

5 Euro + Autosprint (Italy only)

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

AUTO SPRI NT

COLLECTION
GOLD

*Viaggio nel Circus
che non c'è più*

15 piccole favole italiane in F.1

I TEAM TRICOLORI DI SECONDA FASCIA NEI GP DELL'ERA MODERNA

DI MARIO DONNINI



ACTUALFOTO

”

*Perché mi sono ostinato
a correre nei Gp?
Perché una volta che ci sei
dentro non è mica facile dire basta
e uscirne, anche se sei
nei debiti...*

Viaggio nel **Circus** che non c'è **più**

DI **ANDREA CORDOVANI**

Piccoli costruttori italiani della F.1. Piccole grandi favole (spesso senza alcun lieto fine). Storie intrise di passione, ricordi di un mondo che non c'è più, sbaffi di memorie sempre vive a esaltare l'ingegno e soprattutto l'arte di arrangiarsi che alla gente del Belpaese non ha mai fatto difetto.

Questo numero di Autosprint Gold Collection è una retrospettiva esclusivamente dedicata a piccoli marchi non iridati, che in F.1 non ci corrono e non ci correranno più. Va al di là delle grandi Case italiane già al top o talmente gloriose da essere meritevoli e premiate da infiniti libri o di strutture ancora in piena e lodevole attività quali la Toro Rosso, faentina a capitali austriaci.

No, questa è davvero una piccola Italia, nella quale la griffe che in gara va più avanti di tutte è Scuderia Italia con due terzi posti mondiali nei Gp e 2 volte 8° in classifica Costruttori, seguita dalla Minardi con i quarti posti come miglior traguardo di tappa, ma addirittura con un 7° posto Costruttori, nel 1991, a farne un unicum lodevole nella storia della F.1 dei piccoli italiani. Un totale di 15 Costruttori di casa nostra, raccontati dalla loro viva voce o da quella di tecnici, piloti e diesse a loro direttamente collegati, con un'infinita miniera di storie, aneddoti e dettagli di una piccola grande epopea che altrimenti avrebbero rischiato di andare perduti.

Sottolinea Romolo Tavoni: «Ancora oggi quando ripenso alla nostra cacciata decisa dalla Ferrari a fine 1961 provo un senso di disagio. Fu il preludio alla nascita dell'ATS. Ma poi tutto finì troppo presto». E poi c'è la Bellasi (che abbiamo messo in copertina), team così squattrinato che il suo patron non può neanche seguirla ai Gp. Con lo stesso Guglielmo

Bellasi che sottolinea: ««Debuttammo in F.1 al Gp d'Austria 1970, tamponando una rottura al radiatore grazie all'albume di 12 uova rotte alla bisogna...». «Riuscii a qualificarmi al debutto grazie a un treno di gomme buone prestatomi nientemeno che da Colin Chapman», spiega Arturo Merzario parlando della sua avventura da costruttore. E aggiunge: «Un bagno di sangue, sul piano economico. Ma fin da bambino avevo il sogno di realizzare una mia monoposto per i Gp e ci sono riuscito». Rivela Enzo Osella in F.1 dal 1980 al 1989: «Una volta che ci sei dentro

non è mica facile dire basta e uscire dalla F.1, anche se sei nei debiti...». Venti anni di onorato servizio nel Circus, Giancarlo Minardi rivela: «Ayrton Senna veniva spesso a mangiare da noi. E nel 1993 quando entrò in crisi con Dennis chiamava spesso per avere consigli». Ricorda Enzo Coloni: «La F.1 è costata cara ma ci siamo tolti una gran soddisfazione quando abbiamo piazzato entrambe le Coloni in griglia di partenza a Montecarlo nel 1989». «L'accensione del motore W12 sembra un rito magico... Pronti via e il propulsore sembra girare benissimo, ma dopo mezz'ora fonde», ram-

menta Ernesto Vita, l'artefice della Life la monoposto più lenta nella storia della F.1 moderna. «Vengo dalla campagna: i miei erano contadini, ma mica possidenti. Mezzadri. Da ragazzino davo da mangiare alle vacche». Andrea Sassetti rammenta quando nel 1992 sulla scena della F.1 plana l'Andrea Moda. «Dennis e Briatore se la tiravano alla grande. Per loro ero un alieno. Negativo, per giunta. Sa invece chi mi filava? Il più grande: Ayrton Senna». Come antipasto possono bastare queste piccole pescate qua e là nelle 132 pagine che seguono perché scoprirete che le favole esistono davvero.



Una lunga storia di vero **amore**

È BELLO VEDERE RIACCENDERE I RIFLETTORI
SUI PICCOLI COSTRUTTORI ITALIANI DELLA
F.1, CHE COSÌ TANTO HANNO DATO ALLE CORSE

DI **GIAN CARLO MINARDI**

È con molto piacere che mi appresto a scrivere la prefazione di questo Autosprint Gold Collection dedicato ai piccoli Costruttori italiani di Formula Uno. Anzitutto perché mi dà l'occasione di ritornare coi ricordi a un periodo molto bello, in cui ciascuna squadra tricolore, tra quelle a volte anche ingiustamente dette minori, è riuscita a suo modo a dare qualcosa al mondo dei Gran Premi. Intuizioni, spunti, vie intraprese su cui poi è germogliato il lavoro di altri.

Se penso alla vicenda Minardi, posso dire con molto orgoglio di essere stato in F.1 per ventuno stagioni, dal 1985 al 2005, prendendo parte a 340 gare iridate e svolgendo a tutti gli effetti il ruolo di Costruttore, con tanto di controlli e certificazioni, rispettivamente da quella che al tempo era la Csaì e dalla stessa Federazione Internazionale.

È stata una vicenda lunga, intensa e bellissima, che mi ha permesso di sperimentare tanti, tantissimi nomi, poi rivelatisi eccellenze assolute nei rispettivi ruoli di piloti, tecnici e meccanici. Tanto che a volte mi dico che se fossi in grado di impersonare il ruolo del Pifferaio Magico e di richiamare a me tutti i grandi che sono nati e cresciuti ai tempi della Minardi in F.1, ora potrei partecipare ai Gp con un top team per qualità dei suoi membri, a tutti i livelli.

