

8,90 Euro + Autosprint (Italy only)

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

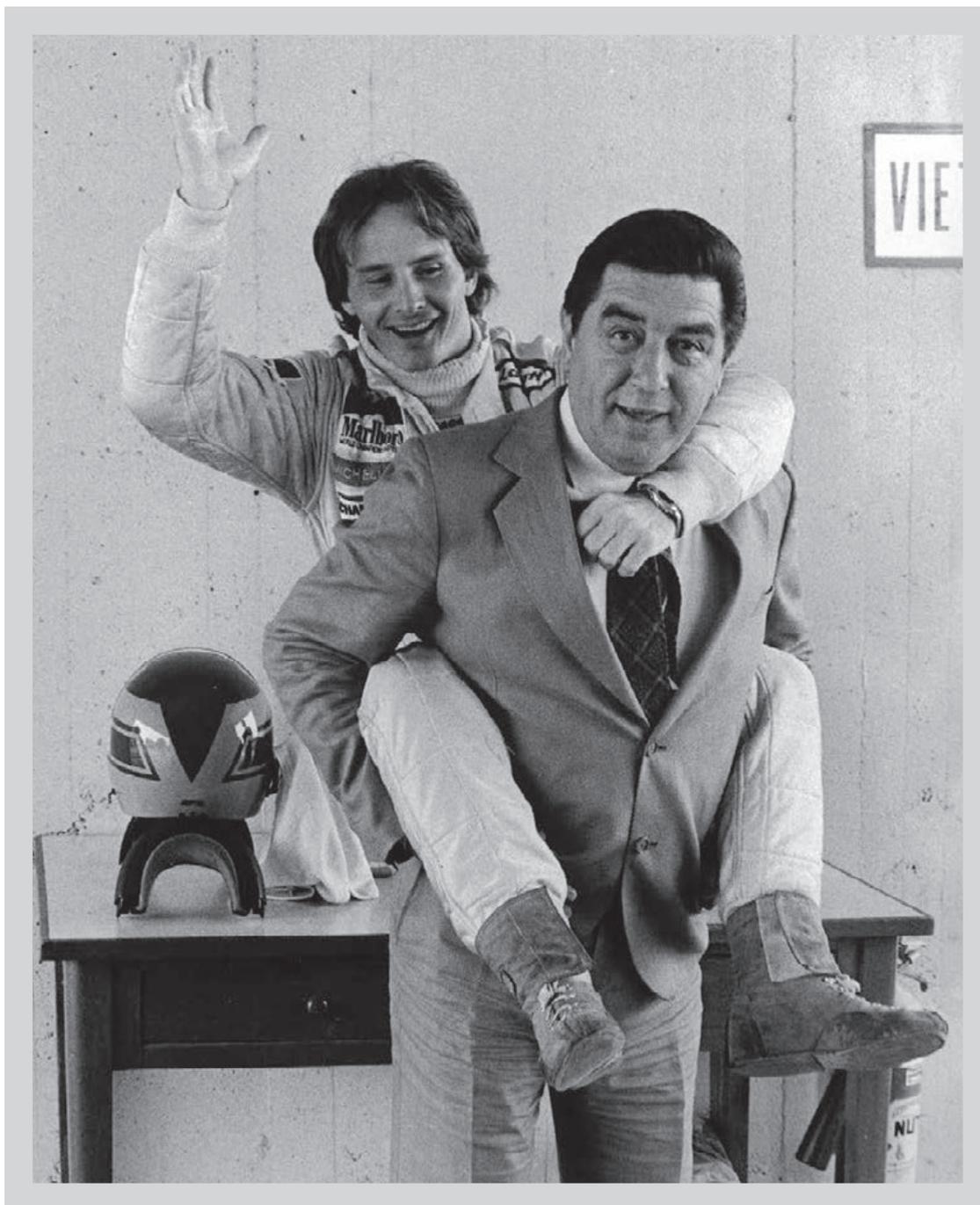
**AUTO
SPRI
NT**

P L A T I N U M

DALLA CELEBRE RUBRICA **TUNNEL**
CHE TENEVA SU AUTOSPRINT
LE PIÙ BELLE STORIE DA CORSA
SCRITTE DA FRANCO GOZZI,
IL DELFINO DI ENZO FERRARI

ACTUALFOTO

Dentro ai segreti di 
Maranello



“ **Gilles Villeneuve** è stato l'unico pilota che abbia sentito io rivolgersi a **Enzo Ferrari** con uno sfacciato “tu” che ci lasciava tutti a bocca aperta. Forse il grande Vecchio identificava in lui certe caratteristiche da matto corridore quali erano state le sue da giovane

Franco Gotti

Arrediamo il Tunnel

DI ANDREA CORDOVANI

«**P**er strada, nei bar, dal barbiere o dal fornaio incontro sempre più tizi che mi dicono: "Sa che io inizio a leggere Autosprint dal fondo?". Roba da matt: qua non siamo mica in Giappone dove le riviste si sfogliano alla rovescia...». Lo raccontava, con ghigno goduto, Franco Gozzi quando, di tanto in tanto, verso la fine degli Anni '90, veniva nella storica redazione di San Lazzaro di Savena a consegnare personalmente la sua rubrica: Il Tunnel. Arrivava preceduto da una potentissima, soave, aulente, avvolgente scia di inconfondibile acqua di colonia che rendeva ancora più profumate e intriganti certe memorie acute. Se ne era appena andato in pensione dalla Ferrari e quel rapporto settimanale con i lettori rappresentava un'occasione straordinaria per affastellare i ricordi passati al fianco del Drake. Di cui il Nostro era stato l'accorto consigliere, il devoto collaboratore, il silenzioso custode dei segreti. Fra i due, che presero a frequentarsi sul finire degli anni Cinquanta, si era creata una chimica che andava ben oltre la relazione tra datore di lavoro e dipendente. Narratore sottratto alla letteratura Gozzi era anche il ghost writer di Enzo Ferrari. Fu l'allora direttore Carlo Cavicchi a convincere Franco che era arrivato il momento di raccontare e riprendere anche il filo con la rubrica Tunnel, inventata proprio dal Grande Vecchio. Raccontava Gozzi: «All'inizio del 1966, per la precisione il 7 gennaio, Enzo Ferrari esternò il desiderio di avere una rubricetta sua su Autosprint. Ci mettemmo tutti sull'attenti. Una rubrica su Autosprint? Con piacere, come la vuol chiamare? E qui, fra lo stupore generale, saltò fuori l'invenzione del Tunnel. Noi, tutti a interrogarci: cosa voleva sottintendere Ferrari con questa strana parola? Tunnel, perché quando uno si avventura sottoterra cerca subito l'uscita? O perché, smarrito nel buio, orienta il suo andare verso la luce, verso la liberazione? O perché noi viandanti subiamo la costrizione di un percorso obbligato oppure, altrettanto simbolicamente, la imponiamo al nostro prossimo? Tunnel: una scorciatoia che abbrevia le distanze, l'ostacolo della natura dominato dall'ingegno umano, il pozzo della miniera in cui lavorare ed estrarre ricchezza? Fu avanzata anche, più prosaicamente, dall'editore Luciano Conti, l'ipotesi che per Tunnel si intendesse la manovra del giocatore di calcio che fa passare il pallone tra le gambe dell'avversario con una giocata vincente e maramalda, gonfia di beffardi significati».



il tunnel

FRANCO GOZZI

Caro Piero, ti mando con un pocho di ritardo gli auguri del 1994, augurandoti che sia per te un anno tranquillo e felice. Non hai bisogno di altro, considerando che il resto l'hai avuto tutto: la salute, l'amore, la posizione economica, la famiglia, per non parlare della carriera. Hai conquistato il successo non appena ti sei messo in moto, nel 1982 e poi l'hai saputo cavalcare magnificamente per quindici anni centrando l'attenzione di tutti e controgradi, in un modo o nell'altro, a tenere gli occhi puntati su di te. Hai governato con sapiente regia le tue situazioni personali, mettendo a frutto in campo sportivo soprattutto due delle doti che hai acquisito che possiedi: la straordinaria sensibilità nello sviluppo e nella messa a punto della vettura e il comportamento su gara, che è tra i più intelligenti mai visti e questa combinazione vincente l'hai amministrata con calcolata distensione, ponendoti in sintonia con il pilota e il meccanico che ti hanno permesso di vincere le classiche come il

Gran Premio di Monaco, nel 1982 e poi l'hai saputo cavalcare magnificamente per quindici anni centrando l'attenzione di tutti e controgradi, in un modo o nell'altro, a tenere gli occhi puntati su di te. Hai governato con sapiente regia le tue situazioni personali, mettendo a frutto in campo sportivo soprattutto due delle doti che hai acquisito che possiedi: la straordinaria sensibilità nello sviluppo e nella messa a punto della vettura e il comportamento su gara, che è tra i più intelligenti mai visti e questa combinazione vincente l'hai amministrata con calcolata distensione, ponendoti in sintonia con il pilota e il meccanico che ti hanno permesso di vincere le classiche come il

Gran Premio di Monaco, nel 1982 e poi l'hai saputo cavalcare magnificamente per quindici anni centrando l'attenzione di tutti e controgradi, in un modo o nell'altro, a tenere gli occhi puntati su di te. Hai governato con sapiente regia le tue situazioni personali, mettendo a frutto in campo sportivo soprattutto due delle doti che hai acquisito che possiedi: la straordinaria sensibilità nello sviluppo e nella messa a punto della vettura e il comportamento su gara, che è tra i più intelligenti mai visti e questa combinazione vincente l'hai amministrata con calcolata distensione, ponendoti in sintonia con il pilota e il meccanico che ti hanno permesso di vincere le classiche come il

Qualunque sia la versione dall'inizio del 1994 Gozzi si infilò nel Tunnel mettendosi a produrre settimanalmente dei grandiosi, epici, racconti: preferibilmente con vista da e su Maranello e il Commendatore al centro; un mondo che non c'era più narrato con sublime poesia, rigore storico e anche dosi massicce di ironia.

Mettere insieme i Tunnel più belli scritti da Gozzi su Autosprint a cavallo di una decina d'anni con pause, lunghe soste ai box e graditissimi ritorni in pista, è come salire su una meravigliosa macchina del tempo che viaggia sempre a tavoletta, senza sbandare anche nelle pieghe più difficili del percorso di una vita. Al volante il Dottore, uomo che alla Ferrari ha fatto di tutto, meno che il pilota. Quelle pagine meravigliose, scritte dal Delfino del Drake, con passione e dovizia di particolari sono la grande eredità che ha lasciato ad Autosprint e ai suoi lettori. Giacevano nel nostro archivio ed era giunto il momento di farle vivere di nuovo perché messe una dopo l'altra potessero comporre un favoloso scrigno di storie da corsa. Un romanzo di vita e una vita da romanzo per Franco Gozzi, scomparso nel 2013 ma rimasto per sempre nei cuori di chi si è nutrito dei suoi racconti e delle sue storie. Come quando svelò di essere stato licenziato e riassunto due volte nello stesso giorno da Ferrari; o di quella volta che Tino Brambilla mise a rischio la prima vittoria della Dino (alla quale il Commendatore teneva molto) per colpa di uno sciagurato budino al cioccolato; o di quel viaggio aereo verso il Sudafrica per correre alla 9 Ore di Kyalami dove (non si sa come) Clay Regazzoni convinse un'avvenente studentessa sudafricana a spogliarsi completamente e con il casco del ticinese calzato sulla testa attraversare da cima a fondo il Jumbo dell'Alitalia.

E c'è venuto da ridere senza freni ricordando di quella volta che, proprio alla macchinetta del caffè, con l'odore del suo profumo che si mescolava all'aroma dell'espresso, raccontò, senza svelare chi erano protagonisti e protagoniste, che durante una trasferta con la Ferrari si era trovato ad aprire una porta e davanti agli occhi gli era apparso «un carnaio impestato...». Roba dà matt.

Buona lettura.



Quei tunnel da grande fuoriclasse

È UN GIACIMENTO STUPENDO E DELIZIOSO DI STORIA E STORIE QUESTA COLLEZIONE DI ARTICOLI DOVE TRACIMA UMANITÀ, PASSIONE E SUBLIME POESIA. NON SOLO DA CORSA

DI MARIO DONNINI

Se n'è andato a 81 anni, Franco Gozzi. Lieve, lasciando in chi amava ascoltarlo l'appetito affettuoso di volerlo gustare di più. Ma lui era così. Da consumato uomo di scena, conosceva tempi di pause e riprese e ogni sua uscita dal proscenio avveniva calibrata. Nel momento giusto.

Quell'attimo in cui l'uditorio lo avrebbe simpaticamente rimpianto. Perché volendo poteva dare e dire tanto, ma mai troppo.

Arrivava certe sere nebbiose nella redazione di Autosprint, signorile, tranquillo, con lo sguardo sornione da cui zampillavano scintille paracule.

Fingeva d'avere un motivo pratico, una questione da trattare, un qualcosa di burocratico da chiarire, ma bastava passarci due minuti e capivi che eran tutte scuse.

Aveva voglia di raccontare, lui. Cercava occhi curiosi. Domande.

Un colpo di laccio, come un motoscafo pronto ad accendersi e a solcare il mare di vita che si portava addosso. Nell'anima gli bollivano rombi, energie e leggende di un mondo antico, quello di Enzo Ferrari, della Ferrari e delle corse ormai corse ma vissute da dentro.

Dallo specchio degli occhiali scuri del Drake, dalle fruscianti anticamere maranelliane, dagli intrighi, dai drammi, da tutto quel rosario di cose sapute, respirate e murate nella riservatezza di un Mito troppo grande, cose che costituivano ormai la compagnia fermentata e spumeggiante d'un sopravvissuto che sa tacere ma non per questo si vieta d'alludere, come un mimo che in un silenzio tutto suo costruisce una forma d'arte flessuosa e mai bugiarda.

Parlava e scriveva divinamente. Da luogotenente del Capo, certo. Ma anche da Richelieu e cardinal camerlengo d'un culto laico, quello per il Cavallino Rampante, vivissimo ma ormai riformato dai concilii ecumenici e d'amministrazione della modernità.

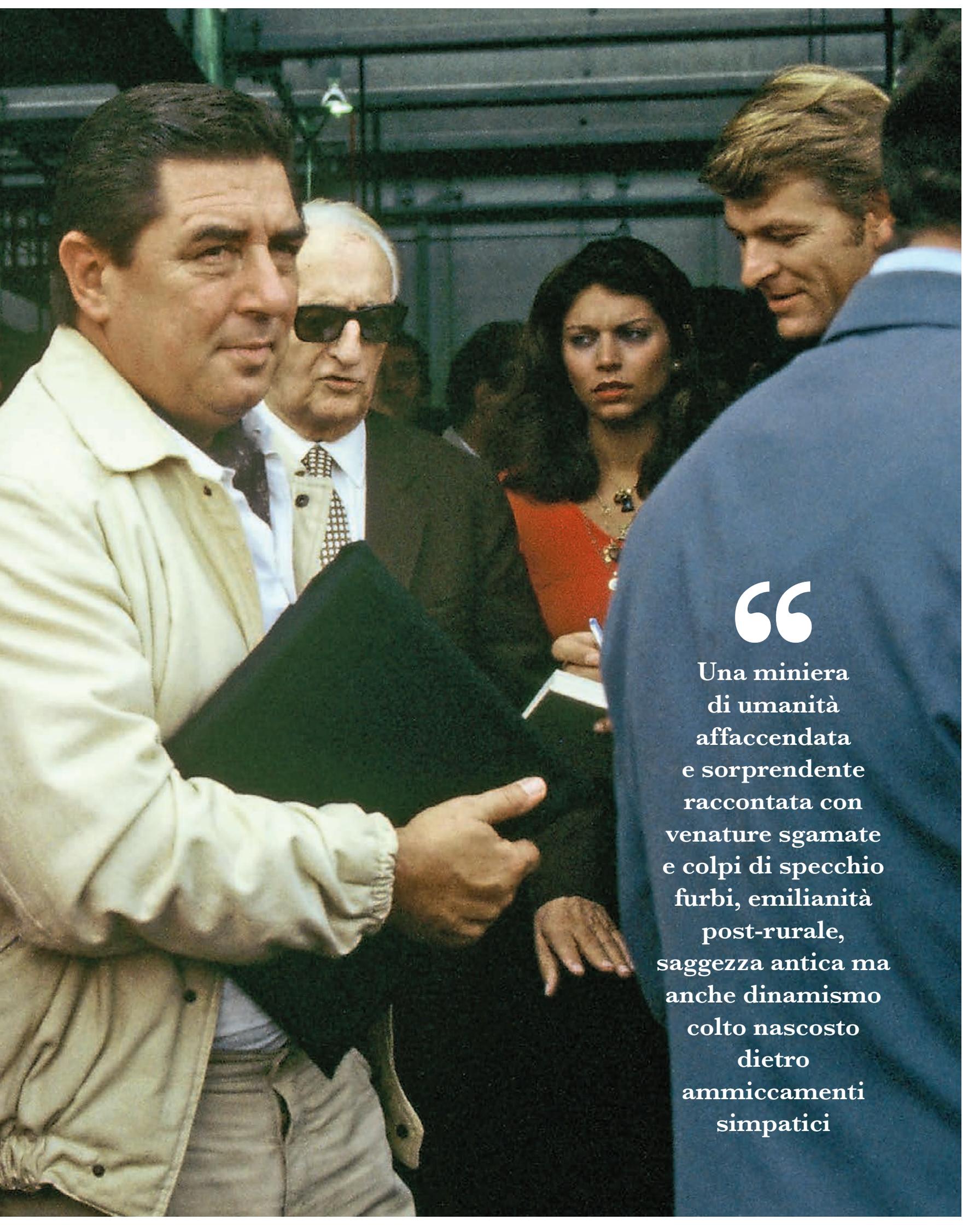
Negli anni della sua lunga militanza maranelliana era stato rispettivamente consulente editoriale, addetto stampa e responsabile delle relazioni esterne, ricoprendo anche l'incarico di direttore sportivo dal 1968 al 1970. Gozzi ricordava con orgoglio che nel periodo della sua gestione da "diesse" la Ferrari si era aggiudicata il Campionato Europeo della Montagna (1969), la Temporada Argentina (1969) e la 12 Ore di Sebring (1970), ottenendo anche, sempre nel 1970, vittorie in F.1 con Jacky Ickx e Clay Regazzoni.

Dalla fine della prima metà degli Anni '90 Franco era divenuto anche una delle firme più ama-

ACTUALFOTO

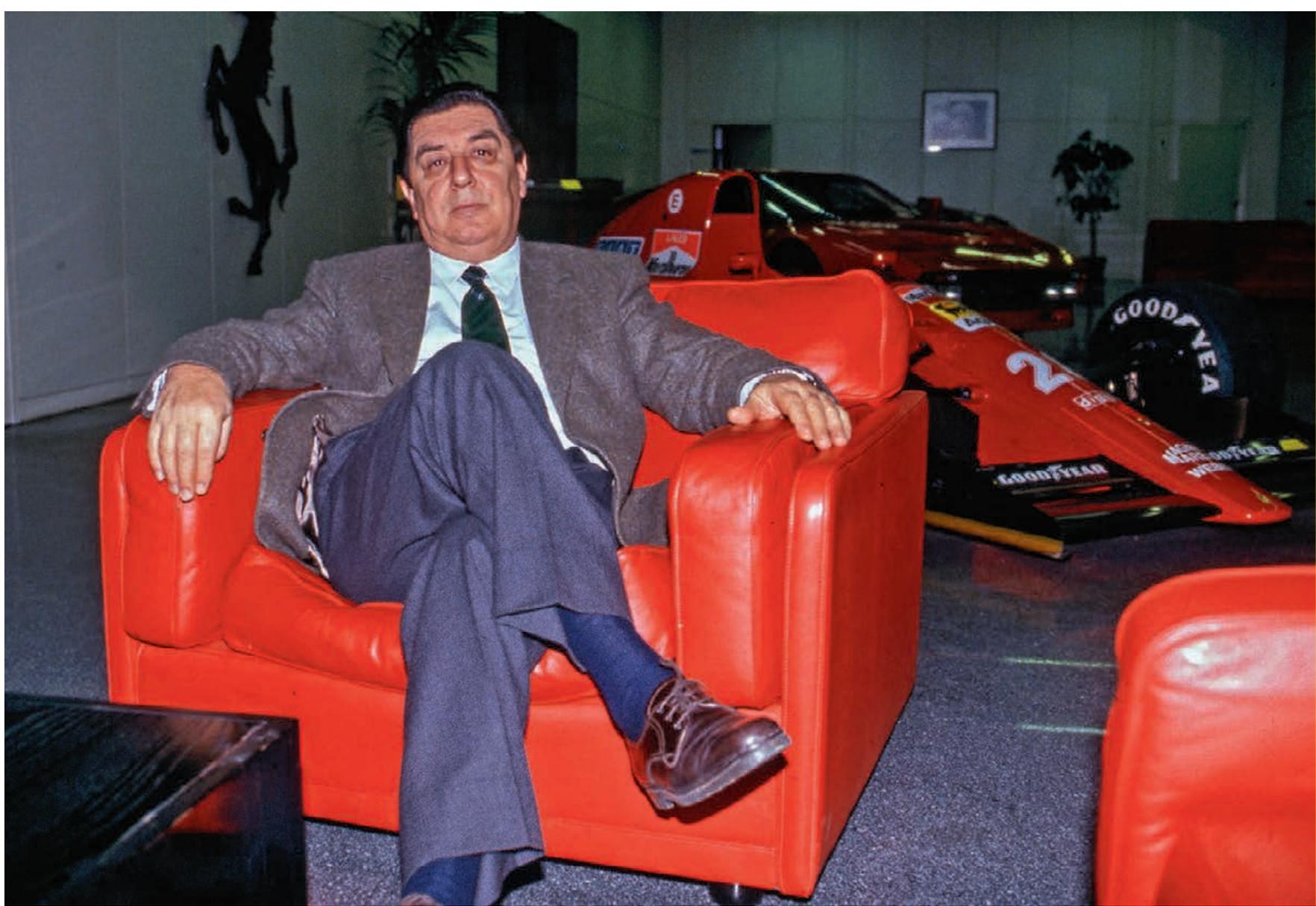
**Per più di 30
anni l'ombra
di Enzo Ferrari**

Per più di trent'anni
Franco Gozzi è stato
l'ombra di Enzo
Ferrari, un
collaboratore
speciale, un uomo
fidato che ha
sempre custodito
i segreti
del Grande Vecchio
di Maranello



“

Una miniera
di umanità
affaccendata
e sorprendente
raccontata con
venature sgamate
e colpi di specchio
furbi, emilianità
post-rurale,
saggezza antica ma
anche dinamismo
colto nascosto
dietro
ammiccamenti
simpatici



te dai lettori di Autosprint, dove a lungo è stato columnist con la sua rubrica intitolata "Tunnel" - riprendendo la griffe che usava lo stesso Enzo Ferrari quando all'alba di Autosprint aveva scritto a sua volta una colonna sul nostro settimanale -, capace di evocare stupendamente il fascino dell'era di Enzo Ferrari e delle corse degli anni ruggenti, da stupendo testimone e depositario.

Ecco, quello del "Tunnel" gozziano - gozziano così lo si fa diventare neologismo avvalorante di piglio autoriale -, è giacimento stupendo e delizioso di Storia e storie, miniera d'umanità affaccendata e sorprendente raccontata con venature sgamate e colpi di specchio furbi, emilianità post-rurale, saggezza antica ma anche dinamismo colto nascosto dietro ammiccamenti simpatici.

Sì, il "Tunnel" nelle sue decine e decine di puntate resta capolavoro seriale di automobilismo vissuto e anche di Ferrari metabolizzata e narrata con prudente talento e immensa familiarità. Vera goduria per i lettori, moltiplicata e resa più intensa se riproposta a mo' di compilation letteraria, a comporre una sorta di Volume Uno di un'enciclopedia di Corse & di Vita, di cui questa pubblicazione platinata è una sorta di provocazione, o, se preferite, di frangiflutti non solitario, se incontrerà, come spesso accade, il vostro felice assenso. Ed è quasi scontato che ciò accada, visto lo spessore del Nostro Uomo.

Potevi chiedergli di tutto, a Franco Gozzi. Spesso le parole di risposta contavano fino a un certo punto. La faccia, gli occhi, la piega delle labbra. Ecco, contava quella roba lì. Però mica solo.

Una volta al caffè gli sparai una domanda idiota, ché poi son sempre le migliori.

«Ma, dottore - era laureato in giurisprudenza - perché le piacciono le corse?».

«Veh, ti rispondo con le parole che mi disse il marchese de Portago, poco prima d'ammazzarsi

Dal 1994 Franco ha scritto su Autosprint

Dal 1994 e per una decina d'anni con alcune pause, Franco Gozzi ha scritto su Autosprint. La sua rubrica Tunnel è stata tra le più apprezzate mai pubblicate dal settimanale da corsa

“

Il Tunnel nelle sue decine e decine di puntate resta capolavoro seriale di automobilismo vissuto e anche di **Ferrari** metabolizzata e narrata con prudente talento e immensa familiarità

fotografie ACTUALFOTO



alla 1000 Miglia del Cinquantasette. Gli chiesi la stessa cosa a lui, che aveva tutto, che era nobile, bello come un dio, pieno di soldi, donne, brillante, interessante. Perché - gli dissi -, perché mai rischia la pelle correndo? E lui a me: "Vedi, ragazzo, io ho una vita piena di emozioni, in ogni ora di ogni giorno. Ma le emozioni che provo in due ore di corsa valgono quelle di tre mesi della mia vita". E aggiungo io, se non corri è lo stesso. Tu li guardi correre e ti s'attaccano addosso i sogni loro, di quelli che corrono. Capito?».

Non era mica buono a tutti i costi, Gozzi. Chi ha a che fare con i giornalisti per quarant'anni filati non può permetterselo. Però sapeva campare. Aveva il senso dell'altro. Sapeva riconoscere una poesia, perfino se non era scritta e camminava su due gambe. C'era una storia che quando raccontava avrebbe messo voglia d'abbracciarlo. Questa.

Non tanti anni fa, a un incrocio verso Modena, Gozzi becca un rosso e si ferma. Un vecchio magrebino malmesso fa per lavargli il parabrezza e lui gli dice okay. Sul cruscotto c'è un depliant del Cavallino e il tipo gli fa: «Li ho aiutati, a quelli, da giovane. Gran Premio del Marocco 1958 a Casablanca. Ero uno dei ragazzi che puliva a strofinava le Ferrari, per farle belle lucide prima che quel giorno Hawthorn diventasse campione del mondo di Formula Uno».

Franco mette la freccia, accosta, si ferma e passa la mattinata con l'anziano marocchino che gli racconta una delle poche gemme della storia Ferrari che gli erano sfuggite dal vivo.

Non m'ha mai detto la mancia che gli lasciò, ma credo che l'anziano lavavetri abbia guadagnato più quella mattina con Gozzi, che in quel leggendario weekend col team di F.1.

Un'altra volta gli chiesi: «Lasciamo stare il pilota più veloce, dottore. Mi dica: chi è stato l'uomo più vero che ha incontrato?». E lui: «Sebring 1970. Io sono lì da direttore sportivo Ferrari. Ecco, guardo Mario Andretti. Sembra piccolo, dolce, indifeso. Un bimbo tra mille Erode. Be', non lo è. Si fa sera. Dobbiamo vincere. La Porsche è in fuga con Revson e Steve McQueen, il leggendario attore. Ci vuole un predatore per andarli a prendere. La decisione è drammatica. Andretti è fuori corsa, noi stiamo inseguendo. "Mario, sali tu". Andretti si prepara al cambio, sale in macchina tranquillo e ci mostra come si sta al mondo. Nelle tenebre il rettilineo principale si restringe a imbuto, lui sfreccia a vita persa, ci si infila preciso e rallenta meno degli altri. Pochi giri ed è in testa. Spietato, chirurgico, devastante, Mario Andretti va a vincere. Ecco cos'è un uomo vero: uno sereno e affabile, apparentemente vulnerabile, che quando serve diventa un altro e poi, finito lo show, torna dolce».

Era diventato un'icona Ferrari, Franco Gozzi. Quando ci ha lasciati, bene ha fatto l'allora presidente del Cavallino Luca Cordero di Montezemolo a dire che con lui se ne era andata una figura fondamentale di quell'epopea. Negli ultimi anni amava girare con un altro pezzo nobile di storia della Rossa, l'artista delle carrozzerie Sergio Scaglietti. Costituivano una coppia esilarante. Scaglietti, là per diventare centenario, fumava ancora. Gozzi nei dibattiti godeva a fare il sottotitolo, traducendo l'amico che s'esprimeva in un modenese stretto, estremo, semi-incomprensibile, fascinosamente ma orgogliosamente figlio del secolo prima.

Una sera modenese, davanti a una platea gremita, arrivo all'ultima domanda e mi limito a buttare là: «Gozzi e Scaglietti, qual è la cosa che vi ha più sorpreso nelle vostre vite?».

Fa Gozzi: «Sergio risponde anche per me». Okay, Scaglietti allora farfuglia giocoso una cosa e Gozzi comincia a ridere.

Ride, ride e non si ferma più. Poi alla fine un po' si ricompone, prende il microfono e dice: «La traduzione è questa: siamo stati decenni alla Ferrari, l'esempio bello dell'economia italiana nel mondo. Be', non avrei mai pensato alla fine di vedere che ci fottono i cinesi».

E poi Gozzi ricomincia a ridere. Il faccione disteso, gli occhi umidi che non guardavano più nessuno, in fondo, ma giocosamente fissi verso un punto indefinito della sala, come se quel bilancio strano gli fosse piaciuto davvero.

Come se una frase così avesse potuto fare da chiavistello anche a una vita come la sua, che non aveva mai smesso di considerarla una cosa troppo bella e troppo seria per non riderci sopra. Sei anni sono passati da quando ha salutato la compagnia.

Ma noi, qui e ora, sfogliando queste pagine, è come gli facessimo una carezza ancora, dicendogli fintamente seriosi, come piaceva a lui, caro Dottore, per colpa sua siamo ripiombati nel Tunnel, ci stiamo benissimo e non abbiamo mica nessuna voglia di uscirne.

Buona lettura, Amici.



Gozzi straordinario ghost writer

QUANTO AVETE LETTO E DIVORATO A FIRMA ENZO FERRARI, USCIVA DALLA PENNA DI FRANCO. IDEE, PENSIERI, GIUDIZI ERANO DEL DRAKE. AL RESTO PENSAVA LUI...

DI LEO TURRINI

Dire chi sia stato Franco Gozzi, raccontarne la bonaria saggezza di grande emiliano e grande italiano, eh, lo ammetto subito, rischia di trascinarsi sul terreno scivoloso della umana commozione. Per ragioni anche privatissime, che terrò per la parte finale di questa narrazione. Eppure, proprio dalla fine debbo cominciare.

Franco si è spento nella primavera del 2013. Aveva a lungo lottato, con ostinata tenacia, contro la malattia. Ma era, il mitico Gozzi, a suo modo un personaggio guareschiano: si rendeva conto, come Peppone e Don Camillo, gli eroi letterari creati da Giovannino Guareschi, che al traguardo bisognava pure arrivare. In piedi, possibilmente. Con la testa lucida. Senza rimpianti. Senza rancori.

Insomma, Franco si congeda e la famiglia mi chiede se voglio ricordarlo durante la messa d'addio. Figurarsi: era il minimo che potessi fare, avevo un debito di gratitudine enorme, come in coda a questo articolo spiegherò.

Così, mi preparo e mi rendo conto che è giunto il momento di chiudere il cerchio. Digito sul cellulare il numero di Piero Ferrari, il figlio del Drake. E gli dico: Piero, penso sia venuto il tempo della rivelazione, ma mi serve il tuo assenso (ci diamo del tu, per solidarietà tra modenesi). Ottengo immediatamente il permesso. E allora dovete sapere che gli addetti ai lavori, i frequentatori di storie automobilistiche, ben conoscevano chi si celasse dietro le righe dei libri bellissimi firmati da Enzo Ferrari: ovviamente lui, Franco, straordinario ghost writer. Ma il pubblico dei lettori era all'oscuro della verità: e sia pure in extremis a Gozzi andava reso quello che era di Gozzi, quell'onore al merito che il diretto interessato non aveva mai cercato in vita. A lui bastava l'ammirazione del Drake.

Ebbene, sì, dissi in chiesa e ripeto qui: quanto avete letto e divorato a firma del più celebre italiano del Novecento usciva dalla penna di Franco. Non fraintendete: le idee, i pensieri, i giudizi, le stroncature appartenevano a Ferrari. Ma lo stile, quel fluire meraviglioso della prosa, quella abilità nel definire o magari demolire un pilota con due parole (Reutemann "tormentoso e tormentato", giusto a mo' di esempio) erano esercizi di alta classe del signor Gozzi Franco da Modena, classe 1930, un narratore sottratto alla letteratura perché amava le automobili ma aveva anche una cultura che non ostentava, se non con chi capiva avrebbe colto, in una frase, una allusione ai Promessi Sposi del Manzoni...



ACTUALFOTO

Franco era il delfino del Drake

Del Drake che aveva incrociato in gioventù per vincoli familiari, Gozzi era l'accorto consigliere, il devoto collaboratore, il silenzioso custode di segreti. Fra i due si era creata una chimica che andava ben oltre la relazione tra datore di lavoro e dipendente





**Alla Ferrari
approda alla fine
degli anni '50**

**Classe 1930,
modenese, Franco
Gozzi è approdato
alla Ferrari sul finire
degli anni '50. E con
il Cavallino ha
ricoperto più ruoli**



Badate bene, Franco è stato, per Ferrari e per la Ferrari, tanto tanto altro. Oserei aggiungere che il suo gusto per la prosa, svelato a corsa finita, era quasi una civetteria, un vezzo innocente, un modo di rammentare a se stesso che non tutto si esauriva in una macchina, in un motore, in un Gran Premio d'Italia, in una 24 Ore di Le Mans.

Del Drake, che aveva incrociato in gioventù per vincoli familiari, Franco è stato l'accorto consigliere, il devoto collaboratore, il silenzioso custode dei segreti. Fra i due, che presero a frequentarsi sul finire degli anni Cinquanta, si era creata una chimica che andava ben oltre la relazione tra datore di lavoro e dipendente. Ferrari ne ha avuta di gente così accanto (penso, in aree diverse, a Forghieri, a Benzi, a Scaglietti, a Stradi e l'elenco potrebbe continuare) e però con Franco si avvertiva qualcosa in più. C'era, tra loro, come un filo invisibile e indistruttibile. Gozzi comprendeva i misteri dell'anima del Personaggio (enorme) con cui si confrontava ogni mattina. E deve essere vero quello che sosteneva un bravissimo scrittore francese: nessun grande uomo è davvero tale per il suo maggiordomo. Figuriamoci per il suo ghost writer, per il suo addetto stampa, per il suo direttore sportivo (anche questa carica Franco ha ricoperto a Maranello, signore), per il suo confidente.

In breve. Credo che nessuno, come Gozzi, conoscesse il lato oscuro di Enzo, le sue debolezze e i limiti, che pure c'erano. Ma mai li ha messi in piazza, mai ha tradito. Nemmeno dopo la scomparsa del mentore: gli è sopravvissuto per un quarto di secolo, ha reso una garbata testimonianza con un bel libro, eppure ciò che doveva rimanere segreto, eh, segreto è rimasto.

Dico di più. In tempi in cui non esistevano spin Doctor e non c'erano agenzie di comunicazione, Gozzi è stato in grado, con astuzia contadina!, di ammantare di leggenda la figura del Capo. Distillava brandelli di informazione, dispensava frammenti di indiscrezione e sempre riconduceva il tutto alla unicità inarrivabile di Ferrari. Si trattasse del commento ad una grande vittoria, della accettazione di una sconfitta, della elaborazione del lutto per la tragica scomparsa in pista di un pilota: il mondo, fuori, poteva star sicuro che la posizione di Enzo sarebbe stata epicamente esternata. In morte di Gilles Villeneuve, bastò l'ultima frase del commiato: "Io gli volevo bene". E ancora oggi, se la rileggi a distanza di tanto tempo, senti un brivido correre lungo la schiena.

Ah, il mio amico Franco! Le cene con lui erano momenti di puro divertimento. Se decideva di cedere alla aneddotica, ti portava su un palcoscenico meraviglioso. Tipo quella volta, anni Settanta, che Ferrari entra in fabbrica e vede una Rolls Royce parcheggiata sotto il suo ufficio. Poiché ha impartito un ordine tassativo (in azienda sono ammesse solo auto del gruppo Fiat), il Drake si precipita furioso in ufficio e investe di impropri Gozzi. Il quale, senza fare una piega, risponde: «Commendatore, guardi che la Rolls è della sua attrice preferita, Gina Lollobrigida. La aspetta di là per farle qualche foto». Al che Enzo, donnaiolo impenitente, cambia atteggiamento e fa: «Qualcuno può prestarmi dell'acqua di colonia?»

Ah, Gozzi! E quella volta che finalmente a Maranello arriva in visita un Presidente della Repubblica, la possiamo scordare? È il vegliardo Sandro Pertini, di due anni più vecchio di Ferrari. È un giorno storico, ma il Capo dello Stato commette un errore: si presenta a bordo di una Maserati. Una Maserati! Enzo osserva dalla finestra e fa l'offeso: io ad accoglierlo mentre scende da una macchina della concorrenza non ci vado manco morto. Morale: toccò a Gozzi l'ingrato compito, Enzo si mostrò soltanto quando ebbe la certezza che nessuno sarebbe riuscito a fotografarlo accanto sì a Pertini ma anche, orrore!, vicino a una vettura del Tridente...

In verità, sotto gli occhi di questo sacerdote della religione ferrarista si snodava la Storia, con la maiuscola, e la storia, con la minuscola. La contaminazione tra alto e basso garbava tantissimo al testimone. Gozzi, per capirci, non fu estraneo al licenziamento di John Surtees, unico essere umano iridato sia in moto che in Formula Uno, un gigante: sospettato però di trasferire informazioni sotto banco alla Honda. Al tempo stesso Franco, spettacolare buongustaio, teneva conto delle pietanze preferite a tavola dal Drake, mentre raccoglieva con un ghigno sardonico la geniale battuta di Mario Andretti su Chris Amon, il neozelandese che rompeva sempre qualcosa mentre era sul punto di aggiudicarsi un Gran Premio. Narrò Piedone davanti a un piatto fumante di tortelloni: «Amon è così sfigato che se di mestiere facesse il becchino la gente smetterebbe di morire».

Di tutto Franco inesorabilmente prendeva nota. Si era abituato alle telefonate improvvise di

Gianni Agnelli e non esitava a trasformarsi in scudo umano se c'era da tutelare la privacy del Principale. Ferrari era un tipo che esigeva molto dai sottoposti e le regole della casa valevano anche per il consigliere: ma i due si intendevano con uno sguardo, Gozzi era perfettamente in grado di distinguere una sceneggiata del padrone, bravissimo a recitare in pubblico, da una sana, autentica incazzatura.

Verissima, per dire, fu l'irritazione di Enzo quando Lauda se ne andò in maniera persino sguaiata. Ma Franco era consapevole che sul talento enorme dell'austriaco il Vecchio non nutriva dubbio alcuno. Non a caso lavorò per favorire un riavvicinamento tra gli adorabili nemici.

E poi c'era quel gusto, cui ho già accennato, per la malandrinata, per la battuta velenosa ma non letale. Franco era un delizioso pettegolo: sul gossip, era micidiale. Come dimostra l'episodio che segue.

1973. Arriva a Maranello, con il beneplacito dell'Avvocato di Torino, un altro avvocato, il giovanissimo Montezemolo. Luca da subito è molto attivo. Non essendo ancora stati inventati i cellulari, fa telefonate chilometriche dal fisso (solo quello esisteva, eh). E le bollette lievitano, lievitano, lievitano...

Un giorno Ferrari, turbato dall'ammontare delle spese, chiede spiegazioni a Gozzi. Che serafico risponde: «Ah, io mica lo so con chi chiacchieri al telefono Pasqualino».

Enzo fa la faccia stupita: e chi sarebbe questo Pasqualino? Al che Franco, con aria da cospiratore, si avvicina all'orecchio del Capo e sussurra: «Beh, non lo sa? Per controllare il Papa Pio XII, i cardinali gli misero accanto una suora, suor Pasqualina. Agnelli, non potendo mandarle una monaca, ha spedito qua Pasqualino, cioè Montezemolo...». E giù una risata (tra parentesi: penso che ancora oggi Luca ignori che Gozzi e Ferrari tra loro lo chiamavano Pasqualino).

Vabbè, ho quasi finito. Mi resta da chiarire come mai io sia arrivato a considerare Franco come uno zio, come uno di famiglia.

1976. Lauda torna clamorosamente dal rogo del Ring. Gira in pista a Fiorano. Ho sedici anni e già pubblico le prime sciocchezze su giornaletti locali. Non avendo ancora la patente, mi presento in bicicletta ai cancelli del circuito. Sprezzante del ridicolo, mi unisco alla fila dei cronisti che attendono di entrare per parlare con Niki. All'ingresso c'è Gozzi, stile Caronte: tu dentro tu fuori, tu fuori tu dentro. Penso: mi caccerà a pedate. Invece Franco, quando tocca a me, borbotta: e tu bambino, cosa vai cercando? Timidamente dichiaro le mie inesistenti credenziali. E lui: ho capito, sono stato monello anche io, ho sognato anch'io alla tua età, entra pure. Una delle più grandi emozioni della carriera, lo giuro.

1982. La F.1 corre oltre oceano. Sciopero Rai, non ci sarà diretta del Gp. Io collaboravo con TeleSassuolo, una emittente che si captava in tutto il Modenese. E a Modena e provincia il segnale di TeleMontecarlo, che pure aveva i diritti della corsa, non si riceveva. Così io convinco i tecnici della tv locale a chiedere l'autorizzazione per ritrasmettere Tmc. Permesso accordato e la domenica tutti, a Modena e dintorni, possono vedere il Gp. Enzo Ferrari compreso. In gara Gilles Villeneuve fa il matto, scoppiano polemiche roventi. Il lunedì mattina chiamo Gozzi in ufficio e gli dico: se ieri il Vecchio ha potuto godersi la corsa è merito mio, perché non gli chiedo di concedermi una intervista telefonica per TeleSassuolo? Penso, di nuovo: mi manderà al diavolo. Invece: aspetti, due minuti e la richiamo. Figurati! Passano novanta secondi e comincio a tremare: uno squillo, la sua voce, «Turrini, le passo il Commendatore» e fu un dialogo indimenticabile, Enzo difese Gilles a spada tratta e io feci lo scoop, pubblicando il testo della conversazione anche sui miei giornali, il Resto del Carlino e la Nazione. Franco fu felicissimo: sa, mi disse con aria complice, il Vecchio è contento, stava zitto in pubblico da un po', ha parlato con un ragazzo alle prime armi, secondo me le vuole bene.

1994. Autosprint. Franco Gozzi, grande scrittore, inaugura la collaborazione con Autosprint, la gloriosa rubrica chiamata "Il Tunnel". Il Drake se ne è andato nel 1988 ma il suo braccio destro ci tiene a mettere nero su bianco una cosa. Il premio letterario "Dino Ferrari", incredibilmente a me assegnato nel 1993, era frutto di una indicazione lasciata in eredità da Enzo, poco prima di morire. Ho ancora la pelle d'oca, a ripensarci. E chiudo con un particolare che mi inumidisce il ciglio anche oggi, oggi che siamo nel 2019.

Franco Gozzi, mio zio d'adozione, per l'ultimo viaggio ha voluto portare con sé un mio articolo.



ACTUALFOTO

**Col Cavallino
è stato anche
direttore sportivo**

Mario Andretti, Franco
Gozzi e Arturo
Merzario: alla Ferrari il
nostro ha ricoperto
anche il ruolo di
direttore sportivo



Ballare il tip tap per la vittoria

UN RACCONTO DI GENIALE FANTASIA STUZZICA
L'ATTENZIONE DEL DRAKE ALL'INDOMANI DEL
TRIONFO DI BERGER IN GIAPPONE NEL 1987

A Maranello, poco prima di Natale, c'è stata la premiazione piloti che la Ferrari organizza ogni anno a conclusione della stagione agonistica. Di tante che se ne fanno, questa è forse la riunione più importante della Casa, certo la più esclusiva perché è rigorosamente riservata ai collaboratori del Reparto Corse. Niente pubblico, né giornalisti, soltanto qualche invito a pochi amici e taluni personaggi, per cui l'esservi ammessi è inteso e avvertito come un significativo privilegio. Non mancano ovviamente le eccezioni: in qualche occasione per esempio la riunione è stata fatta coincidere con l'annuale conferenza stampa e allora la partecipazione è risultata molto più aperta. Altre volte è stata abbinata all'assegnazione del Premio Dino Ferrari, giornalistico e fotografico, per cui, senza infrangere il carattere di "manifestazione in tema", l'invito è stato esteso ai vincitori del Premio e questo è il caso del 1993. Il Premio fotografico è toccato a Enzo Isaia, un poeta dell'obiettivo, mentre quello giornalistico - l'ultimo della serie perché l'anno prossimo avrà un più ampio respiro diventando internazionale - è stato attribuito a un articolo sull'accogliimento della Ferrari al Museo d'Arte Moderna di New York, pubblicato dal Resto del Carlino e scritto da Leo Turrini. A proposito di questo giovane autore c'è un retroscena che va indietro nel tempo fino al 1987, per la precisione al novembre di quell'anno, quando Berger vinse il Gran Premio del Giappone.

Con la differenza dei fusi orari la bella notizia arrivò in Italia alle primissime luci dell'alba e così andò sui giornali il giorno dopo. Titoloni, grandi spazi, tutto il peana che solleva sempre una vittoria della Ferrari, figurarsi poi una vittoria come quella, che veniva a interrompere un lungo digiuno. Editoriali, commenti, interviste a non finire: il giro completo, dal parroco che suona le campane a cosa ha dichiarato Giovanni Agnelli. E Ferrari, era contento Ferrari? Di Enzo Ferrari tutti, ma proprio tutti i giornali, riportavano in cronaca il particolare della sua telefonata a Berger alle 6.30 del mattino per dirgli: «Grazie». Il Resto del Carlino aveva in più una finestrina in corsivo, firmata Leo Turrini, che azzardava un'interpretazione del sentimento del Grande Vecchio. Ferrari? Aveva ballato in piazza. Nessun testimone, nessuna prova, eppure Turrini era sicuro, come se l'avesse visto, e giurava: era lui, solitario in mezzo alla grande piazza di Maranello, lui bianco di cera ottantanovenne, con le sue gambe malandate, e ballava in quell'atmosfera rarefatta, scandendo alla luna un forsennato, interminabile tip-tap. Un'immagine inusitata, surreale, con la sua brava dose di irriverenza. Ferrari ne fu colpito. «Ma chi è questo qui - sbraitò - e che baggianate tira fuori?». Era uno sdegno però, a conoscerlo bene, che mascherava curiosità, interesse, apprezzamento. E infatti conclude: «Tienilo d'occhio questo qui».

Ora, è vero che le giurie non sono influenzabili, d'accordo, ma tu, caro Turrini, potrai pure raccontare ai tuoi nipoti che il Premio giornalistico 1993 te l'ha dato Enzo Ferrari nonostante sia morto da cinque anni e mezzo.





**Il trionfo di
Berger a Suzuka
nel 1987**

Nel 1987 in Giappone Gerhard Berger riporta alla vittoria la Rossa dopo più di due anni d'attesa. Il trionfo dell'austriaco ebbe una vasta eco in Italia e anche una fantasiosa ricostruzione che colpì molto Enzo Ferrari

“

«Ma chi è questo qui e che baggianate tira fuori? Tienilo d'occhio», si raccomandò con me, Enzo Ferrari. Sapete chi era quel giornalista? Leo Turrini!

Prost sei stato davvero grande

ALAIN ANNUNCIA IL SUO RITIRO COME PILOTA DALLA FORMULA UNO. 4 TITOLI IRIDATI IN BACHECA, 51 GP VINTI, UNA CARRIERA CHE ERA PERÒ INIZIATA CON TROPPE "VIRGOLE"

Caro Prost, ti mando con un poco di ritardo gli auguri del 1994, auspicando che sia per te un anno tranquillo e felice. Non hai bisogno di altro, considerando che il resto l'hai avuto tutto: la salute, l'amore, la posizione economica, la famiglia, per non parlare della carriera. Hai conquistato il successo non appena ti sei messo in mostra, nel 1980, e poi l'hai saputo cavalcare magistralmente per quattordici anni catturando l'attenzione di tutti e costringendoli, in un modo o nell'altro, a tenere gli occhi puntati su di te. Hai giostrato con sapiente regia le tue situazioni personali, mettendo a frutto in campo sportivo soprattutto due delle diverse doti naturali che possiedi: la straordinaria sensibilità nello sviluppo e nella messa a punto della vettura e il comportamento in gara, che è tra i più intelligenti mai visti e questa combinazione vincente l'hai amministrata con calcolata disinvoltura, nonostante ti siano puntualmente capitate tutte e tre le classiche contingenze che incrociano la carriera del grande campione. La prima è la piaga degli errori giovanili e tu nella parte iniziale della carriera non riuscivi proprio a pulirti da certe "virgole" che commettevi con preoccupante frequenza.

Errori per i quali la Renault, accidenti, può lamentare di essersi vista sfuggire due titoli mondiali. C'è voluto un campionato disputato in squadra accanto all'esperienza di Lauda per eliminare questi peccati di gioventù, e il prezzo è stato caro se quel marpione di Niki ti ha fregato per mezzo punto il titolo, ma dopo hai conseguito una maturità che ti ha collocato vicino alla perfezione. Sei diventato il Maestro, il Professore, il Chirurgo dicevano e avevano ragione, però intanto si profilava la difficoltà numero 2, Ayrton Senna, che si è fatto sempre più invadente finché ti ha messo in minoranza, ti ha sopravanzato perché, inevitabilmente, il passare degli anni gioca sempre a favore del più giovane. Nonostante tutto, sei riuscito a difendere la posizione decorosamente, contrastando, replicando colpo su colpo, tenendo testa orgogliosamente, opponendo talento a talento e furbata a furbata, recitando per anni da protagonista o da antagonista, comunque sempre primo in palcoscenico.

Non ti è andata altrettanto bene sul terzo punto, la difficoltà numero 3, quella che contagia ogni grande campione quando, guardandosi intorno dopo avere vinto tutto, cerca ansiosamente altri temi per mantenersi alla ribalta. Quando uno ha raggiunto tutti i traguardi, tutti i titoli, tutti gli obiettivi appetibili, quando uno è già leggenda, quale altra motivazione rimane che gli consenta di affermare ancora una volta la sua personalità? La risposta è semplice: occorre battere la macchina, quello stramaledetto mezzo meccanico al quale il pilota è costretto a cedere il 50% della celebrità, e tanto meglio se la macchina è rinomata perché intaccando la sua leggenda si dimostra la validità, l'unicità della propria. E tipico ed è sempre capitato, da



SUTTON-IMAGES.COM



Alain addio da campione del mondo

Alla fine del 1993 si chiude il grande parco giochi Alain Prost. Il francese conquista il quarto titolo iridato della carriera con la Williams

Nuvolari in poi. Ne sanno qualcosa la vecchia Scuderia Ferrari, la Mercedes, la Cooper, la Ferrari e, per quanto ne immagino senza sapere nulla di preciso, la McLaren. Anche tu ci hai provato e non te ne faccio un biasimo: non è una cattiva azione e nemmeno un atto di spudorata ambizione, rientra invece nell'ordine naturale delle cose e semmai è un'altra precisa testimonianza della grandezza di un campione, perché le mezze figure nemmeno se lo sognano il tuo caso con la Ferrari (quanto rimpianto per quel titolo mondiale sfumato ignobilmente!) è finito diciamo match nullo e anche questo ti ritorna molto dignitoso. Avevi vinto quarantotto Gran Premi e tre titoli mondiali quando ti sei ritirato. Poi sei tornato e hai vinto ancora. In totale fa cinquantuno Gran Premi e quattro titoli. Adesso che succede? Hai appena fatto la conferenza stampa con la dichiarazione del ritiro e già corre voce che proverai la nuova McLaren, che rileverai la Ligier, che se guiderai nel '94 sarà con la Williams dato che sei sotto contratto con loro. Ti rammento che la risorsa del tormentone-suspense «vado, addio a tutti - vengo, eccomi a gentile richiesta» l'hai usata, ma la questione è un'altra: per rimanere sulla breccia bisognerà anche andare in pista. Con la stima e l'amicizia che mi hai accordato, e di cui mi sento onorato e riconoscente, ti saluto e ti esorto a non insistere nel prolungare un confronto che ormai non puoi più reggere. Fermati adesso che sei il più grande di tutti i tempi.





Scuderia Ferrari i magnifici sette

SCOPRIAMO LE ORIGINI DI UN SODALIZIO CHE
NASCE DA UN'IDEA DI ALCUNI APPASSIONATI
DURANTE UNA CENA A BOLOGNA NEI PRIMI
GIORNI DI NOVEMBRE DEL 1929



Modena, via Trento e Trieste inizia l'avventura

Ecco, l'edificio della prima Scuderia Ferrari, in Viale Trento Trieste a Modena, come era nel 1929. Nella foto ci sono anche i camion officina e portato della Scuderia Ferrari. L'inizio di una fantastica avventura

La Scuderia Ferrari è nata da un'idea di alcuni appassionati di automobilismo durante una cena a Bologna, nei primi giorni di novembre dell'anno 1929. Lo scopo costitutivo del sodalizio era di mettere i soci in condizione di gareggiare partecipando a competizioni automobilistiche da decidere in comune accordo e tenendo anche conto delle diversità economiche che ogni gara poteva comportare. Così, per esempio, la Società copriva interamente le spese di una corsa in salita, ma se un socio voleva fare una gara come la Mille Miglia era previsto dovesse accollarsi il costo di allenamento, assistenza meccanici e revisione motore. I soci erano: Augusto e Alfredo Caniato (due fratelli ferraresi commercianti in canapa), Mario Tadini (tessuti e confezioni), Ferruccio Testi (distributore della Recoaro), Enzo Ferrari (rappresentante dell'Alfa Romeo per l'Emilia Romagna). Due quote del capitale sociale di 200.000 lire furono sottoscritte dall'Alfa Romeo e dalla Pirelli. Tutti d'accordo? Il 16 novembre andarono dal notaio Della Fontana, di Modena. L'atto fu omologato dal Tribunale il 29 novembre e la Società Anonima Scuderia Ferrari in dicembre cominciò subito la preparazione delle macchine per le corse di primavera. La prima riunione del Consiglio di Amministrazione della Società fu tenuta il 15 gennaio 1930 nella sede dell'Agenzia Alfa Romeo di Bologna, in via Montegrappa 6, e costituisce un'eccezione perché dopo quella volta le riunioni passarono a Modena, negli uffici antistanti l'officina-garage che Ferrari possedeva in viale Trento Trieste, che diventò sede e centro di ogni attività della Società. Fu in occasione di questa riunione che Enzo Ferrari inaugurò una cerimonia che avrebbe poi ripetuto ogni anno fino a farla diventare un cardine della tradizione, un fiore del mito, una celebrazione rituale che ancora oggi, a sessantaquattro anni di distanza, si perpetua e nessuno sogna di modificare: il pranzo di fine anno.

È bello questo appuntamento. Bello per incontrarsi. Amici e collaboratori tutti insieme, per vedere il bilancio di quello che si è fatto durante l'annata, per stendere i propositi di quello che si vuol fare l'anno che viene. In teoria una convenzionale festa degli auguri, in pratica un grande contenitore delle passioni di ogni collaboratore, a cominciare dai piloti, che uno psicologo troverebbe pieno di significati, ricco di emozioni. Roba da scomodare concetti tipo il sacrificio votivo dell'io personale, la gratificazione del merito, il riscatto dell'errore, la purificazione dal peccato. E per tutti, chi rimane, chi viene, chi va, c'è un premio, un regalo-ricordo, una specie di gettone «c'ero anch'io».

Quell'anno 1930 l'oggetto regalo fu un paio di gemelli, polsini da camicia in oro con lo stemma dell'Alfa Romeo racchiusi in una scatoletta di fibra foderata di raso sulla quale era stampigliata la scritta "Soc. Au. Scuderia Ferrari Modena". Ne furono ordinati sette pezzi, uno per ciascun socio.

Ferrari regalò il suo ad Angelo Gardini, arcinoto primario a suo tempo di una clinica modenese per handicappati e suo amico personale. Oltre all'amicizia i due personaggi erano legati dalla comune consuetudine di ritrovarsi quotidianamente a radersi nel negozio del barbiere Antonio, altra figura istituzionale della città di Modena. Quando morì, Gardini lasciò disposto che la scatoletta andasse per ricordo al suo barbiere il quale l'offrì a Ferrari sapendo quanto egli ci tenesse. Ferrari apprezzò il gesto e per non essere da meno la riconsegnò ad Antonio, questa volta come regalo suo. Nove anni fa se n'è andato anche Antonio, che era il padre di mia moglie, e tra le sue cose abbiamo trovato la reliquia. Inutile aggiungere che il reperto ha scatenato gli appetiti dei collezionisti di memorabilia Ferrari. Niente da fare. L'ultima proposta del collezionista giapponese di turno è: «Va bene, capisco. Dividiamo: tu tieni i gemelli, con il loro carico di memorie, e a me la scatola, un pezzo d'obbligo per la mia collezione».



“ La **prima riunione** del Consiglio d'Amministrazione della **Società** si svolge il 15 gennaio 1930 nella sede dell'Agenzia Alfa Romeo di Bologna, in via Montegrappa numero 6

Buon compleanno Commendatore

IN MEZZO AI SUOI 1800 OPERAI ENZO FERRARI FESTEGGIA LE 89 PRIMAVERE: CHIEDE QUESTO COME ULTIMO REGALO. IL RICORDO DI UNA GIORNATA DAVVERO MOLTO PARTICOLARE

Ne parlavamo due o tre sere fa con il presidente Montezemolo: come passa il tempo, sono già sei anni dalla morte del Grande Capo, che maestro di vita e di mestiere abbiamo perduto, chi sarà l'italiano più conosciuto in America adesso che la famosa triade emersa da un sondaggio negli Stati Uniti - Cristoforo Colombo, Enzo Ferrari, Federico Fellini - è totalmente scomparsa? Questo commosso pensiero al nostro Fondatore mi ha riportato a un problema che nasceva ogni anno nei primi giorni di febbraio e seguiva un copione preciso, immutabile. Si cominciava con la domanda «Cosa le piacerebbe avere, Commendatore, come regalo di compleanno» e si andava avanti con le sue proteste, che no, non dovevamo, non voleva niente, lo lasciassimo stare e se gli volevamo davvero fare un regalo dovevamo dimenticare l'avvenimento. La replica era: «Senta, Ferrari, noi il regalo lo facciamo comunque: dica se c'è qualcosa che le farebbe piacere...». Sei anni fa, questo abituale scenario subì una variazione imprevista. «Beh, un desiderio ce l'avrei - precisò - e ci penso da tempo: mi piacerebbe fare un pranzo con tutti i miei operai. Se proprio ci tenete a farmi un regalo, fatemi questo». Sorpresa generale e poi, passando alla fase operativa, anche qualche perplessità. Un desiderio di questo tipo andava ovviamente esaudito a qualsiasi costo, ma per mettere a tavola 1800 persone ci vuole da mangiare e da bere per tutti e, in febbraio, ci vuole soprattutto un posto chiuso e riscaldato. Non rimase che liberare un capannone della fabbrica e per questo fu necessario sgomberare la catena di montaggio della 328, l'unica in grado di fornire lo spazio necessario ad accogliere tutti. Tra disfare e rifare ci vollero tre giornate e così, con quella della festa che era un giovedì, se ne andarono quattro giorni di produzione. Quanto all'organizzazione ci pensò Beppe Neri, senza battere ciglio. Gran pavese di addobbi e bandiere, apparecchiata classica in giallo con 1800 coperti, sedie per tutti e una poltroncina speciale. Due quintali e mezzo di tortellini, tre di vitello arrosto, trecento zamponi, quattordici torte Cavallino di un metro quadrato ciascuna, duemilasettecento bottiglie tra Lambrusco e Martini secco. Non fu cosa da poco, ma organizzammo e sistemammo tutto, compreso l'ulteriore impegno dei regali-ricordo. Ferrari volle che a tutti toccasse la medaglia d'argento con incisa la sua firma e un modellino F40 munito di targhetta personalizzata con numero, cognome e nome. Secondo un'usanza a lui sempre cara, stamparammo il menù e il biglietto d'invito, destinati a diventare pezzi da collezionista. Data di nascita ufficiale: 20 febbraio, ma noi anticipammo due giorni ricordando che era proprio la mattina del 18, fin quando è stata al mondo la signora Adalgisa, che arrivava un telegramma con scritto "Tanti cari auguri, la tua mamma". Fu una gran bella festa, che Ferrari onorò con la sua presenza, resistendo dal principio alla fine nonostante si vedesse che era fisicamente provato, la sensibilità delle gambe ridotta al lumicino. Sopportò il frastuono, le luci, il tramestio dei camerieri. Fece buon viso anche a un valzerino del complesso musicale aziendale, però gli venne mal di testa. Accettò di buon grado la nostra targa d'oro. Al microfono recitò dignitosamente il suo affettuoso saluto e il messaggio che volle dare: «Vi ringrazio per avere accettato il mio invito e vi ringrazio soprattutto per avere sempre creduto in me. Quando non ci sarò più andrete avanti così perché con voi la Ferrari è una realtà insopprimibile». Mangiò qualcosa, niente vino, che da tempo gli faceva malissimo, soltanto una lacrima di spumante quando ci fu il brindisi conclusivo. Qualche commozione, atmosfera festosa, sdrammatizzata, sebbene aleggiasse in tutti la consapevolezza di stare vivendo un momento che non si sarebbe più potuto ripetere. Lui seduto, noi 1800 tutti in piedi: «Buon compleanno, Ferrari».



