

5 Euro + Autosprint (mag. 100)

# AUTO SPRI NT

COLLECTION

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

CAMPIONI, LEGGENDE,  
STORIE INEDITE  
E RETROSCENA  
DELL'AUTODROMO  
CULLA DEL **GP D'ITALIA**



9 770005 174534

80007

# MONZA

## IL TEMPIO È GALANTUOMO

DI MARIO DONNINI

# ABBONATI PER CORRERE.

NON FRENARE LA TUA PASSIONE.

*Abbonarsi è semplice e veloce!*

Compila il tagliando qui a fianco, ed invialo a:  
**Diffusione Editoriale Srl** - Via Clelia 27 - 00181 Roma,  
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it  
Telefono: 06.78.14.73.11 da lun. a ven. ore 9-13 14-16  
Fax: 06.56.56.16.53. Per pagamenti con carta di credito  
puoi visitare il sito [www.abbonatiweb.it](http://www.abbonatiweb.it)

L'offerta è valida solo per l'Italia, con scadenza 31/12/2018.

Per abbonamenti all'estero, visita [www.abbonatiweb.it](http://www.abbonatiweb.it)  
o contattaci ai recapiti sopraindicati  
per ulteriori info.

**MI ABBONO  
PER UN ANNO A**

**AUTO  
SPRINT**

**AL PREZZO SPECIALE  
DI € 80,00**

Cognome e nome .....

Via .....

n° .....

Cap .....

Città .....

Prov. ....

Telefono .....

e-mail .....

Ho scelto di pagare tramite:

c/c postale n. 80721178

Bonifico Bancario Iban: IT 90 V 07601 03200 000080721178

intestato a Diffusione Editoriale Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma - causale "Abbonamento Autosprint" di cui allego fotocopia

La informiamo che i Suoi dati personali saranno trattati con modalità informatiche o manuali per l'invio della rivista edita dalla Conti Editore Srl, esclusivamente ove vi sia una idonea base giuridica e nei limiti in cui questo sia necessario. Una informativa dettagliata sul trattamento dei Suoi dati personali Le sarà fornita separatamente, ai sensi dell'art. 13 del Regolamento UE 2016 679 e del D.lgs. 196 del 2003. Per l'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016 679 e dell'art. 7 del D.lgs. 196/2003 Lei potrà rivolgersi al Titolare dei trattamenti scrivendo alla Conti Editore Srl Via del Lavoro, 7 40068 San Lazzaro di Savena (BO) o al seguente indirizzo [contieditore@legaimail.it](mailto:contieditore@legaimail.it)

L'offerta è valida solo per l'Italia, con scadenza 31/12/2018.



# La passione di **Monza**

DI **ANDREA CORDOVANI**

**P**oi arriva Monza. Con il suo passato straordinario, il suo presente importante e il suo futuro tutto da scrivere dentro una storia quasi centenaria.

Poi arriva Monza. E come al solito si piazza all'interno di un Mondiale di F.1 che adesso si scalda davvero ed entra in una fase quasi decisiva. Subito dopo il Gp del Belgio,

ecco il Gp d'Italia con il tempio della velocità che riapre i suoi mitici cancelli pronto a scrivere un nuovo capitolo dentro a un racconto fatto di corse e di passione, in un magico agitarsi di bandiere e striscioni. Trattasi di passione, di cuori che battono, di pelle d'oca sulle braccia, brividi lungo la schiena, di un orgoglio tricolore che proprio qui si sublima, prima di tracimare e invadere la pista. Una marea che quasi esce dal televisore, sconfinato messaggio d'amore che salda varie epoche. La passione di Monza è un serpentone vermiglio che si allunga e si agita dentro al tempio della velocità.

«È uno degli ultimi tracciati iperveloci rimasti, eppure l'essenza del circuito non è sull'asfalto ma nella gente». Lo racconta Ercole Colombo, il decano dei fotografi della F.1 con 700 Gp all'attivo, monzese di Veduggio al Lambro cresciuto davanti alla porta d'ingresso dell'autodromo.

Monza è un mito che nel 2022 compirà cento anni, perfetta congiunzione tra passato presente e futuro. Un circuito dove si accavallano ere di motorsport nel contesto di una storia che è riassunto di vite da corsa, trionfi, drammi, cadute, risalite, riscatti, sogni, e incubi.

Tino Brambilla, uno dei celebri manici di Monza, sottolinea: «L'Autodromo resta un posto con velocità che altrove non fai. E per questo il fascino è rimasto. Mon-

za è Monza». Già, Monza è Monza. E da sempre è uno degli snodi più importanti di un Mondiale di F.1 che ogni anno s'immerge in un bagno di gloria nell'oceana passione del Gp d'Italia, la nostra vetrina nel mondo del motorsport. Tempio laico e antico della Velocità Pura l'autodromo di Monza per l'immaginario collettivo planetario conta molto più di quanto possa essere apprezzato anche nel nostro Paese.

Immagini e racconti inediti si snodano in queste 132 pagine ad alta carica emotiva. Anche noi in fase di costruzione di questo nuovo numero di Autosprint Collection abbiamo avuto dei sussulti rovistando nel nostro meraviglioso archivio tra foto ingiallite e articoli di corse vissute col cuore in gola e tanti rimandi ai giorni nostri in tempi di ricorrenze, di ricordi, di grandi suggestioni.

Davanti agli occhi il Mondiale di Formula Uno 2018 che si infiamma alle spalle mille suggestioni. Come quella dop-

pietta Rossa di trenta anni fa firmata da Berger e Alboreto, nel primo Gp di Monza senza Enzo Ferrari, che si era spento il 14 agosto all'età di novant'anni. Un uno-due al Gp d'Italia col pubblico orfano del Drake ma che vide vincere miracolosamente le Rosse, nel giorno in cui lo stradominatore Ayrton Senna rimase fregato, restando fuori nell'incomprensione del doppiaggio di Schlessler presente una tantum con la Williams... Quest'anno, invece, sarà la prima volta di Monza senza Sergio Marchionne, senza quel presidente che non gradiva per niente

le risatine sul volto di Lewis Hamilton e che da numero uno del Cavallino non ha mai gioito per una vittoria della Rossa sulla pista di casa... È arrivato il momento di ricordarlo e onorarlo nel miglior modo possibile.



COLOMBO

Testi di **MARIO DONNINI**

Grafica **ALBERTO RONDELLI** e **ROBERTO RINALDI**

Scelta fotografica **CHICCO RIMONDI**

Fotografie **COLOMBO - GETTY IMAGES - SUTTON-IMAGES.COM**

# La **pista** più bella del mondo

È IMPENSABILE UN CAMPIONATO DEL MONDO DI FORMULA UNO SENZA IL TEMPIO DELLA VELOCITÀ

DI **ANGELO STICCHI DAMIANI**

”

*L'Acì Italia ha preso in mano le redini del Gp d'Italia per tutelare la sua storia e proiettarla verso un nuovo e più certo futuro*

”

A livello di Formula Uno questa è la pista più bella del mondo. Lo dico con grande orgoglio tricolore e per dare forza al concetto prendo a prestito le parole di Chase Carey di Liberty Media che senza tentennamenti ha dichiarato che un Mondiale di Formula Uno senza il Gp di Monza sarebbe impensabile. Assieme a Silverstone e a Montecarlo il Gp d'Italia è uno dei tre capisaldi del campionato del mondo di F.1.

L'Automobile Club d'Italia ha preso in mano le redini del Gran Premio d'Italia, per tutelare la sua storia prestigiosa e proiettarla verso un nuovo e più certo futuro, in un momento cruciale per il mondo dei motori. Nella nuova gestione di Liberty Media, la Formula Uno cambia assetto e paradigma, ma i suoi valori in termini di tradizione e sportività vengono esaltati sotto una luce ancora più intensa. Per organizzare il Gran Premio di Monza servono risorse e servono risorse in prospettiva anche per lavori di restauro, visto che questo magnifico circuito nel 2022 compirà 100 anni. Con Liberty Media stiamo portando avanti una trattativa complicata: è complicata per loro, per noi che abbiamo costi altissimi e anche per i team che devono fare quadrare i conti. L'Acì ha abbracciato con entusiasmo e orgoglio l'opportunità di essere coinvolta nel F.1 Milan Fan Festival che si svolgerà nei giorni del Gran Premio di Monza. Questo show evidenzia la centralità dell'Italia nel mondo del motorsport, il suo ruolo primario come costruttore di automobili e i milioni di fan che seguono le corse motoristiche. Siamo lieti di ospitare a Milano e a Monza tutti gli appassionati di Formula Uno, offrendo loro una serie di eventi che cavalcheranno la passione per le auto e il motorsport. Puntiamo molto sulla creazione di eventi collaterali che involino una platea sempre più variegata. Mi piace sottolineare in questo frangente il gemellaggio tra il Gp d'Italia e la Mostra del Cinema di Venezia. Vedremo per la prima volta una Ferrari F.1 sul Canal Grande e saranno consegnati dei premi fatti realizzare appositamente dagli artisti del vetro di Murano. Stiamo cercando sempre più nei limiti del possibile di creare una fusione tra motorsport e ambienti



diversi. In questo senso posso già anticipare che nel 2019 sarà coinvolta sempre di più Torino. Vogliamo coinvolgere anche le regioni vicine alla Lombardia, avere orizzonti più ampi. Per quanto riguarda l'edizione 2018 la vendita dei biglietti ha avuto finora un trend in linea con il 2017. Ma sono sicuro che la Ferrari avrà tutto il sostegno e il tifo necessario a spingerla nel testa a testa con la Mercedes. Monza ha un grande passato alle spalle ma può avere un futuro altrettanto luminoso se tutti i tasselli andranno a incastrarsi nel modo giusto. Ci sono ottanta milioni da investire nell'ammodernamento del nostro tempio e questo significa anche rivedere il tracciato, riportarlo a certe prerogative per le quali è nato. Non sarà solo un restyling del circuito ma un vero ripensamento della pista per rendere davvero insostituibile Monza nel Circus della Formula Uno.



### ***Il manifesto del Gp Italia 2018***

Il presidente dell'AcI Angelo Sticchi Damiani presenta il manifesto dell'edizione 2018 del Gp d'Italia.

## Miracolo laico

La macchia rossa del pubblico galleggia sotto il podio sospeso a glorificare Vettel beniamino ferrarista. Questa è la Monza dei nostri giorni

l'essenza bella di Monza è forse catturabile nelle stesse parole che l'immenso Adriano De Zan dedicò alla Milano-Sanremo ciclistica: «In sé rappresenta una sfida molto facile. E proprio per questo è immensamente difficile». Piatto, velocissimo, semi-autostradale, strozzato a tratti da varianti, più l'ordigno ormai disinnescato del Curvone di Biassono e la sempre meravigliosa Parabolica, l'auto-dromo assurge a sopravvissuto inno a squarciagola alle corse col piede sull'acceleratore a fondocorsa e il cuore a mille. Una delle ultime sfide ipervelocistiche della Formula Uno. Ancor più di Spa-Francorchamps perché meno guidato e decisamente più rettilineo, da affrontare con assetti aerodinamici ultrascarichi e le vetture che poi soffrono e remano per uscire dalle poche pieghe, per secche o strappafegato che siano, tra Roggia, Lesmo, Serraglio, Ascari e Parabolica medesima.



L'ESSENZA BELLA

# Magic moment con brividi retrò

PIATTO, VELOCISSIMO E SEMI-AUTOSTRADALE,  
L'AUTODROMO RESTA L'ULTIMO INNO  
A SQUARCIAGOLA DELLE CORSE A TUTTO GAS

DI MARIO DONNINI





Ma questo è niente. Andate su youtube e gustatevi tre giri di lotta tra Hamilton e Schumacher nell'edizione 2011 del Gp, perché Monza, come la Riviera Amalfitana, Parigi, Venezia o le Maldive, aumenta fascino e bellezza solo se affrontata corpo a corpo con un partner da sogno. Gustatevi quella lotta, tra scie, sorpassi e controsorpassi, finte e resistenze, sfruttamento millimetrico degli spazi a velocità che impensierirebbero versati astronauti, praticamente senza nulla in palio. Solo per il gusto di vedere chi va di più, tra i due piloti che messi insieme, col senno di poi, vantano nove trionfi sull'autodromo, cioè complessivamente più di chiunque altro. Wow.

Monza. Parco Reale, certo, ma anche palcoscenico immaginario ricco di epiloghi intensi, drammatici e storie che in pochi attimi si spezzano o si sublimano, oppure entrambe le cose insieme. Quando nel 1966 il regista John Frankenheimer si ritrova a battezzare la cornice adatta a fare il mitologico epilogo del suo film "Grand Prix", la scelta non può che cadere sulla pista delle piste, che sta alle Formula Uno come il Circo Massimo sta alle Bighe, con la realtà aumentata della Sopraelevata a rendere il tutto quasi fantascientificamente epicizzante. E poco importa che al tempo i curvoni inclinati fossero ormai usati solo nel corso della 1000 Km, perché certe cose nell'immaginario collettivo

vo restano per sempre, al di là delle epoche e delle evoluzioni rassicuranti e perbenino. Monza perbenino non lo sarà mai. Nella domenica giusta, che piova o meno, un pilota che vince qui entra nella storia per sempre. Che si chiami Peter Gethin e che faccia suo il volatone dei volatoni, ovvero risponda alle generalità dell'acerbo Bellopampino Seb Vettel imprendibile sull'insospettabile Toro Rosso in una domenica di pioggia dell'anno 2008, poco importa. Monza, qual femmina capricciosa e imperscrutabile, nei secoli dei secoli si concede lasciva e con gusto a chi la sa capire più di chiunque altro o a chi a priori non pretende di capirla affatto. Anche se resta intatto nei decenni su tutti il fascino d'alcuni fantastici predatori maschi financo nell'anima, che sulla striscia di realtà aumentata del catrame ghirigorato di Brianza scrissero pagine ineguagliate di coraggio e trionfo. Tra questi la memoria selettiva e nostalgica cita istintivamente Clay Regazzoni e Ronnie Peterson, monumentali e amatissimi manici che seppero tenere giù il piede cristallizzando vittorie rettilinee che sembrano a tutt'oggi imprese montagnarde, scalate ripetute d'un Everest monodimensionale, alzo zero e tutto mentale, consistente nel saper far urlare il motore a vita e bielle perse, dando senso, logica e armonia a quella che sembrerebbe fuga disperata anziché la più tattica, matematica e sor-



*Quel volatone da leggenda*

Peter Gethin su Brm brucia tutti nella volata indimenticabile del Gp d'Italia 1971, l'ultima di Monza senza chicane



vegliata delle strategie domenicali verso la gloria imperitura. E, signori, una volta, quando la F.1 era ancor giovane come cemento, in pratica a Monza s'assegnavano i mondiali. Era l'Abu Dhabi onorifica e quasi orrorifica dei bei tempi andati. Adesso no.

La matematica da anni regala chance ulteriori agli sfidanti, eppure il weekend di showdown sull'autodromo conserva intattissimo un fascino emotivo ineguagliato che va ben al di là della stessa velocità.

Perché in fondo la settembrina Monza resta struggente cerimonia di passaggio, acceleratore di metamorfosi, addii e nuove promesse tra piloti, macchine e squadre, che si immergono nel verde maestoso respirando il pre-autunno col cuore in gola e quasi la sensazione d'innamoramento imminente nell'aria. Miracolo di rombi, ruggiti e sbuffi che rinnovandosi rispettoso della sua lunga storia somiglia a qualcosa di simile all'afflato che lega il metallo nobile agli uomini veloci, ma anche il cuore di chi li ammira dalle tribune a quel rito complessivo e imbevuto di passione che da quasi un secolo chiamiamo orgogliosamente Gran Premio d'Italia.



”

*Una vittoria  
in un Gran  
Premio a  
Monza è  
impresa  
montagnarda,  
scalata ripetuta  
di un Everest  
piatto, alzo zero  
e tutto mentale*

”

*La vittoria più  
bella a Monza  
è una sconfitta.*

*L'impresa  
di Clark  
in rimonta nel  
1967 termina  
con un ritiro,  
eppure  
è vera gloria*

”



# Storia di una corsa che sembra un film

VELOCITÀ, GLORIA, SFIDE ED EPILOGHI RICCHI DI INTENSITÀ E DRAMMI. QUESTA È MONZA, NELL'EPOPEA DEL MOTORSPORT

**S**e volete capire la differenza tra un autodromo e l'Autodromo, non vi resta che entrare nel romanzo affascinante e spietato di Monza. Ma prima salutate il coniuge e mandate a letto i bambini, perché state evocando immagini la cui visione, per contenuti e problematiche, è riservata a un pubblico preferibilmente adulto.

No, non pensate al presente istantaneo, glamour e patinato, ma ragionate a ritroso. Entrate anche voi nella De Lorean immaginaria del film "Ritorno al Futuro", accelerate a canna perforando le barriere del tempo e fermatevi all'anno 1961, quando il giornalista americano Robert Daley, inviato del New York Times e da lì a poco autore di romanzi best seller a evoluzione cinematografica garantita quali "L'anno del Dragone", dedica il capitolo più intenso e drammatico del suo libro "Cars at Speed" alla pista brianzola. Con un titolo che gela la spiegazione del resto: "Il Circuito della Morte".

Fatevene una ragione. Storicamente è quella la vera Monza. Tracciato meraviglioso e maledetto che si è scavato un posto nella storia, che ha bucato l'anima all'immaginario, sublimato imprese, preteso sacrifici più d'un perfido idolo tribale e regalato inquietudini mai sopite ai sopravvissuti.

La pista di Monza è concettualmente facile. Lo è sempre stata, in fondo. Dal 1922.

Ma Monza è creatura strana. Sbafo fertile di 700 ettari verdi in mezzo a un mare di cemento e catrame, modellato a guisa di regale parco e

## *Lo scozzese fa faville*

Tra medie stellari e traversie di gara Clark a Monza 1967 rimonta su Lotus 49 e entra nel mito. Poco importa la panne secca finale, a volte vincere non è tutto...

”

*Nei secoli  
tutt'attorno  
artisti geniali  
disegnarono  
sei labirinti a  
siepi. Il circuito  
sede classica  
del Gp d'Italia  
è semplicemente  
il settimo*

”

tatuato dal disegno strano di un boomerang su cui riposa la lama elittica di una motosega in disuso.

Altro che anello e stradale. Sono due armi, quelle. Incastonate e micidiali. Monza è sacralmente una e laicamente trina. La natura tout-court, il suo idilliaco bisecolare ricamo della Real Casa, più la ferita di una crosta calda e nera d'asfalto. Tre cristallizzazioni culturalmente sovrapposte, su cui aleggia un sogno marinettiano e infinito di velocità e rumore. Turbinò e medie impossibili.

## **Il settimo labirinto**

Monza è piatta. Mentre ci corri non vedi lungo. Nei secoli, artisti geniali disegnarono tutt'attorno sei labirinti a siepi. Il circuito è semplicemente il settimo. Monza è un bosco bello. Da fermi si può guardarla quanto si vuole, ma, ovunque ci si trovi, se ne vede poca. Una fetta della fettuccia.

Bucate le epoche, adesso che siete su quella De Lorean, provate solo ad abbassare i finestrini, smettetela di sbirciare albi d'oro festosi e compiacenti. Guardate in faccia alla realtà quando sa essere porca e maledetta. Sì, Enrico Giaccone, Ugo Sivocci, il meraviglioso conte Zborowski ed Emilio Materassi, che nel 1928 piombò tra la folla falciando 28 persone, più se medesimo.

L'eroico Luigi Arcangeli, nel 1931. E nel 1933 l'amato Campari, il nobile Czaykowski e il generoso Baconin Borzacchini. Che con quel nome aguzzo da anarchico, subì perfino la suprema beffa di morire sotto gli occhi del principe Umberto, futuro re. E Ciccio Ascari, nel '55. E von Trips nel '61, più quattordici spettatori, Jochen Rindt nel '70, Ronnie Peterson, otto anni dopo. Per tacere degli altri, per non guardare l'orrore di Tommy Sychiger, decapitato nella 1000 Km del 1965. Son tragedie tutte spiegate, queste, su cui galleggia però una patina residua - nebulizzata e ansiogena -, di mistero emotivamente insoluto. Di tanti, insopportabili "Dio mio, perché?".

## **Corse e corsi di storia**

Lasciate stare la Monza disinfettata e strozzata di oggi, gioco-forza bonificata dal Rischio. Pensate a quella atemporale di sempre. Respirate, adesso. Provate a decifrare il susseguirsi delle sue sfumate tonalità olfattive. Sa di querce, aceri e carpini. E, sì, puzza di destino spesso spietato. Ma profuma di gloria.

A Le Mans se la tirano come una fionda, si guardano l'ombelico e dicono che alla 24 Ore «la légende s'écrit sous vos yeux», ma è solo plagio, copiatura, poesia pantografata di sana pianta da quella di Monza. Perché è sotto gli occhi di chi nei giorni giusti c'era e c'è, all'Autodromo, che la leggenda s'è scritta e si riscrive. Perché è a Monza che nel 1950 Ciccio Ascari con la Ferrari non vince ma convince, ferisce l'Alfa, e spiega al mondo quale sarà il futuro.

È a Monza che nel '56 Harry Schell, raffinato pilota-playboy, umilia per un po' Moss e Fangio con la Vanwall, prima di segnare il passo, indicando però la nascita di una nuova stella.

Di più. È sempre a Monza che nel '59 i 300 cavalli della Ferrari a motore anteriore vengono sculacciati dalla modesta ma geniale Cooper col quieto e posteriore 4 cilindri Climax di Moss, bue dietro al carro,

### **Verso la Curva Grande**

Un drappello di monoposto si dirige verso l'approccio della Curva Grande, nell'edizione 1962 del Gran Premio d'Italia



PER VOI



SU OGNI STRADA





obbligando il Drake al nuovo corso. Altro? Sì, altro. Perché se la lucertola è il riassunto del cocodrillo e il tango quello della vita, Monza è il Bignami nobile, la scatola nera della F.1.

## Un uomo chiamato Jim Clark

Il 10 settembre 1967, Gran Premio d'Italia. Basterebbe da solo per spiegare to everybody che siamo dei privilegiati, noi appassionati di motori. Hemingway diceva che «*al mondo esistono solo tre sport: corride, alpinismo e corse. Gli altri son solo giochi*». Jim Clark su Lotus lo dimostra. A modo suo.

Parte dalla pole, male per la verità. Il mossiere abbassa la bandiera alla boia d'un Giuda e c'è chi s'avvia lesto e chi no. Lo scozzese è quarto dietro a Gurney, Brabham e Graham Hill. Un giro e Clark è secondo, quindi al 3° passaggio s'issa in testa. Bye bye. Ma al 13° giro entra ai box per cambiare una gomma che sta afflosciandosi. Sostituzione lenta. Ci manca solo che gli chiedano "occhiata all'olio e botta al vetro, dotto'?". Insomma, Clark riparte con un minuto e mezzo di ritardo. Il tempo che occorre per percorrere un giro. Mo' vedemo.

Lo scozzese inizia l'assolo, va in sospensione del tempo, per lui gli avversari non esistono più. È una faccenda tra lui e Monza, ormai. Si sdoppia, sfilando i primi tre - Hulme, Brabham e Hill -, quasi fossero Bianchine in autostrada, si tuffa al Curvone a vita persa, si lascia inghiottire dal bosco, titilla le due di Lesmo per ripresentarsi puntuale un minuto e 28 secondi sporchi dopo, ogni volta più vicino ai battistrada, tali e quali a leprotti inseguiti da un Boeing.

Avanti così: al 50° giro Hill è in testa, poi Brabham, e Surtees, a 6". Al 59° giro colpo strappacuore: il capoclassifica Hill perde olio e si ritira. E quando Surtees negli specchietti vede oscillare la sagoma della Lotus di Clark, pensa sia un'illusione ottica. Ma la fata Morgana verdognola infila lui e, poco dopo, il fu capoclassifica Brabham.

Lo speaker è impazzito. Ovunque passi lo scozzese, tutti in piedi. Intanto Surtees salta Brabham. Al penultimo giro nuovo sussulto: Clark sembra perdere terreno. Sul rettilineo sfrecciano i tre che affilano le armi. A Lesmo comanda Surtees, seguito da Brabham. Clark? Terzo. Posizione giusta da volatone.

## Colpo di scena in parabolica

Alla Parabolica Brabham e Surtees sono affiancati, ma lo scozzese dov'è? Boh. Il "Figlio del Vento" brucia "Black Jack" di due decimi: hanno percorso l'ultimo passaggio in 1'30", mentre Clark, con guai di pescaggio e il serbatoio a secco, è 3°, a rilento, col giro finale percorso in 1'54"7. Ma mica è finita. No, il bello comincia ora. Nessuno fila la vittoria di Surtees e della Honda.

Il pubblico estrae Clark dalla Lotus, qualcuno lo issa in spalla portandolo in trionfo, in un rituale di delirio collettivo. Cambia la storia della F.1. La sua stessa filosofia. Per una volta il terzo non è più il secondo degli sconfitti, ma il vero vincitore.

”

*Purtroppo a Monza nel corso delle prove dell'edizione 1970 perde la vita Rindt alla Parabolica. Diverrà poi iridato postumo*

”

### *Nel ricordo di Rindt*

Jochen Rindt al volante della Lotus 72 a Monza, poco prima di restare vittima nel terribile incidente alla Parabolica, nel corso delle prove del Gp d'Italia 1970

”

**Attenzione  
a quel 1978  
e all'incidentone  
che al primo via  
cambia tante  
cose, in F.1.  
Soprattutto  
il destino del  
grande Ronnie  
Peterson**

”

E Clark, il ragazzo che sei anni prima provando a infilare von Trips alla Parabolica aveva dato involontario innesco a un incidente tragico che l'aveva visto inquisito e poi disculpato dalla magistratura, ora è un uomo maturo. Liberatosi dall'abbraccio della folla va a gridare la sua rabbia in faccia al patron Chapman, reo di aver mal calcolato la quantità di benzina utile a vincere. Walter Hayes, uomo forte della Ford, ebbe a dire: «Clark è nato il 14 marzo, come Einstein e Strauss. Quel giorno a Monza capii perché».

## L'incidentone cambia la F.1

Aggiornate il tassametro della De Lorean bucaepoche. Ancora un 10 settembre per il Gp d'Italia, ma siamo nel 1978 e non c'è nulla di cui esser lieti. Perché pronti via e una nube di fuoco nasconde per un attimo il gruppone, poi solo monoposto come schegge impazzite. Lamiere piegate, lamenti e un silenzio terribile.

Trovano Peterson, il Signore di Monza, ancora vivo. Lo resterà per sempre in chi lo ha apprezzato, ma per l'anagrafe se ne andrà il giorno dopo, da un letto d'ospedale. Embolia.

Lo stupendo Vittorio Brambilla ha gravi lesioni alla testa, rischia grosso ma la sfanga.

Divampa la polemica. Scavalcando le autorità sportive, un'improvvisata commissione di sedicenti piloti saggi punta l'indice su Patrese escludendolo d'amblé dal Gp Usa East al Watkins Glen. Peccato per costoro che indagini e rilievi della magistratura alla fine disculpino il padovano e lascino pesanti ombre sulla condotta di corsa di James Hunt. Sì, uno dei frettolosi probiviri.

Davanti al giudice il redivivo Vittorio Brambilla si mostra signore dichiarando: «Vostro onore, io non ce l'ho con nessuno. Per me Monza '78 è acqua passata». Ma non lo è, non può esserlo per la F.1 tutta che si avvia a diventare televisivamente globale. Assieme al rogo di Lauda del 'Ring '76, l'incidentone monzese passa alla storia come catalizzatore, allarme ineludibile. L'emergenza sicurezza diviene prioritaria.

Altri dolori arriveranno a rendere faticoso il cammino verso il corsaio-agonismo dal volto umano, ma lo sgomento di Monza '78 resta come evento che dà la spinta per cambiare le cose. Che miglioreranno alla grande. Pure troppo, dannazione.

## Memorie dall'invisibile

Restiamo fedeli al 10 settembre, ma proiettiamo la De Lorean nel 1995. Al warm-up del Gp d'Italia. Impazza la lotta tra Michael Schumacher su Benetton e Damon Hill, punta di lancia Williams, anche se poleman è il suo compagno di squadra Coulthard. I ferraristi Berger e Alesi sono in agguato, minacciosi e minacciati da una stagione da dimenticare.

A fine sessione nel paddock la pressione è allo zenith. L'unico pilota di top team fumato zero è Johnny Herbert. Se ne sta seduto a un tavolo di plastica, da capofamiglia a una scampagnata. Accanto a lui tre ragazzi entrati nonsisacome cacciano autografi, ma il suo lo saltano, preferendo guardare il culo della strepitosa compagna di Wendlinger, ormai a fine carriera (mi riferisco a Wendlinger, eh) nei Gp.

Johnny sembra invisibile. Anche se a sorpresa ha già vinto il Gp di

### Monza 1995 la litigata

Michael Schumacher su Benetton davanti a Damon Hill su Williams, entrambe a motore Renault. Un contatto alla Roggia entro breve farà terminare il Gp d'Italia per i due piloti, che finiranno col piazzare una memorabile ancorché fulminea litigata. Alla fine vincerà a sorpresa Herbert, il secondo di Schumi









SUTTON-IMAGES.COM

Gran Bretagna. Beh, dopo il via brianzolo tutti i big saltano come tappi di champagne. Addirittura Coulthard già dal giro di ricognizione. Un'altra partenza, poi Schumi e Demonio Collina si toccano alla Roggia quasi accapigliandosi. La riscossa Ferrari? Manco per idea. Alesi perde la camera car e centra il braccetto della sospensione della Rossa di Berger che va knock-out. Un cuscinetto della ruota posteriore s'inchioda e il mezzo siculo è tutto fregato. Resta lui, Herbert. Ventotto anni dopo Clark, il vincitore è di nuovo magicamente battuto da chi ha perso. Per acclamazione. Ferraristi in testa.

## Rossa di Brianza

Già, il Cavallino e Monza. La Pasqua delle quattro resurrezioni Rosse. Quella di Scarfiotti nel '66, ultimo italiano al top a Monza con la Rossa - allora orfana di Surtees - , quella del '75 con vittoria di Regazzoni e iride a Lauda, dopo undici anni di digiuno maranelliano. Quella del 2000, con l'inizio della striscia di trionfi Schumi-Montezemoliani. Ma, giusto nel mezzo, cari passeggeri della De Lorean, potete godervi l'impeto redivivo più commovente, targato 11 settembre 1988, con Berger e Alboreto a segno a neanche un mese dalla morte di Enzo Ferrari. Presunto ispiratore da lassù di una toccata malandrina di Senna - dominatore beffato -, al doppiato Schlessler e d'un epilogo imbandierato di vermiglio. Quel giorno tutti capirono che vincere per il Drake, in fondo, era bello quanto farlo assieme a lui. La storia cambiava, sì, ma continuando.

## Rinoplastiche & blindature

No, non stupitevi. Siete voi, quelli là fuori. Perché il finale, egregi De Lorean boys a spasso nel tempo, è tutto vostro. C'era una volta il paddock di Monza. Quello con la stradina in mezzo e le inferriate cui vi aggrappavate per guardare dentro e godere un po'. Individuare Senna, magari strappargli un autografo. O solo contemplare un paradiso tutto colori e stupori. Come bimbi col naso appiccicato a un acquario di pesci esotici.

Beh, erano e sono talmente squali, i tizi dell'acquario, ossia i padroni della F.1, che nel 1996 ci hanno steso teli neri sopra. Poi, non contenti - mentre facevano demolire e ricostruire i box spostando persino il vecchio podio -, hanno tracimato allargando l'area, inglobando i parcheggi, trasformando il tutto in una immensa, sovrumana e blindatissima area vip.

Creando il cortile buono della fortezza, l'ora d'aria del miliardario. Mentre là fuori la pista raggrinziva di varianti e raggi di curva qua e là infeltriti. Il laboratorio di quello che sarebbe successo ognidove nel mondo della F.1. Prezzi pagati per sopravvivere, da organizzatori pazienti e eroici.

Gli sportelli della De Lorean sbattono secchi.

Ecco, siete scesi. Scommetto che se vi capitasse di incontrare gli uomini forti del Circus sapreste cosa dirgli, adesso. Un'accorata richiesta che è anche un democratico monito. Basta col vostro blindato, schifiloso e vergognoso isolamento. Rispettate la storia di Monza, signori della F.1. Riapritevi ad essa, oltre che a noi appassionati. Tenevetevi i soldi, ma restituitemi il sogno.



”

*Basta la cronaca del Gp a Monza 1967 per farci capire che noi appassionati di Motorsport siamo dei grandi privilegiati*

”

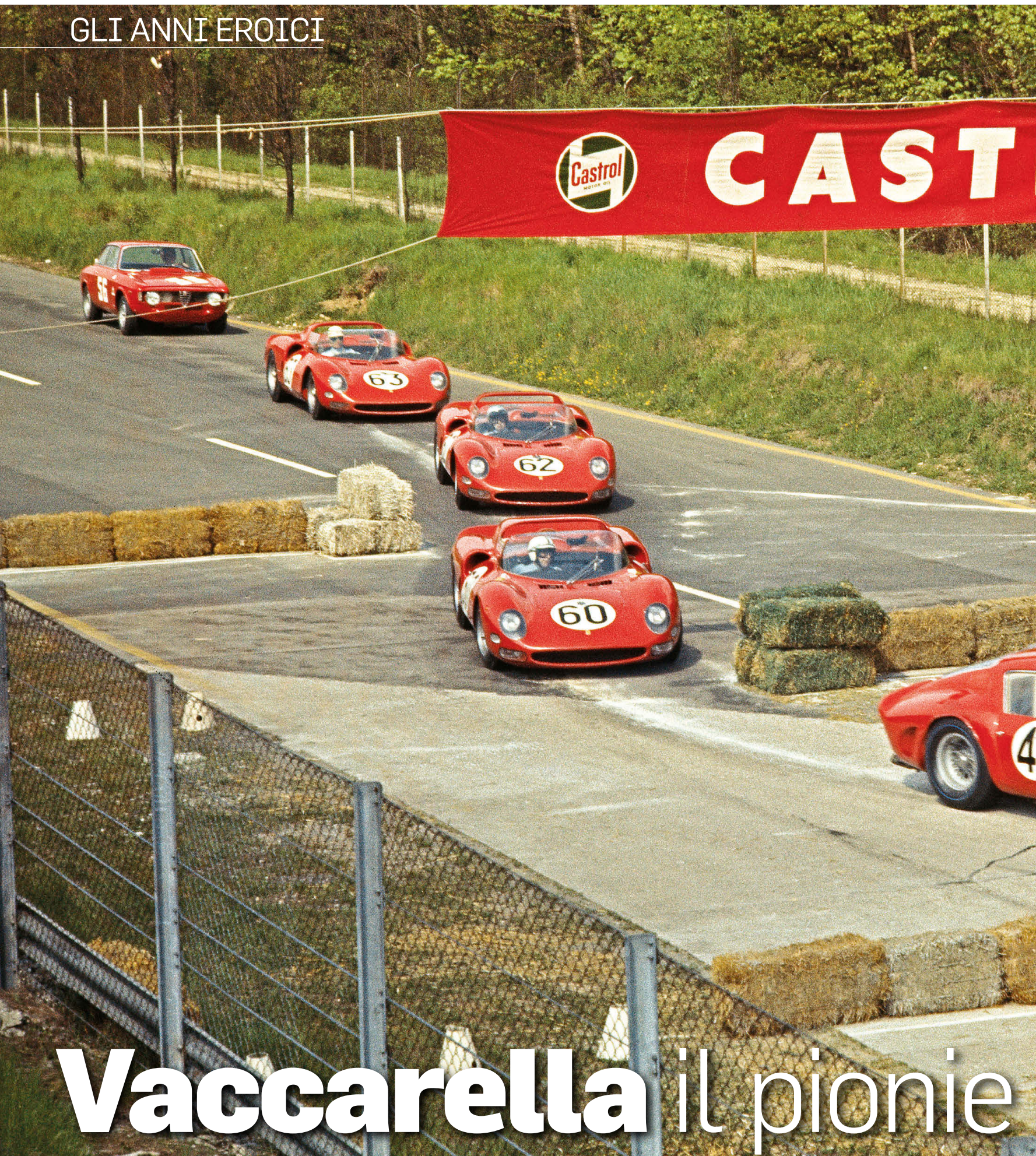
### *Nel segno di Schumi*

Michael Schumacher al volante della Ferrari in primo piano mentre esce dalla chicane nell'edizione 2002 del Gp d'Italia

GLI ANNI EROICI



CAST

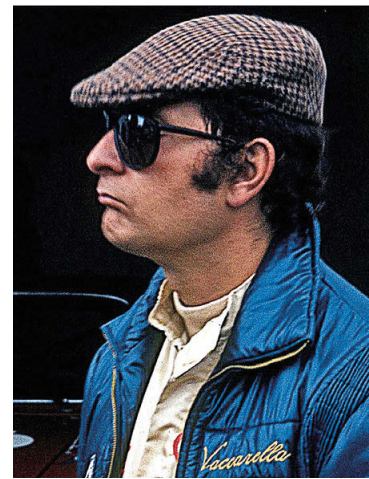


# Vaccarella il pioniere



**Top driver  
a ruote coperte**

Al di là delle puntate in F.1 il meglio di sé sull'autodromo Nino lo ha dato correndo per il Cavallino a ruote coperte...