Perciò io penso che una pubblicazione come questa lanci un segnale molto importante al nostro automobilismo e non solo al nostro. Anche perché al giorno d'oggi l'esistenza dei piccoli team in F.1 è sempre più minacciata dalla possibilità di accettare cloni, junior team dei grandi o terze vetture che dir si voglia, a scapito di coloro che gareggiano senza far parte di nessuna orbita.

Sarebbe una grande perdita, anche dal punto di vista tecnologico, perché molto spesso le squadre di piccola entità sono palestre atte a permettere a valenti tecnici di incamerare esperienza. Senza di esse, il flusso degli ingegneri andrebbe direttamente dalle università ai campi di gara, senza tappe intermedie e non sarebbe un bene per nessuno.

Ricordo anche che le piccole squadre sono state e restano sinonimo di

grandi opportunità di accesso e richiamo per sponsor che molto spesso hanno fatto il loro ingresso in F.1 proprio perché chiamati da team addirittura debuttanti. Che poi, magari, hanno dovuto lottare anche per cercare di tenere stretti questi finanziatori così faticosamente conquistati. Faccio l'esempio della Minardi con Gazprom, compagnia russa che accettò di darci una mano e ventiquattro ore dopo la presentazione del programma si ritrovò in casa la McLaren, pronta a chiedere di subentrare a noi come team appoggiato.

Ecco, son cose che capitano, anche se non vedrete mai per ovvie

ragioni una squadra minore cercare di rubare uno sponsor a una di primo piano...

Vedete, in verità le squadre meno grandi non solo hanno avuto nelle loro rispettive storie lo svantaggio di non nascere con tanti privilegi, ma giorno dopo giorno hanno anche dovuto fare i conti con un ambiente difficile, ostile e spietato.

Perché, per dirla col grande Ermanno Cuoghi, le squadre minori in F.1 son sempre state entità che bisognava - e per certi versi, bisogna ancora oggi - ammazzare da piccole. Perché poi, se diventassero grandi, sarebbe troppo tardi.

Pensate al terribile e torrido biennio 1989-1990 con le prequalifiche, provate a immaginare quanti sacrifici e quante emorragie di mezzi, materiali, budget e sogni i piccoli team hanno dovuto subire e sopportare in quel periodo, tra questi molte strutture italiane, proprio perché la F.1 voleva scrollarsi di dosso quelli che considerava dei veri e propri esuberanti...

Eppure, leggendo tra le righe, potrete scoprire che anche con budget risicati gli italiani hanno sempre trovato la forza di andare avanti dignitosamente.

Per quanto ci riguarda, e torno a parlare della Minardi, vivendo momenti belli e con risorse tecniche importanti, nonché con risultati molto interessanti.

Perché erano anni in cui con trentasei macchine in pista anche piazzarsi quindicesimi stava a significare d'averne messe dietro circa una ventina, il che non era poi così male.

E penso anche alle tante battaglie fatte per cercare di tutelare gli interessi di sopravvivenza delle piccole squadre, quando chiedevo ai padroni della F.1 di rendere disponibili motori clienti a costi calmierati e forniture di gomme abordabili e uguali per tutti. Puntò all'ordine del giorno che poi, paradossalmente e purtroppo, sono diventati realtà proprio quando il nome Minardi era appena scomparso dalla F.1.



Eppoi c'è anche un altro discorso da fare, che rende preziose queste pagine e il messaggio di fondo in esse contenuto.

Fare Formula Uno in Italia per una piccola squadra significa da sempre affrontare una difficoltà in più rispetto ad altrove e non certo piccola, in quanto la nostra è la patria della Ferrari.

Sì, la favolosa Ferrari che è anche un pianeta con una forte gravitazione in grado di attrarre tanto se non tutto a sé, influenzando nelle orbite altrui e, volente o nolente, non facilitando certo la vita ai pesci piccoli.

Quindi riuscire a convivere con la Ferrari in F.1 è una difficoltà in più

che tutte queste squadre minori tricolori hanno comunque affrontato e provato a superare con impegno aggiuntivo, rispetto alla sfida della F.1, già grande di per sé.

Infine, aggiungo una cosa bella e inorgogliente. Proprio in Italia, la terra arata in decenni di sacrifici e tentativi coraggiosi di piccole squadre, grazie all'impegno di tutti noi, s'è dissodata, diventando più fertile e preziosa.

Non a caso nella Motor Valley vantiamo i terzisti e i fornitori più bravi del mondo, molti dei quali allevati e fatti crescere proprio dalla Minardi.

E grazie agli impegni di tanti nomi, grandi certo, ma anche meno noti, al giorno d'oggi, se vuoi realizzare una F.1, sei costretto ad appoggiarti a due posti al mondo: in Gran Bretagna o in Italia.

È un gran vanto, il quale da solo contribuisce a far capire che l'insieme ideale di esperienze, di progetti, di sogni e di realtà che troverete in ciascuno dei capitoli che vi accingete a leggere, non s'è disperso. Andando a comporre un patrimonio grande, variegato e prezioso, scaturito da tante storie, complesse e bellissime.



”
*Adesso
nella Motor
Valley abbiamo
i terzisti top,
molti dei quali
allevati e fatti
crescere
proprio
dalla Minardi*
”

Italiani, tenace e coraggiosa gente

QUESTO È IL NOSTRO CALDO OMAGGIO A UN
PICCOLO MONDO ANTICO IL CUI RICORDO
ALTRIMENTI RISCHIEREBBE DI SCOMPARIRE

DI **MARIO DONNINI**

Per compilare, scrivere e leggere "Little Italy", ossia questo numero di Autosprint Gold Collection, gustandolo fino in fondo, ci vogliono passione, entusiasmo, curiosità e desiderio di giustizia retributiva.