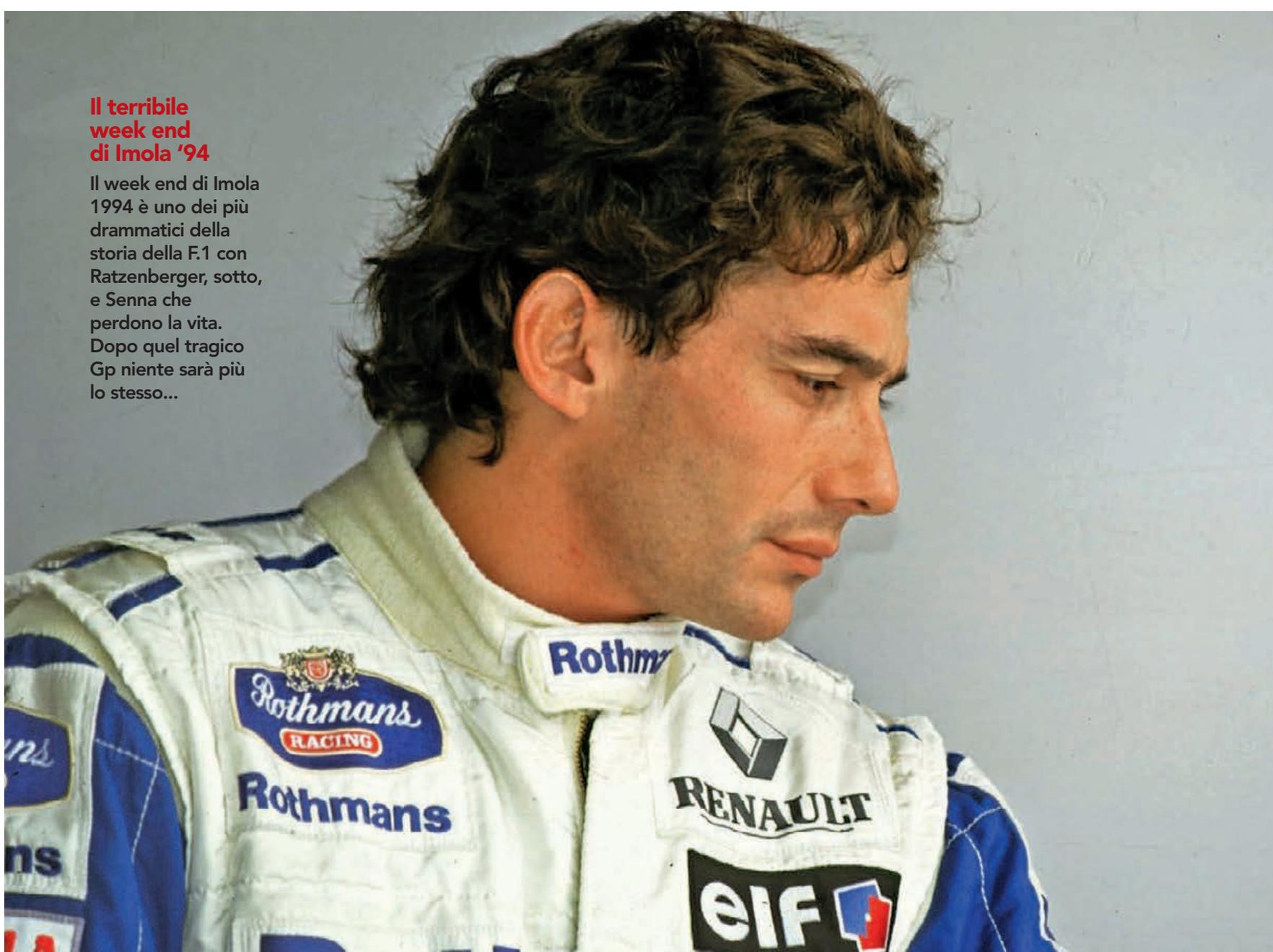


2,5 quintali di tortellini

Enzo Ferrari seduto alla sua scrivania nell'ufficio di Maranello. Per festeggiare il suo ultimo compleanno fu liberato il capannone e sgomberata la catena di montaggio della 328 così da ospitare 1800 persone. Per il pranzo furono utilizzati 2 quintali e mezzo di tortellini, tre di vitello arrosto, 300 zamponi, 2700 tra bottiglie di Lambrusco e Martini secco

Il terribile week end di Imola '94

Il week end di Imola 1994 è uno dei più drammatici della storia della F.1 con Ratzemberger, sotto, e Senna che perdono la vita. Dopo quel tragico Gp niente sarà più lo stesso...



LAT

La stella maligna di Imola

POVERO SENNA, AMICO SINCERO E GRANDE CAMPIONE. POVERO SCONOSCIUTO RATZENBERGER, DAL VISO BUONO E APERTO: UNITI IN UN MALEDETTO DESTINO...



“

Erano otto anni che non succedeva in F.1 e così si era consolidata la convinzione che eventi luttuosi non potessero capitare più. E pensare che gli incidenti non mancavano, altroché!

SUTTON-IMAGES.COM



Erano otto anni che non succedeva nella categoria Formula Uno e così si era consolidata una specie di sensazione - come dire? - di immunità che con il passare del tempo è andata diffondendosi a macchia fino a tramutarsi in una generalizzata convinzione che eventi luttuosi non potessero capitare più. E pensare che gli incidenti non mancavano, altroché! Però, per brutti che fossero, andavano sempre a finire bene, con danni minimi e tante volte parevano avere proprio del miracoloso per come si risolvevano. Solo fortuna? No, anche merito della Federazione - si riconosceva pressoché all'unanimità -, degli organizzatori, dei costruttori; di tutti gli addetti ai lavori costantemente impegnati al problema della sicurezza ancor prima che alla ricerca tecnica e allo spettacolo, anzi molti piloti, anche tra quelli che spesso e volentieri si lamentano, potrebbero pure ringraziare il livello tecnico delle strutture delle macchine, arrivato oggi a scongiurare conseguenze che in altre epoche si verificavano con ben diversa frequenza: insomma, si diceva, non capita più, non può capitare.

Ecco, su questo ambiente felicemente esorcizzatosi e prospero è calata di colpo la stella maligna di Imola e ne ha fulminato le illusioni. Ha presentato un conto esorbitante: ha voluto il primo e l'ultimo, ha infierito per tre giorni con un accanimento che è parso ad un certo punto implacabile. Povero Senna, amico sincero e grande campione. Povero sconosciuto Ratzenberger, dal viso buono e aperto. Figli di un automobilismo sportivo che aveva trattato con esagerata diversità la loro comune passione agonistica ugualizzandoli soltanto nell'atto finale. Meritano rispetto, non quel bieco rituale che si scatena puntualmente in queste tristi circostanze e che questa volta, a mio parere del tutto personale, è stato sfacciatamente esasperato. In mezzo al polverone affiorano barlumi di conoscenza di vita e spunti di buon senso: per la sicurezza non si è mai fatto abbastanza e non si deve alzare la guardia mai, certo, bisogna avere un occhio particolare a dove si corre, prendere iniziative sui circuiti: è in questo settore che si deve migliorare e si possono conquistare margini concreti, sicuro, ognuno deve offrire la professionalità e assumere la responsabilità che il suo ruolo comporta, interrogando anche la propria coscienza, ovvio. Gli incidenti sono un aspetto inevitabile delle corse automobilistiche perché l'imprevisto è la contropartita della ricerca tecnica e il rischio lo è della temerarietà umana: questa è la visione realistica dei piloti, dei tecnici, degli uomini del giro, degli sportivi, che è poi risaputa da tutti. Il resto è polverone di morbose ipocrisie, di sterili polemiche, di scontati opportunismi. Un mese fa è morto Ferruccio Bernabò, onesto galantuomo, bravo giornalista, autentico cantore dell'automobilismo sportivo. Proprio per questo, all'indomani della sciagura di Monza del 1961 quando Von Trips si uccise e proiettato in mezzo al pubblico compì una strage, sorprese molto sulla Stampa di Torino il suo accorato articolo "Basta col sangue!". Ferrari ne fu colpito. Non sapeva capacitarsi: «*Ma come? Fosse un giovane che ci s'imbatte per la prima volta... ma proprio lui che ne ha viste tante, lui che sa*». Si offese, mi mandò a convocarlo, potrei dire che andai a precettarlo a Torino portandolo di peso a Maranello. E lì, con crescente ammirazione, lo vidi tenere testa alle accese rimostranze di Ferrari, rispondendogli pacatamente che sapeva, sì che il mondo va avanti e non si può certo tornare indietro, sta bene intensificare l'impegno a fare tutto quanto è umanamente possibile per evitare scivolate future, tutto vero, tutto innegabile, l'imprevisto è sempre in agguato, il gusto del rischio è dentro all'uomo, anche questa è una forma di libertà, abbiamo la civiltà che ci siamo costruita. Si rendeva conto di tutto, però - replicava - qualcosa si era rotto in lui e per quanto lo riguardava ne aveva abbastanza. Lo ammirai molto: mi aspettavo dicesse, come fanno tanti, che il titolo non l'aveva fatto lui, che il direttore (hai detto poco: il temibile De Benedetti) aveva imposto una linea dura. Poteva trovare mille spiegazioni e non lo fece. Confermò che quanto aveva scritto era ciò che pensava e affrontò molto dignitosamente la rottura di quella importante amicizia. Negli anni successivi, la mia ammirazione doveva aumentare ancora di più perché questo caro amico continuò a scrivere di automobili, ma con limpida coerenza non si occupò mai più di macchine da corsa. A me Senna, Ratzenberger e Bernabò mancano molto. Non so se riesco a esprimere compiutamente il mio stato d'animo, ma ho voluto ricordarli insieme.



**Due volte a segno
con la Rossa**

Classe 1922, Froilan Gonzalez (scomparso nel 2013) ha corso con la Ferrari nel 1951, '54, '55, '57 e '60: vincendo due Gp. Suo miglior risultato il 2° posto nel Mondiale 1954. In totale in F.1 ha corso 26 Gp, con 15 podi, 3 pole position e 6 giri veloci

Quando Gonzalez parlò con San Pietro

GP D'ARGENTINA 1955, FROILAN È AL COMANDO QUANDO RIENTRA AI BOX E VIENE COLTO DA SINCOPE. DOPO UN'INIEZIONE SI RIPRENDE TERMINANDO 2° E NEL FRATTEMPO...


 66

Quel giorno a Buenos Aires c'erano 36°C all'ombra, 55 in pista, 65 a 10 cm dal suolo, umidità relativa superiore ai 100 con punta registrata dallo strumento di 126. Un forno.

Questa me l'hanno raccontata i meccanici più anziani e non l'avevo mai interamente creduta perché so bene come gli avvenimenti, quando vengono tramandati, subiscono con il passare del tempo qualche tocco. Sia chiaro: nulla che modifichi la verità essenziale, soltanto qualche impercettibile aggiustamento, qualche innocente concessione che però di passaggio in passaggio finisce per offrire una versione "epica" dell'episodio, a volte ingigantita o ridotta secondo il gusto di chi racconta o il piacere di chi ascolta. Con questa convinzione non ho mai cercato di approfondire quanto romanzo ci fosse nel ricordo dei meccanici che parteciparono al Gran Premio di Argentina del 1955, straordinario a sentir loro, anzi unico per come si svolge.

Finché, il marzo scorso, mi hanno messo seduto di fianco a Froilan Gonzalez alla festa annuale del Ferrari Club di Maranello, cui è seguita una cena a casa dell'amico ferrarista Alberto Alberti, e chiacchiera che ti chiacchiera a un certo punto mi è venuto spontaneo: «Ma dimmi, Froilan, tu che c'eri, cos'è successo a Buenos Aires nel 1955?». «Quien cogitation! Sono rimasto accidentado». «Un incidente? Dài, racconta...».

«No incidente, como se dice accidentado in italiano? Sono caduto in deliquio, ho avuto sincope, ho hablato con San Pietro!».

Dunque, tutto vero. Neanche un filo di esagerazione nel racconto dei meccanici. Erano partite per quel Gran Premio tre macchine 625 affidate a Gonzalez, Farina, Trintignant e, riserva, Maglioli. Le prove andarono bene e se Maglioli era 22° e ultimo, Gonzalez aveva la pole position. Pronti, via, Gonzalez partì in testa, incalzato da Fangio e da Ascari. Al 26° giro, quando aveva accumulato 14 secondi su Fangio, entrò al box senza aver fatto alcun segnale preventivo, inaspettato, cogliendo la squadra di sorpresa. Trambusto. Tutti addosso: che c'è? Cos'ha la macchina? «Nada - fu la candida risposta - la macchina va bene, jo muy cansado». Stanco?! E chi andrà mai a dirlo al Commendatore? Ma per l'amor di Dio, fuori! Via, via!

E invece non ce la faceva, appariva esausto, ebbe uno svenimento. Entrò anche Farina, stremato. Che stava succedendo? Bisogna conoscere Buenos Aires per capire il mistero: era il 16 gennaio, piena estate in Argentina, e là il caldo non scherza. Quel giorno poi stava esagerando: nella relazione di corsa è registrato: 36 gradi all'ombra, 55 in pista, 65 a 10 centimetri dal suolo, pressione atmosferica 750, umidità relativa superiore a 100 con una punta registrata dallo strumento di 126. Un forno. Afa, debito d'ossigeno, colpi di calore e difficoltà di respirazione colpirono un po' tutti: ritirato Ascari, fermo Schell, sostituito da Behra, Hermann ritirato sostituito da Moss, Villosi fermo un giro a tirare fiato. Solo Fangio si fermò unicamente per il rifornimento, il che gli consentì di vincere il Gran Premio. Al box Ferrari se ne videro di tutti i colori: i piloti uscivano, inzuppati d'acqua rovesciata loro addosso a secchiate, e rientravano non appena cessava l'effetto refrigerante. Limite di resistenza 8-9-10 giri. Si alternavano sulle macchine, incluso il pilota di riserva Maglioli e addirittura la numero 14, la peggio piazzata, fu fermata al 37° giro quando era sesta e in perfetta efficienza soltanto per avere disponibile il pilota da aggiungere nei turni di guida in modo da portare al traguardo le altre due. A un certo punto si rimise al volante anche Gonzalez, che, dopo una puntura di rianimazione, sembrava ripreso e fu lui, infatti, con un gran bel finale, che arrivò al 96° giro sul collo di Fangio classificandosi secondo. L'altra macchina, condotta fino in fondo da Farina, Maglioli e Trintignant, sia pure con 2 giri di distacco, si classificò terza. Quando la squadra tornò a Maranello, Ferrari non fece drammi, comandò soltanto di inserire nella relazione di corsa la nota "macchine regolari, scarso rendimento dei piloti".



Indianapolis con Ascari nel 1952

DOVE SI RACCONTA LA GARA
(DA DIMENTICARE) DELL'ITALIANO
CON LA FERRARI 375 F1 CHE PARTECIPA
UFFICIALMENTE ALLA GRANDE CORSA USA

È stata la giornata dei figli d'arte: con Jacques Villeneuve e Michael Andretti ai posti d'onore, Al Unser ha vinto la 500 Miglia di Indianapolis, di gran lunga la più ricca e famosa corsa automobilistica Nordamericana, iscritta anche - per quei pochi che non lo sapessero - nel calendario delle prime undici edizioni del Campionato Mondiale Formula 1, dal 1950 al 1960.

C'era in quegli anni un disegno di unificazione che avrebbe portato gli europei a Indianapolis, per partecipare a una prova di Campionato, e gli americani a una massiccia partecipazione ai nostri Gran Premi, per cui ne sarebbe risultato un vero Campionato degno di conferire un titolo mondiale. Un progetto, a mio parere bellissimo, che non decollò. Le difficoltà apparivano tutte risolvibili e così pure le divergenze di tipo logistico, quelle organizzative e, non ultimo, lo studio di un'equivalenza di Formula a cominciare dalla cilindrata. Ci fu anche un esperimento, con gli americani invitati a Monza nel 1956, al Trofeo Supercortemaggiore organizzato a Formula libera, che risultò interessante ed ebbe successo, ma mise ancor più in evidenza quale era lo scoglio insormontabile: Indianapolis non avrebbe mai voluto cambiare, ne intendeva barattare alcunchè o scendere a compromessi con chicchessia. I suoi uomini lo dissero forte e chiaro e non si può nemmeno dare loro torto, anzi gli anni a venire hanno dimostrato che avevano ragione. Amici più di prima: Indianapolis fu tolta dal calendario del Campionato mondiale e proseguì il suo splendido isolamento, la Formula Uno seguì il suo corso. Il fascino di Indianapolis è unico: sono stati molti i piloti "nostrani", che hanno voluto provare almeno una volta il gusto di quella speciale avventura e anche la Ferrari si è lasciata tentare. Lo ha fatto in epoca in cui il progetto di unificazione riscuoteva ancora forti consensi, nel 1952, con il pilota Alberto Ascari. Andò male: la vettura, una 375 F1 con lavori di rinforzo al telaio e alle sospensioni, si dimostrò non adatta alle caratteristiche del circuito, si qualificò a fatica, in gara si ritirò dopo tredici giri per la rottura del pivot portamozzo della ruota anteriore sinistra. Un risultato da non enfatizzare, si capisce, e infatti la corsa fu snobbata, passò in sottotono e anche l'unico giornalista presente, Giovanni Canestrini, ne scrisse pochissimo. La corsa non figura registrata fra le partecipazioni ufficiali della Ferrari e inoltre nella fotografia di prammatica che gli organizzatori scattano a ogni concorrente la decalcomania sulla macchina appare bianca, senza il simbolo del Cavallino Rampante. Allora: si trattò di una spedizione ufficiale della Scuderia Ferrari a scopo tecnico perlustrativo, sia pure limitata al direttore sportivo Nello Ugolini con l'ingegnere Aurelio Lampredi e tre meccanici in tutto? Oppure un desiderio di Ascari accontentato dalla Casa in premio al suo primo titolo mondiale, o il capriccio di qualche facoltoso privato?





Out dopo 13 giri

Alberto Ascari si qualificò a stento per la 500 Miglia di Indianapolis del 1952 e poi in gara si ritirò al 13° giro. Per lungo tempo si è discusso se fosse o meno una partecipazione ufficiale da parte della Ferrari. 40 anni più tardi fu svelato l'arcano

Il dubbio è sorto due anni fa, quando la Marlboro decise di festeggiare la 500ª partecipazione Ferrari ai Gran Premi del Campionato mondiale: la presenza Ferrari a Indianapolis 1952 era da considerarsi "ufficiale" oppure no? Importante saperlo perché, se lo era, la ricorrenza cadeva nel Gran Premio di Ungheria 1992, in caso contrario spumante, pasticcini, spilla e depliant celebrativo andavano ovviamente distribuiti alla corsa successiva. La ricerca della verità statistica non è stata difficile. Vive a Modena in perfetta salute Nello Ugolini, classe 1905, il quale ha lucidamente ricordato: «La trasferta di Indianapolis fu organizzata da Aldo Daccò, esclusivista per l'Italia delle candele Champion, ma io ho firmato il modulo di iscrizione della vettura per conto della Società Anonima Scuderia Ferrari Modena». Era ufficiale, dunque. Rimane il mistero del Cavallino Rampante che nella fotografia non c'è: che abbiano deliberatamente lasciato "neutra" la vettura fino all'ultimo momento per vedere se caso mai si faceva avanti un altro sponsor?



C'è un semaforo alla periferia di Modena, sulla via Giardini che viene da Maranello, davanti al quale devo fermarmi spesso tornando a casa la sera. È un percorso che faccio da così tanti anni che affermare di conoscerlo bene è poco: ne vivo letteralmente la vita. Di quella strada e di quello che c'è ai lati so tutto, conosco le case una per una. Vedo quando uno restaura la facciata, tosa la siepe o pittura il cancello: nessuna minima variazione può sopravvenire senza che me n'accorga. L'asfalto lo rifanno a tratti ogni 6-7 anni, la cadenza dei lavori sui fili della luce è intorno ai dieci, l'allargamento della rete telefonica è sui quindici. Qui, dove c'era l'ufficio postale, hanno aperto una farmacia, là è venuto un gommista nuovo. C'è un negozietto che in questi giorni mi tiene in apprensione: vendeva pasta fresca, poi l'ho visto chiuso, "per malattia" diceva un cartello, che poi è stato sostituito da un altro "Vendesi per cessata attività". Come andrà a finire?

Tutto questo per dimostrare quanto sono partecipe a quei sedici chilometri di universo e così l'elemento nuovo della scritta che mi si presentò davanti all'ennesima fermata a quel benedetto semaforo mi saltò subito all'occhio. Grande, bianca, copriva tutta la parete di un edificio prospiciente la chiesa di San Faustino, tutto maiuscolo, non calcina ma vernice e staccava sulla pietra viva del muro "Gilles per sempre". Villeneuve era morto in Belgio qualche giorno prima e quel segno di commossa devozione mi piacque molto, lo trovai giusto intonato al mio quotidiano scenario. Sono passati dodici anni. La scritta, a saperlo, è sempre là anche se, screpolata dalle estati e dagli inverni che ha passato, si decifra appena. Era venuto da lontano e cresciuto dal niente. Volto da adolescente e carattere tenace, vita semplice con moglie e figli, generoso, senso sportivo incontaminato, matto per l'automobile, al volante mentalità tarlata e audacia singolare: a Villeneuve non mancava nessuna delle doti che conquistano simpatia e scatenano entusiasmo. L'approdo alla Ferrari e la risaputa predilezione che aveva per lui Enzo Ferrari fecero il resto. Tra noi due c'era cordialità, anche affetto e poi, da parte mia, severità su certi suoi comportamenti che venivano invece puntualmente perdonati dal Capo. «Lascia perdere - diceva - se non fosse fatto così non sarebbe Villeneuve». Una volta, al ritorno da un Gran Premio del Giappone nel quale aveva fatto il finimondo, causando la morte di due commissari di percorso e distruggendo la macchina, feci stendere tutti i rottami in mezzo al cortile e io stesso scattai una fotografia di quel disarmante "esploso", dicendogli che l'avrei fatto pubblicare. «Non fare il couillon - protestò - mettila via». «E allora ricordati, incommensurabile idiot, - lo rimbeccai - che le macchine si riportano a casa intere. Intere, hai capito?». Uno scherzo mascherato, ovviamente, che comportava però anche qualche rischio, per me s'intende, dati i suoi rapporti diretti con Ferrari.

Romantico cavaliere dell'avventura, protagonista con quella monoposto rossa di tante rocambolesche teatralità: questo il ragazzo che ho visto rifiutare un contratto di pubblicità personale da tre milioni di dollari (nel 1981!), questa la top star cui Time dedicò la copertina del 31 agosto 1981, onore che tocca soltanto ai personaggi di respiro mondiale. Questo il beniamino di una "febbre" più virulenta di quella del sabato sera, questo il pilota al quale sono state intitolate piazze, strade, curve di circuiti e alla cui morte uno stuolo di tifose ci inondò di orazioni ed epigrafi con una quattordicenne che scrisse di avergli votato la sua verginità. Eroe, idolo, padrone del mondo. Ecco, Gilles, è finita. Doveva essere per sempre, è durata invece dodici anni. E bisogna piegarsi a capire che se uno come Senna fosse morto prima sarebbe durata anche meno.



“ Villeneuve era morto in Belgio qualche giorno prima e quel gesto di commossa devozione lo trovai giusto, intonato al mio quotidiano scenario... ”



Lo "spaccato" della Rossa di Gilles

Al rientro della squadra Ferrari dalla trasferta del Gp Giappone, ecco lo spaccato della monoposto di Gilles Villeneuve. Lo "spaccato" della vettura è adagiato a terra e la foto viene scattata da Franco Gozzi nel piazzale della fabbrica di Maranello

Gilles per sempre è scritto sul muro

GRANDE, BIANCA, COPRIVA
TUTTA LA PARETE DI UN
EDIFICIO PROSPICIENTE LA
CHIESA DI SAN FAUSTINO A
MODENA. TUTTO MAIUSCOLO,
NON CALCINA MA VERNICE È
STACCAVA SULLA PIETRA VIVA



Mohamed lavavetri da corsa

UN INCONTRO CASUALE CON UN MAROCCHINO
NEI PRESSI DELL'AUTOSTRADA A MODENA RIPORTA
ALLA MEMORIA IL GP DI CASABLANCA DEL 1958.
UNA STORIA DI PASSIONE



Hawthorn iridato in Marocco

1958 Gp del Marocco a Casablanca: Mike Hawthorn (Ferrari Dino 246) chiude al 2° posto dietro a Moss (su Vanwall) e, con un punto di vantaggio proprio su Stirling si laurea campione del mondo

Per un viottolo di campagna che ritengo sia riservato al personale di servizio - infatti c'è all'imbocco un cartello che stabilisce "strada privata-vietato l'ingresso" - si può entrare alla stazione di servizio di Modena Nord sull'Autostrada del Sole ed è un tragitto sconosciuto, introvabile per chiunque non sia, come me, nato in queste contrade. A un certo punto si abbandona la macchina e un passaggio a ruota girevole consente di arrivare alla tabaccheria, ai giornali, al caffè, al pane fresco. Un segreto che utilizzo talvolta per queste minute commissioni e poi, importante, in funzione di sgambatura domenicale. Una mattina, tornando alla macchina da uno di questi sconfinamenti, ho trovato un marocchino che appena m'ha visto s'è messo a pulire il parabrezza. Nooo! Anche qui? Ho cercato il cinquecentino anche se - attenzione a tutti - la quota di mille lire sembra essere ormai il minimo accettato senza confusi borbottamenti che chissà quali auguracci nascondono. Alle cinquecento lire poteva anche rinunciare. «*Dammi quello*», ha detto e indicava una decalcomania del Cavallino rampante che si vedeva dall'esterno sul sedile del passeggero. Spianava un gran sorriso mettendo in mostra un paio di denti neri che erano tutto quello che aveva in bocca. Non poteva certo immaginare che vespaio di curiosità stava con quella richiesta scoperciando. «*Ma cosa te ne fai?*». «*Tra una settimana torno a casa, faccio vedere a tutti posto dove lavoro, dammi quello, prego. Io Ferrari fan, visto Gran Premio di Casablanca, portato da bere a Hawthorn e a Chiti*». Ma vè! Ce n'era d'avanzo e da vendere per buttarmi sul caso.

Allora: è proprio marocchino di nazionalità, si chiama Mohamed e poi un nome che assomiglia a frappè con una F finale, ha moglie e due figli. Lavorava in una lavanderia nel suburbio di Casablanca, è venuto al Nord per migliorare la sua condizione. Qui si toccano le settanta-ottantamila al giorno e anche se ci sono giornate da tre-quattromila si guadagna sempre di più che a lavare dei burnus.

Aveva quattordici anni nel 1958, quando entrò da un buco della rete metallica per vedere il Gran Premio del Marocco. L'ingegnere Carlo Chiti, allora direttore tecnico della Ferrari, trovandosi casualmente intorno quel ragazzo nella confusione dei box gli chiese di allungargli una bottiglia di acqua minerale per dissetare Mike Hawthorn. «*Sì, va bene, però il Gran Premio lo vinse Stirling Moss con la Vanwall, come mai sei tifoso Ferrari?*». «*Moss vinto, ma Hawthorn 42 punti, champion du monde. Bella gara, gran bagarre Ferrari e Vanwall*». Ha cominciato a descrivere tutta la corsa minuto per minuto e intanto eravamo rientrati al bar dell'autostrada per prendere qualcosa: birra e fetta di torta, tramezzino no perché gli piacciono i dolci e anche sulla birra c'è stata una difficoltà perché non avevano la Moretti. Peccato! «*Tre Ferrari (Phil Hill, Hawthorn e Gendebien), tre Vanwall (Moss, Brooks, Evans). Moss primo, noi secondo e terzo, noi champion du monde (quando diceva "noi" si avvertiva una partecipazione genuina, un'affiliazione totale). Molto spiacente per fine di Evans (disastrosa uscita di strada della Vanwall, fuoco, il povero Evans morì qualche giorno dopo per le bruciate)*».

Ci siamo lasciati così. At salut, Mohamed. Era in partenza: va a casa perché d'estate in città il lavoro subisce un calo troppo forte e trovare un crocicchio in zona di mare, di quelli buoni su strade frequentate, è impossibile perché sono tutti occupati. In autunno ritornerà a Modena: «*Gente spaccapalle, però piazza buona*». Oltre alla decalcomania, gli ho dato una maglietta Marlboro con la figura di Ivan Capelli, un gadget che ha segnato forti rimanenze in magazzino, ma lui a Casablanca ci farà un figurone.



“

Mohamed aveva 14 anni quando entrò da un buco della rete metallica per vedere il **Gp del Marocco**. Finì per allungare una bottiglia di acqua minerale a **Hawthorn** che quel giorno si laureò campione del mondo

Carlo Chiti

quanti rimpianti!

LA SCOMPARSA DELL'INGEGNERE PISTOIESE APRE LA PAGINA DEI GRANDI RICORDI E LASCIA SULLO SFONDO UN INTERROGATIVO: COSA AVREBBE POTUTO REALIZZARE SE NON AVESSE LASCIATO LA FERRARI?

Cosi se n'è andato anche Carlo Chiti; ed è stata una triste notizia, di quelle che si stentano a credere. Chi? Chiti, un infarto stamattina. Il commento più ricorrente man mano che la voce si diffondeva era: «Povero diavolo, mi dispiace». Proprio questo dicevano tutti; che a loro dispiaceva e sono lieto di offrire a chi gli vuole bene questa testimonianza schietta e genuina dell'ambiente Ferrari; dove lui ha vissuto e operato nel tratto forse più bello della sua carriera, sicuramente il più fruttuoso. Quando l'ho conosciuto alla Ferrari, nel 1959, lui c'era già da due anni. Aveva vinto l'anno prima il mondiale Marche e quello Conduttori, ma in quel 1959 non ci fu nulla da fare: l'Aston Martin battè una tantum la Ferrari nelle Sport e Jack Brabham, con la Cooper che aveva il motore Cooper di dietro, ci portò via anche il mondiale Conduttori e avrebbe ripetuto il colpo anche l'anno successivo: il vantaggio del posizionamento del motore della vettura non concedeva alcuna possibilità alle macchine classiche con il motore davanti.

Questa storia del motore posteriore si trova qua e là, ancora una volta rispolverata negli articoli dei giornali che commemorano Chiti. Ferrari avrebbe osteggiato a tal punto il motore dietro che avrebbe ceduto soltanto alle insistenze di Chiti, facendolo di malavoglia e contro le sue convinzioni. Non è vero, non ci furono contrasti; erano tutti d'accordo. La macchina a motore posteriore, svolta capitale del progresso tecnico, era in cantiere da tempo, venne pronta nella primavera del 1960 e fu provata per la prima volta da Martino Severi all'autodromo di Modena il 22 maggio. Una settimana dopo fu inviata con il pilota Richie Giuther al Gran Premio di Monaco e si classificò sesta. Nonostante tali positive premesse, il programma della macchina a motore posteriore non fu accelerato per cui la stagione 1960 fu disposta con le vecchie vetture. Perché? C'era una ragione semplicissima che taluni sembrano avere dimenticato: la Formula 2500 senza limite di peso stava per cedere il passo alla nuova, che prevedeva dal 1961 al 1965 1500 cc e 450 chili di peso minimo ed Enzo Ferrari non era certo uno che si mettesse a costruire una macchina nuova che sarebbe durata solo un anno. Quanto a un'altra rievocazione, anch'essa affiorando qua e là nelle commemorazioni dedicate a Chiti, quella della contemporanea uscita di otto dirigenti della Ferrari avvenuta nel 1961 (nella quale Chiti c'entrava soltanto per un impegno di solidarietà assunto con i colleghi), mi fa piacere constatare che quanti ci ricamano sopra non conoscono la verità e gli altri tacciono.

Evviva, ingegnere Chiti, le tue doti di sperimentatore e ricercatore, tu e quell'altra "matta" intelligenza del professore Francia. Evviva la nostra cordiale amicizia e il rispetto, mai mutati



Sono lieto di offrire questa **testimonianza** schietta e genuina dell'ambiente **Ferrari** dove Chiti ha vissuto e operato nel tratto forse più bello della sua carriera, sicuramente il più fruttuoso



LAT

Con la Ferrari anni di gloria

In questa immagine del 1961, Richie Ginther con un giovanissimo Carlo Chiti durante il Gp del Belgio a Spa

dopo che dalla Ferrari passasti a spendere i soldi dell'Alfa Romeo in un periodo in cui, rispetto a noi, là si legavano i cani con le salsicce e, men che meno, quando con la Motori Moderni andasti a tirare un carretto meno scorrevole. Mi rimane un interrogativo, adesso più che mai pieno di rimpianto e purtroppo soltanto accademico: cosa avresti potuto realizzare se il futuro avesse preso allora una piega diversa? Ai ricordi simpatici di coloro che hanno ricordato Carlo Chiti rievocando episodi burleschi e scherzosi, primi fra tutti i suoi piloti (e credo sia questo il modo migliore per ricordare la sua umanissima figura), ne aggiungo uno mio che risale al 1960, quando la Ferrari accettò di collaborare al film "Les Mauvais coups", un film di produzione francese con Simone Signoret, allora molto bella. Andammo all'autodromo di Modena con cinque meccanici, due macchine e il pilota-collaudatore Richie Ginther. Chiti interpretava la parte di se stesso, il direttore tecnico, mentre a me toccò il ruolo di direttore sportivo, che era a quell'epoca Romolo Tavoni, ma quel giorno Ferrari volle tenerlo in ufficio, «altrimenti qui non lavora più nessuno». La troupe cinematografica ci parve esagerata, per quel paio di riprese che ci avevano richiesto. Si cominciò al mattino e Chiti, nonostante facesse caldo, volle tenere addosso un soprabito nero che, a sentir lui, lo smagriva. «Tanto alle 10 abbiamo finito» sospirava, ma non aveva tenuto conto di un regista perfezionista e insaziabile. Per tutta la giornata girammo e rigirammo, simulando ogni volta la partenza dal box, la segnalazione dei tempi, il rifornimento e così via. Chiti, che aveva iniziato con il soprabito, per esigenze sceniche non poté più toglierselo e io credo di non avere mai visto in vita mia un uomo sudare tanto. 



SUTTON-IMAGES.COM

Senna mi confidò «Voglio la Ferrari»

ACCADDE NEL 1990 A UNA CONFERENZA STAMPA DELLA GOODYEAR A GINEVRA. AYRTON MI DISSE: «VORREI PROVARE L'EMOZIONE CHE DÀ IL VOSTRO ESERCITO DI FANS...»

Me lo confidò compiutamente Ayrton Senna Da Silva una volta che eravamo a una conferenza stampa della Goodyear all'Intercontinental di Ginevra, una riunione che la Goodyear tiene annualmente all'epoca del Salone dell'automobile e ha la caratteristica di essere indetta alle 8 del mattino, l'unico orario ancora vuoto da impegni nelle supersigillate giornate del Salone. Fa un po' impressione trovarsi a quell'ora a vedere diapositive di pneumatici di fronte a caffelatte e uova al salmone. «Voglio guidare per la Ferrari perché voglio provare l'emozione che dà il vostro esercito di fans, sono convinto che la carriera di un pilota non sia completa se gli manca questa esperienza». «Hai ragione - gli rispondevo io - anche tu ne hai tanti di sostenitori che ti adorano e sventolano la bandiera del Brasile, ma non è la stessa cosa, non sarà mai la stessa cosa finché non avrai provato a stare con noi». Era la



LAT

Quella Rossa tanto bramata

A sinistra Ayrton Senna e Gerhard Berger al Gp di Spa 1992. Sopra siamo nel 1994 a Hockenheim con Berger e Alesi (entrambi sulla Ferrari 412T1B)...

“

Sono convinto che la **carriera** di un pilota non sia completa se gli manca l'esperienza di guidare una **Rossa** in F.1
AYRTON SENNA

prima settimana di marzo e c'era già in corso (anzi eravamo a cose praticamente fatte) un'operazione che avrebbe portato Senna alla Ferrari nel 1991 o, al peggio, nel 1992 e questo si può dire, mentre invece ancora non si può dire come fu che l'operazione malauguratamente sfumò. Quello stesso anno, a stagione sportiva conclusa, venne una sera Berger nel mio ufficio per un'analogia seppure opposta confessione. *«Vado via - incominciò - o almeno questo è quello che intendo fare, nonostante mia moglie mi suggerisca di rimanere e mio padre addirittura dica che sarebbe un grave errore abbandonare Ferrari. Tu cosa pensi?»*. *«Non dare retta a nessuna pressione esterna - lo consigliai - ascolta solo la tua volontà, fa quello che ritieni sia meglio per il tuo futuro, tu solo devi decidere»*. *«Io sto bene con Ferrari - continuava lui, quasi giustificandosi - però voglio vincere, sono già avanti con gli anni, voglio vincere e mi sembra che con la McLaren ci siano maggiori possibilità. Mi dispiace molto, ma devo tentare. Tu cosa dici?»*. Non mollai di un centimetro: *«Dipende esclusivamente da te, tu devi scegliere. Ricordati però, se è vero che lo fai per vincere, che vai in un posto dove "quello là" ti lascerà ben poco spazio perché vuole vincere tutto lui»*. Ed ero così sicuro della mia facile profezia che non mi ha stupito il seguito e nemmeno mi ha sorpreso quel finale del Gran Premio del Giappone 1991 nel quale Senna (sia pace all'anima sua) gli elemosinò l'obolo di una vittoria in quel modo teatrale e ingeneroso che tutti ricordiamo.

Berger è ritornato alla Ferrari e ha vinto il Gran Premio di Germania. Checché ne abbiano dette e scritte i riduttori di turno, è partito in testa e in testa c'è rimasto fino al traguardo. Ha potuto rivivere la magica sublimazione che è riservata a chi vince un Gran Premio con la Ferrari e che gli antiferraristi non riusciranno mai a capire. Speriamo che Berger vinca ancora, ma basterebbe questa sola occasione per ripagare ogni sua più segreta e inconfessabile passione: è arrivato primo e ha posseduto il mondo. Negli ultimi interminabili giri con lui c'era l'amore della squadra, la speranza degli uomini di Maranello, la trepidazione delle folle ferrariste, la solidarietà dei nostalgici "ex" del Cavallino. Lui, soltanto lui, cavalcava quell'immenso fiume di sentimenti, lui sentiva la spinta, perché proprio una spinta dev'essere quella che porta avanti la macchina (Madonna, ma quand'è che finisce questa tortura?) come una sorta di flusso psico-magnetico, con una forza della natura. E quando ha finalmente tagliato il traguardo non era questione di fatto sportivo o di gesto atletico o di impresa del mezzo meccanico, nemmeno di soddisfazione personale perché c'eravamo tutti con lui in una specie di onda di piena che travalica gli affetti "normali" di famiglia, passione sportiva, tradizione, cultura e non so quali altri valori umani evocare. Nemmeno il senso di patria, perché in quel momento, al di là dell'Austria e dell'Italia, Berger era cittadino del Mondo. Esagerazione? Può darsi, ma questo è il sentimento di tanti sportivi, orgogliosi di appartenere a una bandiera e felici di essere coinvolti in qualche modo nella meravigliosa avventura Ferrari. E mi fa molto piacere poter affermare che anche Senna la pensava così.

AUTO
SPORT

Quel rosso significa Italia

ECCO SVELATO IL PERCHÉ
DEL COLORE CHE
CONTRADDISTINGUE LA FERRARI
MA ANCHE TUTTE LE ALTRE VETTURE
CHE SONO SCESE IN CAMPO
A DIFENDERE IL PRESTIGIO
AUTOMOBILISTICO ITALIANO

LAT



Bianco e blu i colori degli Usa

John Surtees al Gp Usa del 1964 con la Ferrari 158 dipinta con i colori nazionali statunitensi e partecipante alla gara con la licenza di concorrente della Nart

Capita che qualcuno domandi se c'è un motivo perché le macchine da corsa Ferrari siano rosse o se questo sia dovuto soltanto al caso oppure a una fantasiosa scelta nella scala dei colori, tanto azzeccata da dover essere poi trasferita anche sulla maggioranza delle macchine di serie. Una risposta appropriata c'è, ovviamente, e noi la diamo sempre, ma è incredibile quante congetture diverse e strampalate fioriscano talvolta nell'immaginazione della gente, specialmente i giovani e gli stranieri, che hanno minore dimestichezza con il nostro ambiente. «Sono rosse perché vanno più forte» ho sentito talvolta che si dicevano fra di loro; «Perché il rosso si vede meglio», oppure «Enzo le voleva così». Una volta ho anche sentito un disinvoltato papà rispondere al suo bimbetto: «Perché sono costruite nella regione più rossa d'Italia». Mah! Oggi daremo una risposta alla storia, confidando che la lezione torni utile a diverse categorie di giovani e forse anche a qualche anziano che denunciassero vuoti di memoria. Il capitolo inizia da lontano, addirittura dal secolo scorso: dalla Coppa Gordon Bennett, in assoluto la prima grande prova dello sport dell'automobile. Questa corsa fu ideata da James Gordon Bennett, americano, uno dei soci fondatori dell'Automobile Club di Francia, ricchissimo erede della fortuna del New York Herald, già famoso all'epoca per aver organizzato e sovvenzionato la spedizione in Africa di Stanley alla ricerca dell'esploratore Livingstone. Il regolamento della gara, varato nel 1899, stabiliva una sfida di squadre nazionali di tre automobili costruite nel Paese che esse rappresentavano. Si incominciò il 14 giugno 1900 sul percorso Parigi-Lione, con l'intesa che alla Nazione vincitrice sarebbe toccata l'incombenza di organizzare la gara successiva, con facoltà di scegliere il percorso. La Francia vinse le prime due edizioni con le Panhard-Levasseur di Charron e di Girardot. Poi fu la volta della inglese Napier di Edge, nella Parigi-Vienna, cui seguirono le vittorie di Jenatzy, su Mercedes, al circuito di Dublino e di Théry, su Richard-Brasier, al circuito del Taunus. Per la edizione del 1905, la Francia scelse il circuito montagnoso dell'Auvergne e iscrisse una terna composta dal detentore del trofeo Théry e da Callois, entrambi al volante delle Richard-Brasier, e da Duray su Dietrich. L'Italia si presentò con tre Fiat affidate a Lancia, Nazzaro e Cagno. La Germania e l'Austria iscrissero sei Mercedes per Wemer, De Caters, Janatzy, Braun, Burton e Hieronimus. L'Inghilterra allineò Rolls e Bianchi su Wolseley e Earp su Napier, in base a una gara preselettiva organizzata nel Regno Unito. Gli Stati Uniti inviarono due Pope-Toledo e una Locomobile per i piloti Lyttle, Dingley e Tracy, mentre la Svizzera dichiarò forfait all'ultimo momento. Fu in questa gara, la Coppa Gordon Bennett 1905, che per la prima volta vennero assegnati alle vetture i colori automobilistici nazionali: blu alla Francia, nero all'Italia, bianca argento alla Germania, giallo e nero all'Austria, verde all'Inghilterra, rosso agli Stati Uniti. Vinse Théry, Nazzaro secondo, Cagno terzo. Poiché nessuno rinnovò la sfida ai francesi, essi non si sentirono in dovere di organizzare nessun'altra rivincita e così si concluse il ciclo della Coppa Gordon Bennett. Quanto ai colori, l'anno successivo ci fu uno scambio tra Stati Uniti (che presero il nero, cambiandolo poi subito nel definitivo bianco e blu) e l'Italia, cui toccò il rosso, mai più mutato nel tempo e con questo colore hanno corso Alfa Romeo, Maserati, Lancia, Cisitalia, Osca, Ferrari e chiunque altro è sceso in campo a difendere il prestigio automobilistico italiano. La regola dei colori nazionali, seppure non ufficialmente confermata, non è mai stata esplicitamente abrogata, e soltanto l'invadenza degli sponsor ha eroso anno dopo anno la vernice delle carrozzerie, arrivando in certi casi a sostituirsi totalmente all'originario colore nazionale. D'accordo: questa arbitraria intrusione ha contribuito allo sviluppo del nostro sport, fino a diventare un vero e proprio stato di necessità, perché senza gli sponsor le corse certo non avrebbero oggi vita facile. E quindi giustificabile che lo spirito romantico e sentimentale dei colori nazionali sia stato sacrificato. Però, anche in ciò la Ferrari fa eccezione e fra i suoi meriti mettete anche questo: quando una macchina del Cavallino si presenta allo schieramento di partenza, a Monza come in qualsiasi altra parte del mondo, pur con qualche pecetta pubblicitaria, il fondo del suo rosso è ancora là, e significa Italia.





Un finale
che si stenta
a mandar giù!

SCHUMACHER CON UNO SCIPPO SI AGGIUDICA IL MONDIALE 1994. DAMON HILL È BATTUTO. MA ANCHE A SUO PADRE GRAHAM ERA CAPITATO QUALCOSA DEL GENERE 30 ANNI PRIMA



Mondiale 1994 finito tra le polemiche

Michael Schumacher e Damon Hill si stringono la mano. Ma il finale di stagione del Mondiale 1994 non è molto cavalleresco

Se era stabilito che il campionato mondiale di Formula Uno del 1994 dovesse essere deciso da qualche cosa di inaspettato, che cosa volete farci, volete opporvi al destino? E d'altra parte, non esiste una spiegazione logica per giustificare il tortuoso cammino di questo campionato e la sua misteriosa strumentalizzazione di fatti e di uomini, fino al colpo di scena conclusivo. A pensarci ammodo è stato un campionato che, fra tutto quello che poteva accadere, non ha risparmiato nulla: a ogni singola fase ne è seguita un'altra diversa, quasi che una sapiente regia, appena la gente si era fatta una convinzione, si divertisse a modificarla imponendone un'altra al suo posto. L'astro nascente Schumacher ha vinto le prime due - pensavano tutti - ci penserà Senna a contrastarlo nelle altre. Senna invece si è perduto, per sempre, e Schumacher ne ha vinte altre due. Ma allora - ci si è cominciato a chiedere - chi lo contrasterà? La Ferrari è in ritardo, Mansell è in America, può essere Damon Hill un valido antagonista? Può darsi, è verde però, troppo verde il ragazzo. Ed ecco che il corso degli eventi gioca a suo favore: Schumacher viene penalizzato, squalificato, estromesso fin quasi a far pendere la bilancia dall'altra parte. Poi il tedesco è ritornato e ha ripreso a vincere: sì, hai voglia a tenerlo fermo, il campione è lui, proprio lui. E invece capita che vinca l'altro e così, con questa altalena, si arriva all'ultima gara, inchiodati alla suspense dei romanzi gialli, per cui soltanto all'ultimo capitolo, con grande gioia degli organizzatori di Adelaide, si scioglierà l'enigma. Ecco, siamo arrivati al Gran Premio di Australia ed è proprio quest'ultima gara che stento a mandar giù, non tanto perché Berger e Alesi non sono riusciti a vincere - questo avremo tempo di masticarlo un'altra volta - ma per come si è conclusa la vicenda tra i due contendenti i quali; a mio avviso, ne escono entrambi penalizzati. È stato un finale perverso perché non ha tenuto conto delle attenuanti della giovane età dei due ragazzi, i quali non meritavano un ghigno tanto beffardo, si potrebbe anche dire crudele.

Un finale più pulito di quello che ha invece dovuto costruirsi spettava al tedesco che, nel corso dell'anno, ha ripetutamente fatto vedere di essere il migliore del mazzo, dimostrando come la sua crescita sia stata costante e praticamente senza errori. Intendo errori suoi, di guida, e gli va riconosciuto che è stato persino capace di rimediare a errori che gli sono stati commessi intorno. Però, in Australia, guarda caso, eccolo incappare in un paio di sviste, una delle quali, in gara, lo ha costretto a giocare il tutto per tutto per riacciuffare con uno scippo quel titolo che, suo di diritto, gli stava scivolando inesorabilmente di mano. Non ha voluto lasciarselo sfuggire. Ne vincerà altri di titoli, ma per quanti siano non potrà mai cancellare la furbata che macchia il primo. Anche contro l'inglese la sorte è stata cattiva: gli ha fatto penzolare lusinghe e speranze per calargli poi davanti un'esca irresistibile che si è rivelata subito un'insidia micidiale. È stato come portare via la caramella a un bambino, perché chiunque al suo posto, anche il pilota più esperto, si sarebbe buttato nella stessa manovra, ma il fatto che ci sia caduto lui, il giovane Hill, assume il colore di chi si è confezionato una figura da ingenuo che, oltre al danno, richiederà tempo prima che se la possa scucire di dosso.

Anche lui è giovane e avrà altri titoli da fiutare e altri, glielo auguro, da cogliere. Se può essergli di conforto, è capitato anche a suo padre qualcosa del genere: è stato in Messico, nel 1964, e anche allora si era all'ultima corsa del campionato. Poteva vincere Surtees, che aveva 34 punti, poteva vincere Graham Hill che ne aveva 39 e se questi due non avessero preso punti poteva vincere anche Clark, che ne aveva 32. In gara, una perdita d'olio menomò Clark, Bandini tamponò Hill e gli otturò i tubi di scarico, andò in testa Gurney, che vinse, secondo Bandini, terzo Surtees. Al penultimo giro Bandini cedette la posizione a Surtees che così, da secondo, guadagnò 6 punti, si portò a 40 lasciando Hill a 39 e vincendo il titolo. Quell'anno, per Natale, Graham Hill mandò in dono a Bandini una serie completa di dieci dischi «Come si impara a guidare». Mi domando che tipo di regalo sarà quello che Damon, se avrà altrettanto humour, invierà quest'anno al 25° campione del mondo.



A vintage Mercedes-Benz racing car, silver with a red number '2' on the side and front, is in the foreground. A driver wearing a brown helmet and goggles is visible. In the background, a red McLaren racing car with a white number '6' is also on the track. The scene is set on a paved road with a stone wall and greenery in the background.

Mercedes grande rivale

I TEDESCHI SI APPRESTANO A TORNARE NEL MONDIALE MOTORIZZANDO LA McLAREN. RIEMERGONO I RICORDI DEL 1955 QUANDO LA CASA DELLA STELLA VINSE E SI RITIRÒ PER MANCANZA DI AVVERSARI COMPETITIVI



Due anni di trionfi, poi il saluto

In questa immagine Juan Manuel Fangio (Mercedes-Benz W196) precede Alberto Ascari (Lancia D50) al Gp di Monaco del 1955. Alla fine di quella stagione, dopo aver vinto il titolo anche l'anno precedente, la Casa della Stella decise di ritirarsi dal Mondiale di F.1

LAT

Il Campionato 1994 appartiene ormai alla storia della Formula Uno ed è tempo di pensare alla prossima stagione sportiva, calandosi negli stati d'animo classici di questo periodo dell'anno. Chi ha vinto deve prepararsi a difendere il titolo e, per citare una riflessione che era ossessiva nel pensiero di Enzo Ferrari, deve convincersi che *«non è facile diventare campioni del mondo, ma ancora più difficile è rimanerci e confermar-sene degni»*. Quelli che hanno perso, dopo avere esaurito le spiegazioni del perché non hanno vinto, impostano la rivincita e si rimboccano le maniche con freschi propositi. Non c'è niente di nuovo sotto il sole: queste situazioni si ripetono puntualmente ogni anno da quando il Campionato è stato indetto e il bello è che intorno ai progetti delle squadre che impiantano seri programmi di lavoro si rinnovano le solite velleitarie avventurose speranze, generate da autentica passione, questo è vero, ma purtroppo dipendenti da precarie sponsorizzazioni in cerca di un fiato di pubblicità.

Qualcuno crede di vedere per il 1995 una novità. Ero a Milano, in compagnia di Olivier Maupas, un giovane architetto francese che fra i tanti suoi impegni si occupa anche di egregie realizzazioni per la Ferrari, ed ero con lui proprio nei giorni in cui è stato annunciato il contratto della Mercedes con la McLaren. *«L'anno prossimo sarà duro per la Ferrari»*, mi diceva questa persona, non ferrarista nel senso stretto della parola però sincero ammiratore del mito di Maranello e delle sue macchine, e proseguiva: *«Non sarà facile per la Ferrari competere con una Mercedes che si avvarrà della squadra McLaren e poi avrà prima o poi anche il pilota Schumacher. Come farà il Cavallino a vincere?»*. Un pensiero corretto e giustificato. La potenza di Mercedes, la capacità della squadra McLaren e, a volercelo, anche il talento di Schumacher: una formazione davvero temibile e con tutte le carte in regola per concedere poco agli avversari. Certo, sarebbe sciocco controbattere, negando l'evidenza di questi indiscutibili valori o trincerandosi dietro ottusi campanilismi, ma è doveroso rammentare, al di là di ogni atto di fede, che anche questa non è una situazione nuova e come tale va sdrammatizzata. Quando nel 1955 la Mercedes maramaldeggiò su tutte le piste, diramò a fine stagione un comunicato stampa nel quale dichiarava che *«non essendoci più in campo avversari competitivi si ritirava dalle corse»*. Eh no, cari miei, c'è da discutere: un conto è scegliere di fare una puntatina, sfruttando favorevoli circostanze e benigne congiunture, poi salutare tutti e togliersi di mezzo dicendo *«andate avanti voi»*, e tutt'altra partita è stare in trincea costantemente come ha fatto la Ferrari, studiando incessantemente e tutto sperimentando, soffrendo crisi di uomini e sventure di piloti, battagliando senza tirarsi mai indietro neppure quando il momento tecnico o quello politico-sportivo le tornavano poco congeniali se non addirittura ostici. Ha vinto. Ha perso. E non ha mai barato, rispettando gli avversari leali e considerando, con distacco la miriade di accorgimenti, cavilli e trucchi perpetrati da abusivi avventurieri che a turno l'hanno pizzicata nei cinquant'anni della sua attività.

E in questi cinquant'anni sono venuti tutti all'assalto, alternandosi a lanciare una sfida che è stata sempre raccolta, anche quando gli avversari si sono presentati proibitivi per come erano agguerriti. Intendo, tanto per dare una misura, abbinamenti come l'Alfa Romeo di Farina, la Mercedes di Fangio, la Cooper di Brabham, la Lotus di Clark, la Matra-Ford di Stewart, la McLaren-Honda di Senna, la Williams-Renault di Prost. Nel '95 ne viene un altro? Venga chi vuole! C'è quasi da essere contenti: più forte è l'avversario più stimolante sarà la soddisfazione di batterlo.



Da Berger l'unica gioia del 1994

CON UN'ENTUSIASMANTE CAVALCATA GERHARD
CONQUISTA LA VITTORIA A HOCKENHEIM.
LA SOLA COLTA DALLA FERRARI QUEST'ANNO.
E IL SUO SUCCESSO FA TREMARE ANCHE I BAR
DI MONTREAL, COVO DEI TIFOSI DELLA ROSSA

LAT





Gerhard sbanca in Germania

In un Mondiale F.1 1994 contrassegnato da otto vittorie Benetton e sette Williams, per la Ferrari arriva un solo successo. Lo firma Gerhard Berger al Gp di Germania...

C'è uno che mi ferma sempre per la strada quando m'incontra e ogni volta più o meno mi fa: «Salute dottore, la Rossa come va? Speriamo di fare filotto. Si ricorda di me? Portavo sempre l'aceto balsamico al Grande Capo e lui lo gradiva molto. Mi farebbe piacere se volesse rammentare quegli incontri in un prossimo Tunnel». Un altro, e questo è un amico, tira spesso la stoccatina: «Hai scritto di piloti, di tifosi, di restauratori, di tanta gente. Quand'è che dedicherai un pensiero ai collaboratori esterni e ai fornitori?».

Altri ancora, con delicate pressioni, mirano a una pubblica significazione di operati e di meriti coinvolgenti in qualche modo le loro figure al giro Ferrari. Non immaginavo, in questo modo, di andarmi a creare debiti e il rammarico si fa stressante quando taluni accompagnano la loro richiesta con vellicanti lusinghe, tipo: «Sa? Io leggo Autosprint incominciando dal fondo ... ». Altrettanto impegnativo diventa offrire un cenno di risposta a quanti telefonano o scrivono a proposito di svariati argomenti; che il più delle volte sono stati già trattati oppure non sono di interesse generale e quindi non pubblicabili. Spero sia perdonata, per una volta, sotto Natale, una "piccola posta" a buon mercato. Cominciamo con un saluto a Franco P. di Aurelio do Carmo, in Brasile: dove sono le fotografie che ti avevo chiesto? Ad Augusto Bersanetti di Pregnana Milanese, che mi ha inviato le foto del suo garage tutto addobbato con cimeli Ferrari, molti complimenti. A Gianni Cancellieri, primo fra tutti i giornalisti a scrivermi parole di buona accoglienza come collega, molti ringraziamenti e altrettanti all'allievo Giorgio Ferri e a Pietro de Franchi, al presidente del Ferrari Club di Reggio Calabria Lillo Cavallo, a Pier Giorgio Cappelli, colonna portante dell'Alfa Romeo, all'ingegnere Piero Fusaro, un tempo mio direttore generale e poi mio presidente. Valsi da Sierra Madre in California, ha scritto per ribadire che il suo più grande eroe di automobilismo è l'ex capo meccanico Giulio Borsari. Giulio, ormai vecchio come un sasso, ne sarà contento. Mario De Polo, Belluno, ha inviato una fotografia della serie "accidenti come passa il tempo", che mi ritrae accanto a Enzo Ferrari. Grazie, ma è impossibile pubblicarla. William Dozza, della Peugeot Talbot Italia e per anni mio antagonista nella disputa per il titolo di peggior direttore di Pubbliche Relazioni, da quando io sono in pensione non ha più rivali, ma attento, William, non dormire sugli allori! All'indomani di un Tunnel in memoria di Villeneuve (una memoria - sostenevo - che si va facendo purtroppo sempre più labile) sono stati molti a scrivere per ribadire il loro immutabile sentimento. Ho scelto quattro lettere, Salvatore Luciani di Subiaco, Nicola Valentini di Padova, Fulvio Bindoni di Brescia, Fumo e poi un nome illeggibile di Fiumicello, che meglio di tutte le altre testimoniano il grande affetto per il Campione scomparso: «Una scritta può anche sbiadire col tempo - dicono - ma non il ricordo di Gilles e delle emozioni che ci ha regalato». Vorrei avere torto, ma siamo sempre in meno a pensarla così. Luciano Mombelli di Peschiera B. ha mandato una documentazione sulle macchine Ferrari '52 e '53 di Indianapolis, argomento già trattato, viceversa ha ragione su uno spiacevole scambio di fotografie. Molte scuse. L'editore Giovannino Fabbri di Milano, fra le tante frasi convenzionali che si dicono nel suo ambiente e chissà quante altre se ne pensano, ne ha scovata una che stento a dimenticare. Felice Grana, di Montreal, assiduo lettore di Autosprint, manda discrete fotografie con il suo incoraggiamento e quello di altri sportivi canadesi che «quando Berger ha vinto in Germania hanno fatto tremare i bar di Montreal». Dario Calzavara, come dire "er mejo" della Pirelli, sollecita un pezzo sull'ex direttore sportivo e attualmente rappresentante del Consiglio Mondiale della Fia Marco Piccinini. Si può fare, si può fare. In diversi si sono riconosciuti nella foto della burla Maserati-carretto e hanno sollecitato il premio: ogni promessa è debito. Neil Eason Gibson, del Reale Automobile Club d'Inghilterra, assicura di leggere sempre Autosprint. Giacinto Gargano scrive e telefona da Collesano, cioè dai luoghi sacri della Targa Florio. Gli è piaciuta la storia già pubblicata sulla corsa siciliana, ne vorrebbe altre. Pure dalla Sicilia telefona sempre Giuseppe Casates e scrive Rosario Lo Cicero: un giorno verrà anche il momento di rievocare il glorioso Giro di Sicilia. Il dottor Remito Donati di Bologna è fine cultore di memorie Ferrari e dimostra di essere attento anche ai dettagli "minori", Elvio Marconi, vecchio amico, è sempre vicino anche se è emigrato. Erika Bonanni, Cristina Martelli, Alessandra Vergori mandano una cartolina dopo ogni tappa di quello che loro chiamano «Il nostro continuo pellegrinaggio alla ricerca di emozioni Ferrari». L'ultima è venuta da Lisbona. Già che eravate in Portogallo, ragazze, potevate anche andare a Fatima, e ad ogni buon conto perché tornando non vi siete fermate a Lourdes?





