'ambulanza o che, allora vedo una finestra aperta al primo piano e, con quel pizzico d'incoscienza dei miei vent'anni avanzati, provo ad arrampicarmi per cercare di capirci di più. Sono lì a mezz'altezza, nella posizione più imbarazzante e meno giustificabile della mia vita, quando all'improvviso dal basso, da una porticina, sbucca Franco Gozzi in compagnia della moglie. Il tanto agognato incontro che lui doveva organizzare, alla fine avviene per metà, come e dove mai avrei voluto. Lui mi guarda, più sorpreso che costernato, e butta là un: "Be', ma insomma, cosa facciamo, qua? Ma ti rendi conto della situazione? Scendi e torna a Bologna! E non chiedermi niente, non provarci neanche, cosa vuoi che possa rivela-



re... Tu pensi io possa dire qualcosa?". *Fine della missione impossibile. Me ne torno alla redazione di As con le pive nel sacco, salvo chiamare il Direttore Cavicchi da una cabina telefonica, per dirgli che ho fatto un buco nell'acqua. Delle condizioni di salute di Enzo Ferrari ne sappiamo quanto prima e il nostro numero preferragostano esce senza aggiornamenti particolari.*

E poi? «Poi me ne vado in vacanza, a Colonia. E, attenzione, siamo ancora nell'era pre-cellulari, quindi di fatto uno che va in ferie è praticamente irrintracciabile. Per quanto mi riguarda, me ne torno in macchina dalla Germania a Bologna solo la sera di Ferragosto 1988, che cade di lunedì, senza neanche accendere la radio. Rientrato a casa, sento squillare il telefono e dall'altro capo c'è il mio capo, Carlo Cavicchi, concitatissimo: "Ma come, non sai niente?! È morto Enzo Ferrari! Ti rendi conto? Devi venire subito in redazione, perché stiamo improvvisando un numero straordinario di Autosprint!". Non

mi resta che uscire di nuovo di casa e anticipare il rientro al lavoro. In redazione trovo un Cavicchi nervosissimo e quasi intrattabile, che si arrabbia ancora di più quando mi vede arrivare fresco e rilassato come una superstar. "Fatti venire subito un'idea!" - mi dice subito, minacciosamente. A me l'idea viene e torno circolarmente all'inizio di questo racconto: il progettista John Barnard. So che dovrebbe essere a Fiorano e conosco il nome dell'Hotel. Chiamo lì, fingendomi inglese e auspicio di poterci parlare. Lui mi risponde e gli chiedo disperatamente una frase, un ricordo, quello che vuole, ma qualcosa sul caro estinto... e lui mi risponde: "Enzo Ferrari per me e per tutti era come... Michelangelo!". È fatta! Finalmente abbiamo il titolo! Per un giornalista è il modo giusto per salutare e onorare uno come il Drake. E pure per calmare Cavicchi».

### Carlo Cavicchi, in edizione straordinaria

Carlo Cavicchi il giorno di Ferragosto 1988 lo voleva passare a casa, con il ralista e navigatore Rudy Dal Pozzo e consorte, ma l'improvvisa notizia della morte di Enzo Ferrari gli scambussola i piani: «Lì capisco due cose: non passerò la giornata con Rudy e la moglie e, salutando la mia, dovrò

### QUELL'INCONTRO COL PAPA AVVENUTO SOLO TELEFONICAMENTE

Il 4 giugno 1988 la Ferrari accoglie a Fiorano il pontefice Giovanni Paolo II ma a fargli gli onori di casa non può esserci il Drake, per la fragilità delle sue condizioni di salute e tocca al figlio Piero accoglierlo. Tra il Santo Padre e il Commendatore avverrà una breve ma intensa conversazione telefonica. Il papa chiese di usare un'auto del Cavallino Rampante e la scelta cadde su una Ferrari Mondial 3.2 Cabriolet. A sinistra, il Drake tra l'editore di As Luciano Conti e il Direttore Carlo Cavicchi





subito ingegnarmi di pensare un giornale da far uscire, in edizione straordinaria. Inusuale anche nel formato, per stamparlo prima possibile. Così chiamo al volo Ulderico Comparone, della Diffusione della Conti Editore, anche per organizzare i camion che dovranno portarlo in tutta Italia, e nasce l'idea dell' instant tabloid. Fatto. E adesso viene il più, per un Direttore: trovare i giornalisti. Chi è al mare, chi in montagna, chi se ne sta in viaggio... È un'impresa improba, ma in qualche modo mi riesce e la macchina redazionale riparte davvero, non senza fatica, per la verità, ma è già tanto esserci».

Adesso la verità si può rivelare: avevate pronto molto precotto? Ossia, ve lo aspettavate e vi eravate premuniti, circa la scomparsa del Drake? «Guarda, sinceramente sì e no, nel senso che un po' avevamo già pronto, ma poca roba: il più viene fatto in diretta, in realtà, cercando di improvvisare nel migliore dei modi». E dal punto di vista commerciale, l'edizione straordinaria si rivela un successo? «Sinceramente no, perché tutto avviene troppo in fretta e in un clima quasi surreale. Quell'Autosprint inatteso arriva in edicola senza neanche il tempo di fare un minimo di battage pubblicitario, paradossalmente impattando e andando in concorrenza involontaria col fascicolo già in edicola. Un realtà il successo fu fare fino in fondo quello che era il nostro dovere informativo, ma, dal punto di vista delle vendite, non ci fu nessun picco. D'altronde tutto era avvenuto in modo strano e mai visto. In altre parole, andandosene come se n'era andato, Enzo Ferrari era riuscito a rifilare

il buco a i giornalisti, che per tutta la vita aveva provato a dribblare».

**Cancellieri scherza: "Il Drake lo fece per dispetto!"**

Gianni Cancellieri, classe 1934, quest'anno ha festeggiato novant'anni portati alla stragrande e torna con un moto e un motto di spirito a quei giorni, provando a cercare anche lui un filo di paradossale logica in quella inattesa e segretata scomparsa: «Per certi versi, si può dire che lo fece per dispetto, d'andarsene in quel modo. Nel giorno informativamente più protetto e inaccessibile, di fatto cogliendo completamente di sprovvista le redazioni di tutto il mondo, in particolare quelle italiane, perché da noi ovviamente Ferragosto è Ferragosto. Per quanto mi riguarda, ai tempi lavoravo all'Editoriale Domus e mi fu chiesto



→ un lungo pezzo di ricordo per il mensile "Quattroruote". La verità è che molti di noi leggono ancora oggi con un filo di rispettosa ironia la data della dipartita del Drake, perché lui stesso ha sempre avuto un rapporto molto particolare e non sempre facile con la categoria dei giornalisti. Ovviamente per capire fino in fondo tutto ciò, bisogna storicizzare e tornare allo spirito di quei tempi. Quando la sicurezza in pista stava facendo passi da gigante, ma ancora si poteva morire correndo, eccome. La verità è che si veniva da anni di sangue. E interfacciarsi con Enzo Ferrari nei momenti più tragici e delicati della storia delle corse, prestava il fianco a un clima non sempre ideale, come è facile intuire. E anche non alieno a incomprensioni e momenti non felici. Questo spiega tanto, ma è anche bello pensare che, scrivendo un libro come il Flobert, il Drake volesse anche sdrammatizzare e inserire simpatia e verve, in quel rapporto, creando una corrispondenza fatta di pagelline reciproche e anche della voglia di non prendere tutto e tutti troppo sul serio. Non a caso ricordo che nel 1966, quando assunse Franco Lini di Autosprint in veste di nuovo Direttore Sportivo della Ferrari, il Commendatore in conferenza stampa fece l'annuncio usando queste precise parole: "Stavolta l'ho combinata bella: ho assunto uno di voi". Ecco, questo dà la misura del termometro che scandiva la temperatura tra noi e lui. D'altronde la realtà è che i rapporti tra il Cavallino e la stampa non erano mica facili. Una volta a un Direttore della Gazzetta dello Sport che mi chiedeva di intensificare le relazioni col Cavallino per avere più notizie, risposi così, giocandomi

per sempre la sua simpatia: "Guarda che Maranello non è mica Milanello". E per Milanello intendevo il centro di allenamenti del Milan calcistico. Della serie, con la Ferrari non si parla mica di stiramenti muscolari ma di bolidi, trionfi e sconfitte, ai tempi a volte pure di incidenti

molto gravi, non certo di infiammazioni tendinee, quindi la dialettica era a intermittenza e non sempre serena, ecco. Per questo - conclude



Gianni - vedere Enzo Ferrari dare addio al mondo nel modo più discreto e privato immaginabile, stava all'interno di una logica più ampia. Io dico appunto, scherzandoci su, era l'applicazione della voglia di uscire di scena a sorpresa, facendoci, a suo modo, un gran bel dispetto».

### Alberto Sabbatini, tra gli ultimi ricevuti

Alberto Sabbatini, già a suo tempo Direttore di Autosprint, è stato anche timoniere di Rombo ed era sulla tolda quando il capitano si fregiava d'esserlo papà Marcellone, proprio negli ultimi giorni di Enzo Ferrari. «Il segnale chiaro che il Drake stava male era arrivato in occasione della visita del Papa, che lui non poté ricevere. Tra l'altro è curioso ricordare - prosegue Alberto -, che il giorno prima, nel corso delle prove del cerimoniale previsto per l'evento, a Franco Gozzi, da sempre il Richelieu di Maranello, avevano

### QUELLE PRESENTAZIONI CHE ERANO EVENTI CALDI E MERAVIGLIOSI

Sopra, il vernissage ufficiale della Ferrari 312 T5 destinata a correre nella stagione 1980 col numero 1. Da sinistra, l'ingegnere Mauro Forghieri, Gilles Villeneuve, il "diesse" Marco Piccinini, lo stesso Enzo Ferrari e il campione del mondo in carica Jody Scheckter. A destra, il Drake in compagnia di Gianni Cancellieri, Direttore di Autosprint dal 1981 al 1983 e, a sinistra, il creatore della Rossa in veste di sempre apprezzato uomo-copertina del nostro settimanale



fatto impersonare la parte del pontefice...».

Di fatto, Enzo Ferrari se ne andò mentre nessuno se lo aspettava. «Questo è vero. Avevo fatto personalmente un passaggio a Maranello in luglio, per cercare di capire qualcosa circa le reali condizioni del Drake, ma nessuno parlava, tutte le bocche erano murate. Nei primi di agosto si diceva che le condizioni di salute fossero peggiorate, ma tutto qui, nulla di preciso. Accadde il 14 mattina alle 6.30, la dipartita, quindi ci fu non meno di un giorno e mezzo di silenzio. Interludio durante il quale furono sistemate tutte le pratiche legali, testamentarie e burocratiche, quindi la notizia fu divulgata di fatto a tumultuazione avvenuta, mentre alla cerimonia funebre erano stati ammessi solo pochissimi intimi. Ci fu anche chi capì in anticipo ciò che era avvenuto, perché vide Scaglietti in un bar, vestito a festa, piangere copiosamente...».



E Marcellone? Tuo padre di solito sapeva tutto su Ferrari e sulla Ferrari... «La verità è che fu preso alla sprovvista pure lui. Certo, sapeva che il Drake stava molto male, ma da lì a immaginare il resto...».

La verità è che in fondo tutti quasi inconsciamente pensavamo a lui come a un essere umano tendenzialmente immortale... «Be', per certi versi è vero anche questo... In ogni caso a Ferragosto papà era in ferie e proprio non se lo aspettava. Ci riconvocò tutti d'urgenza per il 16 agosto, al fine di preparare un numero speciale di Rombo».

Alberto, sei stato mai ricevuto da Enzo Ferrari? «Sì, ho avuto questo onore: mi volle conoscere che non avevo ancora trent'anni. Sono stato tra gli ultimi che ha incontrato nel suo ufficio, perché stava già poco bene. Si affaticava subito, tanto che l'incontro giocoforza non fu lunghissimo».

Cosa ti rimase impresso? «Due particolari. Anche se era giorno, la luce era bassissima, per lo più artificiale, e il Drake aveva come sempre gli occhiali scuri. Anzi, mi chiedevo come riuscisse a vedere qualcosa, in quelle condizioni... Parlammo e fu molto cordiale, poi a un certo punto mi chiese di dargli la mia penna, perché l'incuriosiva. La prese in mano senza guardarla e mi disse: "Vedi, ragazzo, un giornalista non deve mai farsi portar via la penna, la sua donna e la



fiducia. Chiaro?". Cosa dire, fu una lezione inaspettata e autorevolissima. Indimenticabile».

**Italo Cucci, il confidente**

Italo Cucci, Direttore di Autosprint per quasi un lustro, dalla prima metà degli Anni '80, è in gran forma e ben felice di parlare di Enzo Ferrari. «Il suo gran finale purtroppo nel 1988 lo vide suo malgrado mancare all'appuntamento diretto col Papa polacco, che a lui piaceva molto e per il quale provava una particolare simpatia. Così tutta l'ultima parte della sua vita, ovvero quella della sofferenza e del declino della sa-

lute, l'ho vissuta con tristezza». Tra Italo Cucci e Enzo Ferrari il rapporto è sempre stato bello, vero? «Cosa vuoi, gli stavo simpatico perché, non essendo un giornalista di pura estrazione automobilistica, anzi, tutt'altro, parlando amabilmente con me non sentiva la pressione che mette colui il quale all'improvviso chiede del turbo e dell'effetto suolo. A me di quegli aspetti proprio non fregava nulla, quindi da quest punto di vista potevo garantirgli un rapporto aperto e molto più rilassato. Per certi versi, quasi paradossalmente, era la mia ignoranza di corse e di tecnologia che mi rendeva a lui gradito e non molesto. E, quanto a piacevolezza, mi sono sempre sentito da lui stupendamente contraccambiato».

Come funzionavano i vostri frequenti incontri? «Di solito ci si vedeva di venerdì. Il primo rito era quello dell'attesa del risultato delle sue analisi mediche di routine. A portare i fogli era il suo autista Dino. Se i riscontri eran buoni, lui chiamava la signora che ci doveva cucinare a Fiorano, affinché preparasse intanto parmigiano, prosciutto e lambrusco. E poi, via. Si stava insieme e si parlava. Di tutto. Non a caso poco tempo fa ho dato alle stampe il mio libro "Ferrari segreto", nel quale per quanto possibile racconto il contenuto di quei nostri dialoghi. In

**FINO ALLA FINE SULLA BRECCIA CON GRANDE ONORE**

Sopra, Enzo Ferrari scortato dal fedele Franco Gozzi e, a sinistra, in cover di Autosprint a metà Anni '80, quando animava ancora, a quasi novanta anni, delle scoppiettanti e spettacolari conferenze stampa che avevano lui quale unico e magnetico protagonista. Nell'altra pagina, da sinistra, Piero Ferrari, il Direttore di Autosprint Italo Cucci, l'editore Luciano Conti e il Drake, sorridente



quei momenti, a differenza di molti altri colleghi che lo sfiancavano con mille interrogativi, lo ascoltavo cercando di non rompergli le palle con questioni corsaiole o tecnologiche. Perché a me e a lui interessava soprattutto il rapporto umano, non tanto i bulloni. Anzi, fin dall'inizio del mio directorato ad Autosprint, comprensibilmente era stato lui a dirmi: "Se mi permette, Cucci, mi propongo in veste di suo consulente". Non a caso era stato proprio il Drake a caldeggiare a mia insaputa il mio nome presso l'editore Luciano Conti, quindi tutto aveva un senso. Lui, chiaro, capì che mi poteva intortare e quindi ci andava a nozze...».

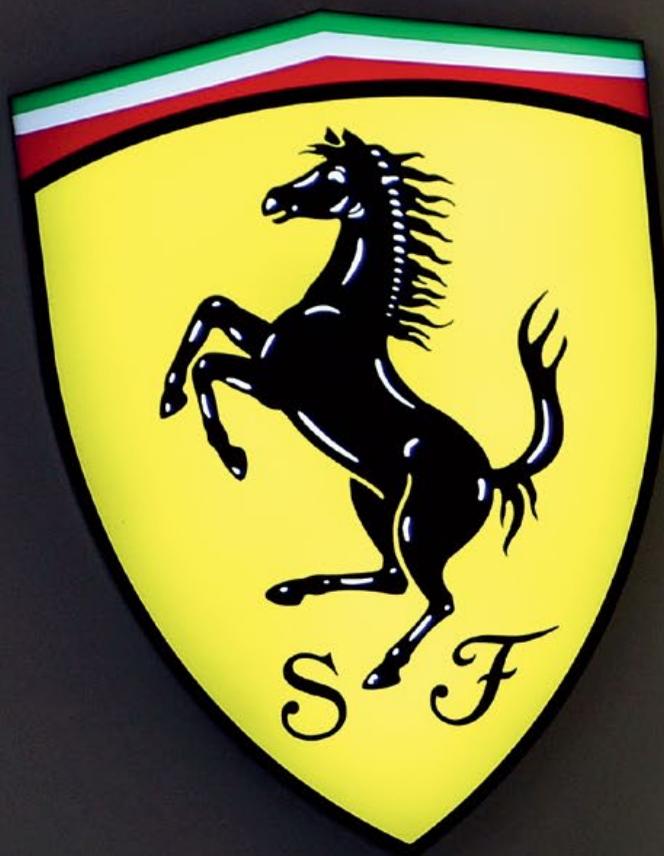
Dir, qualche cosina di irraccontabile adesso si può anche rivelare, no? «Be' dai, a suo dire se la Rossa non vinceva non era mai e poi mai colpa del motore, guai! Il suo bersaglio preferito, al quale girare responsabilità, era puntualmente la Magneti Marelli. Era sempre un problema della Marelli, mai della Ferrari. Era il suo modo di tutelare l'azienda che aveva creato e amava infinitamente. Però, attenzione, perché anche nei momenti di sconfitta, i risultati delle vendite e del mercato gli davano ragione. E se teneva il livello di produzione a numeri bassi, è perché voleva che la Ferrari fosse unica anche in quanto rara. Al di là di questo, i riscontri erano sempre più entusiasmanti. E poi Ferrari stesso era un maestro anche a livello di umanità. Come industriale si manteneva sui generis, perché portava avanti comunque una conduzione caldamente famigliare della sua realtà. Poi, certo, se si arrabbiava erano guai, tipo quando fece seppellire il motore realizzato da Chiti, che era caduto in disgrazia... Ma per il resto la sensibilità, la gratitudine e l'empatia di Enzo Ferrari non sono mai venute meno, nei confronti dei suoi dipendenti. Per esempio, quando uscì la nuova versione della Testa Rossa, volle che tra i tecnici ai quali doveva essere attribuito il merito per quanto sfornato, ci fosse anche Harvey Postlethwaite, il quale invece fin lì aveva fatto ben altro, in F.1, per la Rossa. Eppure quello era il suo modo ulteriore per gratificare, per ringraziare, per non dimenticare mai chi si era dimostrato nei suoi confronti capace, talentoso e fedele. La verità è che la Ferrari di Enzo Ferrari può essere considerata strardinaria non solo per bolidi e risultati, ma anche perché i dipendenti erano conosciuti da lui uno ad uno e trattati benissimo, infondendo in loro un meraviglioso orgoglio d'appartenenza, che permeava tutti i livelli dell'organigramma».

C'è un episodio dell'ultimo Ferrari che merita



d'essere rivissuto e raccontato da una prospettiva privilegiata? «Certo che c'è ed è la visita del Presidente della Repubblica Sandro Pertini. Il Capo di Stato è atteso e lui lo sta aspettando, reggendosi non con un bastone ma tramite un più comodo treppiedi. Insomma, Ferrari è da mezz'ora in trepidante attesa. Nel momento in cui compare all'orizzonte la fatidica macchina blu presidenziale, lo stesso Drake ha una smorfia di stizza e se ne torna in casa, evitando così di percorrere i pochi metri dovuti, quale segno di buona accoglienza nei confronti del Presidente. Che cosa era successo, per spazientirlo in quel modo? Be' lo staff presidenziale, di solito attentissimo a tutto, aveva fatto la gaffe di far arrivare Pertini a bordo di una Maserati, marchio che Ferrari letteralmente detestava, per antiche questioni di rivalità agonistica. Giorni dopo, raccontandomi l'evento, a proposito del suo autorevolissimo visitatore, con me ebbe a dire scherzando: «Vedi, la vecchiaia a me ha colpito le gambe, a lui ha preso la testa».

E poi c'è il suo gran finale: andarsene alla vigilia di Ferragosto. «Quella fu la grande fregatura firmata Enzo Ferrari. Prendere il largo mentre i giornali non escono e nessuno in diretta può scrivere un solo rigo su di lui». ●



# FERRARI, QUANDO GLI EX DIVENTANO AVVERSARI

GESTIONI NEGLI ANNI NON AL DI SOPRA DI CRITICHE, PERSONAGGI NON SEMPRE ADEGUATI A RUOLI NEVRALGICI E, COLMO DELLA FACCENDA, PARTENZE DI TECNICI CHE ALTROVE TROVANO RISCATTO. È TEMPO DI PENSARCI SU...

**C**he cosa sarebbe la Ferrari, oggi, se una decina di anni fa circa si fossero concretizzati quei colloqui che erano in corso da tempo, in modo altalenante, tra Flavio Briatore e Maranello? Una relazione mai ben definita e mai raccontata dalle parti (salvo un accenno preciso che Flavio fece in una intervista con Autosprint, ndr) che avrebbe potuto avere risvolti imprevedibili nella storia del Cavallino, se non si fosse ad un certo punto arenata per stanchez-

za e scomparsa dei presupposti che l'avevano alimentata. Briatore teneva molto a una ricomparsa sulla scena col team che aveva vinto di più, ma i tempi di un suo rientro non erano maturi e troppi erano coloro che gli remarono - o gli avrebbero remato - contro.

La Ferrari, dopo gli anni di sbornie di successi con Schumacher e Raikkonen si stava, metaforicamente, concedendo una pausa e c'era bisogno di una scossa salutare dall'esterno che non

## UN CAVALLINO CHE MERITA BIADA MIGLIORE

Sarebbe bene porre fine nel modo migliore ai tempi di magra per il Cavallino Rampante in F.1. Magari iniziando una profonda riflessione al fine di evitare errori già commessi, anche non troppo tempo fa...

arrivò mai. E così si susseguirono gestioni precarie o mal sostenute come quelle di Mattiacci, Arrivabene, Binotto, sino all'avvento di Frederic Vasseur, il manager fortemente voluto dal presidente John Elkann, ma che godeva di un ampio credito anche da parte dell'ex-numero 1, Sergio Marchionne.

Il risultato è che la Ferrari continua a promettere un futuro migliore, ma non riesce a ritrovare la strada di quel titolo iridato che manca dal 2007. Colpa dei piloti? No, colpa delle gestioni che si sono succedute, con troppi cambi ai vertici e competenze non sempre all'altezza. Le accuse rivolte a Maranello sono state tante, persino troppe. E la Ferrari è passata per un team nel quale è difficile lavorare (vero), con troppa politica che intralcia le decisioni (verissimo) e una fucina – la Gestione Sportiva – che non sfocia tecnici o manager all'altezza. Costatazione superficiale, quest'ultima, smentita dai fatti se solo pensiamo che la Audi ha appena ingaggiato, come ceo delle corse, Mattia Binotto, di cui la Ferrari si è sbarazzata due anni fa scegliendo Vasseur, il quale era proprio nell'alveo Sauber che stava passando nelle mani dei tedeschi. Binotto ora è il responsabile assoluto di un marchio prestigiosissimo che per ingaggiarlo ha messo alla porta Seidl, ingegnere tedesco di Monaco, l'uomo che aveva riportato la Porsche a vincere a Le Mans e poi si era insediato in McLaren sino al momento del passaggio – in quota Audi – alla Sauber all'inizio del 2023. Un incarico ricoperto per poco più di un anno prima della risoluzione per non aver risposto alle attese della presidenza di Ingolstadt. Tra successi e cadute, Seidl era stato contattato più volte dalla Ferrari, che gli aveva offerto la posizione di capo del reparto corse.