Senso di giustizia retributiva, anzitutto. Perché nel Motorsport in Italia da sempre i grandi Costruttori hanno oscurato i piccoli, del resto come accade in natura e nello sport, riapplicando in salsa rombante una delle imprescindibili leggi della vita.

Da qui l'anelito ad andare a ritrovare, valorizzare, ridar voce e quindi a salvare tante piccole storie ed esperienze di una Formula Uno del passato prossimo, ma nella maggior parte dei casi ancora non remoto, dalla voce diretta di tanti dei protagonisti d'allora, che per una volta ancora tornano protagonisti di vicende che sembrano piccole grandi favole. Il cui lieto fine consiste essenzialmente nell'accettazione fino alle estreme conseguenze di quella sfida semimpossibile che è la F.1, uscendone con la dignità di chi comunque ci ha provato. Molto, troppo spesso potendo contare su mezzi mediamente sproporzionati rispetto a platea, target e livello della competizione.

Rivincita che è dovuta a marchi minuscoli o meno, a volte quasi dimenticati, ma frutto di iniziative poco più che personali e gravide di italianissimo talento e tricolorissimo coraggio, uniti alla creatività e all'arte di sapersi arrangiare, da sempre magie geneticamente tipiche del nostro patrimonio ideale sociostrutturato.

Il concetto di partenza è semplice. Nelle sette decadi di vigore della F.1 iridata in Italia le grandi Case, in effetti, Ferrari su tutte, hanno letteralmente e giocoforza rubato la scena ai piccoli, appassionati e appassionati protagonisti.

Avventure entusiasmanti

Piers Courage su De Tomaso 308-Ford - scaturita dal talento del giovane tecnico Giampaolo Dallara - e Frank Williams in corsia box al Gp di Spagna 1970, sul circuito del Jarama

LAT





*La Minardi
è un simbolo*

Il team Minardi posa a fine stagione, il 3 novembre 1991, per una session fotografica: siamo in Australia, sul circuito di Adelaide, con i piloti Pierluigi Martini e Roberto Moreno



Impossibile tenere il passo, le aspettative e i livelli di giganti delle rispettive epoche quali la stessa Ferrari, ma pure Alfa Romeo, Maserati e, in seguito, Benetton, cui aggiungiamo idealmente e doverosamente Lancia, per antico lignaggio, e, infine, Toro Rosso, perché questa monografia, parafrasando un fortunato e stuzzicante romanzo di Fruttero & Lucentini, vuol essere a suo modo un affascinante palio delle contraddizioni morte, ossia retrospettiva esclusivamente dedicata a piccoli marchi non iridati, che in F.1 non corrono e non correranno più.

Quindi nelle pagine che seguono non troverete le grandi Case italiane già al top o talmente gloriose da essere meritevoli e premiate da infiniti libri, né incontrerete storie o bilanci di strutture ancora in piena e lodevole attività quali la Toro Rosso, faentina a capitali austriaci.

No, questa è davvero una Little Italy, nella quale la griffe che in gara va più avanti di tutte è Scuderia Italia con due terzi posti mondiali nei Gp e due volte ottava in classifica Costruttori, seguita dalla Minardi con i quarti posti come miglior traguardo di tappa, ma addirittura con un settimo posto Costruttori, nel 1991, a farne un unicum lodevole nella storia della F.1 dei piccoli italiani.

Poi ci sono gli altri, per un totale di quindici Costruttori di casa nostra, raccontati dalla loro viva voce o da quella di tecnici, piloti e diesse a loro direttamente collegati.

Ecco, visto lo spazio a disposizione in questo As Gold Collection non c'è né dogma della completezza né quello della esaustività, ma, per ora, solo la volontà di cercare di salvare tante storie calde, intense, sofferte e a tratti commoventi, raccontate dalla viva voce dei protagonisti che tanto hanno rischiato e pagato in queste avventure, a volte non ricavandone neppure dovuta e plaudente menzione.

Sì, questo As Gold Collection è una prima passata di colore, sull'argomento, un sasso nello stagno, lasciando aperta la porta magari a un girone di ritorno, per andare a rendere piana giustizia anche ad altri tanti piccoli grandi marchi italiani della F.1 che fu, specie nei primissimi periodi, dei quali però a oggi i testimoni si contano sulla punta delle dita. Pensiamo a Osca, Tec-Mec, Iso, Volpini e Sva, mentre avere a disposizione uno stupendo testimone del tempo quale Giampaolo Dallara è e resta, consente comunque di poter parlare in questa occasione anche di De Tomaso e Bms, marchi che meritano futura e ben più ampia escussione. Fino al patrimonio dei team privati tipo la Centro Sud o alle creature più inafferrabili ma comunque interessanti, quali la Dywa del compianto Dydo Monguzzi e la misteriosa Riviera F.1 di Alberto Colombo, tanto per citare avventure minimaliste quanto interessanti che restando da indagare e rivelare, a simbolizzarne tante altre fermatesi poco dopo il concepimento e prima del debutto.

In altre parole, questo As Gold è un primo passo, diverso e controcorrente, rispetto alla ultrasecolare moda che vede i potenti della F.1 protagonisti e gli altri nascosti.

Ebbene, in queste pagine succede esattamente il contrario.

I piccoli impallano, prendono il posto e rubano il palcoscenico ai grandi, grazie anche a splendide immagini a corredo, perché immenso resta il sogno che i Little Italy team hanno rincorso lasciando comunque tracce veraci, evocative e significative.

Perché dietro un piccolo Costruttore italiano c'è comunque sempre un bel talento, un forte spirito e, lo gusterete pagina dopo pagina, una bella storia tutta da ri(scoprire). Buona lettura.



Ats, il sogno degli angeli ribelli

ROMOLO TAVONI, EX DIRETTORE SPORTIVO FERRARI, RACCONTA LA RIVOLTA CHE PORTA ALLA NASCITA DI UN TEAM ANTI-CAVALLINO!

DI **MARIO DONNINI**



Romolo Tavoni è l'ultimo testimone del tempo. Ciò che di nobile e autorevole resta a far da barriera all'oblio, all'incedere distruttivo dei decenni. O, forse, alla retorica che da lontano rende, ricostruendole a bella posta, tutte le storie carine, patinate e piacenti, quand'invece nascondono travaglio, dramma, sofferenza e rabbia.