Enzo Ferrari l'uomo del secolo

PRIMO IL DRAKE, 2° FORD E 3° ISSIGONIS
IL PAPÀ DELLA MINI. ECCO LA CLASSIFICA
STILATA DALL'AUTOREVOLE GIORNALE
BRITANNICO AUTOCAR...

“

Una serata
suntuosa
e memorabile
al **Natural History
Museum** di Londra,
presente il Gotha
dell'**automobilismo**
mondiale. Il premio
è stato ritirato
dal figlio Piero



Il Gotha mondiale dell'automobile

Sopra Gordini, sotto Vincenzo Lancia. In basso a destra Ettore Bugatti. A sinistra Ferrari con Issigonis, il padre della Mini.

La foto è stata scattata nel 1966

Dal mondo dell'automobile è stato definito l'uomo del secolo, e la notizia è arrivata anche in Italia, con qualche trafiletto qua e là, però a me sembra che tale investitura avrebbe meritato una diversa valutazione da parte di stampa e televisione: Enzo Ferrari uomo del secolo, e il premio è stato ritirato dal figlio Piero, ma andiamo per ordine. Bisogna sapere che la rivista inglese Autocar assegna annualmente una serie di riconoscimenti all'uomo, alla vettura, alla fabbrica, al progetto tecnico e al design che si sono distinti durante l'anno. Nel 1995, per solennizzare il centenario della rivista, sono stati indetti due premi speciali dedicati all'uomo e all'automobile degni di rappresentare "il secolo". È stata una serata sontuosa e memorabile al Natural History Museum di Londra, presente il Gotha dell'automobilismo mondiale al gran completo. Premi: uomo dell'anno Paolo Cantarella, auto dell'anno Bravo e Brava, auto del secolo la Mini (la cui produzione dal 1959 a oggi ha toccato i 5 milioni e mezzo di esemplari e proseguirà fino al 2000), poi finalmente l'autorevole cerimoniere Peter Robinson ha presentato le nominations per l'uomo del secolo, illustrando di ciascun personaggio la motivazione per meriti tecnici, industriali e sportivi. Ecco i nomi: Herbert Austin, Wo Bentley Karl Benz, Ettore Bugatti, Colin Chapman, André Citroen, Gottlieb Daimler, Harley Earl, John Egan, Manuel Fangio, Enzo Ferrari, Henry Ford, Dante Giacosa, Giorgio Giugiaro, Alex Issigonis, Vittorio Jano, Bob Lutz, William Lyons, Ferdinand Porsche, Henry Royce, Ayrton Senna, Frank Williams. Ha vinto Ferrari, Ford secondo, Issigonis terzo. Tripudio, commozione. Mi è venuto in mente che una volta, non saprei dire in che occasione, forse un'intervista o un dibattito in qualche cerimonia ufficiale, fu domandato a Enzo Ferrari quali erano a suo giudizio i padri spirituali dello sviluppo dell'automobile, gli uomini-chiave che potessero essere citati per avere dato il più alto contributo al fenomeno automobile che marca la nostra civiltà condizionandone il modo di vivere. La domanda suonò maliziosa per l'evidente imbarazzo che avrebbe suscitato se egli si fosse inserito nel numero dei benemeriti come pure per il peccato di falsa modestia se egli si fosse escluso. Ferrari, a tamburo battente, precisò tre nomi: Vincenzo Lancia, Ettore Bugatti e Amedeo Cordini. Non aggiunse altro, rifiutando di fornire la motivazione delle sue scelte e non ci fu verso di smuoverlo a qualsiasi ulteriore spiegazione. Riflettendo in seguito su quelle tre citazioni ho ricostruito ragioni plausibili per i primi due (Lancia: pilota pioniere innovatore; Bugatti: costruttore delle infinite geniali realizzazioni d'avanguardia), ma Cordini, perché Cordini? Non c'è niente di straordinario nelle soluzioni tecniche di Cordini e la sua figura, per quanto è tramandato dalle cronache e dai libri, non va oltre un'onesta carriera di artigiana passione sportiva. Rimane un mistero. Forse, dato che Cordini era nato nel 1899 a Bazzano di Bologna, soltanto una simpatica solidarietà per il coetaneo e conterraneo? Comunque sia, il pronunciamento della rivista inglese viene a fissare adesso un'altra scala di valori, a mio parere più appropriata perché a Ferrari tutto sommato compete la collocazione in primo piano. Per i posti a seguire vanno bene gli altri, sempre secondo i miei gusti, magari con un nome italiano in più e con qualcosa di maggior risalto che una semplice nomination per Colin Chapman.



LAT





Solo Senna più veloce di Fangio

ANCHE SE OGNI EPOCA HA IL SUO CAMPIONE
E I PARAGONI SONO SEMPRE SCOMODI
ESCLUSO AYRTON NESSUNO HA MOSTRATO LE
GRANDI DOTI DEL FUORICLASSE ARGENTINO

LAT



Con Maserati il quinto titolo iridato

Nel 1957 Juan Manuel Fangio conquista il suo quinto titolo iridato al volante della Maserati 250F: qui eccolo in azione a Pescara dove chiuse al 2° posto

Mi hanno messo a sedere vicino a un ferrarista supertifoso di Mansell e in mezzo alle tante chiacchiere che si incrociano in queste serate il giovanotto ha affermato che come Mansell non c'è stato mai nessun pilota. E su questo argomento ci tornava e ritornava, arrivando a sfidarmi: «Ecco, si cita sempre Fangio, ancor più adesso che è morto, ma cos'aveva poi Fangio di tanto speciale? Mi dica!». A quel punto un'orchestra ha cominciato un baccano infernale, troncando così qualsiasi replica. Allora, vediamo un po', anzitutto Fangio era veloce. Altri campioni, come Ascari per esempio, andavano forte se gli riusciva di mettersi al comando della corsa, molto meno se si trovavano in mezzo al gruppo o peggio ancora se dovevano inseguire. Ad altri succedeva esattamente il contrario, come per Gonzalez che era formidabile inseguitore e meno forte da battistrada, ma essere veloce sempre e in qualsiasi condizione di corsa è dote molto rara. Ricordo che quando Clark ci impressionava per com'era veloce nei tracciati misto-tortuosi i più anziani dicevano: «Questo va come Fangio!». Però Fangio andava forte anche sul dritto e nei curvoni ad ampio raggio, come Phill Hill, e sul bagnato, come Ickx o come Schumacher. L'unico che può essere stato più veloce di lui è Senna.

Fangio era fisicamente forte, e lo è stato al tempo in cui a Montecarlo la gara era di 100 giri e per fare il Gran Premio di Germania bisognava farne 22 del vecchio Nürburgring. Potrei citare un Gran Premio d'Argentina 1955 nel quale si fermarono tutti ogni cinque o sei giri chiedendo il cambio (allora si poteva cambiare il pilota) stremati da una torrida calura. Solo lui non si fermò, e vinse. Oppure una Mille Miglia 1956 da lui disputata con macchina scoperta (e con qualche problema meccanico) sotto la pioggia battente, oppure un Gran Premio di Inghilterra 1956 vinto nonostante avesse 38 di febbre.

Tecnicamente Fangio sapeva esprimere un sicuro ingegno nella messa a punto di qualsiasi vettura che ha guidato, ancor meglio di Lauda o di Prost, e nell'esercitare questo istinto prezioso era lavoratore instancabile e meticoloso, mai appagato nella sua maniacale ricerca di miglioramento. Fangio era preciso. Durante le prove, dopo aver minuziosamente studiato il percorso e avere capito le "risorse", ne cavava il miglior tempo possibile (molto spesso la pole position) e altrettanto faceva per il tempo in gara, che ripeteva poi per tutta la corsa con scostamenti minimi. A lui, per questa caratteristica, si possono accomunare Stewart e anche Surtees. Ma oltre alla precisione sui tracciati ripetuti Fangio era anche un ottimo fantasista improvvisatore, qualità peculiare dei grandi stradisti, come Maglioli o come Castellotti.

Fangio era generoso. Da serio e solido professionista, come Moss o Andretti o Patrese, dava tutto di sé senza risparmio, lottando con il medesimo impegno sia per la prima che per qualsiasi altra posizione. Fangio era coraggioso. Disinvoltamente audace, come Peterson o Villeneuve, o Arnoux, o Mansell, se c'era da rischiare al limite non si tirava indietro e se c'era da ritardare una staccata alzava il piede per ultimo.

Fangio era combattente. In pista non rifiutava mai la bagarre, aveva la fama del duro e, come Brabham o Regazzoni si faceva rispettare da qualsiasi avversario. Fangio aveva una grande, immensa passione per l'automobile e, ricopiando l'essenza del giudizio che di lui ha dato Enzo Ferrari, possedeva una visione della corsa decisamente superiore, un equilibrio, un'intelligenza agonistica, una sicurezza nella condotta di gara singolari. Niente altro. A quel tenace sostenitore di Mansell dovevo una risposta e mi sono voluto sdebitare.

“

Secondo Ferrari **Fangio** possedeva una **visione della corsa** superiore, un equilibrio, un'intelligenza agonistica e una sicurezza nella condotta di gara singolari



Jacques sta imparando

AL DEBUTTO IN FORMULA UNO, VILLENEUVE JR INIZIA A FAR RICREDERE TUTTI QUELLI CHE L'AVEVANO BOLLATO COME SCARSO. E CON LA WILLIAMS È IN PIENA CRESCITA



È 2° al debutto nel Mondiale '96

Dopo aver vinto in America, Jacques Villeneuve è al debutto nel Mondiale di F.1 1996 con la Williams e si classificherà 2° nel Mondiale Piloti. Un anno dopo sarà campione del mondo

Quando venne a provare sulla pista di Fiorano con una Formula 3 i collaudatori della Ferrari si soffermavano incuriositi a guardarlo e battevano tutti pari: «È un cacciavite, non vale niente, sta su quella macchina solo per il nome che porta, ma qualità non ne ha neanche una». Il pilota, o si potrebbe dire il ragazzo, perché era giovanissimo, è Jacques Villeneuve e devo ammettere che quelle stroncanti critiche, fatte da uomini che sono seri professionisti, m'impressionarono tanto da indurmi a non tenerlo più d'occhio, quel corridore.

Consequentemente, non so di preciso dove abbia pascolato né come sia cresciuto. Certo, quando l'ho visto in gara non mi è sembrato il fenomeno che taluni dicevano, forse anche perché sono un po' prevenuto sulle corse che ha fatto l'anno scorso, vincendo il Campionato in una categoria nella quale, mettetela come vi pare, vanno bene, anzi primeggiano gli scartini della Formula Uno. Non mi ha entusiasmato nemmeno la sua vittoria a Indianapolis, per come gli è venuta, e mi ha mosso una certa indisponenza il cumulo di incensamenti che gli è stato dedicato all'istante, nella solita frenetica celebrazione che accompagna questi avvenimenti. «Eh caro mio - ho continuato a pensare - vedrai che la Formula Uno è un'altra musical!», invece, quando in F.1 c'è venuto, mi hanno sorpreso le sue prestazioni durante le prove di quest'inverno, nelle quali ha fatto molto bene, distinguendosi fra tutti. Le orchestre hanno ripreso: «Grande Villeneuve, grandissimo, campioncino, campione, raro talento, asso» e via con questa musica, magistralmente guidata da Bernie Ecclestone che è furbo in tutto, specie a intuire quanto giovamento può portare allo spettacolo la nascita di una nuova stella. Poi si è andati a correre. In Australia Jacques ha fatto una gran bella corsa e meritava di vincerla. Ha anche fatto bene - ci mancherebbe altro! - a ubbidire all'ordine di cedere il passo al suo compagno di squadra. Bravo. I romantici, e io concordo segretamente con loro, sostengono che suo padre se ne sarebbe fregato di quell'ordine, lo avrebbero clamorosamente ignorato e tirando fino all'ultima maledetta goccia d'olio, sfracellando il motore intero, si sarebbe ritirato in testa, lui primo, lui al comando del Gran Premio. Un lusso idiota e affascinante, concepibile in tempi, situazioni e uomini che non torneranno mai più. In Brasile ha fatto una virgola solenne, uno di quegli errori madornali che anche i Prost e i Senna hanno commesso all'inizio delle loro carriere e che sono nell'ordine naturale delle cose per la formazione del vero campione. Non mi ha sorpreso come si è puntualmente rivoltato il coro dei cantori: la maggior parte a dargli addosso, ridimensionando il valore del pilota e correggendo il giudizio sul carattere dell'uomo, non proprio lo scemo del villaggio, ma quasi. In Argentina ha fatto la sua corsa, sarei per dire scarsina, data la macchina di cui dispone e comunque non mi ha offerto nessuna emozione.

In conclusione, che cos'è questo Jacques Villeneuve? Unica risposta seria: è uno che sta imparando. Bisognerà avere pazienza per vedere dove può arrivare.

Ci sono altre due considerazioni da fare. La prima è che la Williams attuale può distorcere la valutazione dei suoi piloti: chi sarebbe Damon Hill senza quella macchina e parimenti cosa farebbero con quella macchina Badoer, Montermini, Fisichella e ci metto anche Larini e Morbidelli? La seconda si riferisce a una dichiarazione che Jacques si è lasciato sfuggire durante un'intervista: ha detto che intende fare carriera senza impegnativi riferimenti che lo colleghino in qualche modo al padre Gilles e alla Ferrari. Aspirazione giusta e lecita perché forse vincerà di più, forse diventerà Campione del mondo, ma come suo padre - questo è sicuro - non potrà diventare mai.



“ Jacques un giorno forse vincerà di più, forse diventerà campione del mondo ma come suo padre - questo è sicuro - non potrà mai diventare

Alesi mi fai vacillare

SONO SEMPRE STATO GRANDE AMICO E
SOSTENITORE DI JEAN ANCHE QUANDO ERA
ALLA FERRARI E NON TUTTI FACEVANO IL TIFO
PER LUI. ORA È ALLA BENETTON E...

Ho un amico modenese con il quale da anni celebro la sacralità del giovedì in un posto di campagna a mangiare tagliatelle e giocare a scopone. Si chiama Rolando Cornia e ha alle spalle una lunga esperienza di disegnatore-progettista. Ha cominciato alla Maserati con l'ingegnere Alfieri, quindi è stato all'Ats con Carlo Chiti, per passare poi all'Asa (vi ricordate la Ferrarina 1000?) e alla Lamborghini, dov'è rimasto per undici anni, terminando la carriera alla Fiat Trattori. Attualmente è pensionato e si occupa, soltanto di sughi e di ragù per la compagnia. È competente di tecnica, appassionato di sport, da sempre sostenitore della Ferrari e di conseguenza molto esigente e critico su tutto quello che riguarda le cose del Cavallino Rampante. Il suo lamento è cominciato il giorno che la Ferrari ha ingaggiato Jean Alesi: «Avete sbagliato - mugugnava - perché quello è un soggetto che mette insieme i lati negativi del fuoco siciliano e della grandeur francese. È un pilota che non combinerà niente di buono». E va bene: uno la pensa così e va rispettato perché chiunque è libero di avere le sue opinioni, però questo è stato soltanto l'inizio perché in seguito, per cinque anni, non ha mai mancato di criticare il pilota e i suoi comportamenti. Al punto che io qualche volta gli ho domandato: «Ma ti ha fatto qualcosa? Perché ce l'hai tanto con lui?» ed ero genuino, perché proprio mi pareva che i suoi giudizi fossero troppo fiscali e cattivi. Ammisi che Jean commetteva qualche errore, ma erano peccati di gioventù, bisognava avere pazienza e aspettare. «Ma cosa vuoi che aspetti - sbottò qualche tempo dopo, ed era inviperito - da uno che non ha capito quanto fosse per lui importante stare all'ombra di un maestro come Prost, accettando con umiltà una sudditanza dalla quale avrebbe ricavato il massimo degli insegnamenti».

Andando avanti, con il passare degli anni, la solfa è stata sempre la stessa e io che ero sinceramente amico di Jean e lo sono tuttora, provavo un certo fastidio nel sopportare quello spietato stillicidio: «Alesi parla troppo, proibitegli qualsiasi intervista o dichiarazione» diceva spesso e non gli andava bene nemmeno la fidanzatina giapponese a causa dello spiacevole ripudio che questa esibizione sottintendeva alla precedente vita sentimentale. «Hai visto che non sa stare in testa? - malediva dopo il ritiro di Alesi al rifornimento di Monza di due anni fa - aveva 11 secondi di vantaggio e vi ha buttato al vento il Gran Premio d'Italia!» E poi ancora: «Ma come fate a non capire? È un pilota che sembra ci metta del suo, ma questo succede quando la macchina ha difetti e comportamenti anomali, come sulle piste sporche o bagnate. In queste condizioni fa la figura del guidatore garibaldino e pieno di cuore, ma se gli date una buona macchina ben bilanciata e perfettamente neutra, di quelle che fanno risaltare i veri campioni, lui si rivelerà un mediocre o scomparirà del tutto». Quando Jean è arrivato primo in Canada l'anno scorso ho subito messo in evidenza la vittoria, sbattendogliela in faccia, per averne di ritorno questo caustico commento: «Ah, c'è da andarne fieri: ha fatto centro dopo 91 Gran Premi e ha anche avuto la sfacciataggine di dichiarare pubblicamente che con questa vittoria si sente sdebitato con la Ferrari!». A questo proposito mi è venuto in mente quando chiesi a Enzo Ferrari, era il 1972, di non rinnovare il contratto a Jacky Ickx, che era un pilota bravo ma con un carattere rognoso, tanto che lo chiamavamo Pierino il terribile. Lui voleva tenerlo e allora io gli tirai fuori un argomento che sapevo gli avrebbe fatto effetto: «Ha partecipato sinora a 41 Gran Premi con le Rosse e ne ha vinti solo 6», denunciai vigliaccamente, e Ferrari ammise che sì, tirando le somme vinceva poco, e diede il via all'operazione di licenziamento. Questo basti a chiarire, per inciso, che il rapporto di 1 a 7, fra vittoria ogni sette partecipazioni, alla Ferrari era valutato insufficiente. Le lagne del mio amico sono continuate quando alla fine della scorsa stagione Alesi è passato alla Benetton. «Finalmente la Ferrari se n'è sbarazzata - ha commentato agghiungendo, poi maliziosamente - vedrai che Briatore riderà molto meno quest'anno». Chiuso. Anche se Alesi non è più con la Ferrari io rimango un suo sostenitore, ma siccome ogni giovedì continuo a incontrare il mio amico Rolando, a furia dei suoi dai e dai (e dopo avere visto quello che Alesi ha combinato al Nurburgring e nella gara del Gp di San Marino) la mia fede comincia a vacillare.

Una sola vittoria in Formula Uno

Con la Ferrari Jean Alesi ha corso dal 1991 al 1995 conquistando una sola vittoria al Gp del Canada del 1995

“

Un mio amico mi ha detto: meno male che la **Ferrari** si è sbarazzata di Jean, vedrai che con lui quest'anno anche **Briatore** ride meno

Scià di Persia cliente Ferrari

A UN CERTO PUNTO REHZA PAHLEVI ERA ARRIVATO AD AVERE OTTO MODELLI NEL GARAGE DELLA REGGIA. OTTO AUTO DA REVISIONARE DIRETTAMENTE A TEHERAN

Non sono mai andato in Medio Oriente perché non ho mai avuto missioni, né di carattere sportivo né commerciale, da svolgere in quell'angolo di mondo. Una volta sola, in volo per l'Australia, l'aereo fece uno scalo tecnico a Dhahran, che si trova sul golfo persico in territorio dell'Arabia Saudita, a metà strada tra il Kuwait e gli Emirati Arabi, e quasi andammo in galera perché due meccanici si ostinarono contro un baffuto barista a pretendere una birra e la cosa fu presa nel peggiore dei modi. Più che contestare un reato, mi sembrò, durante la violenta discussione che ne seguì (e forse qualche parola di troppo c'è scappata), che il barista e i poliziotti chiamati si sentissero offesi per quella richiesta, dato che gli alcoolici da quelle parti sono rigorosamente proibiti. Ci volle del bello, del buono e, come al solito, alcuni portachiavi Ferrari per uscire indenni da quella stramaledetta sala d'attesa e poter rimontare sull'aereo. Non sono andato in Medio Oriente, ma ne ho visto ugualmente qualcosa, e l'ho visto in Italia, a Firenze.

Cominciamo dall'inizio: fin che è stato al mondo, Reza Pahlevi, lo Scià di Persia, è stato cliente Ferrari e a un certo punto è arrivato ad averne otto nel garage della reggia, otto modelli diversi che dovevano periodicamente essere revisionati, specie per la regolazione della carburazione che nessuno in zona era in grado di mettere a posto. Per un cliente come lui, mandavamo appositamente un tecnico, poi, visto il tipo di operazioni che occorreva svolgere, fu deciso che bastava un meccanico. Quest'incombenza toccò una volta anche a Nino Bellei, il capo meccanico del reparto Assistenza Tecnica, che è sempre stato situato a Modena, nella sede in viale Trento Trieste della vecchia Scuderia Ferrari. Bellei andò a Teheran, fece il suo lavoro e quando lo Scià scese giù alle scuderie dei cavalli, in mezzo alle quali c'era anche il capannone delle automobili, mise in moto una Berlinetta 250 Gt e fu talmente soddisfatto del suono del motore che ordinò all'interprete di chiedere all'inviato della Ferrari se accettava, fuori conto, una mancia personale e che cosa in particolare desiderava. Bellei, un modenese sanguigno, ruspante, semplice e schietto, rispose all'istante: «Altezza, mi molli nell'harem!». Roba da creare un incidente internazionale. Diplomaticamente l'interprete invece tradusse che l'uomo aveva espresso il desiderio di avere un ricordo personale dello Scià, il quale, anche compiaciuto, gli fece portare subito in dono quattro delle sue cravatte. Così Bellei, pur ridimensionato nelle sue fantasticanti pretese, poté però sfoggiare al collo quelle preziose cravatte che ostentava, immancabilmente dicendo: «La vedi questa? Me l'ha data lo Scià di Persia». Venne anche in visita a Maranello una volta, Reza Pahlevi, verso la fine degli anni Cinquanta e aveva con sé Soraya, che paralizzò tutti i reparti dell'officina per la sua folgorante bellezza. Capelli corvini, occhi verdi, incarnato stupendo e poi tutto il resto che ne faceva un gran bel pezzo di imperatrice. Oltre tutto, indossava un paio di calzoncini neri molto attillati che per quei tempi erano una scioccante rarità.

Un'altra volta lo Scià chiese che la nuova macchina acquistata potesse essergli consegnata a Firenze, dove lui si sarebbe fermato alcuni giorni, mancandogli il tempo per venire a ritirarla a



Reza Pahlevi e Soraya a Maranello

Sopra, Enzo Ferrari con lo Scià di Persia e Soraya in una delle visite a Maranello negli Anni '50: Reza Pahlevi era un collezionista di Rosse; aveva otto modelli che faceva curare da tecnici italiani. A destra Enzo Ferrari e Franco Gozzi ritratti a Monza al Gp d'Italia 1966



SUTTON-IMAGES.COM

Maranello. Come no? Per la consegna partimmo Mike Parkes ed io e andando in là sulla Firenze-Bologna, a lui venne l'idea di inventarsi un numero: «*Quale sarà mai - chiese - il record di corsa sotto terra?*». Poi, aggiustandosi sul sedile, imboccò le due gallerie consecutive che si trovano in linea quasi dritta nel tratto fra Roncobilaccio e Barberino del Mugello. Toccammo i 279, arrotondati a 280, che credo sia tuttora il record imbattuto dei chilometri orari sotterranei. A Firenze, all'Hotel Villa Medici, incontrammo lo scudiero dello Scìa e con lui salimmo in ascensore. E qui, sorpresa delle sorprese: tutto il primo piano dell'albergo era stato allestito alla maniera orientale, con tappeti, tendaggi e drappaggi su toni di colore bianco e rosa, decorazioni in stile Mille e una notte. Per non parlare dei vestiti degli uomini e delle donne, tutti di foggia orientale a eccezione dello Scìa che aveva un impeccabile doppiopetto grigio. In un angolo c'erano anche due bruciaprofumi che contribuivano con il loro filo di fumo azzurrino a creare un'atmosfera insolita, quasi irreale, e ho capito allora, senza essere mai andato in Oriente, il tipo di sogno che aveva fatto il buon Bellei.





Così Regazzoni arrivò a Maranello

L'IDEA DI PORTARE CLAY ALLA FERRARI È NATA
NEL SALOTTO DI CASA MIA A MODENA DA UN
COLLOQUIO CON UN AMICO GIORNALISTA:
GIANCARLO CEVENINI DI AUTOSPRINT!



Gian Claudio sulla Rossa

A lato sulla terrazza dell'Empire State Building, Franco Gozzi e Giancarlo Cevenini scherzano. Correva l'anno 1968, l'occasione era quella del Gp Usa a Watkins Glen. Sopra, Clay Regazzoni sulla Ferrari 312B al suo debutto in F.1 al Gp di Zandvoort del 1970



È venuta una troupe della televisione svizzera che sta realizzando un filmato sulla vita e le imprese di Clay Regazzoni: ero disposto a dare un contributo storico sulla figura del pilota e il suo approccio alla Ferrari? Dato che in quell'epoca ero il direttore sportivo della squadra, mi ritenevano la persona giusta per questa testimonianza e mi hanno proposto una ripresa di qualche minuto, fatta in piedi all'esterno, davanti al numero 49 di via Nardi a Modena dove abito da sempre. Ho accettato, ma poi la troupe, entrata in casa per un caffè, ha visto la raccolta di cimeli e cianfrusaglie che ho messo insieme facendomi regalare anno dopo anno da ogni pilota della Ferrari un souvenir, un casco, una coppa di vittoria, un trofeo di piazzamento, e allora il regista ha cambiato idea. Ha mandato a prendere un camioncino di riflettori e luci per riprese interne e così: «Regazzoni alla Ferrari - ho potuto esordire - è nato qui, proprio in questo salotto, da un colloquio con un giornalista». Gian Claudio, questo è il nome quando era ancora senza baffi e con il cognome spesso storpiato in Ragazzoni dai giornali, l'avevo visto correre in Spagna, al Jarama, in Formula 2 e mi avevano impressionato la sua audacia e il piglio sicuro soprattutto nel saper stare al comando della gara quando era andato in testa (dote questa che per un corridore è anche più importante dell'andare forte) e come tale l'avevo segnalato a Enzo Ferrari. Chiesi all'amico giornalista di sondare la disponibilità del giovane talento, che era accasato alla Tecno dei fratelli Pederzani, ai quali, anche loro amici, non volevo fare lo sgarbo di portar via il pilota, mentre invece, se fosse stato il pilota stesso a esprimere una volontà... l'ignobile porcata rimaneva la stessa, ma sarebbe risultata ammorbida dalle circostanze. Filò tutto liscio: il pilota non nascose il suo entusiasmo e Pederzani, pur molto dispiaciuto, non si sentì di mortificare il suo pupillo, riconoscendo a malincuore che il passaggio alla Ferrari gli avrebbe aperto la possibilità della Formula Uno. Esaurite queste fasi preliminari ci fu il contatto diretto, sempre grazie al giornalista intermediario. Ci incontrammo alla maniera dei congiurati al ristorante Pavesi di Fiorenzuola, Clay veniva da Lugano, io da Maranello, e concludemmo l'accordo: mezzo milione al mese più il rimborso delle spese di viaggio. Fu questo il primo passo di una carriera che in tre anni portò Clay, ormai con i baffi, molto vicino a conquistare il titolo di campione del mondo, garantendogli comunque una serie di gran belle vittorie. Ho citato con piacere l'episodio perché mi offre l'occasione di rievocare quell'amico giornalista, Giancarlo Cevenini, che tanta parte ebbe nel tramare e cucire il successo di questa operazione.

Cevenini è scomparso qualche anno fa ed è stato amico di prima grandezza. Poteva essere un uomo frainteso e qualche volta anche discusso per taluni spavaldi atteggiamenti che si concedeva e che erano invece, conoscendolo bene, soltanto una maschera della sua innata timidezza. Quando ci conoscemmo e cominciò a venire alle corse faceva l'amore con un'anziana amica che lo chiamava Bimbo e non gli faceva mancare né Piaget d'oro né il coupé Maserati, scattava fotografie che cercava di piazzare qua e là, specialmente ad Autosprint, e aveva l'ambizione di fare il giornalista. A questo proposito mi chiese con disarmante umiltà di rileggergli i primi pezzi che scriveva e, anche se non sono mai riuscito a correggere del tutto la sua inclinazione per lo «scandal», si fece le ossa e maturò fino a diventare una colonna di Autosprint, buon cacciatore della notizia con fiuto disincantato e tenace caparbietà. Ho il ricordo di una settimana che passammo insieme a

New York, pieni di quella contentezza che si prova, specie due provincialotti come noi, la prima volta che si sbarca in America. Mi sono sempre fidato di lui e lui è stato sempre leale con me in un periodo in cui avevamo entrambi tante cose da imparare, compresa la spietata giungla del mestiere. Sull'affare dell'ingaggio di Regazzoni, per esempio, gli avevo promesso in cambio dell'aiuto la priorità della notizia, ma Ferrari, che si arrogava il diritto esclusivo dell'informazione e della non informazione, ci bruciò entrambi: quando Cevenini portò trionfante in redazione la clamorosa notizia, scopri amaramente che il direttore di Autosprint Marcello Sabbatini ne era già stato debitamente informato dall'alto.





Spa, da Surtees a Schumacher

GP DEL BELGIO DUE
VITTORIE FERRARISTE
TUTTE DA RICORDARE
A TRENTA ANNI
UNA DALL'ALTRA



**Dal 1966 al 1996
vittorie in rosso
da raccontare**
Sopra John Surtees
con la Ferrari 312
vincitore a Spa nel
1966 Spa: un
successo che gli
evitò un
licenziamento. In
questa immagine
Schumacher a segno
nell'edizione 1996
con la Ferrari F310

È giunto il momento di accontentare il direttore Carlo Cavicchi e quel suo benedetto pallino di volere un commento al Gran Premio attuale accostandovi il ricordo del medesimo Gran Premio in un'edizione del passato e vediamo se questa formula delle storie parallele funziona. In Belgio c'è stata finalmente una vittoria Ferrari di quelle che contano: il "mostro" ha vinto alla grande e sono risultati patetici e speciosi i commenti dei sostenitori mascherati, quelli cioè che fingono accoramento e godono invece delle peripezie della Ferrari, anzi, sotto sotto, la vedrebbero volentieri andare a fondo. Questi eterni "riduttori" non mancano mai: Schumacher è stato fortunato - dicono - ha vinto perché ha indovinato a rientrare per rifornirsi durante i giri della safety car mentre la radio di Villeneuve non ha funzionato, poi ha avuto il culo di tornare in pista davanti all'avversario, per non parlare del buco nella carrozzeria, probabilmente una sassata o un relitto-proiettile all'altezza delle centraline elettroniche che non ha miracolosamente causato danni, senza contare il gioco dello sterzo per cui Schumacher aveva pensato a metà gara di ritirarsi, poi l'altro miracolo del recupero fisico del pilota dopo la brutta uscita di strada del venerdì, poi nel merito Schumacher ci ha messo molto del suo e anche Mauro Forghieri nella trasmissione Studio Sport di Andrea De Adamich ha chiamato in causa «un briciolo di fortuna». Insomma è stato detto e scritto di tutto per spiegare, quasi giustificare, una vittoria che pochi si aspettavano, molti non credevano, taluni temevano. Andiamo al sodo. D'accordo, un poco di fortuna ci vuole perché altrimenti non si va neanche in tram, questo è scontato, e nessuno dubita che il pilota sia un grande campione e, del resto, perché è stato preso, spendendo un tot, se non fosse quel "mostro" che è? D'accordo anche che in gara tutto è andato bene e tutto ha girato per il meglio, ma per vincere questo è essenziale e lo è sempre stato per chiunque. Allora, vogliamo ammettere che è stata una vittoria limpida, indiscutibile, ben diversa da quella ottenuta in Spagna? Vogliamo concludere che il pilota ha espresso tutte le sue alte qualità, senza errori o sbavature, guidando magistralmente una grande macchina? Meditate gente, meditate, la vecchia regola è sempre valida: un pilota scarso con una macchina buona ha qualche probabilità di vincere, mentre un buon pilota, può essere buono fin che vi pare, ma se ha la macchina scarsa ... Un'ultima osservazione, già che in questi giorni si è parlato molto di Schumacher. Come si pronuncia questo nome? Sciumacher o Scumacher? E l'accento va sulla u oppure sulla a oppure sulla e? Se ne sono sentite di cotte e di crude in questi giorni, con variazioni tutte discordanti. Io crederei alla versione di Ezio Zermiani (Sumacher) che, essendo altoatesino, appare il più credibile. In ogni caso, andateglielo a chiedere, accidenti, se non volete fare la figura di Schittone e De Adamich che per dieci Gran Premi hanno continuato nella medesima trasmissione a nominare il pilota Panis, chiamandolo uno Pani, alla francese, l'altro Panis, alla bolognese. Quanto all'altro Gran Premio del Belgio correlativo, quello del passato che devo accostare al presente, ho scelto l'edizione del 1966, giusto trent'anni orsono. Ferrari mi mandò in missione speciale insediandomi sulla macchina di Luciano Conti e Marcello Sabbatini (a quell'epoca editore e direttore di Autosprint) che erano in partenza per Spa. Fu un lungo viaggio di diciotto ore sull'automobile guidata ininterrottamente da Conti, che non amava andare in aereo, anche perché dovetti resistere alle incalzanti insistenze di entrambi che volevano sapere in anticipo l'obiettivo della missione e l'interrogatorio continuò a stretto contatto anche a Spa, dove avevamo una sola camera prenotata all'Hotel La Charmille. Sabbatini dormì su una poltrona nell'atrio, Conti e io girammo a lungo nella camera intorno a quell'unico letto matrimoniale prima che la stanchezza del viaggio superasse ogni comprensibile imbarazzo. La missione era molto semplice: alla fine della corsa dovevo andare in sala stampa e annunciare il licenziamento in tronco del pilota John Surtees. Perché io, e non Eugenio Dragoni che era il direttore sportivo? Enzo Ferrari voleva che risultasse chiaro che il provvedimento veniva direttamente da lui. Mantenni il segreto fino al termine della gara. Era una giornata piovosa, un tempo da lupi come c'è quasi sempre nella foresta delle Ardenne dove appunto è situato il circuito di Spa-Francorchamps. Al penultimo giro, sotto un diluvio, Surtees superò la Cooper Maseratz di Rindt vincendo così il Gran Premio e Sabbatini, dimostrandomi che aveva capito tutto, si voltò verso di me e mi fece: «Allora? Mo' come la mettiamo?». Telefonai, ovviamente, chiedendo istruzioni: «Ha vinto, cosa devo fare?». «Sospendi - fu la laconica risposta - e torna a casa». Lo spazio è finito: sui motivi di quel licenziamento e come esso fu attuato appena una settimana dopo alla 24 Ore di Le Mans ritorneremo un'altra volta ...



Piloti ufficiali Ferrari

LA MINUZIOSA RICERCA DI TUTTI COLORO CHE HANNO CORSO PER IL CAVALLINO CON UNA VETTURA ISCRITTA DIRETTAMENTE DALLA CASA DI MARANELLO. UN ELENCO LUNGHISSIMO

Nell'edizione 1995 dell'Annuario Ferrari, una pubblicazione che è iniziata nel 1931 e che sfortunatamente è accessibile soltanto a un numero ristretto di persone, è contenuta la ricostruzione storica di tutti i piloti "ufficiali" che hanno corso per la Ferrari. "Ufficiali", per intenderci, significa tutti coloro che in Formula Uno, Formula 2, Sport, Prototipi, Gran Turismo, Corse in salita, insomma in qualsiasi categoria, hanno guidato in gara una vettura Ferrari iscritta direttamente dalla Casa. Loro e soltanto loro, tutti gli altri fuori, e questo rigoroso criterio ha ovviamente causato l'esclusione di numerosi altri piloti che sarebbero stati degni di essere citati per le squillanti vittorie riportate, talvolta addirittura decisive per i punti di Campionato conquistati. Mi vengono in mente, per tutti, gli amici Clemente Ravetto e Fabrizio Serena di Lapigio. Però il criterio adottato non ammetteva eccezioni e la selezione, appunto perché "storica", doveva essere spietatamente precisa. In questo senso è stata condotta la ricerca, durata otto mesi, e il risultato è un elenco di 122 piloti che ha riunito insieme a campioni famosi anche figure impensabili se non sconosciute: tutti sanno di Ascari e di Fangio, ma chi ha sentito parlare di Clemar Bucci, Francois Picard, Julio Pola?

Qualcuno di questi piloti è stato veramente difficile da inquadrare: Bucci l'ho trovato a Buenos Aires, André Pilette è stato inserito dopo molte discussioni con gli amici Jean Sage e Jacques Swaters, poiché risultava controverso se certe sue corse avessero o no il crisma dell'ufficialità. Pian piano il mosaico si è completato finché, a un certo punto, mancava un nome solo.

Bisogna sapere che alla 1000 Km del Nurburgring del 1957 la Ferrari aveva iscritto tre vetture per le coppie di piloti Collins-Gendebien, Hawthorn-Trintignant, Gregory-Von Trips poi, nelle prove del sabato, si fece male Von Trips in una brutta uscita di strada, eppure in gara le macchine partenti furono ugualmente tre, con la designazione del nome Morolli come sesta guida. Chi era questo Morolli?

Incominciai l'indagine interrogando Romolo Tavoni, il direttore sportivo della Ferrari a quell'epoca. «Sì, ricordo che al sabato sera trovandomi con Von Trips indisponibile chiesi a Von Hanstein se aveva sottomano un buon pilota da prestarmi in modo da prendere la partenza anche con la terza vettura» (c'era la questione dell'ingaggio, e non era cosa trascurabile).

«Prima di tutto, se avessi un buon pilota lo terrei per me - rispose con uno di quei suoi larghi sorrisi il barone - ma in ogni caso dove lo trovo un pilota il sabato sera? Farei venire un collaudatore da Stoccarda, ma non c'è tempo». E il racconto di Tavoni è proseguito: «Giravo per i tavoli dello Sport Hotel Tribunen, quando saltò fuori un certo Morolli e lo ingaggiai al volo. Conosceva poco il Nurburgring, poi non aveva nemmeno provato la macchina, insomma in gara non andò molto bene, fece solo quattro giri, quanto bastava per dare il cambio a Masten Gregory. Non ricordo altro di questo Morolli: prova a sentire da Von Hanstein».

Von Hanstein ricordava vagamente, mi indirizzò a Jurgen Barth (figlio dell'ex pilota Edgard), attualmente capo delle relazioni pubbliche della Porsche e questi fu molto gentile anche se altrettanto negativo. Mandò un fax. No, alla Porsche non risultava, anzi all'ufficio del personale



“

Lo strano caso
di **Olinto Morolli**
ingaggiato al volo
dal diesse Tavoni
per correre nel 1957
alla **1000 Km**
del **Nurburgring**



LAT

La bellezza di guidare una Rossa

Sopra Peter Collins (Ferrari D50), a colloquio con i suoi meccanici durante il Gp di Monza dell'8 settembre 1957

precisarono che non era un uomo Porsche. Potevo tentare da Luis Reinhold, che era il segretario di Von Trips e annotava minuziosamente tutto su un diario. Allora mi buttai su questo Reinhold e fu come cercare un ago in un pagliaio. Quando lo trovai, cadde dalle nuvole, come del resto andava facendo l'intero giro delle mie conoscenze che continuavo a interpellare: Morolli? Mai sentito nominare. Poi, come succede nelle favole, un bel giorno il fotografo Franco Zagari mi suggerì di sentire lo scrittore Luigi Orsini. Per Orsini, Morolli doveva essere stato pilota dell'Osca, o della Cisitalia, gli pareva che fosse di Rimini. Seguendo questa traccia, sull'elenco telefonico di Rimini trovai un nome, Olinto Morolli, e formai il numero: «Morolli?». Rispose proprio lui: «Eccolo qui, chi lo vuole?».

Così, finalmente, la galleria dei 122 piloti è stata completata e poi pubblicata con la sua brava prefazione del presidente Montezemolo che dice: «Dedicato agli uomini che hanno guidato una Ferrari nelle partecipazioni ufficiali di ogni formula e categoria in cinquant'anni di attività sportiva della Casa».



Vi racconto chi è Don Ruspa

DON SERGIO MANTOVANI FU RIBATTEZZATO COSÌ DA ENZO FERRARI E L'APPELLATIVO GLI È RIMASTO ATTACCATO ALLA PELLE. IL RITRATTO DEL PADRE SPIRITUALE DEI PILOTI DI F.1

Alla messa in suffragio di Enzo Ferrari c'era il consueto numero di fedelissimi che nella ricorrenza si trovano puntualmente al cimitero di San Cataldo di Modena. Sono otto anni che Ferrari è là e quando vado a trovare i miei vecchi passo sempre davanti al suo imponente sepolcro rivolgendogli un saluto pensato in dialetto modenese, l'amata lingua che usava abitualmente per comunicare tra di noi, ma questa cerimonia annuale ha un'ufficialità ben diversa. Dentro e davanti alla cappella Ferrari c'era una rappresentanza di assessori del Comune, con i vigili urbani in divisa che hanno deposto una corona d'alloro, c'erano fotografi e giornalisti, c'era la famiglia al completo, della quale Piero appena ieri era il giovane erede e oggi già ne è il patriarca mentre il piccolo Enzo regge con seria compunzione il ruolo di pronipote. C'erano amici come Giovanni Zanasi, Beppe Nen e quel tale Gianfranco che dei fratelli Castiglione è il più peccatore. C'era Mario Vecchi, che ha in progetto un documentario televisivo su Ferrari. C'era il presidente Montezemolo, collaboratori come Castelli e l'immane schiera del Radighieri, Benzi, Della Casa, Giberti, Marchetti, Campana, Renzetti, Pacher, Scaglietti, come dire l'ossatura della vecchia Ferrari artigianale, autentici fantasmi del passato che incarnano lo struggente senso dello scorrere del tempo. «Come va? Insomma... Quando c'è la salute. Hai visto Schumacher?» E via di questo passo. Il rito è stato officiato da due sacerdoti doc, Don Erio Belloi parroco di Maranello (sì, quello che scioglie le campane quando vince la Ferrari) e Don Sergio Mantovani, padre spirituale dei campioni della Formula Uno, che festosamente risponde alle campane di Maranello con quelle di Santa Caterina a Modena.

Alla cerimonia religiosa è seguita l'altrettanto tradizionale colazione al Club della Meridiana, in ossequio a una precisa volontà del Grande Vecchio che era solito raccomandare: «Quando non ci sarò più, bevete un bicchiere di Lambrusco anche per me». All'arrivo di Jean Todt, fresco reduce da Monza, è stata riservata la trionfale accoglienza che spettava ai condottieri romani dopo aver conquistato un pezzo d'Impero. Anche per lui due fette di prosciutto, un po' di gamberetti e una scaglia di grana in piedi, poi via subito a Fiorano per l'ennesima seduta di prove alla ricerca di migliorare l'affidabilità del cambio «se vogliamo tirargli il collo a tutti».

Del sacerdote Sergio Mantovani non è mai stato detto abbastanza. È del 1927, quindi prossimo ai settanta e la sua è quella che proverbialmente si chiama, una vita vissuta.

Mai domo da nessuna peripezia, anche di salute, dinamico e pieno di iniziative, gli toccò la parrocchia di Santa Caterina, un quartiere difficile della Modena operaia, in una regione dove è altrettanto difficile fare il prete. Ci conosciamo da sempre, perché quella era la parrocchia dei miei genitori, e abbiamo tirato anche qualche calcio al pallone insieme nel campetto prospiciente



“

Ha sempre successo una mia **gag** avviata anni fa. Quando ci incontriamo e mi abbraccia tiro fuori il **portafogli** per controllare se manca qualcosa



Il prete coi piloti nel cuore

Don Sergio Mantovani, soprannominato "Don Ruspa" classe 1927. L'appellativo gli deriva dal fatto che una volta per proseguire le sue opere, abbattè una costruzione valutata di importanza monumentale: per questo ebbe anche seri guai in tribunale

ciente la chiesa che è a ridosso delle Fonderie riunite dove la polizia di Scelba aprì il fuoco sugli scioperanti, mica uno scherzo, causando il tragico eccidio del 9 gennaio 1950. Tempi duri e ambiente, ripeto, difficile (che Giovannino Guareschi ha bonamente descritto in Mondo piccolo, anche se non sempre la realtà era all'acqua di rose come nelle storie di Peppone e Don Camillo) ma il giovane pretino aveva un guscio duro e già, nel 1961, riuscì a inaugurare accanto alla chiesa una scuola materna, cui sarebbe seguita una casa di riposo per anziani, dove per esempio c'è anche Gigi Villoresi adesso.

Nel 1975 ha inaugurato l'Ara dei piloti caduti dedicata alla memoria di tutti gli atleti che hanno perduto la vita al volante di automobili da corsa. In latino, si chiama Domus Automatariæ Rædæ Gubernatorum.

Don Sergio si è sempre dato da fare e non è mai indietreggiato di fronte a nulla. Una volta, per proseguire le sue opere, abbattè con la ruspa una costruzione valutata di importanza monumentale ed ebbe seri guai in tribunale. Ne uscì indenne, ma l'appellativo di "Don Ruspa" che Enzo Ferrari conìò per lui gli è rimasto attaccato alla pelle e non lo lascerà fin che campa. Per queste sue opere, distribuendo caramelle che estrae in continuazione da quella sua capace borsa, chiedeva e prendeva dove poteva e lo fa ancora. Ha sempre successo in mezzo alla gente una mia gag avviata anni fa: quando c'incontriamo e mi abbraccia, tiro fuori il portafogli per controllare se manca qualcosa.





Hill guida pulita carattere fragile

DAMON CAMPIONE DEL MONDO HA RICEVUTO
UN AIUTINO DALLA DEA BENDATA. ECCO
COMUNQUE LE PAGELLE DEI PROTAGONISTI
DEL MONDIALE DI F.1 TARGATO 1996



SUTTON-IMAGES.COM

L'iride di Damon arriva a Suzuka

Damon Hill su Williams FW18, 1996 nel giorno in cui si laurea campione del mondo nel Gp del Giappone a Suzuka

Ricordati di far bene - mi sentivo dire dalla nonna paterna quand'ero bambino - e poi speriamo che tu abbia fortuna». Lo diceva spesso e mi tornava curioso capire quel costante richiamo della fortuna sempre aggiunto alla saggia raccomandazione. Da ragazzo, mi colpì un concetto di Shakespeare, il quale ha tramandato, parola più parola meno, che c'è una marea nelle cose umane che se imbroccata nel modo giusto può spingerti facilmente a riva, talvolta anche se non vuoi, mentre se si accanisce invece a coglierti all'incontrario, ti farà annegare beffando ogni tua qualità di buon nuotatore. L'insegnamento di vita che emerge dall'esperienza di due persone di tanto diverso spessore culturale, e del quale con il passare degli anni sono diventato sempre più convinto è che a stare al mondo ci vuole una gran dose di culo.

La premessa è lunga, ma opportuna prima di affrontare una disamina dei piloti che hanno corso il Campionato Mondiale 1996 appena concluso della Formula Uno, categoria alla quale è improbabile approdare e ancor più difficile rimanere e trovarvi successo. Cominciamo, ovviamente, con Damon Hill, il campione del mondo. Guida pulita e precisa, buona volontà su carattere fragile: merita il titolo ma, inquadrato nelle diverse confluenti situazioni che lo hanno aiutato, il privilegio di entrare nella schiera degli Ascari, Fangio, Clark, suo padre Graham, Lauda, Prost, Mansell e Senna è un premio francamente eccessivo. Il suo compagno di squadra, Jacques Villeneuve, cresciuto nelle medesime favorevoli condizioni pulendosi rapidamente dei peccati di gioventù se continua così e modera la sua presunzione parlando meno, è avviato a un luminoso futuro. È giovane e ha le carte in regola per diventare l'antagonista di Schumacher. Berger è stato il solito furbacchione: se ne frega della marea e continuerà a correre e a speronare chi gli capita intorno fin quando avrà tutti i capelli bianchi. Alesi, costantemente in credito con la dea bendata, prima o poi dovrà revisionare la patente, stando a quanto sostiene Clay Regazzoni che lo accusa di non saper guidare. La più grossa delusione di quest'anno? Coulthard, sul quale eravamo in molti a sperare di più, impietosamente sopravanzato dalla chiara conferma di Hakkinen, sempre più redditizio e consistente. La seconda delusione è il pur simpatico Barrichello e ho l'impressione che la sua stella, spentasi in quella disgraziata, incancellabile giornata di Imola, non si riaccenderà più, o almeno non con lo splendore iniziale. Adesso infatti, quasi mi piace di più il suo compagno Brundle, mastino cattivo, ostinato re degli errori. Andiamo avanti: troppe ondate avverse per Verstappen, veramente sfortunato. Poco ha fatto Rosset, diligente interprete del chi va piano va sano e va lontano, e Marques quanto valeva? Più di Fisichella? Diniz mi ha ripetutamente dato l'impressione di non essere veloce: e questa è una caratteristica difficile da scuotersi di dosso, è più facile che si affinino la decisione, l'astuzia e l'audacia di Panis che potrebbe mettere a profitto queste sue doti naturali. Di Lamy parla molto bene Minardi, che pur se ne intende: avrà i suoi motivi per farlo, come pure ne avrà per far correre Lavaggi.

Di Salo ammiro soprattutto le spiegazioni che dà ogni volta che gli succede qualcosa, quanto a Katayama, beh, cosa dovrà ancora comperare il giapponese per continuare a giocherellare in Formula 1? Passiamo a Herbert: un onesto eroe del volante dopo quello che gli è capitato, mentre un'ondata totalmente diversa sembra favorire un possibile dualismo di Frentzen con Schumacher, già riscontrato in passato con predominio del primo sul secondo. A Irvine toccava il compito della seconda guida, di quello che deve stare in ombra, non deve creare interferenze, anzi, per definizione, deve svolgere un lavoro non appariscente, senza protagonismi: c'è riuscito in pieno, con la collaborazione della sfortuna. Schumacher è fuori serie e fuori valutazione, l'abbiamo battezzato "mostro". Al momento è l'unico asso e crea un solo problema: bisogna che emerga, per il bene della Formula Uno, qualcuno capace di fargli da contraltare e a mio parere i candidati sono quelli citati, in ordine di potenzialità, Villeneuve, Frentzen e Hakkinen. Un'ultima osservazione: che mareggiate contrarie avranno avuto Badoer, Morbidelli, Fisichella, Modena, Montermini, Apicella, Larini per essere puntualmente respinti in acqua? E Zanardi, che è stato confinato a vincere in altri mari? Chi si prende carico di questo patrimonio italiano che si va squallidamente disperdendo?

Hawthorn tortellini e cherry-brandy

VIZI E STRAVAGANZE DI MIKE CHE CON LA FERRARI
NEL 1958 CONQUISTÒ IL MONDIALE
DI F.1, PRIMO INGLESE A METTERE LE MANI SUL
TITOLO IRIDATO NELLA MASSIMA FORMULA

Fastidio ne dava soprattutto perché aveva successo con le ragazze, anzi provocava su di loro un'attrazione irresistibile. Al mio gruppo, un branco di universitari famelici e ricchi solo di belle speranze, dava fastidio quel "patacchino" un po' effeminato con i capelli biondo cenere e il cravattino a farfalla, però, lo ammettevano a denti stretti, la sua figura affascinava anche noi. Succedeva a metà degli anni Cinquanta in uno dei posti più distinti di Modena, l'Hotel Real Fini, che a quell'epoca aveva un salone da ballo aperto al pubblico oltre che, ovviamente, ai clienti dell'albergo, per cui le serate mescolavano piacevolmente l'ambiente di provincia con il giro cosmopolita di passaggio, spesso di respiro internazionale. C'era la possibilità di vedere da vicino la diva famosa del cinema o la soubrette della rivista musicale, l'attrice di teatro o la campionessa di qualche sport e talvolta, con un po' di faccia tosta, capitava di poterle invitare a ballare. Una specie di Celebrità-Safari, con qualche fortunoso risultato che per essere omologato richiedeva, s'intende, l'avvallo di testimoni oculari. Un bel gioco insomma, e funzionava benissimo, ma c'era il rovescio della medaglia perché l'Hotel Real Fini ospitava di regola anche i grandi nomi dell'automobilismo, a cominciare dai piloti della Maserati e della Ferrari e fra questi ultimi, appunto, c'era l'odiosissimo e amatissimo Mike Hawthorn. Veniva a cenare, il biondino inglese, in una saletta attigua, ordinando perennemente un doppio piatto di tortellini alla panna e una bottiglia di cherry-brandy, e questo accostamento faceva già scalpore, poi, portandosi appresso il resto di quel liquore dolciastro di ciliegie e il pacchetto di sigarette Senior Service, passava a un tavolo del salone e qui faceva salotto, dominando la scena e calamitando ogni attenzione. La sua tenuta da sera era una giacca normale sopra una tuta bianca Dunlop, camicia altrettanto bianca e al collo l'immancabile cravattino blu a pallini bianchi. Lo portava sempre, anche in prova, persino in gara. Il fascino del forestiero, certo, ma anche il gusto della stravaganza, i modi gentili e cordiali, il sorriso suadente, la nonchalance nell'offrire abbondanti bicchierate, lo straordinario mestiere che faceva: tutto contribuiva a creare intorno a lui un alone magico, una specie di sortilegio che faceva cadere tutti, donne e uomini, in crisi ipnotica. Era giovane come noi e ancora agli inizi della carriera, ma aveva già da raccontare viaggi, avventure e cose che evocavano una vita di classe superiore. Parlava, e infiorava il suo inglese con frasi italiane e spagnole, sapeva qualche espressione in dialetto modenese: quel che è certo è che ogni sua parola incantava il nostro immaginario e suscitava sogni inespressi e inconfessabili. Aveva esordito nel 1952, con la Cooper; e l'anno dopo si era affacciato alla Ferrari trovandosi accanto a gente come Ascari, Villoresi e Farina. Il suo talento l'aveva dimostrato a Reims, quando vinse il Gran Premio di Francia tenendosi disinvoltamente dietro i suoi compagni di squadra e andando a battere le Maserati di Fangio e di Gonzalez. Era un pilota discontinuo, è vero, sia in Formula 1 che sulle Sport, ma quando era in giornata di vena era imbattibile. Andava torte tanto nel misto quanto nel veloce e aveva anche una

“

Mike Hawthorn
frequentava
l'Hotel Real
Fini di Modena.
A tavola faceva
accostamenti
estremi ma
soprattutto
aveva successo
con le **ragazze**
anzi provocava
su di loro
un'attrazione
irresistibile



LAT

Giacca e cravattino sopra la tuta

In giacca sopra la tuta e cravattino, questa la caratteristica mise sfoggiata da Hawthorn qui ritratto con Giuseppe "Nino" Farina al Gp di Francia sul circuito di Rouen nel 1953

buona sensibilità nel lavoro di messa a punto della vettura. Gli anni susseguenti all'epoca in cui sto pescando questi ricordi gli avrebbero procurato una sequenza di altre esaltanti imprese in Formula Uno con Vanwall, Maserati, Brm, poi ancora Ferrari con la quale, nonostante la forte concorrenza di due fuoriclasse suoi connazionali come Stirling Moss e Peter Collins, diventò nel 1958 campione del mondo, primo pilota inglese a conquistare il titolo iridato. Una sola ombra nella sua gloriosa carriera: l'errore nella 24 Ore di Le Mans, vinta con la Jaguar; che sicuramente innescò la catastrofe del 1955, la più grande tragedia di tutti i tempi dell'automobilismo sportivo.

Dice il saggio che non si deve mai invidiare nessuno: diventato campione del mondo, Hawthorn convocò una conferenza stampa annunciando il suo ritiro dalle corse e un paio di mesi dopo, poco più che trentenne, trovò la morte, quasi fosse un guidatore della domenica, in un incidente stradale di circolazione cittadina. Siamo in tre di quel gruppo di studenti che andava a ballare con lui, a essergli debitori della forza trascinante che il suo modello ci trasmise e ci orientò a scegliere un lavoro, un lavoro qualsiasi, purché fosse alla Ferrari.



Il Drake e Brera show a tavola

UNO SPETTACOLARE PRANZO TRA FERRARI
E IL GRANDE GIORNALISTA. A PARLARE DI VINI
E LIQUORI. E SOLO AL CONGEDO UNA DOMANDA
SULLA MACCHINA NUOVA

Dopo la conferenza stampa di dicembre con presentazione incorporata della nuova macchina di Formula 1, le istruzioni erano state di chiudere tassativamente ogni attività giornalistica fino alla 24 Ore di Le Mans, cioè fino al mese di giugno, ma poi telefonò Gianni Brera: non gli era stato possibile venire all'incontro annuale con la stampa, gli dispiaceva molto, chiedeva un'intervista. «Cosa gli hai detto?» domandò Ferrari e io risposi: «Che venga mercoledì» e questa era la risposta che s'aspettava anche se, giusto per avere l'ultima parola, continuò: «Hai fatto malissimo. Viene all'ora di pranzo?». All'ora di pranzo, si capisce, e con un menù predestinato: acciughe alla cardinale, culatello con crostini di paté di olive, filetto al pepe verde e, dopo, niente frutta niente dolci, solo qualche scaglia di formaggio grana: tutta roba scrupolosamente scelta per favorire un bere da darsi del tu alla fine dell'incontro. Quel mercoledì Brera, astro indiscusso dello scrivere Sportivo giostrando tra Gazzetta dello Sport, Giorno e Guerin Sportivo, arrivò all'una e mezza in automobile, con tanto di autista e di fotografo, il quale fu ammesso a tavola a condizione che, badate bene, non facesse fotografie, nemmeno uno scatto.

Lo spettacolo incominciò. Tel chi el cummenda, il vecchio Leone di Maranello! Buono questo soave giovane, con le acciughe come va sciur Giovann? Sentirà con il culatello il Lambrusco di Sorbara, quello d'una volta che va bevuto ancora più giovane, quando ha appena cinque o sei mesi. La conversazione sfilava via piacevole, a briglia sempre più sciolta. L'Inter, un tempo Ambrosiana, andava forte, ci sarebbe voluto Facchetti centrattacco ma poi a metterlo davanti sarebbe venuto a mancare dietro. Più forte il Cagliari di Gigi Riva tempi duri per i poveri Genoa e Modena così così Juve e Milan, in ogni caso basta con gli abatini tipo Rivera in Nazionale. Ottimo questo Lambrusco, meriterebbe miglior fama andrebbe valorizzato di più. Ecco, per esempio, si dice un gran bene dei vini del Reno e della Mosella, ma i nostri sono meglio e ai tanti esterofili da strapazzo bisognerebbe domandare se hanno mai sentito il Laguna o il Cartizze. Si danno tante arie, fanno gli intenditori e invece capiscono nagott.

Con il filetto al pepe arrivò una bottiglia di Brunello di Montalcino: superbo, in testa al Barolo, re dei re, che tuttavia in certi speciali vigneti, quelli che sono definiti cru, è superato anche dal meno titolato Barbaresco. E anche i francesi, sanno che oltre ai loro Chateaufeuf du Pape c'è il Recioto Amarone? I cittadini della Padania (ah, il rifiuto di Roma, quando l'onorevole Bossi aveva ancora le braghe corte!) hanno nell'Oltrepo delle autentiche meraviglie e persino può stupire il Barbera, che spesso è ordinario, ma ne esistono di quelli che sono la fine del mondo.