Ma Binotto non è il solo ad essersi guadagnato una fiducia altrove, se solo pensiamo che il team più sorprendente degli ultimi due anni, la McLaren, ha un Team Principal che si chiama Andrea Stella, 15 anni in Ferrari e poi a Working insieme con Fernando Alonso. Ingegnere aerospaziale, persona che si muove in punta di piedi, Stella senza dare spallate a nessuno si è guadagnato l'appoggio incondizionato di Zak Brawn e di tutto lo staff tecnico, palesando qualità che evidentemente non erano state comprese a Maranello, se è vero che ha portato ai vertici una squadra che non ha certo le risorse della Ferrari, della Mercedes o della Red Bull. Stella ha a che fare con due piloti promettentissimi ma ancora acerbi come Norris e Pia-

stri, ma se al loro posto avesse avuto Leclerc e Sainz, oggi la McLaren volerebbe verso un sicuro titolo mondiale.

E vogliamo parlare della Mercedes che – al di là del capo assoluto Toto Wolff – è guidata dal punto di vista tecnico da James Allison, pure lui ingegnere aerospaziale, laureato a Cambridge, che è stato dt di Maranello dal 2013 al 2017, prima di essere sostituito da Binotto? Carattere non facile a sentire chi ha lavorato con lui ma bravura indiscussa, è divenuto il cardine della Mercedes dei momenti d'oro ed è anche l'artefice del recente ritorno ai successi del marchio tedesco, in sostituzione di quel Mike Elliott che viene dato sul punto di approdare in Ferrari. Andando poco più indietro, in Mercedes dal 2011 al 2019 c'è stato Aldo Costa, ex-capo della Ges e poi ingaggiato da Wolff col ruolo di direttore dell'ingegneria e responsabile della progettazione & sviluppo. Pure lui una carta giocata male dalla Ferrari al pari di quella di Mario Almondo, direttore tecnico del Cavallino nell'ultimo mondiale di Raikkonen, emigrato alla Brembo per ricoprire una serie di posizioni apicali. Tornando alla Mercedes, c'è da sottolineare il recente ingaggio di Simone Resta quale capo strategico degli sviluppi, oltre a quello di Enrico Sampò, che diventerà responsabile delle applicazioni software per le prestazioni. E non dimentichiamo David Sanchez, capo del "vehicle concept" della Ferrari sino a marzo 2023 e attuale direttore tecnico della Alpine.

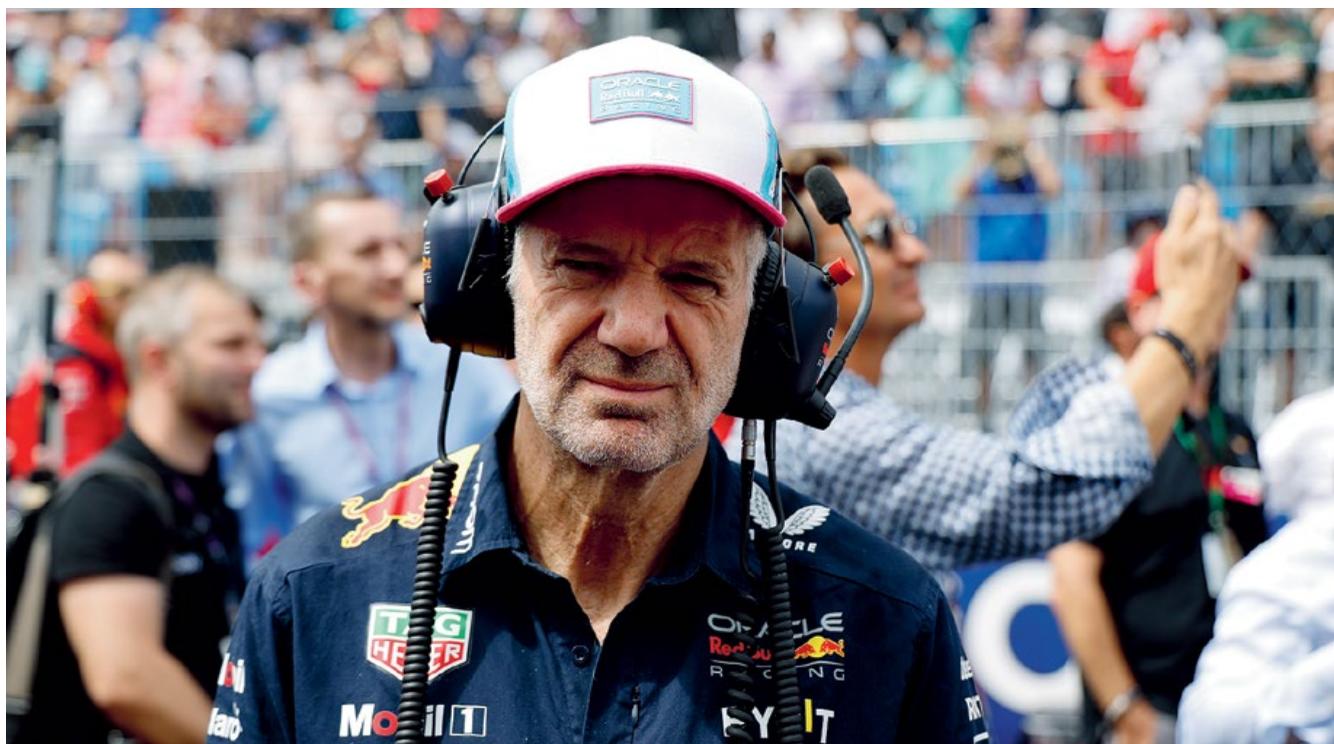
Ma il team che ha fatto più incetta di uomini Ferrari è indubbiamente la Aston Martin, che ha scelto Enrico Cardile quale direttore tecnico dal 2025. L'ingegnere toscano è l'ultimo di un lungo elenco. E qui si scatenano i pettegolezzi, perché molti sostengono che tanti consigli a Lawrence Stroll, il proprietario, siano arrivati da Luca di Montezemolo, visti i rapporti amichevoli tra i due.

Insomma, è vero che la Ferrari è a caccia di rinforzi per tornare vincente, ma è anche vero che tanti transfughi di Maranello, con la loro bravura ed esperienza, hanno fatto diventare vincenti altre squadre o comunque sono stati apprezzati in contesti diversi, dopo aver vissuto difficoltà e affanni in rosso. Tanti rappresenterebbero le soluzioni ottimali per coprire ruoli vacanti o deboli nella Ferrari di oggi: manca però il coraggio, o l'umiltà, di richiamarli, pur sapendo che alcuni tornerebbero di corsa. E sarebbe una fortuna averli! ●



# ASTON: ATTENTI A QUEI DUE NEWHEY & CARDILE FANNO PAURA

L'EX RED BULL ILLUMINATO DALL'INVENTIVA INDICHERÀ LA ROTTA, L'EX FERRARI AL TIMONE DEL TEAM LA SEGUIRÀ. PERCHÉ IL PROGETTO-STROLL DEVE PREOCCUPARE



**F**osse solo Adrian Newey il problema! Considerata nella prospettiva delle squadre rivali dell'Aston Martin, la situazione non vedrà soltanto il progettista portare il suo genio e i segreti della Red Bull alla Verdone tanto amata dall'Agente 007, ma anche Enrico Cardile arrivare con il suo fardello di conoscenze dalla Ferrari. E risparmiamoci ogni considerazione di sufficienza nei confronti di chi proviene da Maranello – quelle battute da barbieria del tipo «tanto, per come va la Ferrari...» – perché il Cardile è bravo, ha un bagaglio di conoscenze importante e il vantaggio per l'Aston sarà notevole almeno quanto il danno procurato per sottrazione alla Scuderia.

Sicché Lawrence Stroll, che i soldi li fa con la testa e non con il ciclostile, è riuscito ad accaparrarsi il massimo delle conoscenze tecniche di Red Bull

e Ferrari. Mettiamoci anche l'ex Mercedes Andy Cowell, persona competente e di valore (ancorché lontano dai grandi giochi delle informazioni fresche, essendo fuori dalla Formula Uno da almeno quattro anni), ecco che il vertice tecnico dell'Aston Martin che verrà nel 2026 è di uno spessore assoluto.

In attesa dell'annuncio ufficiale dell'ingaggio di Newey, ricordiamo come sarà disegnata la piramide: 1) Andy Cowell Chief Executive Officer, dunque amministratore delegato; 2) Enrico Cardile Chief Technical Officer, dunque al vertice tecnico; 3) Dan Fallows direttore tecnico. Sopra a tutto e tutti, la ciliegina: Adrian Newey, battitore libero o superconsulente, genio della lampada o trovatelli voi una definizione, difficile da incastonare formalmente in un organigramma di cui – piaccia

**UN SODALIZIO  
CHE GIÀ A MODO SUO  
FA PAURA!**

Adrian Newey, sopra, ed Enrico Cardile, a destra, rispettivamente provenienti da Red Bull e Ferrari faranno parte di un vero e proprio dream team tecnico in seno all'Aston Martin di Lawrence Stroll



o meno – sarà l'indiscussa star.

Chiariamo subito che la sorte dell'Aston Martin nell'era delle vetture con motore ibrido 50-50 dipende dall'asse Newey-Cardile. Il valore della verdone che verrà dipenderà da uno schema che qui racchiudiamo in sintesi estrema: Newey dirà come costruire la monoposto, Cardile (ovviamente: la squadra ai suoi ordini) lo farà.

Il Genio in uscita da Red Bull sarà il faro tecnico a livello progettuale-concettuale: forte di creatività e intuito, darà la sua visione su come realizzare la monoposto. Per capire questa strana figura di capo-progetto che in realtà è quasi fuori dall'organico, dobbiamo mettere a fuoco una realtà: Newey a sessantacinque anni (che quando potrà operare per Aston, nel 2026, saranno sessantasette) non mette più le mani in analisi, elaborazioni, calcoli. In pratica non s'inquadra neanche più negli schemi del lavoro quotidiano.

Lui scruta il mare all'intorno, annusa i venti, segna tutto sul quaderno, riflette, poi indica una direzione: si va da quella parte.

La navigazione spetta all'equipaggio, a cominciare da Cardile che sta al timone.

Con questa nuova coppia l'Aston Martin acquisterà la capacità di individuare un progetto e gestire i processi per realizzarlo. Anche se dovremmo essere più prudenti e dire che acquista il potenziale per individuare il progetto e realizzarlo. Perché prima di dare risultati la coppia dovrà in realtà funzionare e ciò oggi possiamo darlo per probabile, ma non per scontato.

Newey e Cardile si stimano, ma a distanza. Se accettate di non prendere queste parole alla lettera diciamo: neanche si conoscono. E sono portatori di culture tecniche assai differenti. L'attitudine degli ingegneri italiani viene dal cuore ed è intrisa di passione, mentre gli inglesi prendono ordini solo dalla testa; agiscono per rispondere al ruolo che

è stato attribuito loro all'interno di una struttura. Non vi stiamo proponendo un luogo comune: questo è un iato che all'interno delle organizzazioni di Formula Uno emerge quasi sempre esattamente in questo modo. I nostri più istintivi, i loro più razionali, i nostri ricchi di slanci, i loro frenati dalle perplessità perché ossessionati dalla perfezione. Nessuno meglio di Adrian Newey può rappresentare quest'ultimo modello.

E poi c'è Dan Fallows. Un bel problema, ma per sé stesso.

Qualche figura tecnica molto importante della Formula Uno non lo tiene in gran considerazione, nonostante Fallows abbia per tanti anni lavorato al fianco di Newey (2006-2022 in Red Bull). Lo ritiene più ambizioso che acuto. E ti soffia nell'orecchio: facci caso, guarda come l'Aston Martin abbia fatto un balzo in avanti nella prima metà del Mondiale 2023 (era seconda) per effetto delle conoscenze portate da Fallows direttamente dalla Red Bull, ma poi si sia persa nel labirinto e non riesca più a trovare una via d'uscita: quinto posto alla fine della stagione scorsa, quinta in questo campionato dopo un inizio davvero deludente. Questa cosa non piace per niente a Lawrence Stroll, che per svoltare sfruttando il cambio di regolamento tecnico del 2026 è tornato pesantemente sul mercato, con la sua sfrontatezza e la forza del suo denaro, per portare a casa quanto di meglio disponibile. Sicché Fallows, da numero uno tecnico che è oggi, sarà presto numero tre, ciò che non gradirà. Non potendo dire nulla di Newey, al fianco del quale è cresciuto in Red Bull, prevedibilmente patirà lo spessore di Cardile, in equipaggio con lui per la prima volta.

Se dunque Newey e Cardile si troveranno, l'Aston Martin farà vedere a tutti i sorci verdi (of course). Ma non è placata la fame di Stroll, che ora contende Max Verstappen alla Mercedes. ●

# WHAT IS AVAXHOME?

# AVAXHOME-

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

Unlimited satisfaction one low price

Cheap constant access to piping hot media

Protect your downloadings from Big brother

Safer, than torrent-trackers

18 years of seamless operation and our users' satisfaction

All languages

Brand new content

One site



**AVXLIVE** **ICU**

AvaxHome - Your End Place

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



ASTON MARTIN



## CHIACCHIERE DA SOLLEONE

CERTO CHE RAGIONANDO A RITROSO SI CAPISCE CHE ALONSO AVEVA FRETTA A RINNOVARE CON L'ASTON MARTIN PERCHÉ SAPEVA DELL'ARRIVO DI NEWEY. OKAY, MA ADESSO È NERVOSO PERCHÉ TEME CHE PRENDANO MAX?!

«**I** solleone d'agosto picchia in testa ed **Escono solo fantasie**», così parlava il presidente Montezemolo negli anni d'oro della Ferrari, evidenziando l'uscita di notizie abbastanza fantasiose nel periodo estivo. Tutta colpa del sole. Che Newey vada in Aston Martin sembra davvero uno di quei colpi di sole, perché sinceramente è una delusione il fatto che al diventare definitivamente una leggenda unendosi a Ferrari o alle più eccitanti avventure bis con Williams, nobile decaduta o McLaren, forse quella che ha meno bisogno di Newey oggi, sembra preferire i soldi dell'Aston Martin. Nonostante le certezze di tutti, utilizzo ancora il condizionale perché lo dicevo e scrivevo qui, quando Ferrari pensava di averlo in pugno, "non dire gatto se non ce l'hai nel sacco" cit. il Trap. Il dado è tratto, dicono ormai tutti, ma che delusione! È evidente che non è stata, come peraltro è giusto che sia, una scelta non di cuore, ma di interessi. Poi è chiaro che, come avevamo anticipato, ricordate 1+1? Newey + Honda = ? C'è dietro un progetto, perché davvero non si può pensare che un genio così possa fare una scelta solo per soldi dei quali, certo tutti hanno bisogno e ai quali non si dice di no, ma non avrebbe bisogno. C'è un'orchestra intorno a lui, la famiglia, il manager Jordan, non certo conosciuto nell'ambiente per fare sconti. Ma che delusione, almeno a livello personale. Vedremo se i soldi possono tutto, per alcune realtà, per fortuna, in altri sport, non è così... Vedi PSG che con i soldi spesi per vincere una coppa potrebbe a questo punto comprarsi tutta la UEFA. Vedremo... Che abbia rifiutato Ferrari perché voleva carta bianca rispetto a VASSEUR e al presidente sono balle. I dettagli erano già stabiliti, poi il tempo e Lawrence Stroll ci hanno messo del loro. Forse Ferrari ha perso l'attimo del colpo di fulmine per chiudere subito. Come detto aspetterò però l'ufficialità. La situazione apre però a una riflessione... È giusto che in un regime di budget cap, fatto per aumentare la competitività dello sport, con un sistema, non rispettato proprio dalla ex squadra di Newey e da quella in cui starebbe per andare, ma funzionante, si possa spendere praticamente l'ammontare di un anno di BC per una persona? È giusto che tre figure siano esterne al budget cap, soluzione voluta in particolare a suo tempo da Red Bull? Si parla spesso di mancato rispetto dello spirito del regolamento, ma fermo restando che in F1 si fa di tutto per entrare

nelle zone grigie e Red Bull e Newey hanno visioni che altri non hanno, ma tutto ciò in che spirito rientra? Sembra che Lawrence non volesse arrivare a certe cifre, ma che Lance abbia fatto i "capricci"... Papà dai Pa' su, non mi vuoi abbastanza bene... Pensieri di fantasia... Quel che succederà lo scopriremo insieme, intanto godiamoci un mondiale e una F1 che forse dovrebbe pagare Newey per andare in pensione, perché sembra che adesso, senza di lui, siano tutti un po' più alla pari. È un caso che Red Bull non vinca da 4 gare? È finita l'aurea che la sola presenza di Newey portava? Si ripartirà tra poco con 10 gare da disputare, 284 punti piloti e 485 costruttori a disposizione. Il che vuol dire poco più di quanti ne abbiano fatti Max e Red Bull nei due mondiali, in 14 gare. Tutto è fattibile considerando che Red Bull ha goduto dei punti che gli inseguitori si sono tolti vicendevolmente nell'inseguire i migliori... Adesso sembrano poter essere alleati nell'inseguimento. Come nel ciclismo. Per i piloti solo un cataclisma può privare Max della quarta corona, mentre per i costruttori è tutto aperto, anche a un ritorno di Ferrari se il pacchetto che verrà portato a Monza funzionerà.. Chi ha davvero tutto in regola per tornare sul tetto del mondo dopo oltre 3 lustri e la McLaren, se Norris non avesse evidenziato così tante debolezze nel momento clou potrebbero fare un pensiero anche ai piloti, considerando che i punti di distacco sono "solo" 78... Facendo il pieno, ragionando per assurdo, con Max sempre secondo, Norris vincerebbe il titolo con 5 punti di vantaggio. Già questo folle calcolo da l'idea della mostruosità dell'impresa e il Norris delle ultime gare non è certo in grado di fare filotto. Leclerc ad esempio, terzo in campionato, a meno 100, non può neanche, sempre per assurdo, contare solo sulle proprie forze. Però già che se ne parli vuol dire che qualcosa è cambiato. Soprattutto è cambiato il mondo Red Bull, un impero che ancora domina i mondiali, ma rischia una caduta libera senza corda o rete. Sta perdendo pezzi, ma riesce a trattenere quello più prezioso, Max, forse... Il 25 aprile scrivevo che per rinnovare così in fretta con Aston, Alonso sapeva qualcosa che noi non sapevamo e quel qualcosa forse era ed è Newey, da qualche gara è invece un Alonso insolitamente nervoso, chissà che non sappia già qualcosa, ossia che possa approdare lì Max e considerando che Lance... Boh vediamo, lasciamo al solleone queste chiacchiere ferragostane. ●

**NEL BENE E NEL MALE  
ADRIAN È SEMPRE AL  
CENTRO DELLA SCENA**  
Anche se da Miami in poi  
è uscito dalla Red Bull,  
pur ripresentandosi  
a intermittenza, Newey,  
in direzione Aston Martin,  
è sempre l'argomento clou



# L'INTELLIGENCE SCOVA I BIG DELLA F.1 IN VACANZA E...

...E IL GIOCO DIVENTA SEMPRE PIÙ STUZZICANTE NEL RACCONTARE CHI, COSA STA FACENDO E DOVE. PER FAR USCIRE FUORI UNA SPECIE DI RITRATTO CORALE DI UN CIRCUS CHE SI STA RICARICANDO!



**MATITACCIA IMMAGINA  
COSÌ I GRANDI DIVI  
DELLA F.1 IN RELAX**

**Ecco come Giorgio Serra,  
unendosi idealmente  
all'altro Giorgio, ossia  
Terruzzi, vede le vacanze  
dei big del mondiale,  
in attesa della ripresa  
agonistica, a Zandvoort**

**C**ari voi, che siete al mare belli unti, che siete in città belli cotti, anche quest'anno il poderoso servizio di intelligence a disposizione di Autosprint ci ha permesso di scoprire chi fa cosa e dove durante le vacanze di agosto. Parliamo dei nostri eroi, si capisce, gente che non si fa marcare niente dalla mattina alla sera. Qualche esempio? Pronti.

Max Verstappen pare sia stato intercettato sulla pista di kart elettrici per bambini al Luna Park di Milano Segrate. E' saltato su e li ha bastonati tutti, quei piccoli frignoni, che infatti frignavano alla più bella, tra le vibranti proteste dei genitori. Confortati da Gianpiero Lambiase, uno che a certe cose è abituato da un pezzo. Dopo di che, un tuffetto all'Idroscalo, nota meta VIP della metropoli lombarda, e via verso il Bar "Nervetti e Cipolline" per partecipare ad una sfida a Pac-Man che l'ha visto opporsi ad alcuni pensionati del quartiere Giambellino. Battuto da tale Attilio Sgarozzi di anni 74, Max avrebbe dato in escandescenze sino a quando Lambiase, sempre lui, non l'ha sedato a suon di chinotti. Bene così.

Charles Leclerc e Lewis Hamilton sarebbero stati visti insieme al Resort Chiffon, luxury hotel per animali in Costa Azzurra dove le loro amate bestie hanno potuto fare i nababbi. Il resort infatti è dotato di sauna, idromassaggio, piscina, trampolini, trampolini elastici, ristorante 3 stelle e suite con divani a forma di cuccia, espressamente ideati per il relax del cane ambizioso. Loro, Charles e Lewis, si sono annoiati da matti ma in compenso Leo e Roscoe hanno preso un bel colore (creme abbronzanti fornite dal resort) e hanno potuto misurarsi anche nello sci nautico, attività appositamente studiata per il benessere delle bestie. Piccolo inconveniente; la presenza di uno spinone bergamasco, giudicato dagli stessi Leo e Roscoe nocivo all'immagine del posto. Lo spinone infatti è stato prontamente rimandato in Val Seriana, così impara a montarsi la testa.

Veniamo al caso di Vallterì Bottas. Lo spiritoso finlandese ha postato addirittura un video in cui cerca di praticare vanamente alcune specialità olimpiche (tiro con l'arco, ginnastica ritmica, skateboard) convinto di far ridere almeno i polli. Quindi dato l'insuccesso dell'iniziativa, si sarebbe sfogato percorrendo in bici il tratto Helsinki-Gibilterra. Raccolto vicino a Helsinki, in stato confusionale, da alcuni escursionisti avrebbe preteso almeno una medaglia di bronzo, negata dagli escursionisti stessi che l'avrebbero riempito di botte.

Carlos Sainz, in compagnia della fidanzata Rebecca, è stato visto rinchiudersi in una pensione nei

dintorni di Ronda. Beato lui, avrebbe commentato il proprietario della medesima pensione.

George Russell, ancora molto indispettito dopo lo smacco di Spa, ha cercato di sistemare le manopole in una spa belga. Gli scarsi benefici l'avrebbero portato ad individuare il luogo di vacanza di Toto Wolff, in modo da fargliela pagare. L'acquisto di uno squalo bianco, al termine di lunga trattativa con l'acquario di Genova, non fa ben sperare. In ogni caso, muoversi con uno squalo a carico è un casino e persino quelli del traghetto per la Sardegna avrebbero negato l'imbarco all'animale che intanto comincia ad aver fame. Vedremo.

Sergione Perez pare sia a Camaldoli, ospitato dalla rinomata comunità di frati. Prega, il tapino, e mangia soltanto minestrone di verdure senza crostini. Nell'ora libera qualcuno degli stessi frati assicura di averlo visto fustigarsi. Frusta fornita da Helmut Marko, in visita lampo.

Ocon e Gasly sarebbero stati avvistati sullo yacht di Briatore. Una volta al largo, parecchi testimoni assicurano di aver notato lo stesso Briatore gettarli in mare, invitandoli a tornare in porto a nuoto. Essendo 357 le miglia da percorrere, non è che l'impresa si possa considerare conclusa. Anche perché Pierre ed Esteban avrebbero tentato più volte di cacciare sotto l'altro perché a un bel momento non se ne può più. Monitorati dalla Guardia Costiera, i due pare che si insultino ogni volta che prendono aria nuotando a stile vario.

Logan Sargeant avrebbe cercato di attraversare lo stretto di Messina su una fune, giusto per migliorare la reputazione. I testimoni allibiti hanno raccontato che la fune era troppo bassa e che il biondo americano è stato investito da una petroliera battente bandiera panamense. Raccolto dal capitano, sta dirigendosi verso Panama in mezzo a dei container pieni di kiwi.

Fernando Alonso starebbe percorrendo a piedi alcuni tracciati del Mondiale cercando di capire come cacchio fa Stroll a stargli davanti. In contemporanea Lance Stroll starebbe provando mascherato da Stirling Moss a Zandvoort e a Monza con l'idea di stare davanti ad Alonso nei prossimi appuntamenti iridati. Si divertono? Mica tanto.