## NINO DEBUTTA IN F.1 NEL GP D'ITALIA 1961. ECCO IL RACCONTO DI CHI MONZA L'HA VISSUTA NEI TEMPI MITICI

**N**ino Vaccarella è cardinal decano dei piloti italiani in F.1. Classe 1933, 4 Gp disputati dal 1961 al 1965, ha legato il blasone del suo palmarés alle corse di durata, dov'è stato inarrivabile maestro della Targa Florio sul Piccolo delle Madonie, con tre vittorie, una su Ferrari e due con l'Alfa Romeo, ma anche trionfatore della 24 Ore di Le Mans 1964 - anno in cui è al top pure della 1000 Chilometri del Nurburgring - e della 12 Ore di Sebring del 1970, sempre col Cavallino Rampante.

A Monza 1961, nell'edizione terribile dell'incidente di von Trips a ingresso Parabolica che semina la morte tra la folla, Nino è in gara al volante di una De Tomaso della Serenissima, per il suo debutto iridato nella massima formula. «Non ero per niente emozionato - racconta -. Ero già vaccinato, abituato alle sfide importanti. Con la scuderia italiana ho corso quell'anno e pure l'anno dopo in F.1. La prima volta al volante di una vettura poco sviluppata, cioè la De Tomaso, nel secondo anno con Porsche e Lotus private usatissime e piuttosto logore. Quindi sapevo bene che le possibilità di mettersi in evidenza in realtà erano assai limitate. E poi voglio aggiungere che a inizio Anni '60 le F.1 erano macchinette di 1500 cc di cilindrata, dei kart in confronto ai prototipi che guidavamo nel Mondiale Marche, capaci di esprimere potenze più che doppie, grazie ai 4000-5000 cc di cilindrata. In quei tempi le corse di durata si disputavano minimo sui mille chilometri e erano infinitamente più impegnative e complesse dei Gp di F.1».

### - E Monza?

«Monza era un tracciato fantastico. Io sono stato conosciuto come specialista della Targa Florio ma in realtà ho sempre amato tantissimo i circuiti veloci e Monza era uno tra i miei preferiti. Laddove la sfida del Curvone rappresentava uno dei momenti più belli e probanti, nella carriera di un pilota. Poi negli Anni '70 hanno messo la variante in varie configurazioni e hanno rovinato tutto. Perché, tra l'altro, la chicane anziché prevenire incidenti, in realtà li ha fatti aumentare, visto che alla prima frenata ci si tocca puntualmente. Quindi non la giudico una variante ideale e virtuosa, ma negativa. Monza aveva più personalità quando c'era la sfida del curvone, punto. Anche se resta comunque un

GETTY IMAGES





### *In gara su Ferrari nel '65*

Vaccarella a Monza 1965 su Ferrari (lui ha il numero 6). Al suo fianco è Lorenzo Bandini col numero 4.

A destra, Nino al top con la Ferrari della Filipinetti nell'Intereuropa e, in alto, il crash mortale di von Trips nel 1961 anno che vede il Preside debuttare nel mondiale di F.1

GETTY IMAGES



*gran bel circuito. Uno stupendo monumento dell'automobilismo italiano, che ha mantenuto intatto il suo immenso prestigio».*

#### **- La sua vittoria più bella sull'autodromo?**

*«Ovviamente con le vetture a ruote coperte, in un'edizione infuocata della Coppa Intereuropa, quando al volante di una Ferrari 250 Lm della Scuderia Filipinetti riuscii a avere ragione dello scatenato Roy Salvadori al volante di una vettura gemella, schierata però dalla Maranello Concessionaires del colonnello Ronnie Hoare. Fu una lotta tiratissima, esaltata dal tracciato. E anche il più bel giorno della mia carriera vissuto sull'autodromo».*

#### **- E ora, da spettatore, come vede la sfida delle monoposto nella F.1 2018?**

*«Non posso certo escludere, anzi, mi auguro, che la Ferrari si presenti come sempre nella sua storia in grado di dire la sua in quel fondamentale appuntamento della stagione che è il Gran Premio d'Italia ».*

#### **- E dal punto di vista dei piloti?**

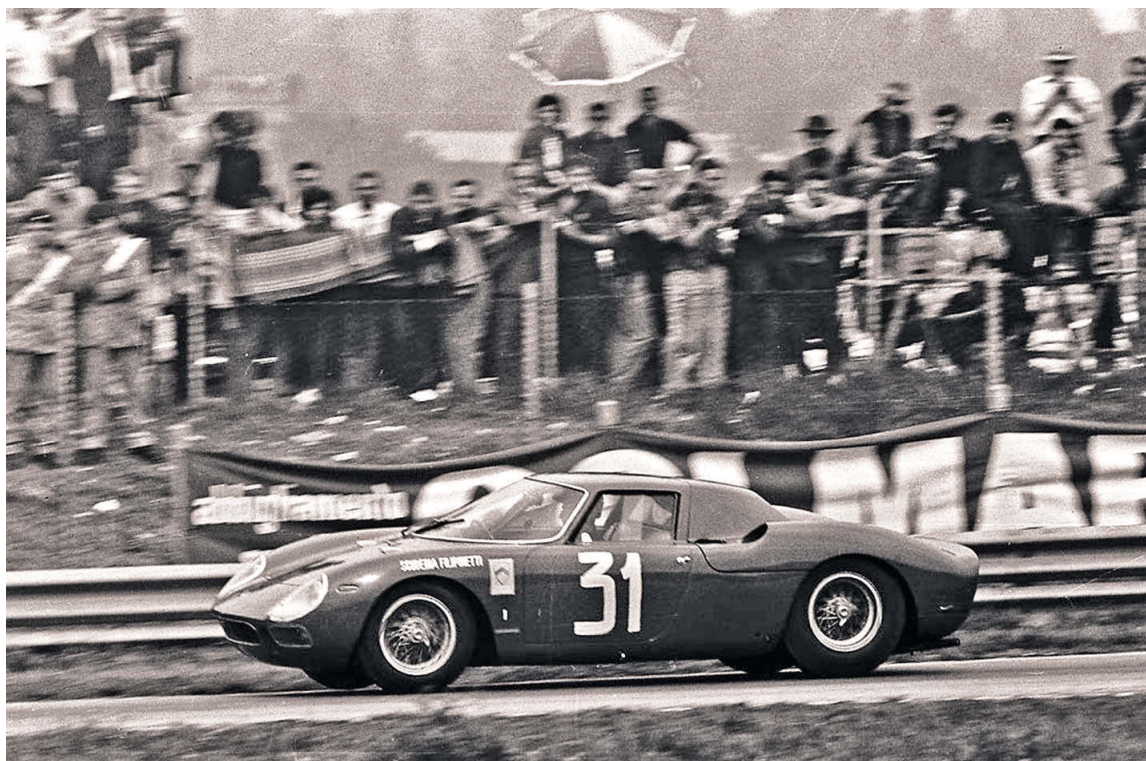
*«Alla Mercedes continuo a pensare che la classe di Hamilton sia nettamente superiore alle capacità di Bottas. Alla fine tra i due anche a Monza prevarrà in ogni caso il campione inglese, semplicemente perché è più forte. All'interno della Ferrari, Vettel benché ancora alla ricerca di un titolo mondiale in Rosso, non può che essere okay e, quanto a Raikkonen, prendo atto con piacere che, dopo un inizio un po' in sordina, Kimi ha dato segnali di esserci. E meno male».*



”

*La mia vittoria  
più bella  
sull'autodromo  
è con la Ferrari  
della Filipinetti  
nella Coppa  
Intereuropa  
al volante  
di una Ferrari  
250 LM*

”



# Scarfiotti

## eroe tricolore

RIVIVIAMO LA DOPPIETTA FERRARI  
DI LULÙ E MIKE PARKES NEL 1966. ULTIMO  
CENTRO D'UN ITALIANO IN ROSSO A MONZA

**E**ra sera e Lodovico uscì in macchina dall'autodromo. Viva-ce, sgommando sull'asfalto caucciù, ancora comandato dall'adrenalina rimasta. Il carabiniere al cancello non lo riconobbe e gli strillò mezzo infastidito: «*Ohè, ma chi ti credi di essere, Scarfiotti?!*».

Sembrava una trita barzioletta, ma quella cosa buffa, capitata tanti anni prima a Tazio Nuvolari e poi a Stirling Moss, ora succedeva a lui. Solo in quel momento Lodovico Scarfiotti capì cosa voleva dire aver vinto tre ore prima il Gp d'Italia a Monza, al volante di una Ferrari.

L'aveva visto mezza Italia in diretta alla Tv, sul primo canale, in bianco e nero, con le bande orizzontali di frequenza a spettinare immagini fornite da tre telecamere fisse. L'altra mezza l'avrebbe conosciuto al telegiornale della sera. Ma l'Italia più piccola e calda, incandescente - a suo modo grandissima -, quella del motore, - la sola che a lui interessava davvero -, l'aveva acclamato alla Parabolica per tutti i giri, contandone ogni volta uno in meno alla fine.

### Andiamoci, in Parabolica

Quanti anni hai, lettore? Non importa. Adesso e per un po' te ne stai al Gp d'Italia 1966 e ci sei anche tu, in Parabolica. Niente giro di ricognizione, partenza secca, un rombo corale lontano e poi gli occhi incollati in fondo al vialone d'uscita della variante Ascari, ad aspettare che spuntino i primi.

L'urlo che si propaga a onda, poi sommerso dai motori e due punti rossi. Due Ferrari.

Primo giro: Bandini in testa, scortato da Parkes. Chiodi vermigli nel costato del "traditore" Surtees, licenziato a seguito di lite col diesse Dragoni dopo Le Mans, terzo, su Cooper-Maserati e quindi Scarfiotti.

#### **Lodovico a sorpresa**

Nello sguardo quasi il presentimento di poter disputare la corsa della vita. Scarfiotti uscirà da Monza 1966 su Ferrari con addosso l'aura dell'eroe





”

*Al momento  
d'ingranare  
la seconda  
subito dopo  
il via Scarfiotti  
ha avuto  
un'esitazione  
e il gruppone  
l'ha subito  
ingoiato*

”

Al secondo giro l'urlo diventa strillo, perché Bandini non c'è più, sparito a centro gruppo: davanti impazza Parkes, poi Brabham, Hulme, Surtees e Scarfiotti.

Lorenzo alza la mano, in Parabolica, s'arrende con l'abitacolo inondato di benzina per la rottura di una tubazione, ma nessuno ha tempo d'immalinconirsi, perché al terzo giro, maledizione, è Surtees a comandar le danze seguito da Parkes, Brabham, Hulme, Rindt e Scarfiotti.

Brabham e Parkes duellano, la creatura di "Black Jack" fuma nelle staccate, mentre Clark, dietro, tenta un improbabile recupero e la Cooper-Maserati di Bonnier transita lentamente, così come le Brm di Graham Hill e Stewart già fuori corsa.

Sarà un'ecatombe e per loro già lo è.

Ma occhio a quella macchia rossa su cui galleggia il numero 6. La Ferrari di Scarfiotti. Partito da sballo, al momento d'ingranare la seconda Lulù ha avuto un'esitazione e il gruppone l'ha ingoiato. Fosse stato a Montecarlo sarebbe spacciato, ma a Monza la faccenda cambia. Dodicesimo giro: Lulù tra la sorpresa e l'entusiasmo generale è già al comando, dopo aver beffato Surtees.

La resa contemporanea della Honda di Ginther, al sedicesimo passaggio, e la tenuta quasi commovente dell'altra Ferrari di Parkes unita alla crisi che porta al ritiro di Surtees, prefigurano uno scenario da sogno destinato per oltre mezzo secolo a mai più ripetersi.

Oltre cinquanta giri filati d'apoteosi con un pilota italiano al comando su una Ferrari, scortato dalla monoposto gemella di Mike Parkes - uno per indole, passione e simpatia più nostro di tanti connazionali spurii - il quale da lì in poi tiene a bada Hulme.

## Apoteosi d'altri tempi

Non ci sono pit-stop o strategie. È tutto spietatamente, meravigliosamente chiaro, piano, leggibile. Al meglio. Dai box fanno solo sapere a Parkes, il quale lo sa già, che non deve provarci neanche, ad andare a prendere Scarfiotti. Forse Monza non è il luogo ideale per nascere, ma certi pomeriggi non c'è posto migliore per rinascere.

La Ferrari del mondiale quasi certo e poi perduto, della litigata tra Surtees e il "diesse" Dragoni, del divorzio con Surtees medesimo e della soluzione a tre valvole, è pronta a scacciare il temuto tramonto per vivere una nuova alba. Scarfiotti, Dragoni, Forghieri, Rocchi, Bussi, Salvarani, il naturalizzato Parkes e il mai arrendevole Bandini son pronti a far festa. Non ci sarà mai più una Ferrari così unita e tutta tricolore e, per 42 anni almeno, mai più un italiano atteso primo sotto la bandiera a scacchi a Monza, al volante di una Rossa.

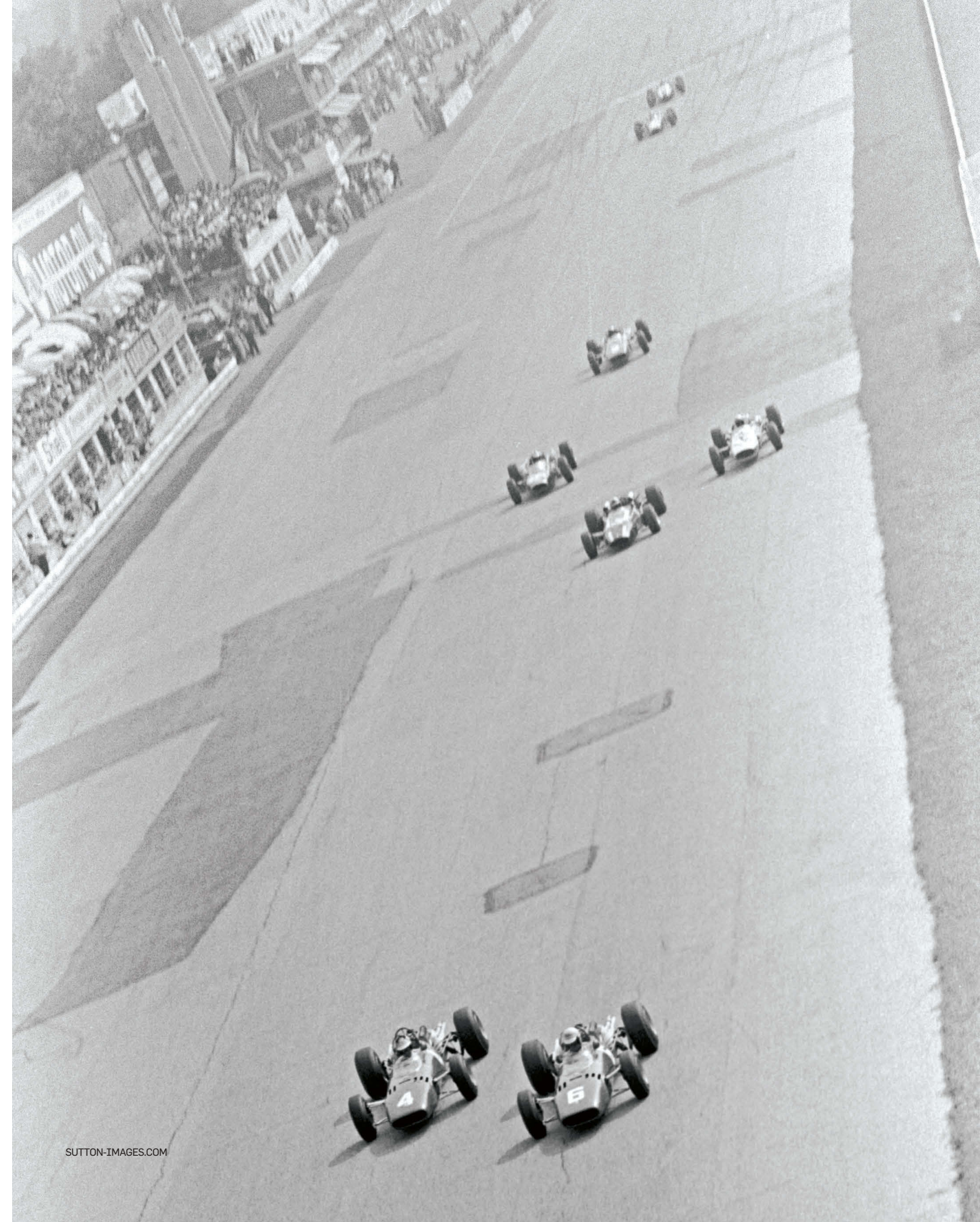
Ultimo giro.

Lulù sfreccia sul rettilineo tuffandosi verso la Curva Grande, quella che mette terrore e che invece adesso per lui è solo una sponda dolce. Lui non ha più paura, ormai. Perché chissà quante ne ha fatte, di curve, in carriera per arrivare a quella, per giungere a quel giro finale, coronamento d'un sogno che si sta verniciando di realtà. Poteva starsene tranquillo, Lodovico, tanto era nato nella culla giusta. Suo nonno portava lo stesso nome e soprattutto cognome e fattezze da cofondatore e primo presidente della FIAT, dal luglio 1899 all'agosto 1908.

Papà Luigi, ingegnere, non fu da meno impennando il dna, attivo in

### **Parkes il gregario**

Mike Parkes corre al fianco di Lodovico Scarfiotti a Monza 1966 ma mai l'insidia davvero, portando stupendamente a termine il compito di assistman



gara dal 1927 al 1937, con ben cinque Mille Miglia disputate dal 1928 al 1933 condite da un terzo posto assoluto targato 1932.

È già alla Roggia, Lodovico. Una svolta e niente più. Come quando a otto anni si fece regalare un'automobilina con un motore Benelli 175 e a 19, da neopatentato cominciò a correre pure lui, quando non aiutava il padre nella conduzione di un cementificio, presso Porto Recanati, anche se lui era nato a Torino, il 18 ottobre 1933. Adesso Lesmo, la prima e la seconda. Pieghe inebrianti, metafore belle delle strade che prende la vita.

La prima vittoria di categoria, magari, ancora con un'inoffensiva FIAT 500C o la FIAT 8V Zagato, con la quale nel 1957 diventa campione tricolore GT.

Il resto viene naturale. Schizza verso il Serraglio, Scarfiotti, e ripensa a quando la sua carriera si verticalizzò davvero, nel 1958, con 14 corse e 12 vittorie, più due allori nazionali.

E questo è niente perché il marchigiano d'origine piemontese - parente stretto di Gianni Agnelli -, da lì assaggia la Maserati Birdcage e nel 1962 si lancia come sospinto da una fionda, entrando nel prestigioso giro della Sant Ambroeus e vincendo il campionato Europeo della Montagna al volante di una Ferrari Dino 2000. È vero, Lulù ha agganci e spinte, ma lui in fondo si sente un puro, un povero pieno di soldi e di coraggio. A Le Mans è 3° quando è costretto a ritirarsi, con la sua Ferrari 250 LM.

Ferrari e Scarfiotti. Strade che non si possono non incontrare. È l'abbraccio più logico, politicamente opportuno. Ma anche dolce, inebriante e potenzialmente assassino. Lodovico sulle Rosse ci sale perché è uno Scarfiotti, ovvio, ma una volta ingranata la prima ci vuole cuore, altroché. E lui ce lo mette tutto.

Anno 1963. Il debutto in F.1 e soprattutto le sue vittorie Rosse alla 12 Ore di Sebring, alla 24 Ore di Le Mans e il 2° posto in Targa Florio.

Adesso è arrivato alla Variante Ascari e migliaia di occhi, in fondo al vialone, già lo stanno cercando, umidi quanto sgranati. Migliaia di narici avidi d'aromi ricinati.

C'è da affrontare una variante, Lulù, poi è fatta. Un'occhiata agli specchietti, con la sagoma scortante del fido Parkes a fare da guardaspalle. In fondo per te fino ad ora la F.1 è stata solo la variante deludente delle biposto, dove invece hai goduto, come quel giorno del trionfo alla 1000 Km del Nurburgring, nel 1965, o del successo bissato dell'Euro-montagna, con la Ferrari Dino, o della vittoria nella 1000 Km di Spa, sempre con Parkes al fianco. Eccolo, Scarfiotti, caro lettore, ti passa davanti in Parabolica e pare quasi andar piano, ma è solo un'impressione perché la colpa è tutta tua, anzi nostra, come quando si capisce che si sta vivendo qualcosa che resterà e allora ci si impegna nel tenero e disperato tentativo un po' faustiano di gridare "fermati, attimo, sei bello".

## Rettilineo finale

C'è solo un rettilineo da percorrere ed è logico pensare che nessuno potrà fermare Lodovico. Qualsiasi cosa dovesse accadere, lui arriverà primo, sotto quella bandiera.

Qualsiasi cosa accadrà da lì in poi, non potrà essere più bella, meritata e paragonabile a ciò che sta succedendo.



### *Cavalcata trionfale*

Quella di Scarfiotti  
si tramuta infine  
in una gloriosa  
passerella che vedrà  
il pubblico a ogni giro  
fare il conto alla  
rovescia in attesa  
dell'indimenticabile  
trionfo



”

*Lodovico porta  
alla vittoria  
un motore  
sperimentale,  
lanciando così  
un segnale  
molto positivo  
per il futuro  
della Ferrari  
nelle corse*

”

”

*Quello di Monza  
1966 è un podio  
anomalo  
con Scarfiotti  
che accanto  
a Parkes invita  
a salire  
Bandini.  
Un bellissimo  
gesto al sapore  
di Sport*

”



SUTTON-IMAGES.COM

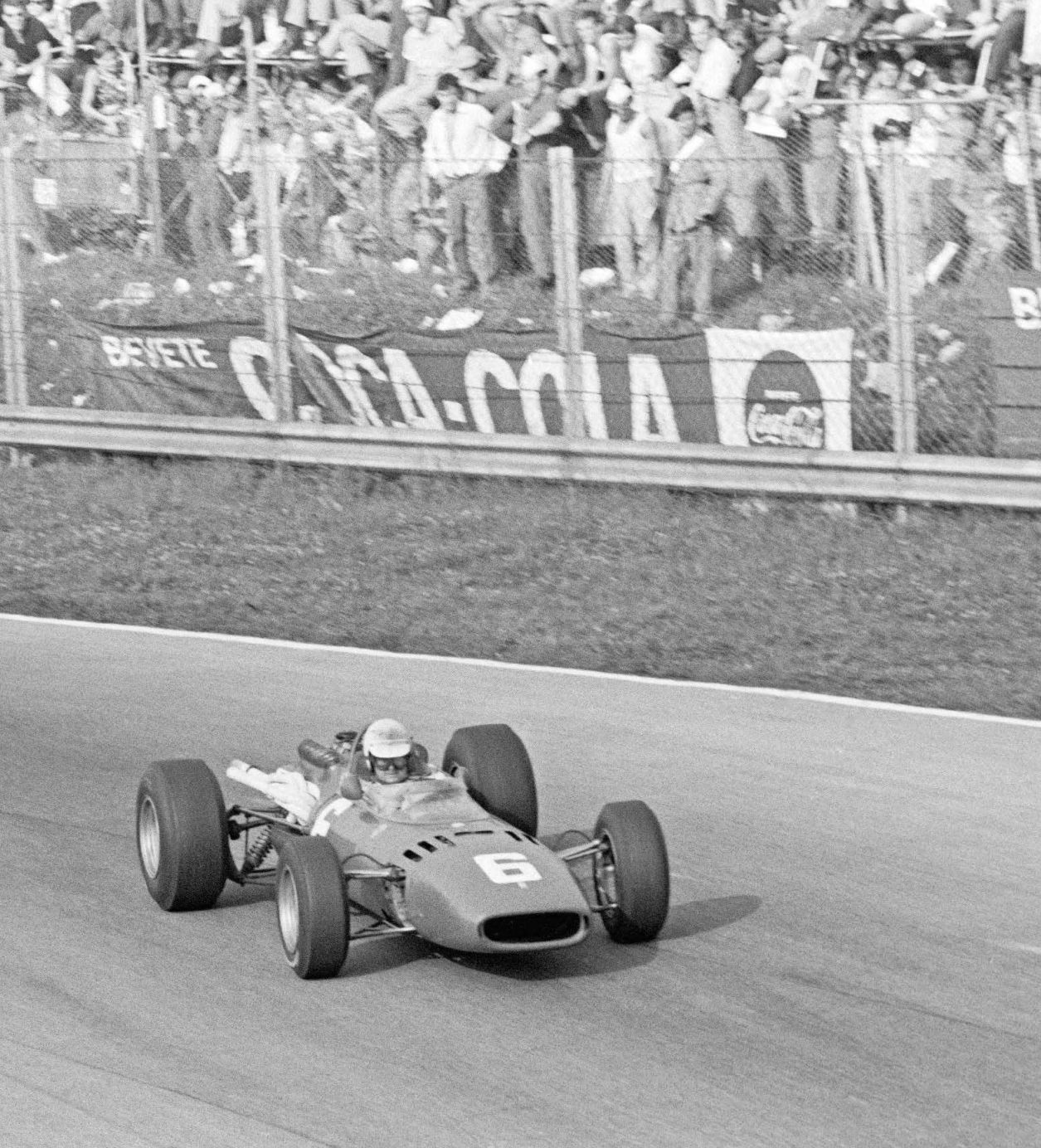
E no, non potrà mai esistere avvenire a tal punto beffardo, cattivo, traditore in grado di cancellare quel momento in cui l'altoparlante grida: «Lodovico Scarfiotti al volante della Ferrari 312 ha vinto il Gran Premio d'Italia».

Cosa avresti fatto, Lodovico, se proprio in quel momento il futuro ti fosse apparso davanti come un film impazzito? Avresti forse rinunciato all'arrivo in parata a Daytona, l'anno dopo, anche se da 2°? Te la saresti persa la vittoria in F.1 - anche se non iridata - ex aequo con Parkes a Siracusa, in onore di Bandini appena morto a Montecarlo? Avresti rinunciato a tutto ciò, sapendo che dietro l'angolo c'era la separazione con la Ferrari, una situazione sempre più delicata in famiglia e poi l'abbraccio compiacente della Porsche che ti avrebbe riportato in salita, a sfidare avversari e destino in quel 1968 così pazzo e rivoluzionario, anno per tanti tanto formidabile ma che per te sarebbe stato l'ultimo?

No, non ti saresti scomposto. Avresti accettato tutto - successo e tragedia - come facce di quelle meravigliose e spietate bugie che sa sussurrare la vita quando vale la pena d'essere vissuta.

### **Successo senza discussioni**

Scarfiotti su Ferrari alla Parabolica sta davanti a Jim Clark al volante di una Lotus che non vedrà neppure il traguardo



”

*Da sottolineare  
anche il ruolo  
perfetto  
di gregario  
svolto  
da Parkes,  
guardaspalle  
di lusso nella  
marcia trionfale  
di Scarfiotti*

”

È un podio anomalo, quello di Monza 1966. Tanti anni dopo tutto sarà bloccato da rigidi cerimoniali e da multe milionarie in agguato per chi infrange il protocollo.

Tu non te ne curi della forma, ami solo la sostanza e inviti accanto a te Parkes e Bandini, per abbracciarli. È così che ancora oggi dovete essere voi tre, da qualche parte, chissà dove, di sicuro nel cuore di chi vi ha apprezzato.

E di chi sa che l'8 giugno del 1968 tu scompari a Rossfeld, nella Germania meridionale, nelle prove del "Premio delle Alpi", seconda gara dell'Euromontagna, al volante di una Porsche mai così veloce e fragile. A volte le prove terminano così.

Ma tutti sappiamo che, invece, certe corse non finiscono mai.

E il Gp d'Italia 1966 è una di queste. Con te in testa scortato da Parkes, nel secondo posto più felice nella storia della F.1, perché a vincere, quel giorno, fu un amico vero, tale e quale a chi l'aiutò.

Torneranno in tanti, il prossimo weekend a Monza, ma chi il 4 settembre '66 era in Parabolica da quel giorno, un po' a modo suo, non se ne è mai più andato.





*Gianclaudio  
non perdona*

Clay Regazzoni,  
ancora Gianclaudio,  
in gara nel 1970  
con la Ferrari 312B.  
Per lui la vittoria  
di Monza - circuito di  
cui sarà grande  
specialista -, sarà  
fondamentale  
per fortificare la sua  
posizione nel mondo  
della F.1



NEL 1970

# Regazzoni strega Barilla

IL ROOKIE SVIZZERO  
PORTA ALLA VITTORIA LA  
FERRARI 312B, FACENDO  
SOGNARE UN BAMBINO CHE  
DA GRANDE RECUPERERÀ  
LA VETTURA E LA FARÀ  
DIVENTARE DIVA DA FILM

**D**ai e dai, aspetta, aspetta e alla fine arriva la poesia che tanti della racing anta generation de noantri - gli over 40/50 di adesso -, stavano aspettando da decenni. Perché in fondo malati di nostalgia si nasce e i palliativi si trovano solo strada facendo.

Così "Ferrari 312B" non è mica un film né rappresenta solo un docu-film, ma l'intenso, rutilante e cunicolare viaggio nel sogno individuale che, simbolicamente mostrato e gustato, diventa favola di tutti noi.

Ma lasciamo che scocchi la scaturigine prima, la scintilla che ha incendiato tutto e che a azionare dialetticamente l'acciarino della creatività intimista sia Paolo Barilla di anni 57, pilota, imprenditore, 9 Gp di F.1 alle spalle e già vincitore della 24 Ore di Le Mans, oltre che appassionato duro e puro delle corse.

”

*La Ferrari  
312B per il  
Cavallino è una  
monoposto che  
segna la svolta  
del 12 cilindri  
piatto, foriero  
di successive  
consacrazioni  
iridate*

”

Sentiamolo: «La Ferrari 312B del 1970 è sempre stata una delle vetture dei miei sogni. L'ho vista e contemplata fin da bambino, avevo nove anni quando vinse il Gp d'Italia, a Monza, con Clay Regazzoni. È l'incarnazione della mia passione, che nacque conoscendo direttamente Enzo Ferrari quando ero fanciullo. E, attenzione, non amo solo la 312B in sé ma in particolare il telaio 04, che debutta e vince con Clay appunto a Monza. Negli anni avrei potuto possedere di volta in volta le altre scocche, ma a me interessava solo questa e alla fine ce l'ho fatta. E riuscire a coinvolgere Forghieri nel progetto è stato fondamentale. Senza l'ingegnere non sarei andato avanti. Riavere lui in servizio effettivo nel lungo lavoro di restauro e ritorno in vita della monoposto telaio 04 ha fatto parte di questo processo di evocazione anche magica. Tutto inizia nel 2014 - svela Barilla -, quando scovo la monoposto a San Francisco, lontanissima dallo splendore originale in cui ha vissuto i suoi momenti trionfali. E, sai, alla mia età s'acquista il gusto della rimembranza e il piacere di riscoprire certi sogni di gioventù, magari salvandoli per custodirli meglio. Da qui fiorisce tutto il resto... Il restauro, il ripristino completo e la partecipazione al Gp Historique di Montecarlo, infine il docu-film, poi immortalato nel dvd».

Perché certe leggende che nascono a Monza non finiscono mai. Quella del motore Boxer, per esempio, è una di queste.

«L'idea del motore dodici cilindri piatto l'ebbi perché alla Ferrari era ora di voltare pagina, di produrre qualcosa di completamente nuovo - ricorda l'ingegnere Mauro Forghieri -. E da lì si pongono le fondamenta di quella che quattro anni dopo sarebbe diventata la vera rinascita del Cavallino Rampante, col mondiale sfiorato da Regazzoni nel 1974 e i successivi trionfi iridati dell'era Lauda, a partire dal titolo mondiale 1975 vinto proprio a Monza da Niki in una giornata che segna un nuovo trionfo in gara di uno dei piloti che hanno scritto le pagine più gloriose, sull'autodromo, appunto Clay Regazzoni. Per me tornare in plancia a gestire e collaborare in quest'opera di restauro della 312B che fu di Clay è stato bellissimo. Partecipando al sogno di Paolo Barilla il quale, lo dico come battuta ma non vado tanto lontano al vero, ha speso più per restaurare la sua 312B che per acquistarla, tanto è il suo amore per ciò che essa rappresenta».



### **Docu-film da culto**

Sotto, la locandina del docu-film sulla 312B e, in basso, Clay Regazzoni in azione e, nell'altra pagina, in lotta nelle prime fasi del Gp d'Italia 1970 con la Brm di Oliver e con la March di Stewart



SUTTON-IMAGES.COM





”

*Il trionfo è  
la prova  
che la Casa  
di Maranello  
ha imboccato  
una via tecnica  
premiante.  
E “Rega”  
si dimostra  
mago di Monza*

”

IL RICORDO

# Peterson

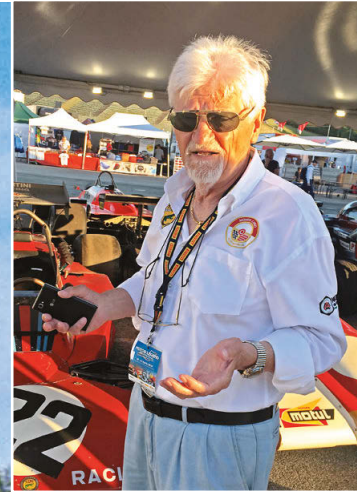
alle origini del mito

LO SVEDESE RESTA AVVOLTO IN UN ALONE  
DI MITO. ECCOLO RACCONTATO DA PEDERZANI  
DELLA TECNO, CHE LO CONOBBE AGLI INIZI



**R**onnie Peterson, il leggendario "Manico di Monza", nasce a Orebro, in Svezia, il 14 febbraio 1944. Comincia in kart e passa alle auto a fine Anni '60, vincendo a Monza (nel tracciato Junior) in F.3 nel '68 e nel '69 con una Tecno, quando è campione svedese di categoria. Al top nell'Europeo di F.2 nel '71, ha già debuttato l'anno prima in F.1 su March. Nel '71, alla prima stagione completa nei Gp, è 2° nel mondiale dietro a Stewart.

Corre in F.1 dal '70 al '78 (per March, Tyrrell e Lotus). In tutto 123 Gp, con 10 vittorie e altrettanti secondi posti, 14 pole e 9 giri più veloci.