Uno di questi vorrei segnalargli al Veronelli perché provi a combinarlo con il Gorgonzola, lui che con questo sublime formaggio prescrive categoricamente il Picolit. Culto del vino, civiltà dell'uomo, sapienza di vita. Io, con il taccuino desolatamente bianco, e il fotografo con l'inutile Leica al collo ascoltavamo incantati, versando furtivamente ogni tanto qualche sorso d'acqua, anzi il fotografo tentava di staccarsi dal treno in marcia, ma invano perché era il cummenda a mescolare personalmente agli ospiti, sorveglian-





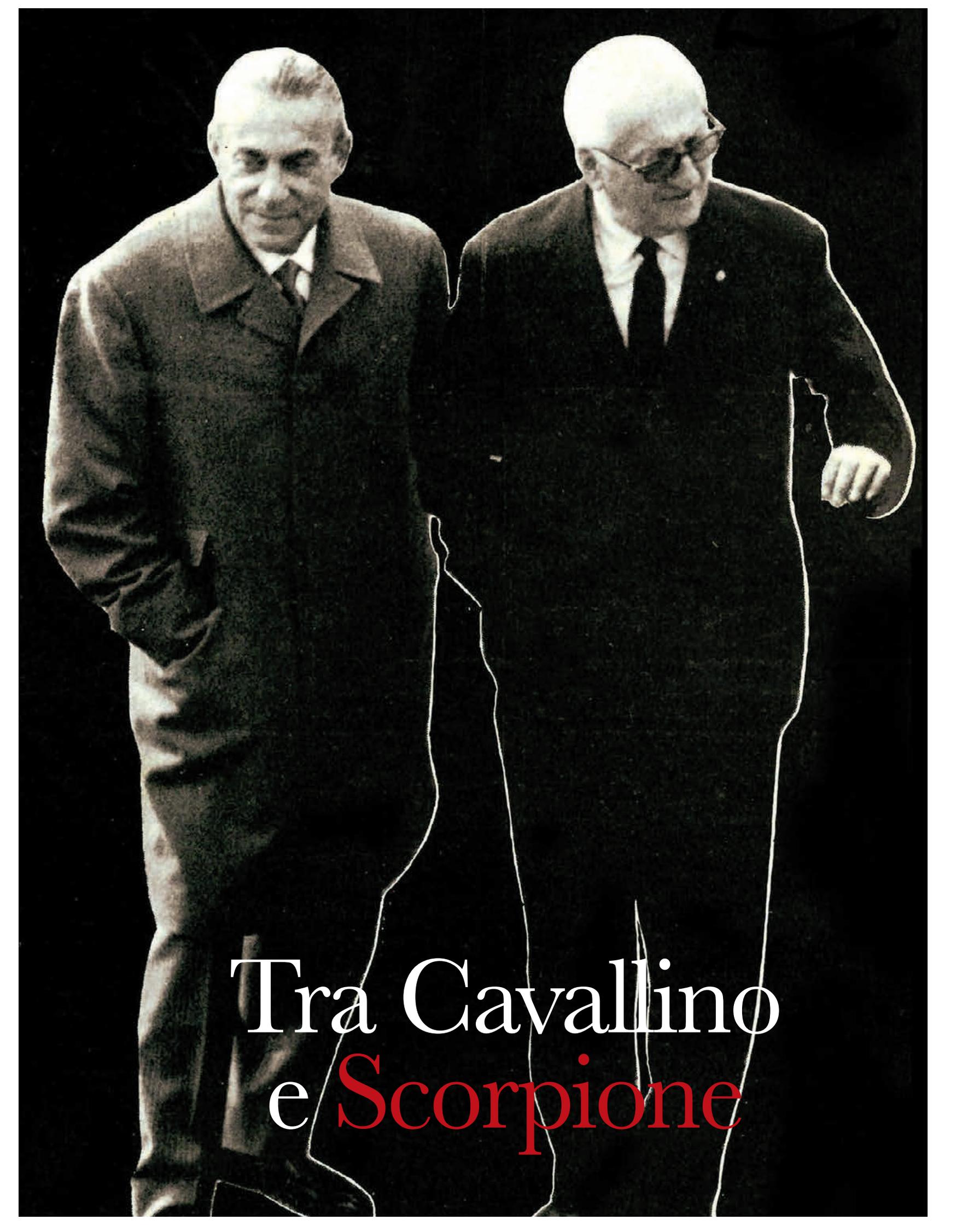
A tavola nella casetta di Fiorano

Nella saletta della casa all'interno della pista di Fiorano, a fine pranzo Ferrari versa a Gianni Brera il prezioso whisky, regalo di Jackie Stewart. Il Drake offrì al giornalista anche un Calvados 1898 (anno della sua data di nascita)

“ Proprio questa era **l'intervista** fatta una sola **domanda** «come va la macchina nuova» quella che ogni anno interessa tutti, l'unica che conta davvero e una sola risposta altrettanto essenziale «È acerba, ma la faremo andare», ma con elementi d'avanzo e da vendere per scrivere il pezzo

do a vista ogni assaggio. Della bottiglia del prezioso Brunello fu salvato un tot per gustarlo insieme alle scaglie di formaggio: il sapore cambia ancora, ne viene esaltato, esprime il massimo chiuso. Andiamo a lavorare, come va il suo romanzo *La Ragassa*? È una puttanata, ma ci vogliamo fare un film, prendiamo un whyskino? No, le offero un calvados che mi hanno mandato in dono, pensi: è del 1898, l'anno in cui sono nato. Solo un dito, tanto per gradire. È così che si dice, ma è sempre una bugia. Fuori cominciava a nevicare. Al congedo, in piedi, mano stretta nella mano, Brera domandò: «*La macchina nuova, come va la macchina nuova?*»; Ferrari rispose: «*È acerba, ma la faremo andare*». Dov'era in quel momento il fotografo? Avrei dovuto avvertirlo di stare attento, avrei voluto gridargli di fare la fotografia, dai adesso perché questa, proprio questa, era l'intervista: una sola domanda, quella che ogni anno interessa tutti, l'unica che conta davvero, e una sola risposta, altrettanto essenziale, ma con elementi d'avanzo e da vendere per scrivere il pezzo.





Tra Cavallino
e Scorpione

I RAPPORTI TRA ENZO FERRARI E CARLO ABARTH IMPRONTATI AL MASSIMO RISPETTO DI CHI SA COSA VUOL DIRE COSTRUIRE QUALCOSA DAL NIENTE

“

**Che Ferrari
e Abarth si
odiassero non lo
credo, penso
semmai che
entrambi se si
profilava il caso di
un possibile
dialogo, si
mettessero in bocca
una pastiglia di
cianuro, pronti
a inghiottirla
nell'eventualità
che per l'uno o per
l'altro il colloquio
prendesse la piega
di un interrogatorio**

Sei tu che mi manchi, sei tu che mi stanchi, canta Siria tutte le volte che uno accende la radio e la profferta di un così grande amore val bene un minimo di attenzione, come la passione del dottor Renato Donati, affezionato sportivo bolognese che divide i suoi amori automobilistici tra la Ferrari e l'Abarth, e quindi tra la figura di Enzo Ferrari e quella di Carlo Abarth, battezzato Karl a Vienna nel 1908, brillante carriera di pilota motociclistico negli anni Trenta, inseritosi poi d'autorità nella storia sportiva e industriale automobilistica. Karl passò gli anni della guerra in Jugoslavia, trasformando motori per farli funzionare a carbonella, il combustibile che a quell'epoca era diventato virtù per necessità. Cambiò il nome in Carlo quando rientrò in Italia, a Merano, e insieme a Rudolph Hruska fu da Ferry Porsche inserito nel gruppo tecnico tedesco che collaborò ai progetti di Dante Giacosa e Giovanni Savonuzzi nella costruzione delle Cisitalia monoposto D 46 e 202 sport e Gt per l'industriale torinese Piero Dusio. Il successo di queste macchine fece sorgere l'ambizioso progetto di quel modello 360 Grand Prix 1 cui enormi costi divorarono le finanze di Dusio e ne travolsero i sogni. Tutti a casa. Abarth ottenne come liquidazione due vetture sport e alcune casse di materiali, una delle quali conteneva il suo futuro. Trovò infatti, tra pezzi e ferraglie, un prototipo di contenitore riduttore di gas che Savonuzzi aveva studiato ispirandosi al silenziatore di una pistola, lo sviluppò e ne ricavò un'efficacissima marmitta di scarico. Ecco il punto: l'attività sportiva di Abarth e il suo lavoro di trasformazione e preparazione di vetture speciali hanno del mirabile, basti ricordare l'Abarth 750 Gt, derivata dalla Fiat 600, la più famosa di una sequenza di macchine Gt e sport che richiamarono l'interesse di carrozzieri come Zagato, Viotti, Boano, Allemano, Bertone, Pininfarina, e riuscirono a conquistare 6 campionati Mondiale Marche e 118 record internazionali. C'era anche la produzione di una miriade di "kit di montaggio" per chiunque volesse trasformare in proprio la sua vettura, ma è sul prodotto-base della marmitta che è imperniata la fortuna della Ditta Abarth & C, nata in via Don Minzoni 9 a Bologna, passata poi a Torino, dove nel 1971, l'anno in cui l'azienda fu rilevata dalla Fiat, costruiva 200.000 marmitte all'anno. A Carlo, oltre alla consistente parte economica, rimase l'orgoglio dei successi ottenuti dal suo famoso marchio che reca al centro uno scorpione, il suo segno zodiacale, e si ritirò a Vienna dove ha vissuto fino al 1979. Questa è la trama che il dottor Donati svilupperà nel suo libro. È documentato e sa tutto. A me ha chiesto lumi su un capitoletto che riguarda i rapporti personali tra Abarth e Ferrari, e domanda: s'incontravano, come si consideravano vicendevolmente, che cosa li accomunava e cosa li divideva, a Ferrari dava fastidio che Abarth gli rubasse popolarità e si può affermare che Abarth era scocciato dal fatto che Ferrari gli portasse via i piloti? Risposta: s'incontravano saltuariamente perché più spesso i rapporti tra le due case erano mantenuti e filtrati dai loro direttori sportivi, che alla Ferrari si succedevano, da Tavoni a Dragoni a Gozzi, mentre sulla trincea Abarth c'era sempre l'inamovibile e bravo Renzo Avidano. Personalmente mi sono trovato a sbalottare con lui un paio di patate calde come furono i passaggi di Peter Schetty e Arturo Merzario e posso testimoniare che in queste situazioni risulta determinante la volontà del pilota, sfacciatamente disposto a fare carte false pur di realizzare l'ingaggio nella categoria superiore. Questo è un fatto naturale, tanto evidente e noto ai due intelligenti personaggi da indurre l'uno a evitare superflue forzature e l'altro a non resistere più di tanto. I due personaggi, quando è capitata l'occasione, non si sono tirati indietro e si sono parlati. Mai per telefono: chi chiamava aveva la sfortuna di trovare sempre l'altro fuori sede. C'è anche un carteggio: si mandavano gli auguri di Natale. Di sicuro c'era il reciproco rispetto di chi sa cosa vuol dire costruire qualcosa dal niente. Che si odiassero non lo credo, penso semmai che entrambi, se si profilava il caso di un possibile dialogo, si mettessero in bocca una pastiglia di cianuro, pronti a inghiottirla nell'eventualità che per l'uno o per l'altro il colloquio prendesse la piega di un interrogatorio.



In fuga dalla guerra

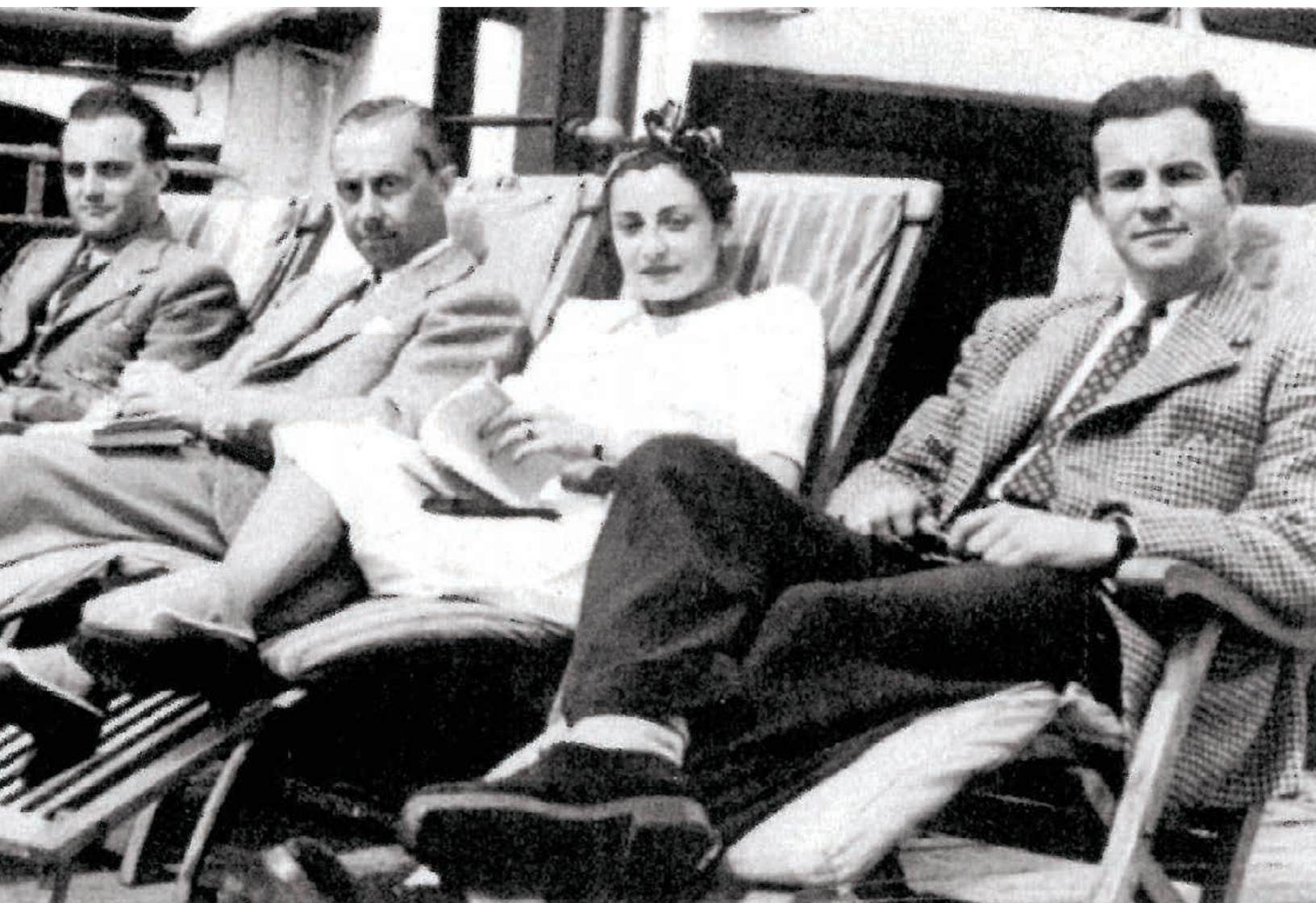
È IL 1940 CHINETTI, DREYFUS, LE BEAGUE
E SCHELL PRENDONO L'ULTIMA NAVE
DALL'EUROPA PER GLI USA E VANNO
A CORRERE ALLA 500 MIGLIA DI INDIANAPOLIS

C'è un ristorante a New York, al numero 18 della 49ª strada tra la 5ª e la Madison, che è sempre in auge. Era di un italiano, un certo Boni, e fu poi acquistato nel 1953 dai fratelli Maurice e René Dreyfus che lo hanno reso famoso per la raffinatezza della cucina, sul tipo classico francese, e per la particolarità dell'ambiente, le cui pareti sono tappezzate da fotografie di piloti, meccanici, costruttori, protagonisti e comparse, vincitori e vinti, insomma una galleria di tutti coloro che hanno fatto la storia delle corse o in qualche modo ne sono stati coinvolti. Questo posto si chiama Le Chanteclair: ai giorni nostri una curiosità, per decenni tappa d'obbligo e ritrovo ideale dell'entourage automobilistico. Dei due fratelli, il pilota di grido è stato René. Fu un assiduo della Bugatti, con la quale vinse nel 1930 il Gran Premio di Montecarlo. Dopo due anni alla Maserati, fece parte nel 1935 e 1936 della scuderia Ferrari mai sfigurando con i compagni di squadra Brivio e Nuvolari. Nel 1937 passò alla scuderia Blu di Parigi che correva con vetture Talbot e Delahaye, vinse tra l'altro la favolosa "Sfida del Milione" (una gara a cronometro sulla pista di Monthzey dotata di un premio in denaro da capogiro per quei tempi) e diventò campione di Francia nel 1938. L'episodio-chiave della vita di Dreyfus, che non ha mai dimenticato di amare la Ferrari e personalmente mi ha sempre aiutato molto nelle trasferte americane, è accaduto nel 1940, quando l'Europa era dentro in pieno al ciclone della guerra e l'Italia era sul punto di entrarvi. Dreyfus era in divisa militare e si apprestava al peggio, come tutti del resto, sotto l'angoscia del disastro dilagante. Le truppe tedesche erano dappertutto in Europa e con le battaglie lampo di Anversa e Sedan avevano aggirato la linea Maginot: il loro arrivo a Parigi era questione di giorni. Saltò fuori l'idea di andare a correre a Indianapolis! Chi manovrò tutto fu Lucy Schell, una signora americana ricca e determinata che viveva tra Parigi e Montecarlo. Aveva vinto nel 1929 la coup Des Dames al rally di Montecarlo e suo marito Laury, anche lui pilota spesso in coppia con Dreyfus, era il patron della scuderia Blu. Il figlio Harry, con dei genitori simili, era per forza di cose proiettato a un futuro automobilistico. C'erano poi René Le Beague, altro pilota della scuderia Blu, e Luigi Chinetti, proprietario di un'officina-garage e già famoso per aver vinto due volte la 24 Ore di Le Mans nel 1932 e nel 1934. Una spedizione in America in quei frenetici giorni era impresa folle e disperata, ma l'onnipotente Lucy superò tutte le difficoltà: ottenne non si sa come una licenza di 40 giorni per Dreyfus e un permesso di espatrio temporaneo per Le Beague, procurò il visto a Chinetti e infine, quando non c'erano più partenze di navi dalla Francia e dall'Inghilterra e la Spagna rifiutò il transito, si accaparrò all'Ambasciata americana i posti sull'ultima nave in partenza per gli Usa dall'Europa: il piroscafo Conte di Savoia che lasciava Genova il 7 maggio. Pronti via, con armi bagagli e mogli: non era una trasferta sportiva, era una fuga, su quella nave non riuscirono a salire la moglie di Dreyfus, che era sfollata a Nizza e preferì rimanere accanto a sua madre, e Lucy; immobilizzata all'ultimo minuto da un incidente automobilistico. Partirono dunque Dreyfus, Le Beague e sua moglie, Chinetti e Harry Schell e la traversata fu un incubo di tremebonda apprensione: potevano essere fatti prigionieri all'istante se prima dell'arrivo della nave a New



Sul piroscafo da Genova a New York

Sopra, Chinetti con Dreyfus, la signora Le Beague e Harry Shell nel corso della traversata Genova-New York sul piroscafo Conte di Savoia. È il 1940 quando la comitiva prende la via degli Usa per partecipare alla 500 Miglia di Indianapolis e fuggire alla guerra



“ A **Indianapolis** il team figurò discretamente: piazzarono la loro **Schell Maserati Special** al 10° posto in graduatoria. Poi tutti rimasero in America per la nuova vita che il destino aveva assegnato loro

vork l'Italia fosse entrata in guerra perché la sciagurata dichiarazione arrivò il 10 giugno. L'unico a conservare durante il viaggio l'allegria dello scanzonato, inesauribile barzellettiere fu Harry Schell, che con i suoi 19 anni di età e il passaporto americano era per il momento immune da ogni sudore freddo. A Indianapolis il team figurò discretamente: piazzarono la loro Schell Maserati Special al 10° posto nella classifica generale e poi rimasero a guardarsi intorno e ognuno di loro cominciò la nuova vita che il destino gli aveva ritagliato in America. Fecero tutti fortuna. Chi non aveva moglie si sposò, chi l'aveva ne prese una seconda. E già che è stato chiamato in causa il destino, sapete chi fu il primo di loro a morire? Proprio lui, il brillante, sorridente, signorile Harry Schell, quello che al termine di ogni gara della sua attività di pilota rifiutava i premi in danaro e diceva «*distribuite ai meccanici*». Un incidente in prova, sotto la pioggia di Silverstone, nel 1960, alla guida di una Cooper Climax.



Caro amico ti scrivo

A TRENTA ANNI ESATTI DALLA MORTE
DI LORENZO BANDINI, UNO STRUGGENTE
RICORDO PER UNA DRAMMATICA
VICENDA CHE IN ITALIA PROVOCÒ
MOLTA EMOZIONE



“

Nel 1962 siamo andati insieme al Nurburgring era la mia prima esperienza di viaggio con un pilota e mi scuso di averti tolto la chiave dal cruscotto chiamandoti idiota...

Quel tragico Gran Premio a Montecarlo

Lorenzo Bandini con la Ferrari 312 in azione al Gp di Montecarlo del 1967, poco prima del crash che avrà conseguente tragiche strappandolo alla vita. Morirà dopo 70 ore di agonia il 10 maggio del 1967

Caro amico ti scrivo, così mi distraigo un po', e poi perché nella ricorrenza del Gp di Monaco sono stati giusto trent'anni da quando, povero Lorenzo, proprio a Montecarlo hai fatto la tua ultima corsa. La vittoria di Schumacher e il terzo posto di Irvine avevano scatenato entusiasmi e speranze. Logico che, dopo un risultato come quello, giornali e televisioni non abbiano parlato di te, e così poco o niente spazio è stato riservato al tuo ricordo. Questi buchi neri del passato vanno accettati, figuriamoci! Sbiadiscono figure come quella di Gilles Villeneuve, abiurato anche da suo figlio, o come quella di Senna, in questi giorni agli altari delle cronache soltanto per via del processo, e loro erano assi e campioni mentre tu sei stato un onesto operaio del volante. E poi è passato tanto tempo, cosa può contare oggi il nome di Bandini? Il mondo vuole nuovi idoli e nuove vicende. Tu hai fatto quello che potevi: una bella carriera da "secondo" tenendo testa a clienti come Clark, Stewart, Surtees, ma quando hai tentato il salto di qualità, il passaggio nella schiera dei numeri uno è andata male. Anche tu, del resto, sapevi di non essere un fuoriclasse e nelle confidenze che ci facevamo man mano che cresceva la nostra amicizia non hai mai bluffato nelle cose e nei sogni che abbiamo scoperto di avere in comune. A cominciare dalle origini, decisamente povere, e poi il gusto del vivere, così provincialmente tagliato ad ambizioni misurate e conquiste modeste, incluso un istinto alla monogamia nonostante tante facili occasioni. Erano gli anni del Piper di Patty Bravo, del caschetto d'oro di Caterina Caselli e la felicità era un aumento di stipendio, una conferma di contratto in squadra, la possibilità di mettersi una cravatta nuova tutti i giorni. Questa poi, delle cravatte, era una vera debolezza, quasi una mania e spesso si concretava in un tira e molla "levati la tua che ti do la mia". Nel 1962 andammo al Nurburgring con una 250 e del Reparto Esperienze che aveva bisogno di fare dei chilometri e quel viaggio da Maranello a Milano e poi su attraverso la Svizzera per il San Gottardo fino ad Adenau è ancora, insieme all'esame di maturità, un classico dei miei incubi notturni. Era la mia prima esperienza di viaggio con un pilota e mi scuso per averti tolto la chiavetta dal cruscotto chiamandoti idiota: non avevo a quel momento ancora provato ad andare a Vallelunga con Reutemann o a tornare dal Salone di Torino con Regazzoni, mentre di un viaggio a Montecarlo a fianco di Villeneuve su un 328 parleremo un'altra volta, o meglio non parliamone proprio più. Tutto andava bene finché, a un certo punto, l'essere "secondo" non ti è bastato e hai allungato il passo pur intuendo che andavi a sconfinare in un mondo che non era il tuo: aumentati i soldi, cresciuti gli impegni tecnici e agonistici, tagli di capelli e dopobarba di classe per ogni rughetta o macchiolina ti spuntasse in viso, scarpe e abiti firmati, camicie su misura, cravatte comprate a sei per volta nei negozi di lusso di via Montenapoleone, senza avere l'indole del donnaiolo prendesti perfino l'atteggiamento di puntare le donne e ti fabbricasti anche un amore extraconiugale come si conviene a tutti i personaggi vip. Troppo tardi ti sei accorto che tutto questo si trascinava appresso il carico di enormi responsabilità e una pressione difficile da reggere, alla quale bisogna essere abituati, e quando il destino ti ha presentato un conto da "numero 1", hai dovuto pagarlo senza remissione. Da quando sei partito, molto è cambiato. Margherita, la florida ragazza di campagna, la "rezdora", sta bene. Dopo il funerale le chiesi qualcosa di tuo personale e mi regalò, manco a dirlo, delle cravatte. Adesso è una raffinata signora, si è rifatta il naso e una nuova famiglia, l'ho incontrata per caso l'anno scorso a Courmayeur e l'ho ascoltata in televisione, in uno dei rari servizi Tv che ti hanno dedicato, ricostruire lo stato d'animo di quella terribile giornata. L'altra è ancora bella, la vedo sempre più di rado a Modena. Quanto alla Formula 1 attuale, beh, non ti ci ritroveresti e se vedessi la squadra Ferrari com'è adesso faresti fatica a riconoscerla. È cambiato proprio molto: quello che credevamo fosse bello, quello che ci pareva avesse un significato, quello a cui davamo valore. Ecco per esempio: tu volevi un figlio e non l'hai avuto, ce l'ho io, ormai grande, e quando va a saccheggiare la mia collezione di cravatte è capitato che ne abbia pescato una delle tue. Mentre se la legava al collo non ha mancato di dire: «Mah! Facciamo fare un giro anche a questa, sebbene sia un cesso».





La sciarpa di seta bianca

FINE 1964:
UN GIOVANE
SI PRESENTA
CON AL COLLO
UN FOULARD
BIANCO,
DICENDO DI ESSERE
IL FIGLIO DI ENZO
FERRARI. CHE PRIMA
LO RICEVE
E POI CHIAMA
IL MARESCIALLO
DEI CARABINIERI

“

Era greco, veniva da Atene, voleva fare il pilota e disse che sua madre **in punto di morte** gli aveva rivelato che **lui era il figlio di Enzo Ferrari**. Il Drake lo ricevette prima di farlo accompagnare in portineria. Si dileguò con l'arrivo dei Carabinieri

Quel vezzo del Drake al volante

Enzo Ferrari al volante con al collo la sciarpa di seta bianca. A fine del 1964 un giovane si presentò a Maranello vestito in modo simile e dicendo di essere figlio del Drake. Sognava la F.1 ma scomparve nel nulla

La portava annodata al collo e strideva fortemente con il resto del suo abbigliamento, maglione grigio e abito di panno scuro, transadato. Quando lo vidi, quel bel tipo, erano le cinque di sera, ricordo l'ora con precisione perché in quel momento suonò la sirena dell'officina e tutti gli operai andarono via di colpo e la precisazione può sembrare banale e pignolesca, ma questa è una detective's story e bisogna essere precisi come lo pretendono le forze dell'ordine nei loro interrogatori. Mi aveva chiamato in ufficio Reclus Forghieri, il padre dell'ingegnere Mauro, per avvertire che nel suo reparto c'era uno sconosciuto che vagava tra le macchine utensili. Era apparso all'improvviso, probabilmente entrato da una finestra degli spogliatoi. Spettinato, sui 25 anni, molto somigliante nei tratti del viso a Enzo Ferrari giovane, di cui ricordavo una fotografia degli anni Venti con uguale sciarpetta che mi fece pensare a due gocce d'acqua. Una somiglianza davvero singolare. «Chi sei, cosa vuoi?». Voleva vedere l'ingegnere Ferrari e parlargli perché, sissignore, lui era suo figlio, voleva vederlo a tutti i costi, in caso contrario era pronto a fare un gesto disperato. Disse queste parole tutte d'un fiato e ci guardammo, Forghieri e io, con chiara perplessità. Paura no, ma sospetto sì e tanto sconcerto. Lo lasciai in custodia di Forghieri e andai nell'ufficio di Ferrari: «C'è suo figlio che le vuole parlare» cominciai allegramente, ma lui la prese male. «Non fare il furbo come me. Avanti, cosa c'è?». Feci presto a fare marcia indietro e cambiare tono: «C'è un signore entrato chissà come in officina che sostiene di essere suo figlio e desidera parlarle». Momento di suspense poi: «Bene, se è mio figlio portalo qui e rimani anche tu presente».

Disse di chiamarsi Enzo Andreopulos, Argustopulos, o qualcosa del genere. Era greco, veniva da Atene, voleva fare il pilota, e sua madre in punto di morte gli aveva rivelato che era figlio di Enzo Ferrari. Apposta era stato battezzato Enzo di primo nome. Aveva esitato molto ma ormai non poteva più contenere questo segreto e aveva deciso di rivelarsi, disposto a tutto. Parlava nervosamente, in un discreto italiano, tormentava in continuazione con le mani la sciarpa bianca. La lunga pausa di silenzio che seguì fu interrotta perentoriamente da Ferrari: «Accompagna questo signore in portineria e fallo uscire, se no chiama il maresciallo dei carabinieri. Buonasera». Ordini secchi, che non ammettevano repliche, e così dagli uffici pilotai l'uomo in portineria, ma quando lo congedai, tentando di convincerlo che tutto sommato l'aveva messa bene, il misterioso personaggio ebbe un'altra impennata: «Chiami pure i carabinieri, chiami chi vuole, ma io non mi muovo, sono il figlio di Ferrari io e voglio realizzare il mio destino».

Adesso, la sciarpa bianca mi prese la sembianza di un sinistro strumento aggressivo e con questa fissazione, diffidando, gli tenevo costantemente d'occhio le mani mentre lo mettevo in attesa dentro un salotto. Arrivò Giuseppe Barbaro, il maresciallo dei carabinieri di Maranello, oggi pensionato, e cominciò a interrogare me e Grassi, il veterano delle guardie giurate della portineria. Dov'era adesso il soggetto e perché l'avevamo lasciato solo? A che ora era venuto? Come eravamo sicuri dell'ora? Perché Forghieri era andato a casa? C'erano altri testimoni? Come mai la guardia portava al fianco la fondina vuota, senza la pistola? Le domande fioccarono incalzanti, poi alla fine entrammo tutti insieme nel salotto e qui, colpo di scena: non c'era più nessuno. Dalla portineria non poteva essere passato, rastrellammo l'officina spenta e deserta, nessuno. Sparito, forse fuggito per la stessa finestra dalla quale era entrato, svanito nella nebbia di quella serata di novembre 1964, ricordo bene l'anno perché eravamo campioni del mondo con John Surtees. Davanti a due birre al banco del ristorante Cavallino il maresciallo spiegò che per legge doveva segnalare il fatto, però se non c'era la denuncia ...

Ma si chiudiamola lì, sicuramente anche Ferrari si sarebbe accontentato di questo finale e più tardi, mentre guidavo lentamente verso casa, facendo il replay dell'accaduto rimuovendo: un povero diavolo, un innocuo sognatore, però Ferrari, ricevendolo, ha rischiato perché poteva anche essere un esaltato pericoloso. Con quella sciarpa da strangolatore solitario. E fantasticando con l'immaginazione l'ultimo pensiero fu: accidenti, che titolo sarebbe stato per i giornali!



Schumacher un brutto numero

ANATOMIA DEL MISFATTO AL DECISIVO GP DI JEREZ: CON LA TOCCATA A VILLENEUVE, MICHAEL È STATO COSTRETTO AL RITIRO CON JACQUES CHE HA PROSEGUITO LAUREANDOSI PER LA PRIMA VOLTA IN CARRIERA CAMPIONE DEL MONDO



“ I fedelissimi Ferrari debbono prolungare quel digiuno che dura da 18 anni e adesso non resta che credere alle ormai ricorrenti rassicurazioni: «Buoni, stiamo lavorando per voi, vinceremo il prossimo anno»

L'episodio decisivo del Mondiale 1997 sulla pista di Jerez

Curva Dry Sack, Gp di Jerez de la Frontera. Ecco l'episodio che decide il Mondiale 1997 con Schumacher che con una manovra contestatissima ai danni di Villeneuve prova a tenere in vita i suoi sogni iridati. Ma dopo la toccata sarà costretto al ritiro, mentre Jacques, chiudendo al terzo posto, sarà iridato per la prima volta in carriera



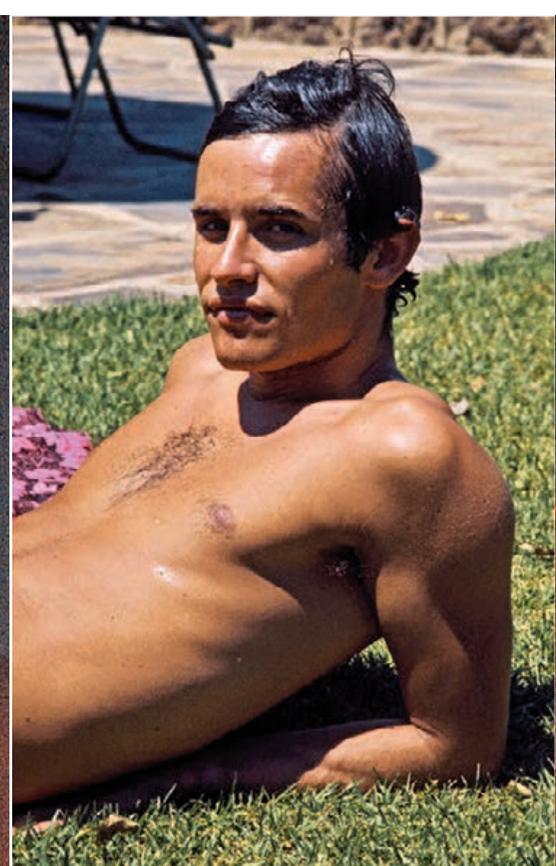
LAT

Così, anche stavolta è andata male: i fedelissimi della Ferrari devono prolungare quel digiuno che dura da 18 anni e adesso non resta che credere alle ormai troppo ricorrenti assicurazioni «buoni, stiamo lavorando per voi, vedrete il prossimo anno». La Ferrari di campionati conduttori ne ha vinti 9, ma sul mio personalissimo cartellino ne mancano altri 9, sfuggiti malamente o sfumati per un soffio dopo essere stati in bilico fino all'ultimo come quello di quest'anno. Ci sarà occasione di specificare partitamente per quali motivi, a mio avviso, questi 9 campionati (1951, 1966, 1974, 1976, 1978, 1982, 1985, 1990, 1997) avrebbero dovuto andare a piloti della Ferrari, ma l'argomento di questi giorni è un altro, anche se ormai è stato voltato e rivoltato in lungo e in largo. Il povero Schumacher ha avuto di colpo la percezione di cosa vuol dire essere pilota Ferrari: quando ha fatto un'azione analoga tre anni fa al Gran Premio di Australia contro Hill nessuno ha fatto una piega, Briatore, che, stando ai giornali oggi lo critica, si è tenuto stretto il titolo mondiale rapinato e le ipocrisie si sono sprecate accogliendo il beneficio del dubbio che quell'azione non l'avesse fatta apposta, ma questa volta, apriti cielo! Si è scatenato il finimondo e ognuno ha detto e scritto la sua, specialmente quelli al di fuori dell'ambiente che in una domenica senza calcio avevano spazi da riempire. Scandalo e indignazione per stigmatizzare quella malaugurata azione. Sono state scomodate parole come slealtà, tradimento, vigliaccata, porcheria e gli attacchi si sono moltiplicati frenetici fino al parossismo fino al linciaggio dell'uomo con l'aggravante che, essendo lui grande campione, uno dei più grandi di tutti i tempi, quell'azione non era da lui, non doveva assolutamente farla. Qualcuno è intervenuto in Tv e sui giornali, mi ricordo Merzario, Alboreto, Cheever; Fisichella Naspetti, Scheckter (guarda caso: sono tutti piloti) e hanno provato ad abbozzare una visione realistica e umana del caso, ma sono stati sommersi dal coro: no, no, Schumacher ha sporcato la Ferrari, ha perso la testa, anzi ha perso la faccia, che figura di merda! Villeneuve stesso guarda caso: anche lui è pilota e nelle sue dichiarazioni del dopo corsa ha pienamente commentato che Schumacher gli è andato addosso aggiungendo, senza astio e con l'aria di chi è contento, «però gli è andata male».

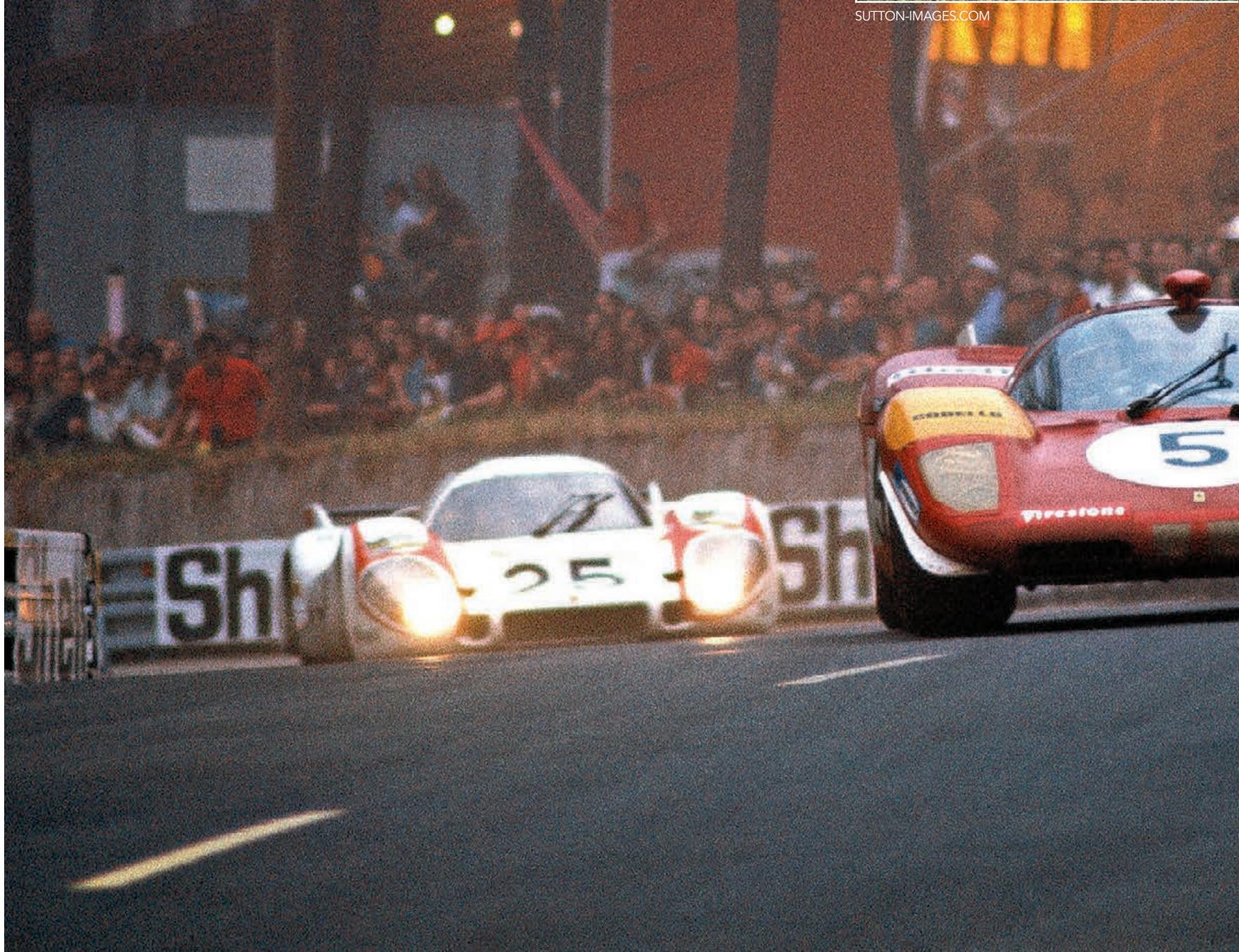
Punto e basta. Questo è il senso dello sport: chi lo fa vuole prevalere sull'avversario e se il risultato lo ottiene signorilmente, alla grande, con tutte le carte in regola, allora si fa ammirare anche per il suo comportamento, oggi si dice fair play. In caso contrario la sua volontà si determina a tutto, ricorrendo alle risorse del mestiere, alle malizie, alle scorrettezze che stanno al limite del lecito e talvolta sconfinano nell'illecito. Nel rugby c'è il placcaggio al collo, nell'hockey c'è la stangata, nel pugilato c'è il colpo dei pollici, nel ciclismo la gomitata, nel calcio c'è l'entrata a gamba tesa e persino nel tennis, se uno è un porco, ti tira addosso per fare il punto. Calciatori famosi come Trapattoni e Gentile sono passati alla storia per avere "fermato" con ogni mezzo Pelè e Maradona e Duilio Loi è stato campione anche perché di riffe o di raffe davanti ai suoi guantoni non si passava. Nel nostro sport si è sempre adoperato l'eufemismo di "pilota che sa farsi rispettare" per indicare quelli che gareggiano intorno al limite della spregiudicatezza. Andando a rivedere indietro non sono stati cherubini nè Nuvolari nè Farina, nè Villoresi nè Fangio, nè Brabham nè Regazzoni, nè Alboreto nè Berger; nè Prost nè Senna. Schumacher in Spagna ha fatto un brutto numero. Per come si erano messe le cose non poteva non farlo e tra le sue prime dichiarazioni a caldo, d'istinto, ha esplicitamente detto che lo avrebbe rifatto. Ha ambizione, è un professionista pagato, anzi strapagato, alla sua casa ha dato molto, ha tentato di darle di più. Dopo avere dominato la corsa, la sua macchina era calata, quando si è visto venire vicino il rivale che aveva sempre tenuto a distanza gli ha teso la trappola, lo ha invitato a entrare e poi ha cercato la collisione. Ci vuole anche del coraggio a innescare un rebelotto del genere, perché si sa come comincia e non come può andare a finire. Ha cercato di buttarlo fuori perché, a piedi tutt'e due, il titolo lo avrebbe vinto lui che aveva un punto in più e questa risorsa estrema, antisportiva, distorta e malvagia, nel mondo della Formula 1 e con gli interessi economici che ci sono in ballo si può capire ed è perdonabile. Quello che non è perdonabile è che ha sbagliato la botta: indenne Villeneuve, meritevole campione, e lui lì fermo, scoperto in flagrante, sputtanato, esposto a pagare per tutti, senza nemmeno il conforto di quei difensori d'ufficio che sarebbero spuntati come funghi se il colpo gli fosse riuscito.

Jacky Ickx Pierino il Terribile

PER CERTI COMPORTAMENTI IL PILOTA BELGA
ERA CHIAMATO COSÌ E ANCHE QUANDO
CORREVA ALLA FERRARI A CAVALLO TRA GLI
ANNI '60 E '70 TENNE FEDE ALL'APPELLATIVO



SUTTON-IMAGES.COM



Una carriera tra Sport e F.1

Jacky Ickx con la Ferrari 512 in azione alla 24 Ore di Le Mans che in carriera ha vinto per ben sei volte (ma mai con una Ferrari). Approda a Maranello a 23 anni. Con la Rossa ha vinto 6 Gp



Pierino il Terribile. Se era chiamato così, e anche Enzo Ferrari nel suo libro di memorie ricorda questa particolarità, doveva pur esserci una ragione e in realtà ce n'era più di una. Parlo di Jacky Ickx, che sicuramente è uno dei nomi più bizzarri che abbia mai sentito e una volta gli ho domandato se sapesse da dove o da cosa derivava. Era per caso di origine fiamminga? Lui si offese, precisò che detestava i barbari e che il confine tra valloni e fiamminghi, le due etnie del Belgio, era sicuramente segnato dal punto in cui era arrivata la civilizzazione di Giulio Cesare. Lui era di qua. Quando fu ingaggiato dalla Ferrari aveva 23 anni e un faccino da bambino che gli è rimasto immutato anche adesso che ne ha 52. Andava forte in Formula Uno, non meno di Jackie Stewart che era l'asso dominante dell'epoca, e sulle Sport era anche meglio. Non aveva una gran sensibilità nello sviluppo tecnico della macchina: una volta a Montecarlo fece due giri con la barra di torsione delle sospensioni slacciata e rientrò al box dicendo al capo meccanico Borsari che la macchina «*tutto sommato non era male*». Però andava forte, specie sul bagnato, dove sfoderava una guida fine e audace di altissimo rendimento. Adorava gli spaghetti, che sgranocchiava crudi, a secco. Cotti non gli piacevano. Con la Ferrari ha vinto meno di quanto meritasse e quando è andato via, con Ford, con Porsche, ha continuato a vincere. Sei volte a Le Mans, tanto per dire, quattro alla 1000 km di Monza, quattro alla 9 ore di Kyalami, tre alla 1000 Km di Brands Hatch, due Gran Premi di Germania. Perché Pierino il terribile? Potrei raccontarne un sacco e una sporta perché capitò in Ferrari proprio nel periodo in cui ero il direttore sportivo e toccò al mio sistema nervoso reggerlo sul gobbone. C'è da dire a sua discolpa era molto giovane, però era imprevedibile e talvolta indisponente. Come quando, per esempio, in una seduta di prove al Norburgring si installò al box di John Wyer; dunque al box della Ford invece che al nostro. Mandai un meccanico a dire: «*Se il signor Ickx si degna, noi saremmo pronti a provare*». La risposta che arrivò fu: «*Se ha bisogno di me, venga lui a chiamarmi*». Mi attaccai all'ingegnere Mauro Forghieri: «*Salvami la faccia, vai tu a prenderlo*». Alla fine delle prove lo sospesi dalla squadra, ma Ferrari non approvò e praticamente mi obbligò alla conciliazione: «*Sai, suo padre l'ha raccomandato ad Agnelli e Agnelli l'ha segnalato a me, non voglio fare uno sgarbo, eccetera eccetera*». Al Gran Premio del Canada si fratturò una gamba durante le prove e dopo l'ingessatura non volle restare all'ospedale. In albergo dormivamo in camera insieme e tutta la notte si lamentò per il dolore invocando la mamma, poi il giorno dopo chiese agli organizzatori della corsa l'onore di essere lui a dare la partenza. Non mi piaceva molto questa novità. Ma almeno pensai di trovare un lato utile: «*Quando alzi la bandiera - lo istruii - tienila alzata un buon tre secondi prima di abbassarla in modo da favorire il tuo compagno Amon con il quale concerterò questa mossa*». Ok, bien sur, d'accordo, e invece cosa credete che abbia fatto? Sulla linea di partenza alzò la bandiera e poi subito l'abbassò, così che quando gli altri erano già andati via Amon teneva ancora la frizione schiacciata! In Targa Florio, alla vigilia della corsa, ai giornalisti che gli chiesero se gli piaceva la Sicilia rispose di no, che era un paese di merda e l'unica cosa da salvare era il vulcano Etna. Dichiarazione che pagammo molto cara perché il giorno dopo, in gara, 10 chilometri dopo la partenza, alla prima curva cieca trovò in mezzo alla strada un macigno caduto da chissà dove che lo fece volare fuori strada. L'ho tenuto per anni in ufficio, quel macigno, mostrandolo come inflessibile monito a chiunque avesse la lingua lunga. Sempre in Sicilia, in Formula 2 a Pergusa, durante le prove rientrò al box e cominciò a discutere con i tecnici di un problema del suo motore poi, come sovvenendosi di qualcosa di meno importante, si rivolse a me: «*Ah, guarda che avevo davanti a me uno dei nostri e l'ho visto sbandare verso il canneto e cadere nel lago*». Perdio, cosa aspettava a dirmelo? Quando arrivammo sul posto la macchina era affondata e fortuna che il pilota, non ricordo se era Bell o Casoni, si era messo in salvo da solo. Ecco, questo era Pierino il terribile. Non lo faceva con malizia o con cattiveria: gli veniva di comportarsi così e allora bisognava prenderlo com'era. Una volta però la fece grossa, veramente grossa e la faccenda prese una brutta piega. Accadde a Le Mans, nella 24 Ore del 1970 ...





**Rapporto
tormentato
e tormentoso**

Franco Gozzi e Jacky Ickx: per il delfino del Drake il rapporto con il pilota belga è stato a volte tormentato e tormentoso

ACTUALFOTO

Io, lui e i gendarmi

IN FRANCIA UN PATERNO UFFICIALE DI POLIZIA CI SUGGERÌ UNA VERSIONE DA DARE PER CHIUDERE IL VERBALE DOPO UN INCIDENTE. MA JACKY SI OPPOSE. E RISCHIAMMO DAVVERO GROSSO

“

Dopo un suo crash a Le Mans 1970 nel quale perse la vita un commissario di percorso, per una sua testarda presa di **posizione** a Le Mans fummo incriminati per **homicide involontaire**

Eravamo rimasti a metà del racconto di certi comportamenti del pilota Jacky Ickx, in Ferrari a cavallo degli anni Sessanta e Settanta, che gli valsero l'appellativo di Pierino il Terribile. Erano capricci e dispetti - d'accordo, vorrei sdrammatizzare - spesso anche di poco conto, roba da arrabbiarsi un po' senza prendersela più di tanto, ma uno strambo atteggiamento che quel bel giovane assunse alla 24 Ore di Le Mans 1970 - e peggio ancora la cocciutaggine nell'impuntarsi a sostenerlo anche contro l'evidenza scatenò una situazione che ci cacciò nel guano fino al collo. Prima di quella Le Mans eravamo andati alla 1000 Km del Nurburgring e tanto per non smentirsi Ickx aveva disertato le prove del venerdì. Arrivò soltanto il sabato, dicendo che aveva un polso slogato e quando la visita medica lo sbugiardò replicò che in ogni caso il polso gli faceva male e non se la sentiva di guidare. Era una sceneggiata e gliela rinfacciai: dubito che quel polso ti impedisca di svolgere la prestazione per la quale sei pagato, il fatto è che domenica prossima c'è il Gran Premio del Belgio e ti vuoi risparmiare per parteciparvi fregandotene dei guai che procuri alla squadra. Dopo di che, per rispetto al tabù della sicurezza, convocai d'urgenza a sostituirlo John Surtees il quale, detto per inciso, in coppia con Vaccarella si piazzò terzo al traguardo. Facemmo il Gran Premio del Belgio, dove per la cronaca Ickx conquistò soltanto un modesto ottavo posto: era la quarta settimana di trasferta senza tornare a casa, c'era anche stata la morte di Bruce McLaren in prova a Goodwood e quando c'è una disgrazia mortale cala sempre sull'ambiente un'ombra pesante. In queste condizioni, stanchi, ancor più innervositi per via che non avevamo vinto niente, né in Germania né in Belgio, ci presentammo a Le Mans, la corsa più importante della stagione. Le macchine, le 512 S, erano buone, non altrettanto gli equipaggi: tranne Ickx e Vaccarella, i piloti erano sgarzettieri da Formula 2 e senza esperienza in gare di durata. A uno a uno li perdemmo tutti, anzi, in una spettacolare carambola alla curva della Maison Blanche una nostra 512 (non ricordo se ci fosse Merzario o Regazzoni alla guida) si trascinò fuori due unità della Scuderia Filipinetti e così perdemmo tre Ferrari in un colpo solo. Ne rimase una, quella di Ickx, che marciava saldamente in seconda posizione a 2 minuti dai capintesta. Pioveva, verso sera la pioggia si tramutò in diluvio, a mezzanotte il patatrak un malaugurato aquaplaning proiettò fuori pista la macchina di Ickx, che scavalcò un muretto, investì un commissario di percorso uccidendolo sul colpo e ferendo altre due persone.

Alla gendarmeria della pista dove fummo convocati, smarriti e bagnati, un paterno ufficiale di polizia (la fotocopia del commissario Maigret interpretato da Gino Cervi), nello stendere il verbale quasi ci suggerì le parole adatte a chiudere almeno penalmente l'accaduto: *«Eravate in gara, dunque in competizione agonistica, c'era la pioggia, dunque in condizioni difficili, la corsa non è stata sospesa, dunque si agiva entro i rischi coperti da assicurazione, dunque l'incidente secondo la legge francese è ascrivibile alla fatalità. Firmate qui»*. Io firmai subito, ma rimanemmo tutti di sasso quando il pilota contestò. *«Macché fatalità, il s'agit de defallance mecanique. Si è bloccato il differenziale»*, continuò a dire istericamente e non ci fu verso di smuoverlo da questa testarda posizione. Bene: a causa di questa rivelazione la polizia voltò pagina e fummo incriminati entrambi di homicide involontaire, a piede libero, blocco del passaporto e sequestro della macchina. Quell'anno mi cavai la voglia di andare in Francia, che era del resto l'unico posto all'estero dove potevo andare su convocazione del tribunale. Una prima perizia (il nostro Gaetano Fiorini come tecnico di parte e due esperti francesi nominati dal giudice istruttore) constatò che il differenziale, smontato pezzo per pezzo, era perfetto. Allora Ickx, ormai lanciato a difendere la sua figura di pilota maestro sotto la pioggia (questo era il vero motivo del suo comportamento), si ostinò: *«Se non è il differenziale, allora è stato un guasto all'impianto dei freni»*.

Altra perizia, e anche stavolta fu dimostrata la piena efficienza dei freni. Già che c'eravamo, pretesi l'ispezione dell'intera meccanica della vettura, cambio, sospensioni, anche le gomme, insomma tutto, e finalmente il tribunale di Parigi emise quella sentenza di "fatalità" che il saggio commissario di Le Mans ci aveva lumeggiato sin dall'inizio. Ho rivisto Ickx quest'anno a febbraio, in una serata del Ferrari Club di Maranello, e l'abbraccio è stato di quelli che strappano applausi e commozione.



Ferrareide per il centenario

DAL 1917 AL 1988 UNA CRONACA DETTAGLIATA
ATTRAVERSO LE AGENDE DEL DRAKE
SULLE QUALI VENIVA TUTTO
SCRITTO E TUTTO REGISTRATO

Nel pacchetto delle imminenti manifestazioni allestite per celebrare il centenario della nascita di Enzo Ferrari era previsto un libro interamente dedicato alla sua figura e adesso il libro è stampato e pronto per essere consegnato alla curiosità degli appassionati di automobilismo. Credo sia opportuno a questo punto spiegare come mai Enzo Ferrari sia riuscito a pubblicare un libro a distanza di quasi 10 anni dalla sua morte ed ecco il chiarimento insieme agli antefatti che possono aiutarne la comprensione.

Bisogna sapere che quando la fabbrica mi ha messo in pensione, Piero Ferrari, il figlio del grande Enzo, propose che mi mettessi a riordinare per suo conto il carteggio del padre: compito che accettai con entusiasmo perché mi parve l'unico che potesse ancora lusingare la poca voglia di lavorare che m'è rimasta. Così, mentre stava diventando di moda e d'obbligo navigare su internet, io da allora sto invece immerso in un mare di libri, documenti, fotografie, lettere e, non ultime, anzi di primaria importanza, le agende sulle quali Ferrari ha sempre annotato con diligenza quasi maniacale il riassunto delle sue giornate. Usava le pagine non tanto come agenda promemoria, ma piuttosto come commentario ai fatti del giorno, riportando minutamente dati, persone, situazioni, affari, dai più importanti a quelli di minor conto. Tutto registrato, tutto scritto. In un primo tempo a matita, poi a partire dalla metà degli anni Trenta in stilografica o pennarello con l'amato inchiostro, divenuto proverbiale, di colore viola. Per dare un'idea: nella prima di queste agende, una consunta tascabile del 1917, si trova l'emozione di quando parti soldato nella Grande Guerra assegnato al 13° Corpo di artiglieria Alpini distaccato in Val Seriana: lo smarrimento del viaggio in tradotta militare: il conto amministrativo delle 140 lire che gli aveva dato la madre Adalgisa: la mortificazione di quando, avendo dichiarato di possedere nozioni di meccanica, fu adibito alla "mascalcia" cioè il reparto che ferrava i muli; il timore di andare in prima linea; la paura per la malattia che lo colse (la stessa che aveva provocato la morte di suo fratello Alfredo) e lo portò al ricovero all'ospedale di Brescia, poi al Baraccano di Bologna; la speranza di guarire dopo una lunga degenza, durante la quale conobbe Germana una giovane infermiera, vedova di guerra, che lo curò tanto amorevolmente da conquistarsi la trascrizione agli atti del suo nome. Tutto registrato, tutto scritto.

L'ultima agenda, quella del 1988, nella sontuosa versione in cuoio che costituisce uno dei gadget più ambiti del Cavallino, si interrompe alla pagina 4 giugno con l'appunto "visita del Papa", il quale venne secondo programma trovando un adeguato trattamento di accoglienza e festeggiamenti senza però la presenza del costruttore, costretto a mancare l'incontro dall'ormai grave declino che l'avrebbe spento nel giro di alcune settimane. Una cronaca dettagliata,

“

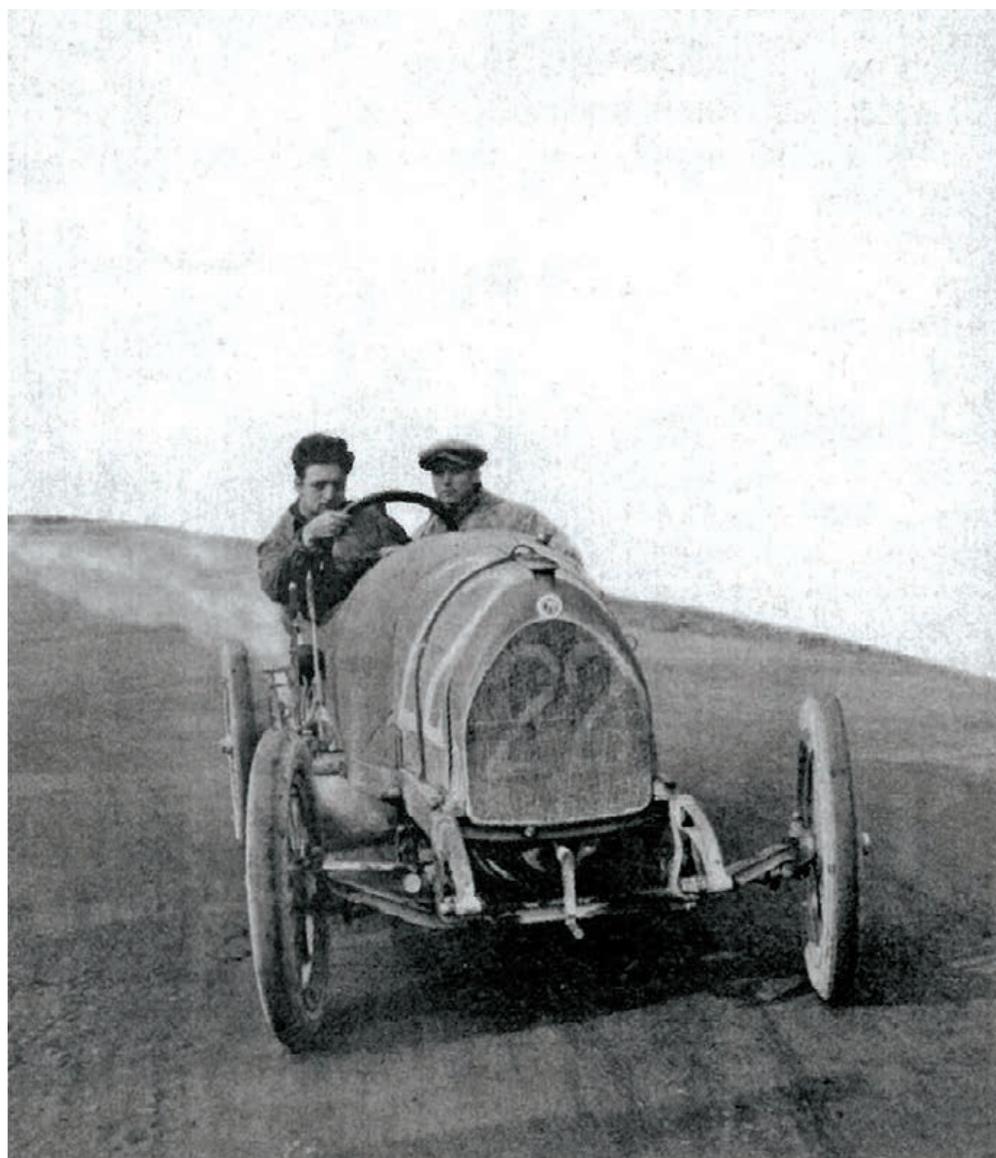
L'ultima agenda
si interrompe alla
pagina **4 giugno**
con l'appunto **visita**
del Papa il quale
venne secondo
programma
trovando
un adeguato
trattamento
di accoglienza
e festeggiamenti
senza però
la presenza
del costruttore

dal 1917 al 1988, di Enzo Ferrari su se stesso e gli interlocutori che sono venuti a Maranello a giudicarlo e a farsi giudicare: questo materiale, insieme ai libri, l'epistolario, i documenti, costituisce un patrimonio che non poteva andare perduto e anche se non potrà mai essere riprodotto integralmente si è voluto salvarne almeno una parte esemplificativa. Così è nata l'idea del libro, con 500 immagini fotografiche e altrettante esternazioni di pensiero. «*Volgendomi indietro dalla sommità del monte rivedo la folla di volti e di nomi che ha accompagnato il mio ansimante cammino*». Sono parole di mio padre - scrive Piero Ferrari nella prefazione - e credo siano adatte a presentarne questo libro che è dedicato a lui e ai personaggi di fama mondiale che intorno a lui hanno agito e vissuto, ma anche alla moltitudine di figure minori, meno note al pubblico o del tutto sconosciute, che tanta parte hanno avuto nella storia dell'automobilismo. Questa è la caratteristica del libro: l'autore è lui, Enzo Ferrari, che nella ricorrenza del centenario della nascita racconta, commenta, spiega l'intero album fotografico della sua vita, da ragazzo, giovane pilota, poi dirigente, infine costruttore, e ogni frase è rigorosamente di suo pugno. Il libro sarà ufficialmente presentato il 18 febbraio. È stampato in due vesti diverse: una, diciamo così, edizione numerata Vip con copertina, carta e confezione speciali, la seconda, altrettanto curata, immessa nei normali canali di distribuzione. Ah, dimenticavo: i proventi dell'opera sono destinati alla Fondazione Dino Ferrari per la lotta contro la distrofia muscolare, istituita molti anni fa da Enzo Ferrari, che è stato tra i primi, lui in Italia e l'attore Jerry Lewis negli Stati Uniti, entrambi colpiti dalla disgrazia di un figlio, a devolvere consistenti fondi per la ricerca su questa terribile malattia.