Ecco, questa è non è la storia della Ferrari, ma di una Ferrari, quella datata 1961, fresca reduce da un mondiale di F.1 stradominato ma anche protagonista dello strappo interno più doloroso e lacerante. Che provoca, poco dopo, la nascita addirittura di una squadra ombra e che fa ombra, la Ats. Covo degli angeli ribelli, di cui Tavoni era alato e autorevole cherubino.

Tavoni Romolo da Casinalbo, classe 1926, sfoggia con nonchalance meravigliosa 93 anni lucidi e preziosi come ciò che ha da dire. Un racconto che ancor oggi regala brividi, mood e fascino. Sentiamolo.

«*Il problema, problema non solo di noi dipendenti del Cavallino, ma dell'azienda - attacca Tavoni - , era Laura Ferrari, la moglie del Comendatore. Il giovane Dino era morto da cinque anni e la perdita del figlio comprensibilmente le aveva tolto serenità. La signora non era più in condizioni di comportarsi come avrebbe potuto e dovuto. La cosa si era aggravata da quando aveva deciso di venire alle corse. Mi ricordo un pomeriggio, all'Hotel Jolly di Pescara, eravamo seduti al tavolo quando il cameriere portò una bevanda a me e un bicchiere d'acqua a lei. Donna Laura mi chiese alterata: "Perché, Tavoni, prendi roba colorata e io no?". Le risposi: "Non so, signora, questa è Coca-Cola". Lei come tutta risposta mi versò il suo bicchiere d'acqua in faccia. Io, come niente fosse, salii in camera e mi cambiai giacca e cravatta*».

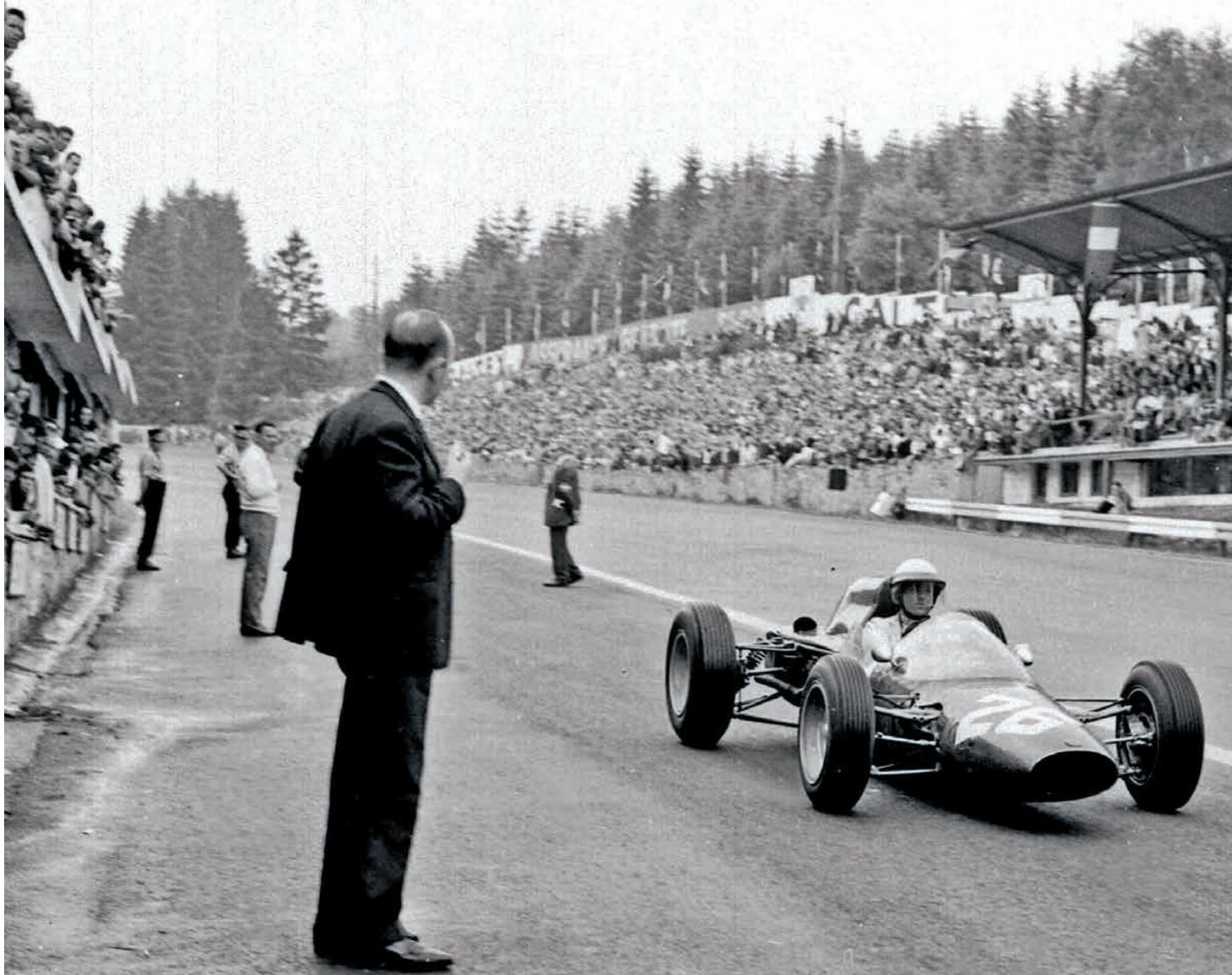
Sì, molto spiacevole.