### *Pederzani il testimone*

Sopra, Gianfranco Pederzani, insieme al fratello Luciano artefice della Tecno. Nella foto grande, Peterson in Parabolica con la Lotus 72 nel Gp d'Italia 1974 da lui vinto



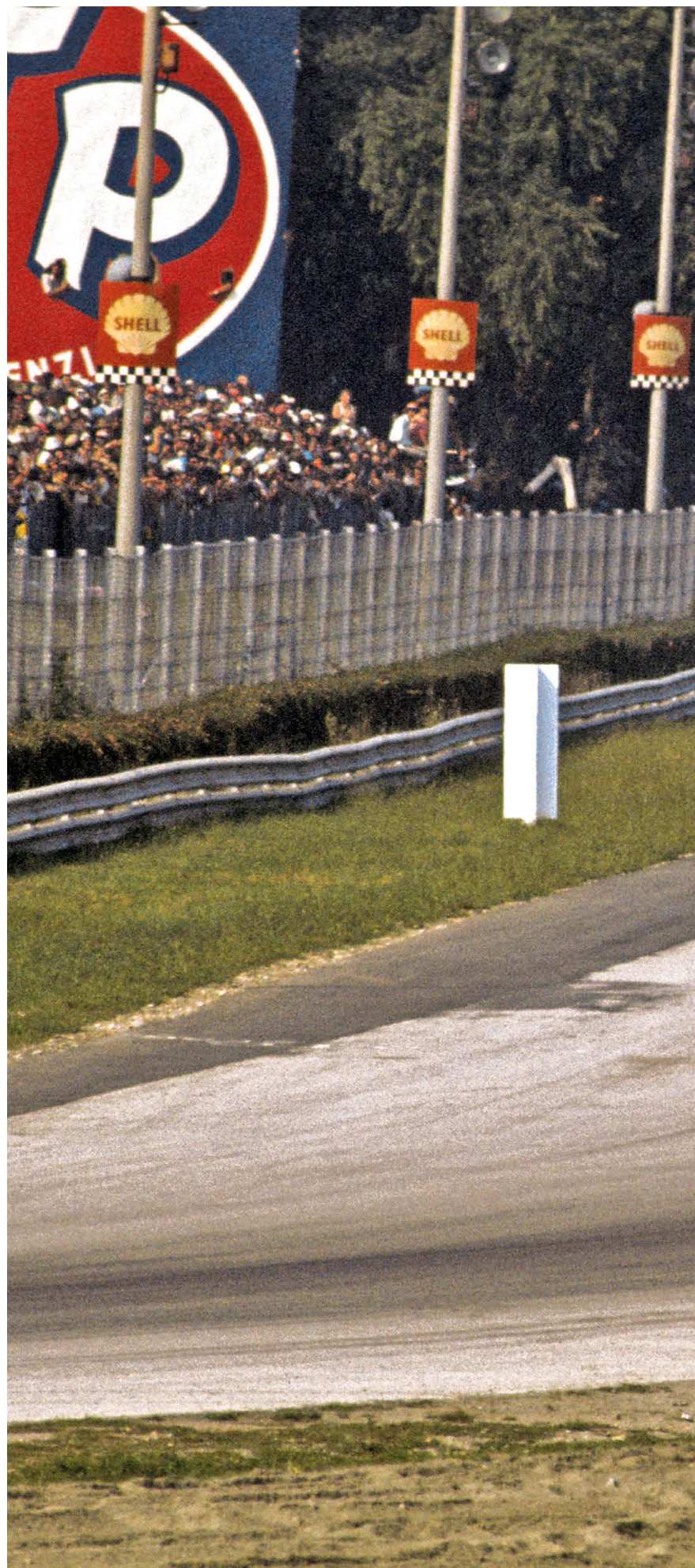


Muore a Monza l'11 settembre 1978 per embolia grassosa, causa le ferite riportate nel crash al via del Gp d'Italia. Con Stirling Moss e Gilles Villeneuve, è considerato il più forte tra i piloti non iridati. Oggetto di culto addirittura aumentato dal trascorrere degli anni, il Beatles George Harrison gli dedica la canzone "Faster" e in Italia il popolare "Red Ronnie" si ispira a lui per il suo pseudonimo. Se Ronnie Peterson è uno dei piloti simbolo di Monza, Gianfranco Pedrazzani è stato l'uomo che l'ha più conosciuto agli inizi di carriera. Insieme al fratello Luciano artefice della leggendaria Tecno, ha seguito lo svedese volante sia in F.3 che in F.2, a fine Anni '60, in pratica accompagnandone il lancio in F.1. Con tanto di debutto, dicevamo, avvenuto al Gp di Monaco 1970, al volante della March 701 della scuderia privata Antique Automobiles di proprietà del mecenate britannico Colin Crabbe.

*«Attenzione perché la storia d'amore di Ronnie Peterson con Monza comincia ben prima che in F.1 - debutta Gianfranco -. Nella gara di F.3 del 1969 lui vinse sulla Junior dando mezza pista a tutti: una cosa molto sorprendente. Una fuga in solitaria del genere era una cosa che colpiva molto, ecco. Così il lunedì venne in officina da noi e gli offrimmo subito di mettergli a posto il motore. Già che c'eravamo, molto incuriositi, avemmo l'occasione di analizzare il suo propulsore Novamotor preparato da Pedrazzani e scoprimmo con grande sorpresa che aveva 10-12 cavalli in meno di quanto potessimo immaginare. Li avemmo la prima, grande rivelazione su Ronnie Peterson pilota e campione: lui i cavalli non li aveva mica nel motore, ma gli scaturivano dal piede destro, col quale dava gas a più non posso. E lo dico a ragion veduta, perché ho avuto modo di seguirlo da vicino dai suoi venti anni d'età ai ventisei, quindi dal 1964 al 1970».*

Com'era Ronnie Peterson in veste di cliente Tecno? *«Anzitutto vorrei sottolineare il suo approccio. Tutte le volte che ci vedevamo, gli chiedevo come andava, se aveva qualcosa da sottolineare in ogni caso da mettere a punto meglio, ma lui rispondeva sempre, tagliando corto, "No problem". Mai problemi. Ecco, non era certo un lamentoso, se aveva qualche questione, se la risolveva da solo. Nel suo perfetto stile, che lo vedeva essenziale, chiuso e di poche parole. Dopo il karting - dove correva con un telaio che gli realizzava il padre, ha vissuto un importante biennio di formazione in F.3, nel 1968 e nel 1969, con un'importante e decisiva vittoria nel prestigioso Gp di Montecarlo di F.3».*

E dal punto di vista umano come si comportava Ronnie? *«Quando ci veniva a trovare in azienda, di solito per le revisioni, qualche volta si fermava a dormire da noi. Sennò, molto più spesso era ospite dell'Hotel Maggiore, a due passi dall'ospedale. In gara viveva in simbiosi con*



SUTTON-IMAGES.COM

## *Principe di Monza*

Peterson nel 1971  
a Monza su March,  
qui davanti a Cevert  
e, nell'altra pagina, al top  
a Montecarlo 1969 F.3  
sulla Tecno dei fratelli  
Pederzani



”

*A differenza  
di quello che poi  
si è detto di lui,  
ai tempi  
della Tecno  
Ronnie era  
bravo anche  
a mettersi  
a posto  
la macchina*

”

i meccanici e dormiva in roulotte. Niente fronzoli anche lì. Con noi comunicava in inglese, perché non conosceva l'italiano anche se da noi aveva corso fin dai tempi del kart».

La vulgata - e pure Mario Andretti conferma - dice di un Peterson fortissimo in pista in condizioni gara ma meno corazzato quanto a capacità di tester in grado di mettersi a posto la macchina... «Ecco, per quanto mi riguarda, stando alla mia esperienza diretta, posso smentire completamente questo tipo di giudizio. Aveva un gran bel piede, in macchina andava tremendamente forte, ma la vettura sapeva mettersela a posto eccome. Magari sul piano dei collaudi puri Mario Andretti si sentiva superiore a Ronnie e questo ci può stare, ma le garantisco che lo svedese sapeva lavorare. Se vogliamo fare un confronto con un altro pilota che ho avuto - e incidentalmente con un altro grande maestro di Monza, ndr -, cioè Clay Regazzoni, lo svedese non era un gaudente, tutt'altro, giocava poco era molto concentrato e la maggior parte del tempo la trascorrevva col suo meccanico. In poche parole, come atteggiamento era tutto il contrario di Clay, anche se entrambi - ciascuno a modo suo - erano ragazzi amabili quanto gradevolissimi. Ma il dato di fatto è che Peterson pensava solo alle macchine».

È stato uno dei primi piloti ad avere una formazione kartistica. Quanto andava forte agli inizi? «Confermo che anche in kart era molto competitivo, con un mezzo che era fatto su misura per lui, però in proporzione nel passaggio alle auto ci aveva guadagnato perché andava ancora più forte. Ricordo che Ronnie aveva una vera e propria passione per la kartista Susanna Raganelli, al top nel 1969, che aveva corso per noi della Tecno e che era l'unica che gli aveva dato la paga. Però va considerata una cosa importante: Ronnie era un tipo fisicamente grande e grosso, quindi non certo avvantaggiato dalla struttura fisica per correre in kart, anzi».

Quanto alle sue caratteristiche di guida? «Era buono sia sul veloce che per i tracciati lenti. Non a caso vinse Montecarlo F.3 e divenne maestro di Monza. Non temeva il bagnato anzi andava molto forte (il trionfo al Gp d'Austria 1978 vale quale esempio nobile, ndr). Dal punto di vista dello stile di guida, posso fare un paragone interessante con Cevert, che era un pulito iperpreciso, sempre in margine nell'uscita curva, mentre Ronnie no, tendeva a sfiorare sia in entrata che in uscita curva, in poche parole aveva bisogno di tutto lo spazio teoricamente sfruttabile per ottimizzare il suo stile di guida arretrante. Però onestamente - prosegue Gianfranco Pedersani - tra lui e Cevert non so esattamente chi fosse il più forte. Francois però fino a che la macchina non era perfettamente a posto non faceva il tempo, mentre l'altro, Ronnie, andava e basta, che la monoposto fosse assettata bene o no».

E può confermare la predilezione di Ronnie per Monza anche secondo la sua diretta esperienza? «Certo che sì. Le dirò di più: il primo test che fece in F.2 fu con noi proprio sulla pista di Monza, quella lunga. Ebbene, dopo i primi giri, stava subito tranquillamente nei tempi degli altri, gente che a Monza ci correva da sempre».

Ronnie Peterson a Monza ha preso il via otto volte, dal 1970 al 1977, senza contare il 1978 segnato dal destino al primo via. In otto presenze effettive, tre vittorie. Due con la Lotus 72E nel biennio 1973-1974, una, quella finale sull'autodromo con la March 761, nel 1976, di cui parliamo nel capitolo seguente.

**TECNO**  
SEZIONE VETTURE SPORTIVE  
DELLA **TECNOKART** S.p.A.  
di Pedersani Gianfranco & C.

40138 BOLOGNA  
VIA GARIBOLDI 20041, 27  
40139

Egr. Sig.  
RONNIE PETERSON  
Väststrådm 15  
ÖREBRO - SVEZIA

FATTURA N. 123/67 Data 12 dicembre 1967 Ordine 24/10/67 Spedizione a 3 Vostro

Pagamento FORNITURAZZO

1	Autotelelio F.3 incompleto = T00220 =	Zit.	1.000,000
1	Stook di ricambi per detto VETTURA DI PUNTO D'ORDINE La presente è già pagata con il valore del 100% (cento per cento) L.C.E. prodotto secondo contratto con Bologna Mod. A. - 55 N. 99 dal 1° MAR 1967 BENESSI BENESENE BENTONICO CONTI N° 2.153.648 DEL 12 dicembre 1967	Zit.	100,000 S.V. & O.

Esente da imposta di Bollo ai sensi dell'art. 2 del D. L. 24/4/64 n. 213

**TECNO**  
VETTURE SPORTIVE

40138 BOLOGNA  
VIA GARIBOLDI 20041, 27  
40139

Egr. Sig.  
RONNIE PETERSON  
Hjalmarvagen 18  
70220 - ÖREBRO  
SVEZIA

FATTURA N. 18/69 Data 10 marzo 1969 Ordine Verbale Spedizione a 3 Vostro

Pagamento CONTANTI

1	Autotelelio F.3 incompleto = T00334 =	Zit.	1.000,000
---	--	------	-----------

Esente da imposta di Bollo ai sensi dell'art. 2 del D. L. 24/4/64 n. 213

**TECNO**  
VETTURE SPORTIVE

40138 BOLOGNA  
VIA GARIBOLDI 20041, 27  
40139

Egr. Sig.  
RONNIE PETERSON  
Hjalmarvagen 18  
70220 - ÖREBRO  
SVEZIA

FATTURA N. 18/69 Data 10 marzo 1969 Ordine Verbale Spedizione a 3 Vostro

Pagamento CONTANTI

1	Autotelelio F.3 incompleto = T00334 =	Zit.	1.000,000
---	--	------	-----------

Esente da imposta di Bollo ai sensi dell'art. 2 del D. L. 24/4/64 n. 213



**Fatture di culto**  
Ecco le fatture originali, a sinistra, rilasciate dalla Tecno al giovane Peterson a fine Anni '60. A destra, Peterson a Monza con la Lotus 72, da vero maestro dell'autodromo qui nella vittoriosa edizione 1973



Agip

SUTTON-IMAGES.COM

”

*In otto presenze  
effettive in F.1  
a Monza, senza  
contare il 1978,*

*Ronnie*

*ha ottenuto  
tre vittorie  
perentorie.*

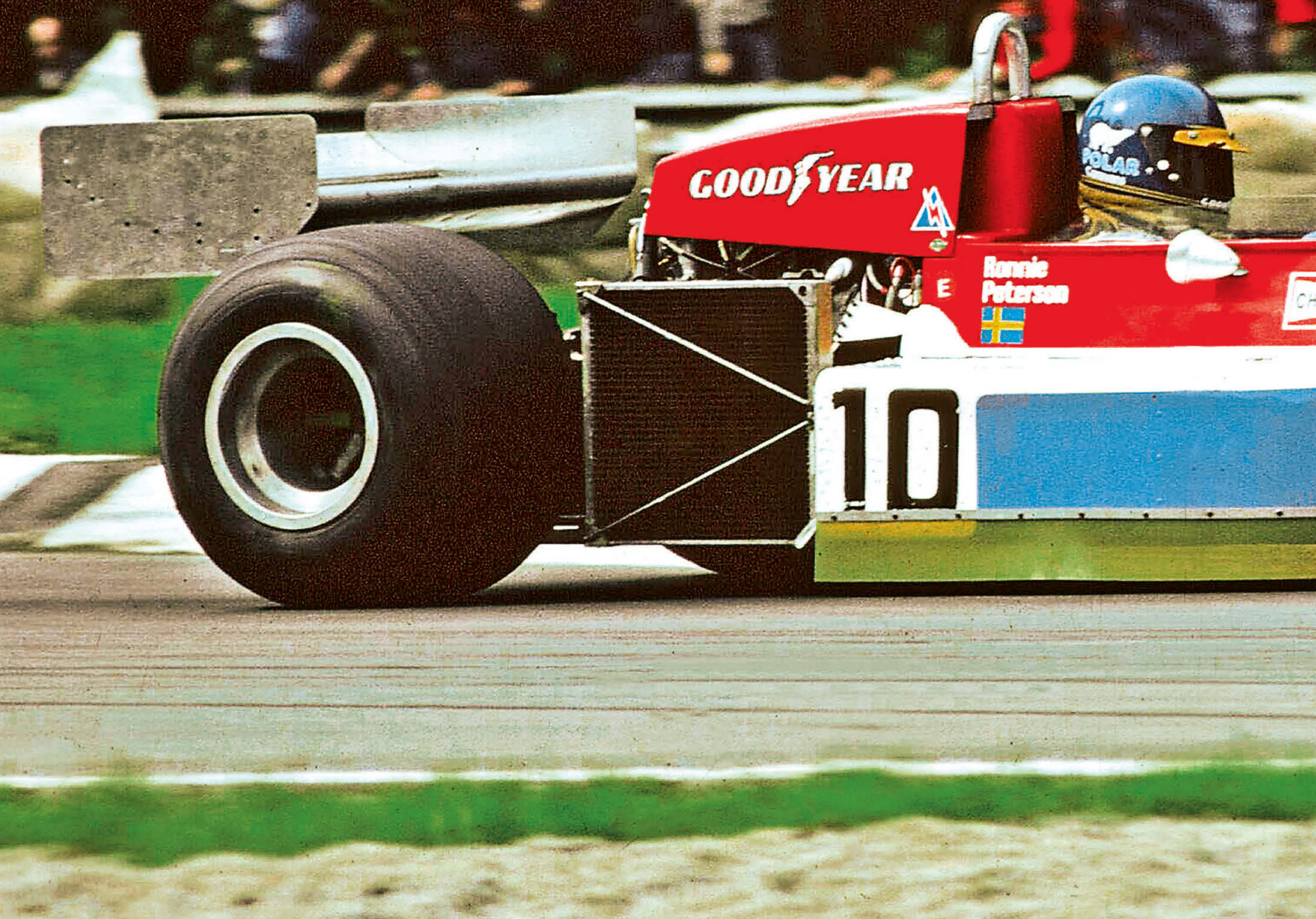
*È stato un vero  
maestro*

”

LA VITTORIA FINALE

# Ronnie batte tutti con la umile March

NELL'EDIZIONE 1976 PETERSON COMPIE  
L'IMPRESA CAPOLAVORO, DANDO UNA LEZIONE  
DI GUIDA CON UNA MONOPOSTO NON AL TOP



## *Quanto l'uomo conta tanto*

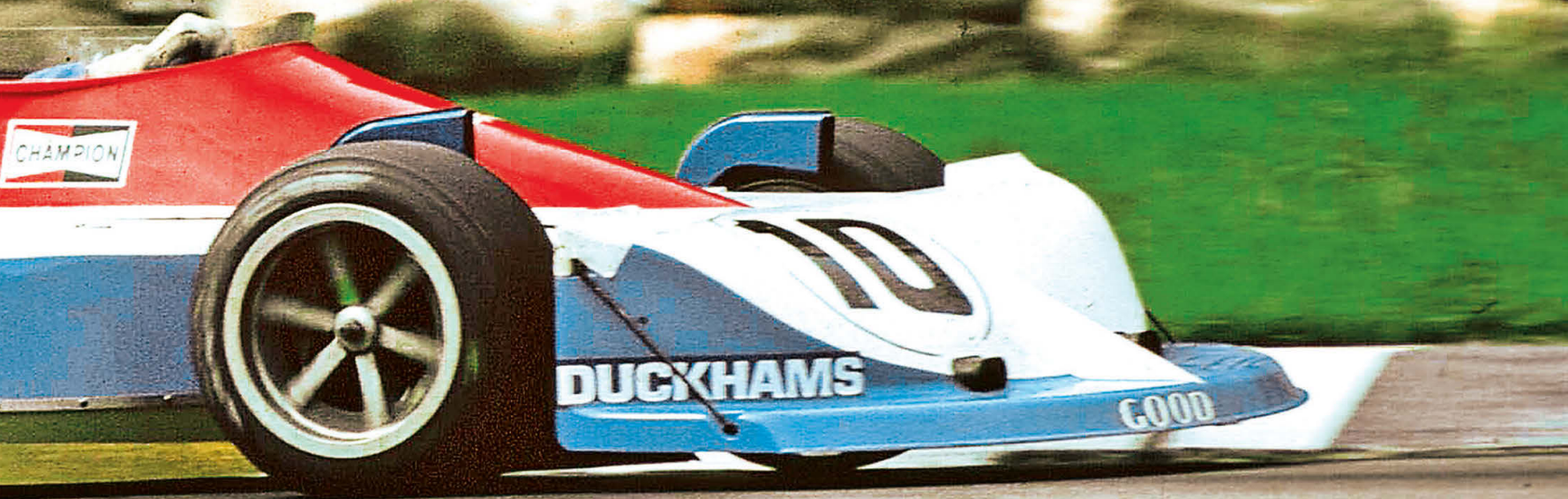
Ronnie Peterson  
al volante della March  
761-Cosworth nel Gp  
d'Italia 1976, vinto  
con immenso merito.

Pur disponendo  
di un'accoppiata  
telaio-motore  
nettamente inferiore  
alla concorrenza  
più agguerrita

**O**on questo fanno quarantadue anni dal terzo trionfo di Ronnie Peterson a Monza 1976. La sua vittoria più sofferta ed entusiasmante. L'ultima nella F1 moderna in cui un pilota riesce a dominare una gara con un mezzo, la March 761, desolatamente inferiore agli altri. Anche se col Gilles Villeneuve di Jarama 1981 più o meno siamo lì. Al piano di sopra. A due passi dalla magia pura, nel corridoio dell'assurdo, giusto accanto alla porta del mistero. Un posto nel quale, se trovi le chiavi giuste, puoi entrare quando vuoi. Perché in fondo certe Corse restano sospese in una sorta di podcast spirituale pronte a essere rivissute a chiamata, alla voce poesia.

Le righe che seguono sono state scritte in un pomeriggio d'autunno di più di dieci anni fa, in modo semi-interrattivo, cioè facendo cose e prendendo appunti di una realtà che si dipanava sotto gli occhi quasi ci fosse un giallo da svelare, procedendo a ritroso. Con due soli aiuti. Un cellulare e un dvd pirata, sul quale campeggia la scritta a pennarello "Monza 1976".

Cominciamo con lo scoprire ancor meglio Ronnie Peterson.



Lui non era "solo" il signore di Monza. Era un manico vero, velocissimo ovunque, mago del bagnato, principe del controsterzo, attaccante puro e difensore spietato. Un campione completo. A descrivercelo quasi quasi chiamo un vecchio loggionista della Monza che fu, Franco Scurria. Ingegnere milanese, commissario di pista dal '67 al '74, Franco di Ronnie dal vivo non ha visto tutto, ma di tutto. Sentiamolo: *«Peterson mi colpì già nel biennio '68-'69 al debutto sulla pista Junior, in F.3, con la Tecno. Sempre di traverso, non pulito ma genialmente redditizio. Entrava alla prima variante in controsterzo, così si ritrovava già con la macchina impostata per la sinistra del Ponticello. Sull'asciutto e sul bagnato andava quanto se non più di Vittorio Brambilla, il che per l'epoca era tutto dire. Nel '71 ero di servizio al Serraglio e lo vidi fare prodezze nel gruppone che si giocò la corsa in volata. Sulle prime sembrava che fosse il giorno buono di Amon, ma il neozelandese d'un colpo perse tutte le visiere a strappo e rimase a occhi scoperti. Lo seppi prima degli altri perché fui io a raccogliere quelle visiere. A quel punto tutti avremmo scommesso sulla March di Peterson, ma lo svedese fu sconfitto da Gethin, anzi, dal suo 12 cilindri Brm, per un solo centesimo. Negli anni Ronnie divenne il maestro di Monza. In prova i più grandi mostravano pelo sullo stomaco perché a serbatoi scarichi prendevano in pieno la seconda di Lesmo, cosa che in gara, col pieno e senza i pit-stop di oggi, non era pensabile. Beh, Ronnie il venerdì e il sabato alla seconda di Lesmo era imbattibile. Ma meglio ancora aggrediva la prima, tirando delle staccatone apparentemente impossibili. E per la Monza di allora, quella non strozzata dalle chicane, fino al '71, fare bene le due di Lesmo era la chiave di volta, perché ti portava in carrozza fino all'Ascari. Ronnie a Monza fu grande pure coi prototipi. Lo ricordo stupendo 3° alla 1000 Km del '72 con la Ferrari. Sì, un mito».*

"Monza '76". Il cellulare, dicevamo.

Lo uso ancora. Tredici numeri da comporre. Pausa. Il primo squillo. "Lui" c'è. «Sì, sono Stig Blomqvist. Ronnie? È stato mio compagno di scuola mezzo secolo fa, quando ancora non avevo voglia di studiare né di diventare campione del mondo rally. Aveva 14 anni, io 12. In kart era un marziano. Monza '76? La sua grande impresa. Una "mission impossible". Anzi no. Io so cosa accadde in Ronnie, quel giorno. Perché sedici anni prima ero con lui a Orebro, in Svezia. Ci sfidammo, su di un lago ghiacciato. Lui in kart, io al volante di un'auto. Fu lotta vera. Facemmo pure a "sportellate", ma vinse lui d'un soffio. Perché Ronnie aveva imparato a guidare là. Su quelle superfici che sembrano specchi bagnati. La chiave del mistero di Monza 1976 è tutta lì. È stato un piacere. Buongiorno».

Il lettore dvd ingoia il disco. L'immagine balla, trema, poi si stabilizza. Monza '76.

Campo lungo su tribunette abusive in tubi innocenti, cattedrali d'un altissimo neogotico, scheletriche ma gremite e incappucciate da teli per la minaccia pioggia.

La telecamera stringe. Griglia di partenza.

Prima fila: Laffite in pole con la Ligier e Scheckter su Tyrrell 6 ruote, quindi Pace, Brabham-Alfa, e Depailler con l'altra esaruote.

In terza, oltre a Stuck su March, Lauda in Ferrari, redivivo dal fuoco del 'Ring di 42 giorni prima, sfigurato, con le ustioni che inzuppano le bende di siero e pus. Accanto a lui non ci sono meccanici ma cinque



# N PREMIO TALIA

*Entusiasmo  
alle stelle!*

La festa del podio  
evidenzia un Ronnie  
Peterson allegro  
come non mai,  
in compagnia di Clay  
Regazzoni, secondo  
arrivato, e Jacques  
Laffite, terzo





SUTTON-IMAGES.COM

”

*La svolta della  
corsa si ha  
a gara inoltrata  
quando  
comincia  
a piovigginare.  
E a bassa  
aderenza  
nessuno può  
batterlo...*

”

caramba in divisa caki a proteggerlo dall'assalto dei media.

Quarta linea. Reutemann con la terza Ferrari (la seconda di Rega è una fila più giù) e lui, Ronnie Peterson su una March, ottavo.

Pronti, via. Davanti, alla prima variante, Scheckter, Laffite e Depailler. Ronnie è 7°, lotta con Stuck. Alla Ascari è già 4°, al secondo giro ha agganciato il terzetto dei battistrada.

Vola, lo svedese. Al terzo passaggio Depailler e Laffite si ostacolano in Parabolica, il vikingo ne approfitta. Nooo, ora è 2°, alla caccia di Scheckter.

Vai, Ronnie, dà che lo prendi. 8° giro. Il tabellone a lampadine sul traguardo informa che i primi viaggiano sul filo dei 200 km/h di media. Sì, Peterson ha ripreso Scheckter.

Si butta a vita persa alla prima di Lesmo. Dopo la seconda, verso il Serraglio, altro che raggiungerlo, sembra risucchiarlo. Gli è in scia. Due giri dopo lo mangia. Peterson è al comando. In fuga. Ma non va. Le due Tyrrell lo riagganciano. Sì, per lui è finita.

Un momento, però. La media si riabbassa a 198 km/h, qualcuno apre l'ombrello. Pioviggina.

Solo Pesenti Rossi monta gomme intagliate. Peterson riallunga, ma Depailler lo bracca. Lo sfida.

Al 31° giro l'attacca alla Roggia, all'interno. Lo passa.

Anzi no. Ronnie tiene giù e lo reinfila all'esterno.

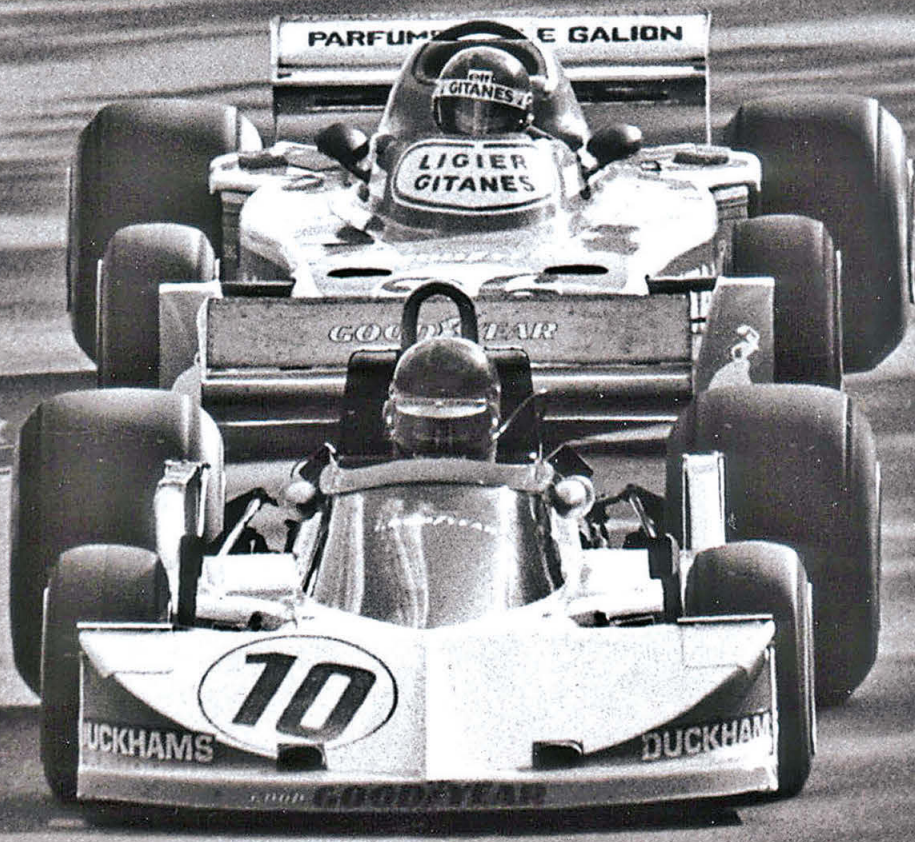
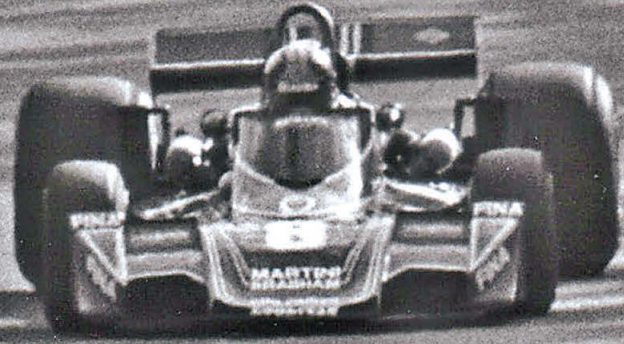
I funghi degli ombrelli crescono come porcini. Peterson gli rivà via. Rinviene un meraviglioso Clay Regazzoni e gli si butta quasi in scia, ma Ronnie tiene giù il piede mentre doppia Lungler e Stommelen.

Due giri alla fine. Squilla il cellulare. «Pronto, sono Clay. Mi avete cercato? Cosa? Ah, Monza '76... Due giri dalla fine? L'avevo ripreso, sì. Ma la pista era viscida. Polvere e acquolina. Passarlo? Missione impossibile. No, quel giorno non ce ne era per nessuno. Eh, di quelli come Peterson oggi non ne nascono più. L'asfalto sembrava... ecco, sì, giustamente: sembrava la superficie di un lago ghiacciato». Clic.



**Ronnie non teme paragoni**

Peterson davanti Laffite, Pace, Watson e Regazzoni. Quindi, sopra, in dolce compagnia



# Andretti gode a casa sua

NEL 1977 MARIO SUBLIMA LE SUE DUE  
ESPERIENZE DI VITA VINCENDO A LONG BEACH  
IN USA E PURE A MONZA, DA ITALIANO VERO

Sono passati quarantuno anni esatti dal trionfo di Mario Andretti a Monza al volante della Lotus 78-Ford Cosworth. Momento magico che salda la storia di un immenso campione alla leggenda dell'autodromo, rappresentando uno snodo indimenticabile nel vissuto e nel futuro di entrambi. L'anno dopo, nel 1978, "Piedone" proprio a Monza otterrà la certezza d'essere il nuovo campione del mondo di F.1 e la pista vivrà la prova più terribile, con l'incidentone del via a seguito del quale il giorno dopo, in una stanza dell'ospedale Niguarda, troverà la morte Ronnie Peterson per embolia grassosa. Così, mentre Mario sublima la già esaltante carriera con l'iride di F.1, Monza dovrà superare polemiche e contestazioni fortissime, pressata

## *Un successo che vale tanto*

A lato, Mario a Monza 1977 taglia il traguardo su Lotus 78 festeggiato dal boss Chapman che fa volare il cappellino in segno di giubilo. Sotto, "Piedone" fa festa sul podio

SUTTON-IMAGES.COM





”

*Quando nel 1977  
vinco a Monza il  
mondiale per me  
è già sfumato da  
un po', però  
colgo l'occasione  
per dire la mia*



”  
*Per certi versi trionfare nel Gp d'Italia davanti al pubblico di Monza è stato l'attimo emotivamente più bello di tutta la mia carriera*  
”

tra lotte politiche, nuovi dettami di sicurezza e istanze ambientaliste, rischiando anche di perdere per sempre il Gran Premio.

Ma alla fine l'autodromo per antonomasia trova nelle sue radici antiche e gloriose la forza di resistere e mutare di volta in volta quel tanto che basta per perpetuare il suo ruolo nel calendario iridato. Con Mario, invece, l'ultimo incontro agonistico avrà luogo nel 1982, grazie all'esplosiva entusiasmante pole position al volante della Ferrari 126 C2, seguita da uno stupendo terzo posto in gara.

E non finisce qui, in fondo, perché il campionissimo italo-americano è presente anche nel 2014 al weekend del Gp con tanto di cappellone Stetson in testa, nella veste di testimonial e ambasciatore del Gp di Austin. Per scrivere un altro piacevole capitolo d'un rapporto d'amore senza fine. Iniziato sessant'anni prima e destinato a legarlo per sempre alla pistona del Parco Reale.

**- Mario, tornare con la memoria a quarantuno anni fa, segnatamente all'edizione '77 del Gp d'Italia, è facile. In fondo è una gara - oltre che reperibilissima da vedere su youtube -, anche semplice nello svolgimento. Hai un'ottima monoposto, la Lotus 78, parti coi primi e ci metti dieci giri per assumere la leadership, superando la Wolf di Scheckter. Da lì in poi saluti la compagnia e dai luogo a una marcia trionfale, che termina solo con lo champagne, sul podio. La butto là: non è che sia uno dei momenti più belli della tua vita?**

«Guarda, non solo ti rispondo di sì, ma aggiungo che è stato emotivamente l'attimo più bello e importante di tutta la mia carriera in Formula Uno. Sai, in generale per un pilota è stupendo, toccante e prestigioso vincere la gara di casa. Come noto io di patrie me ne sento due, una di nascita e partenza, l'Italia, e una d'approdo, gli Stati Uniti. Ebbene, in quel 1977 da aprile a settembre vinco sia il Gp Usa West a Long Beach che il Gp d'Italia a Monza, così in cinque mesi faccio mie le due gare di casa. Fantastico!».

**- Be', mettiamoci anche che per te Monza rappresenta qualcosa di più: l'innescò esistenziale della passione per le corse. Quindi, per certi versi, l'origine di tutte le cose.**

«Come posso dirti di no? È esattamente così. Nel 1954 ho solo quattordici anni, comincio a coltivare la passione per le corse e mi reco con degli amici a Monza, per assistere al Gp d'Italia, che vede Fangio su Mercedes prevalere sulla Ferrari di Ascari. Contemplo quello spettacolo a bordo pista e mi dico: "Ecco, correre è tutto ciò che voglio, nella mia vita". Puoi bene immaginare quanto sia stata importante per me Monza. Non a caso nel 1968, quando decido di debuttare in Formula Uno, a 28 anni, inizio proprio da Monza con la Lotus e, pur disputando una sola sessione di prove, mi qualifico bene. Ma il giorno della gara non mi fanno partire perché avevo preso parte entro le 24 ore precedenti a una corsa negli Usa, facendo la spola e contravvenendo di un soffio a una regola che imponeva una pausa di almeno un giorno tra una partecipazione e la successiva. Pazienza. Mi prendo la rivincita nel 1974, vincendo la 1000 Chilometri di Monza con l'Alfa Romeo, in coppia con Arturo Merzario, sì, con il bravo "Seghino"».