Ferrari giovane pilota volante

Enzo Ferrari, giovane
Pilota al volante della
sua prima macchina
da corsa. La foto è
tratta dal libro
pubblicato in
occasione del
centenario della
nascita dei "Drake"



Clark

lo scozzese volante

VI RACCONTO IL GIORNO TRISTE DEL 1968
QUANDO SUL CIRCUITO DI HOCKENHEIM
IN UNA GARA DI F.2, JIM PERSE LA VITA

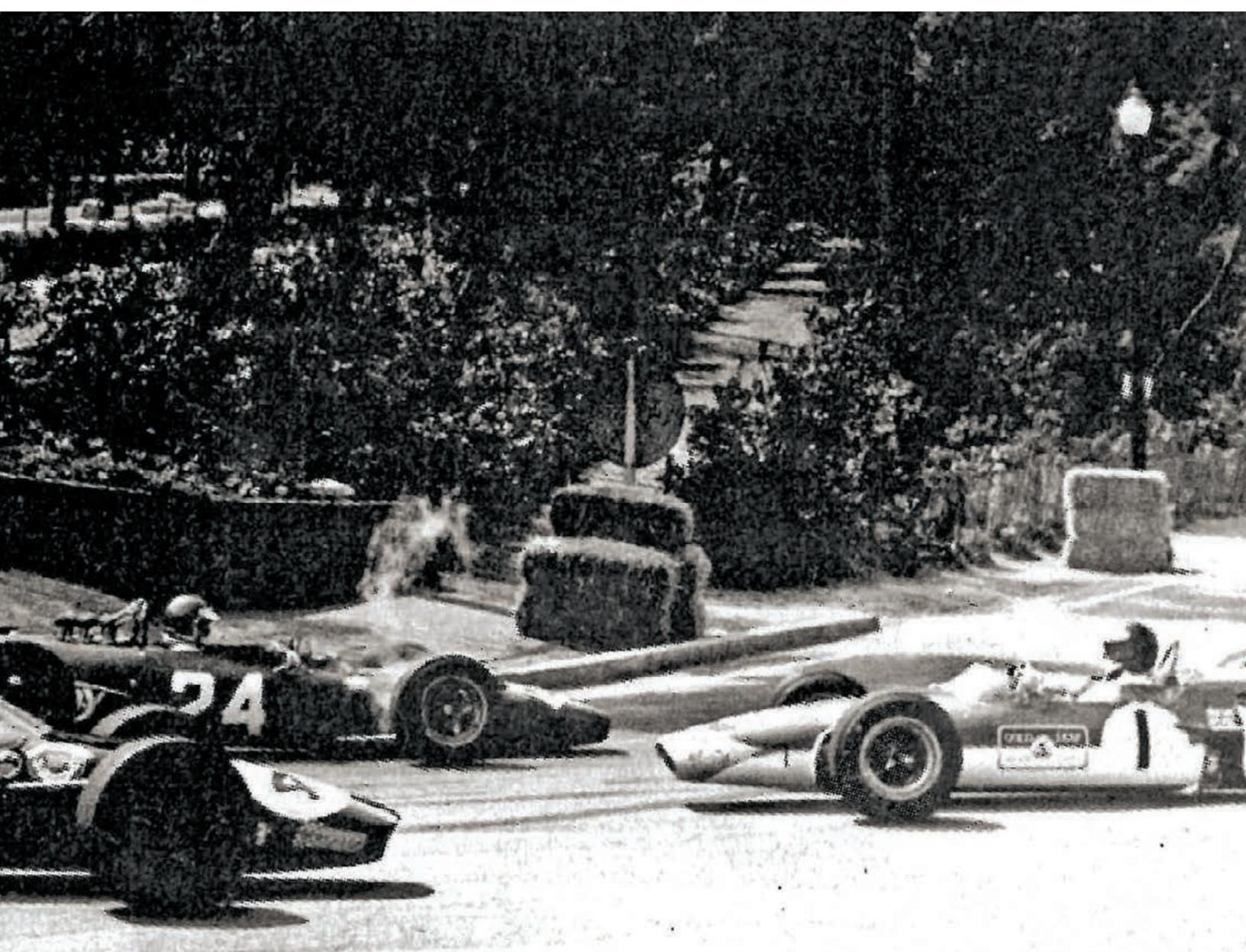
Esaurite le celebrazioni a Modena e Maranello, i festeggiamenti per il centenario della nascita di Enzo Ferrari sono passati in Germania dove il Ferrari Club nazionale tedesco, uno dei più ricchi e potenti che si possa immaginare, ha indetto a Heidelberg la sua annuale assemblea organizzando nel contempo una faraonica serata in onore del costruttore delle macchine che ognuno dei soci mantiene in condizione impeccabile e adora come un figlio, sono andato a rievocare la figura di Ferrari, e l'amministratore Carlo Benzi e il maestro carrozziere Sergio Scaglietti mi hanno aiutato a testimoniare quanto sia stato facile e difficile lavorare a contatto quotidiano col Mito, al quale tutti i partecipanti hanno tributato trionfali, affettuose, commosse ovazioni. Abbiamo anche portato in dono una copia del libro "Una vita per l'automobile" appena stampato, con autografo e dedica del figlio Piero e il successo è stato entusiasmante. A questo punto, il racconto della festa di Heidelberg sarebbe già finito se non fosse che questa città è vicina a Hockenheim, dove c'è il circuito automobilistico che ha ereditato dal vecchio Nurburgring l'aureola di essere il più importante autodromo della Germania. Un tracciato insolito con un motodromo sinuoso a tutta vista dalle immense tribune tipo stadio calcistico, raccordato a un veloce anello che si perde in mezzo alla foresta di abeti e nasconde i concorrenti per un bel pezzo prima che si ripresentino alla vista. Adesso, ovviamente, con la televisione si vede tutto il percorso incluse le chicanes, tempo fa ipocritamente introdotte per moderare la velocità, che invece rimane alta e, con gli alberi troppo vicini, molto pericolosa. Questo posto e questi alberi mi hanno richiamato in mente due episodi che nel loro male e nel loro bene sono incancellabili. A Hockenheim abbiamo corso tre volte nel 1968, in aprile, giugno e ottobre ogni volta con la Formula 2. La prima, il 7 aprile, venivamo da Barcellona dove giusto la domenica precedente era iniziato al Montjuich il campionato F.2 e Jacky Ickx, con la sua Dino, al 2° giro era andato in un tornantino a tamponare la Lotus di Clark. Ricordo con quanta grinta Clark, James da tutti chiamato Jim, piombò al nostro box: «Di al tuo pilota che si calmi - ringhiò furibondo - perché a guidare così c'è da farsi male tutti!». Aveva ragione e lo pregai di accettare le nostre scuse aggiungendo, tanto per conservare un poco di dignità: «Però voi inglesi siete tutti uguali ne fate di cotte e di crude e poi, appena subite qualcosa, la mettere giù dura». Si rabbuiò ancor più: «Io sono scozzese - replicò gelidamente - non dimenticarlo».

Quella domenica mattina a Hockenheim c'era un tempo da lupi con nebbia e pioggia quando prese il via la prima corsa (erano previste due manches di 20 giri). La Lotus 48 di Clark non era competitiva: in prova aveva fatto un tempo modesto e in gara navigava nel gruppo facendo fatica a tenere l'ottava posizione. Al 5° giro slittò in piena velocità andando in deriva a destra verso gli abeti del bosco. Ne urtò uno in pieno spezzandosi in due tronconi e quando il pove-



“

Al Montjuich una settimana prima di morire venne al **nostro box** dopo una tamponata di Ickx: «Di al tuo pilota che si calmi», ringhiò **furibondo**



Così Ickx mise ko Jim in Spagna

31 marzo 1968: al secondo giro del Gran Premio di Barcellona F.2 al circuito del Montjuich la Dino di Ickx (n.24) tampona la Lotus di Clark (n.1), coinvolgendo anche la Brabham di Rindt (n.4). Clark e Ickx si dovettero ritirare. Esattamente sette giorni dopo, ad Hockenheim sempre in una corsa di F.2, James Clark, da tutti chiamato Jim, perse tragicamente la vita

ro Jim fu estratto dall'abitacolo e portato all'ospedale di Heidelberg dissero che era ancora vivo anche se, vedendo l'operazione di trasbordo dall'ambulanza all'elicottero, il comportamento dei medici, le facce degli organizzatori, era difficile crederlo. Non volevano dirlo, non sapevano come fare a dirlo perché, dicevano loro, il pubblico aveva pagato il biglietto e si era soltanto a metà della rappresentazione: c'era la seconda manche e bisognava salvare la corsa. Il pubblico, dopo ripetute comunicazioni degli altoparlanti che indicavano Clark "seriamente ferito", ebbe il feroce annuncio dagli stessi altoparlanti solo dopo la partenza della seconda manche, ma il paddock valutò subito l'entità della tragedia, sentendola nell'aria e vedendone da vicino i segni, come il capomeccanico Lotus che si aggirava stringendo al petto una scarpa del pilota, o il fotografo Weitmann che piangeva o il pilota Amon che spiegava a tutti quelli che incontrava come fossero verdi i prati della Nuova Zelanda e quanto lui li volesse rivedere. Tutti disfatti, tutti smarriti, se un campione come Clark era potuto morire in una corsetta di Formula 2. Quanto alle cause dell'incidente si sollevò il classico polverone com'è sempre successo da Ascari a Senna: chiacchiere, accuse, rivelazioni, smentite, processi. Per Clark saltò fuori: 1. Scoppio di un pneumatico (la Firestone smontò il dubbio), 2. Rottura di un braccio della sospensione (Chapman si indignò per questo sospetto), 3. Bloccaggio del motore (Cosworth dimostrò l'assenza di qualsiasi avaria), 4. Attraversamento della pista di un bambino (ipotesi patetica), 5. Collisione in pista (negata da tutti gli altri corridori), 6. Inagibilità della pista (smentita dal direttore di corsa), 7. Errore o malore del pilota. Quest'ultima causa, fateci caso, ricorre in ogni disgraziato evento e spesso finisce per sovrastare le altre forse perché sgombra il campo da qualsiasi responsabilità morale, civile e penale. Non c'è più spazio. Il secondo ricordo di Hockenheim, quello bello, sarà per un'altra volta.



A black and white photograph showing Enzo Ferrari on the left, wearing a dark suit, white shirt, and patterned tie, sitting on a concrete ledge. He is wearing sunglasses and pointing his right hand towards Tino Brambilla. Tino Brambilla is on the right, wearing a white racing suit with 'DUNLOP' visible on the leg, standing with his arms crossed and smiling. The background shows a racetrack with a chain-link fence and bleachers. The text 'LAAT 50' is visible on the fence behind them.

La prima volta della Dino

SCRIVEVA ENZO FERRARI NEL LIBRO PILOTI CHE GENTE: "TINO BRAMBILLA È STATO IL PRIMO A PORTARLA ALLA VITTORIA E QUESTO NON LO DIMENTICO". UNO SCIAGURATO DESSERT MISE A RISCHIO L'IMPRESA

“

Non mi interessa neanche tanto la F.1 - predicava il Drake - in questo momento dobbiamo sostenere la produzione della **Dino. Fate quello che vi pare, ditemi cosa vi occorre, ma dobbiamo portala alla **vittoria****

Anche in F.2 massimo impegno

Enzo Ferrari e Tino Brambilla durante i test del Gran Premio della Lotteria di Monza nel 1968 anno in cui il Drake spinse per portare alla vittoria la Dino

Ho puntato la sveglia otto giorni fa per vedere in diretta il Gran Premio d'Australia e scriverne un commento a caldo e poi, visto come sono andate le cose, preferisco ritornare a un episodio che avevo lasciato in sospeso a proposito del circuito di Hockenheim. Ma sì, che è meglio. Il 1968 è stato un anno storico per i grandi movimenti del mondo studentesco e operaio, anche se noi avevamo poco tempo per seguire queste vicende incatenati com'eravamo a un calendario agonistico che soltanto un insaziabile despota sportivo come Enzo Ferrari poteva pretendere e nel settore della Formula 2 la pressione era enorme: *«Non mi interessa neanche tanto la Formula 1 - predicava - perché in questo momento dobbiamo sostenere la produzione Dino, la nostra e quella della Fiat. Fate quello che vi pare, ditemi cosa vi occorre - a questo punto picchiava i pugni sul tavolo - ma dobbiamo portare la Dino a vincere!»*. Già ... si fa presto a dirlo, ma anche avendo le carte in regola ci sono pur sempre gli altri con i quali bisogna fare i conti e nessuno ci sta a perdere. Quell'anno poi il campo era eccezionalmente agguerrito, con la Brabham di Jochen Rindt che spadroneggiava mentre le altre squadre non erano da meno: Matra, Lotus, Tecno dei fratelli bolognesi Pederzani. Ogni tanto comparivano anche McLaren, Bmw e saltuariamente anche marche minori come Lola, Protos e Merlyn. Noi cominciammo il campionato con Amon e Ickx, inserendo poi Bell, Redman e anche Brambilla, Casoni e Baghetti. Le macchine erano buone, i piloti guidavano bene, però succedeva sempre qualcosa che toglieva sia pure di poco la sospirata vittoria. Insomma il campionato F.2 stava quasi per finire e noi avevamo perso dieci corse in fila. La tensione si poteva tagliare col coltello. Eccoci in ottobre ancora una volta a Hockenheim per il Gran Premio del Wuttenberg con due vetture per Derek Bell ed Ernesto Brambilla, Tino per gli amici. Solito ambiente, solita disperata voglia di vincere. In prova emerse un sostanziale equilibrio di valori: i tempi delle macchine stavano tutti nello spazio di un fazzoletto. *«Se è così - mi disse Brambilla il sabato sera a cena - vince il miglior "manico" e allora caro dottore, ti dico io che domani dei gelati non ce n'è più per nessuno»*.

Il mattino dopo, quando andammo in pista c'era però una novità: Tino non era a posto fisicamente. Non che stesse male, ma nemmeno stava bene: uno sciagurato dessert di cioccolato con panna gli procurava una fastidiosa dissenteria che lo proiettava in bagno a intervalli incalzanti e ravvicinati, tanto che anche durante la riunione che facemmo prima della gara dovette assentarsi un paio di volte. *«State a sentire - combinai coi due piloti in questa riunione - è prevedibile che alla partenza il gruppo vada via pari e resti unito: così, non faremo segnalazioni dal box né di tempi né di posizioni perché siete tutti insieme e vi vedete, signaleremo soltanto se qualcuno esce dal gruppo. Chiaro per tutti?»*.

Pronti, via! scattarono tutti insieme e si formò un gruppetto di testa con le due Dino, la Lotus di Oliver, la Brabham di Hart, la Matra di Pescarolo, la Lola di Hobbs. A un certo punto Tino passò con un distacco di 2 secondi da questo gruppetto e puntualmente fu avvertito: Bramb-2. Al giro successivo Tino rispose col pollice alzato: ok, però intanto il distacco era aumentato a 3 secondi e poi al giro successivo a 5 secondi. Che stava succedendo? La macchina non perdeva un colpo, il mal di pancia, forse? comunque Tino rispondeva giro dopo giro sempre "ok" con tanto di pollice alzato e lo fece anche quando al penultimo giro con un cartello Bramb-7 andai a bordo pista a fargli un segno spazientito.

Invece fu proprio lui a spuntare in testa nel motodromo e a tagliare il traguardo per primo: in quell'ultimo giro i quattro al comando persero tempo a guardarsi l'un l'altro perché nessuno voleva tirare la volata, Tino li raggiunse di slancio e con giochi d'aria da motociclista e ruote sull'erba da funambolo li bruciò nel rush finale. Finalmente! Il battesimo della vittoria per la Dino! Quando lo estraemmo dall'abitacolo in mezzo a un tripudio indescrivibile: *«Te l'avevo detto - mi rimbeccò con un largo furbesco sorriso - che oggi dei gelati non ce n'era per nessuno»*.



Il giretto a Parigi è un classico di primavera e bisogna proprio riconoscere che questa città concede ogni volta inesauribili giustificazioni alla fama che la distingue da qualsiasi altro posto del mondo. Anzitutto perché quello che in tanti anni si è visto, i mitici itinerari celebrati dalla letteratura e dal cinema sono sempre là e offrono tutto il loro incanto, ma poi c'è del nuovo da scoprire, altrettanto curioso e bello, specialmente da quando, non più uomo rappresentante la Ferrari e quindi con toni e decoro da veste ufficiale, vedo la città come semplice turista. Non più alberghi di gran categoria e cene di gala nei locali famosi, per intenderci, non più Messa cantata a Notre Dame, non più vernissage alla Fondazione Cartier d'arte moderna, ma zuppa di cipolle al Quartiere latino e mercatino delle stampe sul lungo Senna. C'è però un passaggio obbligato in questo viaggio che è, almeno per me, irrinunciabile: al ritorno infatti, immancabilmente, uscendo da Versailles e deviando a ovest prendo la strada di Le Mans. È più forte di me, non posso farne a meno: a questa cittadina sono legate le esperienze e le emozioni più forti che lo sport automobilistico mi abbia mai donato e dubito di riuscire a descrivere a tutti questo sentimento che può essere capito, credo, solo da chi ne è stato coinvolto e l'ha vissuto di persona. Sono ipnotizzato da quell'ambiente: gli alberi, le tribune immense, le strade a saliscendi coi mostri sacri delle Tertre Rouge, Maison Blanche, i rettili d'Hunaudières, le leggendarie curve di Arnage e Mulsanne, dove tante volte sono naufragati i sogni di qualcuno e si sono accese le speranze di qualcun altro. Sto là una mezz'oretta in piedi, guardandomi intorno e rivivo il rumore della gente, il boato della folla, lo scarico dei motori, la frenesia dei rifornimenti, le luci della notte, il livido dell'alba, il caldo del sole che esaspera la fatica e appanna la mente. A Le Mans sono andato la prima volta nel 1961. Era la mia prima 24 Ore e Ferrari mi aveva invitato unicamente perché vedessi la corsa dal vivo. Non avevo compiti specifici in squadra (la direzione sportiva era di Romolo Tavoni, quella tecnica di Carlo Chiti) avevo la funzione di semplice "osservatore". Passai una settimana stranissima, da clima trasognato, come se mi fossi trovato dentro a una fantastica rappresentazione scenica: uomini, macchine, situazioni mi ruotavano intorno senza curarsi di me che, d'altra parte, non avevo la minima possibilità di interferire. Mi appassionai subito a quella sequenza di avvenimenti che succedevano non saprei nemmeno dire se per automatismi di un collaudato copione o per puro caso o anche, come mi capitò di pensare, per qualche forma di arcana magia. Fatto sta che mi lasciai andare in quel fiume di vicende e cominciai a seguirne la corrente, coinvolto dallo spirito agonistico che prende e travolge ogni altra passione, catturato da un sortilegio che ancora oggi mi appare unico e irripetibile. Oltretutto, vincemmo anche la corsa e così la gamma delle emozioni, dalla rabbia alla speranza, dalla paura all'esultanza, fu completa. Come direttore sportivo in carica ho partecipato alla Grande Corsa nel 1969 e nel 1970, e furono due vicende molto dispettose perché finimmo battuti dalla Ford e dalla Porsche. In entrambe le occasioni potei constatare sulla pelle quanto sia aleatorio il successo in questa gara, dove è necessario capire subito, fin dalle prove, che buone macchine e buona organizzazione non sono garanzie sufficienti. Infatti sono soltanto la base di partenza, senza la quale è del tutto inutile presentarsi, il resto dipende da una concatenazione di eventi imponderabili soprattutto in relazione alla durata della prova perché la resistenza di uomini e macchine, la mutabilità delle situazioni di gara, la variabilità delle condizioni del tracciato, le differenze ambientali giorno-notte propongono una serie incalzante di contingenze che richiedono altrettanti improvvisi cambiamenti di strategia e tempestivi adattamenti. Provo per Le Mans uno strano senso di rispetto. Rispetto, sì, perché ogni sportivo sa che è difficile, molto difficile vincere la 24 Ore, il cui risultato dipende unicamente dalla migliore combinazione di capacità e di fortuna che ogni concorrente riesce a dispiegare a suo favore, ma proprio questo costituisce il fascino dell'impresa sportiva e il bello dell'avventura. Giusto per chiudere, sapete com'è nata la 24 Ore di Le Mans? È storia: stavano chiacchierando una sera di ottobre del 1922 al Salone dell'automobile di Parigi George Durand, segretario dell'Automobile Club de l'Ouest, il giornalista Charles Faroux ed Emile Coquille, amministratore delegato della Società Rudge-Whitwork. «Bisognerebbe organizzare una gara - osservò quest'ultimo - che desse ai costruttori la possibilità di migliorare l'esperienza sul fronte dei fari e in genere tutto l'impianto elettrico» e quando Faroux propose una gara al buio, che durasse tutta la notte, George Durand rilanciò: «Tutta la notte? E perché non 24 ore intere, con in mezzo la notte, così da avere due giornate di pubblico?». Un impresario, un pubblicitista, un industriale: detto e fatto. 



Le Mans 1961 targata Ferrari

La Ferrari TR61 di Olivier Gendebien-Phil Hill transita dopo l'uscita di strada di Andre Moynet-Jean-Claude Vidilles (DB HBR5-Panhard) e va a conquistare una gran bella vittoria

Le Mans unica e inimitabile

IL FASCINO TRAVOLGENTE DELLA MITICA 24 ORE CONTINUA A REGALARE EMOZIONI INIMITABILI E PATHOS. SE NE INIZIÒ A PARLARE PER CASO NEL 1922, UN ANNO DOPO SAREBBE INIZIATA UNA SAGA ARRIVATA FINO AI GIORNI NOSTRI



“

A Le Mans sono andato per la prima volta nel 1961. Era la mia prima 24 ore e Ferrari mi aveva invitato unicamente perché vedessi la corsa dal vivo. Non avevo compiti specifici, avevo la funzione di semplice osservatore...

Imola ago della bilancia

ECCO PERCHÉ DATA L'EPOCA IN CUI SI CORRE IL SUO GP E LE CARATTERISTICHE PECULIARI DEL SUO CIRCUITO, HA SPESSO RICOPERTO IL RUOLO DI PRECISO GIUDICE DI VALUTAZIONE DEL LIVELLO TECNICO

Quest'anno il Gran Premio di San Marino a Imola è arrivato alla diciottesima edizione anche se, per la precisione, le gare disputate su questo circuito sono in realtà venti perché nel conto bisogna mettere anche gli anni 1979 e 1980. A quell'epoca i regolamenti della Federazione Internazionale erano rigorosi e altrettanto lo era lo statuto degli Organizzatori, per cui chi voleva entrare nel giro del Mondiale doveva prima dimostrare di esserne degno organizzando una corsa F.1 non valevole come prova di Campionato ma con tutte le carte in regola e i requisiti di un vero Gran Premio. Se tutto fosse andato per il verso giusto, se l'ente organizzativo avesse superato questo impegnativo esame di ammissione, si sarebbe conseguita l'autorizzazione a fare l'anno successivo un Gp di Campionato, e questo è stato il caso di Imola con la gara organizzata nel 1979 (vittoria di Lauda su Brabham-Alfa, cui seguì l'attribuzione del Gran Premio d'Italia 1980 (vittoria di Piquet su Brabham-Ford. Il seguito sfociò nella famosa convenzione della "Concorde" maturata sotto il ferreo carisma di Enzo Ferrari, che fissò stabilmente in calendario due eventi mondiali collocati in apertura e in chiusura della stagione F.1 europea: il Gran Premio d'Italia a Monza e il Gran Premio di San Marino a Imola appunto, vanto e orgoglio, diciamolo pure, del nostro automobilismo sportivo.

Il peso e la tradizione di Monza non si discutono, questo è sicuro, ma è indubbio che Imola dal canto suo ha assunto una prerogativa importante: data l'epoca in cui si corre il suo Gran Premio e date le caratteristiche peculiari del suo circuito, ha coperto il ruolo di preciso giudice nella valutazione del livello tecnico delle macchine in campo e la sua sentenza è difficilmente appellabile. È ovvio che qualcosa può ancora mutare nel corso della stagione per migliorie e affinamenti, ma il motore, il cambio, i freni e l'assetto delle macchine schierate a Imola sono quelli che globalmente marcano il resto dell'annata e consentono di tirare delle somme stimando chi e quanto è in vantaggio sugli altri concorrenti. Con questa convinzione, dopo la vittoria Ferrari in Argentina, sono andato a Montecarlo alla trasmissione televisiva Crono dell'amico Renato Ronco, nella quale batte un cuore ferrarista a partire dall'opinionista Giorgio Stirano fino al cameraman "Tazio" e tutti ci siamo trovati d'accordo nel giudicare non definitivi i risultati dei primi tre Gran Premi di quest'anno: non abbattersi per le vittorie Mercedes in Australia e Brasile né montarsi la testa per quella Ferrari in Argentina. «Si deve aspettare Imola - era il parere unanime - dopodiché si chiariranno le idee e si capiranno le posizioni». Bene, adesso il Gran Premio di San Marino è passato e lo spettacolo è stato grande come pure confortante per i sostenitori della Ferrari è stato il risultato, perché il piazzamento di Schumacher è valido, e ancor più lo è il terzo posto ottenuto da Irvine sia pure con l'aiuto prezioso dei suoi meccanici che al rifornimento lo hanno messo davanti a Villeneuve, ma questo fa parte del gioco. Insomma, ci sono buone prospettive: la squadra c'è, il gruppo funziona, la volontà di lavoro è forte, Irvine arriverà pure a dare qualcosa di più e con Schumacher, il Mostro Schumacher, la macchina ha raggiunto e superato concorrenti come Williams e Benetton che, per di-



Gp San Marino 1998 Coulthard festeggia

Il podio del Gp di San Marino 1998: Coulthard abbraccia Ron Dennis, boss della McLaren, dopo il successo con la MP4/13. I due ferraristi sembrano disinteressati alla scena. Eppure la storia insegna che per ben undici volte su venti chi è salito sul gradino più alto del podio è diventato campione del mondo



ORSI

“

La vettura che **ha vinto a Imola** dal 1980 al 1997 è risultata 11 volte prima e 4 volte seconda nella graduatoria del **Mondiale Costruttori** e ha portato 11 volte uno dei suoi piloti a laurearsi campione del mondo

verse stagioni, hanno dominato il campo. Purtroppo, così dice il responso di Imola, cattivo e impietoso quando patetico da controvertire e difficile da ribaltare, questo non è sufficiente a recitare un ruolo primario nella stagione in corso. Cavatevi la voglia di andare a controllare le statistiche: a parte il caso clamoroso del 1982, quando la Ferrari, venuti a mancare Gilles Villeneuve e Didier Pironi, avrebbe fatto ancora in tempo a procurare il titolo mondiale a Patrick Tambay se una scellerata diagnosi non avesse incredibilmente complicato le cure di un suo banale torcicollo, la macchina che ha vinto a Imola dal 1980 al 1997 è risultata 11 volte prima e 4 volte seconda nella graduatoria del Mondiale Costruttori e ha portato per 11 volte uno dei suoi piloti a laurearsi Campione del mondo. Un titolo che per la Ferrari anche quest'anno rimane così vicino e così lontano.



Sprechen Sie **Deutsch?**

LA GERMANIA ATTACCA SU TUTTI I FRONTI:
UNA MANOVRA AVVOLGENTE E TRAVOLGENTE
DELLE CASE TEUTONICHE CHE È ORMAI
VERAMENTE EVIDENTE. È ORA DI FARE
QUADRATO IN DIFESA DEL MADE IN ITALY

La Germania attacca su tutti i fronti e i segni di questa manovra avvolgente e travolgente sono ormai agli occhi di tutti: la Mercedes, dopo essersi tenuta mimetizzata per un paio d'anni, è uscita allo scoperto a cavalcare la F.1. La Porsche ha vinto a Le Mans reggendo la supremazia della Gran Turismo 1, mentre, dal punto di vista industriale, la stessa Mercedes ha comperato la Chrysler, la Volkswagen ha comperato la Rolls-Royce, e poi l'Audi, cioè sempre la Volkswagen, ha comperato la Lamborghini. Non è tutto: la Mercedes e la Bmw, come dire cani e gatti ma entrambe tedesche, sono pronte, magari con lo zampino della Deutsche Bank la quale è notoriamente in possesso dell'ultima tranche di azioni Fiat rilevate anni fa da Gheddafi, ad azzannare la quota Fiat che Radio Gavetta dice da tempo la famiglia Agnelli sia disposta a vendere. Programmata con lucida determinazione e alimentata con colossali investimenti, un'epoca di egemonia germanica è alle porte, anzi è già in atto e mi sembra non si possano sottovalutare le ripercussioni che produrrà nello sport e nell'industria dell'automobile. L'automobile è nata dalle corse, questo è risaputo, e nonostante taluni sostengano che al giorno d'oggi le corse servano ormai a ben poco e nulla insegnano ai costruttori di automobili, vale invece l'antica regola, quella mai decaduta dai tempi pioneristici: le corse sono la sperimentazione più rapida ed efficace di qualsiasi teoria di ricerca o calcolo al computer, senza contare, al di là dello sviluppo tecnico, il fattore pubblicità che è sempre stato rilevante ma di questi tempi ha assunto un'importanza esasperata.

Dove andranno a finire il prestigio e l'autorevolezza dell'automobilismo italiano? Mi viene in mente sull'onda di reminiscenze liceali, la teoria dei corsi e ricorsi storici del Vico e penso a due episodi del passato che val la pena di riesumare. Alla metà degli anni Trenta, con l'entrata in vigore della nuova Formula automobilistica sportiva Grand Prix (antesignana della Formula 1 attuale) le argentee Mercedes si trovarono in una situazione di totale dominio: nessuno aveva interpretato tanto bene come i tedeschi la nuova regolamentazione sportiva, da loro stessi suggerita e poi in sede internazionale varata con occhio di favore al potere hitleriano. Vincivano tutto quello che c'era da vincere e le altre Case non avevano un briciolo di possibilità di contrastarle. In quella circostanza Enzo Ferrari, così genuinamente affezionato ai colori italiani da volerli sempre dipinti sulle sue macchine da corsa, avanzò l'idea di un pool Fiat-Alfa Romeo-Scuderia Ferrari, cioè una coalizione delle forze nazionali riunite in una scuderia "Italia" in grado di fronteggiare il dominio germanico.

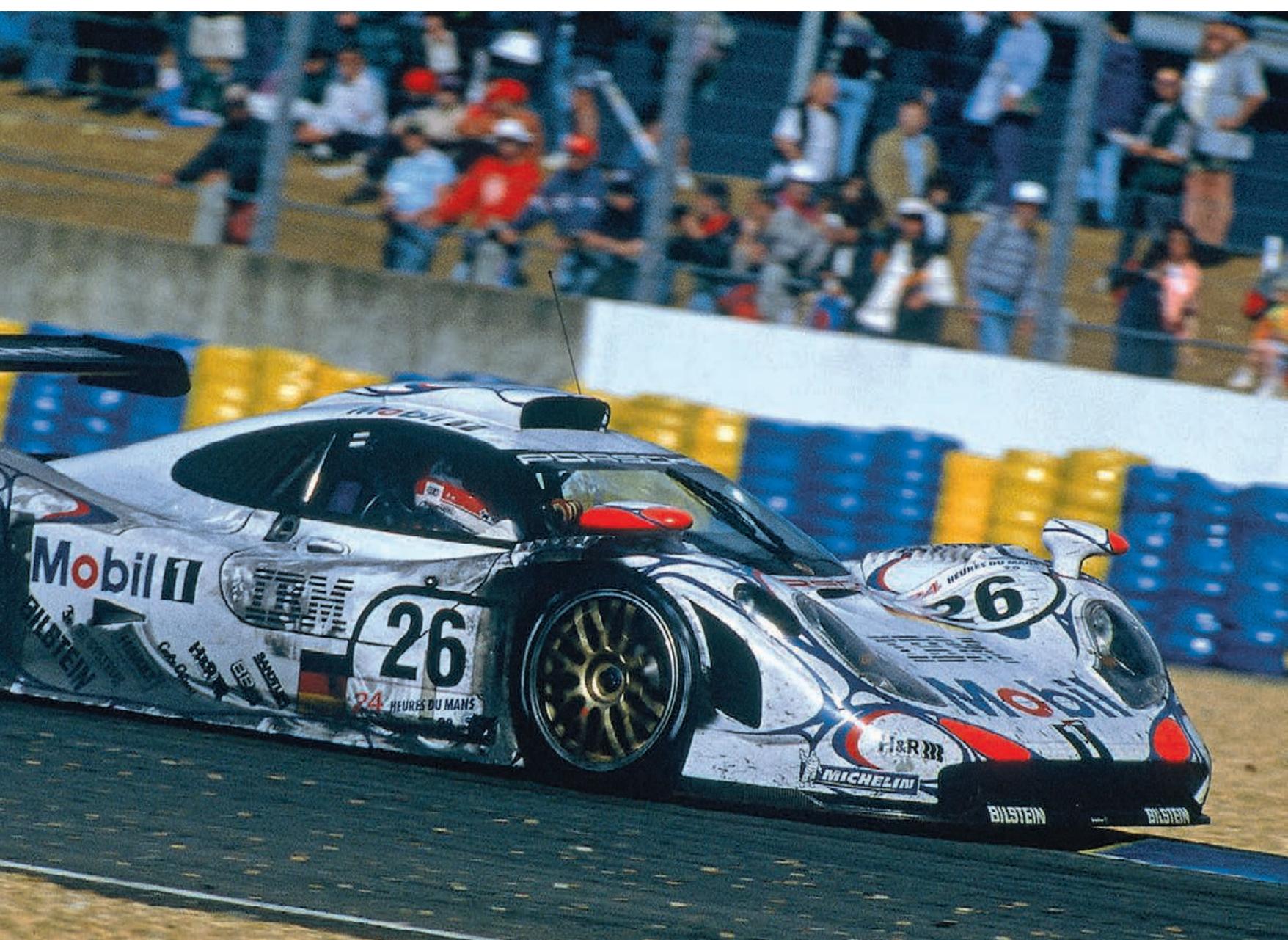
Il progetto naufragò perché il professor Vittorio Valletta, indiscusso deus ex machina della Fiat, trovò "difficile una simile unione di interessi". L'idea riemerse nel 1968, qualche anno dopo il fallimento dell'accordo Ford-Ferrari, in un incontro di Giovanni Agnelli con Giuseppe Luraghi, allora presidente dell'Alfa Romeo, da cui sortì la proposta di rilevare insieme, Fiat e Alfa, il 50% della Ferrari per un programma sportivo mondiale da svolgersi con una squadra che si sarebbe chiamata "Scuderia Italia". Tutti insieme appassionatamente. Anche questo secondo progetto



LAT

Tedeschi d'assalto ovunque

Allan McNish-Laurent Aiello-Stephane Ortelli su Porsche 911 GT1-98 conquistano la vittoria alla 24 Ore di Le Mans del 1998. Le Case tedesche stanno diventando sempre più mattatrici nelle corse a livello internazionale

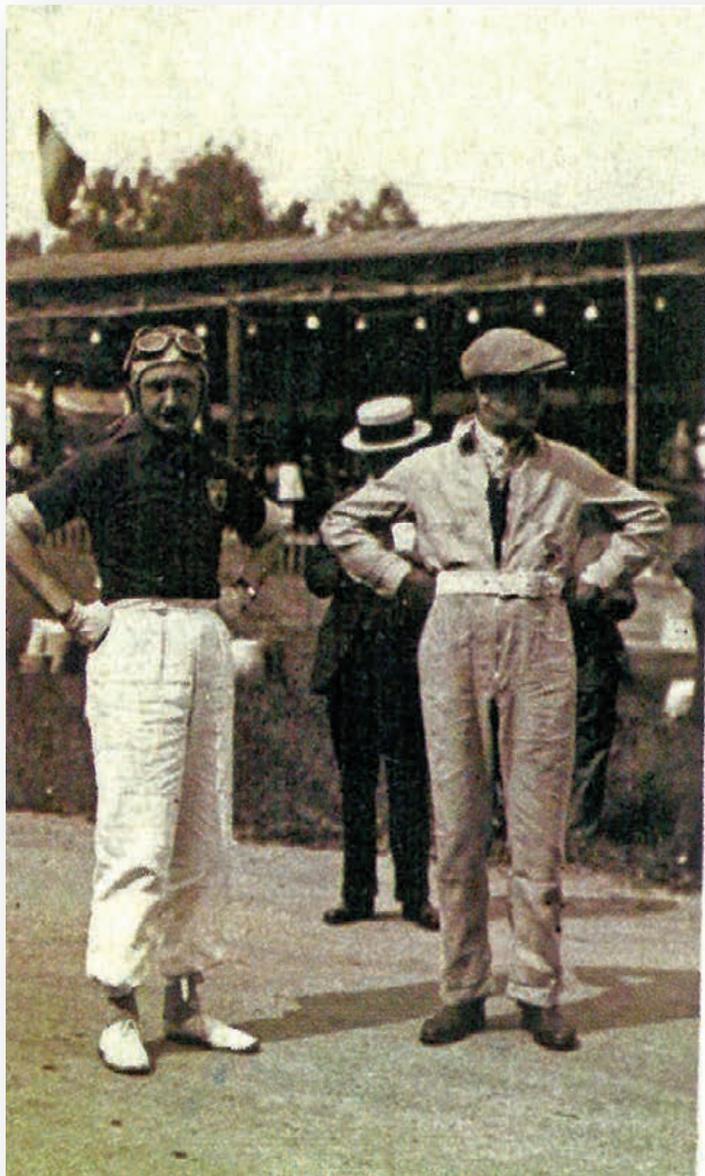


“

Programmata con **lucida determinazione** e alimentata con colossali investimenti un'epoca di **egemonia germanica** è alle porte

sfumò, questa volta a causa del rifiuto dell'Alfa Romeo "per gli oneri sorgenti da un'attività che sarebbe risultata pubblicitariamente molto indiretta e per aver l'Alfa già avviato un proprio reparto speciale Autodelta".

Nulla da obiettare: quelle erano le situazioni e non si può dar torto di niente a nessuno, ma adesso, nel 1998, sotto l'incombente pericolo tedesco, che sembra avere una curiosa frequenza trentennale, una riflessione è d'obbligo ed esorterei qualcuno degli uomini che contano per davvero a pensarci seriamente. Non è più epoca, ovviamente di Scuderie Italia o altri romanticismi del genere, ma è ora di fare quadrato in difesa del made in Italy. È ora di adunare tutte le forze e scendere anzitutto in campo sportivo, in ogni formula e disciplina, settore per settore, talento per talento, marchio per marchio, e richiamare, Alfa, Maserati, Lancia, Abarth, Fiat e Ferrari, rivitalizzandole ed esaltandole all'impiego che la nobiltà del loro passato, e la necessità del duro presente impongono. Oh gente! Bisogna darsi una mossa, salvo rassegnarsi a imparare a leggere i regolamenti sportivi e i manuali di uso e manutenzione in tedesco. 



La Soc. An. SCUDERIA FERRARI
 ai valorosi "assi" del volante
LORD HOWE e TIM BIRKIN
 Ospiti graditissimi

Distinta

Antipasto all'Italiana
Parmentier con crostini
Zampone di Modena con gioielli
Stracchino della Duchessa
Frutta - Formaggio
Caffè
Lambrusco di Sorbara
Chianti Rufino stravecchio
Birra Wührer
Acqua Recoaro

*Proz
 Savarino*



Curiani
Curiani
Tim Birkin
Howe
Bonassa

Modena, 28 Gennaio 1953, XI
 Ristorante cap. Arturo e Romeo Boninsegni

Il vezzo dei **menù** stampati

ENZO FERRARI VOLEVA CHE OGNI PRANZO
 IMPORTANTE FOSSE CARATTERIZZATO DA UN
 CARTONCINO CON L'ELENCO DELLE PORTATE

“

Il Drake lo pretendeva come documento integrante della tavola imbandita ornamento qualificativo della manifestazione, segno di riguardo verso gli ospiti

Cartoncini oggetto di culto

Enzo Ferrari voleva che ogni pranzo importante fosse caratterizzato da un cartoncino con stampata il menù. Nel tempo tali documenti sono diventati rari e oggetto di collezionismo. Qui, è riprodotto uno dei più ricercati, stampato nel 1933 in occasione della visita a Modena dei campioni inglesi Lod Howe e Sir. Birkin

La volontà sarebbe quella di esaudire tutte le lettere che arrivano con richieste di argomenti da trattare in questa pagina. E non scherzano nemmeno quelli che per telefono sollecitano, talvolta imperiosamente: perché non parli di questo? perché non parli di quello? Qualcuno (anzi qualcuna, perché è una gentile lettrice della quale ho perduto le coordinate) critica che i racconti siano troppo spesso volti a storie di un passato lontano che, guarda caso, molti invece preferiscono trovandovi radici inedite del nostro sport. Qualcun altro chiede precisazioni difficili da ricostruire: per esempio il professore Paolo Prosperi dell'Istituto Ortopedico Rizzoli di Bologna vorrebbe chiarita una volta per tutte se la macchina con la quale Dorino Serafini ebbe a Martinsicuro in Abruzzo l'incidente che gli troncò la carriera nel 1951 fosse una Ferrari 340 America oppure una 212 Export. Il dato è controverso perché il conte Giannino Marzotto e Giovanni Lurani non battono pari. Lo storico Luigi Orsini sostiene che si trattava di una 195 s Barchetta Touring, lo scrittore Franco Andreatini che ha curato il libro di memorie del pilota pesarese asserisce che era una 212 Export e questo tipo di macchina è anche quello indicato nella relazione ufficiale di corsa della Ferrari.

Personalmente, a giudicare dalle foto, propenderei per la versione 340 America, ma la carrozzeria vuol dir poco perché quell'anno presero il via alla Mille Miglia, tra macchine ufficiali e private, 26 Ferrari con diversi motori la cui potenza oscillava da 130 a 240 cavalli: più che la carrozzeria bisognerebbe allora appurare quale motore gli avessero montato sotto il cofano. E se il dato ufficiale dice 212 Export non vedo modo di poterlo obiettivamente confutare.

Voltiamo pagina. La signora Tatjana Catsch, Corneliusstrasse 22 Munchen, che si definisce "ferrarista di seconda mano" in quanto trascinata dalla passione del marito, vorrebbe sapere qualcosa di più dei "Menù" i famosi menù stampati dalla Ferrari in occasione di cene e pranzi importanti. Dove se ne possono trovare? Esistono riproduzioni, delucidazioni, ricette? Le segnalo a questo proposito un bellissimo libro di Massimo Albertini edito dai fratelli Fabbri nel 1972. Si intitola "4000 anni a tavola, dalla bistecca preistorica al pic-nic sulla luna" e qui troverà ricette, descrizioni di pranzi storici, menù eleganti e variopinti, tipo quelli di palazzo Buckingham e Casa Savoia, o quelli del Moulin Rouge di Parigi, o la cena servita da Escoffier al Carlton di Londra la sera del 18 gennaio 1905, o quella a Versailles del 1° giugno 1961 offerta dal generale De Gaulle a Jacqueline e John Fitzgerald Kennedy. Una completa, interessante antologia che non contiene, questo va detto subito, alcun accenno alla Ferrari. Il menù stampato era un vezzo di Enzo Ferrari. Ci teneva moltissimo. Lo pretendeva come documento integrante della tavola imbandita, ornamento qualificativo della manifestazione, segno di riguardo per gli ospiti. Lui che è stato formidabile uomo di pubbliche relazioni ha saputo creare una tradizione anche su quello che poi, in sostanza, altro non è che un modesto cartoncino. E invece, artefice Ferrari, il menù cominciò ad accompagnare ogni tavolata importante diventando molto di più che una lista di vivande. Attenzione! A guardarci bene, non è solo mangiare. È un rituale celebrativo, un'espressione di fantasia nel valorizzare i cibi, un omaggio di cortesia per sottolineare l'autorevolezza e la notorietà dei commensali. I quali poi, alla fine del convivio, sono portati a chiedere sul loro menù l'autografo degli altri personaggi e così facendo, a turno, tutti enfatizzano l'evento fino a trasformare il cartoncino in un atto notarile di presenza, la prova per i tempi a venire del "C'ero anch'io". Ecco il feeling dei menù sempre stampati dalla Ferrari, eccone il valore tanto fortemente sentito e tramandato ai Ferrari Club e a ogni altro raduno dei ferraristi. Inutile precisare che questi cartoncini sono tutti nelle mani dei collezionisti e hanno una quotazione elevata, ma non c'è un mercato perché chi ne è in possesso non li cede oppure, al massimo, è disposto a scambiare un pezzo per un altro che gli manca. Un esempio: il menù della cena che festeggiava nel 1991 il 90° compleanno di Luigi Chinetti è valutato 300 dollari. È introvabile. Qui accanto ne vedete riprodotto un altro di questi cartoncini, tra i più rari, stampato dalla scuderia Ferrari in occasione della visita a Modena di Lord Howe e di sir Henry Birkin, Tim per gli amici. Non sono stati due super campioni questi due inglesi, entrambi nobili e ricchi, ma hanno corso e vinto all'inizio degli anni Trenta giostrando tra Mercedes, Maserati, Lagonda, Talbot. Nel 1931 vinsero in coppia la 24 Ore di Le Mans con una vettura Alfa Romeo e nel gennaio 1933 vennero a Modena a comperarne un'altra modificata e preparata dalla scuderia Ferrari: quanto bastava per offrire loro una cena d'onore con tanto di menù firmato e controfirmato.



Pavarotti e il Drake

CELEBRE UN INCONTRO A MARANELLO
TRA IL TENORE ED ENZO FERRARI:
«IL SEGRETO DEL SUCCESSO?
NON MONTARSI LA TESTA!»

Ho visto in televisione l'ennesima edizione del Concerto dei Tre Tenori e ancora una volta ho constatato quanto funzioni sempre bene questo tipo di spettacolo inventato per la prima volta alle Terme di Caracalla nel '90 in occasione del Campionato mondiale di calcio. La formula è semplicissima: prendete tre belle voci che si tengono da anni sulla cresta dell'onda del bel canto, fatele esibire nella cornice di un posto famoso davanti a un pubblico elegante, programmate un repertorio che sia facile per gli artisti e orecchiabile per la platea e gli spettatori che seguono l'evento in ripresa televisiva mondiale. Non può sbagliare e, in effetti, non sbaglia mai, a Roma come a Los Angeles, a Tokyo, dappertutto: il successo è scontato. Questa volta erano a Parigi, sul parco retrostante la torre Eiffel, con un coreografico scenario double face perché, alle meravigliose panoramiche della torre e della città alla luce del giorno, è seguita l'incantevole luminaria notturna, con la torre, s'intende, sempre Voce 'e notte, Granada, in primo piano.

Quanto al programma, bisogna dire, che la selezione delle arie ha il tocco del genio: ecco dunque, per ciascuno dei tre tenori, il brano operistico che costituisce il loro cavallo di battaglia, il pezzo forte, la romanza che scatena l'applauso a scena aperta, ma subito dopo, per non affaticare troppo le voci, ecco la canzone di nobile tradizione napoletana, oppure anche furbescamente scelta tra i motivetti ricorrenti, se non tra i ritornelli ultrapopolari. Chi c'è al mondo che non conosca Core ingrato o Parlami d'amore Mariù? E allora, se Domingo intona Ay ay av, Carrera gli risponde con Because, poi entrambi si accodano a Pavarotti in o surdato innamorato, e via così. Hanno pescato anche il Caruso di Lucio Dalla e poi, dopo che Pavarotti ha tirato la botta sicura dell'immane Nessun dorma, suo personale fiore all'occhiello, si sono lanciati tutti e tre insieme su O sole mio, passaporto di italianità nel mondo al punto che tanti lo scambiano per l'inno nazionale al posto della marcia di Mameli.

Applausi a non finire. Non ho mai conosciuto Carreras, di lui so soltanto che ha avuto problemi di salute e li ha superati, mentre invece ho incontrato Plácido Domingo, fervente sostenitore ferrarista spesso e volentieri in visita alla fabbrica o ai box e una volta, proprio per questa sua passione, gli chiesi se voleva scrivere un pensiero per l'annuario Ferrari 1993. Fece di più: scrisse un bell'articolo dove ha confessato: "Sono nato in Spagna, cresciuto in Messico, e se la mia non fosse stata una famiglia di musicisti di professione la mia vita si sarebbe incentrata nel mondo dello sport, specie nelle competizioni automobilistiche che considero non soltanto rischio ma ricerca tecnica e ribalta di valori umani eccezionali".

Ascari, Lauda, Reutemann i suoi preferiti, Prost mancato campione del mondo su Ferrari il suo più grande cruccio. Azzardò anche che Alesi avrebbe conquistato il Mondiale 1994. Un pronostico destinato purtroppo ad aumentare i suoi crucci. Con Pavarotti, con il grande Luciano, è tutta un'altra partita e comincia da lontano. Intanto siamo concittadini e questo ha sempre consentito di parlare in dialetto modenese tra lo stupore dei presenti che stentano a capire quanto sia psicologicamente affettuoso ed esclusivo, direi quasi settario, questo tipo di comu-

“

Ferrari: «Io ricordo sempre di essere nato in periferia»;
Pavarotti: «Io non ho mai dimenticato di essere il figlio del fornaio»

Il Grande Tenore nel reparto corse Ferrari

Luciano Pavarotti in visita al Reparto Corse della Ferrari. Il famoso tenore modenese fu ricevuto da Franco Gozzi e accompagnato da Franco Casarini, il suo fedele "panocia"



nicazione. E poi c'è amicizia, rispetto e da parte mia tanta ammirazione. Quando ci siamo imbattuti in qualche angolo di mondo lontano da Modena ci siamo sempre trattati con la solidarietà degli esuli e dei profughi: «Csa fet chè?» Cosa fai qui, e ogni volta le stesse risposte: un concerto, un raduno di vetture Ferrari, una rappresentazione d'opera, un Gran Premio. «Sai cosa mi manca?».

E ancora le stesse cose: le tagliatelle, lo zampone coi fagioli, l'aceto balsamico, il lambrusco. È venuto due volte a visitare la fabbrica di Maranello. Lo feci sedere al posto di guida di una 2+2 e, per starci, ci stava ma risultava troppo infagottato nel guidarla. Al reparto corse ebbe per tutti parole di incoraggiamento, dette con genuina semplicità, dote questa che non tutti gli riconoscono e che stupì persino Enzo Ferrari, molto sensibile alla misura di certi atteggiamenti. Si trovarono di fronte, loro due, entrambi al top del successo, famosi a livello mondiale: «Il segreto - disse Ferrari - è non montarsi la testa. Io mi ricordo sempre di essere nato in periferia». «E io - replicò Pavarotti con pari umiltà - non ho mai dimenticato di essere il figlio del fornaio». A guardarli, c'era da imparare come sono i veri grandi personaggi, quelli che Enzo Biagi ha definito "italiani da esportazione".





SUTTON-IMAGES.COM

Schumacher Hakkinen dalla fine

LA SFIDA TRA MICHAEL E MIKA, PROTAGONISTI PER UN ANNO INTERO, RIPERCORSA A ROVESCIO, TANTO IL RISULTATO NON CAMBIA

Mi sembra ieri, ed era invece il 2 novembre, che al ritorno dal Giappone nessuno della squadra Ferrari voleva rilasciare dichiarazioni perché, come al solito, tutti erano restii a parlare, eppure a stampa e televisione bisognava pur dire qualcosa per commentare il Gran Premio. Finalmente si decise Jean Todt: «Dirò io che siamo soddisfatti anche se c'è ancora molto lavoro da fare e adesso abbiamo a disposizione un mese intero per

“

**McLaren-Mercedes
è globalmente
migliore e
Schumacher
annulla il divario
però contro le
gomme Bridgestone
non c'è difesa.
Sveglia Goodyear,
sveglia!**

**Due grandi
primattori
nel Mondiale '98**

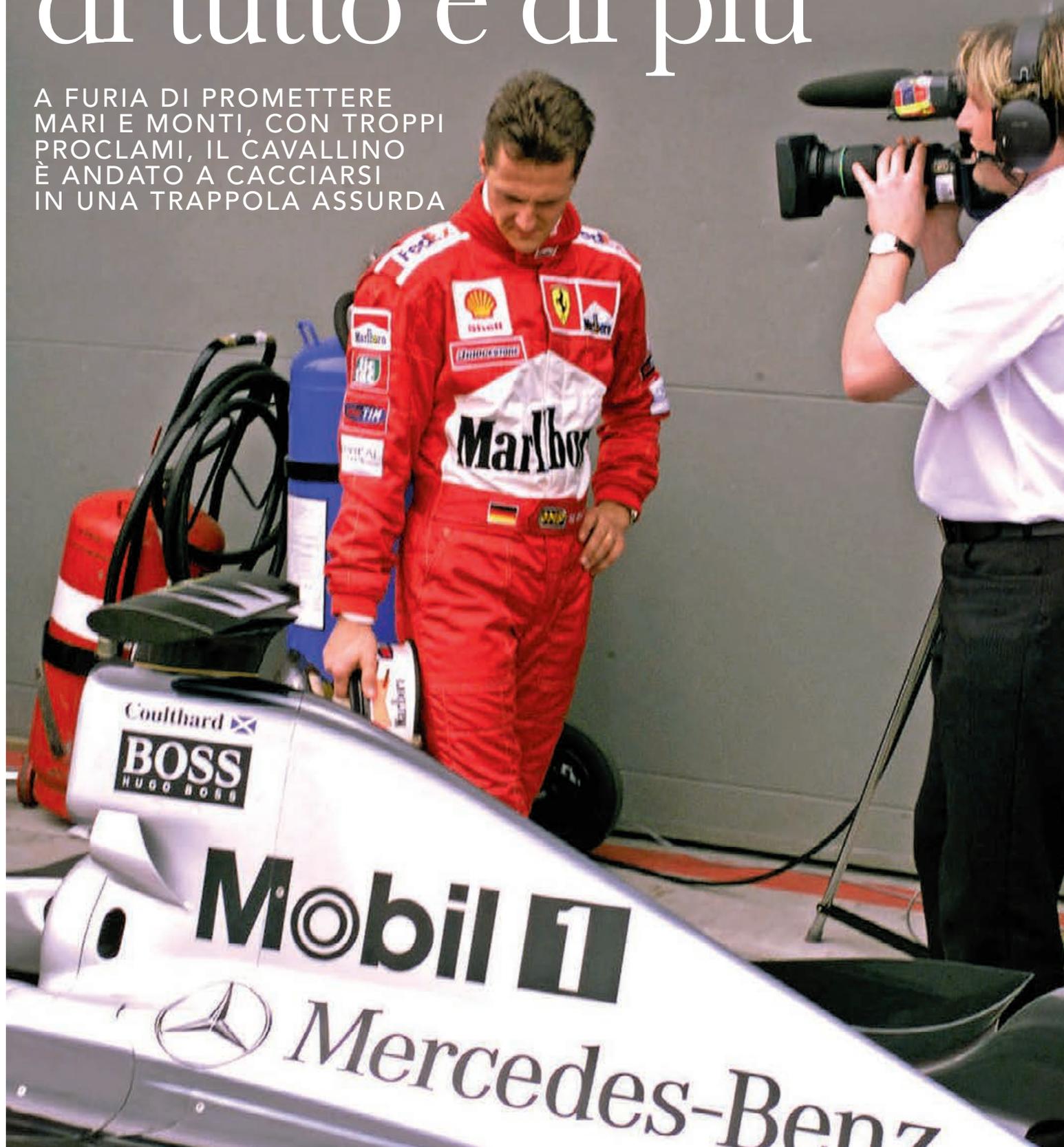
Stretta di mano tra Schumacher e Hakkinen al Gp d'Ungheria. Il tedesco della Ferrari e il finlandese della McLaren sono i due primattori del Mondiale 1998. Con Mika che per la prima volta in carriera vince il titolo iridato

farlo». «E io - aggiunse Ross Brawn consapevole che la Casa deve sempre coprire i suoi piloti - per giustificare l'errore di Schumacher alla partenza darò la colpa a un problema idraulico dell'attuatore della frizione». Lavorarono effettivamente come cani per tutto il mese di ottobre, esperimenti, test di qua, prove di là, e così si presentarono ben preparati al Gran Premio che si chiamava Lussemburgo ma si correva in Germania. Vinse ancora Hakkinen dimostrando - a detta di tutti - di essere un ottimo pilota, serio, pulito, meritevole del titolo mondiale, però il secondo posto di Schumacher era un chiaro segno della piega che stavano prendendo le cose: la F300 era molto competitiva, come pure il motore, le gomme Goodyear (peccato che volessero ritirarsi!) erano pari se non superiori alla concorrenza e, quanto ai piloti, uno era di gran lunga il migliore del branco e l'altro gli avrebbe dato una mano. Che fosse proprio così lo dimostrò la doppietta del Gran Premio d'Italia, quindici giorni dopo, offrendo una di quelle giornate leggendarie da epica sportiva - vi ricordate? - e scatenando un entusiasmo che non si raffreddò nemmeno quando alla gara successiva, in Belgio, capitò il patatrac, Schumacher commise un errore, che errore rimane nonostante la furbata di Coulthard perché i piloti devono conoscere tutti i segreti e le astuzie del loro mestiere. Tra una dichiarazione e l'altra, Todt difese l'ingenuità del pilota, com'è giusto che sia, e assicurò: «Siamo soddisfatti: la squadra è efficiente, la macchina formidabile, dunque continueremo a lavorare in questa direzione per mantenerci al vertice». Parole sante, dato che puntualmente in Ungheria si realizzò l'atteso sorpasso nella classifica del campionato: 26 punti Schumacher, 24 Hakkinen, ma subito dopo, in Germania e in Austria, ritornò al comando il finlandese creando in questo modo vivissima, emozionante suspense per la gioia di Bernie Ecclestone che di audience e di soldi se ne intende. Poi vennero i Gran Premi d'Inghilterra, Francia e Canada. Che filotto fu quello! Con tre vittorie consecutive Schumacher riguadagnò la posizione di testa portandosi a 62 punti contro i 54 del rivale e il campionato cominciò finalmente a pendere dalla parte giusta, squagliando l'arroganza di un Ron Dennis affannato ad attaccarsi a ogni possibile cavillo. Luglio e giugno trascorsero in crescente tripudio, morale alto, bandiere del Cavallino al vento e ripetuti proclami trionfalistici ai quali il solo Niki Lauda si dissociò. Continuava a sostenere, quel testone, che la Mercedes era superiore, e per la verità anche Todt, pur soddisfatto del lavoro svolto, ammoniva di non mollare, perché c'era ancora tanto da lavorare. Insomma, prima di cantare vittoria bisognava aspettare la prossima, Montecarlo, che è sempre una svolta cruciale del campionato, e la corsa monegasca non venne meno alla sua tradizione: capitò che Schumacher, un po' nervoso e incidentario, non prendesse neanche un punto mentre Hakkinen ne conquistò 10 grazie alla sua macchina, sia ben chiaro, perché lui come pilota tutti erano concordi - era scarso, poverino, e comunque non all'altezza di Schumacher. Successivamente la Formula 1 si spostò in Spagna e il biondino e la Mercedes, ovviamente più la macchina che il pilota, vinsero ancora. Schumacher, terzo, non poté fare di più e anzi, con quelle sciagurate gomme che si ritrovava, portò a casa il massimo che si poteva ottenere. «Proprio qui - sostenevano tutti i pareri autorevoli - sta la differenza: la Mercedes è globalmente migliore e Schumacher annulla il divario, però contro le gomme Bridgestone non c'è difesa. Sveglia, Goodyear, sveglia!». Data la situazione, il presidente della Mercedes, uscì allo scoperto e assunse ufficialmente la paternità della McLaren, mentre da parte Ferrari fu confermato l'ingaggio di Schumacher con l'aggiunta della nomina a "testimonial Fiat" che ebbe un congruo compenso all'insegna del chi più spende meno spende. Quando il 26 aprile - come vola il tempo - la seconda guida Mercedes vinse a San Marino davanti a Schumacher, ohilà, attenzione, pericolo: se vincono anche con quel paciocco di Coulthard... e invece l'Argentina ristabilì subito le proporzioni con vittoria di Schumacher e nuovo balzo al comando della classifica, punteggio 82 e 80. Se Ecclestone gongolava, alla Ferrari adesso erano invece preoccupati: si capiva che non c'era competizione contro quei marziani che disponevano di quelle gomme marziane e i Gran Premi di Brasile e di Australia in primavera purtroppo lo dimostrarono clamorosamente assegnando 20 punti ad Hakkinen e solo 4 a Schumacher. 100 a 86, in conclusione, e amen. Siamo già alla fine della storia: seguirono a Maranello due mesi di duro lavoro fino alla festosa presentazione della nuova monoposto predestinata, era il caso di dirlo e lo dissero, a titolarsi Mondiale. Da parte sua, Jean Todt, si dichiarò soddisfatto del lavoro svolto e fiducioso per quello che c'era da fare. Era il 7 gennaio, e presto sarebbe stato Natale.