«*Attenzione, donna Laura non stava più bene. Prendeva medicine*



Una squadra nata dal nulla

È il 15 dicembre 1962 e l'Ats vive la sua presentazione ufficiale a Bologna. In primo piano Giancarlo Baghetti, anche lui proveniente dalla Ferrari, per la quale ha vinto il Gp di Francia 1961 al suo debutto nel mondiale



”

*In realtà il progetto della F.1
doveva essere portato avanti
con molta più ponderazione,
ma finì per prenderci la mano
e non fu certo un bene*



mattina e sera e viveva come un calvario il dramma della morte del figlio Dino. Diceva che doveva venire con noi alle corse perché era ciò che Dino avrebbe voluto fare e ora toccava a lei. Voglio dire, si può provare solo commozione, affetto e empatia per una madre che subisce questa immane tragedia. D'altro canto noi in Ferrari eravamo dipendenti chiamati a responsabilità, a compiti pressanti e a far vincere il marchio sui campi di gara. Non si poteva andare avanti così. Qualcosa bisognava fare. E quando la signora fece una gran scenata pubblica al ragionier Selmi, il capo del personale, decidemmo d'agire».

Noi chi?

«Gli ingegneri Bizzarrini, Chiti e Galassi, il tecnico Giberti, i ragionieri Della Casa - un amministrativo -, Tavoni, quindi il sottoscritto, direttore sportivo -, il direttore commerciale Gordini e il già nominato ragionier Selmi, capo del personale. Certo, c'era da far qualcosa, ma cosa? Parlarne tutti insieme al Commendatore? Era fuor di questione. Avrebbe risposto con una veloce sfuriata, dicendo: "La moglie è la mia e queste son cosa di famiglia, statene fuori!". No, ci voleva qualcosa di più formale e ficcante. Della Casa e Bizzarrini proposero una lettera raccomandata indirizzata direttamente a Enzo Ferrari. Con spiegazione del problema e richiesta di soluzioni. Concordammo fosse la cosa migliore. La lettera viene scritta, all'interno spieghiamo la situazione, chiediamo provvedimenti, poi la firmiamo, l'imbustiamo e la spediamo al Commendatore come raccomandata. Ora c'è solo da aspettare».

Solo ad ascoltarla, francamente vengono i brividi ancora oggi, Tavoni.

«Pure a me, sa. Viene il martedì, abituale giorno di riunione, e siamo a fine ottobre 1961. Enzo Ferrari ci convoca tutti. È tranquillo, cordiale. Dalla sua agenda, in scrivania, sborda la raccomandata che gli abbiamo inviato, come a volerci mostrare che sa tutto, ma stranamente la discussione prosegue serena su argomenti tecnici, marginali, ben lontani dalla grave questione che abbiamo sollevato per iscritto. Fino a che, cordiale, Ferrari ci saluta. La riunione è finita e s'è svolta come se niente fosse».

Spiazzante.

«Già. Siamo disorientati, passando dal primo piano a pianterreno, dove lo diventiamo ancor più. Perché a aspettarci troviamo otto impiegati Ferrari, in pratica, i sottoposti di ciascuno di noi. Ognuno ci dice personalmente: "Da ora sarò io a sostituirla. Il suo rapporto con la Ferrari termina qui. Può ritirare l'ultima busta paga o scegliere se averla accreditata in banca". Fine. Sono sconvolto. Risalgo le scale in tumulto e chiedo d'essere ricevuto da Ferrari, che si nega dicendo "Buttateli fuori, tutti!". Insisto, alla fine riesco a entrare e gli dico: "Commendatore, sono entrato qui nel 1950, undici anni fa, come impiegato di seconda categoria. Se vuole, torno a esserlo, ma non mi cacci, la prego, mi tenga con lei". E lui: "Caro Tavoni, ho deciso di fare generali i vostri caporali e di lei non ho più bisogno. Buona fortuna". Fuori tutti. Avevamo appena dominato il mondiale. Chiti era il tecnico più forte, bravo e stimato della F.1. E Bizzarrini aveva cominciato la Gto, la Ferrari più bella e importante di tutte, ma lui niente. Via, tutti a casa. Ha sempre visto i dipendenti come sue proprietà. L'insubordinazione non era neanche lontanamente contemplata».

Poi?

«Poi sono a piedi e ho tre figli. Non è mica una bella cosa, sa? Nove

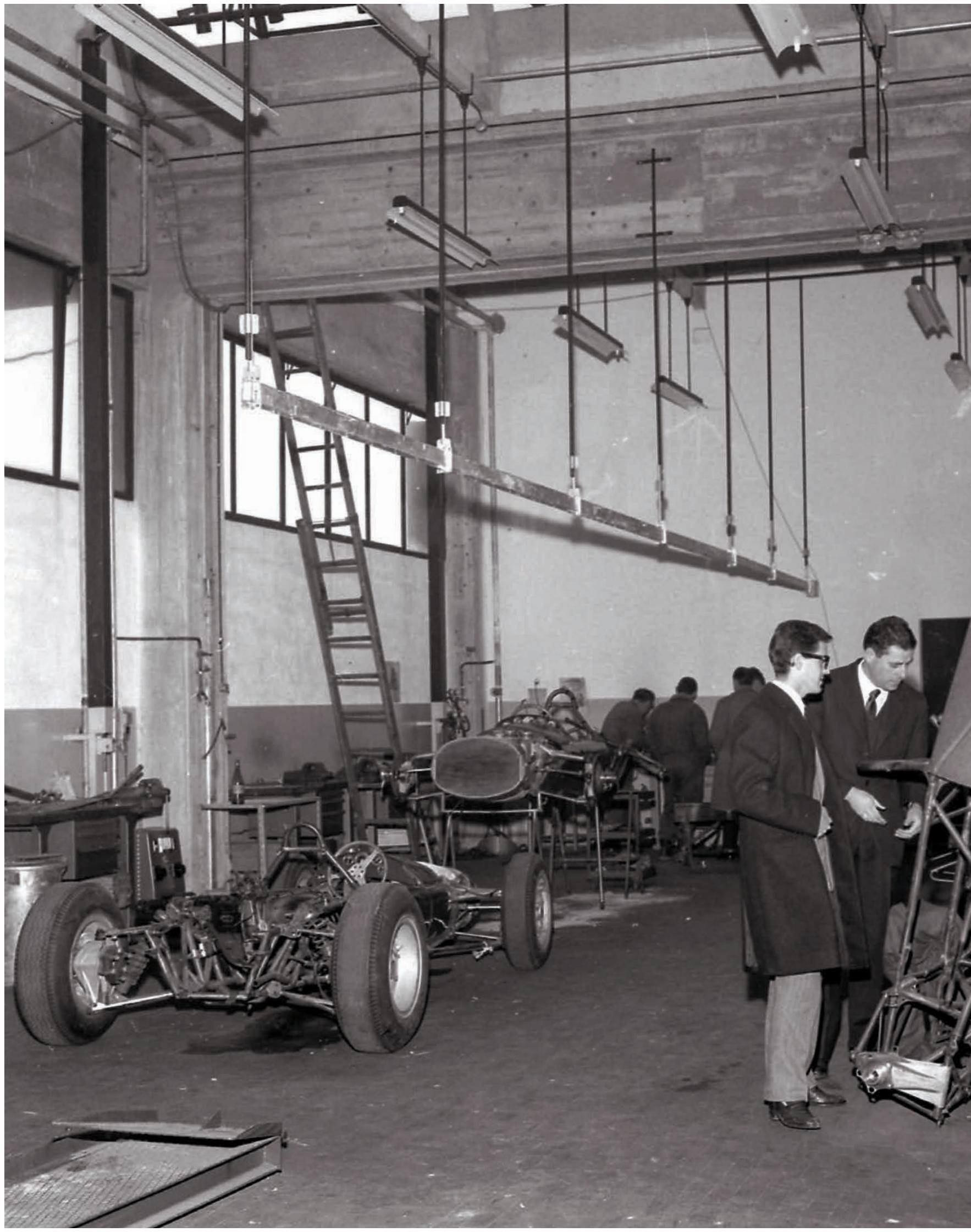
”