**- Come "Seghino"?**

«Eh, c'è una storia segreta per cui io chiamo in codice l'amico Arturo "Seghino"».

**- Be', raccontala.**

**Mario a Monza viene visto così**

Per tutti gli avversari in pista nell'edizione 1977 questa è l'immagine più frequente di Andretti su Lotus, l'unica possibile: cioè, visto da dietro!





John Player Special

”  
A Monza 1977  
impiegai solo  
pochi giri  
della prima fase  
di gara  
per prendere  
le misure con  
gli avversari.  
Poi non ebbi  
problemi  
”

«Risale alla fine di dicembre 1969, quando ci incontriamo per la prima volta a Daytona, in occasione dei test Ferrari, in preparazione della 24 Ore. La sera prima di stringergli la mano per la prima volta, entro al box del Cavallino e i meccanici, che ancora non mi conoscono affatto, stanno facendomi il sedile. Premetto, loro non sanno che parlo italiano, mi credono uno di quegli americani di seconda o terza generazione che non capiscono una parola della lingua dei loro padri, così le tute blu parlano liberamente tra loro. E uno di loro dice all'altro: "per il sedile non c'è problema, perché questo qui è più o meno basso come Merzario". "Sì, sì - gli ribatte l'altro - è un seghino come l'Arturo". Resto lì impassibile, sempre zitto e questi parlano, parlano. Alla fine, sorrido, pacca sulla spalla, li saluto e dico in perfetto italiano: "Grazie di tutto, ragazzi: ci si rivede domani quando arriva il mio amico "Seghino". Questi sbiancano... Ma da lì in poi imparano a volermi bene, simpaticamente contraccambiati».

**- A Daytona 1969 potevate vincere, se la Rossa non avesse avuto guai. Ma la coppia Andretti-Merzario si riscatta a Monza, cinque anni dopo, con l'Alfa Romeo. Cosa ricordi del trionfo alla 1000 Chilometri del 1974, con "Seghino"?**

«Gran bella soddisfazione e senza troppe preoccupazioni. Vinciamo senza problemi e mi diverto tanto, anche perché con l'ingegnere Carlo Chiti mi ci trovo alla grande, io. Ti racconto questa. Sono un perfezionista e durante le prove ai box non faccio che chiedere a Chiti consigli per la fascia d'utilizzo ottimale del regime di giri del motore, fino a che l'ingegnerone sbotta: "O'Andretti, 'un mi rompere le palle, guida mpo'come ti pare ché questo l'é un motore bono, che ti credi?! Te vai, vai, vai e pensa a spingere giù l'acceleratore e basta, ché in un posto come questo si vince e poi si torna a casa contenti tutti, ovvia"».

**- E poi l'altro giorno di gloria, al Gp d'Italia 1977.**

«Sì, ma andiamo oltre. Perché Monza ha poteri magici. Se sei un pilota, ti carica, ti esalta, ti spinge perfino a sperimentare strade diverse. Se vuoi ti racconto la parte segreta di questa storia, quella che succede qualche ora dopo dopo la vittoria datata 1977, sceso dal podio e nella giornata successiva, perché è roba interessante e poco conosciuta, credo».

**- Cioè?**

«In quel momento scade il contratto biennale che avevo firmato con Chapman nella primavera 1976 e che mi legava alla Lotus. È già pronto un rinnovo pluriennale, scritto, stilato e solo da firmare e controfirmare, ma di fatto, dopo la festa del podio di Monza, io sono un pilota senza contratto per il 1978 e - tac! - Enzo Ferrari mi chiama. Mi vuole vedere il giorno dopo. Subito. Correttamente avviso Colin Chapman, il quale mi risponde laconico e con molta freddezza: "Non andare, Mario. Non ti serve una cosa del genere, adesso. Devi solo firmare per me, ti ripeto: non andare". La mia risposta è semplice: "Colin, io devo". Con ancora negli occhi la festa di Monza, in un clima di grande esaltazione, parto alla volta di Maranello. Enzo Ferrari mi aspetta sorridente. Il saluto è caloroso come sempre e dopo un breve colloquio improvvisamente il Drake diventa serio e dice una sola parola, a mo' di domanda dalla quale dipenderà tutto il resto: "Quanto?". Okay, capito al volo. Gli dico la cifra che voglio per correre per lui e, sorprendentemente, la risposta è immediata. "Ci sto. Lo facciamo". - replica tranquillo. Rifletto un attimo e aggiungo: "Per come è la situazione tra me

### **Alla caccia di Hunt**

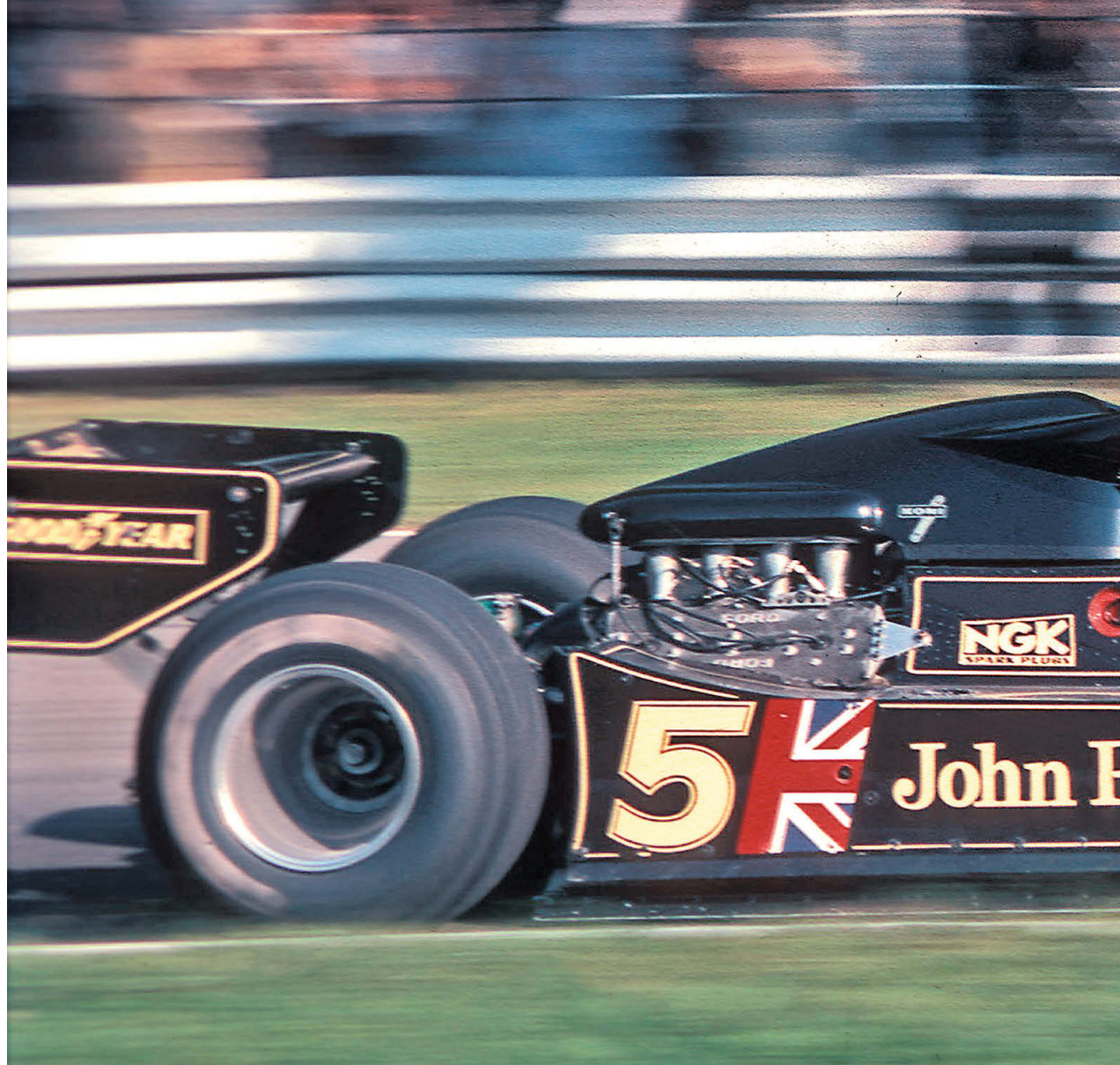
Andretti a caccia di Hunt nelle fasi iniziali di Monza 1977. Occhio alla Ensign del sorprendente Regazzoni, che è addirittura in scia alla Lotus di "Piedone"!



”

*Monza 1977  
poteva essere  
solo l'antipasto  
del mio  
immediato  
passaggio alla  
Ferrari. Ma poi  
Colin Chapman  
fece sfumare  
l'accordo*

”



COLOMBO

e Colin, non credo sarà molto facile dirgli che nel 1978 correrò per la Ferrari. Eh no, rischia di diventare un bel problema"».

**- E il Commendatore?**

*«Ferrari mi sorride e dice sicuro: "A quello neanche ci pensare. Abbiamo buoni avvocati, sai? Ci penseranno loro a rasserenare Chapman". Ma sì, cosa vado a pensare. Una stretta di mano e ci salutiamo. Rinca-so in America con la quasi certezza che la mia vita sta per cambiare. Sto per tornare a vivere in Italia, non stabilmente ma almeno per al-cuni periodi dell'anno, per stare vicino alla Ferrari. Quello che non pos-so immaginare è che nel frattempo Colin Chapman, furibondo, s'è messo sulle mie tracce, chiedendo un incontro d'urgenza con Enzo Ferrari, durante il quale pianta un casino incredibile, appellandosi a tutto quello che si può appellare pur di far crollare come un castello di carte l'accordo che si stava delineando tra me e il Cavallino Ram-pante».*

**- Alessandro Manzoni sintetizzerebbe dicendo alla Don Rodrigo che il matrimonio tra Andretti e la Ferrari non s'ha da fare.**

*«E non si farà. Perché dopo quel numero di Chapman, Enzo Ferrari preferisce non insistere. Tanto che il giorno dopo sono già tornato ne-gli Stati Uniti e il telefono di casa squilla insistente. È Chapman. Colin mi dice che è tutto a posto e che devo solo firmare il pluriennale per la Lotus, così la mia vita riprende la solita piega. Nel 1978 vinco il mon-diale, avendo di fatto la certezza del titolo proprio a Monza, con la*

***Passerella  
di un italiano***

Mario ha vinto e ringrazia il pubblico che lo festeggia. Per lui tutto era cominciato a Monza da bambino, quando si era recato ad assistere al Gp d'Italia tifando per Alberto Ascari



*tragedia che colpisce il caro Ronnie Peterson. Il weekend per me termina con una sfortunata penalizzazione per partenza anticipata, altrimenti avrei vinto, passando Gilles Villeneuve a due giri dalla fine, quando non avevo più freni sulla mia Lotus 79. Ecco, è una cosa che a ripensarla ancora oggi mi dà fastidio e non poco».*

**- Ti piace l'autodromo?**

*«Ti do due risposte. Monza resta la pista più simpatica del mondo e sono i tifosi a renderla ciò che è. Come atmosfera introduttiva, non ha pari. Arrivi, entri nel Parco Reale ed è come avviarsi verso la Mecca. Tutto profuma di tradizione, di ricordi gloriosi, di già gloriosamente visto e vissuto. L'introduzione è grandiosa, sì, un inno alla nostalgia per gli anni ruggenti delle corse e alle cose che contano, nel nostro Sport. E tutto ciò mentre l'asfalto ancora non l'hai neanche visto. Dal 1968 al 2014 sono sempre stato all'Hotel de la Ville, quasi a dare un senso a questo gusto per la stabilità. Tutto ciò smuove dentro più che altrove, posso garantirlo».*

**- La seconda risposta riguarda la pista in sé, giusto?**

*«Sì, il circuito è velocissimo, completamente piatto nella morfologia, ma dotato di una sua personalità. Bisogna essere molto precisi alla chicane, per il resto è importantissima la percorrenza alla Ascari perché introduce alla Parabolica, sezioni nevralgiche per preparare e effettuare sorpassi. Non c'è nessuna altra pista al mondo, così. Niente è come Monza».*





SUTTON-IMAGES.COM

**P**arlare della stagione 1978 con Andretti è come entrare in un campo minato. Basta chiedergli come e quando il contratto lo favoriva in Lotus rispetto al compagno di squadra Peterson e Mario si scatena: «*Mi vengono i capelli dritti quando sento queste cose. Io, sì, ero il numero uno del team, ma lui andava più forte, mi avrebbe scalzato. Non ci riuscì, tutto qui. Prima di morire a Monza mi disse scherzando: "Ehi, ragazzo, dammi una soddisfazione, fammi vincere un po' anche a me"*».

Beh, non emerge esattamente questo da certe mugugnature di Peterson... «*Balle inventate dalla stampa inglese - ribatte Marione - quell'anno le posizioni non furono mai congelate. Lui avrebbe potuto passarmi, umiliarmi e poi farmi vincere. La mia immagine ne sarebbe uscita male, ma io fui abbastanza forte da impedirglielo*».

Eppure in Francia e in Olanda, sembrò che tra le Lotus ci fosse un patto di non aggressione... «*Falsissimo. In Francia avevo una sesta marcia più corta. A causa del vento, mi andava in crisi il motore e riuscii a stare davanti a Ronnie anche se lui attaccava eccome. Lo stesso in Olanda quando avevo guai a una fiancata e lui mi puntava in modo furibondo. Fu dura, ma ce la feci anche quella volta. Fummo avversari, ma andavamo d'accordo, eravamo diventati amici*».

Non troppo, però, visto che Ronnie aveva deciso di andarsene alla McLaren, no? «*È vero, ma se fosse stato più veloce di me avrebbe potuto restare in Lotus, scalzandomi. Non andò così*».

Come considera la Lotus 79 rispetto alla 78? «*Altro passo: la portammo in Belgio come muletto, ma io la volli per la gara. Chapman non era d'accordo e io dissi al capomeccanico: "si può fare?". Lui rispose: "Mario, per te sì". Corsi con la 79 e vinsi rifilando un secondo al giro a tutti. Fu l'inizio dell'apoteosi. E attenzione: potevo vincere il titolo anche l'anno prima, ma persi per il motore. Nel '77 avevamo dei Cosworth sperimentali, con 10 cavalli in più, che si rompevano spesso. Nel '78 preferimmo propulsori meno estremi e guadagnammo l'affidabilità*».

La memoria di Mario corre ancora a Monza: «*Mi fregarono la corsa. Gilles scattò in anticipo al via, io mi mossi appena, di riflesso, ma in*

## **L'incidentone malaugurato**

Pronti-via e alla prima partenza è subito dramma. I feriti più gravi saranno Peterson, a lato, e Brambilla. Ma per Ronnie, poche ore dopo non ci sarà più niente da fare, a causa delle complicazioni sopravvenute



COLOMBO



# Mario spiega il 1978 bello e **terribile**

ECCO COME ANDRETTI HA VISSUTO  
LA STAGIONE CHE GLI HA DATO IL TITOLO  
RESA TRISTE DALLA FINE DI RONNIE



”

*Monza 1978  
ha un senso  
ambivalente.  
Lì acquisto  
al certezza del  
titolo ma vivo  
lo sgomento per  
la perdita di  
un grande quale  
Ronnie era*

”

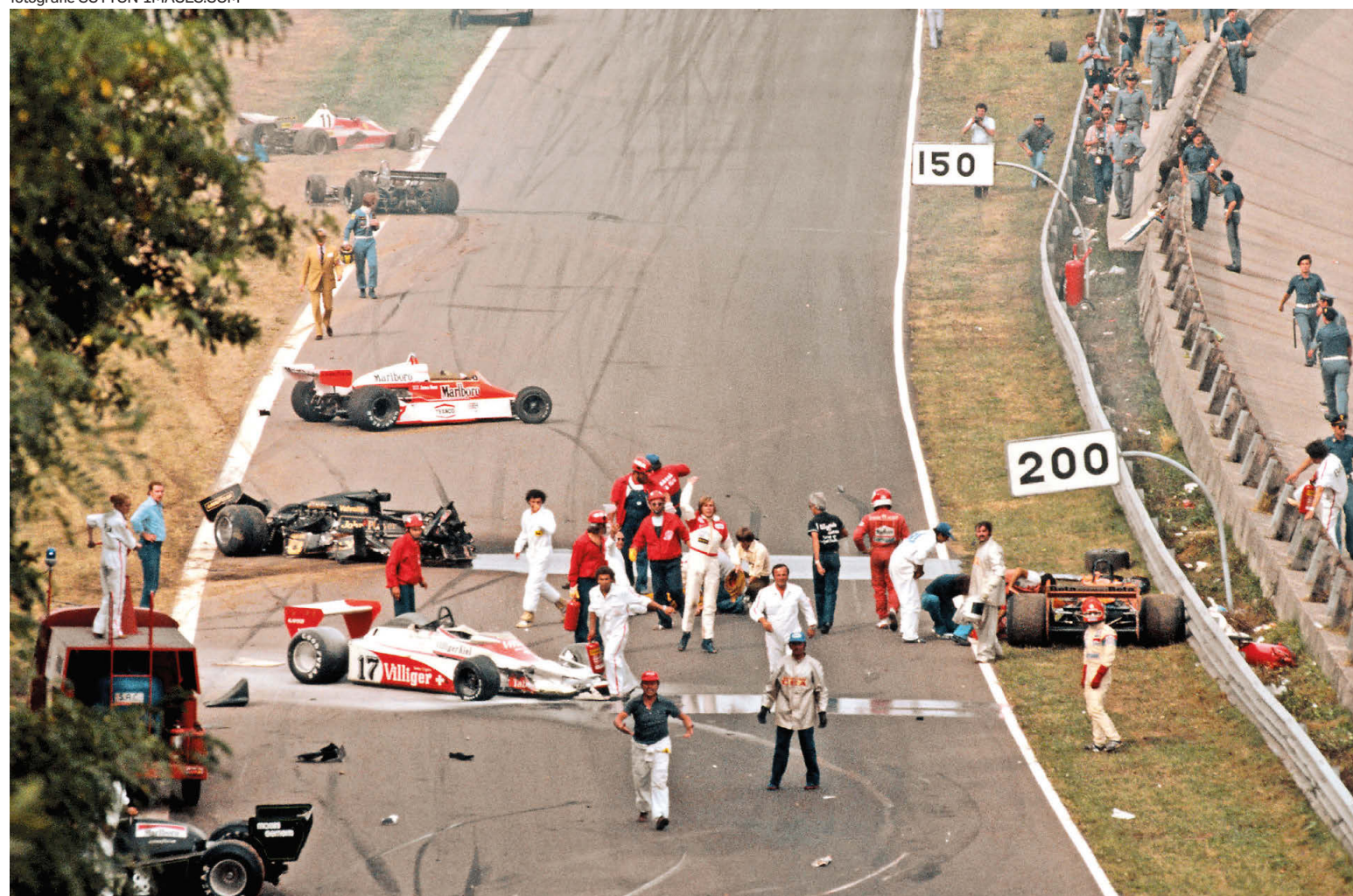
*realità lui era partito prima, io no. Nel finale lo passai. Quando seppi che avevamo entrambi 1" di penalizzazione divenni furibondo. Poi il giorno dopo ci fu la tragedia di Ronnie, quando sembrava che fosse fuori pericolo». E la Ferrari? «La sfida con le loro 312 T3 ci fu davvero. Avevano comunque consistenza e affidabilità. Malgrado le validità delle Lotus 79. Garantisco che battere le Rosse non fu facile».*

*Ma Monza 1978 resta sinonimo di tante cose che cambiano per sempre, in F.1: «Certo, è una ricorrenza importante quanto ambivalente. È il quarantesimo anniversario dalla mia magica stagione 1978, che mi vide vincere il titolo mondiale di Formula Uno, al volante della Lotus 79. E dico di più: domenica 10 settembre a Monza, quando ebbi la certezza dell'iride, divenne automaticamente il giorno più bello della mia vita. Però non riesco a fermarmi a questo, perché non potrò mai dimenticare che lunedì 11, cioè il giorno dopo, arrivò ben presto la notizia terribile che il mio compagno di squadra Ronnie Peterson era morto all'ospedale Niguarda, a seguito delle conseguenze del bruttissimo incidente al primo via del Gran Premio d'Italia. Così, per uno strano caso della vita, il momento più bello della mia esistenza coincide anche con un mix di sensazioni tra le più tristi e sgradevoli. Perché Ronnie non era solo un rivale per me, ma anche un pilota fortissimo e un uomo meritevole della massima stima, il tipico avversario talmente forte da dare un prestigio speciale a tutte le vittorie ottenute, correndo insieme e contro di lui. Per questo, ancora oggi, tornare con la memoria a quello stato d'animo vuol dire reimmergermi in un'acqua che sento calda e amica per lo stupendo senso di appagamento da vittoria, ma anche decisamente gelida, perché avverto di nuovo il senso di sgomento per la perdita di Ronnie Peterson, top driver che da quel giorno manca a tutto l'automobilismo».*

### ***Gli ultimi attimi insieme***

Ronnie e Mario, a destra, in relax ai box di Monza 1978. Sotto, i momenti successivi al crash. Sulla sinistra si nota la sagoma nera della Lotus 78 muletto incidentata dello svedese, che sulle prime riporta fratture agli arti inferiori, ma la successiva embolia grassosa gli sarà fatale

fotografie SUTTON-IMAGES.COM







# Patrese innocente ma perseguitato

SERVE UN COLPEVOLE PERFETTO E RICCARDO DIVENTA OGGETTO DEL MORALISMO DI CERTI SOLONI. MA USCIRÀ PULITO DALL'ESPERIENZA

Questa è una storiaccia. Travagliata, delicata e anche drammatica. Narra le vicissitudini dei piloti di F.1 coinvolti in incidenti gravi con responsabilità più o meno evidenti e che per questo sono chiamati a pagare un prezzo. Il più alto. L'astensione da una o più corse successive.

Fino all'inizio degli Anni '70 la questione non si pone, perché nelle corse e segnatamente nei Gp vale il principio che nessuna sospensione può intervenire fino a che non vengano accertate responsabilità di carattere penale nel comportamento di gara di un pilota.

È così che Hawthorn a Le Mans 1955 e Clark a Monza 1961 - tanto per fare solo due esempi -, proseguono le loro carriere in attesa che vengano verificate in sede di magistratura ordinaria eventuali responsabilità giuridiche, poi escluse dalle successive sentenze.

Le cose cambiano radicalmente con un duplice punto di svolta nel

## **Fermato per una gara!**

L'espressione del 24enne Patrese parla chiaro. Viene squalificato per un Gp - quello Usa East al Watkins Glen -, da un tribunale abusivo di piloti "saggi" e lui non ci sta. Alla fine emergerà che le responsabilità per il crash di Monza 1978 vanno cercate nella cerchia degli pseudo-giudici...



SUTTON-IMAGES.COM

1971, dapprima quando Jean-Pierre Beltoise viene ritenuto co-responsabile dalla Commissione Sportiva Internazionale assieme ai commissari di percorso che non gli hanno impedito di spingere la sua vettura in panne mentre sorraggiungevano i concorrenti, tra i quali lo stesso sfortunato Ignazio Giunti, nell'incidente in cui trova la morte il pilota italiano, durante la 1000 Km di Buenos Aires.

Beltoise si prende una sospensione dalla Federazione Internazionale, peraltro avallata dalla Ffsa, la Federazione francese, e di fatto resta fermo sei settimane. Un periodo durante il quale si disputa il Gp del Sudafrica di F.1, quindi, per la storia, in realtà è Beltoise il primo pilota che salta una gara iridata per motivi disciplinari, anche se a causa di una condotta tenuta in una gara valevole per il Mondiale Marche.

Sempre nel 1971, a stagione inoltrata, in una corsa Interserie a Norimberga, Pedro Rodriguez trova la morte in un crash mentre sta doppiando il tedesco Kurt Hild. Al gentleman driver viene immediatamen-

”  
 Nella  
 campagna  
 in difesa  
 di Patrese  
 in prima linea  
 c'è proprio  
 Autosprint  
 col suo direttore  
 Marcello  
 Sabbatini

”

te sospesa la licenza, anche se a un più attento esame dell'incidente la sua posizione si alleggerisce e nella stagione successiva torna a correre, militando nel campionato sino alla fine degli Anni '80 senza mai causare un problema. Siamo comunque a un cambio di rotta. L'Autorità Sportiva sente d'avere il dovere oltre che il diritto di irrogare sanzioni anche pesanti a conduttori protagonisti di palesi violazioni del codice di comportamento cristallizzato nel regolamento sportivo.

L'affaire Patrese e la battaglia di Autosprint

E qui entriamo in una delle vicende più drammatiche e incandescenti nella storia della F.1, che vede Autosprint in prima fila in difesa di un pilota italiano troppo frettolosamente messo all'indice subito dopo Monza, ossia il Gp d'Italia 1978.

Dall'evento Hild passano quindi sette anni prima che si torni a parlare di tribunali e esclusioni, anche se il caso che riguarda Riccardo Patrese è unico e sui generis. Il pilota italiano, dalle confuse immagini televisive e dalle prime concitate ricostruzioni, da alcuni viene indicato come l'agente d'innescò della carambola nella quale Ronnie Peterson riporta ferite che si riveleranno mortali, a seguito di embolia grassosa.

Il problema è che Riccardo viene giudicato sommariamente da un improvvisato e privatissimo tribunale di piloti, nel quale spiccano per intransigenza Lauda, Hunt, Fittipaldi, Watson e Scheckter, che accusano l'italiano di tenere una condotta agonisticamente sopra le righe, citando anche la collisione al Gp d'Olanda con Pironi. In poche parole, i top driver del mondiale, con l'esclusione di Mario Andretti che prende le difese di Patrese, sanciscono di fatto l'esclusione del pilota della Arrows dall'imminente Gp Usa East al Watkins Glen, minacciando in caso di acquiescenza degli organizzatori di disertare la gara.

La Federazione in questo caso è grande assente e pilatescamente taciturna. Patrese al giudice di Elmira, il quale stabilisce che il pilota può esigere di pretendere dallo steward della gara di far rispettare il regolamento e di essere ammesso al via. Quando sta per scoppiare il caos più totale, Bernie Ecclestone, al tempo proprietario della Brabham e capo della Foca, privatissima associazione dei team britannici di F.1, consiglia lo stesso Patrese e il suo patron Oliver di ritirare l'iscrizione dell'Arrows, chiedendo la rinuncia come favore personale.

In pratica pare che Bernie assicuri, in caso di accettazione della sua richiesta, l'entrata della neonata Arrows nella Foca e a Riccardo un'amizizia imperitura. Morale, Patrese salta la corsa del dopo-Monza, l'Arrows entra nella Foca e per tutta la carriera l'italiano sarà in ottimi rapporti con Bernie, che lo farà correre per la sua Brabham negli Anni '80.

Nel frattempo Autosprint, tramite il direttore Marcello Sabbatini, è protagonista di una feroce battaglia in difesa di Patrese, portando prove inconfutabili che ne dimostrano l'innocenza. L'italiano non ha stretto Hunt, innescando la carambola, proprio perché delle foto dimostrano che la Arrows nel momento che prelude alla carambola era ben davanti alla McLaren.

La tesi è confermata dagli arabeschi di caucciù delle traiettorie tenute dalle monoposto, come emerge da un minuzioso studio dell'asfalto monzese. Per la giustizia ordinaria Patrese sarà innocente, invece per quella dell'improvvisato tribunale dei piloti, ingiustizia è fatta.



### Copertine difensive

Ecco tre cover di Autosprint chiaramente difensive nei confronti di Riccardo. A destra, le terribili immagini del mega-crash del primo via del Gp d'Italia 1978. A lato, Ronnie Peterson soccorso dopo il botto





# Apoteosi Rossa targata 1979

SCHECKTER VINCE GARA E MONDIALE  
SCORTATO DAL COMPAGNO DI SQUADRA  
VILLENEUVE, FEDELE AMICO





**M**onza, 9 settembre 1979. Sta per partire il Gran Premio d'Italia, tredicesima e terz'ultima prova del mondiale di Formula 1. Ci sono momenti nella vita in cui s'avverte una sensazione di calda e piacevole immutabilità. Tutto attorno a noi sembra stabile, sempre e rassicurante.

In realtà momenti come questi sono spie accese sul cruscotto dell'esistenza, segnali dolci, struggenti ma insieme inquietanti, i quali, lam-

***Cavallino gaudente***

Le Ferrari 312 T4 sono protagoniste a Monza 1979 con Jody Scheckter al top. Seguito come un'ombra dal compagno Gilles

”

*Nelle prime fasi  
si assiste alla  
sfuriata dei  
rivali, quindi le  
Ferrari riescono  
a prendere  
il comando  
delle operazioni  
senza più  
lasciarlo*

”

### **Attenzione alle Renault!**

Al via di Monza 1979 il ferrarista Scheckter deve subito guardarsi dallo scatto delle Renault: qui Arnoux è appena davanti al compagno di squadra Jabouille

peggiando, ci avvertono che tutto sta per cambiare e che la realtà, il nostro vissuto e quindi una fetta grossa di noi stessi, ci stanno per lasciare. Per sempre. Okay, pazienza per Francesco Cossiga presidente del Consiglio e Alan Sorrenti ancora in testa alla hit parade con "Tu sei l'unica donna per me" e ci facciamo una ragione anche del fatto che il campionato di calcio 1979-1980 non è ancora iniziato - lo farà tempo una settimana -, tanto sarà l'annata del totonero e delle scommesse. Avanti a tutto e tutti - in attesa che Pietro Mennea attacchi giusto tra pochi giorni, a Città del Messico, il record sui 200 metri piani -, è proprio il Gran Premio di Monza.

## **Trimurti Rossa in gloria**

Un'ora e 25 minuti di corsa sul filo dei 220 orari, 50 giri per 290 chilometri su 5,8 km d'asfalto. Tre ore secche di diretta Rai, ai microfoni un Mario Poltronieri letteralmente scatenato, a bordo pista un'immensa macchia rossa di tifosi che sembra un coagulo d'affetto in attesa di liquefarsi come sangue venerato in attesa del miracolo e nell'aria la percezione fervida che oggi si spalmerà un po' d'eternità su tre miti. Quello classico, Enzo Ferrari, giovanissimo 81enne, in caccia del primo iride-pilota del dopo Lauda. Quello nuovo, Gilles Villeneuve, l'Aviatore creato e amato dal Drake. L'unico pilota al mondo grande anche se e quando perde. Infine il mito spurio, Jody Scheckter, tetragono ebreo sudafricano a un passo dal titolo, probabile primo campione del mondo ferrarista della Tv italiana a colori, a patto che non commetta passi falsi e che il suo compagno di squadra non lo pugnali in corsa.

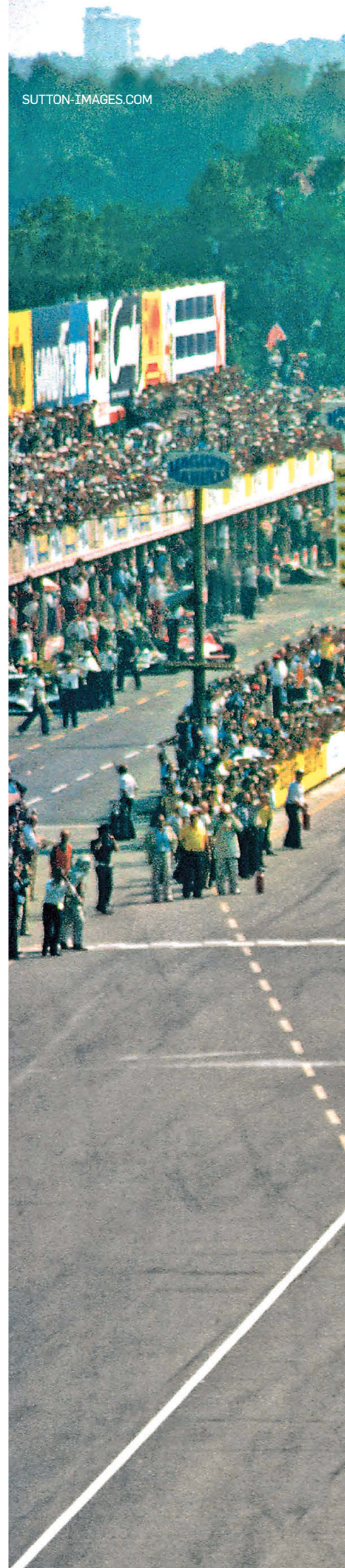
## **Avversari temibili**

Poi ci sono loro, i cosiddetti cattivi, che cattivi non sarebbero se non dessero fastidio alla Ferrari. Madame et monsieur, ecco a voi le due Renault di Jean-Pierre Jabouille e René Arnoux, ex teiere turbo che dal Gp di Francia hanno smesso di fumare e bollire, cominciando a vincere. E poi le Williams, finanziate dai Sauditi, di Alan Jones e Clay Regazzoni. Quindi la Ligier-Cosworth di monsieur Jacques Laffite, da inizio anno spina nel fianco delle Rosse.

## **Rimpiangendo Ronnie**

Ma Monza resta sinonimo rispettoso, ammirato e non consolabile - per le lacrime di gioia e alla fine purtroppo di dolore che negli annali ha fatto versare - del meraviglioso maestro d'armi Ronnie Peterson, morto al Niguarda l'anno prima per embolia grassosa dopo il crash al via. E questo, negli Anni '70, è l'unico Gp brianzolo senza Ronnie alla partenza. Peggio ancora, c'è chi dice che sia l'ultimo di una mezzosecolare storia, perché pare che dal 1980 la F.1 non tornerà mai più a Monza, perché da Imola rapita. Intanto per certo si sa che la settimana dopo una ventina di F.1 approderanno in riva al Santerno per una prova generale del Gp iridato dell'anno dopo, mentre Monza pugnata dagli ambientalisti che non capiscono che il parco è tutelato dal circuito e non viceversa, si consola, male, con una stagione futura la quale in calendario ha solo la 1000 Km, una gara della serie Aurora F.1 e una di F.2 neanche valida per l'Europeo.

SUTTON-IMAGES.COM





Motta

Agip

ESSIO

BOSCH

PIRELLI  
CISI  
PIRELLI

CARELLO

ANSA

FENDINEBBIA  
CARELLO

”

*Monza 1979  
è anche una  
sorta di rito  
di passaggio  
che vede quasi  
concludersi  
molte storie  
di una F.1  
destinata  
a scomparire*

”

## Il primo grido globale

E invece, nessuno può ancora saperlo, a morire, ad andarsene per sempre, non è e non sarà l'autodromo monzese, ma qualcosa di impalpabilmente caldo e pulsante. Una parte del Cuore di una F.1 che tra trapianti ed espianti sta cambiando pelle, organi e volto, divenendo presto qualcosa di implacabilmente diverso.

Perché Monza 1979 è forse il primo grido della F.1 globale e televisizzata. Ore e ore di diretta Tv già dalle prove - il primo esperimento fu fatto nel 1977-, nugoli di telecamere lungo il tracciato e una troupe televisiva di prim'ordine quasi ad annunciare l'avvento della Rai a ogni Gp, quella entusiasta di Beppe Berti in studio e Poltronieri, più Benzing in cabina con tanto di minimonitor e Ezio Zermiani a sciama-re immarcabile tra paddock, box e griglia di partenza.

Sta finendo la Rai in bianco e nero, insomma, quella dei pochi Gp all'anno e d'un paio di telecamere fisse. Fin qui poco male, solo che, per molti appassionati, il fascino di quella F.1 proibita, invisibile, che si lasciava più immaginare che percepire, che poteva essere solo letta il martedì successivo su Autosprint e mai seguita curva per curva, ecco, insomma, dicevamo, il richiamo peccaminoso del ti vedo e non ti vedo, dell'eco del rombo precluso e già svanito, resterà un ricordo adrenalinico erotizzante quanto una forma sfuocata percepita dal buco della chiave anziché mostrata con doviziosa, e alla lunga quasi stufante, voluttà.