Tsunoda non va in ferie, ci mancherebbe altro. Zhou vorrebbe andare in ferie ma è in stato di fermo cautelativo a Shangai. Magussen si è iscritto al campionato mondiale "Pacca del soldato" ed ha passato ieri i quarti di finale. Bravo.

È tutto, per ora. Buone vacanze anche a voi. E segnalateci se imboccate qualche star tendente al relax. ●



# UNA FERRARI TUTTA DA MONTAGNE RUSSE, OVVERO... SU E GIÙ!

LA SF-24 SI È DISTINTA BENE GRAZIE ALLE VITTORIE DI SAINZ IN AUSTRALIA E DI LECLERC A MONACO, PUR MOSTRANDO UN ANDAMENTO PRESTAZIONALE ONDIVAGO

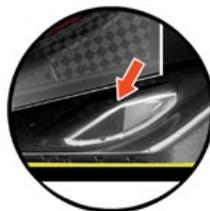
**D**opo 14 gare, la Ferrari ha concluso la prima parte della stagione al terzo posto nella classifica Costruttori con 345 punti dietro alla McLaren con 366 ed alla Red Bull capolista con 408 punti. Precede la Mercedes, quarta con 266 punti conquistati. È una classifica che mette in risalto i progressi della Sf-24 rispetto alla vettura dello scorso anno, ma che nello stesso tempo riteniamo vada considerata sotto due diverse ottiche. Intendiamo dire, infatti, che i punti sinora accumulati mostrano un distacco decisamente esiguo dalla Red Bull, e quasi risibile dalla McLaren, costituendo quindi un viatico in termini di competitività media della vettura decisamente alto, in vi-

sta della ripresa della stagione. Ma se questa è l'ovvia percezione che si trae dalla classifica iridata dopo il GP del Belgio, è altrettanto corretto ribadire che questa non possa evidenziare in sé, i trend prestazionali delle singole vetture, e nel caso della SF-24 sia altrettanto vero quanto lo è per la Red Bull RB20 che abbiamo analizzato la scorsa settimana. L'esordio della SF-24, è stato decisamente positivo, potendo già ottenere una vittoria in Australia, con Sainz, al netto del ritiro di Verstappen, ripetendosi poi con Leclerc a Monaco, con una vittoria corroborata anche dal terzo posto dello spagnolo. Ma il team di Maranello, proprio quando si pensava il secondo pacchetto evo-



SPAGNA

**DEVIATORI  
DI FLUSSO**



## EVOLUZIONE IN SPAGNA: UN'INTEGRAZIONE COMPLESSA

IN SPAGNA È IL DEBUTTO DEL SECONDO SVILUPPO, CONCENTRATO SUL FONDO A LIVELLO DEI DEVIATORI DI FLUSSO E DELLA SEZIONE DEL DIFFUSORE CARATTERIZZATO DA MINI CANALI AL ALTEZZA DEL BORDO DI USCITA.

lutivo, potesse fornire un incremento prestazionale tale, non solo, da metterla in diretta competizione con la Red Bull, ma anche potesse rintuzzare la McLaren, in costante miglioramento sin dal GP di Miami, è clamorosamente mancato. Di fatto, la SF-24 è rimasta imbrigliata in un "porpoising" di ritorno, non appena è stato introdotto il nuovo sviluppo al fondo vettura in Spagna. I sobbalzi, che sino a quel momento erano sempre rimasti sotto controllo, con l'incremento del carico generato dall'ultima evoluzione e soprattutto con l'adozione di assetti caratterizzati da altezze da terra minime, per sfruttare il potenziale dell'ultima evoluzione aerodinamica, hanno di fatto reso la monoposto ampiamente instabile, impedendo ai piloti di estrarne il vero potenziale. Una battuta d'arresto, che ha fatto rapidamente piombare la Scuderia, a livello prestazionale, da seconda forza del mondiale a quarta, superata nelle performance anche dalla Mercedes W15, che sino a Monaco non era parsa molto meglio della disgraziata W14 dello scorso anno. Il processo di comprensione della scarsa competitività della SF-24, è durato tre gare, dall'Austria all'Ungheria, dove i tecnici aerodinamici diretti da Toni hanno analizzato come insorgesse la criticità e soprattutto fosse possibile, prima della pausa estiva potervi porre rimedio, seppur in modo non de-

finitivo. Flessioni al marciapiede davanti alle ruote posteriori, sono state identificate come fattori di innesco dei sobbalzi dopo Silverstone, approntando nella settimana di pausa che precedeva il GP di Ungheria, una versione riveduta e corretta del fondo, nei fatti rinforzato per impedirne la flessione nella zona critica che precede il gomito del diffusore. Una soluzione che già in Ungheria dove, comunque, le condizioni al contorno non avrebbero indotto i sobbalzi, ovvero altezze da terra comunque non minime e velocità massime non critiche ovvero al di sotto della soglia di innesco del porpoising ha funzionato. Ma la conferma sulla correttezza della strada intrapresa dai tecnici di Maranello, per risolvere il problema ed estrarre le prestazioni (che potenzialmente ci sono) dalla SF-24, si è avuta in Belgio. La performance, infatti, è stata soddisfacente sia in qualifica, con il secondo tempo, che è valso la pole position a Leclerc per la penalità inflitta a Verstappen, sia in gara, dove il suo distacco da Russell, poi squalificato per la sua W15 sottopeso di 1.5Kg alle verifiche post gara, è stato di poco più di 8 secondi mentre quello di Sainz, protagonista di un fine settimana non brillante, di 19.7 secondi. Si tratta di dati numerici inconfutabili, che nello stesso tempo, non possono soddisfare appieno, considerando come termine di paragone il balzo prestazionale della Mercedes, tangibile dal GP d'Austria in poi, con tre vittorie conquistate in quattro gare. È corretto però ribadire, non per offrire alcun alibi alla Ferrari, che la stagione ha dimostrato nelle gare sinora disputate di essere un vero "rollercoaster" come gli anglofoni definiscono le montagne russe, soprattutto tra i tre team che inseguono la Red Bull. La Ferrari è attesa dopo la pausa estiva ad una fase di rilancio che le permetta di mantenere salde le proprie chance nella lotta al titolo costruttori. Una sfida non facile, ma che, da nostre informazioni raccolte prima della chiusura obbligatoria della factory, a Maranello hanno colto a piene mani, con sviluppi che non si fermeranno alla pura veste aerodinamica, ma riguarderanno, pur se in modo non invasivo anche le sospensioni, a livello di variazioni delle cinematiche interne. Qualcosa che è emerso nello studio, già avanzato del protetto 677, nel confronto e analisi tra lo schema push rod anteriore attuale, e il pull rod per il 2025. ●

**FONDO  
SEZIONE  
MODIFICATA**



## FONDO IRROBUSTITO IN UNGHERIA

COME PRIMO STEP, NON DEFINITIVO. PER RISOLVERE IL PROBLEMA DEI SOBBALZI INDOTTI DAL NUOVO FONDO È STATA REALIZZATA IN TEMPO PER LE ULTIME DUE GARE PRIMA DEL BREAK ESTIVO, UNA VERSIONE IRROBUSTITA DEL FONDO CHE IMPEDIVA LE FLESSIONI DELLA SEZIONE DavANTI ALLE RUOTE POSTERIORI, FATTORE SCATENANTE DEL PROBLEMA.

MONDIALE F1 | IL FILM DEL CAMPIONATO

FORMULA 1 ARAMCO GRAN PREMIO DE ESPAÑA 2024

# LA DITTATURA DI MAX SI È INTERROTTA!

DA MIAMI IN POI, CON LA PARTENZA DI NEWEY, LA RED BULL NON È STATA PIÙ DOMINANTE E VERSTAPPEN HA INIZIATO A SUBIRE IN MODO CRESCENTE IL RITORNO DEGLI AVVERSARI. CON FERRARI E McLAREN A DUE VITTORIE, SUPERATE DALLA MERCEDES PER ORA CON TRE!

MATTEO NOVEMBRINI





**UNA SITUAZIONE  
MOLTO APERTA**

Max Verstappen e la Red Bull se la giocano con McLaren e Mercedes, mentre la Ferrari è di rincorsa. Questa è la F.1 d'oggi...





**A** rileggerlo adesso, in un momento di pausa, forse non ci rendiamo pienamente conto che dimensione abbia preso questo mondiale di F1. E forse aiuta fare mente locale oggi, a motori spenti. Perché questo è un mondiale ricco di temi, di spunti e pure di riflessioni. Un mondiale che i fuochi d'artificio ha voluto giocarsi subito, con l'annuncio di Lewis Hamilton in Ferrari arrivato a febbraio, ma che poi ha saputo regalarne altri nel corso dei mesi.

**GP BAHRAIN: GLI AVVERSARI RED BULL NON SONO IN PISTA**

A riguardarla oggi, Sakhir 2024 sembra appartenere ad un mondiale differente, in continuità con la stagione 2023. Con quella Red Bull che, nonostante una RB20 estremizzata nei concetti (soprattutto in termini di raffreddamento), nel Golfo Persico pare aver ripreso la sua marcia trionfale senza intoppi: «*In macchina mi sento bene, non capita tutti i giorni di avere queste sensazioni*», sono le parole di Max Verstappen che fanno subito tremare la concorrenza. Max riparte con un Grand Chelem (vittoria, pole, giro veloce e Gp condotto dall'inizio alla fine), per nulla infastidito dal sisma intorno a lui: Christian Horner è al centro di un terremoto mediatico che lo vuole colpevole di molestie sul lavoro, polemiche alle quali risponde entrando nel paddock nella mano all'ex Spice Girl Geri Halliwell, oggi sua moglie. Gli avversari, per la Red Bull, paiono essere da tutte le parti tranne che

in pista, con un team sul piede di guerra ed a rischio spaccatura. Tutti parlano del possibile successore di Horner, di titolo invece non parla nessuno: nemmeno una Ferrari che si scopre solida in Bahrain, sul podio con il partente Sainz e con un ritardo dimezzato rispetto al 2023. Poteva andare peggio.

**GP ARABIA SAUDITA: DOPPIETTA RED BULL, ECCO BEARMAN**

Peggio poteva andare di sicuro a Carlos Sainz, a cui i medici in un primo momento scambiano l'appendicite per un virus intestinale. Ci scherzava anche Fred Vasseur, dopo le libere del venerdì: «*Nessun problema di degrado, solo di intestino*», ironizzava sornione il francese. Solo che sabato mattina voglia di scherzare Carlos Sainz ne ha poca: è appendicite e deve essere subito operato. I disastri di uno diventano opportunità per un altro, in questo caso Oliver Bearman, un inglese che nasceva l'8 maggio 2005, nella stessa domenica in cui Fernando Alonso, suo prossimo avversario, andava sul podio del Gp Spagna. Pilota dell'Academy, Bearman si ritrova a debuttare in F1 direttamente con la Ferrari: non accadeva da oltre 50 anni (Arturo Merzario, Brands Hatch 1972) che un pilota debuttasse nel Circus a bordo di una Rossa. Ollie, come lo chiamano tutti, è 7° alla fine ed è un diversivo per raccontare il solito weekend dominato dalla Red Bull, che fa doppietta. Il peggio deve ancora venire per

**UN GRANDE INIZIO PER MAX MA POI LA RBR CALA**

Sembrava il solito anno nel segno della Red Bull e di Verstappen ma sul più bello Newey se ne va, lasciando la squadra alle prese con la difficile e complessa RB20 da gestire e sviluppare. A destra, al primo ritiro di Max, Sainz va a segno in Australia, dopo aver marcato visita a Jeddah per appendicite. In alto, sempre nell'altra pagina, il podio del Gp d'Arabia, con Max, Leclerc e Perez, che ben presto sprofonda in una crisi nera ancor più grave di quella dello scorso campionato



quel Fernando Alonso che si ritrova a gareggiare con gente che ha 24 anni meno di lui: la Aston Martin ha imboccato una strada sbagliata per la AMR24 e per lui e Stroll saranno dolori, soprattutto dopo i primi pacchetti di sviluppo. Nel frattempo, Kevin Magnussen indossa i panni del vichingo Gandalf e favorisce la fuga di Hulkenberg facendo da tappo a tutti gli altri: è il primo punto della Haas diretta da Ayao

Komatsu, che nell'inverno ha sostituito Gunther Steiner.

#### GP AUSTRALIA: LA FERRARI RISORGE CON SAINZ

Il direttore d'orchestra Duke Ellington, da ricordare a 50 anni dalla scomparsa, diceva che nella vita ci sono solamente due regole: la prima è che non bisogna mai mollare, la seconda è ricordarsi della prima. Chissà se Carlos Sainz ha mai



➔ ascoltato qualche composizione di Duke Ellington oppure se semplicemente si è fatto trasportare dalle sue semplici ma veritiere regole. Perché a meno di due mesi dall'addio dalla Ferrari ed a due settimane dall'operazione all'appendice, ecco che Carlos Sainz mata tutti in una Melbourne orfana di Max Verstappen, ko per un freno in fiamme (causa errato montaggio). Senza Max, è sfida tra una Ferrari che è riuscita a trasformare (almeno così sembra a marzo) i punti deboli del 2023 in punti di forza (come un anteriore molto forte) ed una McLaren che tra i canguri dà segni di vita dopo un inizio di campionato praticamente anonimo. Se la giocano le due SF-24 e le due MCL38, ma alla fine è il Cavallino Rampante ad essere l'animale più scattante nella terra dei canguri: Leclerc è 2°, per la prima doppietta Ferrari dopo due anni. Chi in questa fase pare aver fatto un balzo, ma all'indietro, è la Mercedes: non male in Bahrain, indietro tra Jeddah e l'Australia. James Allison, dopo i test in Bahrain, diceva che la W15 avrebbe avuto le carte in regola per giocarsi il titolo di anti-Red Bull: a marzo non sono pochi quelli che lo prendono per matto. Perché la Mercedes pare alle solite: non trova correlazione tra simulazioni (dove risultano 70 punti di carico in più) e la pista. A Melbou-

rne Hamilton va ko per il motore, Russell sbatte nel tentativo di inseguire Alonso: pare notte fonda, a Brackley, e nessuno osa mettere in dubbio la scelta invernale di Hammer di passare alla Ferrari. Dirlo ora, provoca un sorriso beffardo.

## GP GIAPPONE: (SEMBRA) TUTTO NORMALE

Terza doppietta in quattro gare, dominio a Suzuka con avversari che salutano Verstappen (e Perez) poco dopo la prima curva. Il 7 aprile, in una Suzuka per la prima volta nella storia anticipata a primavera, sembra tutto andare secondo copione: un Verstappen che vince, una Red Bull capace di ristabilire le gerarchie dopo il passo falso dell'Albert Park, di nuovo dominante e con apparentemente più di mezzo titolo già in tasca, viste le prestazioni su una pista assolutamente indicativa, soprattutto per l'aerodinamica. Questo perché, prima di Pasqua, gli avversari sono evanescenti: la Ferrari è buona ma non così tanto, la McLaren è lontana dalle prestazioni di fine 2023 e la Mercedes vive di sprazzi con una macchina che ancora non riesce ad andare con continuità. Tsunoda, a punti in casa, fa esultare una Suzuka insolitamente primaverile nella stagione della fioritura dei ciliegi, con scorci che fanno sbizzarrire i fotografi accorsi sull'ottovolante giapponese.





**ALTRA FESTA PER MAX IN CINA MA OCCHIO A NORRIS 1° A MIAMI!**  
 In Cina fa festa Verstappen ancora una volta, sopra, e il copione sembra essere di nuovo tutto nel segno Red Bull. Ma a Miami è la cresciutissima McLaren ad affermarsi, con il popolare Lando Norris al primo successo in F1 nel corso della sua carriera. Sotto, la foto ricordo del team orange-papaya, anche in ricordo di Gil de Ferran

#### GP CINA: RITORNO SPRINT

Il Covid e le sue restrizioni sono alle spalle, per questo il Circus può di nuovo muoversi verso Shanghai, al rientro dopo cinque anni. Per l'occasione, Liberty Media concede ai cinesi lo "spettacolo" del weekend sprint, al debutto nella sua nuova veste: libere 1 e qualifica shootout al venerdì, gara sprint sabato mattina e poi di nuovo parco aperto per preparare qualifica (tornata al sabato pomeriggio) e gara. È la prima volta che c'è una sprint in Cina, ma è pure la prima volta che c'è un cinese in gara a casa (pare strano per una nazione di quasi un miliardo e mezzo di persone, ma è proprio così): Zhou chiude 14°, ma dopo la gara è l'eroe nazionalpopolare acclamato fino alle lacrime. Il Gp lo vince

Verstappen, al quale solo un po' di pioggia complica la vita nelle qualifiche sprint: Red Bull di nuovo davanti a 15 anni dal primo successo (Shanghai 2009). Dietro a Max si rivede la McLaren, con Lando 2° nel giorno della prima vera delusione 2024 della Ferrari. Fino a Shanghai, anche se i distacchi medi si sono ridotti, sembra una stagione più o meno simile a quella dell'anno precedente. Sembra, appunto: perché a Woking stanno ultimando la "versione B" della MCL38 e le gerarchie si stanno per ribaltare. Non solo per la Red Bull.

#### GP MIAMI: LA PRIMA DI LANDO

Fondo, ali, carrozzeria: quella che si presenta in Florida, è davvero una McLaren in larga parte ri- ➔



voluzionata. Al team papaya rischia di costare cara una brutta qualifica, perché Norris il passo lo avrebbe, ma parte indietro ed è dura tornare sui primi. Solo che siccome la fortuna aiuta gli audaci, ecco che una safety car (incidente tra Magnussen e Sargeant) premia l'azzardo di Norris di non fermarsi: Lando può farlo in regime di neutralizzazione e resta davanti. Chi crede ad un Verstappen capace di ripassare l'amico anche se con gomme meno fresche, deve rivedere i suoi conti: perché Lando effettivamente ne ha per andare a prendersi, al 110° tentativo, il primo successo della carriera. Curiosità, è appena la terza volta nella storia che chi vince fa meno punti del 2°: a Buenos Aires 1956 e Aintree 1957 era accaduto per la guida condivisa concessa all'epoca (si poteva condividere la vettura tra due o più piloti, con i punti che sarebbero stati suddivisi di conseguenza), mentre stavolta accade in virtù della gara sprint del sabato, vinta da Verstappen con Norris ko in avvio. A suo modo una chicca, nel fine settimana che doveva essere il commiato sul podio di Adrian Newey: alla vigilia di Miami Adrian ha annunciato il suo addio a Milton Keynes che si concretizzerà nella primavera 2025, una volta ultimato il progetto della hypercar Red Bull, la RB17.

## GP EMILIA-ROMAGNA: MAX PROVVIDENZIALE

Alla vigilia di Imola, è tutto un chiacchieric-

cio sugli aggiornamenti Ferrari, quelli che dovrebbero mettere il turbo alla SF-24 apparsa in regressione tra Shanghai e Miami. Gli aggiornamenti effettivamente arrivano, e sono pure interessanti: solo che non bastano contro una McLaren fortissima ed un Verstappen provvidenziale, nel senso che la Red Bull si aggrappa a lui per chiudere davanti sul Santerno. C'è molto di Max, infatti, nel successo di Imola: un successo sudato fino in fondo, con Norris alle calcagna (appena sette decimi sul traguardo) e Leclerc non troppo distante in una corsa che, dopo Miami, certifica i rapporti di forza ribaltati dopo gli sviluppi introdotti dal team di Woking. Red Bull ha provato a rispondere, ma la RB20 è diventata più difficile da guidare (e settare), tant'è che Perez comincia a perdersi nella mediocrità. Dopo aver lottato per tutto il fine settimana con una macchina in sofferenza soprattutto a livello meccanico, Max piazza un capolavoro che dà ossigeno ad una squadra che, dopo un grande inizio di stagione, inizia a riscoprirsi vulnerabile. McLaren invece va a casa con un grande "what if": visto il recupero di Lando nell'ultimo stint, chissà che cosa sarebbe successo con appena uno o due giri di gara in più.



## A IMOLA MAX REGGE MENTRE A MONACO CHARLES FA L'EXPLOIT

Il Gp dell'Emilia Romagna vede Verstappen resistere a Norris sino alla fine, a sinistra, mentre a Monaco stradomina la Ferrari grazie a Leclerc, con Sainz buon terzo, sopra. In Canada Max tiene bene i rivali, che però fanno capire d'essere sempre più vicini e arrembanti...





### GP MONACO: LECLERC, UN SOGNO CHE DIVENTA REALTÀ

I limiti meccanici della RB20 emergono in tutta la loro criticità sulle stradine del Principato. Per quanto si sia lavorato molto nell'inverno per migliorare i (pochi) difetti della vettura dell'anno precedente, la RB20 è pur sempre figlia della RB19, vettura che prediligeva basse altezze da terra ed assetti meccanici rigidi. A Monaco, dove bisogna alzare la vettura ed ammorbidire tutto il comparto sospensivo, la monoposto di Milton Keynes sembra un kart e fa fatica: Max ci prova ma non riesce nel miracolo di piazzare la macchina in pole, ed il suo 6° tempo in qualifica spalanca le porte a Ferrari e McLaren. In-

somma, gli astri iniziano ad allinearsi per Charles Leclerc, che porta a casa la pole position nel Gp che più di ogni altro vorrebbe vincere, quello di casa sua. Dopo tante sofferenze nelle edizioni passate, è la volta buona: Charles affronta il brivido della doppia partenza (quella di inizio gara e quella successiva alla bandiera rossa esposta in avvio per un botto che coinvolge le Haas e Perez, subito ko) ma poi più niente può preoccuparlo, perché può permettersi di gestire il ritmo davanti a Piastri, ottimo secondo in qualifica. Sainz, fortunato a ripartire (fora al via, ma la bandiera rossa ristabilisce le posizioni), completa il podio: nonostante una corsa soporifera, per la Ferrari è una delle domeniche più belle degli ultimi anni, con Leclerc visibilmente commosso per aver coronato il sogno di una vita.

### GP CANADA: MAX CI (RI)METTE UNA PEZZA

Da Monaco, la Red Bull si porta via la certezza di soffrire il passaggio sui cordoli. Con prospettive dunque non rassicuranti in vista del Canada, dove il disegno della pista è sì molto diverso rispetto a Monaco, ma si tratta pur sempre di una pista su cui il passaggio sui cordoli è un elemento fondamentale per "fare" il tempo. E le criticità della RB20 le spiega bene Sergio Perez, il quale ha imboccato il tunnel che si porterà avanti fino all'estate: resta così a Max Verstappen l'ingrato compito di (ri)metterci una pezza. Max lo fa a modo suo: in qualifica segna il medesimo tempo di Russell con una rediviva Mercedes ma parte secondo (perché George ha fatto segnare il crono prima di lui), in gara invece gestisce magistralmente una corsa resa insidiosa dal meteo, con la pista bagnata in avvio. Una condizione che dopo una fase di studio pare favorire una McLaren molto gentile sulle gomme, tant'è che Norris passa al comando e avrebbe tutta la velocità per restarci, se solo la safety car non uscisse al momento sbagliato, perché la safety car dà (a Miami) e la safety car toglie (a Montréal): il team, con pochi secondi a disposizione, non fa in tempo a reagire e questo





► favorisce il pit-stop degli altri, con Verstappen che torna davanti. Il finale è combattuto (quattro macchine in 5"), e finisce con Max 1° davanti a Lando e Russell: le settimane successive diranno che quello Mercedes non è stato affatto un caso isolato. Chi invece affonda è la Ferrari: tutto sbagliato sin dalle qualifiche, il Cavallino Rampante saluta il Canada con un doppio ritiro.