Come la Rai Ferrari di tutto e di più

A FURIA DI PROMETTERE
MARI E MONTI, CON TROPPI
PROCLAMI, IL CAVALLINO
È ANDATO A CACCIARSI
IN UNA TRAPPOLA ASSURDA



Ma cosa avrà di speciale la McLaren?

Micheal Schumacher cerca di scoprire i segreti della McLaren-Mercedes che con Mika Hakkinen l'ha battuto nel Mondiale 1998

“

C'è un assurdo e perverso imperativo categorico del vincere e vinceremo e si è aizzata un'aspettativa tale che qualsiasi altro risultato, lusinghiero e onorevole, sarà una delusione

Che la matematica non sia un'opinione lo sanno tutti, e i professionisti di questa scienza, a cominciare dai ragionieri, non hanno il minimo dubbio: con i numeri non ci piove - dicono - e se mettere insieme $2 + 2$ potete girare e rigirare le cifre come volete e tirare fin che vi pare ma alla fine non c'è alternativa e il risultato darà 4, sempre 4, sempre soltanto inesorabilmente 4. Questa è la matematica. La stessa frase me l'ha detta una volta un affidabile colonnello addetto alle pubbliche relazioni della Nasa una volta che, dopo la 12 Ore di Sebring, andammo in visita a Cape Canaveral (allora si chiamava Cape Kennedy) tentando di spiegarci l'operazione di lancio di un Apollo, mi pare fosse il numero 10 o forse l'11. Sono passati molti anni e ricordo confusamente una lunga elencazione di cifre riguardanti forze di gravità, attrazione e attriti. Cioè tutta un'incredibile sequenza di quelle variabili che interagiscono sul già complicato calcolo del rapporto peso-potenza necessario per muovere il veicolo e spingerlo nello spazio. A me francamente diede l'emozione del miracolo, del prodigio. «No, non è un miracolo - precisò con pacata sicurezza l'ufficiale - questa è matematica». In base a esperienze come questa che ho raccontato e specialmente oggi in piena epoca del computer, che con la capacità di fare somme sempre più veloci domina ormai la nostra civiltà, rimarrebbe ben poco da controbattere, eppure bisogna convincersi che c'è qualcosa di misterioso nelle leggi dello sport che si ribella all'infallibilità dei numeri e anzi sembra professionalmente divertirsi a sbeffeggiarli.

Quelli del calcio, per giustificare certe anomalie e stranezze che si verificano nel loro settore, dicono con curiosa filosofia che il pallone è rotondo, ma noi che trattiamo la Formula Uno quale spiegazione possiamo dare al fatto che Damon Hill figuri nell'albo d'oro dei titoli mondiali accanto a suo padre, a Lauda, Senna, Prost? E Schumacher, (ahi, la lingua batte dove il dente duole e il male non accenna a placarsi) come è potuto succedere che Schumacher abbia perso il confronto con Hakkinen e soprattutto l'anno prima quello con Villeneuve? Ci sarà una ragione, deve esserci e, se anche mettiamo la classica pietra sul passato, guardo con apprensione alla stagione agonistica che sta per iniziare. Per il 1999 i numeri dicono che la Mercedes deve spadroneggiare, prima di tutto perché la macchina è buona e chissà quant'altro può evolvere e migliorare, poi Hakkinen può pulirsi degli errori che talvolta ha commesso e infine, ma non ultima, c'è la strategia di Mercedes che spingerà al massimo nel corso della stagione per ritirarsi il più presto possibile a capitalizzare gli allori conquistati. Hanno sempre fatto così, i tedeschi, ed è clamoroso il caso del 1955 quando, dopo un biennio di squillanti vittorie, diffusero un maramaldesco comunicato stampa che sbruffava: «Ci ritiriamo perché non c'è concorrenza in grado di batterci». Insomma: investimenti intensi e brevi, mordi e fuggi, secondo un'oculata politica di equilibrio di numeri che dà i suoi frutti.

Lo faranno anche stavolta, se gli riesce il piano di ripetere il successo, e comunque produrranno uno sforzo enorme per realizzarlo. Mercedes, dunque. Beh, ma allora, e la Ferrari? Macchina buona, squadra matura, pilota migliore, la Ferrari è come la Rai che garantisce di offrire di tutto e di più e questo, a conti fatti, dovrebbe bastare se non fosse che a furia di promettere mari e monti, attraverso una vera e propria frenesia di proclami, il Cavallino è andato invece a cacciarsi nella trappola di un assurdo e perverso imperativo categorico del tipo "vincere, e vinceremo". A questo punto, badate bene, si è costruita una situazione e aizzata un'aspettativa tali che qualsiasi altro risultato, anche se positivo, lusinghiero e onorevole, sarà una delusione e con questa assillante tensione la serenità del lavoro va a farsi benedire e scivola nell'incubo dell'errore. Non è finita. Ogni anno c'è sempre una sorpresa nei valori in campo. Chi sarà nel '99 l'incognita emergente, la Bar? I numeri sono questi, ma qualunque somma aritmetica abbiano fatto la Bar, la Ferrari o la Mercedes all'atto pratico può risultare sbagliata per la ragione molto semplice, che taluni sembrano ignorare anche se è una grande verità in Formula Uno sommando $2 + 2$ non si ottiene 4, ma circa 4. 

Tutta nuda e col casco di Clay in testa

L'INCREDIBILE EPISODIO IN UN VOLO DI ANDATA PER IL SUDAFRICA. REGAZZONI CONVINCHE UNA SPLENDIDA RAGAZZA A SPOGLIARSI E AD ATTRAVERSARE L'AEREO COME MAMMA L'HA FATTA!

Alla Fiera di Genova, per una tavola rotonda «Pianeta Modena» dedicata alla terra dei motori, sono andato con l'amico Alberto Alberti e la sua fiammante 550 Maranello, macchina che merita ampie lodi perché le qualità che contano le ha tutte: potenza, spunto di ripresa, tenuta di strada e frenata, oltre a essere silenziosa e poi, con la linea romantica del motore anteriore, è bella da togliere il fiato. L'esposizione Auto Story ha offerto una superba rassegna di automobili e motociclette vecchie e nuove. Molte personalità dell'automobile e progettisti in giro, tanti amici e tra questi due vecchie lenze come Arturo Merzario e Clay Regazzoni. «*Scrivi qualcosa di noi - mi dicevano - ne abbiamo passate tante che la materia non ti manca*». Questo è successo sabato. Il lunedì successivo ci siamo ritrovati quasi tutti al Convegno della Csaì a Maranello per la premiazione dei Campioni Italiani 1998 (titolo assoluto a Fisichella e nel corso della cena è tornato fuori l'argomento con Regazzoni che è stato il più pressante: «*Perché non scrivi qualcuno dei nostri episodi? Dai, tira fuori qualche ricordo dei nostri bei tempi*». E allora, siccome domandare è lecito e rispondere è cortesia, ecco che vi conduco al 1971, il 9 maggio, alla 1000 Km di Spa dove la Ferrari aveva iscritto una 312 P per Regazzoni-Ickx. A quell'epoca l'hotel che a Spa andava per la maggiore si chiamava La Charmille ma noi, guarda caso, andavamo invece all'Hotel de France, un isolato chalet in mezzo alla foresta delle Ardenne, vicino a un torrente dove si pescavano delle trote blu che la padrona di casa sapeva cucinare in modo indimenticabile.

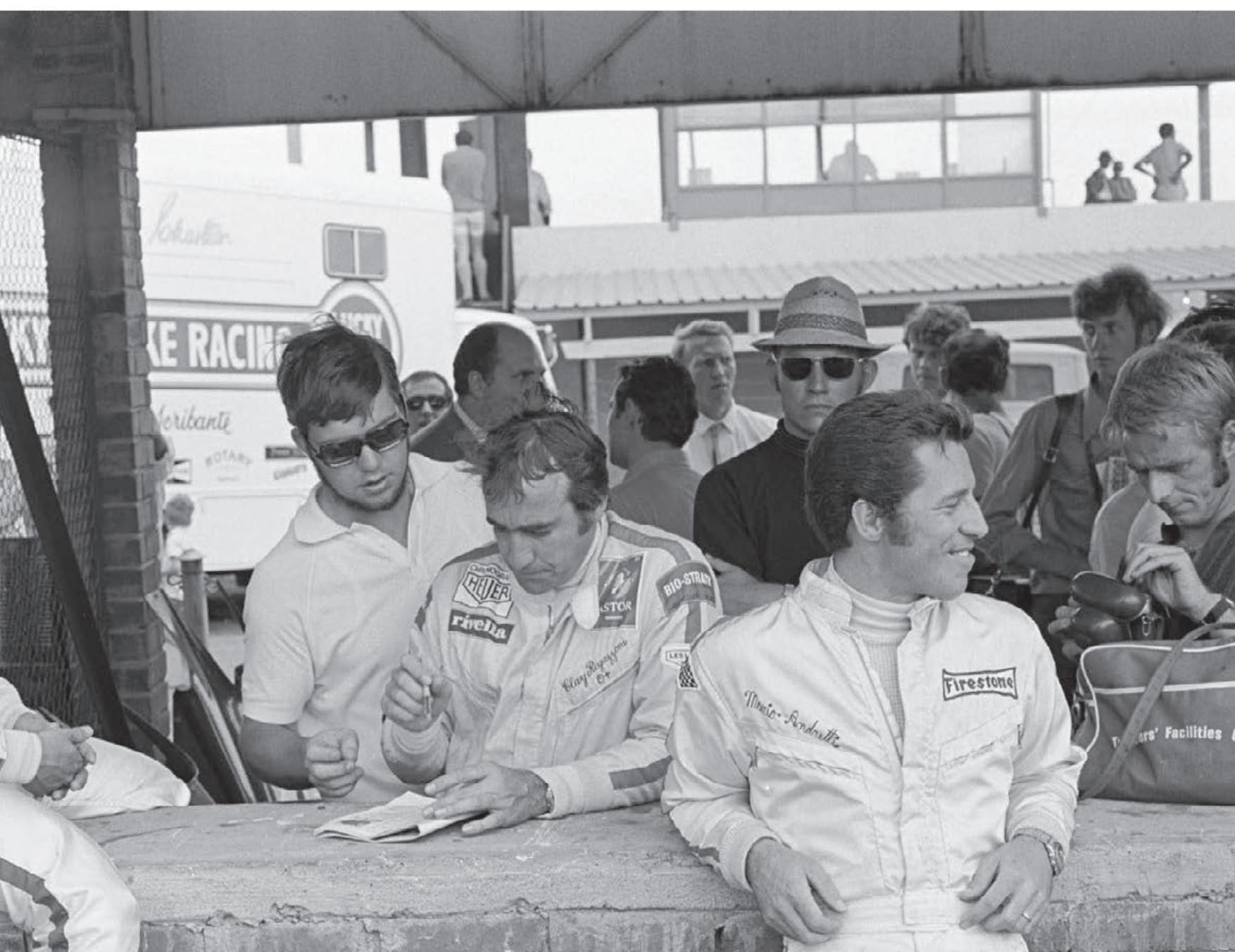
Questa signora, vedova di guerra ancora bella e piacente, aveva quattro figlie e sulla minore di esse, una esplosiva bellezza sedicenne, Clay puntò le sue avvolgenti seduzioni. Per farla breve, andammo a finire in tribunale. Chiamati a deporre io dichiarai di aver visto Clay allontanarsi dai box con la sacca delle mazze da golf, ma fu decisivo Merzario il quale, giurando tutto quello che c'è di giurabile, testimoniò di avere giocato tutto il pomeriggio con Clay, confezionandogli così un alibi di ferro a scagione di un reato che in Belgio comporta anni di lavori forzati. La corsa, per la cronaca, andò male perché la macchina ebbe un incidente al 56° giro quando era al comando della gara con largo margine.

Nello stesso anno, era ormai novembre, andammo alla 9 Ore di Kyalami, questa volta con due macchine per le coppie di piloti Regazzoni-Redman e Ickx-Andretti che finirono la corsa, tanto per dare il ragguaglio sportivo, al primo e secondo posto. Alla partenza da Fiumicino salì sull'aereo un superbo esemplare della razza bianca sudafricana. Studiava a Londra, andava a trovare i genitori a Johannesburg, bionda, alta, difficile trovarle un difetto. Ci fu un gran movimento per conquistare un posto vicino a lei e manco a dirlo la spuntò Regazzoni



“

A Fiumicino salì uno splendido esemplare della razza bianca sudafricana. Ci fu un gran movimento per conquistare un posto accanto a lei e ovviamente la spuntò il solito **Clay**



SUTTON-IMAGES.COM

che riuscì a sederle di fianco e poi si sganciò dal gruppo portandosi in ultima fila in fondo all'aereo all'altezza delle toilettes di coda. Con quel volo l'Alitalia sfoggiava il nuovo 747, il cosiddetto Jumbo, e il comandante, l'amico Radicella ora in pensione, ne era orgoglioso annunciandoci un viaggio non stop: non c'era più bisogno degli scali di Atene e Nairobi com'eravamo abituati a fare. A metà percorso, eravamo pressappoco sull'Uganda, il colpo di scena, e devo prima rammentare che in quell'epoca era venuto di moda lo «streaking», cioè un'eccentrica forma di protesta, di follia se volete: in mezzo a una piazza, o in uno stadio, o in un luogo affollato insomma, qualcuno, o qualcuna, si toglieva i vestiti e correva per l'area pubblica nella più totale nudità.

L'esibizione veniva spiegata come una sfida provocatoria alla società, un atto dissacratore del sistema, un gesto di contestazione. Bene. Che cosa Regazzoni abbia detto a quella ragazza non lo sapremo mai e mi sono più volte domandato come avrà fatto a convincerla, fatto sta che lei fece il numero: si mise il casco di Clay in testa e nuda come un verme attraversò correndo tutto l'aereo. Il fotografo bolognese Giancarlo Piccinini, allertato, scattò una serie di foto che vennero bene sia dal davanti che dietro (le vendette qualche tempo dopo alla rivista Playboy) mentre il comandante Radicella si affrettò a calmare lo stupefatto tram-busto generale comunicando che c'erano correnti di turbolenza e tutti dovevano stare seduti e allacciare le cinture. Può bastare, Clay, o preferisci che vada avanti con altri episodi dei nostri bei tempi?



Regazzoni gran birichino

9 Ore di Kyalami 1971. Ickx, Regazzoni e Andretti si godono l'ombra dei box. Per la Ferrari sarà una giornata trionfale grazie a una doppietta messa a segno da Regazzoni-Redman e Ickx-Andretti. Ma il vero spettacolo c'era stato nel viaggio d'andata grazie a quel grandissimo birichino di Clay!

Spettegolando a parlare degli ex

OGNI RADUNO O FESTA IN CHIAVE FERRARI È UN'IRRESTIBILE OCCASIONE PER PARLARE DEI PILOTI DEL PASSATO E DI COSA FANNO ADESSO CHE SONO LONTANO DAL CAVALLINO

Sabato scorso c'è stata la festa annuale del Ferrari Club Maranello, che ha inventato la formula di dedicare ogni anno la passione dei suoi 2000 soci, di cui 250 sono proprietari Ferrari, a un pilota scelto ogni volta rigorosamente tra quelli che hanno guidato in qualsiasi epoca macchine del cavallino rampante. «Dedicato a ...» è infatti il titolo della serata, giunta alla sedicesima edizione, e quest'anno era di turno Michele Alboreto. L'inesauribile Alberto Beccari e sua moglie Edda, presidente e presidentessa del Club, si sono prodigati per ottenere un successo che è sempre scontato perché, oltre al campione festeggiato, sono capaci di radunare tante figure storiche dell'automobilismo sportivo, dai progettisti ai meccanici, la schiera dei giovani promettenti piloti e poi giornalisti, televisioni, in un ambiente caldo ed entusiasta domato a stento dal conduttore Costa che è più famoso come speaker ufficiale di Imola che come avvocato. Premi e doni a profusione alternati a spettacoli di cabaret, menù faraonico, allegria, rumore, ovazioni a non finire. Alboreto è arrivato tardi. Era a provare al Paul Ricard e per non mancare all'appuntamento ha preso con l'amico giornalista Faletti un elicottero da Bandol a Nizza, è saltato sull'aereo per Bologna, poi in macchina a Maranello. Non ha avuto nemmeno il tempo di mangiare un tortellino, sommerso dalla richiesta di autografi, poi subito a Milano per tornare al circuito a provare il mattino seguente. «Come va la macchina?». «Insomma, c'è molto da lavorare». Nadia, la moglie, sta bene; le due bambine, Alice e Noemi, parlano benissimo l'inglese. Ecco, sono proprio i raduni come questo di Maranello le occasioni in cui i ricordi e lo scambio di aggiornamento fra tutti i presenti corrono a ruota libera: «Cosa sai di Scheckter?». «Eh, Scheckter sta bene. Ha venduto la palestra di tiro a segno che aveva messo su ad Atlanta e adesso vive a Londra, dove tiene un ufficio nel quale non si capisce cosa vada a fare. Ha cinque figli, due dalla prima moglie, la sudafricana Pamela, e tre con l'inglese Clair. I due più grandi, Thomas e Toby, corrono in automobile e anche lui si tiene allenato con qualche Ford e i gokart. Molto ricco, sempre spiritoso: ogni sua telefonata comincia immancabilmente "how is your sexual life?" che diventa, se parla con la segretaria Brenda: "what are you doing, playing with vourseff again?"». Chi non sa l'inglese, mi dispiace, perde l'ironia della battuta. Ad Atlanta è rimasto Johansson. Si è sposato, fa ancora qualche corsa con la 333 Sp ma vuoi concentrare la sua attività su un team suo che sta rinforzando. «Oh, sai? Mansell si è tagliato i baffi». Incredibile, ditemi piuttosto che notizie ci sono di Amon? E allora giù a raccontare tutti di Amon: con i figli si è fermato alla femmina e ai due gemelli, lavora dalla mattina alla sera a raccogliere fieno e tosare pecore, ha anche smesso di fare il collaudatore della Toyota prigioniero com'è del suo mare d'erba in Nuova Zelanda, si descrive un poco stempiato, molto rugoso in viso per via del sole, rimpiange il Lambrusco e Modena che rimangono un sogno lontano e irripetibile. Christopher Amon! Lui, finissimo collaudatore e artista del volante, l'unico titolo che si è conquistato è quello di campione di sfiga. E avanti così, con le informazioni: Arnoux è a Parigi e ha due passioni: la sua pista di go-kart e la figlia di sette anni. Paolo Barilla lavora nel suo stabilimento, gli è venuta la passione della bicicletta. Berger ha tre figlie:

“

L'edizione 1999 della festa annuale del Ferrari Club Maranello è stata dedicata a **Michele Alboreto**. Circostanze come questa sono sempre una grande opportunità per fare davvero come le **comari al mercato**

Ferrari Club Maranello che festa!

Nel 1999 il Ferrari Club Maranello, che conta 2000 soci, ha festeggiato Michele Alboreto. Il pilota lombardo e Franco Gozzi impegnati nel tradizionale taglio della torta. Alle loro spalle Alberto Beccari, presidente del Ferrari Club Maranello



Cristina, avuta dalla fidanzata Rosy, e due dalla moglie Ana, una delle quali si chiama Heidi. Come si chiama l'altra? Non lo so, Martini credo che corra con la Williams motore Bmw, ha una figlia, Maria Vittoria, e un figlio, Arturo, nato da poco. Ti ricordi quando eravamo in Australia e ci telefonarono che la Ferrari l'aveva assunto? Poi arrivò invece Morbidelli e l'anno dopo fu ingaggiato Capelli. Alesi ha avuto una figlia. Sì, lo so, dalla prima moglie. No, un'altra, dalla giapponese, e Reutemann com'è messo? La moglie Mimicha sta a Cap Ferrat, le due figlie sono grandi, lui è governatore dello stato di Santa Fè e in predicato di diventare presidente dell'Argentina. La Giovanna ha avuto altri figli? Credo una figlia, oltre a Jacques e Melanie. E pensare che Jacques è diventato campione e Gilles no: il destino è beffardo. Viaggi mai con Lauda Air? Per l'amor di Dio! Invece di avere lo sconto si rischia di pagare di più. Serafini è stato operato alla gamba, quella buona che gli era rimasta. Un cameriere si è intromesso: «È vero che è morto Maglioli?». Sì, purtroppo, negli ultimi tempi era ingrossato, non stava bene. Avete visto la trasmissione televisiva Porta a Porta? Ma per piacere! Quanto a Prost, si è fatto avanti un lussemburghese, vi dico l'ultima sul Nano ... Per giustificare queste chiacchiere, questo spettegolare, si può anche invocare che in esso è racchiuso il nostro piccolo mondo, il bagaglio della nostra vita, e quindi saremmo da compatire, però, andando al sodo, è proprio come le comari al mercato.

AUTO
SPORT



SUTTON-IMAGES.COM

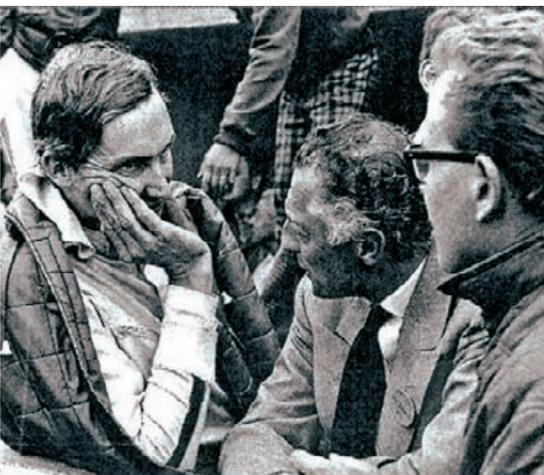
Mike Parkes lo spilungone a Maranello

LA VICENDA TECNICA, UMANA E SPORTIVA
DELL'INGEGNERE-PILOTA CHE ARRIVÒ ALLA
FERRARI SU RACCOMANDAZIONE DI UN'EX
UFFICIALE DELLA RAF AMICO DI FERRARI



Meglio come pilota o come ingegnere?

Mike Parkes, detto lo spilungone è ritratto con l'avvocato Gianni Agnelli e l'ingegner Buzzi. Sopra è alla guida della Ferrari alla 24 ore di Le Mans del 1966. dove chiuse al 2° posto.



Lo aveva segnalato il colonnello Hoare che è stato per più di trent'anni titolare della Maranello Concessionaires di Londra, vale a dire la società importatrice di vetture Ferrari nel Regno Unito, e la segnalazione era stata insistente: «È un ottimo elemento e non so se valga più come pilota o come ingegnere». Il giudizio di Hoare era molto ascoltato in Ferrari. Questo Ronald J. Hoare noi lo chiamavamo "colonnello" perché era stato effettivamente un ufficiale della Raf ed era uno dei pochi scampati a quel cruento duello aereo che è passato alla storia come la Battaglia di Inghilterra. Personaggio affascinante, ricevuto alla corte di Buckingham Palace, frequentatore della society londinese, abile affarista, signorile conversatore. Ecco, per dare un'idea, gli capitò di incontrare in Germania Julius Weitmann, fotografo famoso nell'ambiente F.1, e questi ebbe l'indelicatezza di domandargli: «Il suo viso non m'è nuovo, può darsi che ci siamo conosciuti prima? Non sarà stato durante la guerra? Io avevo un U-Boot e siluravo navi inglesi, poi raccoglievo i naufraghi...». «No, impossibile - lo interruppe Hoare - io ero in un altro ramo, avevo uno Spitfire e abbattevo aerei tedeschi». Bravo pilota buon ingegnere: fu con questa qualificazione che Mike Parkes, bella presenza, altissima statura, accompagnato dallo stesso colonnello Hoare si presentò nel 1961 a Maranello per un colloquio. Era nato a Richmond nel 1931, dunque un po' avanti con gli anni. Lavorava nel gruppo Rootes fin dal 1949 e aveva debuttato in gara nel 1952 con una Mg a Silverstone, comprando poi una Lotus 11 nel 1957. Aveva contribuito alla costruzione e allo sviluppo di una Fry-Ciimax F.2 con motore posteriore per Stuart Lewis Evans e quando questi ebbe l'incidente nel quale perse la vita pilotò egli stesso quella macchina in gara. Si fa presto a mettersi in luce: in quel 1961 batté due volte Stirling Moss con una 250 Gt a Snetterton e a Goodwood. Invitato alle prove della 24 Ore di Le Mans risultò il più veloce di tutti i ferraristi e in gara, messo in coppia con Willy Mairesse su una Testa Rossa. A fine stagione era già in pianta stabile a Maranello: ingegnere capo dello sviluppo e pilota in squadra, buona testa e piede pesante. Nel 1963 arrivò terzo a Le Mans (in coppia con Maglioli), secondo al Tourist Trophy e alla Coppa InterEuropa. Nel 1964 vinse a Sebring (ancora con Maglioli) e a Spa, si classificò secondo al Nurburgring. Ormai i circuiti li aveva fatti tutti e nelle corse di lunga distanza era davvero uno specialista, ma naturalmente, è logico, aveva l'ambizione della F.1. Un incidente in prova lo tolse di mezzo per quasi tutta la stagione 1965, senza impedirgli di vincere la 1000 km di Monza e piazzarsi secondo al Nurburgring e a Reims. L'anno successivo vinse la 1000 km di Monza, Spa e Parigi, ma soprattutto realizzò il suo sogno F.1 disputando i Gp di Francia e di Italia, dove riportò due brillanti secondi posti con la vettura appositamente costruita più lunga per accogliere la sua corporatura di spilungone. Anche nelle macchine coperte, del resto, bisognava fare una bombatura nel tetto perché ci potesse stare dentro. Il 1967 si aprì pieno di promesse anche per la F.1 mentre i risultati nelle corse di durata si moltiplicavano, a Daytona, Monza, Le Mans. Arrivò 5° al Gran Premio d'Olanda, ma in Belgio un brutto incidente gli procurò guai alle gambe. Lo vegliai per diverse notti all'Istituto Rizzoli di Bologna (nella camera accanto, ricordo, con un ginocchio in disordine c'era il fuoriclasse Omar Sivori) dove il professore Gui gli fece una prima operazione e seguì poi ad assisterlo di persona. Parkes aveva però maggior fiducia nella chirurgia di Oltre Manica e appena possibile, nonostante Gui dimostrasse che le tecniche italiane erano più avanti di quindici anni che quelle inglesi, volle essere trasferito all'ospedale di Luton, a sud di Londra, dove peraltro lo rimisero in piedi dopo qualche mese. Tornò a correre tre anni dopo, dapprima con una Lola di David Piper, poi con macchina Ferrari (4° a Daytona con Sam Posey, 6° a Sebring con Parsons) per passare poi sulle Ferrari della Scuderia Filipinetti (6° alla Targa Florio, 4° al Nurburgring). Fu ingaggiato al Reparto Corse della Lancia, partecipando alla realizzazione di quella Stratos con motore Dino che ha tenuto banco per tanto tempo nei rally. Una notte di fine agosto, rientrando dalle ferie aziendali, si scontrò frontalmente con un camion in mezzo a un diluvio che imperversava su Torino e per il povero spilungone Mike, Michael Johnson Parkes ormai naturalizzato Michele, non ci fu scampo. Il mio ricordo personale più legato alla sua figura? Sicuramente la 12 Ore di Sebring 1969, quella che riuscimmo a perdere, lui come direttore tecnico della squadra e io come direttore sportivo, con una 312 P guidata da Amon-Andretti che alla settima ora di gara aveva 11 giri di vantaggio, cioè una me'ora buona su tutti! Ma questa è una storia da raccontare un'altra volta, forse.



AS15 13 APRILE 1999



Liz Taylor al box della Rossa

ACCADE AL GP DI MONTECARLO DEL 1974
QUANDO L'ATTRICE DOPO LE PROVE
DEL SABATO APPRODA IN MEZZO AI NOSTRI
MECCANICI. CHE NON VOLEVANO PIÙ LASCIARLA
ANDARE VIA. POI NELLA FOTO DI RITO...

Meglio la scollatura del diamante

Sotto, Elizabeth Taylor nel '74 visitò il box Ferrari in occasione del Gp di Montecarlo. Fra il diamante da 600 milioni regalo all'attrice di Richard Burton e la generosa scollatura i meccanici del Cavallino apprezzarono più quest'ultima. A destra l'attrice nella foto ricordo con i meccanici della Ferrari



“

Quel giorno la grande diva portava al dito il **diamante** regalato da Richard Burton, una cosuccia da **600 milioni di lire**

Si può discutere di qualsiasi cosa e poi prolungare la discussione con un fiume di parole fino a predicare tutto e il contrario di tutto, ma non c'è dubbio che una di queste parole batte tutte le altre perché ricorre così frequentemente nelle espressioni dell'uomo da dominarne non solo il linguaggio parlato, ma anche ogni altra forma di comunicazione e addirittura il modo di pensare. Avrete capito di cosa si tratta: è la parola di cui nessuno sembra poter fare a meno, forse perché compendia tutto il bello e il brutto della natura umana e nella sua terrena prosaicità finisce per essere chiamata a rappresentare i sentimenti. Nemmeno i perbenisti più ligi possono sottrarsi alla sua dittatura seppure, con l'ipocrisia di ripudiare il volgare, inventino levigati eufemismi tipo "sedere, posteriore, di dietro, fondo schiena, là dove non batte il sole", ma possono mascherarlo, mimetizzarlo fino che vogliono, il padrone assoluto, il re incontrastato, l'imperatore dei nostri discorsi è lui, il culo. Per non essere tacciato di esagerare nella scurrilità, d'ora in avanti questo termine sarà indicato con il segno* e cominciamo la dimostrazione, saltando le migliaia di esempi reperibili in letteratura, a cominciare da Dante (ed egli aveva del * fatto trombetta) per attenerci al parlato di tutti i giorni. Nell'ambiente automobilistico quando si vuole indicare la capacità di un pilota nel lavorare di messa a punto della vettura si dice che ha la finissima sensibilità di guidarla col *. Lo stesso pilota,

raccontando di un tamponamento, dirà che il concorrente gli è venuto dritto nel *. e se ha vinto grazie alla buona sorte o se è uscito indenne da un incidente, riconoscerà di avere avuto del *. che diventa così sinonimo di fortuna. Se la dose di fortuna è stata grossa, come quella di chi vince i miliardi alla lotteria, allora diventa un gran *. Può essere minaccia (ti faccio un * così), oppure sacrificio (mi sono fatto un * terribile), può essere disgrazia (sono andato col * per terra), oppure accordo (essere * e camicia), servilismo (para* lecca * l. benessere (avere il * nel burro), abbondanza (possedere un * di soldi), ingiuria (faccia da * l, violenza (trattare a calci nel *.l. augurio (in bocca al lupo e in * alla balena), complimento (Venere callipigia, cioè Venere dal bel * l. E ditemi, è più facile sentire dire che uno è stato preso in giro o che è stato preso per il *? E che cosa è successo a chi è stato estromesso, imbrogliato, licenziato, rovinato? Elementare: gli hanno fatto il *. E mandare uno al diavolo, o a quel paese, ha lo stesso timbro, la stessa forza stroncante di averlo mandato a dar via il *? Il che ci porta al sublime, mitico Vaffan *. partito sommessamente dai vicoli napoletani e assunto ormai alla gloria di vocabolo mondiale.

Basta così, per non sconfinare nell'infinita casistica della sodomia e delle porcherie di bassa lega, tralasciate per eccesso di trivialità. Queste riflessioni sono sorte spontanee perché mi è venuta tra le mani una vecchia fotografia, purtroppo non datata, per cui a memoria direi che si tratta del Gran Premio di Montecarlo del 1974, il primo anno di Lauda-Regazzoni alla Ferrari. Dopo le prove del sabato, ci fu nei box un certo fermento perché venne in visita dagli inglesi l'attrice Elizabeth Taylor, che portava al dito il diamante regalato da Richard Burton, una cosuccia da 600 milioni e la cifra, rapportata all'epoca, aveva fatto notizia in tutto il mondo. Passò anche dal box Ferrari dove trovò un'accoglienza molto festosa e proprio per questo si trattene più a lungo che dalle altre parti. Viso dai colori bellissimi, occhi stupendi, piccolotta di statura, polpose rotondità sotto un vestitino chiuso da un cordone bianco generosamente allentato, la scollatura partiva praticamente dall'ombelico. Molto simpatica e socievole. Autografi, brindisi con il Lambrusco e poi la classica foto ricordo. I meccanici erano euforici, non volevano lasciarla andare via e la posa della fotografia fu movimentata, con abbracci e manate che nell'esaltazione del momento - lo vedevo bene - si moltiplicavano in gioioso e tumultuoso crescendo. Trascinata dall'avvolgente calore della brigata, la diva stette al gioco, forse incurante o disattenta delle pressioni che riceveva da dietro o forse, pur interpretandole per quelle che erano, faceva finta di niente per non creare imbarazzo o guastare l'ambiente. Scattai la foto, con un pizzico di rammarico perché mi rendevo conto di stare sul lato sbagliato dell'happening. Ahimé, quando sarò davanti al Supremo Giudice e mi chiederà cosa ho fatto nella vita: «Niente, Padre Onnipotente - dovrò rispondere a capo chino - niente, non sono nemmeno riuscito a toccare il * di Liz Taylor»..

AUTO
SPORT

Donne e corse ci sono 3 tipologie

PILOTESSE. MOGLI O COMPAGNE. MA ANCHE
SIGNORE CHE VANNO AI GP SOLO
PER FARSI VEDERE. ECCO COME
ENZO FERRARI INQUADRAVA LA QUESTIONE

«**I**n generale le donne sono buone guidatrici per la semplice ragione che sono abili, furbe e gentili: trattano la macchina senza le ruvidezze tipiche dell'uomo e non soffrono di quei complessi d'inferiorità che nell'uomo al volante tanto spesso si convertono in aggressività». È questo un pensiero che Enzo Ferrari, il quale indugiava spesso e volentieri a parlare di donne, ha dedicato nel suo libro di memorie al sesso gentile coinvolto in un modo o nell'altro con l'ambiente automobilistico sportivo, prendendo in esame, si potrebbe dire vivisezionando, tre distinte tipologie: la donna pilota, una rarità, poi la moglie, una regola, e infine la terza, cioè l'eccezione che conferma la regola. Andiamo per ordine. Donne al volante di automobili da corsa ce ne sono state poche. Ferrari ha raccontato qualcosa di una certa baronessa Maria Antonietta Avanzo, che si presentò al Circuito di Brescia nel 1921 con un'Alfa ES Sport, e della cecoslovacca Elisabetta Yunek alla Targa Florio 1928 che su una Bugatti di serie si tenne dietro campioni come Campari, Divo e Conelli finché fu eliminata da un guasto meccanico. Sono amico e stimo Maria Teresa De Filippis, anche se i nostri contatti sono ormai limitati agli auguri di Natale, la quale ha battagliato per diversi anni contro gli assi della sua epoca. La ricordo a bordo di una massiccia monoposto Maserati e mi sono sempre domandato come facesse, lei così minuta, a guidarla e ad andarci forte. Ho parlato una sola volta con Lella Lombardi, che fece le stagioni dal 1975 al 1977 con una March e una Brabham ed è immaturamente scomparsa nel 1992. Ho seguito troppo poco Giovanna Amati, che si propose per un posto in squadra a Marco Piccinini quando lui era direttore sportivo della squadra Ferrari, e non so quale altra direzione abbia preso e che attività abbia svolto. Per le mie conoscenze sulle donne pilota, questo è tutto.

Seconda categoria: le mogli e le compagne di tutta quella varia umanità che compone l'ambiente delle corse, e queste signore sono facilmente riconoscibili dal loro disinteresse per tutto quanto non riguarda direttamente il loro uomo, del quale convivono in costante apprensione fatica del mestiere e rischio della carriera. Mogli di tecnici, dirigenti, organizzatori e soprattutto, in prima fila a soffrire quelle dei piloti, alle quali l'evento riserva un trattamento davvero crudele. Sorridono, stanno al gioco, ma dietro questa facciata si scorge in loro il gravoso problema di occupare il tempo, che non sembra passare mai, emerge il bisogno disperato di distrarre il pensiero. Non si divertono; probabilmente detestano l'ambiente che le circonda, non vedono l'ora di arrivare alla fine del weekend per risvegliarsi e tirare finalmente un fiato liberatorio. Su questa categoria, le fedeli consorti, ho sentito Ferrari evocare un sacco di episodi sempre all'insegna del massimo rispetto. Citava nomi come Alice Caracciola e Andreina Fangio, che io non ho mai incontrato di persona, o come Carolina Nuvolari e Mietta Ascari,



LAT

“

Ricordo il caso di un **pilota** che non voglio nominare il quale, pur non avendone voglia nè temperamento, impiantò una storia parallela alla moglie perché a suo modo di vedere i numeri 1 non possono avere solo una **donna**



Non sempre è sesso debole

Sopra, Gilles Villeneuve con la moglie Joan mentre parla con Carlos Reutemann. A destra, Gozzi con la moglie Gabriella e Pamela Bell, moglie del pilota Derek

che a distanza di anni ho conosciuto, trovandole esattamente come lui me le aveva descritte. Profondo rispetto, tengo anch'io a ribadire, su queste appassionate figure di autentiche eroine, portatrici di sentimenti seri e acquietanti, complementari e preziosi per allentare una tensione che è spesso ai limiti del sopportabile.

Ce ne sono state tante, ne ho conosciute molte e pur non volendo fare torto a nessuna qualche nome mi viene spontaneo: penso a Jackie Ginther, Sarita Rodriguez, Dorine Mairesse, Pamela Bell, Mimicha Reutemann, Marlene Lauda, Giovanna Villeneuve, Nadia Alboreto, per non parlare della signora Mansell (mi sono scordato il primo nome) alla quale mi è capitato qualche volta al box di tenere il bambino. Non conosco Corinna Schumacher, ma da quanto leggo e sento raccontare mi sembra che le spetti di diritto un posto di prima fila in questa categoria. Va bene, onore ai sentimenti d'amore con la A maiuscola, ma allora perché la gente si interessa poco di queste vicende famigliari di normale routine e stravede invece appena emerge una storia "diversa", di sapore piccantino se non clamorosamente peccaminoso? Attenzione: siamo arrivati alla terza categoria e stiamo entrando in un campo minato. Cominciamo la disamina partendo dal nostro vecchio consulente Ferrari che scrive: «Questa categoria, forse la più numerosa, comprende le donne che considerano il Gran Premio un avvenimento mondano, particolarmente propizio per sfoggiare abiti eccentrici e look appariscenti: la corsa per loro vale un concorso ippico, un incontro di tennis o di calcio, una sfilata di moda, un'occasione insomma per raccogliere amicizie e fare mostra di sé. E non saprei dire di questa combinazione donna-automobile, se sia favorita dall'uomo per una sua istintiva concentrazione di desideri o piuttosto cercata dalla sensibilità femminile che nell'automobile intuisce un'alleanza esaltatrice del suo fascino».

Comunque sia, queste donne, incluse attrici, attricette e modelle più o meno famose, recitano una parte fissa, sono una specie di istituzione dell'entourage delle corse, con la loro vistosa



presenza ne arricchiscono l'immagine, costituiscono pubblicità, creano notizia, fanno storia. Tutti gli addetti ai lavori si lamentano della loro presenza: distraggono, effettivamente intralciano il lavoro, creano disordine, ma nessuno vuole tenerle lontane e men che meno i piloti, nonostante si mostrino distaccati e persino infastiditi. L'argomento farebbe la felicità dei cultori di psicanalisi e sociologia, sempre alla perenne ricerca di complessi e costruzioni mentali, ma rimane il fatto che se la figura del pilota buon padre di famiglia ottiene dal pubblico meritati consensi,

chi però accende maggiori fantasie e scatena travolgenti entusiasmi è il solitario corridore avventuroso, guasconesco, ribaldo senza paura, pervaso dall'ansia di vincere e dal gusto di vivere, aureolato di brigantesca reputazione in campo amatorio. Un'immagine oleografica, se volete, ma apprezzata dalle platee che amano trasporre sul loro eroe i propri sogni personali di successo e da lui pretendono di non essere mai delusi, sia che si tratti di un sorpasso in pista o di una conquista amorosa. Per il pilota, uno status piacevole, vivibile, giustificato, quasi un obbligo di immagine. Ricordo il caso di un pilota che non voglio nominare il quale, pur non avendone né la voglia né il temperamento, impiantò una storia parallela alla moglie perché a suo modo di vedere «i numeri 1 non possono avere solo una donna». Come ho già accennato, con la terza categoria siamo entrati in un campo minato e sarà meglio non fare nomi per non creare problemi a nessuno, ma mi rendo conto che un esempio dovrò pur offrirlo e allora di nomi ne citerò due: uno perché era il playboy per eccellenza, Alfonso De Portago, l'altro, Clay Regazzoni, perché la moglie Maria Pia ha sempre amabilmente chiuso un occhio se non tutti e due su ogni sua birichinata. Entrambi sono esponenti di quella razza, per intenderci, che martella sistematicamente tutto quanto gli si muove davanti.



Scaglietti che artista!

CONOSCIAMO PIÙ DA VICINO
LO STRAORDINARIO CARROZZIERE MODENESE,
SCOPERTO E DAVVERO MOLTO APPREZZATO
DAL COMMENDATORE

P'er anni e anni l'abbiamo fatto arrabbiare chiamandolo "leggenda" e questo appellativo lui non lo gradisce, gli sembra quasi una presa in giro e con genuino candore brontola: «Lasciate perdere, ragazzi. Noi siamo dei collaboratori, la leggenda è l'Umoun». È questa una frase che disegna a tutto tondo il personaggio che vi propongo, il carrozziere Sergio Scaglietti, classe 1920, con tutta la sua francescana ritrosia e la sua immensa devozione per Enzo Ferrari, l'Umoun appunto, termine che in italiano suona grosso uomo, ma in dialetto modenese esprime concetto di grandezza e affettuoso rispetto di ogni buon figlio al suo patriarca. Oggigiorno la cerchia di amici ex collaboratori Ferrari, la cosiddetta vecchia guardia che ha lavorato con Scaglietti e ne conosce l'operato, è più che mai sicura che il personaggio sia leggendario e se n'è accorta anche la Ferrari S.p.A., sia pure ai tempi supplementari, che gli ha recentemente dedicato il modello di produzione 612 titolandolo "Scaglietti", l'occasione per noi di conferirgli in una cena la gogliardesca laurea in Scultura Lamieristica. Tutto l'ambiente dell'automobile lo invita alle feste come ospite d'onore, nei raduni di ferraristi e nei concorsi d'eleganza è membro delle giurie e se anche tutte queste celebrazioni non hanno incrinato la sua modestia personale, il fatto di vedere le sue macchine, le creature uscite dalla sua bottega, esibite e osannate in ogni angolo del mondo lo inorgoglisce dandogli palpabilmente quel pieno di notorietà che lui, a dirgli che è famoso in Europa e America e dappertutto, ha sempre rifiutato schermendosi – per usare una frase sua – di essere conosciuto sì e no nella campagna modenese e metà di quella mantovana. Ha compiuto 84 anni il 9 gennaio scorso e la sua vita sembra il calco di una di quelle travagliate biografie che vengono confezionate su ogni self made man per romanzarne l'immagine, con la differenza che nel suo caso è tutta dura verità. Viene da una famiglia operaia dell'estrema periferia, cinque fratelli e una sorella, e quando ha cominciato tredicenne a lavorare doveva entrare in officina all'alba. I primi soldi se li strappò dalla bocca (mamma mia la fame di quei tempi!) per comprarsi una sgangherata bicicletta che gli evitasse scarpinate antelucane e rientri a buio pesto. Per gli altri operai accendeva i cannelli dei saldatori e il fuoco della forgia, poi poteva applicarsi a imparare il mestiere del battilastra: prendi una lamiera piatta e a colpi e colpetti di mazzuolo la batti, la volti, le dai una forma. Semplice, no?

Dopo il lungo apprendistato seguì il fratello Gino che aveva aperto un'officina a Modena in viale Trento Trieste, la stessa strada della Scuderia Ferrari, e così gli capitò di fare qualche lavoro di riparazione sulle Alfa Romeo da corsa, con molta soggezione – spiega – perché si trattava di mettere le mani su lamiere incrostate di fama e di gloria. Nell'intervallo che seguì, quello della guerra, passò il tempo come bersagliere motociclista, poi come partigiano della resistenza e finalmente, ritornato al lavoro, incocciò la grande occasione, la svolta della vita: un cliente della Ferrari, un certo dottor Cacciari di Bologna che aveva velleità corsaiole, gli portò la sua Ferrari danneggiata in un temerario fuoristrada e fu così contento della riparazione eseguita che riferì la sua soddisfazione al grande patron Ferrari, il quale volle constatare di perso-



“

Di quanto sia
leggendario Sergio
se n'è accorta anche
Ferrari Spa che,
seppur ai tempi
supplementari,
gli ha dedicato
il modello
di produzione 612
titolandolo
“Scaglietti”



LAT



“Laurea in scultura lamieristica”

In alto, la Ferrari che ha reso onore a Sergio Scaglietti, dando il suo nome alla “612”. E gli amici modenesi gli hanno conferito la laurea in “Scultura lamieristica”: ecco la cena dell’investitura, con l’ing. Forghieri alla sinistra del celebre carrozziere.

In alto a sinistra, Scaglietti con Enzo Ferrari nel 1984

na, rimase compiaciuto e da quel momento dirottò i suoi clienti incidentati su Scaglietti raccomandandolo come carrozziere di fiducia. Siamo nel 1951. Il nostro Sergio si mette a lavorare in proprio e Ferrari oltre alle riparazioni comincia ad affidargli telai da carrozzare ex novo, avviando così la fabbricazione a braccio di gran parte di quelle Ferrari Sport che hanno fatto la storia, dalla 500 Mondial alla 290 MM. Si moltiplicano le ordinazioni di esemplari unici. Nel 1957 nascono le mitiche 250 GT Tour de France, la California, la Testarossa e per i miei gusti l’opera di Scaglietti si conclude nel 1961 quando viene impostata la fantastica GTO: quella che segue negli anni a venire è infatti una splendida serie di modelli con sigle e nomi famosi, ma si tratta di produzione, mera produzione industriale perché il fenomeno del battilastra artigiano, il sortilegio del mastro di bottega che riceve il cliente ne ascolta vizi e virtù e poi lo accontenta ad personam è ormai finito e del resto non poteva durare oltre il mutare della tecnologia. Con Scaglietti ci vediamo regolarmente, è in buona salute, mangia, beve e fuma perché – sostiene – non vuole vivere da malato per morire sano.

È maestro di storie di vita e quando si dà la stura alla serie «*ti ricordi quella volta?*» sorprende sempre la sua arguzia, diciamo pure la sua intelligenza, nell’aver affrontato personaggi altolocati e nomi altisonanti senza mai battere ciglio. Andavano in bottega da lui corridori professionisti e dilettanti, re, principi, attori, chirurghi, toreri, tenori, VIP di turno, e per tutti c’era accoglienza e dialogo. Ecco il mistero da chiarire: il dialogo. Come poteva ascoltare e farsi capire, lui che non ha mai avuto tempo di imparare un buon italiano e non conosce altro che l’argot modenese? A re Leopoldo del Belgio che gli chiedeva uno Spider “tres aerodinamique” ha risposto: «*Sicurameint, signor re, glielo farò bombè come un uovo*». A Bernardo d’Olanda, che si lamentava per una perdita d’acqua che gocciolava all’interno della sua Berlinetta, suggerì con bertoldiana filosofia: «*Tenga una spugna da asciutt in macchina, principe, oppure non l’adoperi quando piove*». Il fisico nucleare Osterlov parlava solo svedese e voleva un seggiolino da bambino montato in mezzo ai due posti della sua Berlinetta. No problema. Gliel’ho fatto espresso e tre ore dopo è ripartito ringraziando e dicendo “at salut”. L’ultima volta che siamo andati insieme in America, al concorso d’eleganza di Reading in Pennsylvania, gli misero in mano un microfono perché una sua vettura Sport era stata dichiarata “best in show” e mi chiesero di fare la traduzione di quello che avrebbe detto. «*Non è necessario – risposi – ascoltatelo e basta*». Scaglietti andò sul podio, nominò Enzo Ferrari, l’Italia, l’onore, il grazie di cuore ai clienti ferraristi. Suoni, fonemi, mimica delle mani, occhi lucidi di commozione: standing ovation assicurata. E la storia di quel drammatico dopo cena all’Hotel Real Fini nel 1971, quando il colonnello Ronnie Hoare, l’importatore Ferrari nel Regno Unito, sfidò Scaglietti a uno spavaldo duello a grappa e gin and tonic davanti a una sessantina di commensali, confronto che a poco a poco assunse valenze dilatate perché entrò in ballo il prestigio della Concessionaria e quello della Casa madre, Londra contro Modena, Inghilterra contro Italia? Non c’è più spazio, sarà per un’altra volta.



Meccanici oscuri e umili eroi

LA LEGGENDA DEL CAVALLINO È CRESCIUTA ANCHE GRAZIE A LORO. E NELLE GARE LUNGHE ALCUNI TEMERARIAMENTE DIVIDEVANO L'ABITACOLO COL PILOTA STRADISTA DI TURNO. SCOPRIAMO STORIE D'ALTRI TEMPI

Mi sono trovato dai barbieri di F.1 Massimo e Stefano con l'ingegnere Mauro Forghieri e di cosa possono parlare due che hanno trascorso insieme una mezza vita a lavorare nella medesima azienda? Saltano fuori i ricordi di questo e di quello e le chicche delle vicissitudini sofferte dirigendo qua e là per il mondo quell'armata Brancalione che costituiva negli anni Sessanta e Settanta la squadra corse Ferrari. Il gruppo era così sparuto che ogni singolo povero diavolo era chiamato a svolgere mansioni poliedriche nel tentativo di sbrigare il cumulo del lavoro. D'altra parte, chiedere al capobranco Ferrari uomini in più era da lui considerato un sacrilegio e quindi bisognava arrangiarsi. Il meccanico Dino Pignatti, per fare un esempio, era camionista nelle trasferte su strada, spedizioniere nei viaggi aerei, al box curava benzina e gomme, in pista era cronometrista e segnalatore, al paddock mi aiutava nella cucina da campo e per qualsiasi ulteriore emergenza c'era sempre la risorsa "dài, Dino" che veniva da lui efficacemente coperta. Il capomeccanico Giulio Borsari, per dirne un altro, seguiva tutta la vettura, montaggio, messa in moto, regolazioni, e s'intendeva di tutto, dalla meccanica alla strategia di gara. Lo stesso dicasi per Ener Vecchi nel settore delle vetture Sport. Entrambi erano referenti di Mauro Forghieri, cui spettava la direzione prioritaria dei problemi e delle decisioni sulla macchina oltre all'essenziale dialogo tecnico coi piloti per l'assetto in prova e in gara. Era stupefacente per me osservare quali e quante incombenze di natura così eterogenea tempestavano l'onnipotente Mauro durante l'arco della giornata: come faceva a dare ascolto a tutti e, lui da solo, compendiare il controllo di quell'immenso e complicato universo tecnico che è una macchina da corsa? Un mistero per me, che tecnico non sono, un miracolo sul quale riflettevo alla svelta perché anch'io avevo il mio da fare. A me toccava la parte politico-regolamentare, quella amministrativa, le pubbliche relazioni e i rapporti con la stampa, il cronometro dei tempi e il contagiri, lo "spogliatoio" coi piloti, il filo diretto col padrone, la logistica, il vitto, l'alloggio e l'infermeria con ogni richiesta di marcar visita curata a fior di aspirine. Ridendo e scherzando eravamo ammazzati di fatica e quando qualcuno, un amico, un giornalista, si univa a noi gli trovavamo subito qualcosa da fare e poi c'erano i tifosi, i simpatizzanti, una specie di volontariato che si offriva per dare una mano ed era accolto a braccia aperte. Il caso più singolare che ricordo è Alexandros Onassis, il figlio dell'armatore greco, che a Montecarlo chiedeva di venire a fare il garzone in squadra e come tale viveva umilmente con noi la settimana del Gran Premio. Ogni domenica eravamo in qualche angolo del mondo a casa di Dio per fare una corsa, alternando F.1 a Formula 2, Sport Prototipi a CAN AM, infiocchettando ogni tanto, per non restare in ozio, con corse in salita, e gli uomini erano più o meno

Al lavoro nel reparto corse

Franco Gozzi e alcuni meccanici nel Reparto corse della Ferrari nel 1974



“

Oscuri perché di loro si è sempre parlato poco, **umili** perché lavorano come schiavi, **eroi** perché dopo aver sgobbato sulla macchina poi partecipavano alla gara al fianco del pilota

sempre gli stessi. Voglio ricordare figure come Antonio Bellentani, Paolo Scaramelli, Sergio Vezzali, Deo Seligardi, Umberto Benassi, e poi i tanti Leopardi, Levoni, Muzzarelli, ed è un vero peccato non poterli nominare tutti.

Dovettero arrivare gli anni Ottanta perché le cose cominciarono a migliorare e la qualità di vita di noi poveracci si adeguasse a livelli accettabili: negli ultimi tempi che sono andato alle corse (ormai si faceva solo la Formula 1) era spesso ritagliata in ogni Gran Premio una giornata intera di riposo, con qualche lusso tipo torneo di golf, visita culturale, regata velica, sfilata di Miss Universo, partita di calcio, pancia al sole. C'era sempre da lavorare molto, ma i tempi duri erano ormai passati, e se pensiamo che quelli fossero duri, badate che c'è stato anche di peggio. Ho conosciuto infatti qualcuno di quelli che erano in trincea negli anni Cinquanta, per i quali è stata coniata dal giornalista Dario Zanasi la mitica definizione "oscuri e umili eroi". Oscuri perché di loro si è sempre parlato poco, umili perché lavoravano come schiavi, eroi perché... beh, giudicate voi. Stiamo parlando di quella schiera di operai che sgobbavano montavano la macchina, e poi partecipavano alla gara a fianco del pilota. Così era l'uso: il pilota stradista voleva avere come seconda guida non un collega, al quale non avrebbe mai ceduto il volante, ma piuttosto un buon meccanico che in caso di avaria riparabile lo potesse rimettere in strada. I nomi che trovate accanto ai campioni in gare come il Giro di Sicilia o la Mille Miglia, sono meccanici: Marchetti con Cortese, Scapinelli con Nuvolari, Navone con Biondetti, Salami con Serafini (grave incidente nel 1951 a San Benedetto del Tronto, Salami perse una gamba), Nicolini con Taruffi e con Ascari, Parenti con Farina. Alla Mille Miglia del 1954, quest'ultimo ebbe un incidente a Desenzano e si ruppe un braccio mentre Parenti ne uscì con bacino e gambe fratturate... Molti di loro sono purtroppo scomparsi, ma ne conosco alcuni che sono vispi e arzilli, come il "capo" Ener Vecchi (brutto incidente a fianco di Martino Severi, contro un camion durante il ritorno dalle prove della Bologna-Raticosa 1954) o Carlino Amadessi (90 anni suonati) o come Pasquale Cassani, il più chiacchierone e anche il più giovane essendo del 1927. Cassani Pasquale, detto Nin, è stato al fianco di Villosi conquistando il primo posto nella Mille Miglia 1951 e il Giro di Sicilia 1953. «*Quale delle due, Nin è stata più*

ACTUALFOTO

dura?». «Ah, la Mille Miglia vai a vedere i tempi: siamo rimasti in tiro quasi 13 ore, rischiando, si capisce, perché non puoi fare su strada aperta i 122 di media senza rischiare». Quando gli ho domandato degli incidenti, ha continuato a sorridere: «Con Villosi, nel Giro di Sicilia 1952: un fuoristrada dopo 40 chilometri dalla partenza. Villosi mi chiese cosa avevo pensato durante il volo nella scarpata e io gli ho risposto "si vede che avevi fretta di tornare a casa...". L'incidente grosso - ha proseguito - è stato quello dell'anno dopo, sempre al Giro di Sicilia, ma stavolta ero su con Maglioli. Andava forte l'Umbertaccio. In una certa curva, molto brigosa, quando ho visto com'era entrato ho pensato "questa volta non ci stiamo, attenti ai fichi d'india": Maglioli è stato catapultato fuori, io sono rimasto all'interno, rovesciato, ricordo di avere slacciato il casco e poi più niente. Quando ho ripreso conoscenza capivo che ero steso su un letto e sentii una voce di donna, un'infermiera, che diceva "qui c'è uno che sta morendo". Ho pensato: "povero Maglioli, non ce la fa", poi aprii gli occhi e vidi che in quella stanzetta bianca c'ero io da solo...». Ha smesso di sorridere, s'è fatto serio: «Sai cos'è la paura?».