Ma tante cose sembrano esserci sempre state e invece stanno per sparire, a Monza '79. Perché il flipper della vita prima suona allegro, vibra e poi gira all'improvviso. E alla fine, oltre a sparire gioco e giocatori, scomparirà pure il flipper.

Proprio a Monza Jacky Ickx sul giro secco viene ridicolizzato dal compagno di colori Laffite e matura l'idea di ritirarsi dalla F.1, Arturo Merzario capisce che la sua avventura nei Gp è finita e sull'ala posteriore, per far quadrare i conti in attesa dell'addio, sfoggia uno sponsor last minute di pompe funebri.

Già che c'è Hector Rebaque fa debuttare la sua HR100 autocostruita e finita di montare ai box, ultimo pilota-costruttore ad affacciarsi sul Circus (Emerson Fittipaldi durerà ancora un anno, ma aveva iniziato ben prima), però due Gp dopo pianterà lì baracca e burattini.

La stessa Shadow, non qualificata con Lammers e per modo di dire al via con De Angelis, è alla sua ultima stagione completa, mentre il grande Clay Regazzoni, che ha compiuto da pochi giorni 40 anni, per l'ultima volta prende il via di un Gp vero davanti al pubblico italiano, così come Vittorione Brambilla si appresta a dare il malinconico saluto all'amato pubblico di Brianza, visto che per lui, 42enne, non ci sarà un'altra Monza F.1.

Lo stesso Stuck sta per uscire dalla F.1 e con lui il marchio Wolf, portato in gara da Rosberg dopo il ritiro a sorpresa di James Hunt, all'indomani del Gp di Monaco. E pure per Niki Lauda questo è l'ultimo via iridato alla vigilia della prima clamorosa chiusura di carriera nelle qualifiche di Montréal, anche se tempo una settimana e a Imola, corsa non valida per il mondiale, a vincere sarà lui. No, non è un semplice Gran Premio, questo, ma un rito collettivo d'addio subliminale alla F.1 che fu, un ciao alla ruggente civiltà del motorsport Anni '70.

### **Occhio ai motori turbo Renault**

Le Rosse nelle prime fasi sopportano il forcing delle Renault Turbo, ma è solo questione di tempo. Monza 1979 diventerà terreno di conquista



Ricambi più forti per tutte le auto  
**Motorcraft**

**GOODYEAR**

50  
M/HR

100  
M/HR

150  
M/HR



## Cronaca nella storia

Hai voglia a vedere le Renault in prima fila: il turbo al via è moscio e l'urlo alla variante accoglie colori sventaglianti che rendono felici i tifosi: rosso-giallo-rosso. Scheckter, in fuga, seguito da Arnoux e Villeneuve. Poi Laffite, Jabouille, Regazzoni, Piquet e Andretti, con la rientrante Alfa Romeo di Giacomelli che insegue coraggiosamente la Lotus n.1 di Piedone.

Jones, partito male, è 20esimo: uno di meno, pensa il tifoso rosso. Al secondo passaggio Arnoux rompe gli indugi e va in fuga passando Scheckter, ma non è un problema, perché l'ex meccanico di Conrero non è in lizza per il mondiale. La sua sarabanda dura fino alla tornata numero 14, poi finisce col turbo in pappa, con la folla in visibilibio perché a comandare le danze ora è Scheckter, su Villeneuve, Laffite, Jabouille, Regazzoni e Lauda. Due Rosse in fuga verso l'iride, braccate da Laffite, che al 42esimo giro sbaglia una cambiata, fa un fuorigiri e manda le valvole dal robivecchi.

Sia detto di passata: quel giorno non esisteva il limitatore di regime, in compenso erano buoni solo quattro risultati ogni metà di stagione, perché in gara le F.1 si rompevano spesso e non si volevano premiare troppo i ragionieri. Ma torniamo in diretta, nel tempo. Storia semplice: se le Ferrari se ne stanno buone fino alla fine, Scheckter è campione iridato e il Cavallino al top dei Costruttori.

Gilles Villeneuve, il solo che a vederla da egoisti non ha niente da guadagnarci, fa in modo che le cose vadano bene per la Rossa e Jody.

Gli ultimi giri sono una passerella trionfale. Iridi e champagne a gogo, un podio affollato e Scheckter che viene cinto d'alloro - e intervistato da Lino Ceccarelli della Rai -, in un'epoca in cui gli sponsor non si incazzavano per avere il nome nascosto dalla corona della gloria. Sorrisi ovunque, con Baffo Clay terzo e Gilles Villeneuve, secondo, che felice guarda il nulla, gustando il piacere etereo dell'onestà.

Anche il suo gesto, il nobile gregariato sottotraccia - galantomista non belligeranza a vantaggio del neolaureando Jody -, sarebbe divenuto presto simbolo d'un paradiso perduto, di un mondo spietato ma ancora cavalleresco che preparandosi già a morire in uno dei suoi pomeriggi più belli, sapeva salvaguardare amicizia, correttezza e onore come valori forti, non secondi a Rischio, coraggio e velocità.

Quasi quarant'anni sono passati da allora. A chi quel giorno c'era o ballava davanti alla TV, o più semplicemente leggeva il martedì successivo un numero di Autosprint che avrebbe fatto segnare un record di vendite quasi ineguagliabile, di quella microciviltà, di quella F.1 - in fondo sempre rimpianta -, restano due cose.

La Ferrari e Monza. Prese da sole, una distante dall'altra, non sempre riescono a illuderci che quell'epoca sia ancora trasportabile al qui ed ora. A questo 2018. Ma quando si riuniscono, magicamente, la Rossa e l'Autodromo, si fanno carezzare da una nebbiolina di leggenda la quale sembra un Gp d'Italia 1979 lontano ma evocabilissimo. Perché solo pensare di tornare indietro fermando il tempo sarebbe una menzogna, ma vedendo sfrecciare una Rossa a Biassono, al Serraglio e poi via-via all'Ascari per puntare la Parabolica, le corse ci raccontano ancor'oggi una delle loro ultime, meravigliose e più dolci bugie.



”

*Il Gp d'Italia  
1979 resta  
simbolo  
dell'amicizia  
tra Jody e  
Gilles. Ed è  
anche l'ultimo  
vero grande  
trionfo di Enzo  
Ferrari*

”

### **Amici veri e campioni**

Jody Scheckter e Gilles Villeneuve. Amici nella vita ma anche in pista. Col canadese pronto a scortare il sudafricano verso il titolo mondiale, proprio a Monza 1979



”

*Per me  
il ricordo più  
indelebile  
di Monza è  
l'incidente  
mortale di  
Alberto Ascari,  
del quale fui  
testimone  
oculare*

”





# Brambilla in arte **Tino**

CLASSE 1934, ERNESTO PUÒ  
ESSERE CONSIDERATO  
UN LAICO CARDINAL DECANO  
DELL'AUTODROMO. ECCO  
IL SUO EPICO RACCONTO

**S**ignore e signori, Ernesto Brambilla, classe 1934. Il maestro del tempio della Velocità. Il manico di Monza. A lui l'onore di raccontarsi, da vera e propria istituzione dell'autodromo.

**- Lei & Monza. Qual è il ricordo più forte, sconvolgente, indelebile?**

«Il 26 maggio 1955, il giorno della morte di Alberto Ascari, in un test privato. Tanto si è scritto su quell'incidente, molte le ipotesi. Io ero lì, ventunenne, accadde davanti a me. Dinamica semplice. Ascari s'è imbarcato a tre quarti di curva, ha capotato ed è rimasto dentro. Qualcuno scrisse che aveva perso il controllo per evitare uno spettatore che aveva attraversato. No, niente del genere».

**- Brambilla, per lei quando è iniziata la carriera?**

«Nel 1954, in moto, a Soresina, tra le case. Partii a spinta, con un giro di ritardo e giunsi secondo. Ma mi squalificarono, perché la messa in

***In prova  
con la Ferrari***

Tino Brambilla nelle prove ufficiali del Gp d'Italia 1969, su Ferrari. Darà forfait in vista della gara. In alto, Tino, a destra, col fratello Vittorio



*moto non aveva funzionato. Pazienza. Con la Rumi poi vinsi quattro gare e nel 1954 divenni ufficiale Mv Agusta, quindi passai alla Bianchi. In tutto ho vinto sei campionati, di cui due Senior».*

**- E ha disputato 10 gare nel motomondiale, tra il 1959 e il 1962, con un 3° posto al debutto, in Germania, su Mv. Ha corso anche al TT dell'Isola di Man, ritirandosi.**

*«Come fare gli acrobati senza avere la rete. Poi c'è stato il kart. Siamo stati tra i pionieri della categoria, io e mio fratello Vittorio, di tre anni più giovane. La domenica disputavamo due, tre gare, correndo magari la mattina a Pavia e il pomeriggio a Cesenatico».*

**- Il passaggio alle auto?**

*«Avvenne su consiglio di Restelli, allora direttore dell'autodromo di Monza: mi mise in contatto con la Scuderia Centro Sud di Mimmo Dei, che aveva una scuola di pilotaggio a Modena. Dimostrai di cavarmela. Andavo forte. A Monza anche più di Bandini».*

**- Ben presto si ritrova in F.1, proprio a Monza, nel 1963, naturalmente con la Cooper-Maserati della Centro Sud.**

*«Quell'anno dovevo disputare due corse in F.1 con Mimmo Dei, a Imola, non valida per il mondiale, e a Monza. Solo che a Imola andò Bandini e invece a Monza la macchina non si rivelò abbastanza veloce. Non mi qualificai giusto per un soffio».*

**- Lei è legato all'era eroica, agli anni ruggenti della F. Junior e, soprattutto, della F.3 italiana.**

*«Stessa storia delle moto. Si lottava in mezzo alle case, protetti solo da balle di paglia. A San Piero a Sieve adesso sarebbe insano farci una corsa in bici, ma si correva a tutta. Era così. Un mondo diverso. Avevo l'officina davanti ai cancelli dell'autodromo e il giorno della gara a Monza, accendevo e via, entravo a bordo del mio missile per le strade normali. Correvo in F.3, mio fratello Vittorio mi faceva da meccanico e preparavamo le monoposto di altri per far quadrare i conti. Poi venne la tragedia di Caserta, morirono in tre in una sola gara: Russo, Fehr e "Tiger", così quel tipo di corse finì».*

**- E con esse l'era povera e ruggente.**

*«Ruggente forse, povera mica tanto. Se ti andava bene una corsa, nel 1962 prendevi 50.000 lire che non era male e il premio finale erano 800.000 lire. Gente come me correva perché i montepremi erano alti e anche grazie al fatto che in officina i ragazzi che mi davano una mano facevano più ore dell'orologio, lavorando sulle monoposto dalle otto del mattino alle due di notte».*

**- Monza. Pista magica. Lei viene considerato un grandissimo maestro dell'Autodromo.**

*«Monza è Monza. Ci ho corso tanto e vinto molto. Dividerei tutto in due ere: prima e dopo le chicane, con il 1971 a fare da spartiacque. Fino al 1971 il posto da paura era il Curvone. Piede giù e ci voleva tecnica e anima. Coraggio e mestiere. E poi la seconda di Lesmo. Ecco, un tempo il Curvone e la seconda di Lesmo erano le chiavi di Monza. Non tutti riuscivano a tenere giù il piede. Era un problema mentale. In moto al Curvone con la Bianchi andavo meglio dei miei compagni McIntyre, che era recordman sul giro all'Isola di Man, e Minter, il re di Brands Hatch. Dopo, con le chicane, è diventata diversa, ma è restato un posto in cui fai velocità che altrove non fai. E il fascino è rimasto».*

**- Come descriverebbe la sua era?**

*«Ho corso una ventina di stagioni: dieci anni in moto e dieci in macchi-*

”

*Monza è  
Monza. Ci ho  
corso tanto e  
vinto molto. È  
restato un posto  
con velocità che  
altrove non fai.  
E per questo  
il fascino  
è rimasto*

”

### **Quel flirt con la Rossa**

Con la Ferrari, a sinistra, Tino avrebbe meritato chance migliori, anche in F.1 ma il destino volle altrimenti

”  
*In Formula 2  
con la Ferrari  
ci avevano  
provato tanti  
e pure bravi.  
E alla fine  
con me il  
Commendatore  
si è levato belle  
soddisfazioni*  
”

na. Eravamo acrobati sul filo, dicevo. Non potevi sbagliare, sennò era la morte. Eppure non sono mai andato al limite, mi sono sempre lasciato un margine per sopravvivere».

**- Però ha pagato i suoi prezzi.**

«Mi sono fatto male in salita, alla Trento-Bondone: sedici fratture a una mano e poi nel 1963 a Monza, in F.Junior, mentre ero in testa e stavo doppiando il secondo, che era Zamorati: mi sono rotto un femore e tre costole».

**- Erano anni in cui nelle formule minori poteva finire anche a cazzotti. Memorabile la foto che ritrae lei e Claudio Francisci arrabbiati a bordo pista e in guardia come Ali e Frazier.**

«Non me ne parli».

**- Okay, ma chi vinse, alla boxe, tra lei e Francisci?**

«Be, io. Tant'è che quella fu l'ultima volta che Francisci usò il casco jet. Dalla gara dopo, indossò l'integrale».

**- Il circuito più bello del mondo qual è, secondo lei, implacabilmente Monza?**

«Vede, io ho corso per passione pura. Quando è così, le piste sono tutte meravigliose e le corse che disputi tutte stupende. E a più di ottant'anni io proprio per questo ricordo tutto. Ogni momento. Detto ciò, oltre Monza faccio due nomi, un circuito per le auto, l'altro per le moto: il Nurburgring e il Mountain Circuit dell'Isola di Man».

**- E veniamo al suo rapporto con la Ferrari, prima in F.2 e poi in F.1.**

«In F.2 con la Dino ci avevano provato tanti e pure bravi. Amon, Redman, Bell... Non avevano ottenuto i risultati sperati e così il Commendatore chiamò me. Un uomo stupendo, mi trattava come un figlio, aveva grande stima per quello che facevo. Con me parlava dialetto milanese stretto, meglio di un milanese vero, perché aveva lavorato all'Alfa Romeo. Lui mi dava macchine e meccanici e io pagavo l'albergo. Il trattamento da professionista arrivò solo in seguito, nella trasferta transoceanica, alla Temporada. Tra i più bei ricordi con la Dino metto un 2° posto a Pergusa, la vittoria in batteria a Zandvoort con tanto di record sul giro e, soprattutto, il trionfo a Hockenheim, al quale fece seguito a fine stagione un'altra gara a punteggio pieno, a Vallelunga, finendo 3° nella generale dietro Beltoise e Pescarolo con le Matra e con l'handicap di essere partiti tardi, in campionato».

**- Poi il giallo della sua carriera. La vera chance. La Ferrari 312/68 di F.1 per il Gp d'Italia 1969. È il weekend che le può cambiare la vita, proprio a Monza, ma lei dopo le prove dà forfait. Si fecero tante ipotesi. Come andò davvero?**

«Quella Ferrari non era il massimo e ai problemi della vettura si aggiunsero i miei, fisici. Perché poco prima ero caduto collaudando la moto di mio fratello, facendomi male a un braccio. In considerazione di tutto questo, ho fatto solo le prove e non ho corso, tanto che la Ferrari ha schierato in gara Pedro Rodriguez».

**- Rimpianti?**

«No».

**- La corsa più bella della sua vita?**

«Non mi ricordo d'aver mai pensato che una gara fosse brutta, perché io le corse le ho amate e mi sono sempre divertito. Ma se proprio vuole una risposta, le dico Hockenheim F.2 1968, quando ho vinto con la Ferrari».

### **Occasione sfumata**

Niente Gp d'Italia 1969 per Tino con la Ferrari. Eppure il connubio in F.2 aveva funzionato eccome...



”

*Voglio del tutto evitare qualsiasi confronto con mio fratello Vittorio. Mi piace pensare a lui e a me insieme, uniti e pari*

”

**- Poi il suo astro è calato, per lasciare spazio a suo fratello Vittorio.**

«I risultati di Vittorio li sento anche miei. Ho creduto in lui, gli ho dato la macchina, i soldi, i meccanici, il camion: l'ho messo in condizioni di dimostrare quello che valeva. L'ho allevato, ecco, fino a quando è arrivata la Beta come sponsor, che gli ha dato più tranquillità. Ma, attenzione, Vittorio in F.1 meritava molto più che la sua unica vittoria in Austria 1975. Pochi lo sanno, ma la sua March F.1 è sempre stata una F.2 adattata ai Gp. Con monoposto più competitive avrebbe stupito tutti, ma ormai aveva 40 anni e a quell'età non si è più credibili, nelle corse. In ogni caso mio fratello è stato davvero grande».

**- Una domanda che odia: chi era più veloce, tra lei e Vittorio?**

«L'unico confronto vero lo facemmo in moto, alla 24 Ore Le Mans, a inizio Anni '70. Io e lui sulla stessa Guzzi: dopo 7 ore eravamo primi, con 7 giri di vantaggio sulla Guzzi gemella di Riva e Mandracci. Giravamo esattamente sugli stessi tempi, prima che ci fermasse una caduta dovuta a una perdita d'olio. Ecco, mi piace pensarlo così. Insieme. Primi. Pari».

**- La segue più la F.1, anche solo alla Tv?**

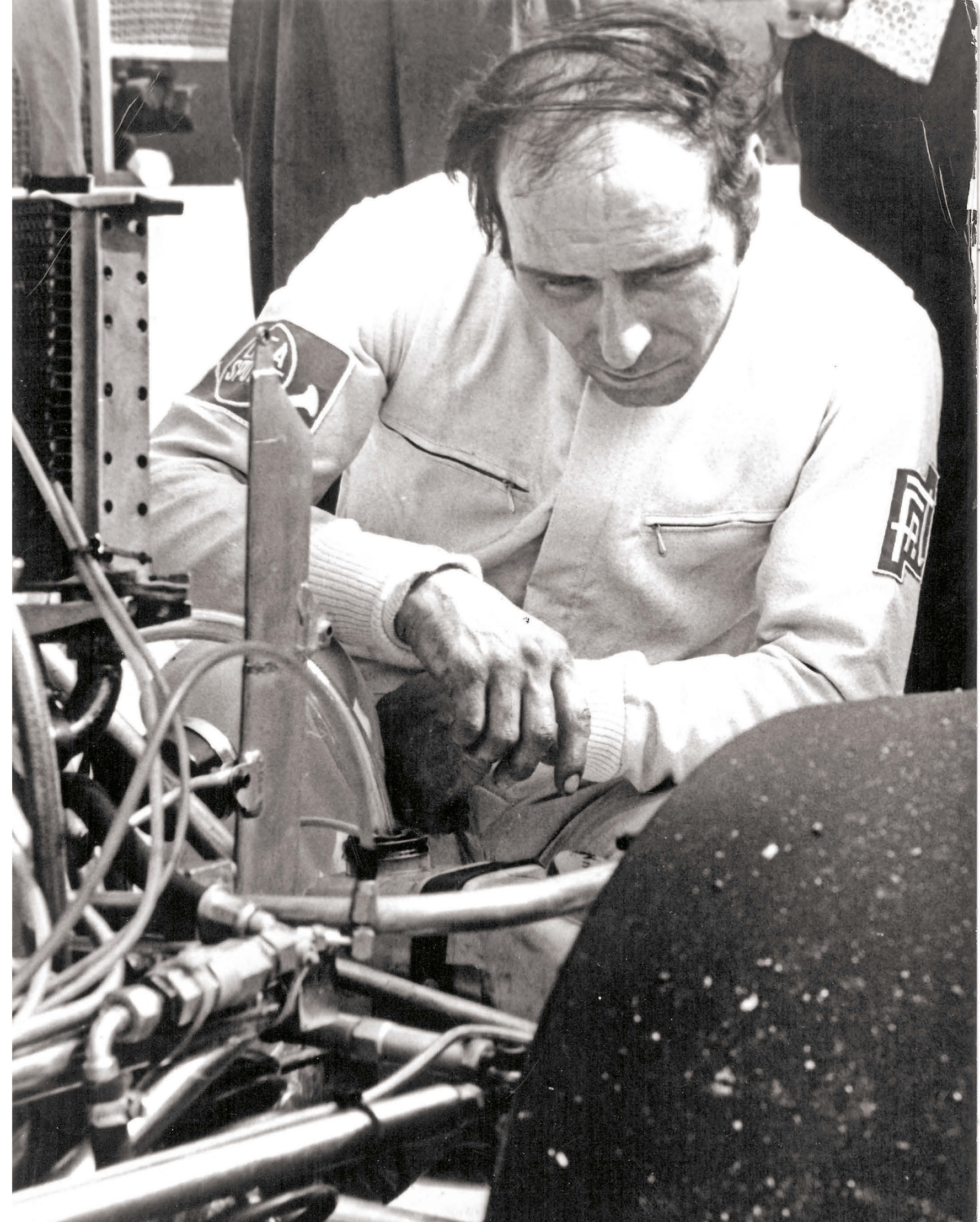
«No, da anni. Dicono di correre ai massimi livelli ma si fermano dopo pochi giri a cambiare le gomme... Dico, che corse sono? Cosa vogliono scoprire? Per caso qual è il meccanico più bravo? Guardi Vettel: sembrava imbattibile, poi è arrivato Ricciardo e l'ha ridimensionato. Vuol dire che qualcosa non va. Ma apprezzo che ci sia più sicurezza e ho rispetto per tutti. Anche per Verstappen, che ha debuttato bambino. In fondo alla mia età si imparava a leggere a sei anni, adesso a tre, quindi ci sta correre in F.1 da minorenni. È normale. Però resto affezionato alle mie corse. E quando c'è un Gran Premio di quelli moderni, mi diverto di più a star sul prato a giocare col cane».

**ANTO**



### **Conoscitore della tecnica**

Ernesto Brambilla non resta nella memoria solo come grande manico, ma anche quale mago della meccanica, a destra. A sinistra, eccolo su due ruote, ma per motivi di locomozione...





EAR

e

agv

HEUER

Canon

GO

EAR

VITTORIO

P

Pirelli





fotografie SUTTON-IMAGES.COM

# Vittorio simbolo di un'epoca

FRATELLO D'ERNESTO E PIÙ GIOVANE DEI DUE BRAMBILLA, IL BRIANZOLO È UNO DEI PILOTI DI F.1 PIÙ AMATI E RIMPIANTI DEGLI ANNI '70

Oltre tre lustri sono passati da quel 26 maggio 2001 in cui Vittorio Brambilla se ne andò, a neanche 64 anni d'età. Anni che non sono abbastanza per dimenticarlo, in un'epoca in cui nei social il suo volto da irriducibile del Circus Anni '70 e la leggendaria March color arancio sono anche tra giovani appassionati icone vintage

non- ché simboli di coraggio e piede pesante.

Il mitologico fratello Tino, classe 1934, di tre anni e mezzo maggiore, non ha dubbi: «*Chiunque abbia visto correre Vittorio, non può dimenticarlo. Io ci ho vissuto, ci ho corso, ho condiviso tutto con lui, quindi figuriamoci. Insieme ci ho lavorato tanto, in officina. Sì, lì abbiam fatto più ore dell'orologio, noi due, sa?»*».

Gli fa eco Roberto, figlio di Vittorio e fratello di Carlo e Donatella: «*Sentiamo ancora intatto l'affetto degli appassionati, il loro ricordo caldo per mio padre e noi facciamo il possibile per custodirlo*». Da qui l'officina meccanica di modifica moto che continua a operare a Veduggio al Lambro, all'entrata dell'autodromo di Monza, dalla quale escono Harley da urlo.

«*In officina c'è il musetto della March con cui mio padre vinse il Gp d'Austria 1975, oltre a coppe da lui vinte e foto che lo ritraggono, così per noi è come averlo al fianco. Perché è bello pensare a lui non solo come genitore, ma anche per l'uomo onesto, pulito e il gran bel pilota che è stato*» - puntualizza Roberto.

Quando si parla di Vittorio, sempre più sistematicamente viene colle-

## **Eroe con la modesta March**

La March arancione di Vittorio in tonalità Beta resta un simbolo carico di nostalgia, che riporta alla memoria la F.1 Anni '70 e la pista di Monza

”  
**A metà Anni '70  
Vittorio fu pure  
contattato  
dalla Ferrari  
ma non vi andò,  
perché  
a Maranello  
purtroppo c'era  
uno che  
non lo voleva**  
”

gato al suo nome l'aggettivo "sottostimato". Della serie, uno così avrebbe meritato altro nella sua carriera e tuttora sarebbe bene considerarlo molto più in alto nelle graduatorie dei piloti che in F.1 hanno dimostrato qualcosa.

La risposta pronta ce l'ha Tino: «Vede, io e mio fratello abbiamo sempre pagato una cosa semplice la nostra origine umile. Se vuoi fare qualcosa nelle corse e sei senza soldi, ti aspettano tanti sacrifici. E se non hai appoggi importanti in fondo sarai sempre considerato un garzone, com'era capitato a me ai tempi in cui correvo per la Ferrari».

Meno male che Vittorio qualche aiuto lo trovò... «Preparavamo sei macchine e coi guadagni correavamo. Fu così che Vittorio iniziò, nel 1968, quando io ero in F.2 con la Ferrari. Poi lui, che pure in moto aveva fatto molto bene, andò avanti fino ad arrivare alla F.1, a 37 anni, nel 1974, grazie all'appoggio della Beta. E fece vedere grandi cose, da subito».

«Non aveva mai le gomme migliori e i suoi Cosworth potevano contare su meno giri rispetto a quelli dei piloti meglio supportati, eppure lui era lì, spesso davanti a tanti» - chiosa Roberto.

E venne il grande giorno di Zeltweg 1975, quando, causa Brambilla Vittorio, non ce ne fu per nessuno. «Ero lì ai box - racconta Tino -, lo vidi partire alla grande e mi resi conto immediatamente che quello poteva essere il suo gran giorno e così fu. E quel trionfo non ebbe niente di casuale, anzi fu molto logico, perché in quel momento lui aveva dimostrato di essere il migliore. E occhio perché anche al giorno d'oggi se un pilota vince sotto l'acqua dimostra qualcosa in più di uno che fa sua una gara sull'asciutto. Anche per questo il successo di mio fratello in Austria 1975 è prezioso, speciale, sacrosanto».

«Peccato io non l'abbia potuto vedere neanche in Tv - aggiunge Roberto - perché a quei tempi avevo solo dieci anni d'età e, guarda caso, mi trovavo in vacanza, in colonia, proprio in Austria. Di quell'impresa ho potuto gustare solo poche immagini di un vecchio filmato di repertorio, perché la registrazione completa non esiste o perlomeno nessuno ancora me l'ha tirata fuori. Ci terrei ad averla».

Peccato solo che per Vittorio non sia mai arrivata la consacrazione con un top team, visto che la chance Alfa Romeo è giunta quando ormai lui aveva passato i quarant'anni d'età «Per Vittorio non fu la sola possibilità - rivela un Tino Brambilla che stavolta dice e non dice -. A metà Anni '70 v'era stato anche un contatto con la Ferrari, con l'ingegnere, ma poi la cosa morì sul nascere perché c'era uno che non lo voleva, mio fratello, a Maranello, ma non ho voglia di dire di più».

A volte ci si chiede cosa sarebbe stato della carriera di Vittorio, uno dei grandi e imperituri simboli di Monza, quali vette avrebbe potuto toccare, se in F.1 ci fosse arrivato con dieci anni di meno.

Il figlio Roberto non ha dubbi: «Papà stava bene, aveva un gran fisico, capacità e coraggio: dieci anni prima o dopo sarebbe cambiato poco. Se avesse avuto più appoggi e entrate, allora sì che si sarebbe mosso in condizioni migliori con traguardi possibili molto più ambiziosi».

Quindici anni dalla scomparsa, eppure... «Riceviamo tre-quattro lettere o mail la settimana - spiega Tino con orgoglio - un po' da ovunque: Germania, Inghilterra, Ungheria, Polonia. Vogliono foto e autografi. I ricordi restano, i veri appassionati non dimenticano. Vede, mio fratello fino all'ultimo era un bestione, mangiava, beveva e stava benone. Peccato solo che all'improvviso gli si è rotto un tubo...».



### **Pure lui ex centauro**

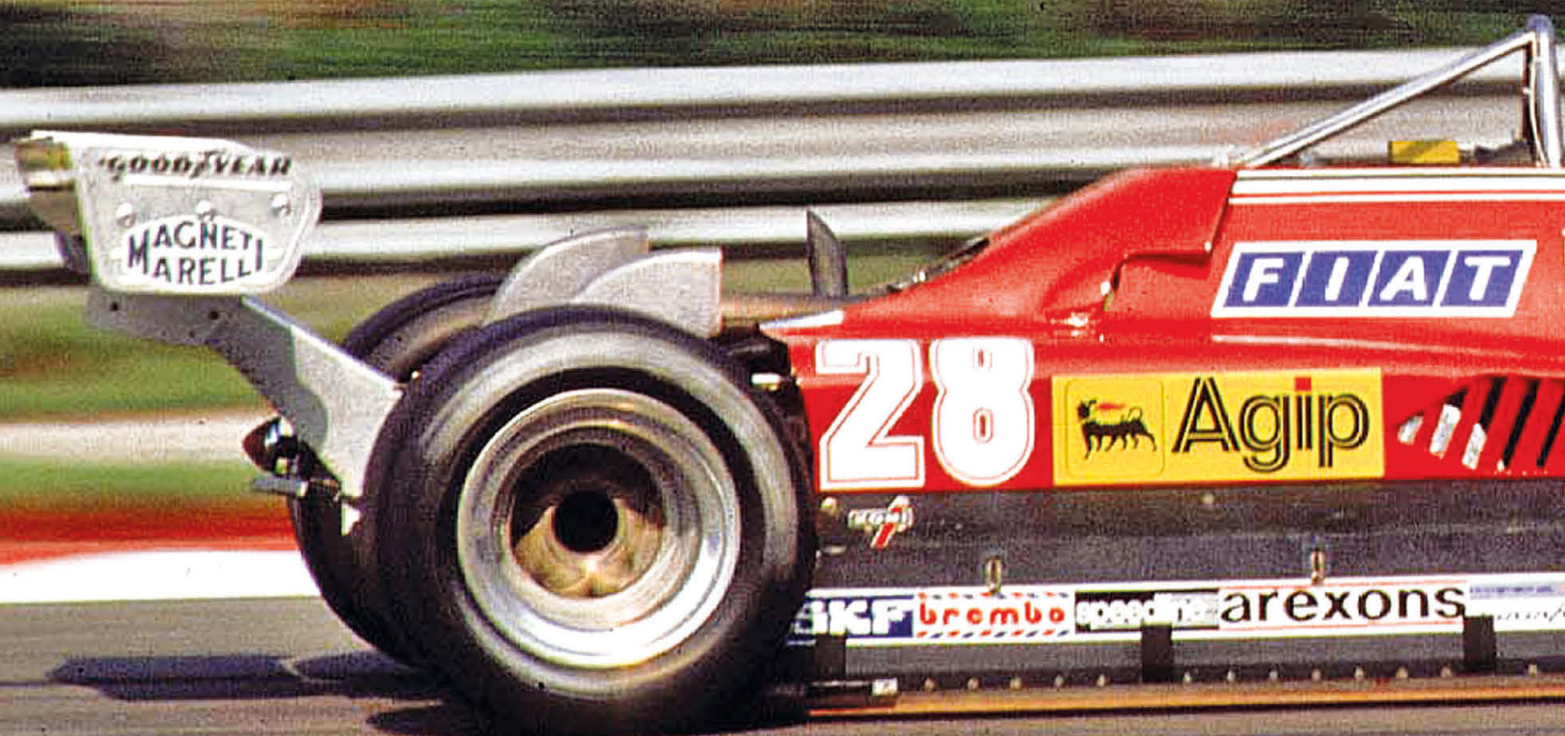
Qui in sella a una Moto Guzzi di serie, Vittorio Brambilla, come Tino, proviene dal mondo delle due ruote



LA PRODEZZA

# Andretti e la pole a Monza 1982

CHIAMATO IN EXTREMIS DALLA FERRARI  
ORFANA DI PIRONI, "PIEDONE" PRENDE LE  
MISURE A FIORANO E SBANCA LE QUALIFICHE



**S**abato 11 settembre 1982, Monza, primo pomeriggio. Mario Andretti ha 42 primavere e mezzo sul groppone, e viene chiamato all'ultimo minuto dagli Usa a guidare la Ferrari 126 C2 al Gp d'Italia. Come allenamento, solo una manciata di giri a Fiorano.

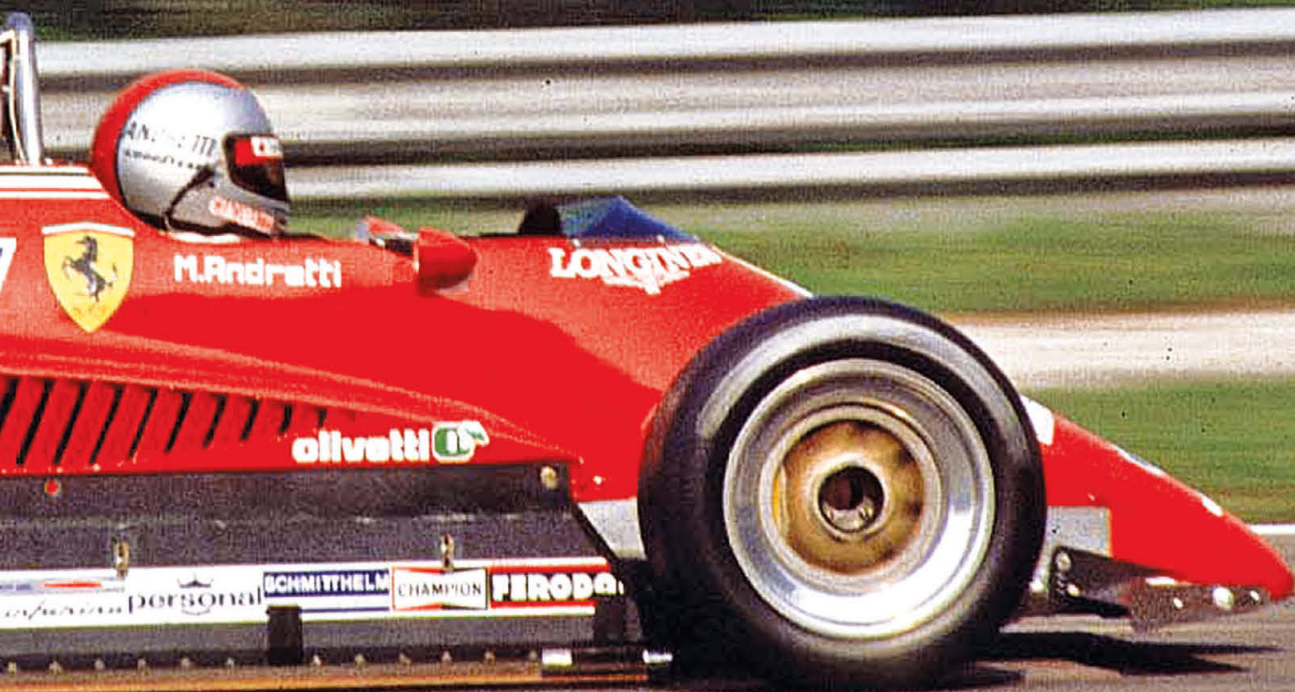
Venerdì, nella prima sessione di qualificazione, ha fatto segnare solo il sesto tempo, ma nella sessione buona è tutta un'altra storia. Primo set di gomme tenere da qualifica: 1'30"331, quindi 1'30"848. Cartello "IN". Torna ai box e aspetta gli ultimissimi minuti per piazzare la coltellata.

Dopo l'outlap in 1'55"120, si lancia alla Parabolica e giù acceleratore a tavoletta piatta sul rettilineo, per due giri sparati. Il primo dice 1'28"705, il secondo 1'28"473. Fine della faccenda, zitti tutti. Nessuno lo batterà.