## GP SPAGNA: FERRARI, ALLARME ROSSO

E' un Max Verstappen chiamato agli straordinari, quello a cavallo tra maggio e giugno. Perché

la Red Bull ha ormai perso la sua netta superiorità ed all'olandese non resta che metterci del suo. Max vince con il fiato sul collo: la McLaren c'è e Norris è in pole, e se Verstappen risolve la pratica in partenza non significa che la RB20 viaggia in tranquillità alla voce prestazioni; sul traguardo Lando è dietro per appena 2"2 dopo 66 giri di gara (con tre decimi sul giro in media guadagnati nell'ultimo stint) e sebbene il divario in classifica continui ad aumentare, quello cronometrico è stato spazzato via da un pezzo. Un cronometro che invece poco rasserena la Ferrari: il team ha

## DOPO VERSTAPPEN FA FESTA LA MERCEDES COI SUOI DUE BIG

In Spagna è ancora Verstappen, sopra, al top, ma in Austria, dopo l'harakiri di Max con Norris, è il sorpreso Russell a (ri)portare al successo la Mercedes, sotto. Nell'altra pagina, crowdsurfing di Hammer, 1° a Silverstone F.1 per la nona volta





compiuto enormi sforzi per anticipare un nuovo pacchetto evolutivo a Barcellona, ma al Montmelò la SF-24 si riscopre sensibile al porpoising, il rimbalzo aerodinamico che costringe ad alzare la vettura, facendo perdere prestazione alla macchina. La stagione Ferrari inciampa in un brutto intoppo mentre ringrazia la Mercedes, di nuovo sul podio con Hamilton e pronta a far svoltare in maniera definitiva il suo campionato.

#### **GP AUSTRIA: LANDO VS MAX, VINCE RUSSELL**

Già in Spagna la McLaren aveva deciso di non nascondersi più: con queste prestazioni, sarebbe deleterio non provarci in chiave iridata. Sicuramente nei Costruttori, in una faccenda resa più semplice dai disastri di Perez, ma pure nel Piloti, un traguardo a cui crede soprattutto Lando Norris. Sarà anche per questo che in Austria, nella gara di casa per la Red Bull, succede il patatrac: Norris e Verstappen si toccano nell'intenso duello di fine gara, quello che vedrà Lando fuori gioco e Max 5° dopo un pit-stop riparatore. Già a rischio contatto nella gara sprint che apre il weekend di Spielberg, l'incidente avviene nelle fasi finali del Gp e viene punito Verstappen, però convinto della sua innocenza. Per Norris una bella occasione mancata, per Max l'ennesima ondata di polemiche sul suo modo di duellare; per Mercedes invece una gran bella gioia, perché ad approfittare più di tutti dello scontro è George Russell, a sorpresa vincitore nella corsa di casa del suo capo, Toto Wolff. In tutto ciò, la Ferrari si lecca

le ferite e si rammarica per un'occasione non sfruttata: il problema è che la SF-24 è ormai quarta forza e c'è poco da fare per il momento, se non sopravvivere in attesa dei correttivi dopo l'estate.

#### **GP GRAN BRETAGNA: IT'S HAMMER TIME!**

E alla fine, eccola lì. La vittoria numero 104, attesa per due anni e mezzo, da parte di Lewis Hamilton. In un mondiale che si è acceso di colpo, Hammer e la Mercedes sono la ciliegina sulla torta di una stagione che in pochi mesi ha saputo regalare spettacolo ed imprevedibilità al di là di qualsiasi aspettativa dopo le prime gare. La nona vittoria a Silverstone (nuovo record assoluto), nonché la prima una volta tagliato il traguardo delle 300 partenze in F.1 (nessuno aveva mai vinto dopo aver superato la soglia dei 300 Gp), è un inno alla gioia per un Hamilton magistrale nel Northamptonshire: in una corsa caratterizzata da condizioni in alternanza tra asciutto e bagnato, Lewis risorge con una Mercedes a sua volta risorta e capace di vincere, anche grazie al talento del pilota, una gara che dopo una domenica difficile Max Verstappen stava comunque riuscendo a portare dalla sua parte con il bellissimo ultimo stint su gomma dura. Nel finale la rimonta di Max tiene tutta Silverstone con il fiato sospeso, ma alla fine è la tenacia di Lewis a trionfare: lacrime di gioia dopo il traguardo. La McLaren si rammarica per un'altra occasione mancata, mentre la Ferrari corre ai ripari: dopo un test comparativo nelle libere del venerdì, il box ros-



so decide di montare sulle SF-24 il fondo vecchio, ovvero la versione precedente a quella introdotta a Barcellona. Ne esce il 5° posto di Sainz ed il 14° di Leclerc, in una domenica segnata dall'errore tattico di montare l'intermedia troppo presto nella prima parte di gara.

**GP UNGHERIA: MAX SOPRA LE RIGHE, BIS McLAREN**

Dai e dai, la McLaren ce la fa. E ce la fa in una domenica in cui sboccia definitivamente Oscar Piastri, vincitore di un Gp per la prima volta in carriera. La sua affermazione, a dire la verità, è in parte macchiata da un muretto che sembra non aver ancora imparato a gestire una macchina dominante: nel tentativo di mettere al sicuro la doppietta, il box per la seconda sosta ferma prima Norris che si ritrova a fare undercut su

Oscar (dopo essersi fatto fregare la pole al via), e poi deve chiedere a Lando di restituire il maltolto all'australiano. Lando, seppur controvoglia, lo fa: con il senno di poi, avrebbe fatto meglio a restituire subito la posizione ed a giocarsi tutto nell'ultimo stint, anziché mettere alla frusta le gomme e far sfilare Piastri solo negli ultimi chilometri, quando diventa difficile preparare un attacco. Poca lucidità anche da parte di un Verstappen nervoso: Max è una furia per tutto il Gp, e dopo essere stato costretto a cedere la seconda posizione guadagnata al via su Norris (passandolo all'esterno oltre la linea bianca perché spinto da Lando, si difende lui) si lamenta per tutto il tempo con il muretto per una strategia che alla fine non funziona. Brivido nel finale tra lui ed Hamilton, con un contatto per fortuna privo di conse-

**L'UNGHERIA DIVENTA ARANCIONE MA COL... GIALLO**

Sopra, Piastri e Norris dominatori con le McLaren del Gp d'Ungheria. L'unico brivido lo fa provare Lando che fa fatica a restituire la prima piazza a Oscar, peraltro guadagnata con un undercut voluto dal team. Poi si va in Belgio e, per la squalifica del compagno di squadra Russell, vincitore ma sottopeso di un chilo e mezzo, gode Hamilton (qui pensoso) primo a tavolino. È il suo 105esimo centro in F1



guenze per entrambi: Max alla fine è solo 5°, dietro anche a Lewis ed a Leclerc.

### **GP BELGIO: VINCE RUSSELL, ANZI HAMILTON**

Spa è cronaca recente, cronaca di un fine luglio che ci consegna una Mercedes sugli scudi. La magia nella domenica delle Ardenne la compie Russell, unico tra i top team ad intuire che nonostante le raccomandazioni della Pirelli e delle simulazioni l'unica sosta era possibile: George si prende il rischio e con una condotta di gara magistrale transita per primo sotto alla bandiera a scacchi, precedendo Hamilton e Piastri. Sarebbe doppietta Mercedes, ma diciamo sarebbe perché poche ore dopo Russell si ritrova squalificato causa macchina più leggera di 1,5 kg rispetto al consentito: errore di calcolo nella zavorra oppure consumo di gomme

eccessivo? Fatto sta che la vittoria va ad Hamilton, al successo numero 105 della carriera e con, forse, qualche ripensamento a vedere questa Mercedes in crescita e questa Ferrari in difficoltà, seppur capace di salire sul podio con Leclerc dopo la squalifica di George. E' una gara che rafforza il recupero McLaren tra i Costruttori, ma pure la tenacia di Verstappen: dopo un giro bellissimo in qualifica, Max paga 10 posizioni in griglia e scatta 11° causa sostituzione del motore, preparandosi ad una corsa in rimonta. Finirà 4°, davanti ad un Norris pasticciaccio al via (tre posizioni perse): con 78 punti di margine, Verstappen sa di andare in vacanza con un cuscinetto di vantaggio niente male in vista degli ultimi 10 Gp. Margine più ridotto invece per Red Bull: con 42 punti di ritardo, McLaren è assolutamente una minaccia per il titolo a squadre. ●

# MONZA È PRONTA AL VERNISSAGE GP

TUTTO OKAY, DOPO CIRCA SETTE MESI DI LAVORI, PER AMMODERNARE E A FAR RINASCERE IL CIRCUITO, CON 21 MILIONI DI EURO DI SPESA

DARIO LUCCHESI

**Un monumento alle corse:** è il tempio della velocità per eccellenza, ieri, oggi e domani. L'Autodromo Nazionale di Monza è storia, ma anche futuro e soprattutto presente, con la 95ª edizione del Gran Premio d'Italia ormai alle porte e in programma nel fine settimana che va dal 30 agosto a domenica 1 settembre. Chi ne varca i cancelli, rivive ancora nel proprio immaginario le gesta dei grandi campioni di una volta, in un contrasto affascinante tra il silenzio del Parco Reale e un'armonia di colori e suoni. Monza, come già detto, guarda anche al futuro. Adesso, dopo circa sette mesi di lavori volti a riammodernare l'impianto e costati circa 21 milioni di euro, torna ad accogliere appassionati ed addetti. «*Vogliamo un autodromo sempre al passo con i tempi*», è quanto ha affermato Angelo Sticchi Damiani. Il Presidente di Aci la scorsa settimana ha visitato l'impianto assieme al Vice Presidente del Consiglio dei Ministri e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, il quale aveva dato ufficialmente il via alle opere. Con loro anche il sindaco della città brianzola Paolo Pilotto e Marco Ciceri, Presidente del Parco Regionale Valle del Lambro. Una sorta di sopralluogo di una struttura che si è rifatta il trucco dentro e fuori. Nuovo è lo storico sottopasso

realizzato dopo l'ingresso di Vedano, che a differenza di una volta prevede due differenti strade di accesso per le auto ed i pedoni, che sono stati messi così in piena sicurezza, su due piani differenti e con rampe idonee anche per le persone con disabilità. Sono stati inoltre rifatti quelli di Biassono-Santa Maria alle Selve e i due situati lungo il rettilineo opposto. Aspetto sicuramente non meno importante è quello del rinnovamento del circuito e delle tecnologie connesse. Tutto ciò per adeguare l'autodromo agli standard della Formula Uno moderna, proponendo al contempo delle soluzioni architettoniche più all'avanguardia; sempre nel pieno rispetto del contesto in cui si trova, ovvero quello del secondo parco recintato in Europa. Tutto il tracciato è stato rifatto con una sovrapposizione di cinque manti di asfalto (il nuovo asfalto dovrebbe consentire di ottenere anche delle migliori prestazioni). L'inclinazione delle curve segue le indicazioni della Federazione Internazionale. Rifatti anche tutti i cordoli, mentre la carreggiata della prima variante è stata allargata. È stato infine migliorato il sistema di drenaggio. Dopo un pur limitato e necessario periodo di silenzio, i motori tornano dunque ad accendersi. Il Formula 1 Pirelli Gran Premio d'Italia darà ufficialmente il via ad una serie di eventi

## UN TRACCIATO RIPIRTATO AL PASSO COI TEMPI

Sticchi Damiani e Salvini, a sinistra, posano con tutti i maggiori enti di Monza. I lavori sono puntualmente al capolinea: è ormai tempo del Gp d'Italia 2024!



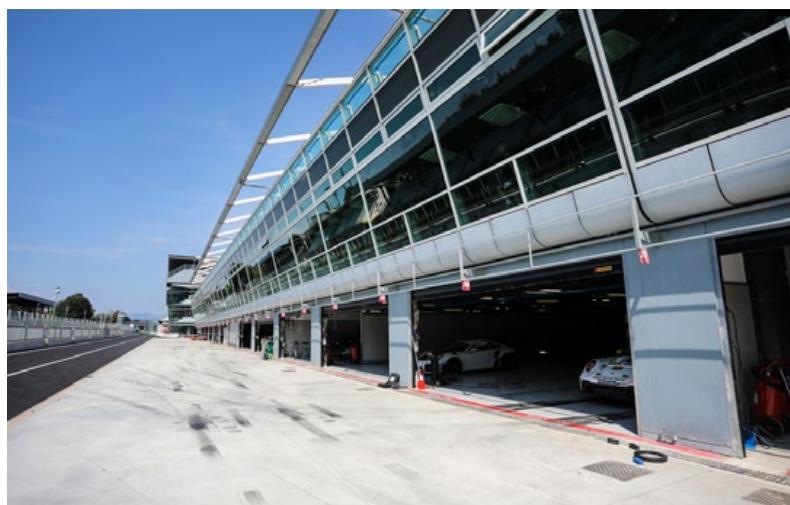


di primo piano che, da qui alla fine dell'anno, restituiranno la sua verve agonistica all'autodromo. Il 22 settembre l'appuntamento sarà con la 3 Ore della serie di durata del Gt World Challenge Europe. Il primo e l'ultimo week-end di ottobre Monza ospiterà inoltre i due conclusivi Acì Racing Weekend della stagione, con il Campionato Italiano Gran Turismo Sprint e Endurance, il tricolore Sport Prototipi, il Tcr Italy, la Porsche Carrera Cup Italia ed altre categorie al via. Sempre ad ottobre (19 e 20) vi approderà l'International Gt Open per affrontare l'ultimo degli otto round del calendario. In definitiva un concentrato di gare, in vista della stagione 2025.

«Sono orgoglioso di aver presentato al ministro Salvini, che è sempre al nostro fianco un Autodromo più moderno - ha spiegato il presidente di Acì, Angelo Sticchi Damiani - I lavori sul tracciato ci garantiscono, oltre a migliori prestazioni, anche una lunga durata del manto d'asfalto. Ci hanno fatto piacere i giudizi positivi espressi dai piloti che abbiamo casualmente incontrato con il ministro nella nostra passeggiata in corsia box. E poi il rifacimento dei sottopassi con la messa in si-

curezza dei pedoni e la realizzazione di uno completamente nuovo che aiuterà l'afflusso e deflusso degli appassionati. Noi vogliamo che questo Autodromo sia al passo coi tempi, sia moderno, e che non viva una sola settimana all'anno, utilizzando enormi spazi e volumi che abbiamo già e che vanno ripensati». ●

**UN NUOVO VOLTO PER IL TEMPIO DELLA VELOCITÀ**  
Sopra, il rettilineo di partenza, sotto la pit-lane e, al centro, uno dei nuovi sottopassaggi realizzati





# ADESSO OGIER PUNTA AL TITOLO

«IL VANTAGGIO DI NEUVILLE È IMPORTANTE MA NON È ANCORA FINITA. SARÒ AL VIA DELLE ULTIME QUATTRO GARE DELLA STAGIONE PER PORTARE A CASA CAMPIONATO PILOTI E COSTRUTTORI. È COMPLICATO, MA SI PUÒ FARE!»

**MARCO GIORDO**

**S**ébastien Ogier si è sbottonato nel day after della sua 61a vittoria iridata. «Vincere in Finlandia è sempre bello – ha commentato l'otto volte campione del mondo - anche se non è così che avremmo voluto finire la nostra gara. Kalle e Jonne erano stati di un altro pianeta rispetto

agli altri e sono stati molto sfortunati con questa pietra che hanno trovato in traiettoria, meritavano la vittoria. Mi dispiace anche il per il team, che ci ha fornito una macchina straordinaria che ha dominato tutto il fine settimana, meritavamo tutti un risultato molto migliore. Ho perso una vittoria



**THIERRY È IL CANDIDATO PRINCIPALE AL TITOLO. MA CI SONO ANCORA 4 ROUND TANTI KM DA FARE E TUTTO PUÒ SUCCEDERE**

**SEBASTIEN OGIER**

### **SEB INSEGUE IL NONO**

Con 27 punti da recuperare e un nuovo sistema dei punteggi che continua a far discutere, Sebastien Ogier va all'assalto negli ultimi quattro appuntamenti del Mondiale Rally a caccia del suo nono titolo iridato

in Sardegna all'inizio di questa stagione e ora ne ho guadagnata una qui, questi sono i rally. Ho avuto la fortuna di trovarmi stavolta dalla parte giusta, ma onestamente avrei preferito finire secondo. La verità è che a volte il motorsport è ingiusto».

**- È stata davvero una situazione incredibile quella che vi ha portati al successo?**

«Francamente abbiamo vissuto un finale un po' troppo drammatico, non è stata proprio la vittoria che mi è piaciuta di più, ma è stata pur sempre una vittoria. Ed una vittoria in Finlandia ripeto è sempre speciale e penso che in futuro potrò sicuramente essere orgoglioso della mia prestazione in

questa gara. Erano tre anni che non gareggiavo su queste strade, ero emozionato di essere di nuovo qui e di poter correre su queste bellissime specialità. Penso che la nostra prestazione sia stata piuttosto buona per tutto il fine settimana, ma c'era solo una macchina più veloce di chiunque altro ed era quella di Kalle e Jonne. Quindi in questa occasione è stato difficile sorridere, perché normalmente dovresti avere un sorriso enorme sul viso quando vinci in Finlandia. Dentro di me ho avuto delle emozioni davvero contrastanti, non riesco ancora a godermelo appieno questo successo. Spero di riuscire prima o poi, anche perché è sempre qualcosa di speciale vincere a Jyväskylä».

**- E' stata una delle sue vittorie più strane?**

«Non ho più riguardato la camera car per vedere dove fosse quella pietra quando sono passato io. Sapevamo della sua esistenza, e facilmente passaggio dopo passaggio si è spostata, ed io quasi sicuramente l'ho spostata mio malgrado in traiettoria. Quanto al meteo, in Finlandia probabilmente c'era stata molta pioggia l'anno scorso, e so che non era stato così divertente guidare. Questa volta abbiamo avuto spesso acquazzoni che hanno reso il grip molto variabile, quindi non era facile di sicuro stare in strada, come dimostra il fatto che alla fine si vede dal fatto che mancavano parecchie vetture Rally1 nella top ten».

**- Cosa pensa del nuovo sistema dei punti?**

«Francamente è scandaloso vedere l'influenza che ha questo nuovo sistema dei punti sul campionato. E mi riferisco soprattutto ai costruttori più che ai piloti, visto che con un programma part-time ero sin dall'inizio più focalizzato su quel campionato. Noi della Toyota abbiamo vinto sei gare su nove, ma in classifica siamo dietro la Hyundai di 20 punti, nonostante abbiamo anche fatto quattro doppiette. E' chiaro che c'è qualcosa che non va, è frustrante perché non si dà il giusto peso a livello punti a chi vince. Bisogna tornare al vecchio sistema che dava 25 punti al 1°, 18 al 2° e via dicendo e attribuire i punti del Super Sunday, che ha dato decisamente più interesse alla giornata di domenica, ma solo ai primi 5 e nella power stage solo ai primi tre, Solo così con 25 punti contro gli 8 potenziali della domenica ci sarebbe in ogni gara il giusto riconoscimento nei confronti di chi vince».

**- Con questo vantaggio Neuville può solo lui da solo perdere il titolo?**

«Indubbiamente è lui il principale favorito, è evidente che è Thierry che ha le carte in mano. E poi oggi 27 punti con questo regolamento sono più che un rally di vantaggio nei confronti di quelli che inseguiamo. Ma secondo me non è finita perché mancano quattro gare in cui ci sono tanti km da fare e può succedere di tutto. E poi nella carriera di Thierry Neuville è già successo che lui





  
**IN FINLANDIA ROVANPERA È STATO DI UN ALTRO PIANETA: È STATO SFORTUNATO A TROVARE LA PIETRA IN TRAIETTORIA: MERITAVA LA VITTORIA**  
**SEBASTIEN OGIER**

➔ ha fatto degli errori, ed in Lettonia è uscito nello shakedown ed anche in Finlandia gli è andata bene quando ha fatto quel lungo. “C’est pas fini du tout” ».

**- Ordini di scuderia, perché non li applicate mai?**  
 «Non fanno parte della filosofia della Toyota, non è mai praticamente successo, loro non hanno questa mentalità. Una cosa è certa, Kalle è giovane e imparerà e capirà che bisogna minimizzare i rischi e non andare a cercare di vincere tutte le specia-

li. Era successo anche a me in Catalogna nel 2015 quando con la vittoria in tasca ero uscito di strada nella power stage di Duesaigues con la Volkswagen. Sbagliando s’impara».

**- Ma in Sardegna ha forse gestito troppo il suo vantaggio visto che ha perso per due decimi?**  
 «Assolutamente no (risponde deciso ndr). Perché se non avessi avuto quella foratura lenta nella parte finale della power stage avrei vinto io».

**UN ESITO DOLCEAMARO**

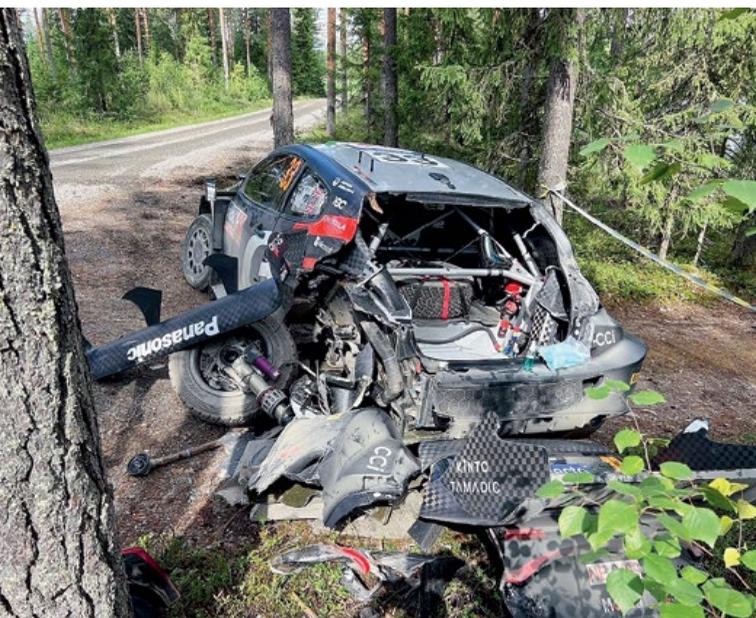
È stato un Rally di Finlandia dolceamaro per Toyota. Alla vittoria di Ogier hanno fatto da contraltare tante uscite di strada. Sopra Rovanner, in alto a destra Evans

## FRANCIA AL TOP IN CASA DEI NEMICI

CON OGIER E FOURMAUX SUL PODIO TRANSALPINI IN GRANDE SPOLVERE A JYVASKYLA

**I**n tempi di Olimpiadi a Parigi, nell’olimpiade per eccellenza dei rally come il Rally di Finlandia, Ogier e Fourmaux hanno regalato uno storico doppio podio al rallismo transalpino, a casa dei grandi “nemici” finlandesi. I piloti francesi con 208 vittorie iridate sono infatti in testa in questa speciale classifica seguiti dai “flying fins” con 194. E proprio il sorprendente pilota della MSport Adrien Fourmaux, terzo assoluto a Jyvaskyla, ha detto in Finlandia che al momento non ha nessuna offerta per il 2025. E poi ha ribadito che non accetterà programmi part-time l’anno prossimo, altrimenti tornerà a fare il medico a casa sua a Lille, perché Fourmaux

è un medico come lo era Chatriot. La sensazione netta è che alla fine Malcolm Wilson, che lo stima tantissimo, lo confermerà in MSport. Fourmaux poi anche più volte ricordato che non avendo fatto test pregara in Finlandia, è stato costretto a mettere a posto il set up della macchina venerdì mattina sulle prove, perdendo tempo prezioso, circa 30”. Le notizie di un suo passaggio alla Hyundai sono quindi le solite invenzioni dei leoni della tastiera, che da casa le sparano a gogo, anche perché la casa coreana non prenderà un terzo pilota full time, perché vuole far girare la terza macchina così come fanno anche in Toyota. ●



## TOYOTA FALLITO L'ASSALTO ALLA VETTA

**COSÌ IL TEAM CAMPIONE DEL MONDO NON  
HA EFFETTUATO IL SORPASSO TRA I COSTRUTTORI**

**D**omenica mattina la Toyota era virtualmente leader del mondiale marche, grazie al primo posto di Rovannerpa e Ogier al sabato e al fatto che Rovannerpa, Evans e Ogier erano in testa nella classifica del Super Sunday dopo la 18a speciale. Dopo l'uscita di scena nel 19° crono di Moksi di Evans prima e Rovannerpa poi, la squadra giapponese ha quindi perso 15 punti del sabato, sommando così alla fine solo i punti di Ogier che oltre ai 18 del sabato ha portato a casa 5 punti dal Super Sunday e 1 della power stage, cioè 24 punti. Al contrario la Hyundai ha massimizzato i suoi punti con Lappi e Neuville, grazie agli 11 punti di 1° e 4° conquistati nel Super Sunday e ai 7 della power stage, sommando in totale ben 44 punti, 20 più dei rivali nipponici. ●

**- E adesso, è pronto a fare tutte le quattro gare restanti?**

«A questo punto vista la situazione le faremo tutte per noi e per il team. Dobbiamo assolutamente cercare di portare a casa i due titoli, e sono fiducioso, la "super operation" si può fare. E' complicato ma si può fare. E noi ci saremo e ci proveremo».