AUTO
SPRINT



La grande Ferrari è nata a Le Mans

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

La lunga e forzata inattività sportiva della prima metà degli anni Quaranta pesava sempre più man mano che la vita si allontanava dalle rovine della guerra e ritornava alla normalità. Non se ne poteva più, c'era una gran voglia di fare, di costruire, e qualcosa cominciò a muoversi: già nel 1946 si corse in Spagna e in Belgio con macchine e piloti arrangiati alla meno peggio finché il 22 aprile 1947 fu organizzato quel Gran Premio di Nizza che segna la ripresa ufficiale, la vera "prima" internazionale del dopoguerra. Per la cronaca, vinse Villoresi su Maserati, secondo Wimille con l'Alfa Romeo, terzo Chaboud su Delahaye, poi tra il 1947 e il 1948 l'automobilismo ripresentò i Gran Premi di Francia, Svizzera, Monaco, Inghilterra, e anche in Italia, dopo gare d'assaggio come Piacenza, Forlì, Varese, ecco di nuovo le corse blasonate, il Gran Premio d'Italia, la Mille Miglia, il Giro di Sicilia. La premessa è necessaria per inquadrare il momento storico. Con un po' di ritardo, nel 1949, riapparve la 24 Ore di Le Mans, nata nel 1923 e disputata ogni anno fino al 1939 tranne il 1936 perché la Francia quell'anno fu sommersa da un'ondata di scioperi. Ritornava dopo un'interruzione di dieci anni venendo a esaurire la palpitante aspettativa di vedere macchine nuove e nuovi piloti a confronto con le vecchie glorie. Avvincente, spettacolare, la 24 Ore dal punto di vista tecnico è sempre stata considerata dai costruttori "la gara della verità" e proprio su questa corsa è andata a finire la conversazione con i meccanici anziani della Ferrari che erano presenti alla riunione annuale del Ferrari Club Maranello, quest'anno dedicata alla leggenda Scaglietti. Bella serata, straordinaria passerella di personaggi, sontuosa cena con tanto di show e via a ruota libera con le nostre predilette chiacchiere. Gli ex meccanici Ferrari avevano un lungo tavolo tutto per loro, io ero da un'altra parte con Nino Vaccarella e Sandro Munari in mezzo a una schiera di giovanissimi scalpitanti piloti che trasudano voglia matta di mettersi in luce e già firmano autografi, ma inevitabilmente ci mescolavamo da un tavolo all'altro perché forte è la solidarietà della vecchia guardia come irresistibile l'attrazione dei comuni ricordi. Così, rievocando con Vaccarella la sua vittoria nel 1964, è cominciato il tema Le Mans, dove ognuno di noi ha lasciato un pezzo della sua vita. Chi c'era quell'anno con Vaccarella? I meccanici rispondevano "io" con l'orgoglio e la consapevolezza di avere partecipato a una grande avventura e ognuno aveva la sua da raccontare: chi si era scottato le mani nel cambiare le pastiglie dei freni, chi aveva sbagliato la misura nel cambio dell'olio, tutti lamentavano l'estenuante fatica, il sonno. Uno di loro restava in silenzio perché non vi aveva partecipato, ma ha subito recuperato: «Però ero a Monza quando Vaccarella nella Coppa Intereuropa ha messo in fila Salvadori, Piper, Nicolosi, Sigala e Biscaldi, ed ero con lui anche al Nürburgring quando ha vinto la 1000 Chilometri con la stessa 275 che

Effetto 24 ore

Sopra, Jean Guichet e Nino Vaccarella sulla Ferrari 275P in azione alla 24 Ore di Le Mans del 1964 e sotto a destra mentre festeggiano la vittoria conquistata in quella edizione. Sotto, Chinetti vincitore nel 1949





SUTTON-IMAGES.COM

“

Luigi Chinetti è
l'uomo che ha
indicato la traccia
mondiale a Enzo
Ferrari,
smuovendolo da
quel **provincialismo
artigianale** che in
lui era
originariamente
abbarbicato



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

AUTO
SPORT

Lampredi sette anni col Drake

TRA LA FINE DEGLI ANNI '40 E I PRIMI '50, A MARANELLO HA REGNATO L'INGEGNERE LIVORNESE PUROSANGUE. E FERRARI PASSÒ SOPRA A UN CARATTERE POCO CONCILIANTE

È quasi un complesso d'inferiorità la soggezione che patisco fin dagli anni giovani nei confronti di chi pratica le scienze esatte maneggiando disinvoltamente i numeri: è gente che padroneggia un mondo per me impenetrabile e trovo quindi giusto riconoscerne il valore, sforzandomi che l'ammirazione non sconfini nell'invidia. Prendiamo per esempio la categoria degli ingegneri, un qualsiasi ingegnere, e osserviamo come si muove, le parole che dice, le decisioni che prende: c'è da rimanere a bocca aperta stupiti delle cose che mostra di sapere e lo distinguono dai comuni mortali, specie quelli come me di formazione umanistica che darebbero l'anima per arrivare un giorno a capire cos'è un logaritmo. Contro l'ingegnere per noi non c'è difesa, non c'è replica, si può solo ascoltarlo fidando nell'imperscrutabile perché se è vero, come dice l'adagio popolare, che può sbagliare il prete all'altare sbaglia anche l'ingegnere, anzi, a dire la verità, nell'ambiente automobilistico l'errore dell'ingegnere è spesso in agguato e potrei cavarmi la voglia un bel giorno di fare una lista dei pastrocchi tecnici che giacciono occultati nelle segrete di Maranello, ma per adesso preferisco ricordare un ingegnere che ha fatto parte della categoria di quelli che sbagliano poco o niente, e cioè Aurelio Lampredi, scomparso fin dal 1989 nella sua Livorno. Preciso anzitutto che questa rievocazione va circoscritta agli anni che il progettista ha trascorso alla Ferrari, perché di questo periodo, pur essendo io arrivato in fabbrica quando lui ne era già uscito, ho constatato ampia documentazione storica e tecnica senza contare che ho avuto l'opportunità di parlarne lungamente con lui quando qualche anno più tardi l'ho conosciuto. Frequentavamo insieme le riunioni a Torino dell'Anfia, l'Associazione dei costruttori, io per la Ferrari lui per la Fiat, presso la quale mollando Ferrari si era sistemato ed era diventato il primo referente di Giacosa nel settore motori. Un pezzo grosso davvero, e la sua amicizia mi onorava. Ci sedevamo fianco a fianco nel salone di corso Galileo Ferraris attratti istintivamente dal parametro comune che ci legava, la Ferrari, dove lui aveva potuto esprimere il pieno della sua creatività e lasciato inguaribilmente il cuore. Mi chiedeva di tutto e di tutti: «Come gira il boxer, chi ha messo il cambio di traverso, e il Vecchio, cosa fa il Vecchio?». Quanto a me, le sue confidenze sono state disincantanti, il che mi consente oggi di raccontare la favola Lampredi dopo aver ben ascoltato la sua campana e non solo le versioni di Enzo Ferrari, suo grifagno padrone, e di Gioachino Colombo, suo geloso antagonista. Colombo è stato il primo progettista a venire dopo la guerra da Enzo Ferrari, con il quale aveva già lavorato nel 1937, dislocato a Modena dall'Alfa Romeo per guidare lo staff della Scuderia Ferrari nella costruzione dell'Alfetta 158. Tecnico Alfa fin dal 1924, discepolo di Jano, lavoratore instancabile, ritornò a Maranello nel maggio 1945, trovando all'ombra di Fer-

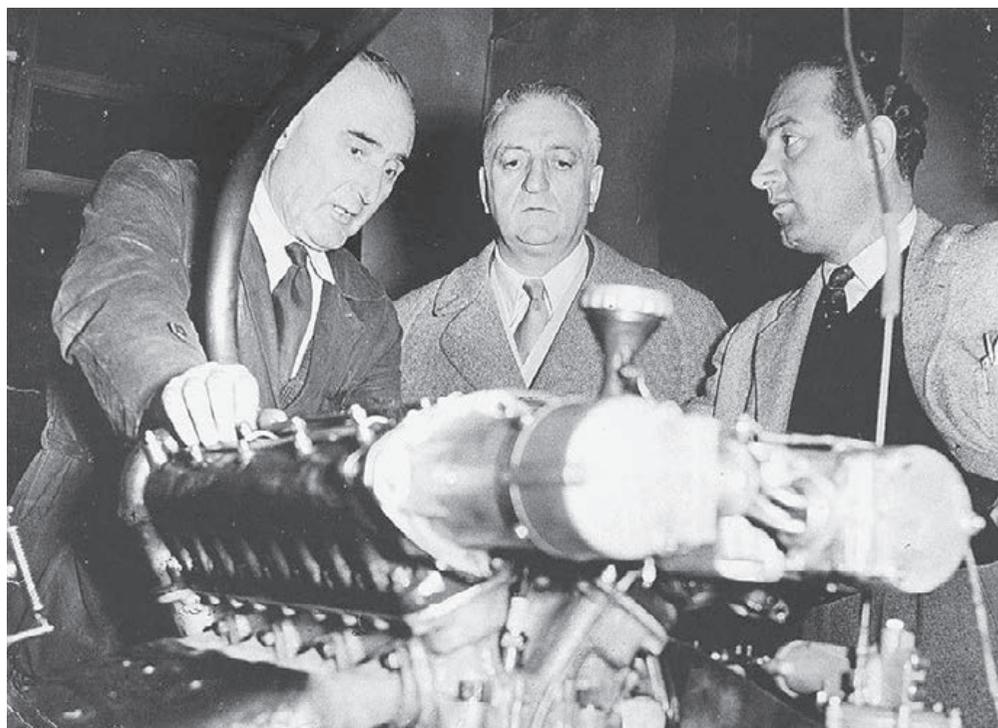


Anni d'amore con un toscaniccio

Sopra, Lampredi a colloquio con il Drake. A destra, Ferrari con l'ing. Lampredi e il tecnico Bazzi: spicca il 4 cilindri di F.1 del '52



rari rischi minori di quelli che correva a Milano all'Alfa Romeo dove il clima caldo contro chi era ritenuto compromesso nel Partito fascista aveva in quei mesi assunto tinte fosche e lo stesso direttore generale Ugo Gobbato era stato ammazzato a fucilate davanti ai cancelli della fabbrica. Si installò al timone dell'ufficio tecnico Ferrari, mise in opera il suo sperimentato talento e teneva una posizione di indiscusso prestigio come "padre del 12 cilindri" quando nel settembre 1946 arrivò il giovane scalpitante Lampredi. Tra i due furono subito scintille. Non poteva durare, e infatti nel febbraio 1947, sei mesi dopo la sua assunzione, Lampredi impiantò una tumultuosa scena madre che gli valse da parte di Ferrari la qualifica di "toscanaccio": non intendeva fare solo il disegnatore, non accettava, detto fuori dai denti, di stare "sotto" Colombo e se ne andò sbattendo la porta. Ed ecco il machiavellico capolavoro (uno dei tanti) di Ferrari, il quale non voleva perdere in tronco la professionalità dell'uno e nello stesso tempo aveva intuito il potenziale dell'altro: strologò la restituzione all'Alfa Romeo del favore ricevuto nel 1937, prospettando alla Casa del Biscione, in quel momento bisognosa di apporti tecnici, un rientro parziale di Colombo a Milano, dove oltretutto egli aveva sempre preferito vivere. Insomma, un part time Alfa-Ferrari, Colombo a Milano senza staccarsi da Maranello. Detto e fatto. La mossa successiva fu richiamare Lampredi e sottoporgli la nuova situazione: con Colombo presente solo saltuariamente, proprio adesso che sull'attività delle vetture Sport si accumulava il programma delle monoposto c'era bisogno di una copertura a tempo pieno. Se la sentiva il livornese di assumere questo incarico? Il pimpante Lampredi si arrotolò le maniche, cominciando dallo sviluppo della 125, poi avanti con tutto il resto, mentre le presenze settimanali di Colombo diventavano sempre più rare e nel giro di un paio d'anni cessarono del tutto. Così, nel novembre 1947, ha preso il via un ciclo strabiliante di macchine e motori targati Cavallino. Partendo dalla 12 cilindri 1500 il nuovo progettista fece la 3000, poi la 3750 e in successione la 4000, 4200, 4500, 4900 sempre a 12 cilindri. Vetture Sport, monoposto, Indianapolis, Formula Libera. Si dedicò al motore 4 cilindri 2000, due volte campione del mondo, portato poi a 3000 e a 3500, passò al 6 cilindri in linea, antesignano del famoso 6 a V 65° che Ferrari ha sempre indicato come un'idea del figlio Dino, e azzardò persino il capriccio di un 2 cilindri 2500. Con questo chiodo fisso era ritornato dall'esperienza della 500 Miglia di Indianapolis 1952, e tanto si impuntò e tanto fece che il motore fu impostato. Emersero enormi difficoltà per la distribuzione, il raffreddamento e un sacco di altri guai, ma il progetto andò cocciutamente avanti finché la prima unità arrivò alla sala prova dove, messa finalmente in moto, strappò le zampe d'attacco al banco e saltò al soffitto. «Ti mandò via a causa di questo flop?», gli ho domandato una volta, e la risposta è stata: «Macché! Li avevo tutti contro tranne lui: da curioso ricercatore com'era mi sostenne a spada tratta». Del divorzio di Lampredi da Ferrari si è sempre detto che fu dovuto a una crisi morale del progettista per la morte di Alberto Ascari, del quale era intimo amico e anche l'anno prima era nato un grosso dispiacere quando il pilota, sbattuto fuori dalla Ferrari, era passato alla Lancia. Non l'ho mai creduta, anche se la sequenza degli avvenimenti sembrerebbe avallare questa ipotesi: Alberto è morto a Monza provando la macchina di Castellotti il 26 maggio 1955, Lampredi ha lasciato Ferrari il 19 luglio successivo, penso però che la disgrazia sia stata solo un fattore in più, un'aggravante di latenti strascichi nervosi e remoti sensi di colpa. La sostanza è che il matrimonio Lampredi-Ferrari, sempre ufficializzato dal costruttore come "soddisfacente e prolifico" anche se non perdeva occasione di dichiararsi "vittima di quel toscanaccio impenitente", era giunto al settimo anno e ormai, senza più vampe di passione o simpatia o gratitudine, poteva solo stancamente finire.



La mia prima volta da **diesse**

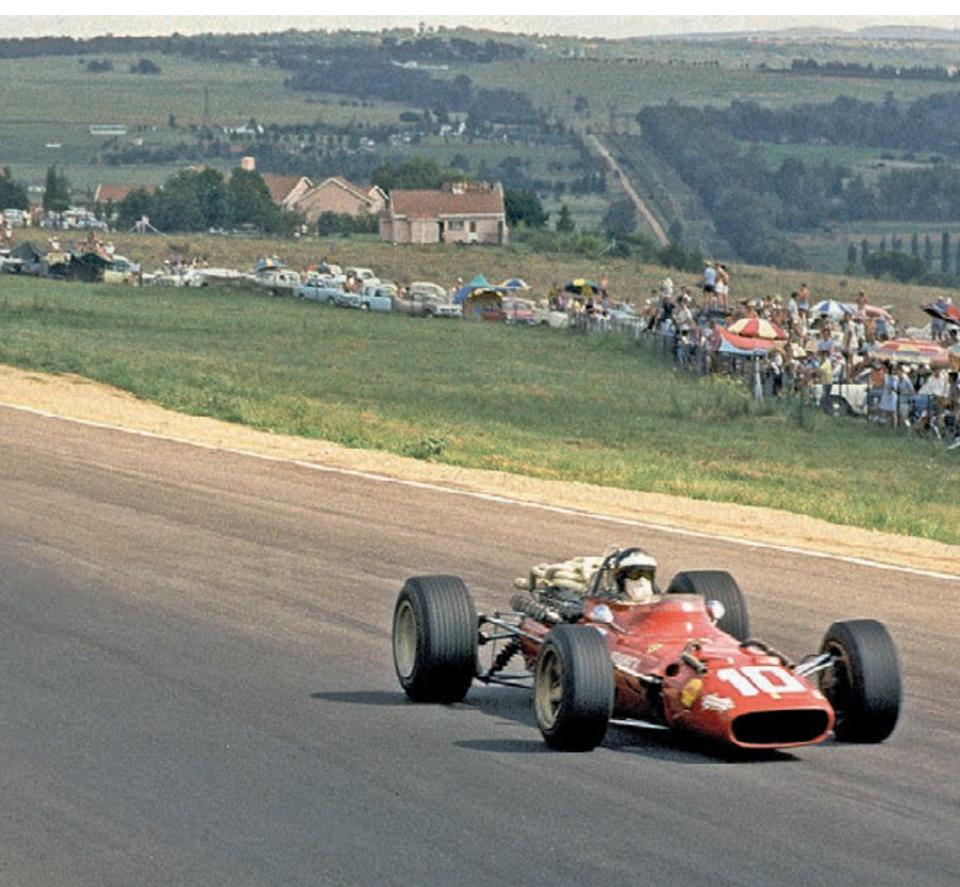
PER OTTO ANNI ERO ANDATO ALLE CORSE CON INCARICHI MIMETIZZATI SECONDO LE CIRCOSTANZE. AL GP DEL SUDAFRICA 1968 DEBUTTAI COME DIRETTORE SPORTIVO FERRARI

È saltata fuori una busta mischiata ad altre mie vecchie carte e l'ho aperta con la curiosità di quando si è davanti a cosa del tutto nuova. Avevo dimenticato i fogli che c'erano dentro, otto pagine scritte a biro rossa, dato che ai primi tempi, per darmi un tono, scrivevo solo in colore rosso scimmiettando Ferrari che scriveva esclusivamente in viola. Poi, a scoppio ritardato, ecco il flash della memoria: ah, ma certo, il mio primo viaggio in Africa, quando mi era scattata l'idea di tenere un diario sognando che un giorno avrei scritto una mia biografia romanzata alla maniera di Ernest Hemingway. Alla faccia della modestia! Il riferimento è al Gran Premio del Sud Africa, quello del 1968, al quale partecipai per la prima volta da direttore sportivo. Per otto anni ero andato alle corse con incarichi mimetizzati secondo le circostanze: sotto la direzione sportiva di Romolo Tavoni ero osservatore, con Eugenio Dragoni inviato speciale, con Franco Lini assistente aggiunto, adesso debuttavo in prima fila. Avevamo la 312 F1/68, una macchina discreta che vinse poco ma sarebbe diventata famosa per essere stata la prima a lanciare la moda degli alettoni. I piloti erano Chris Amon, Jackie Ickx e Andrea De Adamich, la squadra era composta da Mauro Forghieri, Giulio Borsari e sei meccanici più un elettricista della Marelli. Sul posto si sarebbero aggregati due uomini Firestone e uno Shell. Ecco la sequenza di quei velleitari appunti di storia. Martedì 26 dicembre 1967. Cade un po' di neve. Modena-Roma in cinque ore di treno giocando a briscola. Alla stazione Termini incontriamo casualmente Cesare Perdisa, uno dei piloti della "primavera" Ferrari 1957, che non smentisce il suo estro di genio e sregolatezza: «Dov'è che andate? A Johannesburg? Vengo anch'io». Ha telefonato a casa e si è accodato al gruppo, tirandosi dietro l'amico che l'accompagnava, Franco Zoppas, rampollo di elettrodomestici. Ma sì, a Bologna nevica, andiamo in Africa... Abbuffata di pesce a Ostia, poi a mezzanotte partenza da Fiumicino per Johannesburg, scalo ad Atene e a Entebbe in Uganda, su e giù tutta la notte, dal paltò alla camiciaola senza rendercene conto. Mercoledì 27. Noie per i certificati di vaccinazione. De Adamich, che ha fatto il viaggio con noi, fa previsioni ambiziose. È mezzogiorno quando scendiamo e a prenderci all'uscita troviamo Otello Nucci, vecchio amico italo-sudafricano, e mister Scheimann, oriundo cecoslovacco e rappresentante Ferrari in Sud Africa. Sistemazione in albergo, visita alla filiale, sopralluogo alla villa di Nucci dove nei locali della piscina è ospitato il nostro garage-officina con macchine e materiali arrivati alla vigilia di Natale. Cena al Langham, un locale elegantone del centro dove io e Forghieri prendiamo la prima sgridata di Scheimann: «Mi avete fatto morire di vergogna quando avete ordinato l'aragosta, please, la mangiano solo i negri e i disadattati». Caldo. È incredibile la quantità di liquidi che si manda giù senza mai



“

Giorno per giorno
scrissi il **diario** della
spedizione del
Cavallino nella
trasferta
sudafricana.
Qualche follia,
tempi un po' più
dilatati, ma anche
tanto **agonismo**.
Ecco i miei appunti



LAT

A Kyalami a cavallo tra due anni

1° gennaio 1968
Gp del Sudafrica a
Kyalami. Andrea
de Adamich
(Ferrari 312)
inseguito da Dan
Gurney (AAR/
Eagle T1G
Climax). L'italiano
sarà costretto al
ritiro per
incidente. Amon
con l'altra Rossa
chiuderà
al 4° posto

Perdisa ha fatto arrabbiare Borsari: «*State meglio voi qui a lavorare all'ombra che noi fuori al sole, dove è pieno di donne e di serpenti*». Sabato 30. Ultimo giorno di prove, Ickx male, solo De Adamich fa un buon tempo in scia di Amon, il quale ha un motore rattante, balordo. Forghieri decide di non toccare la macchina di De Adamich, l'unica che va bene, e di scambiare i motori di Amon e Ickx. Adesso, mamma mia, si tratta di dirlo a Ickx. Mangiamo come si può, panini a gogò e birra. Ferrari ringhia per telefono che non è contento. Domenica 31. Tutta la giornata in garage per lo scambio dei motori (sono otto più otto uguale sedici ore di lavoro), con Ickx furibondo, parla già di "prima e ultima gara". Cena di fine anno reclusi nel garage, con la sorpresa del SEFAC, South Equatorial Ferrari Automobiles Club, che ci ha portato tortelloni al ragù e pollo fritto. Perdisa ha offerto champagne, brindisi e tuffo in piscina a mezzanotte, buon anno a tutti. Attimo di crisi guardando il cielo stellato con la Croce del sud al posto dell'Orsa maggiore: cosa ci faccio io qui, a casa di Dio, senza la famiglia, il cenone e la notte di San Silvestro?

Lunedì 1 gennaio. La corsa. Caldo opprimente, vittoria di Clark, secondo Graham Hill, terzo Rindt. De Adamich scivolato sull'olio contro il guardrail, Ickx rotto il motore, Amon, gomma forata e rabbocco olio, stanco quarto posto. Hanno portato Scarfiotti all'ospedale, correva con una Cooper-Maserati e s'è scottato schiena e gambe per la rottura di un condotto d'acqua nell'abitacolo. Scoppiettante happening notturno insieme a Forghieri e Perdisa al piscina-party di Mike Hailwood in una sua tenuta a Fontainebleu, e non è chiaro se gli piacciono più le moto o le belle ragazze. Martedì 2. All'ospedale a trovare Scarfiotti, lo dimetteranno tra due settimane. Giornata distensiva al Kyalami Ranch, brunch e cena senza mai abbandonare la piscina. Perdisa è un vulcano di animazione. Piloti dispersi. Mercoledì 3. Banca, incassi e pagamenti. All'ospedale da Scarfiotti, lasciandolo assistito dalla sua compagna Ida, arriverci in Italia. Visitina al Kruger Park a vedere un po' di animali. Sgomberata la villa di Nucci, spedite macchine e casse, questa sera ci spediamo anche noi. Nubifragio su Entebbe, il comandante Tebaldi, antica amicizia ferrarista, devia l'aereo su Nairobi, ma è perturbato dappertutto e si balla parecchio, il rude meccanico Seligardi redarguisce un collega: «*Non bestemmiare quando siamo qui sopra!*». Sul volo ride e beve con noi anche Jochen Rindt. All'alba del 4 gennaio Tebaldi ci indica dalla cabina le luci di Catanzaro: fra venti minuti Roma, pullman per stazione Termini, treno per Modena, saluti a Perdisa che scende a Bologna, Zoppas va a Milano, gli altri in corriera a Maranello. Freddo, stanchezza. Fine dell'avventura. Quando arrivo a casa ha già telefonato due volte Ferrari: domattina riunione a Maranello.





“

Il Premio Dino Ferrari ebbe un battesimo spinoso e anche le edizioni successive furono un'interminabile sequela di tormentose, feroci, convulse **liti da ballatoio**

Giornalisti più amore che odio!

A VOLTE POLEMICO CON GLI ESPONENTI DELLA STAMPA, ENZO FERRARI ISTITUÌ ANCHE UN PREMIO GIORNALISTICO MOLTO AMBITO. INFINITI E DAVVERO CURIOSI I RETROSCENA

Dopo la terza vittoria consecutiva del mostro Schumacher ho avuto occasione di leggere su una pur autorevole pubblicazione l'articolo di un giornalista che di solito non scrive di automobilismo, ma quando lo fa, con l'aria di chi la sa lunga, mette insieme frattaglie di insulsaggine e di presunzione tipo "Schumacher è bravo, ma se avesse dato retta a me i suoi record avrebbero cifre ben più alte!". Al mondo mi sono sorpreso a commentare che c'è posto per tutti, ma a questo innominabile pennivendolo bisognerebbe conferire un riconoscimento ufficiale di balordaggine, un premio in negativo, e quando ho pensato questa parola, premio, per associazione di idee mi è venuto a galla l'ennesimo ricordo del passato: Il Premio Giornalistico Dino Ferrari. L'idea me l'aveva data Pietro Barilla, l'industriale di Parma della pasta (uno dei rari amici che potevano rivolgersi a Ferrari con il confidenziale "tu") e me la buttò lì durante una cena alla quale oltre a Ferrari era presente il giornalista Giovanni Canestrini. Si parlava di inizia-





Ormezzano e Bevilacqua premiati

Ricordi di due edizioni del Premio Giornalistico Dino Ferrari: sopra, quella del '76; da sin., Piero Ferrari, Pelloni, Enzo Ferrari, Bevilacqua e Luca Montezemolo. In alto a sinistra, nel 1977: Ferrari, Ormezzano, Barilla e Gozzi

tive pubblicitarie e Barilla raccontava di stare girando dei "Caroselli" con Mina, allora giovane cantante in crescita. «Però costano molto – precisò - e se fossi in te farei un premio di pittura. Ascolta: inviti quaranta artisti a Maranello, paghi il viaggio e due giorni d'albergo, fai loro interpretare pittoricamente l'officina e le macchine, dai un premio al vincitore, tieni tutti i quadri e anziché una spesa può addirittura essere un buon investimento». Il progetto mi sembrò buono, anche avvalorato dalla figura del suo propositore, appassionato intenditore e collezionista d'arte come avevo ammirato una volta a Parma a casa sua che ricordavo zeppa di Modigliani e Ligabue alle pareti e sculture azteche in giardino. Non piacque a Ferrari, il quale era negato per l'arte e non ne faceva mistero: «No, Gozzi – troncò sul nascere – non è il nostro pane». Intervenne Canestrini, anche lui rivolgendosi a me come si parla a nuora perché suocera intenda: «Fai un premio giornalistico. Scegli un articolo di automobilismo, lo premi come miglior pezzo dell'anno con una coppa e quattro soldi e avrai tutta la pubblicità che vuoi». D'acchito Ferrari mostrò una maggiore sensibilizzazione, mi fece il cenno con gli occhi che significava "vai avanti" e io allora replicai: «Non male – e poi, con un atto di bassa ruffianeria, aggiungi – può funzionare solo se entrambi accettate di far parte della giuria». E Ferrari, a dimostrazione che la ruffianeria non ha limiti, concluse: «Grazie se accetterete, perché vorrei intestare il premio alla memoria di mio figlio Dino». Così è nato il Premio Giornalistico Dino Ferrari. Anno 1963, Canestrini presidente, Barilla e l'editore Cappelli consiglieri, Gozzi consigliere e segretario, esclusivamente riservato ai giornalisti italiani, trofeo Cavallino in bronzo e assegno di 500.000 lire che a quell'epoca erano una cifretta non disprezzabile. La prima edizione, se è vero che il buongiorno si vede dal mattino, suscitò un polemico malcontento perché Canestrini, deus ex machina della Gazzetta dello Sport, propose il suo delfino Enrico Benzing, ingegnere, pignolo, glossario tecnico. Il nostro candidato, mio e ovviamente di Enzo Ferrari, era Severo Boschi, sport e spettacolo, letteratura, con esperienze da commediografo, Barilla e Cappelli si dichiararono neutrali e così Ferrari, pur indispettito, mi suggerì di non contrastare il presidente della giuria. La vittoria andò dunque a Benzing, ma con Boschi verde di bile si rese necessario un intervento personale di Ferrari che si impegnò sulla parola per il Trofeo dell'anno successivo e sborsò in anticipo il relativo assegno. Beh, se il Premio ebbe un battesimo spinoso le edizioni successive furono un'interminabile sequela di tormentose, feroci, convulse liti da ballatoio. Proprio così: non era questione del Trofeo in bronzo o dell'assegno (che aumentò con il passare degli anni fino a 4 milioni di lire), il problema era il serpentario scopercchiato delle viscerali gelosie di mestiere e il ribollire delle ambizioni redazionali interne. Affiorarono livori, invidie e sotterfugi insospettabili: non era tanto importante vincere il Premio quanto piuttosto che non lo vincessero un altro, insomma una ridda di turbolenze che costituivano, inutile dirlo, un impagabile sguazzo per Ferrari e il suo ossessivo amore-odio per la carta stampata. In due sole occasioni le acque rimasero quiete: il Premio fu assegnato "ad memoriam" e il rispetto per i colleghi scomparso smorzò qualsiasi contestazione. Siamo andati avanti così per trent'anni. A un certo punto aggiungemmo una sezione riservata alle immagini dei fotografi italiani. La giuria mutò ripetutamente: sparì Cappelli, alla morte di Canestrini diventò presidente Barilla, poi Athos Evangelisti, entrarono come consiglieri Piero Ferrari e il figlio di Barilla, Paolo, e nel 1993 premiammo Leo Turrini, da parecchio in lista d'attesa, ma oramai, morto Ferrari e io già nel grembo della pensione, alla Ferrari moderna stavano cambiando le motivazioni che avevano tenuto in piedi il Premio per tanto tempo. Si pensò di trasformarlo in un concorso più cosmopolito allargato a tutto l'ambiente mediatico, e alla giuria composta da Evangelisti, Piero Ferrari e Paolo Barilla furono aggregati Niki Lauda, Johnny Rives e Peter Sachs. Insomma un grande contesto internazionale che ebbe però un'unica edizione: il Premio 1994 andò all'articolo "Una woodstock dei motori per i fans della Ferrari" scritto negli Stati Uniti da Vittorio Zucconi, e con questa firma si chiude la storia del Trofeo Cavallino di Giornalismo. Ho anch'io il mio piccolo segreto su questa partita. Nel 1987 domandai a Ferrari un suggerimento: «Sono due anni che non diamo il Premio – gli rammentai – e francamente anche quest'anno siamo a corto di idee. Lei ha qualche nome proponibile?». «Tienilo tu – rispose dopo una lunga pausa - ma non sbandiarlo in giro altrimenti diranno che ci premiamo in casa tra di noi». Promisi solennemente, l'amministratore mi pagò l'assegno, mi portai a casa il Trofeo e lo conservo gelosamente per il carico sentimentale che gli attribuisco, poco curandomi se nell'elenco ufficiale il Premio 1987 figura "non assegnato".



Convivere con un vero mito

ENZO FERRARI NON AVEVA UN CARATTERE FACILE MA NON AMAVA ASSOLUTAMENTE CONTORNARSI DI INUTILI "YESMEN". SI ESALTAVA CON IL CONTRADDITORIO

Dire quarant'anni è facile però a conti fatti è davvero un lungo periodo di tempo e voltandomi indietro mi vengono i brividi a vedere quanta roba ci sta dentro. Dei miei anni alla Ferrari ne ho passati nove, gli ultimi, con i presidenti Razelli, Fusaro, Montezemolo, e trenta rotondi con Ferrari e quando mi domandano chi era e com'era il grande Vecchio me la sono sempre cavata rispondendo che era un padrone molto esigente, definizione che provoca subito un altro quesito: "Se era tanto esigente come mai sei rimasto tanto tempo con lui?". A questo non c'è risposta perché se anche qualche volta per il gusto della battuta ho scherzato parafrasandomi "eroe della resistenza" ho invece sempre guardato questa lunga collaborazione come facente parte dell'ordine naturale delle cose e il segreto della sua durata sta probabilmente in una formula antica come il mondo: la simbiosi del vecchio e del nuovo, nel caso specifico una consumata, scaltra esperienza amalgamata a un soffio di verde innovazione. Se la legge degli opposti è funzionale come dicono, credo che nel mio rapporto con Enzo Ferrari il quotidiano discutere e contrastare abbia prodotto effetti ottimali: al posto di un docile yesman gli serviva un oppositore che quantomeno lo obbligasse a ripassare taluni suoi vetusti ragionamenti e sotto questo aspetto rivendico una particina di merito. Rose e violini, d'accordo, però con spine e stonature. Tante sere, rientrando a casa stanco e stizzito, qualche volta esasperato, confidavo a mia moglie che non sarei più tornato in ufficio, ma finivo per accettare una sua strana consolazione che ancora oggi mi fa meditare: «*Che sia dura per te lo immagino, ma pensa a lui che deve sopportare te!*». Ci vuole un esempio, ed ecco quello che ho scelto.

Antefatto dell'antefatto. Il 17 maggio, siamo nel 1964, era morto l'industriale francese Michel Paul Cavallier, amico di Ferrari e membro del Consiglio di Amministrazione della Ferrari, e il Principale mi incaricò di andare a rappresentarlo al funerale. Avrei preferito andare a vedere il Gran Premio d'Olanda in calendario per il 24 maggio e c'era proprio l'ingegnere Forghieri in partenza con i meccanici, però se la cosa doveva essere fatta... Forghieri mi diede uno strappo sulla Peugeot ufficiale della Casa fino a Strasburgo, dove scesi con la bocca amara e il cuore svuotato vedendoli proseguire per Zandvoort e presi un treno per Nancy. I due giorni che seguirono furono movimentati. L'estinto era un personaggio d'alto bordo e questo comportò una cerimonia in pompa magna nella cattedrale di Nancy, un'inumazione suggestiva nel cimitero situato accanto alla sua miniera con saluto delle sirene mentre i carrelli, le teleferiche, i sollevatori, tutto l'immenso apparato si fermava, un ricevimento ufficiale al palazzo di famiglia e uno sfarzoso banchetto secondo gli usi della regione con ostriche, caviale e champagne. Poi



ACTUALFOTO



treno per Digione, dove trovai il lussuoso Lombardia Express per Milano, infine la tradotta per Modena. Un bel viaggio, un'esperienza interessante, ma nulla mi consolò del perduto Gran Premio d'Olanda. Antefatto. Anni dopo la rivista Car and Driver, la più importante testata americana di automobilismo, si era fatta avanti per un'intervista e Ferrari accettò, poi dimenticò l'impegno e quando il giornalista si presentò a Maranello non poté riceverlo. Mi dettò cinque rispostine prefabbricate incaricandomi di consegnarle e se necessario aggiungere a voce qualcosa. Il giornalista, un tale Cozza di Milano, seccato per il mancato incontro e indignato per quello squallido foglietto di risposte, mi fece altre domande velenose, tra le quali: «Come fa lei a non compatirsi di essere il press-agent di un personaggio tanto scortese e indisponente?». Per dimostrare la mia fedeltà alla bandiera qualunque fosse l'incarico comandato non trovai di meglio che rievocare quel vecchio episodio, funerale Cavallier-Gran Premio d'Olanda, dando una risposta che lì per lì non valutai incauta: «Il motivo è che alla Ferrari – dichiarai – la vita è varia, può spaziare da un funerale a una pista da corsa ma non importa: si resta comunque attaccati al mito».

Proprio su questa frase il giornalista imperniò la sua vendetta, travisandone il significato in modo che suonasse "con la Ferrari si può vedere una corsa ma anche una camera ardente". E rincarò il livore anche nel titolo, giocando sulla parola hanged, che in inglese più che rendere il tipo di attaccamento al mito che io intendevo esprimere significa letteralmente impiccato. Ed ecco il fatto. In quell'occasione Ferrari se la prese male, anzi malissimo e gli venne voglia di indagare se c'erano gli estremi per un'azione legale contro la rivista, incattivendosi ancor più con me quando gli sconsigliai un simile intervento per via che, sulla mancata intervista, noi eravamo chiaramente in difetto e nemmeno avevamo ragione sulla faticosa frase dato che si poteva confutarne la maligna interpretazione e l'uso tendenzioso, ma in sostanza quella frase l'avevo detta.

Secondo me non c'era nulla da fare, ma conoscevo abbastanza Ferrari per intuire che questa era una di quelle situazioni nelle quali il suo fiero carattere non accettava di subire passivamente un tale smacco giornalistico. Infatti volle reagire, smaniò per fare qualcosa e s'intestardì con l'azione legale finché anche il suo fidatissimo avvocato personale gli dimostrò l'impotenza di agire. Allora concentrò su di me il suo bisogno di sfogarsi, scatenando la più classica delle sue campagne punitive: non mi invitò più a pranzo, mi calò nel sommerso aziendale e mi tagliò fuori dall'informazione degli aggiornamenti sportivi. Cominciò a passarmi i giornali con uno o due giorni di ritardo e a parlarmi solo per interposta persona o addirittura (questo significava il massimo dell'isolamento) mi faceva pervenire in ufficio le sue istruzioni con biglietti scritti. Ero abituato a questa asprigna procedura che normalmente durava un po' di giorni, ma poiché stavolta si andava prolungando oltre misura decisi di rompere l'assedio, bussai una sera alla porta del suo ufficio e gli snocciolai: «Per Car and Driver, visto che lei non può citarli ho pensato che li cito io e farei così: lei mi licenzia e io contro di loro faccio una causa di risarcimento perché mi hanno fatto perdere il posto. Smentirò di avere mai pronunciato quella malandrina frase, alla fin fine c'è la mia parola contro quella del giornalista, si può vincere. Lei cosa ne dice?».

Era la prima volta dopo tre settimane che ci guardavamo in faccia, io sapevo che le mie erano solo parole, un delirio di parole, e lo sapeva anche lui. «Di questa partita – rispose di getto – ne ho già abbastanza, a meno che tu non voglia fare un secondo Mercurio d'oro». Burrasca finita, chiusura dignitosa. Adesso, per non lasciare in sospeso la sibillina allusione al Mercurio d'oro fatta da Ferrari sarebbe necessario spiegare che la faccenda del Premio Industriale Mercurio d'oro fu un singolare groppo del 1963 e costituisce un record difficilmente battibile: in quella vicenda mi capitò di essere licenziato e riassunto due volte nello stesso giorno. 

Per 30 anni al fianco del Drake

Per trent'anni Franco Gozzi è stato l'ombra di Enzo Ferrari

Un po' rosso il destino McLaren

C'ERA UN POSTO SULLA FERRARI PER IL MITICO BRUCE SE NON AVESSE FONDATAO IL TEAM RIVALE DEL CAVALLINO. E ANCHE JO RAMIREZ ERA PASSATO DA MARANELLO...

Mi ha telefonato Gionata Giacobazzi (nome di assoluta qualità nel settore vini) per farmi salutare un comune amico di passaggio a Modena e mi ha passato la voce di Joaquim Ramirez, anche lui ormai vecchio residuo dell'automobilismo caduto nel dimenticatoio. Sorpresa e grande piacere: ci siamo lasciati scivolare per i sentieri della nostalgia ai bei tempi andati e infine, alla rituale domanda se la F.1 lo diverte ancora, c'è stata questa risposta: «No, non mi ci riconosco, è troppo cambiata. Sono venuto a vedere Imola, vedrò un'altra corsa verso fine anno ma questo è tutto, non mi diverto più». Hai ragione, caro Gioacchino, certo dipende anche dal fatto che siamo cambiati noi, ma anch'io ho visto Monza lo scorso anno, solo le prove, e poi sono andato a casa perché la F.1 ha preso la moda del videogame e somiglia sempre meno a quella che abbiamo conosciuto. Mi sembra ieri quando Ramirez ragazzo imberbe si presentò all'inizio degli anni '60 ai cancelli di Maranello. Non aveva soldi, era partito dal Messico alla cieca col proposito di trovare un lavoro in F.1, bussava come prima porta alla Ferrari con la speranza di qualcosa, qualsiasi cosa, anche umile. Un lavoro potevo trovarglielo, ma non al reparto corse: il capo meccanico Borsari non sapeva dove metterlo e l'ingegnere Bussi (responsabile dei motori, poi rapito in Sardegna e di cui si perse ogni traccia per sempre) aveva una possibilità in sala prova sui motori GT mentre Ramirez puntava solo alle corse, non gli interessava altro. Conclusione, sebbene toccati da tanta passione, ci risultò impossibile tendergli una mano. Trovò da fare qualcosa alla Maserati, qualcos'altro con le Ford di John Wyer, poi gli vidi indosso la tuta della McLaren. Entrato nel giro, le sue eccezionali capacità gli hanno spianato il seguito: cavalcò la crescita della McLaren fino a diventare il capo meccanico e dopo, negli anni del massimo fulgore della squadra inglese, assunse il ruolo di uomo-chiave nei trionfi in pista di Fittipaldi, Hunt, Lauda, Prost e Senna. Non è mai venuta meno la nostra amicizia, venata da un briciolo di rimpianto per trovarci avversari mentre avremmo potuto essere dalla stessa parte della barricata. È di questi giorni la notizia dell'inaugurazione di un galattico Technology Center del Gruppo McLaren, ma la storia di questo glorioso marchio comincia da Bruce McLaren e i miei ricordi risalgono a quando l'ho conosciuto a Montecarlo, il 3 giugno 1962. A quel Gp noi avevamo tre 156/F.1 per Phil Hill, Lorenzo Bandini e Willy Mairesse. Temevamo la Brm P56 di Graham Hill, ma contavamo che vicesse uno dei nostri, forse l'irruente Mairesse, invece si piazzarono soltanto 2°, 3° e 7° dietro una inaspettata Cooper T60 pilotata da Bruce McLaren. Chi era costui? Aveva già vinto prima, in Argentina, nell'anno 1960 dominato dalla Cooper T53 del suo compagno di squadra Jack Brabham (e per la verità aveva anche vinto con una Cooper T51 il Gran Premio USA 1959 a



4 Gp vinti in carriera da Bruce

Sopra un bel ritratto di Bruce McLaren nato nel 1937 e scomparso nel 1970 a Goodwood. Ha vinto in carriera 4 Gp. Il suo miglior piazzamento nel Mondiale F.1 è stato il 2° posto nella stagione 1960



LAT



Sebring) ma tutti se l'erano scordato. Comunque, quella sua vittoria a Montecarlo meritava le felicitazioni ufficiali della Ferrari e così al galà della premiazione all'Hotel de Paris, vergognandomi come un ladro perché tutti erano in smoking e io avevo il vestitino blu della domenica, mi alzai e andai al suo tavolo. "Congratulations" esordii e mi fermai a parlare un po' di più, anche contento di stare in quello sfarzoso salone vicino a una persona vestita peggio di me: piccolo di statura, tratto riservato, bel sorriso aperto, indossava infatti una giacchetta da pecoraro capace persino di scacciare il mio disagio ambientale. Quella sera gli feci il discorso-seminario che spargevo abitualmente in giro, invitandolo a fare un pensierino sulla Ferrari il giorno che decidesse di cambiare. «Grazie no – rispose –, perché quando lascerò la Cooper mi metterò in proprio e farò qualcosa di mio». Fu quella risposta a farmelo valutare di colpo un elemento interessante: aveva 25 anni, discreta guida in gara (non veloce come i suoi connazionali Hulme e Amon, ma consistente), straordinaria inclinazione per il lavoro di sviluppo della macchina e ora svelava un'altra forte ambizione, quella dell'imprenditore. Al tramonto della Cooper, com'era nei suoi propositi, mise in piedi un piccolo stabilimento a Slough, in Inghilterra, dove insieme alla Elva cominciò a progettare e produrre monoposto F.2 e F.3, interessandosi anche alla Classe 5000 e alla Sport Gr. 7. Nel '65 s'imbarcò anche nella F.1 allestendo un'auto sulla quale provò sia il motore Ford che il V8 della Serenissima costruito a Modena, per passare, stagione dopo stagione, ai motori Brm, Cosworth e Alfa Romeo. Riportò qualche affermazione e piazzamenti in gare non titolate finché giunse la vittoria importante in un Gp Mondiale, che conquistò il 9 giugno 1968 in Belgio pilotando lui stesso la sua M7/A. Bruce McLaren era arrivato al successo pieno: la sua F.1 era competitiva, i clienti della F.3 e 5000 compravano e vincevano, le Sport Gr. 7 erano imbattibili e spopolavano nel Trofeo Can-Am battendo le concorrenti americane e le 4000 e 6200 Ferrari pilotate dal minuscolo Jonathan Williams e dallo sfortunatissimo Chris Amon. Si prese anche il lusso di costruire un esemplare per la 500 Miglia di Indianapolis, derivandolo dalla sua Sport ed equipaggiandolo con un motore 2800 Offenhauser, che pilotato da Revson-Williams fece una sua dignitosa figura. Ne aveva fatta di strada quel modesto giovanottino, nato in Nuova Zelanda nel '37, immobilizzato per tre anni in fanciullezza dal morbo di Perthe, indaffarato 14enne in mezzo alle Austin Seven e alle Ford 10, emigrato in Europa 20enne e approdato fortunatamente alla Cooper prima in F.2 poi in F.1. Secondo la moda di quei tempi i giornalisti amavano attribuire ai piloti famosi un epiteto qualificativo, tipo "il figlio del vento" per Surtees oppure "lo scozzese volante" per Clark, e McLaren fu battezzato "the youngest" perché era stato il più giovane vincitore di un Gp, appellativo che gli rimase fino a quando, per indiscussa esperienza alla quale tutti si inchinavano, fu cambiato in "no mistakes driver", il pilota che non fa errori. È davvero una tragica beffa che il destino lo abbia stroncato mentre svolgeva l'attività più congeniale al suo talento: successe a Goodwood il 2 giugno '70 mentre provava una M8D, ennesima evoluzione della sua creatura di maggior successo, la Sport Gruppo 7. Quello che segue dopo la sua morte è storia di oggi: la cessione dello stabilimento di Slough da parte della vedova, l'emersione dalle sue origini di meccanico di Ron Dennis, i grandi contratti con Ford, Porsche, Honda, Mercedes, il dominio in F.1 per vari anni al quale, sia onore al merito, ha contribuito l'amico Joaquim Ramirez che ho voluto ricordare.



“ Dopo la vittoria di **Bruce McLaren** al Gp di Monaco 1962 lo invitai a fare un pensierino sulla Ferrari. Ma lui mi rispose: «**Grazie no** quando lascerò la Cooper mi metterò in proprio, farò qualcosa di mio»

Il debutto del futuro presidente

UNA STRAORDINARIA CARRIERA PER IL RAMPANTE AVVOCATO. MA COME ERA AI SUOI PRIMI PASSI IN FERRARI LUCA CORDERO DI MONTEZEMOLO? SCOPRIAMO

In questi ultimi tempi la televisione e i giornali parlano così poco di Montezemolo, praticamente oscurandolo, che sento il bisogno di ricordarlo io nel mio piccolo per tenerne alla ribalta la figura e l'attività. D'altra parte, le cifre record di Schumacher fanno ormai notizia solo quando ne sbaglia una e i piazzamenti di Barrichello sono altrettanto scontati per cui, abituati a tanta luce sportiva, non si può sperarne una di maggiore intensità e meno che mai è pensabile consolidare notorietà ottenendo cariche importanti e nomine istituzionali perché queste incombenze, come è risaputo, passano senza clamore, in sordina, nessuno se ne accorge, nessuno ne parla. Per Montezemolo credo però sia giusto fare un'eccezione e dunque, almeno noi, parliamone. Vado all'estate 1973, che fu caldissima e poiché alla Ferrari l'aria condizionata esisteva soltanto al reparto tecnico nella stanza dei cervelli pensatori, il mio povero Ufficio Stampa si stava letteralmente squagliando. Arrivò una telefonata: «*Mi può passare per piacere l'Ingegnere?*». No, Ferrari non c'era e allora la voce pimpante proseguì: «*Se l'Ingegnere avesse bisogno di me sono al Park Hotel di Francoforte. Grazie e saluti*». Mi diede il numero e quando riferii la telefonata a Ferrari «*chiamalo – disse – e passalo nel mio ufficio*», il che mi alzò una punta di curiosità: chi era questo tipo che da circa un mesetto Ferrari, senza specificare alcunché, mi comandava di assecondare? «*Fallo parlare con Mario Poltronieri – erano le istruzioni – e dagli in mano quella noiosa querelle Stadio-Il Giorno, la paginetta sulla Daytona USA falla fare a lui che si è laureato in America ...*».

In certe cose non trovo proprio connessione, e poi – pensavo – per quale motivo vuole parlargli da solo mentre di solito mi tiene presente anche a conversazioni molto riservate? Comunque, Ferrari continuò a farmi dirottare su di lui una serie di faccende di normale routine, tipo un'intervista di Michele Fenu alla Stampa di Torino, un programma della 308 GT da scrivere ex novo, una causa giuridica spinosa intentata alla Ferrari North America e girata a noi. Mi dava gli ordini senza aggiungere un minimo di spiegazione su quel misterioso collaboratore, poi un giorno, il 3 settembre 1973 (mi sono sempre annotato tutto e le date sono diventate per me una specie di mania) si decise a chiarire l'arcano: «*È un giovane interessante, sua madre è di Bologna, ha fatto dei rally con Cristiano Rattazzi che è il nipote preferito dell'Avvocato, l'ho sentito per radio alla trasmissione di Franco Moccagatta "Chiamate Roma 3131" e mi è piaciuta la passione sportiva che lascia intuire. Tu orientale all'interno e copri lo all'esterno. Occhio: sarà il Direttore Sportivo dell'anno prossimo*». Esaurita la fase di rodaggio, per il giovane Montezemolo (ormai soprannominato secondo i morbosi usi aziendali Pasqualèin in officina e Montezuma negli uffici) cominciarono gli incarichi impegnativi: il 18 settembre si parlò di piloti (chi



SUTTON-IMAGES.COM



**Nel 1974
debutto
da ds Ferrari
Mondiale di F.1
1974, Luca
Cordero di
Montezemolo
debutta come
direttore
sportivo della
Ferrari**

accanto a Regazzoni? Jarier, Lauda o Revson?), il 22 settembre incontrò gli uomini-chiave per un contratto Agip, il 27 ottobre fu la volta di ammansire i piloti Merzario e Casoni. Era un attivistista instancabile: fra tanti compiti riusciva a ritagliare piacevolezze come la visita il 3 novembre della Juventus a Maranello, faceva da trait d'union tra Ferrari e Agnelli a quell'epoca tremendamente in apprensione per la crisi del petrolio, dava una mano a me supervisionando le cause in giudizio che il famigerato avvocato George Nader faceva fioccare in America, teneva rapporti con i giornalisti, rifiniva le pubbliche relazioni, non stava fermo un minuto. «Il suo telefono è sempre rosso rovente», notava Ferrari, che proverbialmente era solito raccomandare a tutti di usare con moderazione quel congegno che costa un sacco di soldi e come dono di Natale gli regalò, a mezza via tra l'elogio e la disapprovazione, un mastodontico, monumentale telefonone di plastica. Montezemolo stava in ufficio con me e bisogna sapere, per avere un'idea di quei tempi, che Ferrari possedeva un'enorme scrivania utile per quando convocava nel suo ufficio i progettisti a dispiegare i loro disegni. Ebbene, la pensata del Capo fu di acquistare una nuova scrivania, che tenne per sé, e destinare la sua vecchia a noi perché, immensa com'era, poteva ospitarci tutti e due! In questo modo abbiamo tribolato per due anni, guardandoci uno di fronte all'altro e durante questo tempo non potevo fare a meno di sentire le sue telefonate, con chi parlava, cosa diceva. Aveva il vezzo di incrociare le gambe sulla scrivania, una volta Piero Ferrari gli sfilò al volo un mocassino e lo buttò dalla finestra. Subito dopo si sentì bussare alla porta e una segretaria domandò timidamente: «Stavo passando nel vialetto, mi è piovuta addosso questa scarpa, è caduta da qui?». Restava dubbiosa, esitante tra la pretesa dell'interessato che la scarpa la voleva subito e il mio suggerimento di consegnarla all'ufficio personale a disposizione di chi l'andasse a reclamare. Scherzi a valanga, ironie al taglio, vietato sporgersi: avrete capito l'atmosfera goliardica che aleggiava intorno a quella smisurata scrivania, dove il giovane Piero contribuiva a costruire un amabile feeling, dove indugiava spesso sedersi il vecchio Enzo, dove tutti ambivano dare una sbirciatina perché era facile incontrarvi i piloti e le personalità di passaggio. Ci fu anche in quel periodo un episodio apprensivo, quando ci precipitammo, Piero e io, a Sasso Marconi sull'Autostrada del Sole dove c'era stata una paurosa sbandata e così andammo a recuperare una Dino malconcia e un Montezuma un po' stranito. Il 12 gennaio 1974 il Gran Premio di Argentina aprì la stagione agonistica e il primo rapporto dal campo del neo Direttore sportivo fu "tutto bene" perché l'esordio era stato incoraggiante: Lauda secondo e Regazzoni terzo. Il 27 dello stesso mese il messaggio dal Gran Premio del Brasile fu "moderata soddisfazione": Regazzoni secondo e Lauda ritirato per la rottura di una valvola. Le relazioni erano minuziose ed esaurienti, complete di dati tecnici, di notizie, di umori ambientali. Una panoramica perfetta. Seguirono due mezze delusioni: il 12 marzo alla Corsa dei Campioni a Brands Hatch Lauda fu superato negli ultimi giri da un Ickx scatenato sotto la pioggia e Regazzoni arrivò 5°, in Sud Africa si ritirarono entrambi, ma il gruppo Montezemolo, con quei due piloti e con Ghedini, Forghieri, Tomaini, funzionava davvero e finalmente il 28 aprile in Spagna con Lauda primo e Regazzoni secondo prese il via un ciclo esaltante. Alla conclusione del '75, conquistato il mondiale e trovatosi un successore indicando Daniele Audetto, Montezemolo se ne andò all'Ufficio Stampa Fiat. Lasciò in noi un rimpianto quieto e rassegnato, convinti com'eravamo che quel giovanotto, nonostante qualche errore e qualche esuberanza, era un astro destinato a una magnitudo superiore.



“ «Il suo telefono è sempre rovente» notava **Ferrari**. Che a Natale regalò a **Luca** un monumentale telefonone di plastica a mezza via tra l'elogio e la disapprovazione

Ferrari grande opinionista

NEL 1966 IL GRANDE VECCHIO È STATO NIENTEMENO CHE COLLABORATORE DI LUSO DI AUTOSPRINT. CON LA RUBRICA TUNNEL CHE NON A CASO È STATA DA ME RIPRESA

È passato molto tempo da quando, lusingato da diverse sollecitazioni, ho cominciato a pubblicare su questa rivista la paginetta del Tunnel con le filastrocche che mi vengono in mente alla rinfusa, e il riscontro che più mi sorprende a tutt'oggi è la curiosità dei giovani. Trovo infatti naturale che i veterani si rintanino nel passato perché hanno bisogno di leggende come i bambini di favole per potersi addormentare, meno decifrabile è che questa romanticheria arrivi a coinvolgere anche chi ancora non soffre lo struggente correre del tempo e ha ben altro cui appassionarsi. Però ogni curiosità è lecita e proprio per esaudire uno degli interrogativi ricorrenti che mi vengono posti, il più futile, cioè se c'è una ragione per la quale questa rubrica si chiama Tunnel, rispolvero per le nuove leve una storia già accennata al suo debutto e che stavolta, dopo undici anni, racconterò compiutamente. Correva l'anno 1961 quando comparve a Torino un modesto, fascicolo di 24 pagine, sedicente rassegna quindicinale di automobilismo motociclismo karting, ma istituzionalmente votata allo sport automobilistico non professionale, come decretava ai lettori l'editoriale di apertura del primo numero specificando di voler "assicurare un giusto e finora mancato riconoscimento allo sport dell'automobile che annovera migliaia di appassionati e una folta schiera di valenti corridori che ogni settimana tralasciano impieghi e svaghi affrontando viaggi massacranti, fatiche e spese ingenti pur di partecipare a una corsa anche di pochi chilometri". Insomma, avete capito: una rivistina dedicata al dilettantismo e ai suoi cultori, senza altre pretese per documentare la passione delle corse minori cantando le imprese delle piccole scuderie e dei concorrenti privati, anche i più sconosciuti. E non mette tenerezza che proprio in questo programma editoriale, vale a dire il biglietto di presentazione ai lettori, ci sia un errore di stampa per cui si promette oltre a cronache e classifiche che "i nostri servizi fotografici saranno sempre a caccia di immagini", con la parola caccia stampata con una C sola?

Ma attenzione: in quegli anni c'era il "boom", magica parola che compendia l'esplosione economica del momento storico in cui l'Italia, messo alle spalle il ricordo della guerra, aveva ingranato un vertiginoso sviluppo e in mezzo a tanta spinta spiccò il fenomeno "automobile", cambiando letteralmente la vita degli italiani, instaurando addirittura una nuova civiltà e trascinandosi appresso tutto l'annesso e il connesso inclusa, non ultima, la carta stampata. Furono anni d'oro, si marciava a mille e anche Autosprint non perse il tram. La rivista si trapiantò a Bologna. Era alla ricerca di un'identità definita e mise in atto vari esperimenti finché, dopo quattro anni di conduzione della sfortunatissima Renata Anselmo e poi di Severo Boschi, anch'egli scomparso prematuramente, raggiunse la dignità e lo spessore di una vera e propria



“

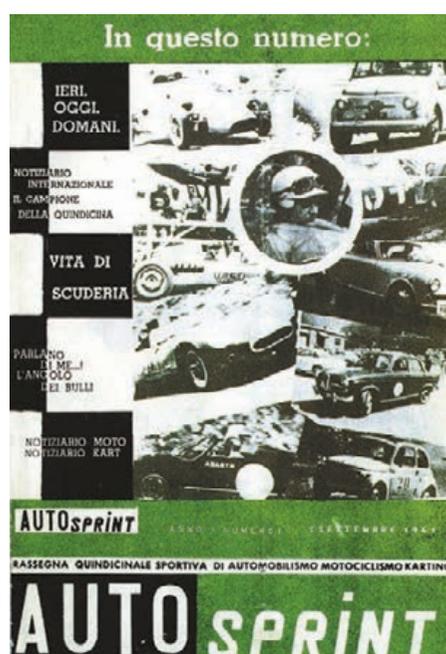
Nel 1994 è rinata questa rubrica tipo l'antico **Tunnel** che in qualche modo rammentasse l'emozione della vecchia Ferrari



Un solido legame con Autosprint

L'atteggiamento non crea dubbi: Enzo Ferrari e Luciano Conti, l'editore che lanciò a suo tempo Autosprint, erano molto legati. La foto risale alla Festa dei Caschi del 1972

pubblicazione specializzata dell'automobile. Aggiornata su tutte le novità della produzione italiana, informata su quella straniera, impreziosita da firme qualificate e soprattutto – ecco il grande salto di qualità! – in campo sportivo non più limitata al dilettantismo, ma aperta a tutte le categorie professionistiche a cominciare dalle maggiori, Sport e Formula 1. Qualche altro sbilanciamento si registrò nella veste grafica con ripetuti cambiamenti del tipo di carta, del formato e della periodicità (quindicinale, settimanale, ci fu persino un'edizione tabloid con supplemento mensile) prima che fosse consolidato l'assetto che poco più o poco meno è quello attuale. Queste le radici, e la rivista era al suo quinto anniversario quando Enzo Ferrari, che ne possedeva una quota azionaria, esternò il desiderio di pubblicare una sua rubrica personale, mettendoci così tutti in fibrillazione, io, l'editore Luciano Conti, gli alfieri Adolfo Rossoni e Gianni Cancellieri, oltre a Marcello Sabbatini già dominante dalle colonne di Stadio e invogliato a una sistemazione a Bologna più consistente. Eravamo all'inizio del 1966, per la precisione il 7 gennaio. La nostra curiosità si sarebbe potuta tagliare con il coltello: una rubrica di Ferrari? Ma certo, con piacere, come la vogliamo chiamare? A questo punto la curiosità si tramutò in stupore a sentire Ferrari che proponeva, o per meglio dire comandava: «La chiamerei Tunnel, e come sottotitolo, ovviamente, il sommarietto dell'argomento scelto di volta in volta».



Data l'immediatezza della risposta ci sembrò che Ferrari non stesse improvvisando, quel termine lui doveva averlo pensato, ma siccome non aggiunse nessuna spiegazione noi tutti cominciammo a interrogarci su quale potesse essere il recondito sottinteso di quella strana denominazione. Se Ferrari aveva detto Tunnel – pensavamo – doveva esserci per forza un significato allegorico. Ne furono ipotizzati diversi, sviscerando le più strampalate supposizioni filosofiche, scomodando persino Freud: Ferrari intendeva forse esprimere con l'imposizione di un percorso obbligato come il tunnel una specie di esercizio di potere "vi faccio passare da qui e vi faccio uscire quando voglio io"? O magari evocava in quella parola significazioni ataviche come l'angoscia del buio, la paura del chiuso, per cui, a seguire, l'uscita dal tunnel simboleggiava il riscatto, la liberazione? Il cammino dall'oscuro ignoto alla luce del sapere? Qualcuno, non ricordo chi, postulò che il tunnel, in quanto galleria costruita per vincere l'ostacolo della natura, fosse per Ferrari l'esempio emblematico dell'ingegno umano, ma ci fu anche un intervento più terra-terra dell'editore Conti, il quale carezzava a quell'epoca ambizioni nel mondo calcistico che lo portarono in effetti alla presidenza del Bologna Calcio: «Ma che sofismi andate cercando? Ve lo dico io – sbottò - a cosa si ispira il grande Vecchio: tunnel è la giocata del calciatore che fa avanzare il pallone facendolo beffardamente passare tra le gambe dell'avversario ed è un colpo che fa andare in visibilo i tifosi perché è vincente, maramaldo per chi lo fa e umiliante per chi lo subisce. Questo è Ferrari!». Fra tanti cervellotici arzigogoli chissà come deve essersi divertito lui, Ferrari, se come è probabile la parola tunnel non conteneva nessuna dietrologia o altra sua riserva mentale, ma era solo un nome come un altro dovuto alla fantasia o al puro caso... Comunque, Tunnel doveva essere e Tunnel fu. Tra gennaio e maggio ne furono pubblicati una decina su argomenti di attualità e politica sportiva, poi il divertimento sbiadì e Ferrari troncò il suo capriccio giornalistico. Siamo al capolinea. Nel 1994, a distanza di 28 anni da quei giorni, nel quadro delle continue innovazioni di Autosprint ci fu anche quella di introdurre una rubrica tipo l'antico Tunnel che in qualche modo rammentasse l'emozione della "vecchia Ferrari" ed eccoci qui, con il proposito di coltivarne la memoria e senza vergogna per l'appropriazione indebita del titolo..