Poche storie, è la pole position più famosa e leggendaria nella storia della Formula 1. Un'ondata emozionale travolgente, tanto che in extremis il presidente della Repubblica Sandro Pertini decide di fare le valigie da Roma, per assistere dalla tribuna alla corsa della domenica. Che sarà poi vinta dalla Renault di Arnoux, con le Ferrari di Tambay e Andretti al secondo e al terzo posto.

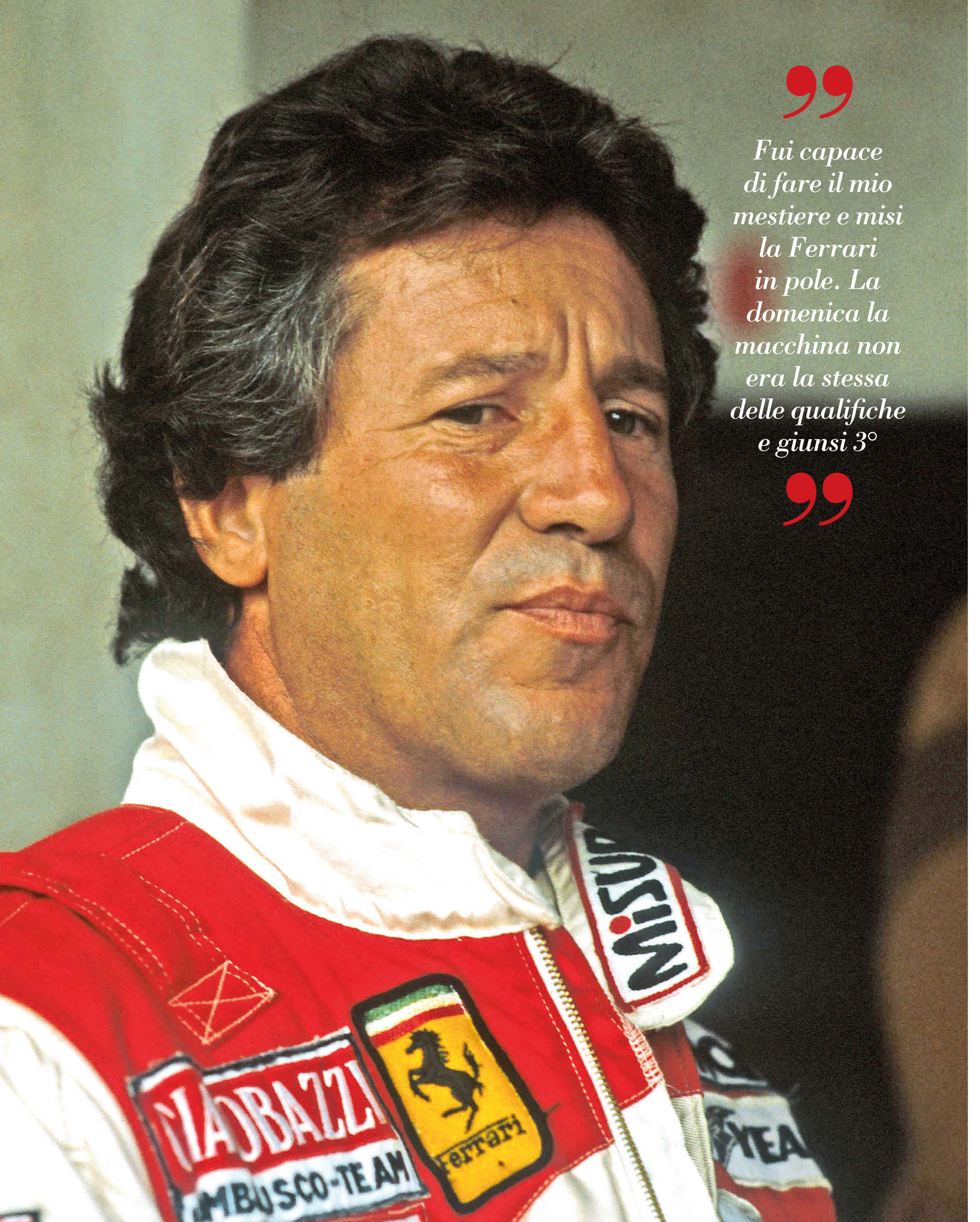
«Il 1982 era il primo anno in cui non avevo un ingaggio in F.1, dopo una stagione all'Alfa Romeo trascorsa senza particolari

soddisfazioni, perché in quella situazione non si poteva fare meglio. La chiamata di Enzo Ferrari, a sorpresa, mi consentiva la mia prima esperienza con una Formula 1 turbo - spiega Mario -, ma non ci trovai niente di speciale. Forse perché col sopravvalimentato ci correvo già da tanti anni negli Stati Uniti, comunque non ebbi problemi. La 126 C2 era potentissima, certo, ma meno pesante e molto più maneggevole delle auto con cui correvo nella F.Indy. Una monoposto perfetta, di base. Ma il bello fu il contorno. Quando guidi per la Ferrari, in Italia ti trattano come fossi il papa. Il Commendatore aveva mandato una macchina a prendermi all'aeroporto e quando uscimmo dall'autostrada per andare a Maranello il casellante mi riconobbe e non ci fece pagare il pedaggio: "Lei è Andretti! Vada, vada...". Cose così... Alle dieci di mattina la prima riunione con Enzo Ferrari, poi il pranzo, a base di tagliatelle. "Mario, quando vuoi provare, domani?". "No, dopo mangiato", risposi. Feci novanta giri a Fiorano, in tempi record. La 126 C2 andava a meraviglia. Mi chiesero di provare uno scivolo nuovo, ma risposi di no. La macchina non andava toccata e dissi chiaro: "L'accordo con voi è che sono qui per correre, non per provare. Con una vettura come questa c'è solo da spingere, senza fare cambiamenti". Il giorno dopo volevano che girassi a Monza ma dissi ancora no. Non c'era alcun bisogno e mi presi 24 ore di riposo».



### Missile Rosso sull'autodromo

Mario Andretti vola verso la pole del Gp d'Italia 1982 al volante della Ferrari 126 C2



”

*Fui capace  
di fare il mio  
mestiere e misi  
la Ferrari  
in pole. La  
domenica la  
macchina non  
era la stessa  
delle qualifiche  
e giunsi 3°*

”



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

Il resto sembra una storia romanzata: «Chiamai il mio amico Alejandro De Tomaso, al tempo proprietario della Guzzi, e gli chiesi di mandarmi una Le Mans sulla quale il giorno dopo misi mia moglie Dee Ann in sella e andammo a fare un giro sulle colline toscane, al Passo dell'Abetone. Mi tolsi la pressione di dosso, preparandomi al weekend monzese. Il resto lo sapete. Mi venne tutto naturale, non ci fu niente di straordinario nella mia impresa vissuta dall'abitacolo. Il sabato feci il mio mestiere come sempre e misi la Ferrari in pole position. Meritavamo di stare lì. Pochi mesi prima avevo corso con la Williams dotata del Cosworth aspirato a Long Beach e trovai la 126 C2 una monoposto completamente diversa e con un potenziale immenso. Peccato solo che in gara la macchina non era più la stessa delle qualifiche».

In partenza le gomme pattinarono e il resto della competizione fu una rincorsa senza chance nei confronti dei primi due... «L'acceleratore non funzionò mai a dovere, non potevo ripetere quello che avevo fatto vedere il giorno prima. Mi limitai a gestire la situazione e mi accontentai di salire sul podio perché quello era il massimo che potevo ottenere, la domenica».

L'entusiasmo provocato da quell'impresa fu tanto e la Ferrari chiese la liberatoria alla Intermedics, sponsor della Wildcat con cui Mario correva in F.Indy, per fargli disputare anche l'ultimo Gp della stagione, a Las Vegas, su un tracciato ricavato dal parcheggio del Caesar Palace. «La 126 C2 non era più competitiva come a Monza, una pista ultraveloce. Las Vegas era assimilabile a un tracciato cittadino e il turbo Ferrari non era nelle condizioni di esprimersi al massimo. Sapevo che quello sarebbe stato l'ultimo Gp della mia vita e cercai di fare ciò che potevo. In prova fui sesto davanti al mio compagno di colori Tambay, a un terzo della distanza di corsa ero buon quinto, quando qualcosa si ruppe nella sospensione posteriore destra. Non avevo toccato cordoli, non dipendeva da me, semplicemente un particolare collassò e la mia esperienza con la C2 e anche la mia carriera in F.1 finirono così. Comunque mi piace pensare che i tre momenti più belli del mio rapporto sentimentale con la Formula 1 abbiano avuto Monza come teatro: nel 1954, quando da ragazzo andai a vedere Ascari, nel 1978, quando vinsi il mondiale con la Lotus, e nel 1982, quando feci sognare i tifosi con la Ferrari 126 C2».



”

*I tre momenti  
più belli  
del mio  
rapporto  
sentimentale  
con la F.1  
hanno avuto  
Monza  
come  
teatro*

”

### **Una gloriosa impresa**

A lato, Mario Andretti a Monza 1982, volitivo come non mai. In alto, eccolo la domenica, terzo sul podio dietro al vincitore Arnoux e a Tambay, secondo

# Una volta nella vita ma a Monza!

LA FORMULA UNO OFFRE STORIE ORIGINALI E INCREDIBILI DI PILOTI CHE HANNO PROVATO A CORRERE SOLO NEL GP D'ITALIA!

**A**ndando a spasso nella storia della F.1 si capisce che una corsa a Monza vale una carriera. Un Gp, anche uno solo, disputato sull'Autodromo per antonomasia, può dare un senso a una vita. Di più. Anche solo averci provato a correrlo. In 63 stagioni di storia della F.1 s'è sviluppata una fauna esotica e strana, un sottogruppo di piloti nascosto e affascinante che testimonia il culto laico per il tempio della Velocità in modo unico, originale e commovente.

Sono quelli che gli anglosassoni definiscono i "no-hoper", quelli senza speranza, che però ci provano e non s'arrendono. Flop driver okay, ma validi e privi di colpe, ragazzi che nei decenni s'alternano nel weekend monzese ben sapendo che quella è la loro occasione unica o quasi di prendere il via a una corsa iridata. Senza reali possibilità di riuscire a passare la tagliola delle qualificazioni e presentarsi in griglia di partenza. Insomma, con la quasi certezza d'essere rispediti a casa il sabato sera.

Perché allora provarci? Per due motivi semplici. Primo, perché a Monza ne vale la pena. Secondo, perché il vero piccolo grande eroe - secondo la morale dei "Sette Samurai" - è colui che accetta la sfida impossibile, onorato financo di perderla.

## Una storia d'amore infinita

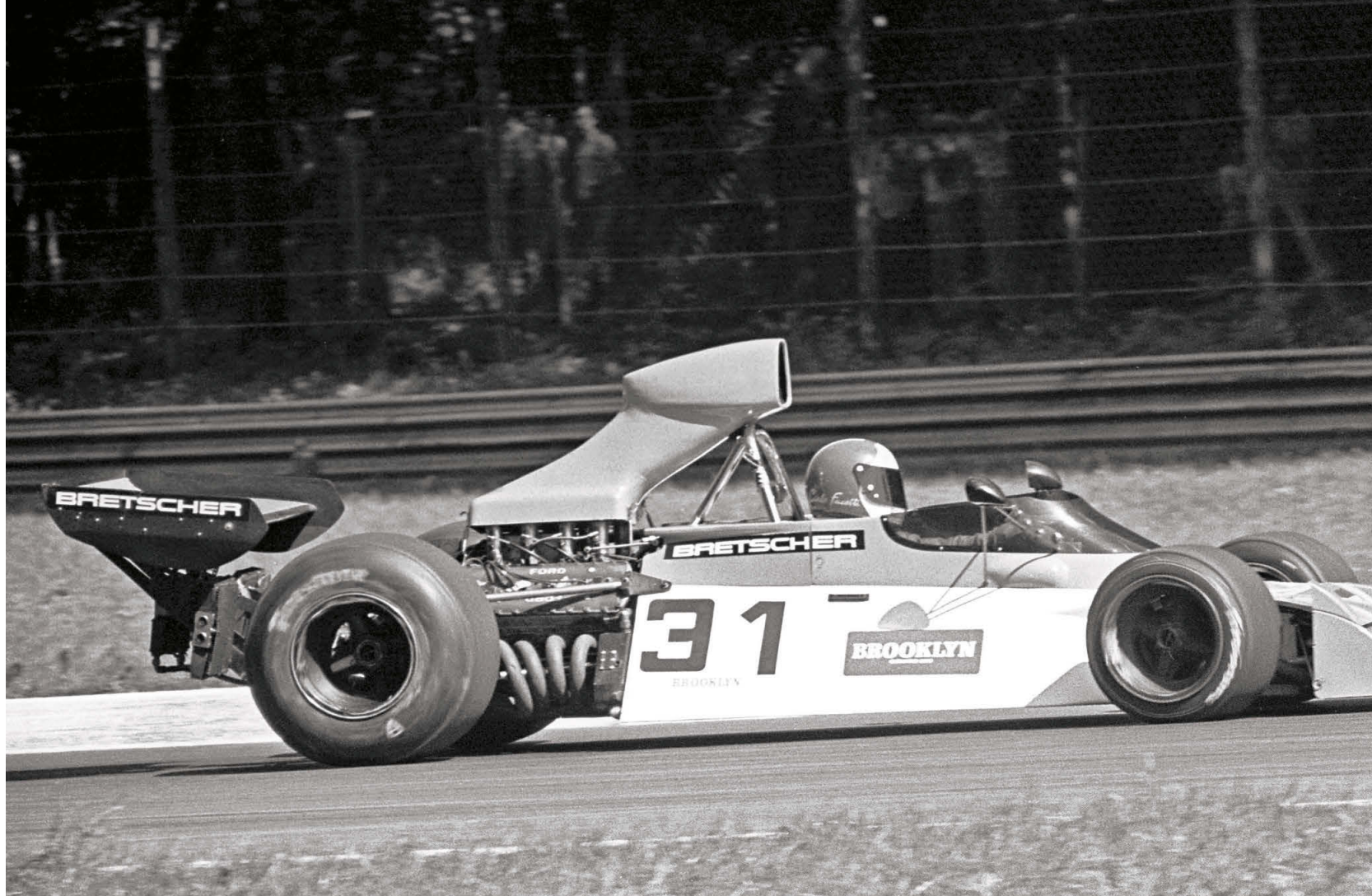
Non importa essere esclusi dalla cerimonia domenicale, conta entrare nel tempio. Respirarne gli incensi pericolosi e ammalianti pur solo nei giorni feriali. Il leggendario Piero Dusio, creatore della Cisitalia,

### *Stuppacher il ripescato*

Otto Stuppacher con la sua privatissima Tyrrell 007 nelle qualifiche del Gp d'Italia 1976, dove non si qualificò, venne ripescato ma non poté allinearsi al via perché nel frattempo aveva già abbandonato il circuito monzese ...







fotografie SUTTON-IMAGES.COM

”

*Il veterano  
Carluccio  
Facetti  
con la Brabham  
della Scuderia  
Finotto nel 1974  
finì la benzina  
proprio quando  
tentava  
la qualificazione*

”

nel 1952 tenta l'avventura sulla sua piccola D46 e non ce la fa a partire, ma è contento lo stesso. Due anni dopo tocca all'altro italianissimo Giovanni de Riu, su Maserati: stesso risultato. Pazienza, diventerà fino agli Anni '90 stimato membro del tribunale d'appello Csai. Della serie, dalla sfiga alla toga.

Nel 1962 tocca a Ernesto Prinoth, l'inventore del Gatto delle Nevi, al via di diverse gare di F.1 non valide per il mondiale: la sua vecchia Lotus 18 del Jolly Club è troppo lenta per essere ammessa al Gp. Il caso dello svizzero Jean-Claude Rudaz fa venire rabbia: in una qualifica drammatica riesce a strappare l'ultimo posto in griglia di partenza, buttando fuori il grande vecchio Trintignant su Brm, ma all'ultimo giro cronometrato il suo motore si rompe. Non ne ha uno di riserva, per lui è finita.

Poteva essere l'unico Gp iridato della sua vita ma sarà costretto a vederlo dal muretto box. Si consolerà diventando apprezzato pilota d'aerei nei voli di linea.

## **La mitologia di Tino Brambilla**

Il grandissimo Tino Brambilla, fratello di Vittorio, di classe e coraggio ne ha da vendere. Eppure in F.1 ha una sola vera possibilità. Dopo essere stato escluso dal Gp del 1963 con una Cooper-Maserati della Scuderia Centro Sud, ci riprova nel 1969, stavolta, cavolo, a bordo di una Ferrari 312 V12 ufficiale. Un ingresso finalmente regale. Fatto sta

### **Presenze monzesi fugaci**

Sopra, Carluccio Facetti con la Brabham della Scuderia Finotto a Monza 1974: non qualificato. Nell'altra pagina, la Jordan di Apicella davanti alla Footwork di Warwick a Monza 1993. La gara dell'italiano dura solo 200 metri, poi il ritiro... Sarà la sola nella sua carriera in F.1!



che in prova i tempi non sono quelli sperati e Tino Brambilla, per decisione sua, caso unico nella storia della F.1, rinuncia all'idea di prendere il via a un Gp a bordo della Ferrari, passando la monoposto a Pedro Rodriguez. E qui la cronaca lascia spazio alle nubi della leggenda. C'è chi dice che Tino fosse infortunato a seguito di una caduta dalla moto e anche chi sostiene che l'idolo monzese avesse capito che quella Ferrari non era proprio il massimo e che era meglio perderla che trovarla. Il dubbio resta. Il fascino d'un'occasione perduta e del "chissà se", quasi mezzo secolo dopo, è intatto.

## **Per un bicchiere di benzina in più**

La vecchia Brabham Bt42 della Scuderia Finotto nel 1974 è una specie di nave scuola. A qualificarla ci provano in tanti, ma alla fine ci riesce solo Larrousse al Gp del Belgio. In Italia l'onere dell'impresa tocca al 42enne Carluccio Facetti. È un "one shot". Genio dei motori, tester sopraffino, veterano di mille battaglie sulle F.3 assassine dei circuiti cittadini, nelle corse Turismo e in quelle per Prototipi di mezzo mondo, Carluccio si tuffa con entusiasmo verso Lesmo, sapendo d'avere poche cartucce da sparare. Eppure non va piano, anzi. Può giocarsela. Nel momento clou, quando per pochi decimi può trovarsi dentro o fuori dalla griglia di partenza, nel pieno del giro buono, la vecchia Brabham s'ammutolisce. È finita la benzina. E pure il suo sogno di farcela.

”

*Incredibile  
la storia  
di Marco  
Apicella  
con la Jordan  
a Monza 1993,  
la cui  
partecipazione  
dura non più  
di 200 metri*

”



”

*Nell'edizione 1978 «Gimax» tocca il cielo con un dito prendendo parte alle qualificazioni con la Surtees Ts20 ufficiale ex Keegan*

”

## Lo strano caso di Otto Stuppacher

Otto Stuppacher nell'edizione 1976 è un austriaco senza speranza di qualificarsi. Con la sua Tyrrell 007 gira ad anni luce dal limite e al termine delle prove va a farsi la doccia stufo d'aver ascenso il suo calvario. Nel frattempo accade l'imprevedibile. Tre dei top driver, tra cui Hunt, vengono esclusi dalla corsa per problemi di regolarità delle benzine e, incredibilmente, Otto si trova in mano l'unica, insperata possibilità della sua vita di prendere parte a un Gp iridato. Gli organizzatori fanno girare una copia della nuova griglia con Stuppacher ben presente e baciato sulla bocca con la lingua dalla fortuna. Ma c'è un problema. Otto non c'è più. Sfiduciato, ha fatto le valigie e a bordo del suo van ha già passato il confine di Tarvisio. La sola chance della sua vita di pilota sfuma per l'improvvido rientro...

## Grandeur mancata per Giorgio Francia

Il 1977 è l'anno della bella occasione per Giorgio Francia, amato tester dell'Alfa Romeo. La Casa del Biscione fornisce i motori alla Brabham di Ecclestone e per il Gp d'Italia si vede ripagata dalla possibilità di far correre un suo uomo sulla terza vettura, accanto a Stuck e Pace. Giorgio ci crede e resta deluso. Con oltre 34 iscritti e 24 partenti, ha un disperato bisogno di girare, ma la Bt45 gliela fanno vedere solo col lanternino, perché Stuck ha dei guai sulla sua monoposto e la n.21 per Francia viene tenuta prenotata come muletto. Nella manciata di giri che riesce a inanellare lo sfortunato pilota non può umana-

### *Tentativi sfortunati*

In alto, Giorgio Francia in una rara immagine di prova a Monza con la Brabham-Alfa Romeo Bt45 nell'edizione 1977 del Gp d'Italia. A sinistra, il gentleman driver "Gimax", non qualificato con la Surtees a Monza, l'anno dopo



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

mente riuscire nel miracolo. Peccato. Ci riproverà 4 anni dopo in Spagna con l'Osella, senza realistiche probabilità di entrare in griglia, vista la monoposto recalcitrante.

## La Merzario sponsorizzata dai lettori di Autosprint

Il 1978 è l'anno della catena della solidarietà che il direttore di Autosprint Marcello Sabbatini lancia in favore di Arturo Merzario, pilota e costruttore. I lettori, credeteci o no, si autotassano e mandano offerte per far correre una seconda Merzario solo a Monza.

Pure chi scrive queste righe, mentre frequenta la seconda media, rinuncia per diverse mattine alla pizza a ricreazione per risparmiare denaro e spedire duemila lire al fine di finanziare Alberto Colombo, al secolo "Il Capellone di Varedo" impegnato nell'impresa. Il coraggioso pilota di F.2 non ci riuscirà, ma per centinaia di lettori, tra cui il sottoscritto, resterà l'orgoglio d'essere stati, un giorno nella vita, sponsor di una monoposto di F.1 impegnata nelle qualifiche del Gp di Monza.

## Un parrucchino nel giro iridato

Il parrucchino più veloce del mondo pare quello del generoso Jerry Grant, valido veterano di Indy negli Anni '60 e '70. L'ultimo toupé vincente in F.1 è del costruttore Eddie Jordan, ma quello più simpatico in pista resta quello di "Gimax", ovvero l'imprenditore e gentleman driver Carlo Franchi, che pure lui nel 1978 salta all'ultimo momento sulla Surtees lasciata libera dall'infortunato Rupert Keegan. "Gimax" - lo

pseudonimo nasce dalle iniziali dei suoi due figli Gigi e Massimiliano - a 40 anni suonati tocca il cielo con un dito, ci prova con tutto l'impegno ma manca la qualificazione.

## 200 metri e basta ma va bene così

Passano gli anni e il Gp dell'Autodromo continua a esercitare un fascino da calamita. Dalla fine degli Anni '80 la faccenda si fa dura, durissima per le piccole squadre, in netto sovrannumero. Ci sono piloti che disputano stagioni intere senza riuscire a prendere il via neppure una volta. Però, se potessero scegliere un Gp, a parte Montecarlo, prenderebbero il via solo a Monza. Specie gli italiani. Due di loro avrebbero meritato miglior fortuna, soprattutto per le belle cose mostrate in F.3: Enrico Bertaggia, plurivincitore a Macao, e Claudio Langes. Ma Bertaggia nel 1989 si trova tra le mani una Coloni non adatta all'impresa e manca l'appuntamento monzese. Stesso destino l'anno dopo per Langes, al volante della seconda Eurobrun, vettura che proprio non ne vuole sapere di percorrere un giro serio. Altre due esperienze che finiscono sulla spiaggia delle occasioni perdute ma non dimenticate. Infine, per chiudere con un epilogo modesto, minimalista però in ogni caso liberatorio, l'esperienza del bravo Marco Apicella nel 1993. Il bolognese, allora 28enne, salta al volo sulla Jordan libera per Monza, si qualifica dignitosamente e al via prende semaforo verde, gettandosi verso la prima chicane. A fermarlo è una toccatina inopinata che danneggia la monoposto e lo costringe al ritiro. Va bene lo stesso. Anche lui, coi soli 200 metri percorsi da quel giorno, è nella storia dell'Autodromo, così come tutti coloro che ci hanno provato, anche una volta sola nella vita. Perché a Monza ne vale la pena.



L'ANNIVERSARIO

RENAULT 21



TOCAI  
FRULLANO

MAGN  
MARE





fotografie SUTTON-IMAGES.COM

# IL **1988** è un anno da incorniciare

**TRENT'ANNI SONO PASSATI DAL PRIMO GP SENZA ENZO FERRARI. CON LE ROSSE CHE A MONZA FANNO UNA STORICA DOPPIETTA**

**O**avolo, sono passati trent'anni e sembrano tanti e pochi, quasi fossero trenta secoli o trenta secondi. Strano anno, il 1988. Doveva essere una stagione di stabilità, con l'ultimo ruggito del motore turbo prima del ritorno esclusivo dell'aspirato, invece si dimostrò annata di sommovimenti tellurici, dopo la quale nulla mai fu più come prima. La cover story di Autosprint di febbraio inoltrato non ha dubbio alcuno e, sparando a tutta pagina il Grande Vecchio in technicolor, grida felice: "Auguri, Ferrari!"

Stando a quanto da lui stesso raccontato, il Drake sarebbe nato a Modena il 18 febbraio del 1898, ma il padre denunciò la sua nascita all'anagrafe soltanto due giorni dopo, a causa di una fortissima nevicata che rese inagibili le vie di comunicazione, facendolo dunque risultare come nato il 20 febbraio. Per 18 o 20 che sia, il 90° compleanno è roba da festeggiare con consapevole entusiasmo e così fu.

E, comunque la si mette, quella cover resta storica, perché segna l'ultimo compleanno terreno del Commendatore (e ingegnere honoris causa), il quale, come noto, si spense in quell'anno il giorno 14 agosto all'età di novant'anni. La notizia della sua morte, seguendo le sue volontà, fu divulgata solo a esequie avvenute.

E il primo Gp italiano successivo, a Monza, col pubblico orfano del Drake, vide le Rosse vincere miracolosamente facendo doppietta con

## *Passerella trionfale*

Sopra, il podio del Gp 1988 con Berger davanti a Alboreto e Cheever (Arrows). Nell'altra pagina, i ferraristi Gerhard e Michele all'approccio della Variante Ascari

Berger e Alboreto, nel giorno in cui lo stradominatore Senna rimase fregato, restando fuori nell'incomprensione del doppiaggio di Schlesser, presente una tantum con la Williams.

Sentiamo proprio Schlesser che racconta quell'epico momento di un pomeriggio indimenticato e indimenticabile.

*«Monza '88: il caso, anzi, il casino con Senna. Non guido una F.1 da 13 mesi e Frank Williams mi chiama all'ultimo minuto. Nelle prime prove vado bene, sono 11° col Judd a Monza - il che è tutto dire -, ma il secondo giorno di qualifiche sbatto. Colpa mia. Gara regolare, fin quando Ayrton si appresta a doppiarmi. Prima della "esse" preferisco non rallentare di colpo per farlo passare, per paura d'essere tamponato, così entro e allargo, allargo, ma lui non passa. Alla fine devo sterzare, senno esco di strada. Ecco la toccata. Senna era out ma io non avevo scelta né colpe. Ma Ayrton fu tranquillo, non se la prese con me. tanto che nel '93 ci incontrammo per caso a Montecarlo e passammo una bella serata insieme. Ayrton non mi riteneva responsabile, per quel malinteso»*

Già, Ayrton.

Il 1988 doveva essere anno di fecondo acclimatemento alla McLaren, dove trovava come caposquadra il pluriridato Prost, già al top nel 1985 e 1986, invece la stagione segnò l'esplosione infinita dell'asso brasiliano con la quasi imbattibile Mp4/4 by Gordon Murray, dotata del fantastico motore Honda, che aveva appena piantato in asso la Williams. Tredici pole in sedici Gp e sette vittorie nelle prime dieci gare. Tutto chiaro, per "Beco". Il trionfo decisivo, in Giappone, a Suzuka, arrivò di rimonta su Alain, a suggellare un'annata fantastica, resa amara solo per l'uscita a Montecarlo mentre Ayrton stesso era in testa comodo comodo. Una sconfitta che divenne lezione e promessa di maggior imperforabilità psicologica. Detto, fatto. Era nata una stella. Per sempre. Prost avrebbe continuato a essere considerato un grande, ma non il più grande.

Il 1988 sarebbe stato anche l'ultimo anno di Alboreto alla Ferrari. Lì finiva la parte buona della sua carriera in F.1, anche se sul podio ci sarebbe tornato pure l'anno dopo, in Messico, con la Tyrrell.

Eppure anche per lui la presenza con la bottiglia di champagne per far festa al compagno di squadra Berger era un po' un addio al pubblico ferrarista che l'aveva tanto amato e non avrebbe mai smesso d'apprezzarlo nel profondo.

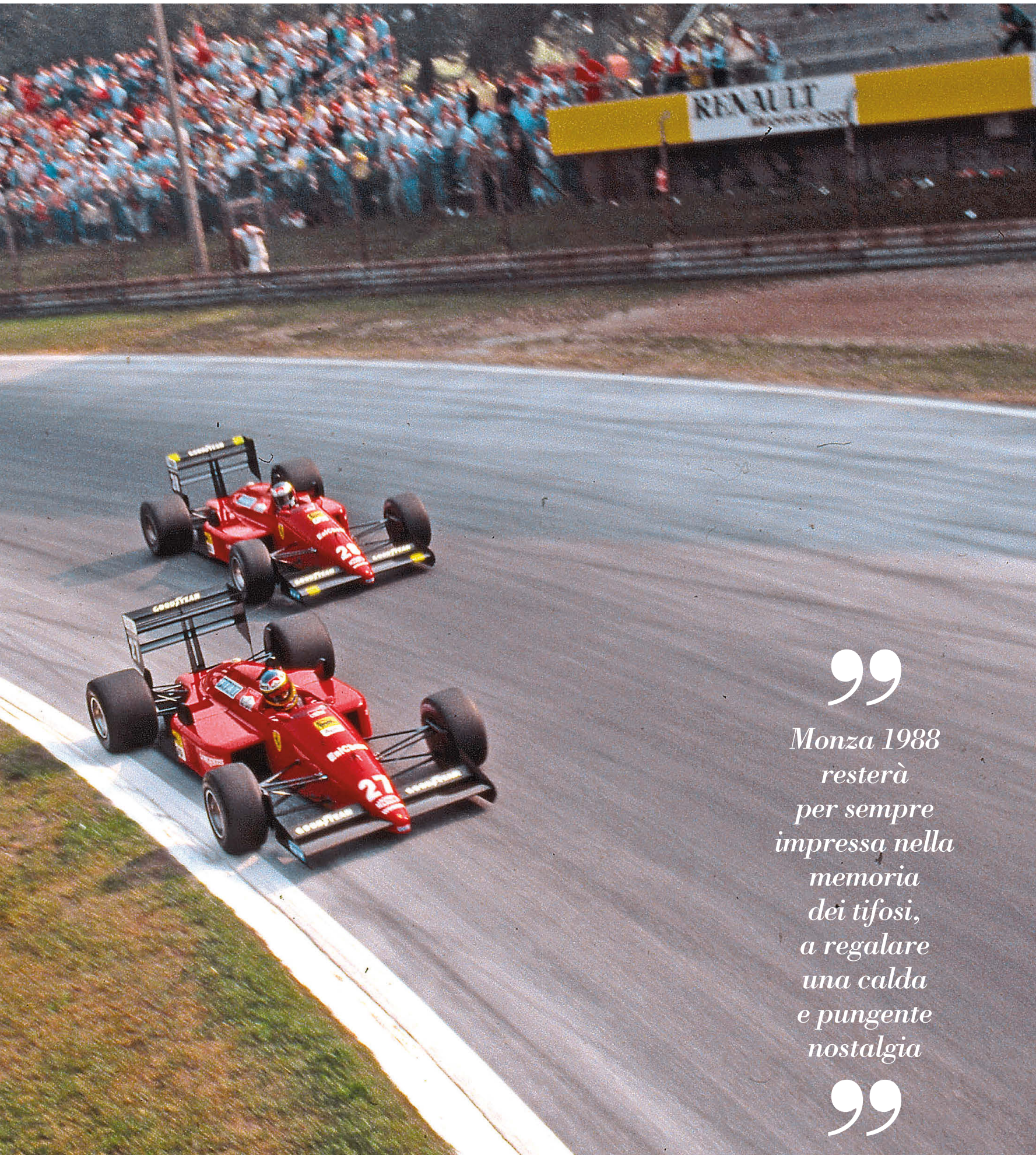
Sempre tra gli italiani, la Coloni del bravo Tarquini entrava in top ten, ottava, al Gran Premio del Canada, dopo che proprio a Monza l'anno prima con Larini per la prima volta s'era affacciata timida e ancor fragile nel mondo della F.1. Ricordarlo è fonte di rispetto, plauso, passione ulteriore. Stranamente, la stagione più monocorde nella storia della F.1, con 15 trionfi McLaren-Honda e uno alla Ferrari, benché mediamente soporifera in Tv, si rivelò la più sconvolgente, rivoluzionaria e indimenticabile per quanto e come avrebbe cambiato la storia della F.1. A rileggerla ora quell'annata, fin dal suo inizio con le 90 candeline spente dal Drake, fa capire che la storia, apparentemente immutabile, cambia per sempre quando meno te l'aspetti. E insegna che bisogna restare vigili, a seguire le vicende e le corse di chi si ama, perché basta poco e tutto muta destino. E, sempre a rileggerla ora, con Monza sopra tutto e tutti, quell'era, regala con levità una bruciante, calda, commovente aria d'album di famiglia.



### **Coppia massima**

**Michele Alboreto  
e Gerhard Berger  
su Ferrari alla  
Parabolica. Per le loro  
carriere Monza 1988  
rappresentò  
un momento intenso  
quanto  
indimenticabile**





”

*Monza 1988  
resterà  
per sempre  
impressa nella  
memoria  
dei tifosi,  
a regalare  
una calda  
e pungente  
nostalgia*

”

# Quella **storia** travagliatissima

IL GP DI MONZA È STATO SEMPRE IN PERICOLO  
TRA MOTIVI DI SICUREZZA, QUESTIONI  
POLITICHE O ISTANZE ECONOMICHE...

**N**ella storia del Motorsport non v'è nulla di più sudatamente tormentato della vicenda politico-agonistica dell'Autodromo di Monza. Quasi che i dieci chilometri complessivi di nastro rugoso, tra asfalto stradale e pavimentazione delle sopraelevate, siano talmente onesti da dividere, con chi li sfida sfrecciando, l'esito incerto della tenzone. All'insegna d'un pericolo equamente spartito tra piloti e pista.

Altro che Ecclestone: è dagli Anni '20 che, a turno, e per motivi assai diversi, si levano voci che vorrebbero allontanare le corse più prestigiose dai curvoni nobili del Parco Reale.

In fondo negli anni d'oro non era scontato, per chi ci correva, sopravvivere a Monza e non è mai stato semplice per Monza far sopravvivere la sua quasi secolare vocazione alle competizioni.

Tempio laico e antico della Velocità Pura e di respiro ecumenico e immortale rispetto alla premorta Brooklands e all'ormai ridimensionata Indianapolis, l'autodromo di Monza per l'immaginario collettivo planetario conta molto più di quanto possa essere apprezzato da quella creatura spietata, ghiaccetta e superficiale che corrisponde alla definizione di italiano medio.

In fondo nel 1966 il regista John Frankenheimer prefigura l'epilogo drammatico e entusiasmante di "Grand Prix", il film feticcio sulla Formula 1 che da mezzo secolo entusiasma generazioni di appassionati, su una Monza immaginaria ma tumultuosa e palpabile, con le sopraelevate restituite al loro antico splendore e una pista stradale gremita di pubblico, in una domenica che non avrà pietà per i vinti dispensando onori imperituri al vincitore.