**- L'anno prossimo, Monte Carlo e poi?**

«Onestamente non ne ho ancora parlato con Jari-Matti. Monte Carlo ci sta, ma di sicuro nel 2025 correrò meno di quest'anno perché alla fine avrò fatto 10 gare su 13, molte più di quanto avevamo previsto». ●

# KIITOS SUOMI

**IN FINLANDIA UNA GARA BELLISSIMA**

**K**iitos Suomi, grazie Finlandia per averci regalato l'ennesimo show nella storia del WRC. La 73a edizione del Secto Rally Finland è stata infatti una gara bellissima, con la pioggia che sin dal primo dei 305 km cronometrati in programma ha mischiato le carte in tavola, tant'è che all'inizio ci sono stati ben cinque leader diversi dopo le prime cinque prove speciali. E poi con il ritorno dell'iconica speciale di Ouninpohja è tornata l'emozione del famoso salto della casa gialla, dove i più bravi sono stati volando per 45 metri Solberg e Pajari, seguiti da Neuville con 46, Katsuta con 48, mentre il record in questa occasione l'ha fatto segnare Esapekka Lappi saltando con la sua Hyundai per ben 55 metri. E poi c'è stata la prova speciale di Moksi, quella dove si è decisa per ironia della sorte la gara. Una speciale stregata per la famiglia Rovannerpa, dove papà Harri era uscito di strada nel 2002 nel 13° dei 22 crono in programma di quella edizione, quando sulla Peugeot 206 Wrc stava cullando le sue ambizioni di vittoria, dato che era in testa alla gara con 15"6 di vantaggio su Marcus Gronholm. E per i corsi e ricorsi storici, stavolta 22 anni dopo sullo stesso crono è capitato lo stesso a suo figlio Kalle, che a quel punto aveva la vittoria in tasca con un margine di ben 45"8 su Ogier a soli 10 km dalla fine. «La vittoria a Jyväskylä resta un sogno per Kalle» ha titolato in prima pagina il quotidiano locale Keski Suomalainen, che poi ha messo in evidenza in un altro servizio la pietra fatale al pilota di casa. «Quella pietra non c'era quando è passato Ogier in quell'ultima curva della penultima prova - ci ha confidato lunedì al telefono papà Harri Rovannerpa -. Sicuramente è stato lui a spostarla, capita, è la dura legge dei rally». Una pietra di cui ad esempio i piloti Hyundai conoscevano l'esistenza, visto che gli era stata segnalata dalla meteo crew presente in loco. Una pietra davvero galeotta davvero, perché è costata una doppietta alla Toyota e almeno venti punti nel mondiale costruttori. Una pietra che potrebbe addirittura costare il titolo marche alla casa nipponica, visto che adesso la Hyundai ha di nuovo allungato sulla Toyota portando a 20 i suoi punti di vantaggio, mentre quello pilota sembra sempre di più nelle mani di Neuville. Il belga guida infatti ora con un vantaggio di 27 punti su Ogier, di 31 su Tanak e di 36 su Evans. In pratica a quattro gare dalla fine Neuville ne ha quasi una di vantaggio sui suoi inseguitori, in pratica quindi oggi come oggi il titolo pilota lo può perdere solo lui. Dopo l'«Jvaskylan Suurajot» ora anche Ogier è entrato in gioco tra i piloti, vedremo in Grecia se la squadra coreana in una gara alla sua portata come il «Rally degli Dei» tornerà ad essere protagonista, perché a questo punto Abiteboul & Co. potrebbero portare a casa un'incredibile doppietta. Sembra proprio che sia l'anno buono per il team di Alzenau. Il che sarebbe un vero disastro per la Toyota, e per le sue scellerate scelte di non impartire mai ordini di scuderia. Cesare Fiorio docet. Altri tempi, altra mentalità. ●



**NAZIONALI  
ESPORTAZIONE**

Quello del 1974 è davvero un Mondiale Rally da romanzo con Lancia e Fiat a giocarsi il titolo iridato. È una stagione davvero tirata che si conclude con la vittoria della Stratos di Andruet in Corsica che certifica la Lancia campione del mondo rally per la prima volta nella storia. Nell'altra pagina Barbasio in azione al RAC con la 124 Abarth



# LANCIA CONTRO FIAT C'ERAVAMO TANTO ODIATI



CINQUANT'ANNI FA, LE DUE CASE ITALIANE SI SFIDAVANO PER LA CONQUISTA DEL MONDIALE RALLY. CESARE FIORIO E DANIELE AUDETTO RACCONTANO I RETROSCENA DI UN'ACCANITA SFIDA IN FAMIGLIA PER LA CONQUISTA DEL PRIMO TITOLO IRIDATO NELLA STORIA DELLA SPECIALITÀ DA PARTE DI UN MARCHIO TRICOLORE



**C**inquant'anni fa, la Storia. Una di quelle che nell'universo del controsterzo, nella galassia dei traversi, nei mondi e nello spazio di chi vive col piede a fondo e il volante che danza tra le mani, può tranquillamente diventare la sceneggiatura di un film, la trama di un romanzo, il racconto corale da narrarsi la sera attorno al sacro fuoco della Passione. Fiat contro Lancia, il nuovo padrone contro i piccoli che vincono tutto, la Fiat 124 Spider contro la Fulvia prima e contro la Stratos poi e pure con la partecipazione straordinaria della Beta. Un Mondiale matto e azzoppato, partito senza Montecarlo e Svezia, con il mondo tutto in subbuglio per la crisi petrolifera, le gare che saltano, i mesi che passano e un finale senza respiro e da levare il respiro, tutto da ottobre in poi, proprio quando sulla scena irrompe la Stratos che viene finalmente omologata il primo del mese e comincia, sin da subito, a cambiare il corso di una sfida iridata il cui esito pareva già scritto. Una rivalità profondissima

quella tra Fiat e Lancia, una guerra intestina da combattersi senza lasciare prigionieri, dove alla fine ha prevalso il genio sulla forza, la capacità immaginifica e visionaria di chi ha voluto creare una macchina fatta apposta per correre e vincere contro la potenza di fuoco della grande casa che si era da poco fagocitata la piccolina. Ricordi da rivivere con chi di quella squadra tirava le fila, con Cesare Fiorio e Daniele Audetto, in una sorta di racconto immaginifico dove le parole di due grandissimi ci mettono davvero poco a trasformarsi in immagini che hanno il sapore forte del presente, tra dettagli tecnici e umani, tra momenti di grandezza assoluta e altri di piccola gelosissima umanità. Parte fortissimo Audetto, direttore sportivo di quella Lancia, prima di approdare in Ferrari dove avrebbe vissuto l'epoca d'oro di Niki Lauda al Cavallino: «*Al di là delle nostre vittorie, una cosa che faceva incalzare terribilmente i vertici Fiat, soprattutto Sguazini, era il successo che aveva la Lancia con i media*

**MAGICA TRIPLETTA DELLA FIAT IN PORTOGALLO**

La Fiat parte a razzo nel Mondiale 1974 e nel primo round in Portogallo piazza una clamorosa tripletta con Lele Pinto (sopra), Alcide Paganelli e Markku Alen che chiudono nell'ordine a bordo delle 124 Abarth. In attesa dell'omologazione della Stratos, Munari e la Lancia cercano di ottenere il massimo da una Fulvia dalla quale è ormai stato spremuto tutto il potenziale



**AL DI LÀ DELLE  
NOSTRE VITTORIE  
UNA COSA CHE  
FACEVA  
INCAZZARE  
TERRIBILMENTE I  
VERTICI FIAT  
ERANO I  
RAPPORTI  
LANCIA CON I  
MEDIA E I FANS**

**DANIELE  
AUDETTO**

e i suoi fans. Quando arrivavano Cesare Fiorio con la sua splendida moglie Franca alle partenze o arrivi dei rally avevano tutti i fotografi e giornalisti attorno a loro e pochi si interessavano alla Fiat. La gelosia e l'invidia sono delle brutte bestie». Ci va giù piatto Audetto, ma è esattamente quello che serve per calarsi nel contesto, per comprendere come e perché quell'anno sia stato davvero speciale e in quale modo quel 1974 abbia veramente rappresentato una sorta di spartiacque sia per il rallyismo in generale sia per i destini sportivi del gruppo. Da lì in poi, nulla è stato più lo stesso. Era iniziato con un successo Fiat quel Mondiale, con Lele Pinto davanti a tutti in Portogallo in un podio interamente occupato dalla casa torinese, che era sicura di metterci la firma sul 1974. Poi la stagione è proseguita con la Mitsubishi di Joginder Singh vittoriosa al Safari (ma la Lancia terza, con la piccola Fulvia e Munari alla guida) e Hannu Mikkola davanti a tutti in Finlandia, con la Ford Escort RS. Poi più niente per

oltre due mesi, tutto fermo in un anno condizionato dalla crisi del petrolio e da grandi agitazioni in giro per il globo. Ma intanto a Torino è in corso già da tempo la guerra intestina proprio tra Fiat e Lancia. La casa degli Agnelli si è comprata quella di Chivasso e mica è stata una roba del tutto indolore, anche per quanto riguarda da vicino lo sport. Ricorda Cesare Fiorio che l'inizio dell'intera faccenda non è avvenuto esattamente in modo semplice: «Quando Fiat ha comprato la Lancia – racconta il Grande Condottiero – vengo chiamato dal capo del personale che non la prende mica troppo alla larga. Mi guarda e mi fa, testualmente: "Guardi, lei sa che lavoro fa, vero? Ecco noi adesso non abbiamo più bisogno di lei, sappiamo benissimo farlo per i fatti nostri. Le diamo tre mesi di tempo per trovarsi un'altra sistemazione, dopo di che con noi ha chiuso, ha finito". A quel punto lì, in quei giorni c'era il salone dell'Automobile a Torino e io sono andato a farmi un giro al salone, a incontrare un po' di perso-

## RALLY 1974 DOMINIO TRICOLORE

ne, sperando di trovarmi una sistemazione. Stavo facendomi il mio giro, quando a un certo punto incontro un enorme codazzo di luci, fari e flash di fotografi. C'era l'Avvocato che stava facendo il giro del salone anche lui, il giorno prima che aprisse. Quando mi vede - noi non ci conoscevamo di persona, ma ovviamente sapeva benissimo chi fossi - mi guarda e mi dice: "Ma lei è Fiorio?" Sì, rispondo. "Bene, allora finalmente farà vincere qualcosa anche a noi". Non credo proprio, gli rispondo, mi avete appena licenziato. Il direttore generale rimane sorpreso, l'Avvocato fa una battuta e poi prosegue. La faccenda sembra finita lì. Poi però passano tre o quattro giorni e mi richiama il direttore del personale e mi chiede se nel frattempo mi sono trovato un altro posto di lavoro. Gli rispondo che no, non l'ho ancora trovato, ma che ce l'avrei fatta di sicuro. A quel punto ribatte che se voglio posso rimanere e che da lì in poi il mio posto non me lo avrebbe toccato più nessuno. Io non ho mai saputo se l'Avvocato

to ci abbia messo una buona parola o se semplicemente abbiamo cambiato idea perché li abbiamo bastonati tante volte, ma di fatto le cose sono andate proprio così». Insomma, capito il clima in cui Fiat e Lancia, formalmente sotto lo stesso tetto, ma di fatto ancora l'un contro l'altra armata, sono arrivate a sfidarsi per quel Mondiale di cinquant'anni fa? Di nuovo Audetto: «Bisogna capire la posizione Lancia in quel momento. La Lancia era di proprietà della Fiat, però pur essendo padroni ci lasciavano con una certa indipendenza, anche perché il top management della Fiat in quel momento era rappresentato dall'ingegner Giovanni Sguazzini che era direttore del servizio Fiat internazionale e che quindi aveva una grande passione per i rally e che in più aveva la scuola Fiat dei meccanici che poi mandavano in giro per il mondo e dalla quale uscivano ottimi professionisti. Preparavano praticamente quasi in una filiale le 125 che correvano in modo semi ufficiale, ma avevano l'ambizione di



LA LANCIA ERA  
DI PROPRIETÀ  
DELLA FIAT CHE  
PUR ESSENDO  
PADRONA CI  
LASCIAVA UNA  
CERTA  
INDIPENDENZA

CESARE  
FIORIO





### MUNARI TERZO CON LA FULVIA AL SAFARI

Secondo appuntamento della stagione iridata 1974, il Safari Rally si chiude con la vittoria di Singh che su Mitsubishi batte Waldegaard. Per la Lancia arrivano i primi 12 punti grazie al terzo posto di Munari con la Fulvia, a sinistra. Per la Fiat arriva solo un punto con Ulyate che chiude 10. Nella foto è in azione Paganelli che sarà costretto al ritiro per la rottura del motore

omologare la 124 Spider che era molto competitiva, e loro stessi si sopravvalutavano, soprattutto dopo la vittoria in Portogallo. Di noi pensavano che non fossimo abbastanza forti, erano convinti che ci avrebbero battuti facilmente, noi senza ancora la Stratos omologata, con la vecchia Fulvia e con una Beta che sicuramente competitiva non era. Erano convinti di vincere. Per quanto riguarda i rally, in Fiat c'era Sguazzini, poi c'era anche l'ingegner Lampredi che era un vero genio ma che era un genio più per le macchine di serie, non aveva un'esperienza specifica nei rally. Noi invece avevamo dal punto di vista politico un Cesare Fiorio che era il mio capo diretto, un Pier Ugo Gobbato direttore generale che proveniva dalla Ferrari e che naturalmente era molto importante. Poi avevamo una pedina ancora più importante rappresentata da Sandro Fiorio, che era direttore delle pubbliche relazioni della

Lancia ma che soprattutto aveva un ottimo rapporto da tanti anni con l'Avvocato, per cui poteva anche un po' influenzarlo per lasciare la Lancia un po' più autonoma e indipendente. Naturalmente, nella testa di Sguazzini e di Lampredi, l'immagine era diversa: noi facevamo un decimo delle macchine che faceva la Fiat, quindi per loro era naturale puntare sulla Fiat e immaginare una Fiat molto più forte della Lancia. Ma le cose non sono andate così, noi avevamo anche dei direttori tecnici di grandissimo livello». Di bastonate, tra Fiat e Lancia, in effetti in quegli anni ne sono volate tante, prima e dopo quel 1974 che è finito con il primo dei tre titoli consecutivi della Stratos, allora che a detta di tutti e pure dello stesso Fiorio avrebbero potuti essere anche di più, se a Torino non avessero deciso di pensionare la "bête a gagner" per far posto alla Fiat 131 Abarth, la macchina per le famiglie che doveva vin-



➔ cere anche nei rally. Anche qui, sempre Fiat contro Lancia: «La verità è che quando era sfida tra Lancia e Fiat, su dieci gare nove le vincevamo noi e una la vincevano loro – puntualizza il grande Cesare – e se non avessimo avuto disposizione di smettere di correre con la Stratos, con quella macchina avremmo vinto tranquillamente almeno altri due titoli – analizza lucidamente Fiorio – ma la Fiat ci mise in condizione di smettere perché doveva essere la 131 la vettura del gruppo destinata a vincere ufficialmente. Ma la Stratos era ancora competitiva e tanto, del resto basta guardarla ancora adesso: una macchina nata 52 anni fa che tuttora pare appartenere al futuro, mica al passato. E comunque, anche da privata, la Stratos nel Mondiale ha vinto ancora con Fassina e con Darniche, ulteriore dimostrazione che quella sarebbe rimasta la vettura da battere ancora a lungo». Ripensa alla Stratos e giustamente Fiorio mette mano all'orgoglio, che di quella vettura che tanto ha vinto e tanto ancora avrebbe potuto vincere, Cesare è in parte padre: «Quel Mondiale del 1974 è iniziato con una vittoria Fiat e soprattutto con loro che pensavano che noi non ci saremmo sta-

ti perché non avevamo una macchina per poterlo fare, anche se con la Fulvia 12 punti al Safari li abbiamo guadagnati e messi da parte. Sapevamo che in ottobre forse avremmo omologato la Stratos, dico forse perché comunque il momento era molto complicato, le regole per le omologazioni erano strette e le produzioni erano critiche in quel periodo di scioperi e difficoltà, ma noi non abbiamo mai omologato macchine se non seguendo fino in fondo tutte le regole e tutte le procedure imposte dalla Federazione. Abbiamo dovuto seguire tutto un itinerario e siamo riusciti a farlo in ottobre, ma è bastato per vincere quel Mondiale». Di quel 1974 è assai interessante anche raccontare i prodromi e pure tutto il suo sviluppo nel complesso, con la palla che passa ancora ad Audetto che si lancia spedito nel racconto, come se non fossero trascorsi cinquant'anni ma fosse roba di ieri: «Noi abbiamo vissuto un po' di rendita dal 1972, quando abbiamo vinto con la vecchia Fulvia, centrando anche delle vittorie strepitose, come quella di Montecarlo con Munari, o quella al Marocco con Lampinen, quando l'unica Lancia contro gli squadroni Alpine e Peu-

### FONDAMENTALI I PUNTI DELLA BETA

A ottobre la Stratos viene finalmente omologata e lascia un'impronta gigantesca vincendo a Sanremo e due settimane dopo facendo saltare il banco anche in Canada al Rally Rideau Lakes. Due vittorie firmate Sandro Munari. Nella trasferta canadese arriva anche la seconda piazza di Lampinen, sopra a destra, al volante della Beta. Saranno punti pesantissimi nella corsa al titolo della Lancia. In alto a destra Darniche durante i test con la Fiat X/19 vettura che avrà vita breve



la tripletta in Portogallo e facendo punti nelle gare in cui noi non siamo andati, dunque a quel punto noi avevamo un grande distacco, non solo dalla Fiat ma anche dalla Ford che aveva vinto il 1000 Laghi con Mikkola. Ma una volta omologata la Stratos abbiamo iniziato subito vincendo a Sanremo con Munari, che si è ripetuto in Canada, anche se lì ha fatto fatica ad arrivare e avevo dovuto rallentare Lampinen con la Beta, perché avrebbe potuto spingerlo rischiando di innervosirlo. Poi al Press On Regardless Rally lo stesso Lampinen ha preso punti importantissimi con la Beta e con quel risultato avevamo quasi pareggiato i punti della Fiat. Mancavano pochi rally per chiudere quella stagione così particolare, condizionata dalla crisi petrolifera. Il Rac era davvero difficilissimo, non si poteva provare, le prove speciali erano durissime e segrete. Munari in quel Rac fece una gara straordinaria, poteva anche vincere, ma lo abbiamo rallentato perché era necessario portare a casa quei punti, che poi assieme alla vittoria di Andruet in Corsica ci hanno dato la certezza matematica di quel Mondiale. Che per la Stratos sarebbe stato il primo e a cui poi ne sono seguiti altri due consecutivi». In tutto il romanzo di quella stagione, uno dei fili conduttori resta appunto la Lancia Stratos, che comunque ha avuto una gestazione particolare e complessa, con la scelta del motore Ferrari che è figlia proprio dell'impegno diretto di Fiorio: «Avevo cercato nell'ambito del gruppo Fiat un motore adatto, ma né in Lancia né in Fiat c'erano motori idonei al progetto che stava nascendo e che avevamo in mente. A quel punto una mattina, dopo aver preso un appuntamento a Maranello, sono partito da Torino in macchina e sono andato a trovare Enzo Ferrari. Credevo che non sapesse nemmeno chi fossimo, sapevo che non aveva mai dato motori a nessuno. Invece ho scoperto una cosa completamente diversa, sapeva benissimo chi eravamo e sapeva benissimo che vincevamo un sacco di gare e aveva commentato la nostra bravura nel riuscire a vincere un sacco di gare spendendo anche pochi soldi. «Sì ma io sono venuto qui a cercare un motore, gli ho detto». E lui mi ha risposto che i motori ce li avrebbe anche dati, ma ci avrebbe dato monoblocco, teste, albero motore e che al resto avremmo dovuto pensarci noi, cosa che poi abbiamo fatto. E decidendo di montarlo trasversalmente abbiamo guadagnato sei centimetri, per fare la macchina corta come volevamo. Direi che alla fine è stata una bella operazione quella lì con i motori Ferrari sulla Stratos». Un lavoro di sviluppo, quello sulla Stratos, che è durato a lungo e che ha visto coinvolti i nomi più grandi di quell'epoca magica e irripetibile e che tanto dice anche su quanto fosse efficiente a tutti i livelli l'organizzazione di quella Lancia. Ancora Audetto: «Noi avevamo dei direttori tecnici di grande livello, prima di tutto con Dallara che ha messo a



geot ha battuto tutti anche grazie all'aereo che ha fermato Lampinen prima del guado, o ancora la bellissima vittoria di Amilcare Ballestrieri al Sanremo. Poi è venuto il 1973 che è stato un po' un anno di transizione, perché eravamo concentrati sulla Stratos che avrebbe dovuto essere omologata e che abbiamo fatto correre nelle gare dove poteva essere schierata come prototipo, come al Tour de France dove abbiamo vinto o al Targa Florio dove abbiamo fatto secondi, anche se la prima vittoria vera nei rally è arrivata al Firestone. Quindi noi all'inizio del 1974 eravamo praticamente sprovveduti, non avevamo una macchina vincente perché la Stratos non era ancora omologata e dunque non poteva correre nel Mondiale Rally. Perciò, cosa abbiamo fatto? Abbiamo comunque continuato a svilupparla e farla correre dove poteva e ci siamo pure vinti la Targa Florio, poi abbiamo fatto il Safari con la Fulvia, con Munari che è stato bravissimo e nonostante le scorciatoie di Joginder Singh con la Mitsubishi noi abbiamo comunque arpiionato un terzo posto che è poi diventato importante per il Mondiale. Nel frattempo però la Fiat aveva iniziato dominando, con

**IN QUEL 1974  
ABBIAMO  
SVILUPPATO A  
FONDO LA  
STRATOS E  
ABBIAMO VINTO  
ANCHE ALLA  
TARGA FLORIO**

**DANIELE  
AUDETTO**

## RALLY 1974 DOMINIO TRICOLORE

➔ punto la Stratos, soprattutto risolvendo il problema dei mozzi, che erano all'inizio in scatolato e successivamente in fusione: non capivamo come mai la vettura fosse velocissima sulla terra mentre non stava in strada sull'asfalto, poi al Rally della Costa del Sol in Spagna abbiamo capito che con le gomme slick larghe si creavano delle forze tali che si piegavano i portamozzi. Risolto quel problema lì la Stratos è anche diventata affidabile. Ma anche Mike Parkes è stato un grande, essendo un ex pilota ave-

va un affiatamento speciale con i piloti, soprattutto con Munari. Anche lui, lavorando con Munari, è stato importantissimo per mettere a punto l'assetto della Stratos, che era una vettura molto corta e dunque anche parecchio nervosa. Come è stata fondamentale la collaborazione strettissima con Pirelli, che noi avevamo e altri no. Tutti fattori che hanno contribuito a rendere la Stratos la bête à gagner che è poi diventata». Ma, a riguardare oggi tutta la faccenda, ci si rende conto che quella battaglia è sta-

### UN TITOLO IRIDATO CON I PUNTI DI TRE VETTURE

Sotto Munari e Mannucci a Sanremo regalano la prima vittoria iridata alla Stratos. L'entrata in scena della bête à gagner cambia gli equilibri ma per Lancia sono fondamentali anche i punti ottenuti con Fulvia e Beta