*Ancora oggi,
quando ripenso
alla nostra
cacciata decisa
da Enzo Ferrari
a fine 1961
provo un senso
di cupo disagio.
Fu preludio alla
nascita dell'Ats*

”

Debutto al Gp di Spa

L'Ats debutta nel mondiale al Gp del Belgio 1963: ecco l'ex campione del mondo Phil Hill uscire dalla pit-lane





mesi senza nulla, con i miei genitori che ogni giorno mi chiedono: "Romolo, perché ti sei giocato un posto di lavoro così? Cosa mai avrai combinato?". E io: "Niente, ve lo giuro. Niente di male!". E era vero. Fino a che un bel giorno a Modena incontro il conte Giovanni Volpi di Misurata che mi fa trasalire dicendomi: "Tavoni il nuovo posto di lavoro te lo trovo io! Qui si tratta di mettersi a costruire delle nuove automobili Turismo e Sport e le possibilità ci sono, con tecnici così bravi e liberi! Vedrai, faremo bene, lasciami andare avanti e ti stupirai". In effetti in pochissimo tempo le sue parole divengono realtà».

Come e con chi?

«Giovanni Volpi di Misurata coinvolge Jaime Ortiz Patino, cileno, meglio conosciuto per essere il re dello stagno. E due. Di soci buoni e forti ne manca uno, così arriva Giorgio Billi, fucecchiese classe 1924, il re delle calze, penso coinvolto da Chiti, toscano pure lui, e siamo a tre. La nuova Casa automobilistica si chiamerà Ats, che sta per Automobili Turismo e Sport».

Come funziona la faccenda, al di là dei luoghi comuni?

«Semplice. I tre soci alla pari, Volpi, Billi e Ortiz, ogni tre mesi fanno un versamento di duecento milioni di lire ciascuno. Si pensa in grande, si agisce senza risparmio. Si individua un terreno a Sasso Marconi, appena fuori Bologna, dove sorgono due capannoni, ossia una fonderia e un'officina per realizzare telai e motori, con la possibilità di lavorare anche conto terzi. Partiamo che siamo ventisei persone, più sei impiegati. E, colpo di scena, ci sono tutti i fuoriusciti dalla Ferrari, compresi i tecnici Chiti e Bizzarrini, oltre al sottoscritto».

In poche parole, nel giro di pochi mesi nasce una squadra ombra con un potenziale tecnico e economico addirittura sulla carta superiore a quello della Casa del Cavallino. E non solo. Anche i due piloti ingaggiati, l'ex campione del mondo 1961 Phil Hill e il race winner Giancarlo Baghetti, sono quasi il massimo immaginabile in pista, per un team deb.

«Le dico come andò. In realtà sia Hill e Baghetti non avevano il contratto rinnovato dal Commendatore per il 1963, così vennero da noi a chiedere se era possibile un ingaggio e l'accordo fu trovato presto e a buon mercato».

Buon mercato quanto, ragioniere?

«Hill e Baghetti ci dissero: dateci centomila lire al mese e siamo dei vostri, a disposizione tutti i giorni. Dunlop e Bp ci dettero gomme e benzina gratis, a patto che prendessimo il vecchio Jack Fairman nel ruolo di collaudatore e così fu. L'accordo venne raggiunto immediatamente tra un grande entusiasmo, ma questa euforia non fu un bene».

Si spieghi meglio.

«All'inizio i patti erano chiari. La Ats nasceva come Casa in grado di costruire macchine di serie d'alta classe e vetture Sport da competizione. Quello era il vero centro di gravità del business. L'idea della F.1 doveva venire dopo, era un'altra cosa, ma laterale, eventuale e bisognosa di molto tempo per concretizzarsi. Solo così l'azienda poteva crescere armoniosamente, muovere i primi passi, solidificarsi e portare avanti progetti così complessi. Perché una F.1 anche nell'era delle piccole 1500 cc era una cosa complessa, sa? Ci voleva del gran tempo. Quando dal 1957 al 1961 fui direttore sportivo della Ferrari, il Commendatore mi aveva insegnato che una macchina nuova va portata subito a Modena. Se gira forte e spuntano i tempi al cronometro, bene,

”

L'inizio dell'avventura Ats si rivelò ricco di entusiasmo, di buoni propositi e di basi anche solide. Ma poi tutto finì troppo presto

”

Si lavora a pieno regime

Nella factory della Ats i lavori proseguono a tappe forzate per cercare di fare decollare il reparto corse, con la F.1 quale target principale in chiave 1963

sennò bisogna andare a Monza per aver la controprova. Se va ancora male, tocca riportarla in fabbrica e rifarla, correggerla e migliorarla, anche da capo, se necessario. Invece, improvvisamente, all'Ats capitò qualcosa a cambiare tutte le carte in tavola, facendogli prendere un verso differente da quello che sembrava logico».