## **Teatro dei momenti della verità**

Perché, non dimentichiamolo, agli albori della Formula 1 moderna, quindi a partire dal 1950, realtà e cinema la pensavano esattamente allo stesso modo. Monza era piazzata a fine calendario, quale teatro

### ***Bagno di folla eccezionale***

Cambiano i tempi, ma il podio del Gp d'Italia era e resta un momento fantastico di sport e colore per la F.1

**COUPÉ  
FIAT**  
**FIAT**

**PIONEER**  
**PIONEER**  
**PIONEER**  
**PIONEER**

**F1**  
PIONEER  
65° GRAN PREMIO  
D'ITALIA  
MONZA  
1994  
**Formula 1**

**PIONEER**  
**PIONEER**  
**PIONEER**  
**PIONEER**

**LANCIA  
DEDRA**



d'opera ideale per piazzare acuti e snodi narrativi decisivi di un'intera stagione. Il doppio punteggio decisivo che lo scorso anno Abu Dhabi s'è comprato a suon di petroldollari, era una sorta di prerogativa morale e storicamente dovuta, all'Autodromo per antonomasia.

In fondo proprio a Monza fu incoronato il primo campione iridato del Circus, Nino Farina su Alfetta, mentre Fangio ci vinse tre dei suoi cinque titoli e von Trips, inseguendo invano il primo, ci perse la vita.

Giacomo Agostini, per sempre il centauro più vincente del motomondiale, di Monza confida una sua immagine emblematica interdisciplinare: «Nel 1966 ho vinto il mio primo titolo mondiale della classe regina a Monza, tra 200mila tifosi, battendo Hailwood e la Honda ed è stato il giorno più bello della mia vita. E forse l'unico rimpianto che ho nella carriera automobilistica risale al 1980, quando corsi con una Williams Fw06 di F.1 a Monza una gara del campionato Aurora Afx e non riuscii a vincerla per un set di gomme fallate. Peccato, perché aprire la mia era iridata a Monza e chiudere la carriera agonistica con una vittoria sull'autodromo sarebbe stata una realtà bella come una favola, visto che per chi corre è un posto d'incanto».

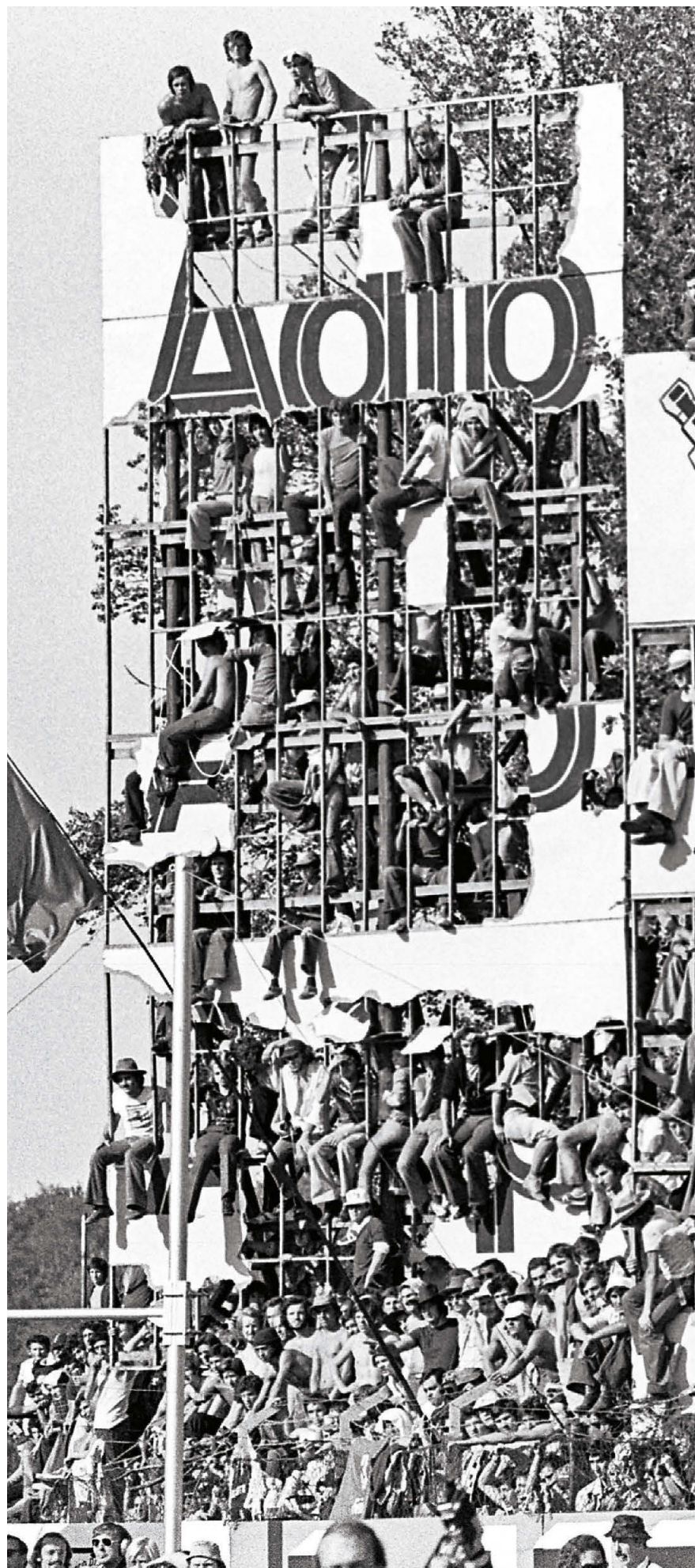
## Favole belle, ma pure realtà a tinte fosche

Monza, per chi vince, è da sempre una soluzione. Ma per altri, per tanti e da tanto, ha rappresentato anche un problema. Fin dai ruggenti Anni '20 per le altissime velocità al tempo non bilanciate da adeguate misure di sicurezza, l'autodromo fu sinonimo di trionfi ma anche di tragedie. La prima a pochi mesi dall'apertura, il 9 settembre 1922, col povero Gregor Kuhn caduto su Austro-Daimler, in occasione del Gp d'Italia. E da lì, ad oggi, tra auto e moto, gare e test, sono 55 coloro che correndo hanno perso la vita a Monza, compresi gli iridati Ascari e Rindt più Peterson e von Trips che campioni del mondo avrebbero meritato di diventarlo.

Monza è anche un luogo che ha sacrificato le vite di spettatori. Due esempi su tutti: i 22 nell'incidente di Materassi, nel 1928, piuttosto che i 14 nella collisione tra Clark e von Trips, nel Gp d'Italia 1961.

## A Monza però nasce anche la sicurezza

Nella sua storia, a tratti triste e soffertissima, da più di ottant'anni Monza è anche occasione di riflessione e dibattito volti a instaurare scenari possibili di sicurezza sostenibile. Se è vero che il 1933 è l'anno della triplice tragedia di Campari, Borzacchini e Czaykowski, nelle manche di qualifica del Gp d'Italia, il 1934 vede l'abbandono momentaneo dello stradale e della Sopraelevata Nord, con l'apposizione di due apposite chicane di rallentamento, una piega a gomito e una curva a U per rallentare i bolidi, il tutto per scongiurare le voci che volevano, se non la fine, il ridimensionamento della struttura. Forse il gesto più radicale compiuto in nome dell'incolumità dei piloti nell'era dell'automobilismo eroico, a testimonianza del fatto che Monza per le corse è anche il primo vero laboratorio di limitazione del pericolo, an-



SUTTON-IMAGES.COM

*La civiltà delle posizioni pericolose*

Nella seconda metà degli Anni '70 i grandi cartelloni pubblicitari forati a groviera diverranno ricettacolo per la tifoseria. Ma occhio al pericolo!



”

*La verità è che l'autodromo nei decenni è stato motivo di tutela e salvaguardia del verde circostante. E non certo causa di scempi ecologici*

”

che se dal 1955, in pieno dominio Mercedes, e fino al drammatico 1961, si torna a correre utilizzando la combinazione epica stradale-so-praelevate.

## Terreno di lotte politico-sportive

Ma le battaglie monzesi più infuocate in quasi cento anni di corse non si combattono solo in pista. Politica e Sport vivono sfide al calor bianco anche - se non soprattutto -, a tavolino.

Nel 1960 i tre top team britannici, Lotus, Cooper e Brm, disertano il Gp d'Italia, perché l'uso del banking favorisce troppo lo strapotere veloccistico della Ferrari.

Nel 1971 la Lotus minaccia di saltare la gara perché sul team pende il pericolo del sequestro a seguito del processo in corso per la morte di Rindt, avvenuta l'anno prima e Chapman invia il solo Fittipaldi con la Lotus Turbina iscritta con nome fittizio. Nel 1972, con l'apposizione della variante del Rettifilo, cessa d'esistere la Monza delle scie e delle volatone e nella seconda metà degli Anni '70 si vive un'atmosfera da "mille e non più mille", con l'Autodromo schiacciato in una tenaglia formata dalle istanze ambientaliste che ne vorrebbero addirittura la chiusura in nome della tutela naturalistica del Parco Reale e la candidatura di Imola a nuova sede del Gp d'Italia.

## La dialettica con gli ambientalisti

Nel 1978, mentre infuria la polemica, Monza vive una pagina nera col crash al via che provoca, poche ore dopo, la morte di Ronnie Peterson e l'instaurarsi del terzo grande processo penale che mette sotto accusa un Gp di F.1 e sempre sull'Autodromo: dopo il 1961 con Clark alla sbarra e il 1970 con Chapman sotto accusa per Rindt, ora tocca a Patrese, indagato per l'ipotesi di omicidio colposo e messo all'indice dai top driver della F.1, tra i quali Lauda e Hunt, nonché escluso in modo sommario dal Gp Usa East di quell'anno. La Giustizia italiana, coi suoi tempi lunghi, scagionerà il padovano, mentre Monza, che nel 1980 ha perso la F.1 iridata (passata momentaneamente a Imola), consolandosi con la F.1 Aurora di Agostini, dal 1981 torna ad avere il Circus e instaura un dialogo difficilissimo e un equilibrio fragile con le istanze degli ecologisti. I quali da quarant'anni continuano a ignorare che non è l'autodromo a mettere in pericolo gli alberi ad alto fusto del Parco Reale, ma, al contrario, in realtà, il prestigio della pista tutela e garantisce la sopravvivenza del verde adiacente. Vaghielo a spiegare. Il biennio 1994-1995, successivo alla morte di Ayrton a Imola, per il tracciato è quello delle rinnovate istanze di sicurezza e il paventato sacrificio di 123 alberi - tra cui tre tutelatissime e apparentemente preziosissime robinie -, scatena nuove e forti polemiche e un vero finimondo politico-sportivo con il Comitato del Parco in prima fila per difendere il Bosco Bello. Alla fine si troverà un faticoso compromesso, con la seconda di Lesmo ristretta e il Curvone riprofilato e qualche lieve sacrificio per il verde, ma che sudata... Gocce che torneranno



SUTTON-IMAGES.COM

### Paradiso del pubblico

Come e più che altrove, Monza resta ricettacolo di una tradizione immensa e di un pubblico foltissimo quanto appassionato



sulla fronte dei race fans per salvare le sopraelevate, fino a pochi anni fa, dall'ipotesi sciagurata di demolizione.

## La solita vecchia storia

Quindi un'altra paura, in tempi recenti. Bernie, ormai a fine corsa, per prolungare il contratto con Monza vuole un mare di euro e la schermaglia col presidente della Regione Maroni a poco serve. Ci vogliono i dané. Alla fine, grazie all'impegno del Presidente Aci Angelo Sticchi Damiani, l'Autodromo che ha un cuore grande e in esso una centenaria capacità di soffrire, ce la fa anche stavolta a salvare la ghirba. Quanto a noi Autosprint, dopo questo lungo viaggio a ritroso nei momenti più belli e più bui della pista, non abbiamo cambiato idea, dagli anni d'oro. Quando i veri Cuori da corsa dicevano - e diranno sempre - una semplice frase composta, da quattro parole: Monza non si tocca.



# Colombo, l'artista del parco reale

A MONZA IL PRIMO RUOLO ATTIVO DI ERCOLE,  
PRINCIPE DEI FOTOGRAFI, RISALE AL  
TERRIBILE 1961. QUESTA È LA SUA STORIA





Ercole Colombo non è solo Monzese. No, Ercole è Monza. Il fotoreporter decano della F.1, con 700 Gp all'attivo e il pass permanente, quando parla della pista del parco diventa l'uomo meno parco del pianeta Terra. Una miniera vivente di emozioni, esperienze e aneddoti, vissuti fin da bambino e rivissuti puntualmente ora, nei suoi favolosi 74 anni, col fanciullo che è in lui che fa continuamente capolino, gli occhi accesi e l'anima giocosa di chi nel bosco sacro delle corse da sette decenni sorride e gode.

Il dna d'Ercole è una doppia elica avviluppata strana, una sopraelevata che si interseca a un tracciato piatto: *«I miei genitori hanno vissuto a Vedano al Lambro, presso l'entrata principale dell'Autodromo - come tutti i tifosi doc, l'accento lo spalma sulla seconda o -, e appena ho iniziato a camminare sono entrato nel parco per giocare a guardie e ladri: le guardie cercavano, i ladri si nascondevano. E nascondendomi mi sono perso tra colori, rumori e odori della pista e in fondo ancora oggi devo ritrovarmi, perché io a Monza mi ci perdo sempre con lo stesso entusiasmo di quando sudavo per costruirmi la tribunetta abusiva».*

Un universo nel quale non si entra dai buchi neri, ma da un buco nella rete: *«Il segreto era capire quali erano. Dei varchi spazio-temporali che ti aprivano un mondo. Ero troppo piccolo per ricordare il mio primo vero Gp. Ricordo Fangio e Ascari che sfrecciano, più tardi le Mercedes carenate... Il mio primo ruolo attivo è stato nel 1961, da 17enne barelliere, nelle prove all'uscita della Sopraelevata, in gara, nel giorno della morte di von Trips la cui Ferrari finì tra la folla, ero all'uscita dell'anello d'alta velocità»*

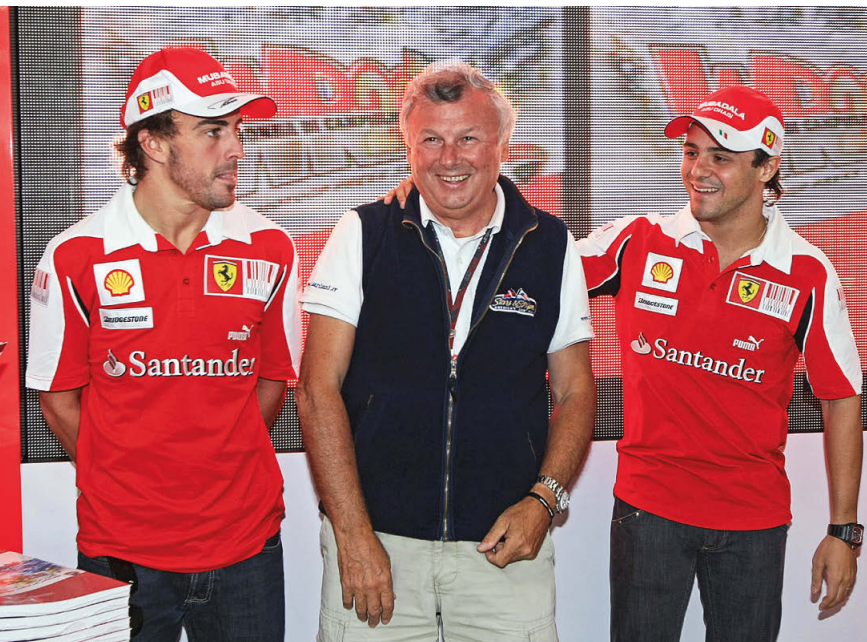
Una storia infinita ha sempre un bagliore che la riassume e per Ercole Colombo il flash ha tonalità british green e si chiama Jim Clark: *«Clark nel 1967 che perde un giro, si tuffa in una rimonta da leggenda e lo va a recuperare, salvo fermarsi nel finale a secco di benzina. Pensa te, ho visto mille trionfi eppure la cosa più gloriosa, quella che mi ha tolto il fiato, è stata una delle sconfitte più belle nella storia delle corse. Con Surtees che vince con la Honda. Roba forte».*

L'inizio degli Anni '70 è il capitolo caldo nel romanzo di formazione del giovane Ercole: *«Le scie. Monza era un gioco di scie come non mai. E c'era la sfida del curvone: ci arrivavi pieno dalla Ascari, poi la Parabolica, il rettilineo e giù, verso quella piega benedetta e maledetta, nelle quale i piloti veri tenevano giù il piede e gli onesti guidatori l'alzavano. Non era importante vedere, li ascoltavi e basta. Chi stava giù non t'avrebbe mai tradito, valeva la pena d'amarlo. E poi venne quella domenica del 1971. Ero alla Parabolica e quella corsa sembrava un giallo senza fine, con troppi sospettati. Inforcai la bici e andai verso il traguardo, perché l'epilogo l'avrei potuto gustare solo all'ultimo centimetro dell'ultima pagina. E così fu, con la Brm di Gethin che bruciò il drappello dei rivali di un centesimo!».*

In un posto come questo le leggende appartengono a due categorie.

### **Le fatiche di Ercole**

Una vita in F.1, con la sublimazione a Monza: questo è Ercole Colombo



COLOMBO



I piedi pesanti e spietati degli Anni ruggenti e quindi gli amatissimi della Formula 1 dal volto umano. Ercole non ha dubbi: «Tra i Re, metto Regazzoni e Peterson, due che sull'Autodromo diventavano diversi, si sublimavano, acquisivano un istinto predatorio più feroce che altrove, perché il fatto di dover tenere giù il piede li esaltava, creava uno stacco tra loro e gli altri. La velocità allo stato puro diveniva una password che gli apriva una cassaforte ricca di traguardi che sarebbero rimasti nel cuore di tutti. E poi ci sono i signori, venuti dopo, quelli che potevano vincere e anche non vincere, tanto erano amati lo stesso. Tre in tre decadi diverse: Gilles Villeneuve, Michele Alboreto e Jean Alesi».

Andiamo al cuore della questione. Cos'ha Monza che altrove non c'è? Le varianti, i restringimenti dei raggi di curva, cordoli, panettoni e vie di fuga negli anni hanno mutato tante cose, eppure si continua a respirare un'aria di continuità nel cambiamento... «Monza resta uno degli ultimi tracciati iperveloci rimasti, mettila come vuoi. Eppure, l'essenza di Monza non è sull'asfalto, ma lo carezza con lo sguardo, per tutto il tempo: è la gente. I tifosi. Unici e formanti una macchia immensa e

### Una lunga storia d'amore

Volti noti, incontri e amicizie vissute e ritrovate coi big della F.1. Questo è Ercole Colombo a Monza



”  
*Monza è uno degli ultimi tracciati iperveloci rimasti. Eppure l'essenza del circuito non è sull'asfalto, ma è nella gente*  
 ”

omogenea. Li guardi e capisci cosa vuol dire Gran Premio d'Italia. Certe volte, dopo tanti decenni, mi fermo a ammirarli e mi vengono i brividi, perché di persone così al mondo, tutte insieme, a darsi convegno una volta all'anno, non ce ne sono altre. Monza è la sua gente. E non dico i brianzoli, ma gli Italiani. La sola bandiera di Monza è il Tricolore. Il teatro della Scala per il bel canto e il podio di Monza per il bel tifo. Oceanico, entusiasta, caldo. Da brividi».

Avere a disposizione Ercole, significa potergli chiedere un consiglio a nome e per conto di tutti i lettori di Autosprint che prima o poi vogliono gustare una gara dal vivo a Monza, e il fotoreporter non si lascia pregare: «Sarò chiaro: io dico due posti: la prima Variante e la Roggia. Il primo per gustare le emozionantissime fasi iniziali di corsa, il secondo luogo è più da intenditori. E chi porta la macchina fotografica consideri che a inizio gara si è in controluce, quindi deve comportarsi di conseguenza».

Monza è anche l'inaspettato. Qual è la sintesi dell'inatteso, per Ercole Colombo: «Potrei dirti il tripudio negli anni della saga di Schumacher in Rosso e non mentirei, però forse c'è qualcosa di più, di più caldo,

drammatico e umano a restare dentro di me. Hakkinen nel 1999 che esce alla Variante, il nostro incontro io che lo accompagno verso il box e lui che subito si ferma, si china, io credo che si senta male e invece piange, perché ha perso a Monza. I miei scatti di lui in lacrime girano il mondo, ma quell'emozione è restata qui con me».

Monza vuol dire anche paura e Colombo ci ha vissuto la sua. «Nel 1983, imbracato con una cintura alla vita sull'Alfa Romeo di Cheever, per una sessione fotografica con me al posto della camera car. All'ingegner Chiti chiesi cosa mi sarebbe successo se si fossero incendiate le turbine e lui rispose secco: "Ovvio, bello, in caso salti giù!". Nel 1984 ripetei l'esperienza abbarbicato sulla Renault di Tambay, che dalla Roggia in poi scordò di avermi a bordo e iniziò a tirare come un matto. Capì che mi stava ammazzando quando gli piantai una gran botta con la macchina fotografica sul casco, rischiando di finire con la mia faccia davanti al suo casco e quello mi salvò. È stata l'unica volta in cui in vita mia ho associato alla parola Monza la frase "mai più". Per tutto il resto, desidero solo che ai miei primi 65 anni da tifoso monzese, ne seguano felicemente almeno altrettanti».

**AUTOSPRINT**

L'IDOLO LOCALE

# Capelli, born to race in Monza

ECCO LA STORIA DI UN VALENTE PILOTA, POI  
DIRIGENTE E QUINDI OPINIONISTA DELLA F.1  
CHE A MONZA HA DATO E OTTENUTO TANTO



## Una lunga storia in F.1

Ecco Ivan Capelli a Monza in azione con la March nei colori Leyton House e, sotto, in un'immagine recente



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

Nel 1977, mentre Mario Andretti s'avviava a trionfare a Monza con la Lotus 78 nel Gp d'Italia, il 14enne Ivan Capelli lo applaudiva dalla prima variante. Ivan era lì a fare l'assistente di suo padre, addetto a realizzare filmati in nome della Parmalat, appena entrata in F.1 sponsorizzando le tute di alcuni top driver e pronta a diventare title sponsor della Brabham, con l'ingaggio di Niki Lauda.

In poche parole, il destino di quel ragazzo era quasi scritto, già ben diviso tra F.1, Monza e media.

Quattro decenni dopo Ivan Capelli, classe 1963, s'appresta a vivere l'edizione 2018 del Gran Premio. Già Presidente dell'Acì Milano - cui fa capo la Sias -, di Vice Presidente Nazionale dell'Acì Italia, uomo forte dell'organizzazione della gara in varie fasi e ambiti, nonché di ex pilota di F.1, con 93 Gp alle spalle e tre podii - di cui due secondi posti -, e

voce opinionista delle telecronache Rai, ruolo che occupa ormai dal 1998.

In questo caso si può parlare di feconda armonia di interessi. Con l'appassionato che è pure pilota, uomo d'informazione e già rappresentante delle istituzioni sportive, a costituire un personaggio a tutto tondo.

**- Be' Ivan, sembra tutto idilliaco. Dai, trova tu un difetto a questa situazione, senno' si sconfinava nell'apologia...**

«Eh, il rovescio della medaglia è che di fronte a ogni genere di problema a volte si pensa che io possa avere la bacchetta magica, ma ti assicuro che non è così. Magari fosse. Comunque posso dirti che vivere questi miei multiformi ruoli mi ha aiutato a accrescere ancor più la mia esperienza e ad avere un quadro il più possibile variegato e completo della situazione».

**- Intanto il Gp d'Italia a Monza per un po' è al sicuro.**

«Siamo a posto fino al 2019 compreso».

**- Qual è la cosa che più ti rende orgoglioso, tra gli obiettivi raggiunti?**

«Verosimilmente essere arrivato al rinnovo dell'accordo per salvaguardare il Gp d'Italia a Monza mettendo insieme attorno a un tavolo Acì Milano, Regione Lombardia, Sias e Acì Italia con la controparte, il timone della F.1 che sapevamo benissimo sottoposto a un cambio di mano, con tutte le particolarità che la situazione comportava. È andato tutto bene e questa è stata una gran bella cosa. Sono anche rimasto molto ben impressionato dalla risposta positiva di tutti gli Automobil Club italiani che hanno dato seguito compatti alla richiesta del Presidente Sticchi Damiani volta a appoggiare senza remora alcuna Monza quale sede naturale del Gp d'Italia».

**- Passiamo a Ivan pilota di F.1.**

«A Monza con la F.1 corro per la prima volta nel 1986 al volante dell'Aggs del Jolly Club e in gara sono costretto a fermarmi con una gomma



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

”  
*Anche se in F.1  
 mi è mancata  
 la grande  
 occasione,  
 a Monza mi  
 sono tolto belle  
 soddisfazioni  
 correndo in F.3  
 e a ruote  
 coperte*  
 ”

*posteriore bucata alla prima variante, però trovo l'esperienza fantastica, perché è ancora un'era in cui si corre col cuore, quella. Piuttosto mi capita una cosa che credo sia unica nell'epopea del mondiale».*

**- Cioè?**

*«Insomma, il mercoledì faccio per entrare ma non ho il pass, così papà Galbiati mi chiede tremila lire per il biglietto. Non ho altra possibilità, spiego il mio problema ma Galbiati continua a ripetere: "Son tremila lire". In poche parole credo d'essere l'unico pilota nella storia della F.1 che per prendere parte a un weekend di Gp abbia pagato il biglietto».*

**- Meraviglioso. L'anno dopo sei con la March e giungi 13esimo assoluto ma secondo tra i motori aspirati, il che non è male.**

*«Il 1987 è anche l'anno in cui involontariamente do fastidio alla sovrappiungente e velocissima Williams-Honda del futuro vincitore Nelson Piquet in Parabolica, anche se per fortuna non succede nulla di grave».*

**- Nel 1988 il tuo miglior risultato monzese: quinto con la Leyton House in crescita.**

*«Tanto che poi a Suzuka sarò il primo con motore aspirato a percorrere un giro in testa, nell'anno del tramonto regolamentare del turbo. Satisfazioni che restano».*

**- Poi due ritiri e un ottavo posto e nel 1992 la sfortunata partecipazione con la Ferrari, culminata con l'uscita in Parabolica che pone termine alla tua gara, la penultima con la Rossa.**

*«Poca fortuna anche qui, certo, eppure t'assicuro che quel fine settimana fu indimenticabile. Perché essere pilota Ferrari a Monza è qualcosa d'entusiasmante e sfidente allo stesso tempo. Non riesci a prendere neanche un caffè senza che qualcuno ti inciti, ti faccia coraggio e ti ricordi che il tuo dovere è vincere. È tutto bellissimo e al contempo la pressione che senti rasenta l'incredibile e l'invivibile. Però tutto sommato si tratta di un'esperienza unica e bellissima. Ma non facile. Sicuramente tutt'altro che facile».*

**- A Monza in F.1 non hai mai avuto troppa fortuna, ma in altri contesti rombanti sull'autodromo hai vinto, eccome.**

*«Ho vinto in F.3 sia italiana che Europea e con il team Enzo Coloni ho mostrato una competitività che mi ha addirittura consentito di fare a meno delle scie, tanto ero superiore. E ricordo con piacere il successo in Gt nel 2006 in coppia con l'amico Marco Coldani, vice Presidente di Ac Milano, al volante di una Dodge Viper della scuderia Racing Box di Luca Canni Ferrari. Tutto questo per dire che a Monza qualche soddisfazione me la sono tolta pure col casco in testa, ecco».*



### **Veterano monzese**

Capelli, a destra, corre verso i box a piedi, dopo che la sua Leyton House F.1 si è ammutolita. In alto, ecco alla Parabolica la Bmw che lo ha visto in azione nella categoria Turismo



”

*Nel 1988  
il mio miglior  
risultato  
a Monza, nel  
Gp di F.1:  
5° con  
una vettura  
peraltro  
molto  
in crescita*

”


# FASCINO ENDURANCE

## *Sfide mai più dimenticate*

Fine Anni '60, un'era d'apice per l'endurance che proprio a Monza scrive pagine epiche con le Ferrari in prima linea







**M**ille e non più mille, storia nostalgica d'una classicissima che non c'è più. Soffio caldo di memoria che torna ai tempi in cui la corsa era una festa e Monza il Tempio della Velocità. Epopea perduta di una maratona che durava sei ore spalmate in mille chilometri ogni 25 Aprile comandato, su una tracciato di 10 km, Sopraelevata compresa. Macchine attaccate al banking come quadri d'autore al muro, solo che sfrecciavano a 300 all'ora. Tutt'attorno l'atmosfera della festa, l'aria di kermesse buona alla quale porti fi danzata o famiglia giusto per poter dire, in un momento futuro di rimembranza bella, «Eravamo in 100mila».

LA MARATONA DI DURATA  
RAPPRESENTO L'ULTIMO  
PALCOSCENICO  
PER LE LEGGENDARIE  
CURVE SOPRAELEVATE

La **1000 km**  
cioè l'altra Monza

”

*Le maratone  
d'inizio Anni '70  
vantano  
un magnetismo  
epico  
maggiore  
rispetto a quello  
dei Gp di F.1  
della stessa  
epoca*

”

25 APRILE 1974 - ORE 11

**1000 Km  
MONZA**

TROFEO FILIPPO CAFFACCIOLO - CAMPIONATO MONDIALE MARCHE  
PATROCINIO 1974 Agip



Nell'aria il profumo acquolinico dei barbecue e quella gioia diffusa che poteva aleggiare pure fuori San Siro nell'attesa di un Milan-Inter di quelli buoni con Rivera e Mazzola in campo e Gianni Brera in tribuna stampa.

Uno show ben diverso dal Gran Premio, che era sì più fulmineo e adrenalinico, ma complessivamente meno sentito. Perché a Monza ogni 25 Aprile correvano e si sfi davano le Case - quand'ancora in F.1 c'era solo la Ferrari contro i garagisti inglesi -, e i top driver da urlo, nessuno escluso. Bandini, Amon, Surtees, Vaccarella, Giunti, Parkes, Ickx, Rodriguez, Redman, Peterson e tutta la corale della Scala del brivido.

## L'era d'oro dal 1965 al 1977

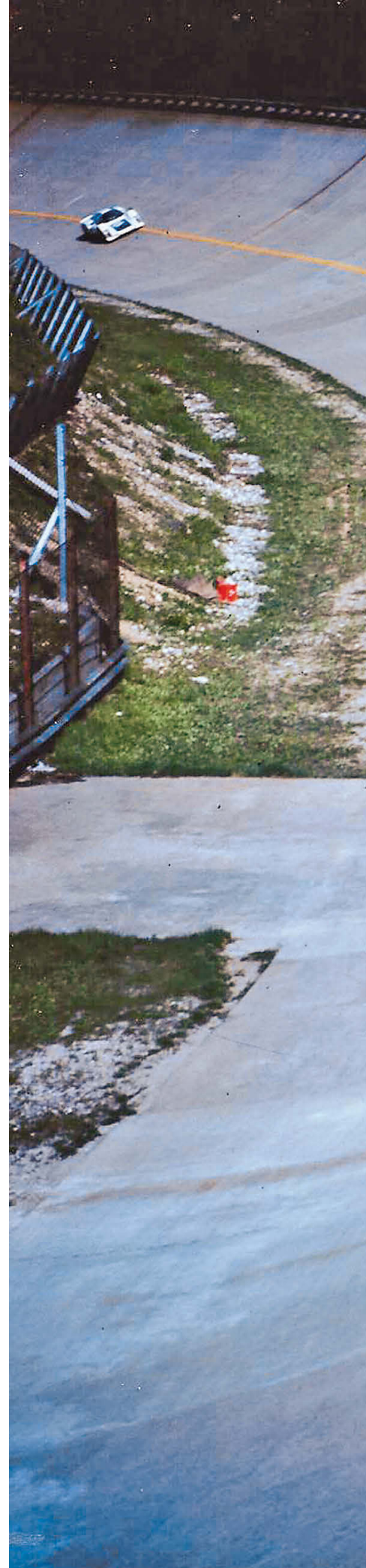
L'inizio fu affascinante per la qualità della lotta in pista ma terribile, perché proprio nel 1965 lo svizzero Spychiger finì decapitato dopo un incidente in Parabolica e la raccapricciante foto della tragedia fece il giro del mondo. Maledetta sfiga, ma a quei tempi poteva far parte del gioco. Un gioco altrimenti intrigante, con le sfi de tra Ferrari e Ford, poi tra Ferrari, Porsche e Alfa Romeo, quindi tra Ferrari, Alfa Romeo e Matra, infine gli assoli Alfa, qualche bagliore Lancia negli Anni del Gruppo C e poi altra roba ma soprattutto tanta nostalgia.

La 1000 Km di Monza ha una storia ma ciascuno tra coloro che l'hanno vissuta vanta la sua, tesaurizzata negli anni, personalissima e meravigliosa, tutta da raccontare. Ne prendi tre a caso e capisci che vale la pena ascoltarli.

Daniele Galbiati è stato direttore di gara dell'Autodromo, ma negli anni ruggenti era un bambino in mano al papà, con gli occhi sgranati puntati sulla Sopraelevata: «La 1000 Km era un pezzo di leggenda delle corse che si scriveva davanti ai tuoi occhi. Vedevo la Chaparral sparata sul banking a 300 orari e capivi, anche se eri un ragazzo, che nessuno l'avrebbe mai più dimenticata. Gente, famiglie, intere comitive di tifosi, ovunque una folla inimmaginabile per un Gran Premio - penso agli 84mila paganti del 1970 -, un magnetismo epico forse insuperato con le insidie del Curvone e della seconda di Lesmo e l'importanza della corsa che era la preparazione alla 24 Ore di Le Mans, in un Mondiale Marche strappacuore, che surclassava quello di Formula Uno».

In scia, a seguire, il racconto di Alberto Sabbatini, già direttore di Autosprint, che al tempo era anche lui poco più d'un bambino intruppato in una macchina in fi la per entrare ai parcheggi quasi completi: «A un certo punto sentimmo suonare un clacson all'impazzata e tutti si misero da parte per far strada a un'Alfa Romeo Duetto regolarmente targata che doveva entrare prima di tutti ma non nel paddock - ricorda Sabbatini -, quanto in pista, perché era iscritta alla 1000 Km. In fondo il fascino aggiuntivo di quella corsa era vedere al via dei prototipi fantastici assieme a macchine che potevi incontrare nella piazza d'un paese».