**LA VERITÀ È CHE QUANDO ERA SFIDA LANCIA E FIAT SU DIECI GARE, NOVE LE VINCEVAMO NOI E UNA LA VINCEVANO LORO**

**CESARE FIORIO**

ta si combattuta con le macchine ma che quelle sono state in fin dei conti solo degli strumenti, che guerre e battaglie – soprattutto sportive – sono sempre questioni profondamente umane, che dopo lasciano conseguenze destinate a cambiare per sempre il corso delle cose. Sempre Audetto, che sulla rivalità tra Fiat e Lancia la sa lunga più di chiunque altro: «*Quel Mondiale vinto dalla Lancia ha aperto una grande ferita nel top management della Fiat, soprattutto in Sguazzini. La verità è che c'era molta più rivalità tra la Lancia e la Fiat che non tra la Lancia e l'Alpine o tra la Lancia e la Ford. Era una lotta durissima, per cui dopo questa vittoria alcune cose sono cambiate, quella stagione ha creato le basi perché tanti equilibri mutassero. Sono convinto che quel Mondiale da noi vinto nel 1974, che ha poi di fatto un po' umiliato la Fiat, abbia poi portato negli anni successivi alla riorganizzazione di tutta l'attività sportiva nel gruppo, con la costituzione della Easa, che stava per Ente Attività Sportiva Automobilistica, poi diventata Asa ossia Attività Sportiva Automobilistica e successivamente all'unificazione di tutto il reparto corse, con la fusione del 1978 mettendo tutti all'Abarth, quando la Fiat ha ricominciato a dedicarsi ai rally con la 131 e la Lancia si è dedicata per un periodo alle corse in pista. Per tre anni la Fiat ha vinto i suoi mondiali con la 131, mentre la Lancia ha recuperato dopo ma la nascita di quel reparto unico è avvenuta sia per ottimizzare i costi, sia per evitare quella lotta fratricida che avevamo vissuto in precedenza. Dunque sì, il 1974 secondo me ha rappresentato davvero una svolta nei rapporti tra Lancia e Fiat ed è stato l'ultimo anno nel quale veramente ci siamo bastonati a vicenda. E non è tutto, ricordo che loro soffrivano anche perché noi, da un punto di vista organizzativo, eravamo più bravi di loro, eravamo un po' come i vietcong contro i marines dell'esercito americano, oppure come la nave dei pirati che attacca il galeone carico di oro. Noi eravamo davvero molto avanti per l'epoca, avevamo i collegamenti radio, con gli aerei prima a far da ponte e con gli elicotteri poi, avevamo il primo medico che era poi il professor Pretolani, lo zio di Flavia Munari, avevamo i ricognitori, facevamo i cambi gomme in prova speciale, avevamo una collaborazione con la Pirelli molto stretta. Con Cesare Fiorio, che era a tutti gli effetti un genio, noi avevamo una missione: la nostra missione era vincere e per vincere non dico che qualsiasi mezzo fosse possibile, però lo volevamo più di tutti gli altri. Dunque per riassumere, avevamo una super organizzazione e soprattutto una banda di meccanici davvero straordinaria. Attenzione: anche quelli della Fiat erano bravi, anzi quando io sono andato in Fiat nel 1981 ho scoperto che i loro meccanici tecnicamente erano anche più bravi dei*



nostri, ma loro non avevano quello spirito che avevamo noi in Lancia. Io mi ricordo che alcuni dei nostri erano veramente dei maghi e magari davvero con il filo di ferro erano in grado di risolvere al volo qualunque tipo di situazione. Avevamo questo spirito vincente che ci animava e che in quegli anni ci ha portato a conquistare anche delle vittorie insperate come quella del 1972 con la Fulvia o come appunto quel Mondiale del 1974 quando abbiamo corso con Fulvia, Beta e Stratos, unico caso nella storia dei campionati in cui una casa ha vinto partendo con tre rally di svantaggio e correndo con tre modelli diversi di vettura. Dunque sì, io credo davvero che abbiamo segnato un punto di svolta in quel periodo e in quella stagione particolare. Anzi, aggiungo pure che questa faccenda mi ricorda un po' un bellissimo libro, *La Maschera della Tolleranza*, che parla della sfida tra Ambrogio e Simmaco nel 384 d.C. nella quale alla fine ha vinto il più potente e ha sancito la vittoria del cristianesimo sul paganesimo. E qui lo stesso, la vittoria della Lancia ha poi portato alla fusione tra Fiat e Lancia e la creazione di un super team che ha preso il meglio di entrambi, con i meccanici della Fiat che erano bravissimi ma che avevano bisogno di leadership e di motivazione e con quelli della Lancia che erano super esperti. Così è nato un reparto corse praticamente imbattibile, che oltre ai tre mondiali con la 131 ha vinto tutti quelli con la Delta, oltre ai campionati in pista, fino a quel malaugurato giorno in cui l'ingegner Cantarella ha deciso di chiudere tutto e di svendere il reparto corse Fiat e Lancia che nel frattempo si era trasferito a Chivasso. E questa è una cosa che non gli perdonerò mai». ●



## TOYOTA A TRE PUNTE AL RALLY ACROPOLI

L'assalto al Rally di Finlandia con cinque Yaris Rally1 schierate nelle Grande Giostra di Jyväskylä non ha sortito gli effetti sperati. Nonostante la vittoria di Sebastien Ogier e la quarta piazza del sorprendente Sami Pajari (nella foto sopra), pesano le uscite di strada di Kalle Rovanner, Elfyn Evans e Takamoto Katsuta. Toyota non è riuscita a riprendere la testa del Mondiale e ora pianifica il futuro. In Grecia saranno tre le vetture al via per Ogier, Evans e Katsuta. Non ci sarà Rovanner grande protagonista degli ultimi tre appuntamenti della serie iridata, vincitore in Polonia e Lettonia ma ancora una volta tradito dalla gara di casa. Un'uscita di strada sulla quale il due volte campione del mondo avrà modo di meditare...

### TCR ITALY, PELLEGRINI PASSA ALLA HONDA

Nuovo arrivo in casa Mm Motorsport per il prossimo round di Imola del Tcr Italy in programma il 7 e 8 settembre. Ad approdare tra le fila della squadra guidata da Emanuele Alborghetti e Gianna Aiello in occasione della tappa del Santerno ci sarà Marco Pellegrini. Il pilota milanese, che aveva iniziato la stagione con una Audi sequenziale del team Pinetti Motorsport, scenderà in pista al volante di una Honda Civic FL5.

### CARELLO APRIPISTA A TORINO

Una chicca imperdibile per gli appassionati torinesi di vecchia data e dal palato fine. Il Rally Città di Torino, in programma il 23 e 24 agosto prossimi e con partenza arrivo nel suggestivo scenario di Venaria Reale, avrà un apripista d'eccezione come Tony Carello. Il campione europeo 1978 a bordo della Stratos, prenderà il via pochi minuti prima della prima vettura storica.

### LUTTO IN CASA AUTORLANDO

Quella di Orlando Redolfi è sempre stata una famiglia molto unita; la scorsa settimana è colpita da un importante lutto con la scomparsa di Anna Maria, moglie del noto preparatore e prima ancora pilota bergamasco a cui è legato il nome del team Autorlando. A lui e alla figlia Rossella, vero braccio destro del papà nell'incessante impegno svolto sui campi di gara in pista e nei rally, vanno le condoglianze di Autosprint.



## CEM, MERLI A CACCIA A SAINT URSANNE

Si disputa il 18 agosto a St. Ursanne l'ottavo round del Campionato Europeo della Montagna 2024 con gli italiani all'assalto del titolo attesi a una prova cruciale in vista poi delle decisive Bistrica e Buzet in settembre. Fra i prototipi, in Svizzera riprende il duello tra l'attuale capoclassifica Geoffrey Schatz, che guida a punteggio pieno al volante della Nova Proto Np01 turbo, e Christian Merli. Il campione in carica e l'Osella Fa30 Evo Zytek sono in scia al francese e al momento pagano soltanto l'assenza a Sternberk dovuta agli impegni alla Pikes Peak, mentre per il resto anche il trentino si è sempre aggiudicato il proprio gruppo (monoposto). Nel suo caso di origine campana, altro trentino in ballo è Antonino Migliuolo, impegnato in Categoria 1 (Produzione). Qui la situazione potrebbe coinvolgere anche più di due piloti nella battaglia per il titolo, ma al momento il grande avversario del pilota della Mitsubishi Lancer Evo IX (6 vittorie e un secondo posto in Gruppo 3 finora) è Matija Jurisic. Il croato ha fatto filotto in Gruppo 4 con la Peugeot 308 Tcr e per questo vanta 7 punti di vantaggio su Migliuolo e 17 sul francese Nicolas Werver e l'ungherese Norbert Nagy.

## LAMBORGHINI ANNUNCIA GLI YOUNG DRIVER 2024

Sono 37 i piloti annunciati da Lamborghini per gli Young Driver Programs, istituiti nel 2014 e supportati da Aci Sport attraverso la Scuola Federale. Di questi 28 sono impegnati quest'anno nel Super Trofeo in Europa, Asia e Nord America, mentre nove fanno parte dello Gt3 Junior Drivers prendendo parte ai vari campionati Gran Turismo a livello mondiale. Tutti loro verranno valutati nel corso della stagione ed avranno la possibilità di prendere parte nel mese di novembre allo Shootout che si svolgerà a Jerez de la Frontera nei giorni successivi alle World Finals 2024.





## CONFERMATA LA VITTORIA DI BALDAN A PERGUSA

Confermata la classifica della prima gara di Pergusa del Tcr Italy, con la vittoria assegnata a Nicola Baldan. La Corte Sportiva ha rigettato l'appello di Salvatore Tavano, avviatosi dalla pole e in testa fino al traguardo. Una vittoria vanificata dopo l'arrivo dalla penalità di cinque secondi assegnata al pilota della Scuderia del Girasole in seguito alla procedura della ripartenza dopo l'ultima safety car, quando è finito largo sulla ghiaia all'uscita della curva che immette sul rettilineo, rallentando eccessivamente il gruppo delle vetture che lo seguiva.

## A FINE MESE IL MINARDI DAY

L'ottava edizione dell'Historic Minardi Day si svolgerà a Imola il 24 e 25 agosto. Sono oltre 430 le vetture fino ad oggi iscritte alla manifestazione ideata dalla famiglia Minardi in collaborazione con Formula Imola. Una ventina le monoposto di Formula 1 storiche, tra cui la Tyrrell P34 a sei ruote e la Embassy Hill GH2, esemplare unico originariamente destinato a disputare la stagione '76, prima dell'incidente aereo che costò tra l'altro la vita allo stesso Graham Hill (padre di Damon) e al pilota Tony Brise. Assieme ad esse tante altre vetture di altre categorie, presenti anche grazie al contributo della Scuderia Tazio Nuvolari e della Scuderia del Portello Alfa Romeo. Nella stessa circostanza si svolgeranno l'Acì Storico Festival con il raduno Terre di Romagna ed altre iniziative. È possibile acquistare il biglietto su TicketOne.



## WEC 2025 JOTA CON CADILLAC

Ora è ufficiale sarà Jota sarà il nuovo team di riferimento per Cadillac Racing per la stagione 2025 WEC. Dopo la separazione da Chip Ganassi Racing, annunciata prima dell'estate, il marchio di General Motors ha dovuto cercare una nuova squadra alla quale affidare le sue V-Series.R. Nei giorni scorsi l'annuncio.

«Cadillac è orgogliosa di gareggiare contro i migliori al mondo nel WEC, e tra questi c'è anche l'Hertz Team Jota - ha dichiarato John Roth, Vice Presidente di Global Cadillac - Siamo entusiasti di dare il benvenuto all'Hertz Team Jota il prossimo anno, unendo decenni di corse e di esperienza tecnica, per ottenere continui successi in pista e creare nuovi sostenitori del nostro marchio in tutto il mondo». Sam Hignett, Direttore e Fondatore del Team Jota, ha aggiunto: «Jota ha sempre cercato di diventare un team ufficiale e ora unire le forze con Cadillac è la realizzazione di questo obiettivo».

«Avendo gareggiato contro la Cadillac V-Series.R nelle ultime due stagioni, ne abbiamo sperimentato la competitività e siamo sinceramente onorati di essere incaricati di schierare le sue vetture a partire dal 2025».

## WRC 2026 QUASI PRONTO

È stato appena presentato il calendario WRC del 2025, ma quello del 2026 è quasi pronto e dovrebbe essere composto da 15 gare, una in più di quelle previste l'anno prossimo. Ci sarà un'importante new entry, quella degli USA a marzo a Chatanooga sugli sterrati del Tennessee, poi in pratica sarebbe una stagione fotocopia di quella del 2025, con l'Italia che grazie ad un rinnovo dell'accordo tra l'ACI e la Sardegna sta definendo con la Wrc Promoter, per firmare il rinnovo per altre tre stagioni dal 2026 al 2028.

### BOZZA CALENDARIO 2026

|                      |                            |
|----------------------|----------------------------|
| Montecarlo           | gennaio                    |
| Svezia               | febbraio                   |
| USA                  | marzo (data da confermare) |
| Kenya                | marzo                      |
| Canarie              | aprile                     |
| Portogallo           | maggio                     |
| Italia Sardegna      | giugno                     |
| Acropolis            | giugno                     |
| Estonia              | luglio                     |
| Finlandia            | agosto                     |
| Paraguay             | fine agosto                |
| Cile                 | settembre                  |
| Central Europe Rally | ottobre                    |
| Giappone             | inizio novembre            |
| Arabia Saudita       | fine novembre              |

# A CARLOS SAINZ SR IL CAVALLINO D'ORO

L'appuntamento è per giovedì 29 agosto al castello Bolognini di Sant'Angelo Lodigiano. È il giorno dell'assegnazione del Cavallino d'Oro premio che viene assegnato dal 1980 da Scuderia Ferrari Club di Sant'Angelo Lodigiano. In questa occasione a ricevere l'ambito riconoscimento sarà Carlos Sainz Sr, due volte iridato dei rally e quattro volte vincitore della Dakar. In passato il Cavallino d'Oro è stato attribuito tra gli altri a Piero Ferrari, Mario Andretti, Emerson Fittipaldi, Miki Biasion, le Frece Tricolori, Horacio Pagani, Jarno Trulli, Jean Alesi e Alessandro Zanardi. Un palmares davvero d'eccezione frutto della passione che da sempre spinge il presidente Maurizio Senna e tutti i componenti del sodalizio.



## ALTOÈ VINCE NELL'IMSA A ROAD AMERICA

Prima vittoria di Giacomo Altoè nella serie Imsa. Il pilota veneto in equipaggio con Daniel Serra sulla Ferrari 296 Gt3 del team Conquest Racing, dopo avere ottenuto il terzo miglior tempo nelle qualifiche, si è imposto nella classe Gtd Pro in occasione della gara di Road America che si è disputata il 4 agosto sul circuito di Elkhart Lake, dove ha fatto il suo rientro nel campionato americano.

## TUTTO NUOVO IL RUBINETTO

Sempre più dinamico lo scenario della Coppa Rally di Zona, con tante gare che continuano a rinnovarsi e a crescere. Non fa eccezione il Rally del Rubinetto, in programma a San Maurizio d'Opaglio e Borgosesia il 7 e 8 settembre prossimi. Nuovo il percorso, disegnato in funzione della data assegnata, e che ha condizionato l'utilizzo di prove come Mottarone Sovazza e Premo. Gli organizzatori non si sono persi d'animo e hanno risposto con la proposizione della "Motta Rossa", prova utilizzata 9 anni fa dal Rally 2 Laghi, della Arola e della città di Borgosesia.

## CINQUE ROUND PER L'INTERCONTINENTAL GT CHALLENGE 2025

Con l'ufficializzazione della data della 1000 Km di Suzuka, è stato definito il calendario dell'Intercontinental Gt Challenge 2025. Cinque gli appuntamenti, iniziando dalla 12 Ore di Bathurst in programma il 2 febbraio. Dopo una lunga pausa, a distanza

di una settimana si svolgeranno le due 24 Ore del Nürburgring e Spa, rispettivamente nel week-end del 22 e 29 giugno. Il 14 settembre si andrà quindi in Giappone, mentre l'ultimo round sarà quello della 8 Ore di Indianapolis, nel fine settimana del 18 ottobre.

## I RALLY TITOLATI RIPARTONO DA PIANCAVALLO

Il Rally Piancavallo, in programma il 30 e 31 agosto prossimi e valido per il Trofeo Italiano Rally, sarà la prima gara inserita tra quelle che fanno parte dei tre maggiori campionati (CIAR, CIRT e TIR) a disputarsi dopo la pausa estiva. La gara è designata con un percorso che propone le prove "monumento" della zona, a cominciare dalla Barcis - Piancavallo, intitolata alla memoria dell'indimenticabile Icio Perissinot, ma anche il ritorno della super speciale notturna disegnata a Piancavallo. In più anche due prove lunghe come la Pielungo da 16 chilometri e soprattutto la Pradis Grotte che raggiunge i 24,65 chilometri di lunghezza.

## 1000 MIGLIA RINNOVATO

Ripartirà, dopo la lunga pausa estiva, dal Rally 1000 Miglia il Campionato Italiano Rally, che si concluderà appunto con la gara bresciana in programma il 13 e 14 settembre prossimi e poi con il Rally di Sanremo, previsto il 18 e 19 ottobre e con coefficiente maggiorato. La gara organizzata dall'Acì Brescia sarà cruciale per la classifica dell'Assoluta, che al momento vede Andrea Crugnola davanti a tutti con 84,5 punti davanti a Simone Campedelli a 68 e Giandomenico Basso a 57, con il pilota della Skoda Step Five che ancora deve scartare. Il 1000 Miglia 2024 sarà profondamente diverso dalle edizioni recenti, gli organizzatori hanno cambiato volto alla gara, disegnando un percorso che prevede 11 prove speciali, tra le quali una in notturna lunga quasi venti chilometri e l'inserimento di altri tratti di speciali che non venivano più utilizzati da decenni. Confermata la base logistica presso il centro fieristico di Montichiari.





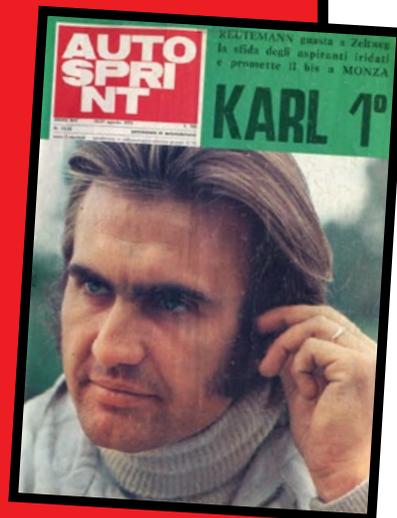
## SPARCO OTTIENE LA CERTIFICAZIONE PER LA PARITÀ DI GENERE

Il gruppo SPARCO, leader mondiale nel motorsport e nell'antifortunistica, ha ricevuto un riconoscimento importante nell'ambito del proprio percorso strategico di sostenibilità ambientale in termini di Diversity & Inclusion, volto a promuovere una cultura di equità all'interno del contesto lavorativo. Una certificazione che conferma il continuo impegno della multinazionale di Volpiano (TO) nel promuovere un ambiente di lavoro sempre più attento alla diffusione delle pari opportunità uniformandosi alla prassi di riferimento UNI/PdR 125:2022. Numerose le iniziative che evidenziano l'orientamento aziendale verso una crescita sostenibile ed innovativa, a partire dalla forte attenzione nell'incoraggiare un clima lavorativo di inclusione verso le diversità - adottando un approccio neutrale rispetto al genere - con l'obiettivo di tutelare e supportare lo sviluppo professionale di ciascun individuo. L'ottenimento della certificazione, emessa da parte dell'ente RINA, è stato frutto dell'impegno congiunto del Comitato per la Parità di Genere di Sparco, composto da Flavia Zarba, Bianca Vincenzo, Ida Bellazzini e Paolo Torriglia. Questa certificazione rappresenta un avanzamento nel percorso strategico volto al miglioramento continuo delle performance aziendali in ambito ESG (Environmental Social Governance), al cui interno sono individuati inoltre gli obiettivi collegati ai Sustainable Development Goals (SDGs) definiti nell'ambito dell'Agenda 2030. «Siamo orgogliosi di aver ottenuto questo riconoscimento» ha affermato Flavia Zarba, General Legal Counsel di Sparco «Crediamo che attività volte a valorizzare, su più livelli, l'attenzione verso le pari opportunità si esprima direttamente in un ambiente di lavoro più inclusivo, diventando un modello innovativo di riferimento per i temi di Diversity & Inclusion». «Questa certificazione conferma il nostro impegno nel sostenere il percorso di crescita professionale di tutti i nostri dipendenti» ha affermato Bianca Vincenzo, Human Resources Manager di Sparco. «Favorire una cultura di inclusività significa per noi promuovere tutti i talenti, incentivando lo sviluppo delle competenze lavorative di tutte le nostre persone in un ambito lavorativo e sociale che accoglie le diversità».

### STORIE DI COPERTINE

## 20 AGOSTO 1974 REUTEMANN TRIONFO UBRIACANTE

Il numero 33/34 di Autosprint, esce in edicola il 20 agosto del 1974 e in copertina spara la faccia da sciupafemmine di Carlos Reutemann re nel Gp d'Austria a Zeltweg. Gli inviati Franco Lini e Giancarlo Cevenini raccontano la storia di una corsa che ha visto



la vittoria a sorpresa, ma con pieno merito, da parte del pilota argentino della Brabham, che in pista mette classe sopraffina. Dentro a un Mondiale che in quel momento vede al comando Clay Regazzoni (Ferrari) che precede di soli 5 punti Jody Scheckter (Tyrrell) e di 9 lunghezze Emerson Fittipaldi (McLaren) e alla vigilia del GP di Monza, la vittoria di Lole mette tutti d'accordo anche se guasta i piani di fuga della concorrenza. A emergere su tutto è, però, il racconto di quanto avviene dopo le premiazioni, quando "Minicha", la moglie di Reutemann se ne va con la magnum di champagne sotto il braccio, a dire il vero quello che è rimasto finiti i festeggiamenti del suo Carlos. "Poco dopo Minicha è al box Brabham - si legge su quel numero di Autosprint - Le chiediamo come si sente dopo che il trionfo di suo marito. La risposta è laconica, ma reale: «Ubriaca». Ai suoi piedi la magnum è vuota. La moglie del vincitore l'ha tracannata tutta, «per di più a stomaco vuoto», ci confessa. Visto l'evidente stato di euforia di "Minicha", siamo andati a parlare con Reutemann attaccato anche lui a una bottiglia, ma stavolta di acqua minerale"...



# FAGGIOLI, LA LEGGENDA DELLA PORTA ACCANTO

**SIMONE HA VINTO IL DICOTTESIMO TITOLO TRICOLORE DELLA MONTAGNA, SCAVALCANDO QUINDI DI UNA LUNGHEZZA IL MITOLOGICO MAURO NESTI. MA I CONFRONTI LASCIANO IL TEMPO CHE TROVANO: QUI E ORA È IL CASO DI SOTTOLINEARE L'UNICITÀ E L'IMPORTANZA DI UNA STORIA COME QUELLA DEL 46ENNE FIORENTINO, TRA GLI ULTIMI CAVALIERI DI UN AUTOMOBILISMO PER ROMANTICI PURISTI**

**A**lla Rieti-Terminillo della scorsa settimana il fiorentino Simone Faggioli di Best Lap, pilota della Nova Proto NP 01-2, firma il nono successo personale nella gara dell'AC reatino, conquistando lo scudetto numero 18, primo del neonato Campionato Italiano Supersalita.

Diciotto titoli tricolori sono un traguardo che segna il più storico sorpasso mai avvenuto alla voce campionati italiani della Montagna, perché con questo hurrà Simone si pone appunto 18 a 17 rispetto all'immenso Mauro Nesti, il quale per arrivare a tale quota contava anche un alloro ottenuto coi prototipi in pista.

A ciò Simone aggiunge undici titoli europei rispetto ai nove dell'asso di Bardalone, ma con i confronti e i raffronti diretti è meglio fermarsi qui, perché agitare numeri diversi d'epoche non omogenee serve solo a originare teoremi da bar.

Anche della rivalità, peraltro sempre accesa, con un altro grande, del tutto contemporaneo, Christian Merli, non è il caso di parlare più di tanto, perché non è questo il punto.

Qui e ora c'è altro d'urgente e indifferibile da dire, sul 46enne Simone - Casco d'Oro di Autosprint 2017 e vicino ai 300 trionfi di gara - e il suo favoloso palmarès.