Vuol dire che improvvisamente la F.1 diventa per voi la vera priorità?

«Esattamente. Ora le spiego. La Ats nasce a inizio 1963. Certo, non siamo subito perfettamente operativi, ma quasi. Funzioniamo, insomma. E all'interno c'è una gran voglia di lavorare, un senso di esaltazione positiva, perché non ci manca proprio nulla. Ci son soldi, tecnici, piloti, strutture. E l'ingegner Carlo Chiti - e c'è da capirlo - viene assalito da un'insopprimibile voglia di riscatto nei confronti della Ferrari e si mette a lavorare giorno e notte su una nuova monoposto di F.1 tutta nostra. Pensi che addirittura si fa mettere una branda nell'ufficio e neanche torna a casa, la sera. Quand'è esausto dal lavoro, si tuffa sul giaciglio e dorme. Poi si sveglia e ricomincia. La F.1 deve essere tutta nostra, capito? Motore, cambio e telaio. Una cosa mostruosa, complessissima, che tra progettazione, collaudi e sviluppi dovrebbe richiedere un paio d'anni. Invece, incredibilmente, il 9 giugno 1963 si disputa il Gran Premio del Belgio e noi mandiamo le nostre nuovissime e fiammanti T100 a debuttare nel mondiale di F.1. Chiti diceva che era l'ultimo treno e non bisognava perderlo. Capito tutto?».

In poche parole, il piano iniziale di attivare progettazione e produzione del modello di serie viene rallentato e quasi congelato perché la F.1 diviene febbrile e quasi esclusivo terreno di sfida.

«Perfetto. Questo è il vero inizio dell'Ats e sarà anche, ragionando a ritroso, il motivo dell'insuccesso. L'inizio della fine».

La T100 è piccola, razionale, esteticamente bellissima.

«Su questo concordo. È fatta bene. Concepita da un grande progettista. Diversa dalla gloriosa Ferrari 156 F1 che l'aveva preceduta, tutta differente diceva Chiti, sennò il Commendatore ci manda i carabinieri. La T100 è piccola e molto leggera, si ispira alla Cooper, ha i radiatori di fianco, tutto è fatto per garantire pulizia delle linee e tenuta di strada. Ha un telaio che non torce, perfetto fin dall'inizio».

E allora i punti deboli sono altrove.

«Sissignore. Ma deboli non è la parola giusta, perché i guai a cambio e motore hanno altre spiegazioni. Prenda il cambio: potevamo montare un Hewland risparmiandoci mille seccature, invece no: la Ats deve farsi tutto in casa e però realizzare un cambio tutto nostro, con l'esigenza di fare in fretta, diventa un grande problema. Morale della favola, il cambio Ats diventa una realtà ma è fragile. E il motore? Sa quanto aveva girato al banco, in tutto, il nostro V8, prima di andare a debuttare nel mondiale di F.1? Solo 48 ore. Cioè, in genere mica si fa così. Bisogna far prove lunghe, aver riscontri, leggere come e quanto faticano e lavorano le singole componenti. Invece, niente. Subito in pista. Immediatamente a Spa, uno dei luoghi più difficili e probanti. Ecco, vado pure io in trasferta e dico chiaro ai ragazzi che bisogna far chilometri. Abbiamo disperatamente bisogno di esperienza, collaudi e sgrassatura».

Quanto avevate girato nei test privati prima del debutto iridato a Spa?

«Quasi nulla. Un po' a Imola, quindi a Modena, ma niente di che».

LAT



L'Ats 100 è bellissima!

Zandvoort, Gp d'Olanda del 23 maggio 1963. Phil Hill su Ats 100 è davanti a Jo Bonnier (Cooper T60 Climax), Trevor Taylor (Lotus 25 Climax), Chris Amon (Lola Mk4A Climax) Innes Ireland (Brp 1-Brm)



”

*La verità
è che all'Ats
finimmo
col complicarci
la vita,
volendo
costruirci tutto
in casa e
debuttando
troppo presto...*

”

”

In realtà per correre in F.1 non eravamo ancora a posto né dal punto di vista del cambio né del motore sul versante della pura affidabilità

”

Evoluzione in atto, ma...

La Ats 100 si presenta al Gp d'Olanda 1963, a Zandvoort, fortemente evoluta anche nella carrozzeria (questa è la vettura affidata a Giancarlo Baghetti), tuttavia il problema di fondo resta l'affidabilità

Cosa disse Enzo Ferrari di voi?

«Nulla. Ci ignorava. Era il suo modo di combatterci. Faceva come se non fossimo mai esistiti. Tuttavia so che chiamò Chiti un paio di volte in Ats e furono telefonate incredibilmente tempestose. Chiti diceva che il Commendatore s'era infuriato perché avevamo ingaggiato altri due tecnici della Ferrari, cioè Luppi e Manfredini, e così voleva mandarci i carabinieri. Sa, a quei tempi mica c'era il gardening... Enzo Ferrari disse a Chiti che ci avrebbe denunciato, ma non lo fece mai, in realtà».

Purtroppo il verdetto del cronometro è impietoso: a Spa l'Ats, nelle qualifiche del Gp del Belgio, dalla Ferrari prende oltre undici secondi al giro.

«La vecchia Spa era lunga 14 chilometri. Su un tracciato medio-piccolo eravamo sui quattro secondi al giro. Il vero problema è un altro: le macchine non durano. Al Gp del Belgio Hill e Baghetti son già fermi dopo pochi giri...».

Cambio kappaò.