Continua il tema Franco Scurria, uno degli irriducibili e coraggiosissimi commissari di percorso d'allora: «C'erano una cinquantina di vetture al via della 1000 Km, un serpentone infinito, un lavoro immane per noi marshal, per più di sei ore impegnati al 102% con l'incognita



*Alta velocità  
strappacuore*

Prototipi e Gt sulle  
sopraelevate, a  
sintetizzare tutto il  
fascino della 1000  
Km che fu. Un  
patrimonio tuttora da  
custodire e non solo  
nel ricordo

”

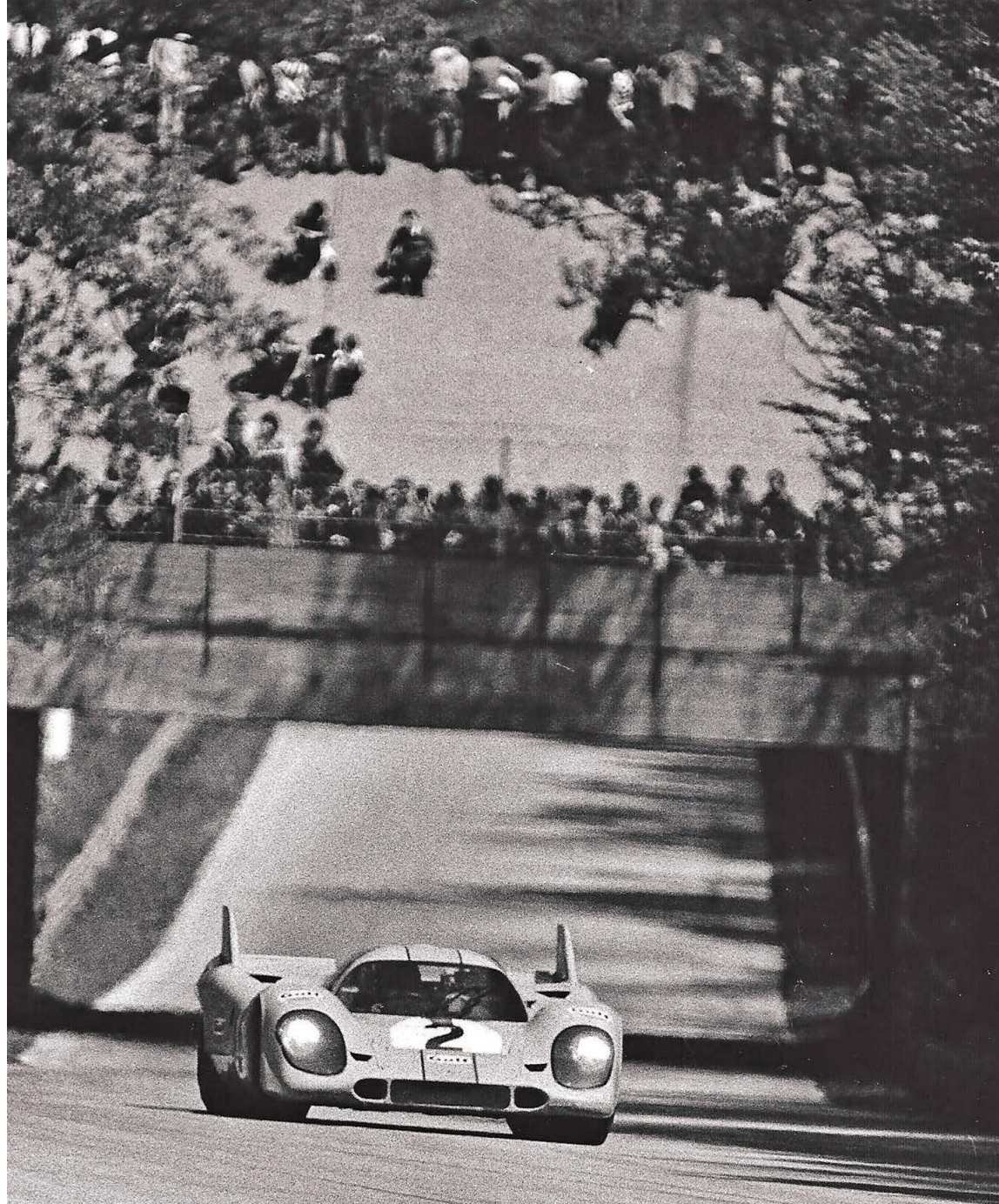
*Il tratto  
sopraelevato  
fu il fiore  
all'occhiello  
di alcune  
tra le più accese  
edizioni  
della 1000 Km*

”

”

*Attenzione perché nelle 1000 Km di inizio Anni '70 il pubblico affluiva in massa e dava vita a un tifo davvero da stadio*

”



*del meteo bizzoso in aprile e le sorprese di una pista che non perdonava. E poi la macchia della gente, che per una volta non portava in giro le bandiere Rosso-Ferrari ma quelle tricolori dell'Italia, perché la 1000 Km non era la solita gara "Ferrari contro tutti" ma una specie di Italia-Germania a 300 all'ora, con la Rossa e il Biscione contrapposte alla Porsche. E il tifo... beh, il tifo era da stadio. Quando nel 1970 Giunti con la 512 infì l'ò la 917 di Rodriguez salì alto l'urlo, il ruggito che produce una curva nord allo stadio dopo un gol che nessuno dimenticherà. Eppoi l'incredibile era la chicane d'ingresso della Sopraelevata Nord dalla parte del rettiliò delle tribune, unico posto al mondo in cui un tifoso sistemandosi lì poteva vedere le vetture transitare due volte nello stesso giro, rispettivamente nel punto più lento e più veloce del circuito. Insomma - termina Scurria con la voce quasi incrinata -, la 1000 Km di Monza era una cosa che o l'hai vista o fai fatica a immaginarla». Uno show che ancora oggi regala fascino e nostalgia anche a chi non ha avuto la chance o più semplicemente l'età giusta per gustarla, facendogli subire la dolce condanna dei romantici retroattivi, che rimpiangono perfino quel che non hanno vissuto.*



### **Protagoniste d'eccezione**

A inizio degli Anni '70 ecco in azione a Monza la Porsche 917 del team Wyer e, nel decennio successivo, la Lancia, a destra con Alboreto



”

*Lo show regala  
fin solo  
a ricordarlo  
momenti  
di nostalgia  
retroattiva  
capace di far  
sussultare  
di commozione  
perfino i giovani*

”

# Greatest hits

## dell'era recente

ANDIAMO A RIPERCORRERE GLI ULTIMI DUE LUSTRI E MEZZO DEI GP D'ITALIA A MONZA PER EVIDENZIARE I MOMENTI CLOU DELLA F.1 D'OGGI

Sono solo dodici anni e sembra un secolo fa. Gli ultimi due lustri e mezzo della F.1 a Monza, a ripercorrerli, paiono quasi un film sepiato, eppure rappresentano un passato prossimo ancora caldo e vivo. Sarà l'effetto dell'iperconnessione, il frutto di una civiltà che dimentica e archivia l'attimo subito dopo che è trascorso regalandoci emozioni, fatto sta che il modo più intrigante e onesto di pensare all'importanza e alla godibilità del Gp d'Italia è quello d'andare a ripercorrere i fotogrammi simbolo della sua storia più recente, riscoprendo momenti forti e intensi, che hanno segnato la storia del mondiale, dal 2006 a oggi. Per esempio per rivivere l'ultimo, struggente guizzo vittorioso di Michael Schumacher in terra italiana, al volante di una Ferrari. Piuttosto che l'anno dopo, il trionfo di Alonso e della McLaren, a spese di una Ferrari che si vendicherà in Brasile, vincendo il mondiale con Raikkonen. E poi, nel 2008, quel monologo stupefacente del giovanissimo Vettel al volante della Toro Rosso, sul bagnato. Eppoi la doppietta della BrawnGp, l'ultimo centro della Ferrari a Monza, targato 2010, nonché il duello Schumi-Hamilton del 2011, senza niente in palio, via via fino al successo di Lewis nel 2015, il suo terzo e nel 2017, a quota quattro, con l'indimenticato Nico Rosberg a sandwich, nel 2016. Perché tutto ciò che accade sull'autodromo è cronaca che in diretta si cristallizza nella storia, introducendoci a un'attesa di imminenti nuovi e indimenticabili capitoli.



# L'ANTOLOGIA DA SCHUMI ROSSO IN POI

COLOMBO



## 2006 Si chiude la favola Ferrari per Michael

Monza dice ciao per sempre alla favola di Schumi e della Rossa, con un trionfo che strappa più lacrime che applausi. Poi Michael coglierà ancora una vittoria, la 91esima, in Cina, anche se il titolo andrà nuovamente ad Alonso e alla Renault. La favola del tedesco e del Cavallino che s'esaltarono a vicenda finisce qui, in un mare vermiglio di nostalgia.

COLOMBO



## 2007 Alonso tiene vive le sue speranze

In un anno delicatissimo e tumultuoso segnato dal duello tra McLaren e Ferrari, Alonso coglie una vittoria pesantissima sull'autodromo brianzolo, davanti all'(allora)odiato compagno di squadra Hamilton, con Raikkonen che finisce sfiduciato terzo, a quasi mezzo minuto di distacco. Ma "Iceman" alla fine befferà entrambi in Brasile, facendo suo il titolo mondiale...



## 2008 Miracolo bagnato di Seb con Toro Rosso

Tocca al 21enne Vettel scrivere una pagina particolare nella storia della F.1, al volante della Toro Rosso, che due stagioni e mezzo prima si chiamava ancora Minardi. Il giorno della corsa piove e Seb, con l'assetto e il talento giusto, non lascia scampo agli avversari, diretto magistralmente dal muretto box da uno straordinario Ascanelli. Ed è così che il Toro fa strame dei rivali toreri.

COLOMBO

## 2009 Brawn c'è!

Button e la stupefacente BrawnGp nel mondiale sono in fuga dal Gp iniziale in Australia, ma a Spa hanno vissuto una battuta d'arresto. Ci vuole una reazione secca, per crederci ancora e il colpo di reni BrawnGp arriva a Monza, con la tattica giusta, che permette la doppietta. Barrichello vince davanti a Jenson, che ora sul titolo ci spera davvero e alla fine avrà ragione.





### ***2010 Alonso vince con la Ferrari***

Negli Anni '70 spesso Monza era il momento della verità. In un calendario F.1 sempre più ampio, il Gp brianzolo può ormai emettere solo verdetti interlocutori e nel 2010 a esaltarsi sono la Ferrari e Alonso, che poi perderanno tutto ad Abu Dhabi. E per la Rossa quello resta a oggi l'ultimo trionfo colto sull'autodromo brianzolo. Otto anni di digiuno che chiedono un riscatto...

SUTTON-IMAGES.COM



### ***2012 Vince Lewis ma gli italiani non ci sono...***

È l'anno del vuoto e delle assenze. Per la prima volta dal 1969 (quando Tino Brambilla girò in prova con la Ferrari, rinunciando al via) un pilota italiano non è di scena nel weekend monzese. E manca pure Grosjean, fermato per intemperanze in eccesso, tanto che sarà sostituito alla Lotus dalla riserva Jerome D'Ambrosio, a sinistra, alla fine anonimo 13esimo.

SUTTON-IMAGES.COM



### ***2011 L'anno della sfida Schumi-Hamilton!***

A volte vincere non è tutto. Alla fine Hamilton (McLaren) sarà quarto e Schumi (Mercedes) solo quinto, in una corsa che va a Vettel su Red Bull. Ma i giri di lotta esaltante tra Lewis e il 42enne Michael passeranno alla storia come uno dei duelli più belli mai visti sull'autodromo monzese, nell'era moderna della Formula Uno.

SUTTON-IMAGES.COM



### ***2013 Vettel sigla la tripletta brianzola***

Sebastian Vettel sale un importante gradino verso il quarto titolo mondiale di fila con la Red Bull, cogliendo la seconda vittoria di un'incredibile striscia di nove affermazioni consecutive nel mondiale. Per il tedesco, maestro di Monza, è il terzo centro sull'autodromo, sul quale solitamente sa dare il meglio di sé.



GETTY IMAGES



### ***2014 Ancora un successo per Hammer***

Nel primo anno dell'era ibrida e del ritorno del turbo, la pista emette il suo verdetto significativo: dominano le Mercedes con Hamilton e Rosberg, seguono le Williams di Massa e Bottas e le Red Bull di Ricciardo e Vettel, quest'ultimo a quasi un minuto. Monza esalta le differenze di potenziale...

COLOMBO



### ***2016 Nico Rosberg si lancia verso l'iride***

È l'anno del grande colpo di scena, con Nico Rosberg che da gregario designato stavolta rende durissima la vita al capitano Hamilton, andando a vincere anche a Monza e lanciando sempre più la sua candidatura per il titolo mondiale, che riuscirà a ghermire a Abu Dhabi, mentre calano sul mondiale le prime ombre della sera...

GETTY IMAGES



### ***2015 Ginetto, sempre lui re dell'autodromo***

Lewis Hamilton coglie la terza vittoria a Monza, la settima stagionale e la 40esima in carriera, in un anno che gli regalerà il terzo, meritatissimo titolo mondiale, in piena era Mercedes turbo-hybrid. Vettel e la Ferrari, al secondo posto, subiscono 25 secondi di distacco.

COLOMBO



### ***2017 Poker monzese dell'inglese tetraididato***

Sebastian Vettel e la Ferrari ci credono, ma su una pista veloce come Monza le Mercedes turboibride di Hamilton e Bottas proprio non hanno rivali e finiscono nell'ordine. Quanto a Lewis, siamo solo all'inizio del forcing finale che lo vedrà iridato per la quarta volta. E quattro diventano pure le sue vittorie sull'autodromo.

SI CHIUDE UN'ERA

# Schumi saluta con un groppo in gola

UN TRIONFO CHE  
FA PIANGERE  
UN ADDIO CHE NON DÀ PACE.  
NIENTE È PER SEMPRE  
EPPURE LE SENSAZIONI  
DI QUEL GIORNO RESTANO,  
SENZA SCADENZA

10 settembre 2006, Michael Schumacher vince il Gran Premio d'Italia al volante della Ferrari 248 F1. Penultimo centro iridato in carriera. Ancora un ultimo hurrà al Gp di Cina e poi il ciclo vincente si chiuderà senza remissione.



*Commiato  
commovente*

Gp d'Italia 2006.  
Si chiude nel migliore  
dei modi il ciclo  
di Schumi in Rosso,  
con un successo  
di tappa che sarà  
ricordato  
con commozione,  
da tutti i presenti

”

*Il saluto definitivo di Schumi alla sua essenza Rossa ha un che di ambivalente. È entusiasmante e, allo stesso tempo, assai malinconico*

”

Piansero tutti, quel giorno. Anche quelli che non l'avevano mai sopportato. In fondo, quando si chiude un'era, quando finisce una storia importante ricca d'amore, passione e schegge di paradiso, dispiace a chiunque, anche a quelli cattivi e invidiosi.

Perché è la prova ecumenica che niente è per sempre. Perfino se accade a Monza.

Allora ancora una volta ci si rende conto che certe cose belle ma talmente belle e intense da sembrare infinite, devono essere apprezzate, assaporate e centellate in diretta con la filosofica consapevolezza di sentirle brevi e caduche, poiché è esattamente così che sono e che ancor più sembreranno, più tardi, rivissute con la memoria.

Michael Schumacher commosso. Schumi che abbraccia Montezemolo. Un avvinghiarsi intenso. Forse un po' mediatico e magari sottilmente paraculo, ma chisseneffrega. Prima o poi bisogna dirsi addio, capire che la vita va avanti e che da quel treno bisogna scendere per prenderne altri che porteranno chissà dove.

E allora capita che si vince, ci si abbracci, ci si dica ciao.

Ecco, ora lo sappiamo. Diverse cosa di quel weekend non erano mica vere.

Michael Schumacher di voglia di smettere non ne aveva manco per niente. Tantomeno di lasciare la Ferrari for ever, in veste di pilota. Fguriamoci di abbandonare le corse.

Tempo tre annetti e avrebbe messo in discussione se stesso, la sua decisione e il concetto stesso di tempo che passa, dichiarando guerra a tutto e a tutti, nel tentativo un po' faustiano di operare un indietro veloce con tanto di fermo immagine sul suo essere top driver. Anzi. Di più. Sul suo essere.

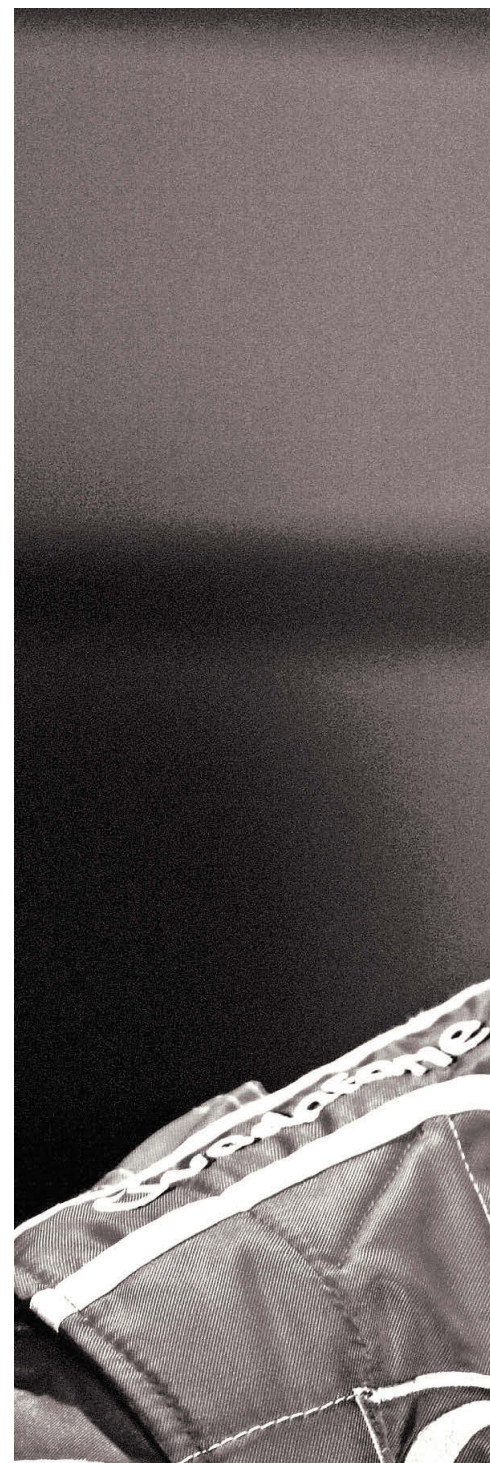
Eppure il saluto definitivo alla sua essenza Rossa, al suo ineguagliabile ciclo Ferrarista, l'addio ideale al concetto stesso di era vittoriosa, quello sì, sarebbe restato buono e valido per tutta la sua esistenza.

Ed è così che quella Monza diventa come Venezia nelle canzoni di Charles Aznavour, il luogo migliore per vivere i momenti più incantevoli ma anche lo scenario più struggente per salutarsi.

Nel 1991, appena salito sulla Benetton, Michael proprio sull'autodromo aveva conquistato i primi punti iridati, giungendo quinto. Eppure la pista mausoleo della F.1 con lui se la sarebbe financo tirata, concedendogli il primo palcoscenico di trionfo solo nel 1996, l'anno dopo della sua quasi rissa con Damon Hill, che l'aveva speronato, alla Roggia. Sì, il 1996 era stato il primo vero appuntamento memorabile con la marea vermiglia dei Cavallino boys. Il bacio atteso ma non per questo meno elettrizzante alla Coppa della vittoria, che scintillando al sole basso del secondo pomeriggio avrebbe creato un bagliore dolce, promettendone tanti altri, negli occhi dei tifosi.

Cinque furono i lampi iridati con la Ferrari e, guarda caso, cinque pure i trionfi a Monza, quasi a voler dire alla storia che ciascun giorno di festa sull'autodromo vale quanto un mondiale vinto.

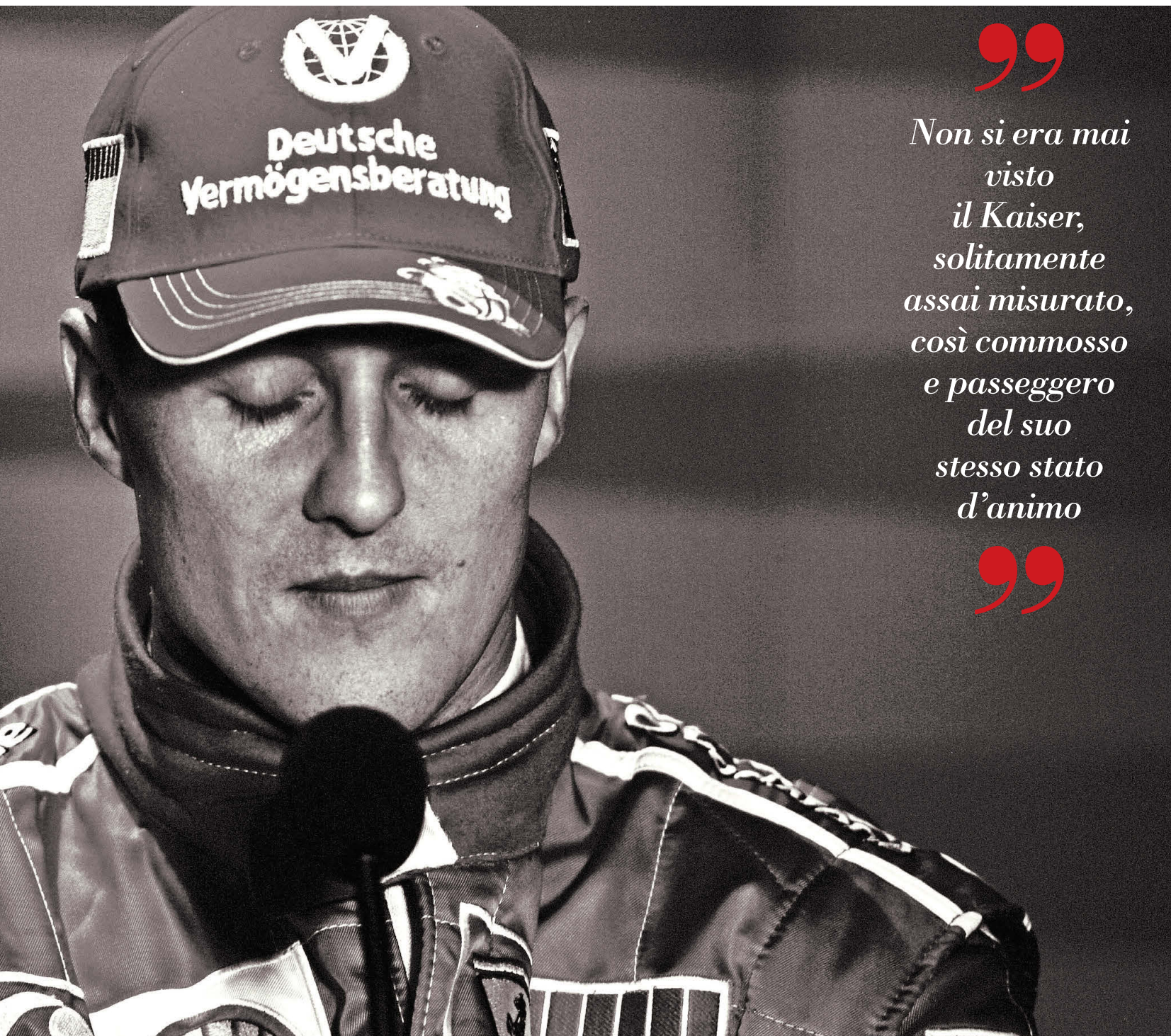
Nel 1998 tornò a godere dopo aver duellato nella prima parte di gara con Hakkinen - il motore di Coulthard salta mentre è in testa, il fumo confonde il finlandese, Schumacher lo manda in confusione alla Roggia e poi lo trapassa spietato alla prima di Lesmo, mandando in standing ovation la galassia -. Un Mika peraltro battuto anche due anni dopo. Il 2003 è l'anno del duello alla do cojo, cojo con Montoya, del quale Schumi respinge un fendente terrificante proprio a inizio gara,



SUTTON-IMAGES.COM

### **Non è facile dire basta**

Nel weekend di Monza 2006 Michael Schumacher si ritrova a dover pronunciare le parole più difficili all'interno della sua carriera. E si vede



”

*Non si era mai  
visto  
il Kaiser,  
solitamente  
assai misurato,  
così commosso  
e passeggero  
del suo  
stesso stato  
d'animo*

”

alla Roggia, spiegando che non ne vuole mezza. Poi c'è quell'apoteosi 2006, a suggellare il tutto. E tra Michael e Monza il love affair continua a dispetto degli anni che passano, del destino fattosi avaro e della F.1 che cambia re e favoriti come una fotomodella matta ma mai scema. L'entusiasmante confronto Schumacher-Hamilton tra sorpassi e contro-sorpassi a Biassono nel Gp d'Italia 2011 è una specie d'inno rivivificante e inatteso alla sacralità resiliente del Curvone. Specie di poesia a 300 allora con le tornate che sembrano strofe e Michael e Lewis nei panni di Vittorio Gassman & Carmelo Bene che leggono e declamano un po' ciascuno, ingigantendo l'uno l'attorialità e la grandezza dell'altro. Tifate chi volete, ma se amate la F.1 non potete che adorare Monza e

ciò che rappresenta per il mondiale e per l'automobilismo tutto. E sappiate che, malgrado passino gli anni, s'alternino ere e dominatori, il pilota più vincente di tutte le epoche a Monza resta a oggi Michael Schumacher con questa sua magnifica cinquina, davanti a Lewis Hamilton e a Nelson Piquet che di vittorie iridate ne vantano quattro a testa, ossia una in meno del Kaiser. I grandi amori ormai passati si nutrono di calendari ideali, di tramonti incendiati che ammiccano e suggeriscono, di fiammate notturne e improvvise del pensiero, che provocano nuovi singulti su antiche cose. La storia tra la Ferrari e Michael Schumacher, nell'alfa e nell'omega, nei momenti più belli e in quelli strappacuore, abbisogna d'una semplice parola sussurrata per tornare a produrre immagini, sensazioni e carezzevole calore: Monza.

AUTO  
TOP

# La storia di **Monza** tramite **Autosprint**

TANTISSIME VOLTE L'AUTODROMO È FINITO NELLE NOSTRE COVER, CHE, MOSTRATE IN SEQUENZA, NE NARRANO IL MITO



AUTOSPRINT N. 18 - 13 SETTEMBRE 1963



AUTOSPRINT N. 19 - 25 SETTEMBRE 1964



AUTOSPRINT N. 20 - 8 OTTOBRE 1965



AUTOSPRINT N. 37 - 5 SETTEMBRE 1966



AUTOSPRINT N. 37 - 11 SETTEMBRE 1967



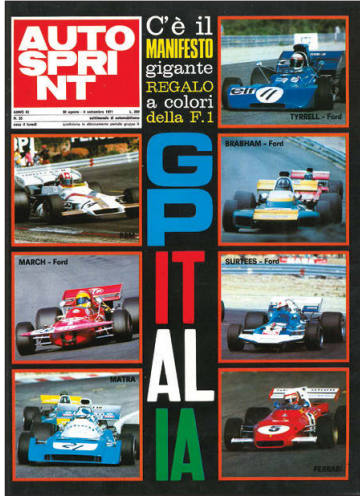
AUTOSPRINT N. 37 - 9 SETTEMBRE 1968



AUTOSPRINT N. 36 - 8 SETTEMBRE 1969



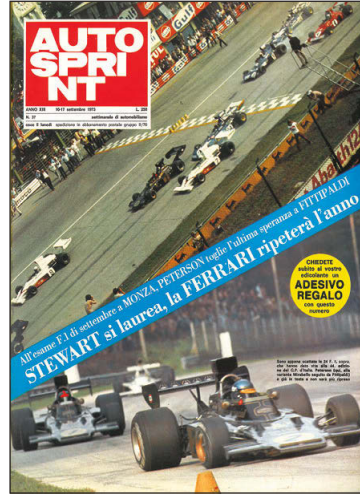
AUTOSPRINT N. 36 - 7 SETTEMBRE 1970



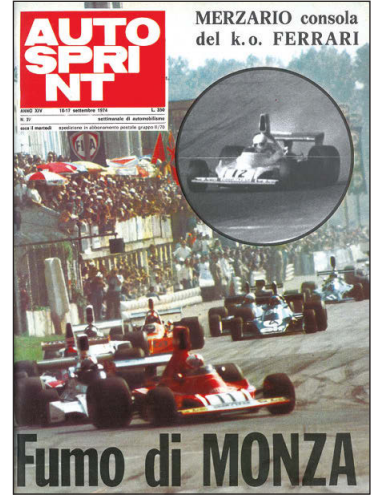
AUTOSPRINT N. 35 - 30 AGOSTO 1971



AUTOSPRINT N. 37 - 11 SETTEMBRE 1972



AUTOSPRINT N. 37 - 10 SETTEMBRE 1973



AUTOSPRINT N. 37 - 10 SETTEMBRE 1974



AUTOSPRINT N. 37 - 10 SETTEMBRE 1975



AUTOSPRINT N. 37 - 14 SETTEMBRE 1976



AUTOSPRINT N. 37 - 13 SETTEMBRE 1977



AUTOSPRINT N. 37 - 12 SETTEMBRE 1978



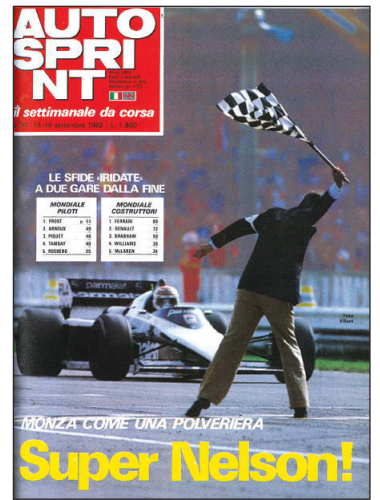
AUTOSPRINT N. 37 - 11 SETTEMBRE 1979



AUTOSPRINT N. 38 - 15 SETTEMBRE 1981



AUTOSPRINT N. 37 - 14 SETTEMBRE 1982



AUTOSPRINT N. 37 - 13 SETTEMBRE 1983



AUTOSPRINT N. 37 - 11 SETTEMBRE 1984



AUTOSPRINT N. 37 - 10 SETTEMBRE 1985



AUTOSPRINT N. 37 - 9 SETTEMBRE 1986



AUTOSPRINT N. 37 - 4 SETTEMBRE 1987



AUTOSPRINT N. 37 - 13 SETTEMBRE 1988



AUTOSPRINT N. 37 - 12 SETTEMBRE 1989



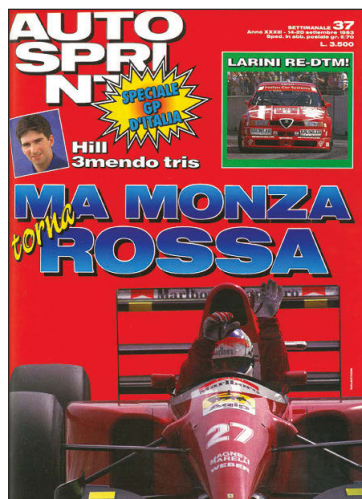
AUTOSPRINT N. 37 - 11 SETTEMBRE 1990



AUTOSPRINT N. 37 - 10 SETTEMBRE 1991



AUTOSPRINT N. 38 - 15 SETTEMBRE 1992



AUTOSPRINT N. 37 - 14 SETTEMBRE 1993



AUTOSPRINT N. 37 - 13 SETTEMBRE 1994



AUTOSPRINT N. 37 - 12 SETTEMBRE 1995





AUTOSPRINT N. 37 - 1996



AUTOSPRINT N. 37 - 9 SETTEMBRE 1997



AUTOSPRINT N. 38 - 15 SETTEMBRE 1998



AUTOSPRINT N. 37 - 37 SETTEMBRE 1999



AUTOSPRINT N. 37 - 12 SETTEMBRE 2000



AUTOSPRINT N. 38 - 18 SETTEMBRE 2001



AUTOSPRINT N. 38 - 17 SETTEMBRE 2002



AUTOSPRINT N. 37 - 16 SETTEMBRE 2003



AUTOSPRINT N. 37 - 14 SETTEMBRE 2004



AUTOSPRINT N. 36 - 8 SETTEMBRE 2005



AUTOSPRINT N. 37 - 12 SETTEMBRE 2006



AUTOSPRINT N. 37 - 11 SETTEMBRE 2007



AUTOSPRINT N. 16 SETTEMBRE - 2008



AUTOSPRINT N. 37 - 15 SETTEMBRE 2009



AUTOSPRINT N. 37 - 14 SETTEMBRE 2010



AUTOSPRINT N. 37 - 13 SETTEMBRE 2011



AUTOSPRINT N. 37 - 11 SETTEMBRE 2012



AUTOSPRINT N. 36 - 10 SETTEMBRE 2013



AUTOSPRINT N. 36 - 9 SETTEMBRE 2014



AUTOSPRINT N. 36 - 8 SETTEMBRE 2015



AUTOSPRINT N. 36 - 6 SETTEMBRE 2016



AUTOSPRINT N. 36 - 5 SETTEMBRE 2017

**AUTO SPRI NT**

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. 051.0034001.

**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.

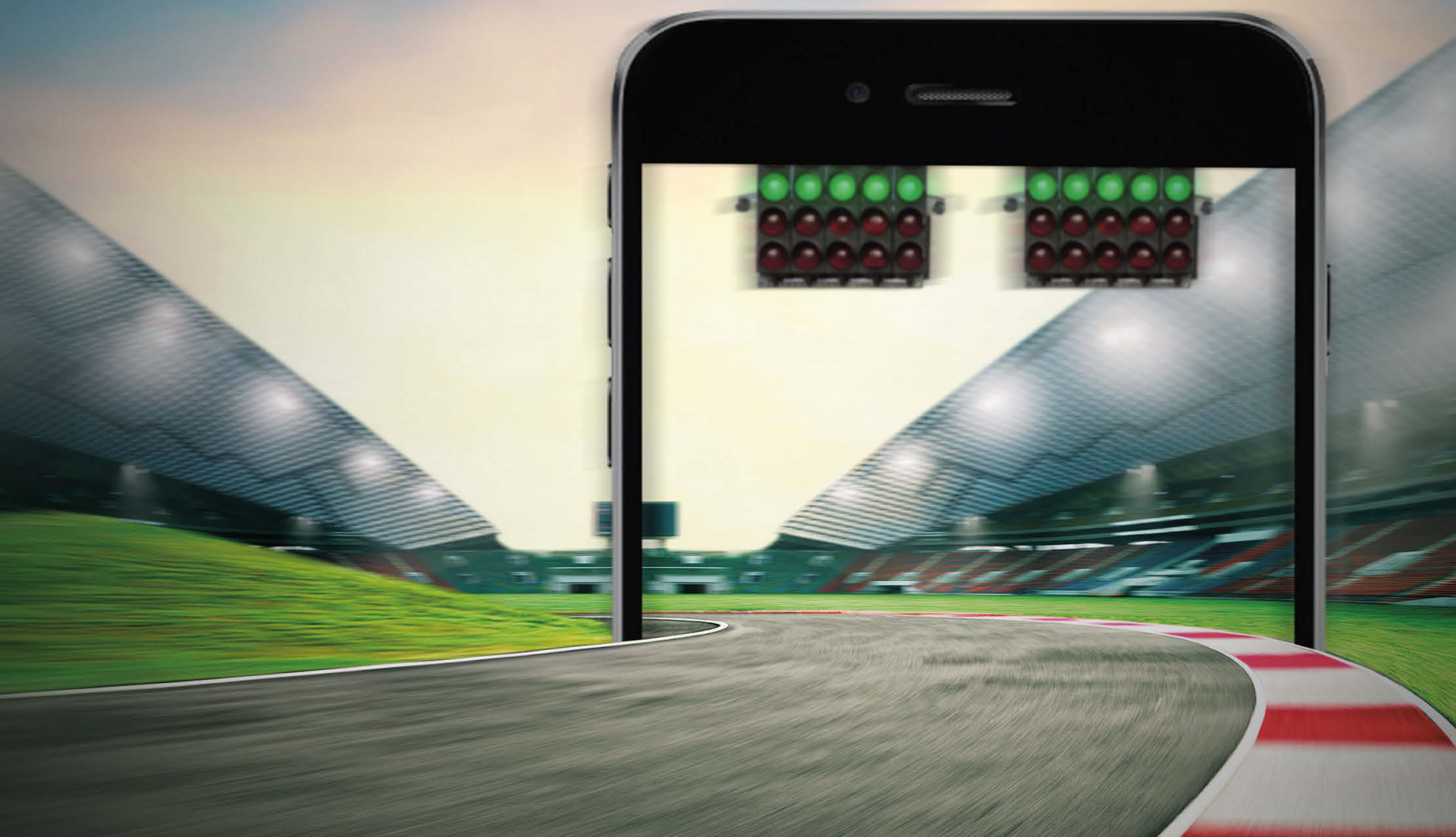
Articoli, foto e disegni, anche se non pubblicati, non si restituiscono. Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata. Tutti gli articoli contenuti in Autosprint sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art. 7 R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.



PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG  
 FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

# L'EDIZIONE DIGITALE ENTRA NEL VIVO

DELLA FORMULA UNO



**AUTO  
SPRI  
NT**

Prova Autosprint nella sua Edizione Digitale.  
Tutti i dettagli e retroscena sulle corse  
automobilistiche, dove e quando vuoi.



DISPONIBILE SU PC, TABLET E SMARTPHONE