DATA L'IMMEDIATEZZA DELLA RISPOSTA CI SEMBRÒ CHE FERRARI NON STESSE IMPROVVISANDO, QUEL TERMINE LUI DOVEVA AVERLO PENSATO, MA SICCOME NON AGGIUNSE NESSUNA SPIEGAZIONE NOI TUTTI COMINCIAMMO A INTERROGARCI SU QUALE POTESSE ESSERE IL RECONDITO SOTTINTESO DI QUELLA STRANA DENOMINAZIONE. SE FERRARI AVEVA DETTO TUNNEL – PENSAVAMO – DOVEVA ESSERCI PER FORZA UN SIGNIFICATO ALLEGORICO. NE FURONO IPOTIZZATI DIVERSI, SVISCIANDO LE PIÙ STRAMPALATE SUPPOSIZIONI FILOSOFICHE, SCOMODANDO PERSINO FREUD: FERRARI INTENDEVA FORSE ESPRIMERE CON L'IMPOSIZIONE DI UN PERCORSO OBBLIGATO COME IL TUNNEL UNA SPECIE DI ESERCIZIO DI POTERE "VI FACCIO PASSARE DA QUI E VI FACCIO USCIRE QUANDO VOGLIO IO"? O MAGARI EVOCAVA IN QUELLA PAROLA SIGNIFICAZIONI ATAVICHE COME L'ANGOSCIA DEL BUIO, LA PAURA DEL CHIUSO, PER CUI, A SEGUIRE, L'USCITA DAL TUNNEL SIMBOLEGGIAVA IL RISCATTO, LA LIBERAZIONE? IL CAMMINO DALL'OSCURO IGNOTO ALLA LUCE DEL SAPERE? QUALCUNO, NON RICORDO CHI, POSTULÒ CHE IL TUNNEL, IN QUANTO GALLERIA COSTRUITA PER VINCERE L'OSTACOLO DELLA NATURA, FOSSE PER FERRARI L'ESEMPIO EMBLEMATICO DELL'INGEGNO UMANO, MA CI FU ANCHE UN INTERVENTO PIÙ TERRA-TERRA DELL'EDITORE CONTI, IL QUALE CAREZZAVA A QUELL'EPOCA AMBIZIONI NEL MONDO CALCISTICO CHE LO PORTARONO IN EFFETTI ALLA PRESIDENZA DEL BOLOGNA CALCIO: «MA CHE SOFISMI ANDATE CERCANDO? VE LO DICO IO – SBOTTÒ - A COSA SI ISPIRA IL GRANDE VECCHIO: TUNNEL È LA GIOCATO DEL CALCIATORE CHE FA AVANZARE IL PALLONE FACENDOLO BEFFARDAMENTE PASSARE TRA LE GAMBE DELL'AVVERSAIO ED È UN COLPO CHE FA ANDARE IN VISIBILO I TIFOSI PERCHÉ È VINCENTE, MARAMALDO PER CHI LO FA E UMILIANTE PER CHI LO SUBISCE. QUESTO È FERRARI!». FRA TANTI CERVELLOTICI ARZIGOGOLI CHISSÀ COME DEVE ESSERSI DIVERTITO LUI, FERRARI, SE COME È PROBABILE LA PAROLA TUNNEL NON CONTENEVA NESSUNA DIETROLOGIA O ALTRA SUA RISERVA MENTALE, MA ERA SOLO UN NOME COME UN ALTRO DOVUTO ALLA FANTASIA O AL PURO CASO... COMUNQUE, TUNNEL DOVEVA ESSERE E TUNNEL FU. TRA GENNAIO E MAGGIO NE FURONO PUBBLICATI UNA DECINA SU ARGOMENTI DI ATTUALITÀ E POLITICA SPORTIVA, POI IL DIVERTISSEMENT SBIADÌ E FERRARI TRONCÒ IL SUO CAPRICCIO GIORNALISTICO. SIAMO AL CAPOLINEA. NEL 1994, A DISTANZA DI 28 ANNI DA QUEI GIORNI, NEL QUADRO DELLE CONTINUE INNOVAZIONI DI AUTOSPRINT CI FU ANCHE QUELLA DI INTRODURRE UNA RUBRICA TIPO L'ANTICO TUNNEL CHE IN QUALCHE MODO RAMMENTASSE L'EMOZIONE DELLA "VECCHIA FERRARI" ED ECCOCI QUI, CON IL PROPOSITO DI COLTIVARNE LA MEMORIA E SENZA VERGOGNA PER L'APPROPRIAZIONE INDEBITA DEL TITOLO..



Il Drake era preso dalle moto!

IMPOSSIBILE RESISTERE: ANCHE CHI ADORA LA FORMULA UNO NON SFUGGE ALLO SHOW DEL MOTOCICLISMO. COME SUCCEDEVA AL GRANDE DI MARANELLO CHE...

Sono un ammiratore delle moto e, detto sotto voce che non senta nessuno, mi divertono meno certi Gran Premi di Schumacher quando corre praticamente senza rivali che quelli di Valentino sempre alle prese con Gibernau. La moto muove una passione così forte e travolgente da valicare il confine dei suoi sostenitori e infatti, interrogando i cultori delle quattro ruote, emerge spesso anche in loro, proprio come succede a me, vivo interesse per il motociclismo. È una specie di simpatia "aggiunta" quella che noi riconosciamo ai cugini motociclisti, che contano immense folle sportive all'estero come pure in diverse regioni italiane a partire dalla mia, quella sanguigna Emilia Romagna da sempre autonominatasi patria dei motori, dove non si fanno distinzioni sulla religione della velocità, dove non esistono mezze misure, insomma "e mutò" di Valentino Rossi equivale a quello di Michael Schumacher. Ne abbiamo parlato qualche tempo fa in perfetto accordo con i piloti Odoardo Govoni e Giovanni Palmieri, invitati a Imola insieme a me e agli inossidabili Borsari, Scaglietti e Vigarani per una riunione del CRAME, Club Romagnolo Auto e Moto d'Epoca. Tema della serata le vecchie glorie Ferrari e Maserati ma subito, se mai occorresse una riprova, ecco balzare in evidenza il naturale accostamento delle auto alle moto, la complementarietà delle une e delle altre nell'abbraccio di una comune passione sportiva tanto cara all'immaginario popolare. Ne abbiamo parlato due settimane fa con Renato Nalon, organizzatore di una singolare federazione di Ferrari Club, e con i rappresentanti dei gruppi gemellati di Ponte San Nicolò, Cividale del Friuli, Pontelongo, Salzano, Ostia Lido, Alleghe, Quarto d'Altino, Villanova: viva l'automobile, con ovvia esaltazione per quella del Cavallino Rampante, ma viva anche la moto e gratitudine per le emozioni che di questi tempi ci sta offrendo. E non è un caso che quando nasce un nuovo progetto motociclistico come quello che sta realizzando Dario Calzavara, con un passato da dirigente della squadra corse Ferrari negli anni Ottanta, venga prescelta come sito ideale dell'impresa l'area emiliana, cioè quella zona nella quale – come recita il logo presentativo - "i Motori sono la Vita, la Terra suona di Vero". Si tratta di una moto da corsa destinata a una cerchia di amatori, una Supermotard, frutto di un'opera collegiale sulla quale diverse aziende hanno progettato e lavorato, motore, cambio, telaio, trasmissione, sospensioni (il motore per esempio è stato fornito dalla HPE di Piero Ferrari) contribuendo ciascuna per la sua parte al prodotto finale. Un'azienda modulare dunque, in stretto collegamento informatico, che compendia il massimo della tecnologia italiana di questo specifico settore. Si chiama Terra Modena 450 SX 2, ha già avuto il battesimo di gara. Sarà prodotta a Reggio Emilia. Questo è il futuro e mi sta bene vada avanti, mi rammarico solo che i miei ricordi motociclistici si trascinino da molti anni indietro, da un Gran Premio di Modena,



“

Anche la **Ferrari** ha remote radici motociclistiche perché l'embrione della società fondata nel 1929 con il principio di far gareggiare i soci era votato allo sport dell'auto ma comprendeva anche una sezione **motociclistica**



Tra due e quattro ruote

Sopra, fine Anni '20, "Riunione degli assi" (della moto) a Palermo: spiccano Varzi e Nuvolari, primo e terzo da destra. In alto, quando si dice la passione: la foto si riferisce all'ultimo Gp di moto disputato all'autodromo di Modena (marzo 1973). Si noti la "marea umana" assiepata sul tetto di un palazzo in costruzione



tanto per dire, dell'immediato dopoguerra nel quale mi trovai ragazzino in mezzo al bailamme di una folla strabocchevole e indisciplinata sparsa per i viali della circonvallazione cittadina, letteralmente impazzita dai virtuosismi della Guzzi di Omobono Tenni in un epico, memorabile duello con Nello Pagani e la sua leggendaria Gilera "8 bulloni". Dal punto di vista della sicurezza eravamo all'età della pietra: meglio non approfondire se rischiavano di più i piloti o gli spettatori... Per quanto mi riguarda, avevo già avuto la mia brava iniziazione con la dea motocicletta, e portavo addosso i segni della sua severità che perdona poco o niente. Sarò breve: nell'estate del '45 ero ancora sfollato fuori città nel fondo di uno zio che fu requisito dalla quinta armata americana per essere recintato e adibito a custodire alcune centinaia di prigionieri tedeschi. Sbaraccarono tutto e se ne andarono dopo un paio di mesi abbandonando in mezzo al prato devastato, come risarcimento per la mancata fienagione e il pozzo prosciugato, una cucina da campo, un motocarro Guzzi, una moto militare, ed è su quest'ultima che cominciai a non dormire la notte. La ricordo mostruosa: una BSA 350, cambio a 4 marce, dura come un macigno perché praticamente priva di sospensioni, freni che inchiodavano, ma "tirava" con una potenza impressionante e quando c'ero sopra mi sentivo padrone del mondo. L'ho guidata furtivamente per gli stradelli di campagna, mai su strada e mai che mi facessi vedere dai miei, finché una volta la bestia feroce mi scappò da sotto andando a sbattere contro la spalletta di un ponte. Scoperto in flagranza di reato e orrendamente criminalizzato, mi riaggiustarono un ginocchio e mi spezzarono il cuore quando in fretta e furia cedettero la moto a un demolitore. Avevo tredici anni, ed è proprio vero che il primo amore non si scorda mai. Anche la Ferrari, intendo proprio la grande Ferrari, ha remote radici motociclistiche perché l'embrione della società fondata nel 1929 con il principio di far gareggiare i soci era votato allo sport dell'auto, ma comprendeva anche una sezione motociclistica. A quell'epoca del resto il motorismo si presentava più che mai frammisto tra le due e le quattro ruote: era abbastanza normale che un corridore iniziasse la carriera sulla moto per passare poi all'automobile e Nuvolari, Varzi, Taruffi sono alcuni dei nomi famosi che mi vengono in mente, ma altri potrebbero essere degnamente citati. Le gare automobilistiche costituivano l'attività primaria e c'erano anche diversi soci della Scuderia che amavano saggiare le proprie capacità di guida praticando entrambi i settori, veniva soddisfatto ogni capriccio, però c'era una schiera di motociclisti puri, gente come Baschieri, Fieschi, Severi, Susini, gli assi Gherzi, Pigorini, Sandri, Aldrighetti, che dal 1930 al 1934 dominarono il campo e ci vorrebbe un intero libro per raccontarne le gesta. Correavano su moto Rudge, nelle categorie 250, 350 e 500, il capo meccanico era il mago Arturo Pennacchio, il direttore sportivo era Renzo Saracco Ferrari, cugino del boss Enzo. La Scuderia andò avanti di successo in successo finché il volume degli impegni agonistici di fronte a un numero sempre crescente di soci ansiosi di partecipare domenicamente alle corse, rese impossibile la prosecuzione della duplice attività. Fu così che Enzo Ferrari, controvoglia, fu costretto a sacrificare la moto, e concentrando sulle macchine ogni risorsa della sua organizzazione, nella quale oltre ai soci dilettanti e ai clienti assistiti venivano ormai ingaggiati piloti professionisti, spiccò il volo verso il futuro che lo attendeva. In chiusura, giacché siamo in argomento, approfitto per salutare un amico, grande plurititolato motociclista diventato Campione del mondo anche in F.1: John Surtees. Questa primavera ha compiuto 70 anni. Auguri.



La strana vicenda della Ferrarina

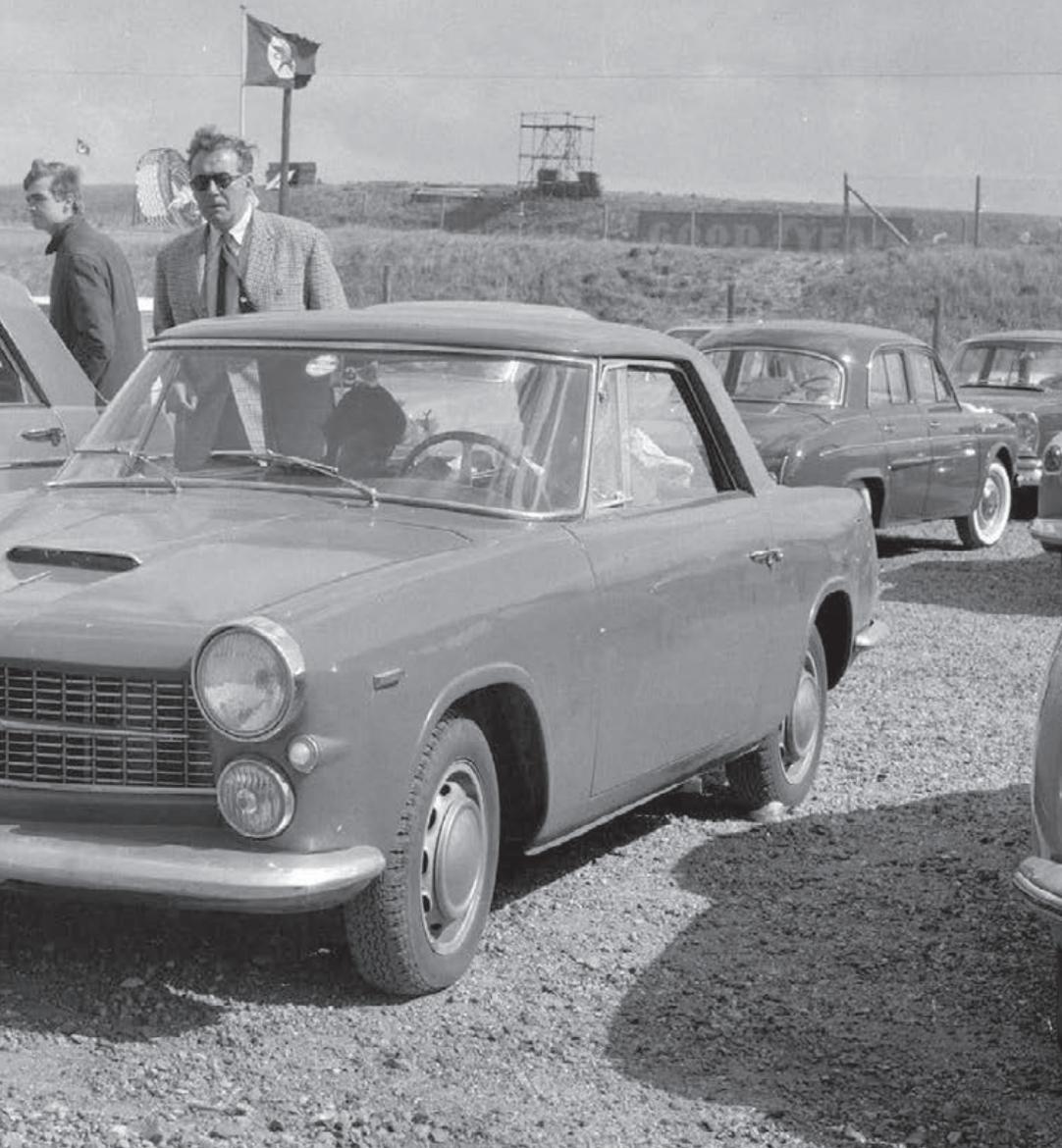
CURIOSITÀ E DETTAGLI INEDITI LEGATI AL
CELEBRE PROGETTO DI MARANELLO, PER TANTI
ASPETTI MISTERIOSO, CHE DIEDE VITA
AL MARCHIO ASA

«**T**rovati a casa mia domattina alle otto e mezza. Andiamo a fare piazza». Ordine secco e sibillino nel classico stile di Enzo Ferrari e disse proprio "andiamo a fare piazza" lasciandomi nel dubbio di cosa diavolo intendesse con quella frase. Il Capo a quell'epoca abitava ancora nell'appartamento sopra la vecchia sede della Scuderia in Viale Trento Trieste a Modena (posto che oggi non esiste più, peccato!) e dopo i riti sacrali di giornata, e cioè un'ignobile gamella di caffè di sua moglie Laura, lavata di faccia dal barbiere e visita al cimitero fuori città, andammo a Milano, approdando a uno stabilimento che non riuscii a identificare. Fummo ricevuti cerimoniosamente da un distinto, corpulento signore, con due folte sopracciglia, che si portò subito Ferrari nel suo lussuoso ufficio mentre io venni sistemato in sala d'aspetto, con tanto di caffè espresso e copia del Corriere della Sera, a piantonare la borsa piena di carte e documenti che il Capo portava sempre con sé. Dunque, per cominciare a capire, la borsa in quell'occasione non era necessaria ovvero, in altre parole, io e la borsa servivamo solo per un tono di facciata. Contrariamente a quanto pronosticato, l'attesa durò solo dieci minuti d'orologio poi la porta si aprì e i due personaggi riapparvero stringendosi la mano e salutandosi. Incontro concluso. «Andiamo a mangiare un risotto da Giannino» annunciò Ferrari e quando fummo fuori in strada cominciai ad aprirsi: «La persona che hai visto ha inventato l'amuchina e credo ne detenga il brevetto. Si chiama Oronzio De Nora, possiede un'industria di attrezzature farmaceutiche e mi ha confidato che proprio in questi giorni ha una controversia con Fidel Castro che non gli vuol pagare una fornitura da 7 miliardi». Ancora buio pesto: cosa c'entravamo noi con i medicinali, che c'importava se Cuba non pagava i debiti? Continuavo a non capire e nemmeno sapevo cosa fosse l'amuchina. «È un disinfettante – proseguì Ferrari - in ogni caso tieni a mente che per assorbire un buco di 7 miliardi ci vuole un'azienda con spalle robuste, ma il punto è un altro: questo galantuomo ha suo figlio Niccolò che desidera entrare nel ramo dell'auto. Gli ho venduto la Ferrarina». Ecco dissolto l'arcano! Con questo affettuoso nomignolo noi indicavamo il prototipo-studio di un'automobile di piccola cilindrata realizzato in Ferrari nel periodo in cui avevo mosso i primi passi dentro la fabbrica e allora, in quel lontano 1959, se ne parlava poco all'interno e niente all'esterno. C'era una situazione curiosa intorno a questa Ferrarina, anzitutto perché il progetto rappresentava un'anomalia nella linea della Casa, e poi tutti si domandavano cosa frullasse in testa al padrone del vapore per il suo misterioso atteggiamento: da un lato pareva volerlo tenere segreto mentre in effetti faceva di tutto perché filtrasse in giro. Io avevo l'ordine, per esempio, di non escludere quel piccolo reparto dal mio abituale percorso quando portavo in giro i visitatori. La macchina era carina. Non vi appariva alcunché di collegabile al marchio Ferrari: sopra il cofano si vedeva una stella a cin-



LAT

Del **prototipo-studio** di un'automobile di piccola cilindrata realizzato in **Ferrari** nel periodo in cui avevo mosso i primi passi dentro la fabbrica nel lontano 1959 se ne parlava poco all'interno e niente all'esterno



il logo della piccola è una mitraglietta

La foto è stata scattata al Gp di Zandvoort del 1961 e immortalata la Ferrarina che nel cofano sfoggia il logo di una mitraglietta

esercito messicano: tanti generali, pochi soldati. Accanto alla parte industriale nel novembre '62 viene costituita la Scuderia Elmo d'Argento che con discontinuità si protrarrà fino al '67. Quanto alle Gt, la produzione fu interrotta nel '67. Calcolando a braccio ne saranno state prodotte 130, massima parte coupé, pochi spider, principalmente per Spagna e Usa. Mi è capitato di vederne quattro nel '68 a New York nel garage-officina della Nart di Luigi Chinetti (importava le Ferrari in America e aveva anche la rappresentanza dell'ASA) e domandai come andava il mercato di quelle vetture. «Beh, insomma – fu la risposta – bisogna fare una modifica: mettiamo sul cofano un marchio Ferrari al posto di quello ASA, montiamo sul posteriore un cavallino in rilievo, a volte ne aggiungiamo un altro sulla fiancata e così, con questa tarocatura, qualcuna si vende».

que punte, sulla calandra c'era uno stemma che portava l'immagine di un mitra. La sigla era "850", a significare un 4 cilindri in linea e 850 di cilindrata, 72 Cv a 7.000 giri (ce n'era anche una versione più corsaiola di 973 cm3 che dava 80 Cv), telaio Fiat 1100 di base iniziale, poi personalizzato a Maranello. La figura dell'arma – si è immaginato poi – derivava dal fatto che il progetto era nato con un contatto senza impegno con la Beretta. Frattanto le voci si moltiplicavano, divennero sempre meno contenibili. I colaudatori e lo stesso Enzo Ferrari furono sorpresi per strada alla guida, qualche fotografia prese il volo e il giornalista francese Pierre About, quando ormai lo scoop era un segreto di Pulcinella, pubblicò sull'Equipe tutti i dettagli di un "mirabile coupé dove si nota la meccanica Ferrari e la mano Pininfarina". Ferrari finse di arrabbiarsi, ma in realtà era visibilmente contento e gli piacque anche il nome coniato dal giornale che fu, quasi d'obbligo, "Mitraillette". Siamo al '61. La meccanica della Ferrarina ha perfezionato l'evoluzione e si presenta aggiornata al Salone di Torino: cilindrata 1032, 95 Cv, telaio Ferrari a traliccio di tubi, carrozzeria coupé Bertone, si chiama semplicemente "Mille". L'anno successivo, l'edizione definitiva: si chiama "ASA Mille GT", carrozzeria coupé o spider. È prodotta dalla A.S.A. con sede a Lambrate in Via S.Faustino 65. Lo staff (tra di loro si definivano scherzosamente "la ganga") è imponente: capo indiscusso Niccolò De Nora (che è deceduto a Lugano un mese fa), altro boss il figlio dell'allora presidente dell'Inter Masseroni, direttore commerciale Gerino Gerini, direttore sportivo il giornalista Gerardo Sannella (noto per aver importato dal Brasile per la maglia nerazzurra il calciatore Jair), direttore di produzione Romolo De Stefani, capo collaudo Giorgio Bassi e poi altri due dirigenti, un consulente, 13 impiegati, 8 operai. Voglia di fare e sano entusiasmo, però – commentava il nostro Luigi Bazzi in officina a Maranello – è come l'e-





Con Schumi la matematica non è mai un'opinione

TRA RICORDI E CAMPIONI DI UN TEMPO UNA RIFLESSIONE CHE NON È POI COSÌ OVVIA. ANDIAMO A VEDERE PERCHÉ...

Ho passato il mese scorso un weekend in campagna dall'amico Sergio Cassano che ha radunato a Valenza alcune conoscenze di vecchia data, ed è stata una riunione di raffinato livello enogastronomico, ma soprattutto straordinaria per la valanga di ricordi che ha scoperchiato. Il padrone di casa sapeva benissimo come sarebbe andata a finire mettendo insieme Luciano Greggio (una carriera di carta stampata da Quattroruote alla casa editrice Nada) e poi due vecchi galeotti come Giampiero Biscaldi e Tino Brambilla, i quali fanno parte d'obbligo di un libro interamente dedicato ai piloti italiani attualmente in cantiere per essere in libreria l'anno prossimo. Come previsto, una colossale rimpatriata all'insegna del "ti ricordi quella volta?". Punto focale del convegno, si capisce, il Gp d'Inghilterra da seguire e commentare in televisione. Ernesto Brambilla, el Tino lombardo purosangue, pilota Ferrari proprio nel periodo in cui ero direttore sportivo della squadra, ha settant'anni, usa sempre la moto, fa 50 km in bicicletta tutti i giorni e vive totalmente schiavo della nipotina. È stata l'occasione per ricordare suo fratello Vittorio, un manicaccio di F.1 scomparso qualche anno fa che nel suo momento migliore diede la paga a Lauda soffiandogli nel '75 la pole al Gp di Svezia e la vittoria in quello d'Austria. Tino è stato pilota con la nomea del pelo sullo stomaco e invece era un genuino. Veniva dalla gavetta dell'officina e questo per Enzo Ferrari era un punto di merito oltre al giudizio che gli ha dedicato nel suo libro di memorie: «*Volenteroso, sempre*

Schumacher 13 successi nel 2004

Michael Schumacher su Ferrari F2004 conquista la vittoria nel Gp di Silverstone.

Un'immagine di trionfo vista tante volte nel Mondiale 2004 dove il tedesco della Rossa conquista ben 13 successi nell'ultima stagione in cui sarà campione del mondo



SUTTON-IMAGES.COM

“

La situazione cambierà prima o poi ma al momento dovrebbero obbligare **Schumacher** a partire ultimo dai box o imporgli **30 kg di zavorra** tanto è più forte degli altri

pronto, tanto buono che non capivo come fosse riuscito a guadagnarsi la fama di duro del mestiere. È stato il primo a portare alla vittoria la Dino Formula 2 e non lo dimentico». Gli ho domandato di raccontare qualcosa che io non sapessi del suo antagonismo con De Adamich e siccome cominciando dal Gp Roma l'ho interrotto: «No, a Roma c'ero anch'io e conosco bene la partita, invece non ero presente alla Temporada in Argentina. Dimmi della Temporada, dove a Buenos Aires e Cordoba sei stato battuto tre volte su quattro». «Vai a ripassare le carte – ha ghignato – perché io ho vinto la prima e poi ho rotto tre volte quando ero davanti». Gli episodi si accavallavano, sembravano una sfida alle rispettive memorie: «Io ricordo che all'autodromo di Modena – rievocavo - dopo avere fatto un sacco di giri con la monoposto chiedevi di fare qualche giro di riposo con la Sport 212 E che giudicavi la miglior macchina che tu avessi mai guidato, ma tu ricordi quando al Gp d'Italia hai rifiutato la 312 F1 perché era troppo scarsa e non volevi fare brutta figura nella tua Monza?». «Mi ricordo sì, ma non l'ho rifiutata per capriccio: avevo un polso slogato». «No, è diverso, tu dicevi di avere male a un polso e io ti ho fatto fare una visita medica che riscontrò una semplice infiammazione, coprii il tuo ammutinamento giustificandoti al Vecchio, ma se la macchina fosse stata sufficiente». «Bella forza! Allora sarei guarito subito». «E quando a Hockenheim hai vinto nonostante un budino di cioccolato ti avesse mosso l'intestino?». «Vuoi che l'abbia dimenticato? L'avevo io la diarrea!». Tutti zitti: in Inghilterra stavano facendo il giro di ricognizione. Biscaldi, il solito Biscaldone, ha fatto la battuta: «Io ne tengo uno e vi lascio tutti gli altri, chi vuole scommettere?». Il Gp d'Inghilterra è ormai consegnato alla storia, ma alla fine della corsa, mentre guardavamo Schumi sul podio, mi è scattata in testa un'associazione di idee e rivolgendomi a Biscaldi gli ho chiesto se ricordava la visita che avevamo fatto a Cape Canaveral.

«Certo, è stato nel '66, quando eravamo alla 12 Ore di Sebring in Florida. Nella squadra Ferrari c'erano Bandini e Scarfiotti, io ero con l'Alfa Romeo. Ci portarono su un pullman tutti insieme. Ma che c'entra?». Giampiero Biscaldi, classe 1938, anche lui della lega lombarda, al confine col Piemonte, è stato pilota Abarth, Alfa Romeo, Ferrari. Adesso è un facoltoso coltivatore di riso in buona salute, senza figli. L'ho ancora davanti agli occhi anch'io quella 12 Ore di Sebring alla quale ero presente ospite della NART di Luigi Chinetti e che andò male per tutti noi: Biscaldi non prese la partenza per una gran febbre, la 330 P3 iscritta con Parkes-Bondurant ruppe il cambio al 176° giro, la 206 Dino di Bandini-Scarfiotti fece il finale con la terza marcia bloccata e si classificò solo quinta, la vecchia P2 NART di Andretti-Rodriguez la tenemmo al 3° posto finché fu coinvolta in una collisione, drammatica per alcuni spettatori, e fu distrutta dalle fiamme. Bel risultato: battuti dalla Ford e dietro la Porsche... Il lunedì dopo la gara ci fu un invito della NASA a Cape Canaveral dove un affabile colonnello addetto alle pubbliche relazioni ci mostrò un po' di tutto e tentò di spiegarci l'operazione di lancio di un Apollo. A me tutto questo diede l'emozione del prodigio, del miracolo, e lo dissi. «Mi scusi – contestò con fermezza l'ufficiale – non è un miracolo, questa è matematica». «Bene – ho confessato – il medesimo concetto matematico me l'ha ispirato Schumacher per come ha vinto il Gp inglese. Ma vi rendete conto? È partito 4°, è andato in testa al primo stop, c'è rimasto dopo il secondo, nei momenti cruciali girava in 1'18" e gli altri giravano in più di 1'20", gli hanno azzerato 25" che aveva su Raikkonen con la safety car per l'incidente di Trulli, ha mantenuto il margine fino al traguardo guadagnando perfino qualcosa. Questa è matematica».

«Perché – rincarava Brambilla – la vittoria con quattro fermate al Gp di Francia non è matematica? Puoi studiare a tavolino, puoi fare la strategia che vuoi, ma funziona solo se hai un uomo che va fuori e fa quattro tornate di giri a tempo di qualifica!». Eravamo d'accordo: Schumacher può risultare simpatico o no, ma la matematica non è un'opinione e bisogna capire Briatore e Bernie Ecclestone con le loro proposte di punteggio e sorteggio della griglia di partenza, per cercare di smuovere qualcosa.

«La situazione cambierà prima o poi, ma al momento attuale dovrebbero obbligarlo a partire ultimo dal box – le ironie degli amici si sprecavano – o imporgli 30 kg di zavorra, o dargli un handicap di qualsiasi genere, magari uno stop and go a metà gara». L'ultima battuta è toccata a me: «Oppure, fare come gli organizzatori del Giro d'Italia – ho scherzato citando un'antica leggenda metropolitana del ciclismo – che un anno pregarono Alfredo Binda di starsene a casa lasciando agli altri la libertà di disputarsi la corsa alla pari».



Campioni mondiali prima del mondiale

IL MASSIMO TITOLO DI FORMULA UNO
ARRIVA NEL 1950 MA I GP C'ERANO
ANCHE PRIMA. ANDIAMO A VEDERE CHI
AVREBBE MERITATO L'IRIDE VIRTUALE

E così, ridendo e scherzando, sappiamo già con largo anticipo chi sarà il campione del mondo 2004 e l'albo d'oro della F.1 può essere ormai consegnato alla storia. Su questo argomento, l'albo d'oro dei Campioni del mondo, mi è venuto in mente un ritaglio di giornale che avevo messo da parte anni fa per la curiosità che m'aveva stuzzicato e il settimo titolo di Schumacher è lo spunto che me l'ha fatto ricordare. Si tratta della lettera di un tifoso inviata alla rivista inglese *Motor* a seguito della pubblicazione di un articolo a mezza via tra il divertimento e la fantastoria sportiva ed ecco il punto: ipotizzare quali piloti possono essere insigniti del titolo di Campione del mondo negli anni che precedono il 1950, quando cioè il Campionato non era ancora stato istituito dalla FIA. In base ai suoi ragionamenti l'articolista aveva indicato una serie di nominations e l'attento lettore, a firma Andrew Whyte di Tile Hill, Coventry, le contestava segnalando nomi diversi e secondo lui più meritevoli del riconoscimento. Naturalmente, non ho resistito alla sua provocazione sebbene ragionassi che il gioco risulta praticamente impossibile.

È la solita trita dialettica – pensavo – basata su preferenze soggettive che lasciano alla fine il tempo che trovano perché ognuno è convinto di avere ragione. Ora, per un pilota si può avere un impulso di simpatia da tifoso, ma per eleggerlo "migliore dell'anno" è necessario un criterio oggettivo con regole e modalità omogenee che in quegli anni non esistevano perché sono state fissate dal legislatore sportivo soltanto più tardi, appunto nel 1950. Tale normativa ha subito nel corso degli anni varie modifiche nella designazione delle gare; diverse volte è stato cambiato il sistema di attribuzione del punteggio e al riguardo non perderò l'occasione di rinnovare la protesta per la scala-punti attualmente in vigore che è la più bastarda di tutti i tempi e state attenti perché con le proposte che stanno lievitando mi sa che stia per giungere qualcosa di peggio. In sostanza – mi interrogavo – senza una regolamentazione che escluda la pura simpatia quali parametri si possono adottare per fare le stime? Il favore della buona macchina? Le doti personali del pilota, lo stile, la sensibilità tecnica, il rendimento in gara? No – pensavo – questi sono concetti concreti, ma all'atto pratico rimangono valutazioni personali senza contare che i risultati di classifica non sono a rigor di logica un elemento determinante. No, non c'è modo – concludevo – non è possibile, ma intanto il tarlo aveva cominciato a rodere dentro e ben presto ho capito che non potevo accettare passivamente quella lista di nomi senza fare un confronto: dovevo costruirne una mia personale a costo di ripassare libri su libri e spulciare pazientemente un mare di cronache e testimonianze.

Nelle ricerche mi sono attenuto alle annate che il nostro mister Whyte ha riportato nel suo



“

Sulla rivista
inglese **Motor**
si è ipotizzato quali
piloti possono
essere insigniti
del titolo iridato
negli anni in cui
il campionato
non era stato
ancora istituito



LAT

Villoresi alla Coppa Ciano

7 agosto 1938, Coppa Ciano a Livorno Luigi Villoresi su Maserati 6CM) in azione sulle strade della città labronica

elenco, dal 1923 al 1949, e devo riconoscergli un primo consenso: dalle mie indagini nei periodi che seguono le due guerre mondiali non ci sono state gare se non qualche caso sporadico, tranne forse il '22, anno in cui il Campione del mondo potrebbe essere indicato in Pietro Bordino (Fiat), riconosciuto in diverse occasioni migliore di tutti. La lista inglese è sostanzialmente ragionata e mi trova d'accordo fatte salve le obiezioni che seguono. Nel '23 la mia preferenza va a Carlo Salamano (Fiat), che figura in alternativa anche nell'elenco inglese (il sig. Whyte inserisce Jimmy Murphy, ndr).

Nel '26, anno di dominio incontrastato delle Bugatti di Jules Goux e di Meo Costantini, a mio parere è stato più consistente il primo. Per il '29 capisco poco la designazione di Gastone Brilli Peri: hanno fatto meglio Louis Chiron e William Grover. Nel '31, tra Chiron con la Bugatti (scelto dall'inglese, ndr) e Caracciola (Mercedes), protagonisti dei GP scelgo Caracciola perché ha vinto in più una leggendaria Mille Miglia. Nel '34 il titolo sarebbe secondo me in bilico tra Hans Stuck (scelto dall'inglese con Chiron, ndr), su Auto Union, e Luigi Fagioli (Mercedes e Alfa Romeo). Dovendo decidere, pur se il primo ha ottenuto risultati più appariscenti, sottoscriverei partigianamente l'italiano. Nel 1949 la lista inglese indica Luigi Villoresi: ci può stare, ma si fa un torto ad Alberto Ascari. Chiuso.

I teoremi sono finiti: nel 1950 Nino Farina su Alfa Romeo inaugura la serie dei Campioni del mondo ufficiali, che compendia i grandi maestri, da Ascari a Fangio, da Clark a Lauda, da Prost a Senna: le pietre miliari della storia del nostro sport fino a quel Schumacher che tuttora la storia la sta facendo. Un lungo albo d'oro anche se, per come vanno talvolta le cose a questo mondo, non è detto che tutti i nomi che vi figurano ne siano degni.





LAT

Villeneuve impossibile dimenticare

GILLES RESTA SEMPRE UN MITO: È BASTATA UNA PUNTATA DI SFIDE SULLA RAI PER RINFOCOLARE I RICORDI DEI SUOI TANTISSIMI ESTIMATORI...

Ogni tanto emerge dal passato la figura di Gilles Villeneuve e anch'io, sebbene abbia scritto e parlato di lui in molte occasioni, mi rendo conto di nominarlo meno di quanto meriterebbe, ma peggio ancora sono stato cattivo profeta sul mito di Gilles perché ho sbagliato una valutazione. Non credevo durasse tanto e devo fare ammenda perché invece ogni volta che il suo ricordo riaffiora si percepisce sempre vivissimo il carico d'affetto che il pilota si è portato dietro quando è scomparso. Il mio errore è stato forse determinato dalle ardenti manifestazioni di simpatia, talvolta spinte al fanatismo isterico, che imperversarono al seguito della sua disgraziata vicenda e che a me francamente sembrarono esagerate. A un certo punto fu un autentico stravolgimento: la "febbre Villeneuve", l'epidemia creata da Marcello Sabbatini su Autosprint, impazziva in lungo e in largo e non bastavano a giustificarla, a mio parere, la simpatia che il ragazzo canadese aveva suscitato nei suoi anni trascorsi alla Ferrari, la faccia da bambino che muoveva tenerezza, le rocambolesche imprese compiute o potrei dire perpetrate in pista, l'essere morto in quella maniera spettacolare, mozzafiato. E invece successe di tutto.



La prima volta sulla Rossa

Due immagini di
Gilles al debutto
sulla Ferrari
avvenuto il 9
ottobre del 1977 al
Gp del Canada



La televisione e la carta stampata abusarono del giovane martire, che diventò un leit motif per pittori e scultori, un idolo appetibile per libri e romanzi. Si fece avanti anche il cinema. Nacquero Club Ferrari e Associazioni Sportive in sua memoria, furono promossi monumenti, intestate strade. Sul muro della chiesa di S. Faustino a Modena apparve una gigantesca scritta a vernice bianca "Gilles per sempre" e alla Ferrari arrivarono cataste di biglietti di condoglianze, orazioni funebri, preghiere, lettere d'amore, strofe musicali. Una quattordicenne inviò la sua fotografia col giuramento di dedicargli in voto la verginità. Ero un poco cinico su tanta ondata emotiva e mi stupì anche lo stesso Enzo Ferrari, che in un ricordo stampato per i tifosi mi suggerì di scrivere: «Gilles! Sì, c'è chi lo ha definito aviatore e chi lo valutava svitato, ma con la sua generosità, con il suo ardimento, con la capacità distruttiva che aveva nel pilotare le macchine macinando semiassi, cambi di velocità, frizioni e freni, ci insegnava cosa bisognava fare perché un pilota potesse difendersi in un momento imprevedibile, in uno stato di necessità. È stato campione di combattività e ha regalato, ha aggiunto tanta notorietà alla Ferrari». E volle concludere con la frase «lo gli volevo bene», che nella sua mentalità non è mai stata spesa per nessun pilota. Io ho sempre visto Gilles genuino, semplice nelle sue abitudini, velleitario suonatore di tromba nel caravan che aveva installato alla pista di Fiorano per viverci con la famiglia, amabile con i giornalisti, affabile con gli uomini della squadra, ghiotto di tortelloni burro e salvia, avido di Coca Cola, disinvolto nei rapporti con Ferrari del quale, da intelligente qual era, aveva intuito di essere il beniamino. Chissà! Forse il grande Vecchio identificava in lui certe caratteristiche da matto corridore quali erano state le sue da giovane. Gilles è stato l'unico pilota che abbia sentito io rivolgersi al Capo con uno sfacciato "tu" che ci lasciava tutti a bocca aperta. Mi sentivo affettuosamente portato verso la sua parte, lui come persona intendo, perché ne ammiravo il tratto sincero, ma mi tenevo severo nel valutarlo come pilota che, alla fin dei conti, giudicavo "scassamacchine" e poco vincente.

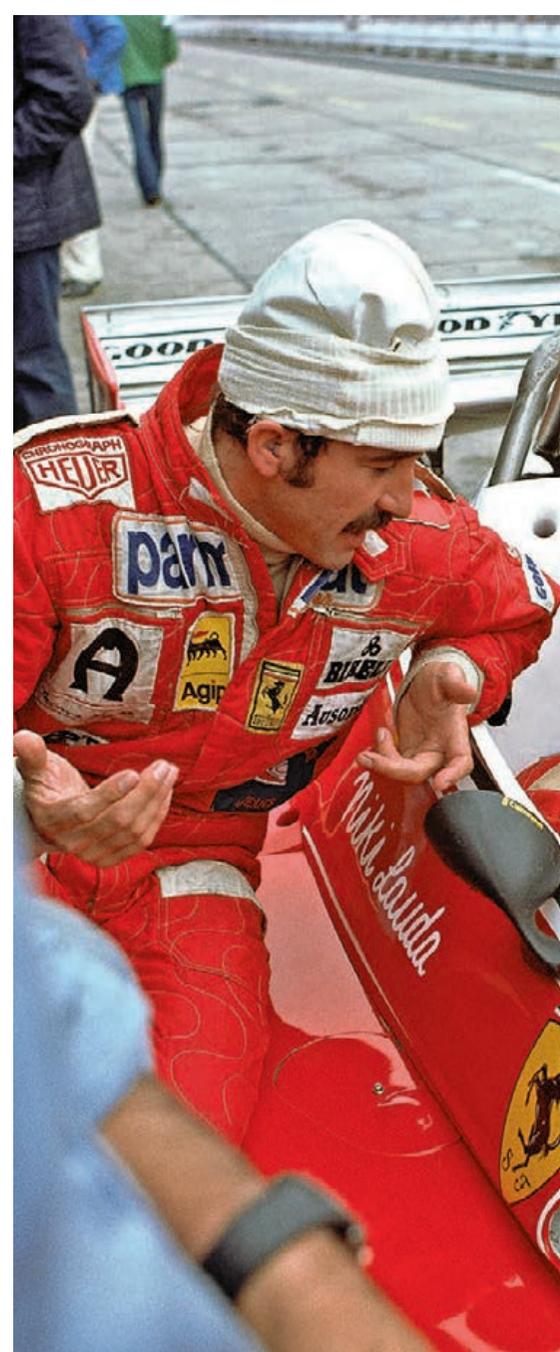
Quando infatti si metteva al volante avveniva in lui una singolare trasformazione, tipo dottor Jekyll e mister Hide, e la faccina pulita perdeva la grazia come fosse posseduta da uno spirito che ne offuscava il criterio. Che la macchina fosse una 131, che gli dava in uso la Fiat, o una 328, che gli concedeva la Ferrari caricandola sul mio budget di pubbliche relazioni, oppure la monoposto F.1, il suo comportamento non cambiava: andava sempre al top spingendo da ossesso, sgommando, scatenacciando come invasato da un fuoco sacro. La Fiat si lamentava perché la 131 doveva essere rimpiazzata ogni cinque o sei settimane, la 328 durava un paio di mesi però con diversi cambi di gomme. Quanto alla F.1, debuttò il 9 ottobre 1977 in Canada con un disastroso fuoristrada, poi in Giappone ebbe una collisione con Peterson al 6° giro, e ci scappò anche un morto. Dopo un 8° posto in Argentina collezionò due fuoripista in Brasile e in Sud Africa, si ritirò al Gran Premio Usa West per una collisione con Regazzoni, a Monaco ebbe un incidente. Per la miseria! Rispettare la macchina era per lui un principio da dissacrare: c'era da avvilirsi. Una volta feci fotografare i resti della sua monoposto ritornata in fabbrica a brandelli e lo minacciai di farla pubblicare con la didascalia "ecco come Villeneuve riporta a casa la macchina dopo la gara".

Ferrari, che gli perdonava tutto, quando seppe la faccenda della fotografia: «Lascia perdere quello scherzo - mi stoppò - perché Villeneuve è così: se non fosse così non sarebbe Villeneuve». Venendo all'oggi, è bastato che Raitre abbia mandato in onda una puntata del programma "Sfide" a lui dedicata per rinverdire il mito e smuovere l'ennesimo empito di passionalità. Figuravo anch'io tra le testimonianze del documentario e ho ricevuto telefonate e lettere di acute nostalgie, quattro foto-ricordo di sconosciuti tifosi, la fotocopia di una patente di guida sfregiata dal suo autografo e un "santino" di San Desiderato che immagino sia il santo dell'8 maggio, il giorno in cui è morto. L'amico giornalista Eugenio Zigliotto mi ha rivelato commosso di conservare tra le sue carte un biglietto nel quale Enzo Ferrari definisce Villeneuve "il mio passerotto" e me ne invierà una fotocopia. La scritta sul muro della chiesa di Modena è stata rinfrescata e adesso è più autorevole che mai: "Gilles per sempre". Qualcosa di nuovo s'impara sempre: verso la fine della trasmissione TV la moglie Giovanna ha quietamente detto che suo marito voleva divorziare. Non lo sapevo. Dunque, i divorzi di Gilles quell'anno sarebbero stati due, perché quello con la Ferrari l'aveva deciso subito dopo il fattaccio di Imola. 

Lauda alla Rossa, storia da romanzo

ANDIAMO A RIVIVERE DA VICINO LE STRAORDINARIE VICENDE DI NIKI A MARANELLO. ALLA SCOPERTA DI UN RACCONTO DAVVERO INCREDBILE

Mi è capitato poco tempo fa di dover fare un paragone tra Michael Schumacher e gli altri grandi campioni del passato e così ho frugato a lungo tra le cartelle dei piloti che ho conosciuto, soffermandomi un po' di più su quella di Niki Lauda che è particolarmente zeppa di fotografie e documenti. Del pilota austriaco sono stato un convinto estimatore e non ho mai smesso di ammirarne anche le vicende umane che considero un singolare romanzo, comprendente anche l'esperienza di morire e tornare poi miracolosamente al mondo. Quando approdò a Maranello, il biondino Andreas Nikolaus Lauda nato a Vienna nel 1949 e residente a Salisburgo, era soltanto uno dei tanti giovani che periodicamente si affacciano al mondo delle corse con la ferma volontà di sbriciolare tutto quanto ostacola la loro passione. Aveva vinto nel 1968 gareggiando con una Mini Cooper, poi aveva fatto la trafila delle categorie minori, F.VW, F.3, F.2, salendo nel 1972 in Formula 1 dapprima su una March e poi diventando discepolo di Clay Regazzoni l'anno che questi militò alla BRM. Fu proprio Clay a segnalarlo nel 1973: «Lauda è un giovane poco conosciuto, ma sembra in gamba e penso che con la Ferrari possa fare molto». Bene, ecco l'elemento da inserire nella squadra Ferrari 1974 nonostante le ire di sir Louis Stanley, il patron della BRM, risoluto a non mollarlo minacciando carte bollate e maledizioni in parti uguali a Lauda e alla Ferrari. Voleva la guerra, il collerico Stanley, e non capiva che un tale atteggiamento era del tutto inutile nei confronti del pilota già voglioso di cambiare tuta mentre per il vecchio Enzo rappresentava né più né meno che un invito a nozze. Così è nato Niki Lauda e credo superfluo rievocarne le imprese degli anni 1974 e 1975, mentre nel 1976 aveva già vinto in Brasile, Sud Africa, Belgio, Montecarlo e Inghilterra quando gli capitò l'incidente in Germania quel fatidico primo giorno d'agosto che sconvolse i suoi e i nostri piani. Sulla causa dell'incidente, ovviamente, si scatenò il solito putiferio, dal cedimento della sospensione allo scoppio di una gomma, dalla pericolosità del Nürburgring (bella scoperta!) all'errore del pilota, ipotesi quest'ultima che è sempre un classico nella spiegazione di ogni incidente. Si parlava più di questo che del bel gesto umano di Arturo Merzario fermatosi in pista a salvare letteralmente la vita del collega. Il povero Niki fu portato in rapida successione all'ospedale di Adenau, al centro ustionati di Ludwigschafen e alla "intensive station" della clinica universitaria di Mannheim. I nostri, Sante Ghedini in particolare, lo videro morente. Ferrari voleva sapere. Soltanto il mattino dopo gli potei riferire una telefonata del dottore Peter Claus e del professore Lutz: «Niente fratture, testa e mani bruciate, avvelenamento per respiro di gas incandescenti, ancora vivo ma giudicato terminale». Gli fu data l'estrema unzione. Il 2 agosto Ferrari convocò una frettolosa riunione con il figlio Piero, l'ingegnere Mauro Forghieri, il direttore amministrativo Ermanno Della Casa per analizzare i proble-



“

E Regazzoni mi disse: «**Lauda** è un giovane poco conosciuto, ma sembra in gamba e penso che con la **Ferrari** possa fare molto bene»



mi assicurativi e la concluse con un laconico «è perduto» sul quale eravamo tutti amaramente convinti. Invece, nel giro di due giorni, si verificò la realtà romanzesca: il mercoledì Niki aprì gli occhi, il giorno dopo fece segni alla moglie Marlène muovendo le dita, uno due tre, per conoscere il risultato della gara e, saputo che aveva vinto il suo diretto rivale in classifica Hunt, ebbe un moto di disappunto. Insomma, si avviò un trend di ripresa che ancora oggi, rileggendo la sequenza dei miei appunti, mi appare stupefacente. A fine mese, esattamente il 30 agosto, fu lui in persona a telefonare perché riferissi a Ferrari che era «quickly improving», in rapida ripresa, e Ferrari ne fu sorpreso e poi addirittura incredulo quando aggiunsi: «Ha detto che la prossima settimana verrà a provare a Fiorano!». Impossibile? Il 7 settembre, in mezzo a un incontrollabile marasma di giornalisti e televisioni, con l'assedio di una folla straripante di tifosi, Lauda arrivò per davvero. Era brutto, mostruoso. Quando al box si toglieva il casco doveva stare attento perché parte della calotta di pelle tra orecchio e testa, incartapecorita come un cuoio, si muoveva sanguinando. Fece una trentina di giri, segnando tempi quasi buoni. In tali condizioni il 12 settembre corse il Gp d'Italia a Monza, arrivò quarto e L'Equipe, il più importante quotidiano sportivo d'Europa, titolò: "A Ronnie Peterson la victoire a Niki Lauda la gloire". Colpo di scena il 24 ottobre al Gp del Giappone: rientrò al box al 2° giro con la macchina intatta. Non intendeva proseguire e Mauro Forghieri gli offrì una copertura: «Vuoi che diciamo che si è rotto il motore?». Rifiutò dignitosamente e si tenne la responsabilità del ritiro. Per me, che ero a Modena e guardavo la corsa in TV senza avere capito un accidente di niente, giunse alle prime luci dell'alba una telefonata di Ferrari: «Vuoi sapere? Si è fermato perché pioveva...». Il 2 febbraio - siamo ormai nel 1977 - Lauda rilasciò una imbarazzante intervista al quotidiano austriaco Kurier e poi alla rivista Newsweek, Ferrari replicò accigliato sulla stampa italiana e così costatai come fa presto a tramontare un amore. Il 15 febbraio bisognava fare il collaudo delle macchine per il Gp del Sud Africa e sulla pista di Fiorano c'erano dei lavori: Tomaini e Bellentani decisero di andare a Vallelunga e per la direzione sportiva, siccome Noretto e Ghedini avevano l'influenza, andai io come tappabuchi a seguire Lauda in quell'operazione che sbrigò da professionista esemplare. A cena aprì i suoi pensieri: sapeva che il Vecchio non gli avrebbe mai perdonato il Giappone, capiva di doversi rifare una verginità, voleva tornare a vincere, certo anche per Ferrari ma soprattutto per se stesso. Detto e fatto. In Sud Africa il 5 marzo vinse, e sinceramente vedo in questa vittoria la forza del destino perché in gara rimase senza acqua, raffreddando solo con l'olio a 27 giri dal traguardo, da quando cioè un pezzo di roll-bar della macchina di Tom Pryce (incidentata in modo tanto tragico quanto incredibile, ricordate?) gli si era incastrato nel radiatore. Non poteva arrivare in fondo e invece ci arrivò. Era scritto che vincesses e a fine stagione sarebbe stato ancora campione del mondo.



Un'accoppiata che scalda i cuori dei tifosi

Quella tra Niki Lauda e Clay Regazzoni (a fianco in una pausa di relax durante il Gp del Sud Africa del 1974) è stata un'accoppiata che ha scaldato i cuori dei tifosi della Rossa di Maranello

Nella mia cartella su Lauda ci sono due ultime annotazioni. 29 agosto, comunicazione di Ferrari. Era a casa indisposto e tenne riunione nello studiolo che aveva accanto alla camera da letto: «Il piccolo austriaco - annunciò - se ne va. Aveva giurato che non avrebbe mai abbandonato la Ferrari, mi ha detto che non può mantenere la promessa, non ha motivazioni per restare, vuole cambiare ambiente. Buon viaggio. Ha anche voluto farmi credere che non è questione di soldi». 13 settembre, comunicato stampa del divorzio. Ferrari si era raccomandato di improntarlo a valori sentimentali e così fu fatto, ma poco dopo, il 15 settembre, ci fu a Roma una faraonica presentazione Parmalat dell'ingaggio di Lauda alla Brabham e apparve brutalmente chiaro che il distacco era proprio una questione di soldi.



Scenografia molto sobria

Scenografia sobria, come desiderava lo stesso Enzo Ferrari, per la Festa di Natale a Maranello del 1962. Con accanto Franco Gozzi, il "Drake" consegna un omaggio a Florini



Quando Ferrari dava del porco ai giornalisti

RIVIVIAMO IL NATALE A MARANELLO QUANDO
C'ERA IL GRANDE VECCHIO. CON REGALI
GENEROSI E UNA BATTUTA CHE È RIMASTA
DAVVERO STORICA

Da che mondo è mondo quando si avvicina Natale è inevitabile sottrarsi al clima particolare dei giorni che precedono questa speciale ricorrenza e nemmeno la Ferrari, parliamo sempre della Ferrari preistorica, ha mai fatto eccezione a tanta venerabile tradizione. Negli uffici era una prassi normale, ma anche in un posto più refrattario come l'officina all'avvicinarsi della magica data si avviava un processo di piccole modificazioni ambientali, dapprincipio molto timide, quasi timorose di infrangere qualche tabù delle normative di lavoro, per aumentare poi gradualmente fino all'apice di un trionfo di alberelli sui banchi e festoni a luci intermittenti sulle catene di montaggio. Davanti alla corsia delle macchine a controllo numerico compariva miracolosamente in una sola notte un gigantesco presepe con le figure di uomini, animali e la scena della capanna tutti modellati in fonderia e lavorati a tornio e fresa. A Enzo Ferrari non sfuggiva il benché minimo particolare della sua "bottega" durante il suo quotidiano giro d'officina, quella specie di solitaria ispezione che lo portava, ripeto ogni giorno, a passare in rassegna tutti i reparti uno per uno, e nemmeno in quei giorni faceva eccezione: passava severo e imponente come sempre, fingendo di non vedere, il ché faceva parte del gioco perché si traduceva in tacito consenso. Sospendeva il giro soltanto l'ultimo giorno, quello della vigilia, quando valanghe di pasticcini e panettoni campeggiavano in ogni reparto e bottigliette, bottiglie e bottiglioni infestavano ogni angolo costituendo un gravissimo abuso perché secondo il contratto collettivo dei metalmeccanici in vigore a quell'epoca l'introduzione di alcolici in fabbrica era insieme al furto e alla violenza una delle cause di licenziamento in tronco. Ferrari non voleva e non poteva vedere.

Quanto a me che ero al debutto nel mondo del lavoro, questa festosa trasfigurazione mi sorprese perché era una situazione anomala rispetto all'immaginario che mi ero figurato della vita dentro una fabbrica. Ero stupito, e sarà meglio, per farmi capire specialmente dai giovani, che rammenti com'erano norme e usi di un'epoca che prevedeva, tanto per fare un esempio, la perquisizione delle maestranze all'uscita dal posto di lavoro. Proprio così: alla fine della giornata, come pure nell'intervallo di mezzogiorno, gli operai uscivano in fila e ognuno era tenuto a premere il tasto di un imparziale, diabolico meccanismo che a frequenza casuale emetteva uno squillo. Se il campanello suonava era prevista una perquisizione da parte di una guardia giurata, cosa che ai miei occhi non ancora disincantati pareva umiliante per il perquisito e per chi gli metteva le mani addosso. Bene, il clima natalizio produceva i suoi effetti anche su questa poco simpatica operazione, perché durante quei bonari giorni la perquisizione diventava tanto simbolica da sembrare un balletto da operetta. Che fosse Natale si capiva anche dalla

distribuzione del canonico pacco con panettone, bottiglia e rivista Ferrari che toccava a tutti (a dirigenti e impiegati anche la sofisticata agenda Cavallino) oltre, s'intende, un segno concreto in busta paga e poi, per una cerchia ristretta di collaboratori, c'era un regalo personale di Enzo Ferrari. Questa era una faccenda non ufficializzata, anzi sarebbe dovuta rimanere di massima riservatezza, ma era un segreto che tutti conoscevano e persino nei recessi più remoti dell'ufficio si vociferava di un qualcosa che veniva chiamato "la torta". Le fette di questa torta erano distinte dagli altri doni natalizi che Enzo Ferrari era solito inviare in giro per il mondo secondo una scala di dosaggi suoi personali: a re Leopoldo del Belgio cassetta ripiena di salumi, tortellini, Lambrusco e aceto balsamico, a Ingrid Bergman e Bernardo d'Olanda idem senza aceto balsamico e così via. Una categoria particolarmente curata era quella dei giornalisti ai quali Ferrari inviava la specialità modenese per eccellenza, un paio di zamponi, e questo gli consentiva di sbandierare fino alla noia la battuta: «È l'unico modo di dare del porco a un giornalista senza timore che si offenda». Il regalo speciale destinato ai collaboratori più vicini aveva un peso e un colore di precisi e talvolta imperscrutabili significati, era un indice di apprezzamento, un'ombra di riconoscenza, un premio di fedeltà qualche volta sentimentalmente mimetizzato come quando Ferrari specificò: «Il dono non è per voi ma per le vostre mogli affinché mi perdonino le ore in più che vi tengo separati da loro». Un anno, vado a memoria ma dev'essere stato il 1969, il Vecchio ci convocò come al solito la vigilia di Natale e ci portò al ristorante San Silvestro, un locale della bassa modenese a quell'epoca molto in voga perché frequentato dai mostri sacri del ciclismo. Eravamo curiosi di conoscere che tipo di regalo avesse deciso, ed ecco l'annuncio: «Quest'anno avrei pensato di mettervi tutti sopra una macchina». Ci fu un momento di sconcerto considerando che il regalo di un'auto non era una novità, dato che in due precedenti occasioni ci aveva già regalato delle Fiat 124 e 125, e allora cosa c'era di tanto diverso da creare una simile suspense? «Ho pensato – proseguì Ferrari – di regalarvi una Dino. Che ne dite?». Già, che ne pensavamo? Seguì un imbarazzante silenzio perché noi, davvero spiazzati, ci guardavamo in faccia l'uno con l'altro cercando un segno reattivo. Bisogna capire che sul regalo natalizio di Ferrari tutti facevamo assegnamento inquadrandolo secondo le personali occorrenze, così qualcuno lo interpretava come un integrativo dello stipendio, altri pur valutandolo un grazioso superfluo, ne vedevano tuttavia la consistenza di un benefit, se non la calcolata copertura di una spesa necessaria e quindi un effettivo risparmio. La Dino era un'auto non usabile da nessuno di noi e nessuno voleva fare la figura di accettarla e poi venderla. Pian piano ci riprendemmo dalla sorpresa, ci facemmo coraggio, circolavano persino battute caustiche: «non voglio andare a lavorare per pagare bollo, assicurazione e benzina», oppure «ma tu pensa: Ferrari ha sul gobbo un residuo di Dino 206 GT e adesso che stiamo lanciando la 246 non sapendo a chi sbolognarle le rifila a noi». Andò a finire che incaricammo a rispondere il più anziano, il cavaliere Federico Giberti: «Parlo per me e per tutti – disse pacatamente – noi le siamo riconoscenti e, per carità, il suo regalo è sempre molto gradito, ma questa volta non possiamo accettarlo perché sarebbe sciupato». Ferrari non fece una piega. Quell'anno ci regalò vino e champagne in quantità industriale e con questa perifrasi intendo 12 casse da 12 bottiglie a testa. Prosit. Tutti contenti. Curiosità: nelle quotazioni dell'usato "storico" Ferrari la Dino 246 GT (costruite 2.487 unità), si trova a 45.000 dollari; la 206 (152 esemplari), ha una valutazione ben diversa.



Schumacher in versione Babbo Natale

Quando c'era Enzo Ferrari, probabilmente non sarebbe venuto in mente al suo pilota di punta di vestirsi da Babbo Natale. Ma i tempi sono cambiati e Schumacher lo ha fatto nel 1999

**AUTO
SPRINT**

CONTI EDITORE

Direttore Responsabile: Andrea Cordovani

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

Distribuzione esclusiva per l'edicola in Italia: m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02.25821 - Fax 02.25825302 - e-mail: info-service@m-dis.it

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

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

Articoli, foto e disegni, anche se non pubblicati, non si restituiscono. Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

Tutti gli articoli contenuti in Autosprint sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art. 7 R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.



PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

Grafica **ALBERTO RONDELLI**
ROBERTO RINALDI
GIANFRANCO ROSSI

Scelta fotografica **CHICCO RIMONDI**

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



“

Lavorando
con Enzo Ferrari
mi è anche capitato
di essere licenziato
e riassunto per due
volte nello stesso
giorno

Franco Gotti



“

**Enzo Ferrari non
aveva un carattere
assolutamente
facile, ma senza
dubbio non amava
contornarsi
di inutili signorsì.
Lui si esaltava con
il contraddittorio**

Franco Gotti



9002-77005-1174327
Pubb. Mens. Sped. in A.P. - D.L. 3520/03 conv. in L. 4670/04 #41, c. 008 Bologna



**AUTO
SPRI
NT**

Dentro ai segreti di 
Maranello

“

**Enzo Ferrari non
aveva un carattere
assolutamente
facile, ma senza
dubbio non amava
contornarsi
di inutili signorsì.
Lui si esaltava con
il contraddittorio**

**AUTO
SPRI
NT**