In fondo, se l'automobilismo da corsa e i piloti di riferimento da tre decenni hanno decisamente virato verso l'ultraprofessional modaiolo, sconfinando in alcuni casi nel finto e sul patinato, Faggioli in ventisei anni consecutivi di gare con i prototipi nelle cronoscalate è il rappresentante numero uno dei puristi irriducibili.

Di quelli che corrono, diciamo senza retorica, mettendo in palio ogni volta la pelle, ben sapendo che il rischio non verrà mai ripagato fino in fondo, a prescindere dal risultato.

Nessuno al mondo, in questo quarto di secolo, ha sfiorato ostacoli fissi a oltre 200 all'ora meglio e più di lui, veruno ha tagliato più traguardi facen-



do ciao ciao a strapiombi e scarpate, sbarbandosi coi rail, solo raramente in versione bilama.

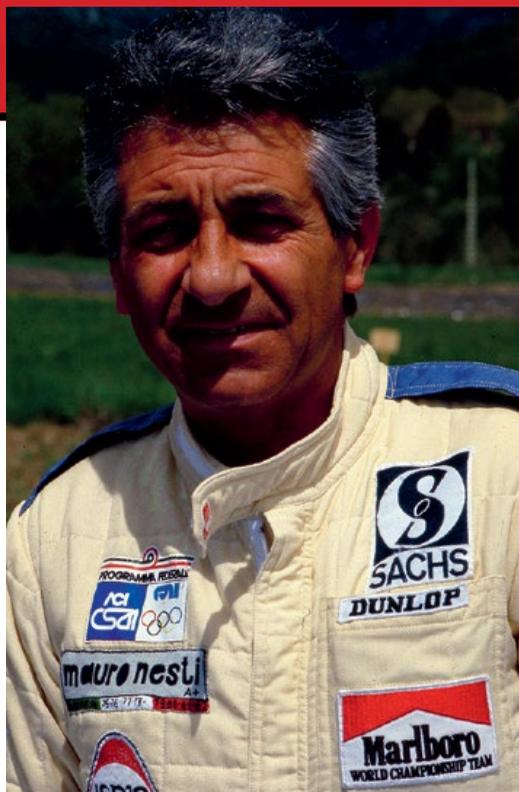
Simone non ha frotte di addetti stampa che lo schermano dal mondo, centellinando interviste.

Se ci fate amicizia e gli piacete, magari v'invita pure a casa, per una grigliata.

È l'unico supercampione dell'automobilismo mo-

## SIMONE ORA VANTA 18 TITOLI TRICOLORI, UNO IN PIU' DI NESTI

Dai e dai, Simone Faggioli, a sinistra, è riuscito nell'impresa ritenuta quasi impossibile di superare Mauro Nesti, a destra, quanto a titoli vinti, alla voce cronoscalate tricolori: 18 a 17. E la sua testimonianza di corse e di vita è una garanzia di autenticità, nell'automobilismo d'oggi



derno con le pappette rosse, quasi a sottolineare perfino somaticamente una derivazione per niente metropolitana ma genuinamente di provincia, con un spirito incontaminato di villaggio, di focolare, di amici e calore, quando i motori sono spenti. Non a caso ama puntualizzare: «Adoro la mia squadra, il clima di famiglia che c'è, babbo che fa da supervisore, mia sorella che cura la parte amministrativa e mia moglie le iscrizioni... Cioè, per me gareggiare è come andare in vacanza con la gente che amo, con gli amici in aggiunta, e questo è molto bello».

Mamma Graziella, firenzuolina di Caburaccia e babbo Mario di Candeli di Bagno a Ripoli, a suo tempo pure lui pilota di prototipi, sono le sue colonne. Sponsor oceanici non ne ha mai avuti.

Il più bel guadagno lo ha fatto e lo fa noleggiando barchette da gara, punto, ma non è per soldi che funziona il suo cinema, semmai per cuore e passione in mix d'adrenalina, all'interno di quella malia dolce che fa immemorare dello spirito delle cronoscalate e poi mai più t'abbandona.

Perché le salite sono per sempre. Perché niente dà l'emozione buca-gola di quei pochi minuti a tutta e soprattutto niente al mondo è più romantico del clima che vivi e respiri insieme a tutti gli altri, la sera prima della corsa, appena fatto buio. Simone Faggioli è questo, ne è orgoglioso e noi di lui. È tutto ciò che resta delle corse belle, concrete e specchiate. Da stradisti puri.

Oneste, perché pericolose per davvero, e inclusive, visto che puoi andarle a vedere spendendo niente o quasi.

Gli sceicchi non s'accapigliano per organizzare le gare che vince Simone. A bordo pista i miliardari non vengono a succhiare olive & Martini a tremila euro al giorno per sbalordire annoiate amanti, in modulazione paddock club. Macché. È tutto un piccolo mondo antico, sull'asfalto e ai bordi.

Arrivi con la fidanzata che resta solo se ha pazienza e ti vuol bene davvero, tra birra calda, mosche, formiche e pagnottine mosce, mentre le storiche, i Gruppi N e i primi proto cominciano a salire.

Eppoi, verso la fine, eccoti Simone, col piede giù, a sfondare il pavimento del suo bolide.

A sfrecciare verso l'alto, sapendo che il mondo iperconnesso e ultramediatico non gli darà mai spazio o visibilità proporzionata a classe sfoggiata e traguardi raggiunti, perché la gloria va sempre ad altri. Di altre corse. Quelli alla moda, tutti glamour & instagram, eventi e security.

Boh. Si potrebbe andare avanti nelle descrizioni, ma, proprio come fosse una cronoscalata, Bondone a parte, meglio farla corta e andare al succo.

Meno male che c'è ancora Simone, a correre e a vincere. A costituire un'alternativa reale e gustabile a tutto quello che c'è in giro di automobilismo da corsa veramente finto, alle offerte a pacchetti, alle dirette fiume da ogni dove, alle opzioni mosaico che ti mostrano quasi pornograficamente tutto, senza farti innamorare di niente.

Sinceramente, una cosa vorrei aggiungerla di mio: sfruttando la possibilità biposto, negli anni ho sfrecciato in test-verità insieme a campioni a velocità improbabili con F.1, prototipi, moto, Wrc e quant'altro, ma mai nessuno come e più di Simone mi ha regalato, ospitandomi a bordo della sua Norma proto, a Gubbio, due anni fa, l'elettrizzante scarica emotiva, infuocata e gelida, della sfida tra tornanti e terrapieni, anche a più di 200 all'ora. E ora è bellissimo pensare a Simone Faggioli, classe 1978, come a un quasi 50enne che ancora coltiva il gran sogno. Quello di tornare negli Usa, vincendo l'assoluto alla Pikes Peak, nel suo piano garibaldino ma mai alla garibaldina, di diventare, infine, l'eroe dei due mondi all'insù.

Teniamocelo stretto, Simone, per ciò che ha ottenuto e anche per quello che rappresenta, dunque. Con le sue verità ruspanti, la sua classe alpestre, le sue guanciotte rubizze che fanno di sincerità talentuosa, più di mille rotoli patinati di telemetria analizzata da un remote garage.

Gustiamoci le imprese e le residue verità del campionissimo alla mano Faggioli, come antidoto all'automobilismo che continua a trasmutare come un virus, attrezzandosi, al contrario del verace Simone, a raccontare chissà quali bugie. ●

NESSUNO COME SIMONE  
NELLE CRONOSCALATE

Classe 1978 Simone  
Faggioli ha colto a Rieti  
il diciottesimo titolo  
tricolore della carriera,  
il primo in Supersalita.  
Nessuno ha vinto quanto  
lui nelle cronoscalate



# L'UOMO CHE VINCE CONTRO IL TEMPO

INTERVISTA ALL'ASSO FIORENTINO FRESCO VINCITORE ASSOLUTO  
DELLA SUPERSALITA 2024, L'ITALIANO DEI RECORD CON 18 SCUDETTI

GIANLUCA MARCHESI



**A**veva fatto male i conti e sul Terminillo nemmeno lui l'aveva capito una volta sceso dalla sua Nova Proto Zytek. Domenica 4 agosto Simone Faggioli si è laureato campione italiano per la 18esima volta, la prima nella nuova massima serie Aci Sport, la SuperSalita. Si era ingarbugliato con gli "scarti", ma la quinta vittoria su sei in campionato gli ha dato la matematica certezza con una prova d'anticipo. E allora per il cronoman classe 1978 da Bagno a Ripoli il pallottoliere si aggiorna appunto a 18 Scudetti. La sua battaglia contro il tempo proseguirà, intanto con ogni probabilità 18 titoli italiani "assoluti" sono un record all-time e trasversale fra tutti gli sport (esclusa l'atletica). Resta un dato statistico impressionante (al quale vanno aggiunti anche 11 titoli europei), ma i numeri fotografano la realtà fino a un certo punto. Qui si tratta della storia di un bambino diventato ragazzo e poi uomo che nel tempo, combattendo contro di esso, ha saputo plasmare la sua passione a suo piacimento, indossandola oggi come un segno distintivo inequivocabile. Se si pronuncia la parola "cronoscalate" il primo nome che salta in mente è il suo. Perfino un gigante come Mauro Nesti è stato superato, sebbene ci si riferisca a un'altra epoca, gli anni ruggenti (vissuti in parte da Simone quando era un bambino/ragazzo che già studiava da pilota). Da quei tempi è tanta l'acqua scivolata sotto ai ponti della Montagna: «Alla fine - dice Faggioli -, quando ti fermi a riflettere su quanto compiuto e pensi anche che son passati così tanti anni, tutti stra-vissuti, allora diventa emozionante. Però ancora non ci ho pensato molto perché partiamo per la montagna (ci scappa il sorriso, ma stavolta trattasi di relax, ndr) e devo lasciare il lavoro ai ragazzi del team per la settimana!».

- Allora Simone facciamoci subito male e iniziamo dall'unica "stecca": che cosa è successo a Trento?

«Weekend complicato, è stata un'errata scelta di pneumatici. Peccato perché avevo il record in testa. Poi magari non ci sarei riuscito, perché il 9 netto di Trento non è scontato. Quella volta è uscito in ottime condizioni di asfalto e tecniche, con 30 kg in meno rispetto a oggi. E il motore di Armaroli era tutta coppia e si andava forte. Ci riproverò».

- Ti ha sorpreso il crono di Fazzino sul Bondone? Solo tu avevi viaggiato su quei limiti...  
«A Luigi ho sempre cercato di consigliare la motorizzazione che poi ha scelto, perché per un giovane e il nostro livello in salita il 3000 aspirato è più 'facile

da guidare. Quindi mi aspettavo andasse bene fin dall'inizio, ma a Trento mi ha stupito: fare quel crono all'esordio... è stato davvero bravo. Complimenti al 100%: io l'ho persa, ma lui quella gara l'ha vinta».

- Per il resto in SuperSalita 5 vittorie tra Erice, Fasano, Ascoli, Vallecamonica e Rieti: mai scontate.

«Il prototipo nuovo ha un potenziale maggiore, però bisogna andare a trovarlo e in salita testi nei weekend di gara. Fino alla domenica di Malegno non avevo trovato la strada ideale, poi lì è venuto fuori qualcosa (con l'aerodinamica anteriore ottimizzata, ndr). Una piccola svolta che si è vista anche a Rieti. La Vallecamonica è stata l'apoteosi. Venivamo da un periodo difficile e ripetevo che la gara arrivava nel momento sbagliato. Al sabato sono salito con delle soluzioni azzardate, infatti i crono erano alti. Però siamo stati bravi: non ci credevamo ma l'abbiamo raddrizzata. Abbiamo indovinato l'assetto e a sorpresa ecco il record in gara 1. Era il momento sbagliato ma è diventato quello giusto».

**I MIEI 18 TITOLI ITALIANI ME LI TENGO TUTTI STRETTI MA GUARDO AVANTI E PUNTO ALLO SCUDETTO NUMERO 19 SIMONE FAGGIOLI**

setto e a sorpresa ecco il record in gara 1. Era il momento sbagliato ma è diventato quello giusto».

- La concorrenza è cresciuta: tra i giovani chi ti sta impressionando di più?

«Fazzino sta facendo una stagione di alto livello e sta guidando bene. Ci mette grande impegno, ha la possibilità di dedicare un po' di settimane a provare i tracciati ed è giusto così, l'onda va cavalcata al momento giusto. Poi quest'anno mi ha stupito Andrea Di Caro (rookie nisseno che con il Team Faggioli alla prima stagione ha centrato il Tricolore, nel suo caso fra i prototipi con motori moto, ndr). Un ragazzo molto tranquillo, un po' come me. Lavora in una fabbrica della Ferrari, arriva nel paddock solo al giovedì o venerdì, studia il più possi-

bile al simulatore, però è davvero la sua prima stagione in salita e fa i record a tutte le gare! La cosa che più mi sorprende è che gli dedico del tempo, ma non così tanto: lui vive con attenzione maniacale i pochi passaggi che facciamo insieme sui tracciati e se gli do un cameracar lo studia alla perfezione. Si dedica bene alle cose e poi gli riescono. A 21 anni ha una maturità di un quarantenne. Finora, pur andando forte, non ha commesso errori, questo è l'aspetto migliore».

- C'è anche Torsellini: nelle ultime gare è apparso quanto mai pimpante...

«Mirko è leggermente più grande di Andrea, è un po' più maturo, ragiona di più e quindi magari arriva a certi livelli leggermente dopo, magari nell'ultima salita del weekend. Poi mi prendo qualche colpa io perché con la sua Np03 nuova abbiamo faticato un po' di più all'inizio e l'abbiamo un po' pagata.

➔ Ora nelle ultime gare è venuto fuori molto bene. Tra di loro c'è un bel rapporto e lo stanno mantenendo. Si aiutano, questo fa crescere entrambi e io ne sono contento, perché avere due galli nel pollaio non è facile. Se continuano così presto li vedremo sul podio assoluto».

**- Poi nel Team Faggioli c'è un classe 1961 come Franco Caruso che è dura tenerlo giù dal podio...**

«Con lui c'è un ottimo rapporto. Franco nelle ultime gare ha messo un impegno psicologico e fisico di alto livello. Siamo riusciti ad avere una macchina più competitiva grazie alle sue impressioni, quindi anche tecnicamente utile. E poi non molla mai. Portare queste auto a quei limiti è difficile. Io sono arrivato sul Terminillo con dolori a mani e braccia... per ciò che sta facendo, è uno spettacolo».

**- Hai vinto la scommessa della Np01 a guida centrale: qual è il potenziale del prototipo?**

«L'auto è in pieno sviluppo. Tutti i giorni facciamo il punto con Nova Proto e cerchiamo di capire che cosa testare nella gara successiva. A ogni salita proviamo qualcosa, non stiamo mai fermi. La nostra fortuna è l'appoggio costante di Pirelli e poi abbiamo per il motore Gas 39 e per l'elettronica Efi, Comandini e RgCarTronik che sono fondamentali per la riuscita del progetto. Quando hai basi così solide puoi concentrarti sul telaio: aiuta molto. In Francia stanno facendo degli studi aerodinamici con sviluppi che arriveranno nel 2025».

**- Intanto il 1° settembre c'è il gran finale Super-Salita a Gubbio: che cosa cambia il fatto di aver già vinto il titolo?**

«Potrei restare a casa, però quando c'è il Trofeo Fa-

gioli non è possibile. Una delle gare più belle, tra le migliori organizzazioni, luoghi bellissimi con tanti tifosi. In più è quasi una gara di casa, ci presenteremo per cercare di competere e fare un po' meglio che in passato. Come sempre».

**- Sei un uomo nel pieno della maturità, non un anziano, però nello sport contano anche i chilometri macinati: per un pilota qual è la formula magica per invecchiare "giovani"?**

«Bisogna avere l'umiltà di avere sempre la volontà di lavorare, senza perdersi in un bicchier d'acqua, rimanere concentrati. Poi il desiderio di vincere è tutto. Enorme motivazione sospinta da grande passione. Anche quando vai bene puoi gestire un attimo, ma non devi mai rilassarti, perché perdi il passo e arrivi dietro. Riprendiamo Gubbio: su 4,15 km non puoi pensare di aver già vinto e alzare il piede due volte in più degli altri, perché ti mangi 2 secondi e a Gubbio non ci sono 2 secondi. Anche lì bisogna arrivare con l'idea che sia la gara dove ci si gioca il campionato. Questo ti fa invecchiare giovane. Male (ride, ndr), perché arrivi sempre con un po' di stress, ma giovane».

**- Nel giovedì di Rieti da capitano della Nazionale Piloti Salite com'è stato incontrare medaglie d'oro come Vincenzo Maenza (1984 e 1988) e Loris Stecca (1984) nella partita di claclo con la Nazionale Olimpici e**

**Campioni dello sport?**

«Da brividi. Conoscerli e parlarci è stato un orgoglio, personaggi che hanno davvero fatto la storia del nostro Paese. Dispiace un aspetto, però: lo Stato, il Coni e le altre autorità dovrebbero tutelare di più i nostri campioni, anche economicamente. Non c'è solo il calcio. Atleti così non si possono abbandonare. Mai».

**- Alle Olimpiadi non meriterebbe un posto anche l'automobilismo?**

«Perché no? Basterebbe trovare la formula adatta. Non devi per forza scegliere pista, salita o rally. Il primo esempio che viene in mente è qualcosa di simile al format della Race of Champions. Sarebbe una figata».

**- Sui 13,45 km del Terminillo hai potuto omologare un crono su una Porsche stradale, prima volta qui di un'iniziativa del genere: è un esperimento replicabile anche su altri tracciati?**

«Un bell'esperimento e, non me l'aspettavo, è uscita un'ottima prestazione (6'09"10, ndr): avrei concluso 27esimo assoluto e primo in GT Cup con

**BISOGNA  
ESSERE UMILI  
E AVERE  
SEMPRE LA  
VOLONTÀ  
DI LAVORARE  
SENZA  
PERDERSI  
IN UN BICCHIER  
D'ACQUA  
SIMONE  
FAGGIOLI**





una 911 stradale. E' un'iniziativa che potrebbe portare delle Case a mettere in mostra un loro prodotto stradale. Non solo automobilistiche, ad esempio in questo caso ci ha affiancato Pirelli. Allo stesso tempo potrebbe riservare delle criticità, specie se dovesse alzarsi il livello. Però siamo su un percorso allestito da gara: tante volte con le auto stradali lo si fa in pista, quindi si può fare lo stesso in salita».

**- Nella classifica dei tuoi 18 Scudetti dove metti il 2024?**

«Bella domanda! Non è il preferito, ma sono contento di averlo conquistato a 46 anni, con l'auto nuova e perché è il primo della SuperSalita».

**- Il tuo preferito allora?**

«Sono due. Il primo del 2002 non si scorda mai, è il sogno che si avvera. L'altro è il primo con la Norma, 2014, una grandissima sfida».

**- Tornerai anche a livello europeo?**

«Sì, ma tornare a competere in un Cem ancora basa-

to sui gruppi non mi piace. Lo stesso Christian (Merli, ndr) quest'anno la sta pagando: non è giusto che uno come lui debba portarsi dietro altre monoposto per costituire la categoria. Spero che dal 2025 istituiscano l'assoluto. Chi va più forte deve vincere e basta. I tempi sembrano maturi, anche per via del Performance Factor che dovrebbe essere introdotto. Un regolamento che anche in Italia andrebbe studiato, potrebbe essere una strada da percorrere per il Tricolore».

**- E la Pikes Peak? I fan impazzirebbero per un duello Faggioli-Merli in Colorado...**

«Non ho dubbi! Comunque quest'anno ho anche tifato per lui, ci siamo sentiti spesso quando era lì, dove non è assolutamente facile. Io non è che vorrei, io voglio tornarci! E per essere davvero competitivo. Si lavora per riuscirci. Siamo un po' a rilento perché nel frattempo ci sono tante altre cose, però si stanno facendo un po' più concreti un paio di program-

## TEAM FAGGIOLI SUCCESSO DI SQUADRA

Festa grandissima nel Team Faggioli protagonista assoluto alla Coppa Carotti. Un grande successo di squadra per il team di Bagno a Ripoli



mi dove potremmo entrare».

**- Che idea ti sei fatto della SuperSalita?**

«Una formula fantastica per quanto riguarda numero di gare e montepremi. Dà veramente la possibilità ai giovani di affrontare un campionato con un budget dimezzato rispetto a prima. Si apre una nuova era anche per loro. Un Di Caro nel 2023 non avrebbe mai potuto fare l'intero Cvm, si sarebbe perso un talento. E poi stiamo vivendo più lotte. Iniziativa importantissima».

**- Quali miglioramenti apporteresti?**

«Sarebbe utile una semplificazione generale. Comunque funziona e la televisione è fondamentale. Credo che per il 2025 sia più che altro da migliora-

### SI RISCRIVERE LA STORIA DELLE SALITE

Diciotto titoli italiani e undici continentali: Faggioli fa riscrivere la storia della specialità e non ha nessuna voglia di fermarsi. Per il 2025 punta al titolo n° 19





re il Civm. Quest'anno erano comprese troppe gare. Bisogna renderlo importante e per farlo bisogna trovare il modo di diminuire gli appuntamenti. Quindi re-istituire anche il Tivm in modo da avere tre se-

rie di livello».

**- Qualsiasi gara affronti parti da favorito...**

«Non è facile, la pressione un po' si sente, anche perché rappresenti una squadra, delle case costruttrici e una famiglia che alla fine vive per te e che



non smetterò mai di ringraziare. Poi sappiamo che i tempi cambiano e anche il tempo passa. Per tutti. E' sempre un po' più difficile, però il piede è ancora buono!».

**- Ti sei mai sentito invincibile?**

«Mai. Non ho mai sottovalutato gli avversari. Qualunque avversario».

**- Sono più importanti i titoli o i record?**

«Un titolo è composto da record. Quando lo conquististi significa che hai messo insieme delle prestazioni elevate. In più i record sono fatti per essere battuti, mentre i titoli rimangono. I titoli sono più importanti».

**- Hai sempre detto che in salita ancora il limite è più umano che tecnico: come si gestiscono le complessità?**

«Si gestiscono male! Ci vogliono tanta dedizione, concentrazione, voglia di fare fin dal provare il percorso per la messa a punto. Noi facciamo solo due prove al sabato, devi cercare di captare il più possibile dalla macchina. Ripeto sempre che in prova bisogna andare con la testa perché il tempo si fa in gara.

Bisogna guidare bene ma capire, cogliere le sensazioni per migliorare tutto alla domenica. Non è facile, ma la salita è questa. Sei tu e la macchina per due salite. Se sbagli paghi, le cronoscalate sono ancora le gare più vere e se c'è un talento emerge sicuro».

**- Che cosa ti rimarrà di questi 18 Scudetti da record?**

«Mi rimarranno tutti e 18. Ce li teniamo stretti e puntiamo al 19!».

**- Sono 9 con l'Osella e 9 con la Norma/Nova Proto. Dov'è la tua mitica Fa30?**

«In esposizione in un kartodromo qui a Firenze, Hangar 42, allestita con la mia carrozzeria e livrea e tutto il resto».

**- Che cosa ti direbbe Nesti oggi?**

«Sono sicuro: 'Simone, te l'avevo detto che non ne valeva la pena!'. Ripeteva sempre di non rischiare troppo perché i tempi erano cambiati e non ne valeva più la pena. Mauro era un po' ostico, un po' pessimista, ma aldilà della grande volontà e della passione che viviamo (sorridente, ndr) non è che avesse proprio tutti i torti!».



**NESTI MI DICEVA  
SEMPRE DI NON  
RISCHIARE  
TROPPO PERCHÈ  
I TEMPI ERANO  
CAMBIATI E NON  
VALEVA  
LA PENNA. NON  
AVEVA TUTTI I  
TORTI**

**SIMONE  
FAGGIOLI**





# NIKI-FERRARI IL DIVORZIO CULT DELLA F.1



NON C'È ROTTURA PIÙ DIVISIVA, MITIZZATA, DOLOROSA E DANNOSA PER I DUE EX INNAMORATI, DI QUELLA TRA LAUDA E IL CAVALLINO RAMPANTE, I QUALI NEL FINE SETTIMANA DI ZANDVOORT 1977 DI FATTO CONSUMANO L'UFFICIALIZZAZIONE DI UNA SEPARAZIONE CHE CAMBIERÀ IL CORSO DELLA STORIA. IN QUESTE PAGINE ECCO LA RICOSTRUZIONE DELLA CRISI E LA SUA ESPLOSIONE, NELLE PAROLE DI DUE PROTAGONISTI D'ECCEZIONE, OVVERO LO STESSO CAMPIONISSIMO AUSTRIACO E MAURO FORGHIERI

TUTTI STIAMO ASPETTANDO LA RIPRESA DELL'ATTIVITÀ IN F1 COL WEEKEND DI ZANDVOORT. QUARANTASETTE ANNI FA, STESSA SPIAGGIA, STESSO MARE, PROPRIO IN OCCASIONE DEL GP D'OLANDA VENIVA ALLA LUCE LA ROTTURA DEFINITIVA TRA NIKI LAUDA E LA FERRARI. UN DIVORZIO CHE IMPEDÌ A ENTRAMBI DI VINCERE ANCORA CHISSÀ QUANTI TITOLI MONDIALI INSIEME. ANDIAMO A RIVIVERE QUEI MOMENTI INTENSISIMI E A (R)SCOPRIRE I PERCHÉ E I RETROSCENA DI QUELLA SEPARAZIONE...



**Z**andvoort, Olanda. Stessa spiaggia, stesso mare, quarantasette anni dopo. Questo, signore e signori, è il racconto del divorzio più dannoso, doloroso e clamoroso nella storia della Ferrari, di Enzo Ferrari e dell'automobilismo da corsa. Perché quella con Niki Lauda è allo stesso tempo l'ultima separazione della Formula Uno eroica e la prima del Motorsport globalmente mediatico, tale da produrre conseguenze destinate a danneggiare entrambi. Ma niente fretta, andiamo con ordine.

Niki a 1977 inoltrato porta ancor freschi in viso i terrificanti segni del rogo di Bergwerk, al Nurburgring, nel 1976, e allo stesso tempo ha le tasche idealmente deformate dai mazzi di banconote che sta guadagnando, sotto le luci di un palcoscenico che s'è fatto sempre più planetario e glamour.

Alla pari con gli assi che hanno alzato il livello della notorietà, dell'esposizione, anche extrasportiva, e, ovviamente, degli introiti. Accanto a lui sfolgorano Muhammad Ali nella boxe, Giacomo Agostini con le moto e Pelé nel calcio, all'interno dei New York Cosmos, facendo capire che l'era del divo ritroso e francescano è finita for ever, sempre ammesso che ci sia mai stata. Fratello dollaro e sorella televisione impongono ormai ben altro.

#### Il 1977 anno faticoso

E se il 1977 è l'anno in cui la Rai mostra in diretta i tre quinti del mondiale, coprendo i Gran Premi come mai aveva fatto prima, è anche il momento in cui consolida il potere la Foca di Bernie Ecclestone, padrino dei costruttori britannici e boss del team Brabham, che vuole appunto attirare Niki alla sua corte, per segnare la nuova epoca.

In fondo Bernie ha in Gordon Murray il progettista più geniale e nella Parmalat lo sponsor più munifico, quindi tanto vale aggiudicarsi il pilota più superstar, per consolidare un regno in divenire, che promette continenti da scoprire, mercati immensi e guadagni da favola. Mister E, insomma, sogna di diventare il Carlo V dell'automobilismo, essendo già il Cristoforo Colombo della faccenda.

#### Forghieri a pranzo parla

Mi raccontava Mauro Forghieri, pranzando a tortellini alla panna in una "piola", ovvero, nel suo gergo, in un ristorante di poco conto, non troppo lontano da casa sua: «Ecclestone rispettava Ferrari e Ferrari rispettava Ecclestone. Questo in affari e nella gestione, diciamo così, politica delle corse. Poi, quanto a piloti e altro, ciascuno era libero di piazzare i suoi colpi. Ber-



nie, per esempio, aveva una partnership con l'Alfa Romeo di Carlo Chiti, mentre noi, già da fine 1976, avevamo preso Carlos Reutemann proprio dalla Brabham. Quindi il mercato era libero e aperto. Questo non vuol dire che Ferrari a livello di affari e gestione temesse troppo gli inglesi. No, li rispettava, ma non li temeva. Quando, a metà Anni '70, ci fecero sapere che volevano battezzare la loro associazione Formula One Constructor Association, inviandoci carta intestata col marchio FICA, ti immagini quante risate s'è fatto Enzo Ferrari? Smesso di ridere, ma parecchi giorni dopo, gli abbiamo suggerito di cambiare sigla e così è nata la Foca».

#### Una stagione decisiva

Il 1977 è anno di svolta. Mai s'erano messi diciassette Gp in calendario e mai, nell'era moderna, 64 piloti provano a qualificarsi nei singoli Gran Premi. Tanto che a Silverstone, per sfoltire subito i ranghi, Bernie s'inventa le prequalificazioni, proprio come nel tennis, dice lui.

È un boom. Addirittura a Monza se ne iscrivono 45 per 24 posti disponibili in griglia di partenza. Il Circus sta cambiando, senza mai più poter tornare indietro.

E in Ferrari i conti sono chiari. Dopo che aveva perso il mondiale 1976 nella crisi di coscienza della gara finale al Fuji, Niki Lauda deve dimostrare d'essere tornato il maschio alfa della Rossa e del paddock, regolando la concorrenza interna di Carlos Reutemann.

Sulle prime "Lole" ruggisce, vincendo alla stragrande il Gp del Brasile '77, sverniciando Hunt e la McLaren, ma dalla gara in Sudafrica in poi

**UNA ROTTURA INDIMENTICABILE E TERRIBILE**  
Olanda 1977. Nel fine settimana di gara Niki Lauda ottiene l'ultima vittoria della sua carriera con la Ferrari, ma il giorno dopo divampa la notizia del divorzio tra lui e la Rossa. Eccolo, sopra, in prova a Zandvoort con la 312 T2 davanti alla Hesketh 308E del messicano Hector Rebaque che non si qualificherà per la corsa. In alto a destra, Niki e Mauro Forghieri: il loro è ormai un dialogo tra sordi





Niki va in progressione e asfalta tutti con la gloriosa 312 T2, appena ritoccata da Forghieri. Correndo meravigliosamente alla Lauda, vincendo il giusto e sommando piazzamenti nobili a go-go. In un'era in cui la mancanza d'affidabilità regala ai rivali più pericolosi - leggi Mario Andretti su Lotus e Jody Scheckter su Wolf -, tanti più zeri in casella, l'austriaco alla vigilia del Gp d'Olanda a Zandvoort, tredicesima delle diciassette gare in programma, ha già il mondiale Piloti in tasca, anche se la certezza matematica arriverà solo a Watkins Glen.

### La gara che segna una svolta

Zandvoort 1977 è uno snodo fondamentale del campionato, perché James Hunt e Mario Andretti si autoeliminano, consentendo a Niki di andare a vincere la quindicesima gara in carriera e di mettere una bella ipoteca sul titolo. A questo punto, dopo la bandiera a scacchi, in casa Ferrari l'argomento d'attualità è uno solo: provare

a strappare il rinnovo a Lauda, per proseguire il ciclo vincente di un campione ritrovato.

### Le confessioni di Forghieri

Forghieri per secondo ordina una scaloppina e gioca con la memoria per il gusto di tornare indietro, come fanno i romantici: «Sai, non avevo mai incontrato uno come Niki. Nei collaudi era al top, bravo quanto il mio preferito Amon, ma in gara di più. Perché se gli davi una macchina buona, lui ci vinceva. Matematico. Ma cose spettacolari gliel'ho viste fare anche nelle trattative serrate di rinnovo con Ferrari. Non aveva paura e, a suo modo, vinceva anche lì. Ho visto chiudere contratti al suono di "Okay, ebreo" che divulgati oggi, in diretta, col politically correct imperante, farebbero venire giù il teatro. La cosa fantastica, l'epicentro del terremoto, avviene a Zandvoort '77, in tutto il weekend. Il Vecchio al telefono mi dice di continuo "strappa una promessa a Niki e fatti dire come è messo". Addirittura per una volta appare più interessato



di quello, che non del risultato in pista. E infatti vinciamo, ma lui mi chiede: «E Lauda? Niente di certo? No? Davvero? E allora parlati di nuovo».

### La spergiurata più famosa

Forghieri pulisce il sugo della scaloppa dal piatto con un pezzo di pane, quasi a mimare uno che vuol chiarire bene la faccenda e poi mi fa: «Insomma, è tempo di ripartire dal circuito, le premiazioni son finite, così prendo Niki da una parte e gli chiedo, una volta per tutte: «Allora, cosa hai intenzione di fare?». E lui: «Non lo so». Pausa. «Senti, dimmi la verità, hai firmato per qualcun altro? Se sì, me lo devi dire, hai l'obbligo morale»: «Non ho firmato per nessuno». «Saresti disposto a giurarmelo?». «Mauro, devi stare solo tranquillo: ti ho detto tutto e ora ne sai quanto me». Okay. Torno in Italia. Il primo giornalista che incontro, mi guarda come fossi uno che è stato appena lasciato dalla moglie e mi fa: «Visto Lauda? Ha firmato due anni per la Brabham». Forghieri sbianca pure cento anni dopo, mentre ordina il caffè Hag: «In un attimo capisco che la vita di quelli coinvolti in questa faccenda sta cambiando per sempre».

### Divorzio da rotocalchi

Poco dopo, solo la rottura tra Carolina di Monaco e Philippe Junot avrà più spazio, sui rotocalchi. Perché Lauda che lascia la Ferrari è una notizia nucleare, tale da creare una nube tossica che avvelenerà l'aria per anni, una Seveso all'odore di ricinato racing. Con l'Autosprint di Marcello Sabbatini che c'inzuppa il pane come non mai, schierandosi col Commendatore e contro l'austriaco, a suo dire spietato, avido e gelido.

### Arriva Protokoll!

Fin lì solo Nuvolari e Fangio avevano litigato con Ferrari, andandosene e vincendo anche altrove. Ma nel mondo quieto e felpato del villaggio ipomediatico.

Dopo pochi mesi eccoti il libro memoriale Protokoll, in cui Niki dipinge Ferrari in modo negativo e asettico, trattandolo come mai nessuno l'aveva trattato. Quanto a Forghieri, viene amabilmente descritto come «Una via di mezzo tra un pazzo e un serpente».

Mauro mentre paga il conto della

piola commenta, gettando la ricevuta: «Non gliene voglio. Col tempo tutto è tornato a posto, sia con Ferrari che con me. Perché Niki oltre che campione è un uomo intelligente e ha il suo fascino. Tra gente di livello, tutto s'aggiusta».

### Il succo di tutto

Quando divorziano, Enzo Ferrari e Niki Lauda dicono l'uno dell'altro: «Adesso è presto. Vediamo tra cinque anni dove sarò io e dove sarà lui. Faremo i conti con pazienza».

In fondo fin lì solo Fangio tra i divorziati dalla Rossa è poi riuscito a vincere il mondiale F.1 con una rivale, l'odiata Maserati. Di solito chi saluta Maranello imbecca il viale del tramonto. È la legge implacabile delle corse. Ebbene, Niki forse sì, ma anche no. Con la Brabham non sfonda e a fine 1979 si ritira improvvisamente dalle corse. Dopo due anni di stop torna, con la McLaren di Dennis e fa pace con Marcellone, divenendo columnist del settimanale Rombo, sempre sotto l'egida di Tanzi, della Parmalat. E nel 1984, alfine, al momento primo e unico tra i ritornanti di lusso, si aggiudica il terzo mondiale Piloti, di mezzo punto su Alain Prost. Quando, nell'agosto 1988, muore il Drake, tra le tante cose che si chiudono, c'è pure la sfida al pallottoliere con Niki Lauda, nel dopo divorzio.

Finisce uno a uno. L'austriaco al top con la McLaren e il vecchio con Scheckter, punto.

### La chiusa spetta a Niki

Il finale lo dedico alle parole che mi disse Lauda, in occasione del suo 60esimo compleanno, a fine febbraio 2009: «Ho un solo rimpianto, nella vita: aver lasciato la Ferrari, a fine 1977, per andare alla Brabham. Se io e Enzo Ferrari fossimo rimasti insieme, ne avremmo vinti di più e tanti, di titoli mondiali. Lui è stato il mio compagno di squadra più forte, perché era come fosse giorno per giorno al mio fianco, in pista, stimolandomi ad andare più veloce e a vincere. Sì, è stato lui il mio team-mate ideale». ●

### IMMAGINI EMOZIONANTI DI UN'ERA IRRIPETIBILE

Sopra, il via del Gp d'Olanda 1977, con Niki all'estrema sinistra, Reutemann al centro e Watson a destra. In alto, l'austriaco si gode il podio della sua vittoria conclusiva nei colori Ferrari. A destra, Niki in prova a Fiorano, in un'immagine rara che racchiude tanti protagonisti di quel ciclo glorioso iniziato nel 1974, da Regazzoni a Forghieri, più il Commendatore, il capomeccanico Cuoghi e lo stesso Lauda



**LA SQUALIFICA DA SOTTOPESO A SPA ACCENDE IL DIBATTITO A MOTORI SPENTI**

# IL CASO RUSSELL APPASSIONA I TIFOSI F.1



**C'**è un errore di base nella spiegazione del caso Russell a Spa, in ciò che dice il tecnico Shovlin: l'usura principale è stata causata dal consumo provocato da uno stint di 33giri (una sola sosta) e quindi, se dici che le macchine di Hamilton e Russell sono partite con lo stesso peso, allora per le Mercedes non era possibile fare una sola sosta! Avessero voluto fare una sola sosta, avrebbero dovuto aggiungere una zavorra di altri 2 kg sulla macchina, per coprire il consumo; per questo motivo il vantaggio non è solamente di pochi decimi.

**Giuseppe Principato**

Ad un certo punto dal muretto hanno chiesto a Russell: "Sei convinto di fare una sosta?" E lui ha detto di sì, da lì in poi gli ingegneri hanno iniziato a calcolare i dati di usura gomma ma evidentemente: 1) Hanno sbagliato i calcoli. 2) Hanno voluto rischiare perché se si fosse fermato tardi sarebbe arrivato comunque settimo. Secondo me la regola rimane comunque surreale e le auto dovrebbero rispettare i limiti di peso sia senza benzina (come già avviene) che senza gomme; l'aver fatto 33 giri con una gomma talmente consumata da essere 1.5 kg più leggera del compagno di squadra (o anche di più) non può essere un vantaggio: negli ultimi 10 giri perdeva 8 decimi minimo nel tratto lento...

**Andrea Anesa**

Leggevo un'osservazione che meriterebbe un approfondimento: i 2,8 litri di benzina aspirati dal serbatoio pesavano solo 1,5 kg, che darebbe una densità di 0,53 contro 0,73-5 della benzina benzina... Un'altra diavoleria Made in Petronas?

**Paolo Dessi**

Per avere una risposta non è che ci vuole una laurea. Bastava pesare le gomme usate in gara con quattro nuove dello stesso tipo ed in tre secondi avevano la soluzione. Purtroppo il problema, a mio parere, è un altro: indipendentemente dal peso del pilota, si mettono zavorre per arrivare al peso da regolamento e certamente qualcuno ha giocato sul peso. Quindi mancava un chilo e mezzo di zavorra...

**Oscar De Bedi**

*A quanto pare anche il Gp del Belgio ha acceso ancor più la passione per una F.1 che è ridiventata aperta e godibile. Di certo nel caso Russell a Spa c'è che la Mercedes si è presa la piena responsabilità per l'errore, maturato in un contesto perfettamente spiegato a posteriori da tecnico Shovlin. Adesso è già tempo di pensare alla ripresa di Zandvoort!*

**LA STUPENDA FEDELTA' DI UN CARO LETTORE**

## AUTOSPRINT UN GRANDE AMORE

Visto che nella Posta sta nascendo una gara tra i lettori più vecchi e fedeli, vorrei aggiungere qualche mio aneddoto.

Ho iniziato a leggere Autosprint nel 1965... pur abitando in Firenze città; nel mio quartiere c'era una sola edicola che lo vendeva, andava prenotato, e arrivano tre copie. Negli anni 70 il lunedì sera, verso mezzanotte, con mia moglie andavamo alla stazione centrale di S. Maria Novella, perché arrivava il treno da Bologna coi pacchi di riviste tra cui Autosprint, attendevo l'edicola che aprisse i pacchi e il primo Autosprint era mio. Aggiungo che mio figlio, ora quarantaquattrenne, è nato nella notte tra lunedì e martedì... La mattina del martedì, prima di arrivare in clinica, via in edicola per Autosprint! Aggiungo che anche in occasione dell'alluvione di Firenze del '66 non ho perso nemmeno un numero... E chiudo ricordando che per circa dieci anni sono andato in vacanza a Mentone e il mercoledì passavo la frontiera (erano gli anni '80) per andare all'edicola dei Sassi Rossi, a prendere Autosprint! Saluti!

**Massimo Pucci, Firenze**



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

Direttore responsabile  
**Andrea Cordovani**  
[a.cordovani@autosprint.it](mailto:a.cordovani@autosprint.it)

Redazione  
**Mario Donnini**  
[m.donnini@autosprint.it](mailto:m.donnini@autosprint.it)  
06.49.92.343  
Segreteria  
[segreteria@contieditore.it](mailto:segreteria@contieditore.it)



Corriere dello Sport Srl, Piazza Indipendenza 11/B, 00185 Roma  
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma  
Telefono: 06 49921 - Fax: 06 4992690  
Registrato presso il Tribunale di Roma n. 11/2024 del 29/1/2024.

Abbonamenti  
Direct Channel S.p.A. Via Mondadori, 1 - 20054 Milano.  
Sito acquisto abbonamenti: [store.contieditore.it](http://store.contieditore.it)  
Telefono: 06 49 92 334 - da lunedì a venerdì ore 9-18  
e-mail: [abbonamenticartacei@contieditore.it](mailto:abbonamenticartacei@contieditore.it)

Prezzi abbonamenti:  
Italia annuale 80,00 €  
Estero annuale 80,00 € più spese di Spedizione: Zona 1 78,00 €;  
Resto del Mondo 130,00 €

Copie Arretrate disponibili dal 2021 in poi, al prezzo di copertina del numero richiesto più spese di spedizione con corriere espresso.  
e-mail: [arretrati@contieditore.it](mailto:arretrati@contieditore.it) - Telefono: 06 49 92 347

Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l.  
Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051 60 34 001.  
Distributore per l'Italia e l'Estero  
Press-Di Distribuzione Stampa e Multimedia S.r.l. 20090 Segrate  
Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:  
Sport Network s.r.l. - [www.sportnetwork.it](http://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", il Corriere dello Sport S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli art. 7 e ss. del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a:  
Corriere dello Sport S.r.l.  
Piazza Indipendenza 11/b, 00185 Roma.  
Telefono 06 492461 - Fax 06 49246401.

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.



Offerta valida solo per l'Italia. Lo sconto è computato sul prezzo di copertina al lordo di offerte promozionali edicola. Per maggiori informazioni e modalità di recesso visita [www.abbonamenti.it/cgaaem](http://www.abbonamenti.it/cgaaem).



# SCENDI IN PISTA!

SCEGLI L'OFFERTA CHE PREFERISCI

SCONTO  
**51%**

6 MESI **45,00€** a soli **26 NUMERI**  
invece di 91,00€

SCONTO  
**56%**

12 MESI **80,00€** a soli **52 NUMERI**  
invece di 182,00€



## ABBONATI SUBITO!

[WWW.ABBONAMENTI.IT/AUTOSPRINT2024](http://WWW.ABBONAMENTI.IT/AUTOSPRINT2024)

**POSTA**

Spedisci il coupon in busta chiusa a:  
DIRECT CHANNEL S.P.A. C/O CMP BRESCIA  
VIA DALMAZIA 13 25126 BRESCIA (BS)

**TELEFONO**

Chiama il n. 06.4992334  
Dal lunedì al venerdì  
dalle ore 9.00 alle 19.00

Tagliare lungo la linea tratteggiata



### COUPON SPECIALE DI ABBONAMENTO

201 02 021 681 01 sc.20

201 02 021 681 01 sc.10

**Sì, mi abbono o regalo AUTOSPRINT per 6 MESI**  
(26 numeri a soli **45,00€** incluse spese di spedizione  
invece di ~~91,00€~~)

**Sì, mi abbono o regalo AUTOSPRINT per 1 ANNO**  
(52 numeri a soli **80,00€** incluse spese di spedizione  
invece di ~~182,00€~~)

INDICO QUI I MIEI DATI: ▼ da compilare in ogni caso

INDICO QUI I DATI DELLA PERSONA A CUI  
REGALARE L'ABBONAMENTO ▼

Cognome .....

Cognome .....

Nome .....

Nome .....

Indirizzo N. ....

Indirizzo N. ....

Cap Città .....

Cap Città .....

Prov. Tel. ....

Prov. Tel. ....

E-mail .....

**NON INVIO DENARO ORA**  
pagherò in un'unica rata con bollettino di conto  
corrente postale che invierete al mio indirizzo postale.

Se preferisci pagare con Carta di Credito collegati a:  
[WWW.ABBONAMENTI.IT/AUTOSPRINT2024](http://WWW.ABBONAMENTI.IT/AUTOSPRINT2024)

*L'offerta è valida solo per l'Italia.*

La presente informativa è resa ai sensi dell'art. 13 del Regolamento EU 679/2016 da Corriere dello Sport S.r.l., titolare del trattamento, della rivista/e da te prescelta/e. L'editore, titolare autonomo del trattamento, ha nominato Direct Channel S.p.A., sede amministrativa in Via Mondadori 1, Segrate (MI), P. IVA n. 08696660151, responsabile del trattamento per la gestione degli abbonamenti alle proprie riviste. Il trattamento dei tuoi dati personali sarà condotto per l'intera durata dell'abbonamento e/o per un ulteriore periodo di tempo previsto da eventuali obblighi di legge. La versione completa della presente informativa è consultabile nella sezione Privacy del sito [store.corrieredelosport.it](http://store.corrieredelosport.it) all'interno della quale troverai tutte le informazioni sull'utilizzo dei tuoi dati personali, i canali di contatto del titolare del trattamento nonché tutte le ulteriori informazioni previste dal Regolamento ivi inclusi i tuoi diritti.

Il/La sottoscritto/a dichiara inoltre di prestare il proprio specifico consenso scritto al trattamento dei dati per le ulteriori finalità di marketing e profilazione ed in particolare per:

- 1) lo svolgimento di attività di marketing diretto, quali l'invio - anche tramite e-mail, SMS ed MMS - di materiale pubblicitario e di comunicazioni aventi contenuto informativo e/o promozionale in relazione a prodotti o servizi forniti e/o promossi dal Titolare o da suoi partner commerciali
- 2) lo svolgimento di attività di profilazione individuale o aggregata e di ricerche di mercato volte, ad esempio, all'analisi delle abitudini e delle scelte di consumo, all'elaborazione di statistiche sulle stesse o alla valutazione del grado di soddisfazione dei prodotti e dei servizi proposti.

- Do il consenso  
 Nego il consenso

Data .....

Firma .....

È importante inserire il tuo indirizzo e-mail per ricevere tutte le comunicazioni relative al tuo abbonamento e le informazioni sui pagamenti.

# Proteggi i tuoi spazi, nel rispetto del pianeta

## Offerta speciale

Portone da garage  
incl. motorizzazione

da **899 €\***

## Offerta speciale

Porta d'ingresso  
senza elemento laterale

da **1626 €\***

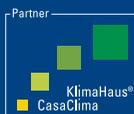


ClimatePartner  
Prodotto certificato  
climate-id.com/XNEBK



CO<sub>2</sub> misurare  
ridurre  
contribuire

Per maggiori informazioni sulla nostra  
strategia di sostenibilità, visitate il sito  
hoermann.com/sustainability



[www.hoermann.it](http://www.hoermann.it)  
[info@hoermann.it](mailto:info@hoermann.it)

\* Prezzo consigliato IVA esclusa, senza sopralluogo, montaggio, smontaggio e smaltimento. Campagna promozionale valida fino al 31.12.2024.

**HÖRMANN**  
Porte • Portoni • Sistemi di chiusura