«E motore quasi arrosto. Siamo acerbi. Sarebbe troppo presto per affrontare gare probanti e valevoli per il mondiale, ma ormai il meccanismo è scattato: bisogna andare avanti».

Il primo raggio di luce arriva al Gp d'Italia 1963 quando Hill - che a Monza 1961 aveva vinto il mondiale su Ferrari -, riesce a vedere il traguardo, 11esimo, però a 7 giri di distacco. In prova è finito a oltre 5" dal poleman Surtees su Ferrari, classificandosi però 14esimo su 28 in pista. Non male.

«Mi creda, la nostra miglior prestazione fu dopo, a Watkins Glen, nel Gp Usa. Perché il motore lì aveva acquistato 10-15 cavalli e sia Hill che Baghetti erano contenti. Ma quella volta partì a entrambi la pompa dell'olio, quasi subito...».

Poi in Messico, il vostro ultimo Gp, emergono guai alle sospensioni e all'accensione. Si rompeva tutto... Eravate proprio acerbi.

«Questo sarebbe il meno. Poco dopo Volpi di Misurata e Ortiz Patino si tirano indietro, perché dicono che gli obiettivi che si proponeva il programma Ats non erano stati conseguiti. In poche parole non avevamo rispettato il programma. Certo, noi dipendenti non avevamo nessuna colpa, ma le cose stavano a questo punto. Di conseguenza, tutto rimase sulle spalle di Giorgio Billi, il socio superstite, e il 1964 fu cominciato con l'abbandono definitivo dalla F.1 e l'unica certezza di partecipare al Salone di Ginevra, col modello da Turismo a motore centrale. Macchina che fece una bella figura, ottenendo cinque ordinazioni, anche se poi furono sfontati quattro esemplari. Fine dei giochi».

Quante Ats T100 di F.1 sono state costruite?

«Tre telai in tutto. Due, diciamo così, viaggianti, il terzo come riserva».

Il tester Fairman girò mai?

«Sì, ma poco».

Il 1964 è l'anno della fine dei sogni.

«Svaniti forse per troppa ambizione. Ma peccato, perché Chiti era un grandissimo progettista e Bizzarrini pure. Ma quest'ultimo appena ebbe una proposta dall'Università di Pisa per andare a insegnare tecnologia, fiutata l'aria, ci salutò e se ne andò».

Qui non si parla certo dei concetti classici di hybris e nemesis, ma di certo ambizione e punizione, in senso economico-sporti-



SUTTON-IMAGES.COM



vo, furono l'alfa e l'omega dell'Ats nata dalla cacciata degli angeli ribelli da parte di Enzo Ferrari, una sera d'autunno 1961. Di voi otto eietati, qualcuno poi tornò alla Rossa?

«In realtà il ragioniere Della Casa - assieme a Bizzarrini artefice della nostra famosa lettera di protesta -, rientrò alla base, perché chiese scusa e fu perdonato. Dopo due o tre mesi tornò pure Giberti, che era vicino alla pensione. Io invece me ne andai a lavorare all'Ac Milano. Una sera squilla il telefono. È Enzo Ferrari: "Tavoni, sto qui, ci penso su e guardo la tua vecchia scrivania. È libera, sai? Che fai, torni? Io sarei per riprenderti...". Io gli rispondo: "Commendatore, a lei devo tutto. Mi prese nel 1950 e per sei anni mi ha formato come suo segretario, poi per cinque stagioni mi ha fatto fare il direttore sportivo. La mia ricono-

scenza nei suoi confronti, la mia stima e il mio senso del rispetto resteranno per sempre. Ma adesso non mi sento di lasciare questi amici che mi hanno aiutato quando ero a piedi..."».

E Enzo Ferrari che cosa le rispose?

«Replicò a modo suo, dicendomi: "Caro Tavoni, intendimi bene, io ti capisco. E grazie per le belle parole che mi dedichi. Ma bada bene che nella vita la riconoscenza vale quando è calda, ma quando è fredda, quando troppo tempo è passato, non vale mica più"».

Lei, ragioniere, la prese male?

«No, fui sereno. Perché quelle parole pronunciate quasi paternamente volevano dire inequivocabilmente che Enzo Ferrari m'aveva perdonato».

**ALFA
SPORT
ST**



DAL 1970 AL 1971

Bellasi, la F.1 fatta in casa!

ECCO TUTTE LE GESTA DI UNA SQUADRA COSÌ SQUATTRINATA, CHE IL SUO PATRON NON PUÒ SEGUIRLA AI GP. MA LA VETTURA È DIGNITOSA

Facciamo così: sulla vicenda della Bellasi F.1 raccontata dalla viva voce del suo padre costituente, zero introduzioni. Andiamo direttamente in medias res, come direbbe chi ha studiato. Regalando a chi legge il gusto della scoperta, col corteggiamento carezzevole dell'incredulità. Perché gran parte di tutto ciò che compone questa storia va ben oltre il probabile e il prevedibile, pur restando sorprendentemente e simpaticamente entro i confini del possibile. Buona lettura, dunque.

Guglielmo Bellasi, sveliamo il mistero: lei è svizzero o no?

«Mi lasci spiegare. Sono nato a Certaldo, in provincia di Firenze, il 9 settembre 1935. Invece mio padre Fernando, morto nel 1939, era di Lugano. Ho sempre vissuto in Italia e sono italianissimo al cento per cento. Semplicemente, in età da militare, avrei dovuto effettuare un anno e mezzo di servizio, la cosa non rientrava nei miei programmi e per evitarlo optai per la cittadinanza svizzera. E infatti ho tuttora passaporto elvetico. Mio figlio Roberto che gestisce ora l'azienda di famiglia, invece, ha la doppia cittadinanza».

Tutto chiaro, ora, ma mica facile. Andiamo oltre. La Bellasi F1-70 è una monoposto italiana o svizzera? In fondo ha sempre corso a prevalenza cromaticamente rossa ma c'è pure il bianco, quindi...

«Italianissima al mille per mille. Nata, pensata e costruita nel 1970, a Novara. Al di là dei colori».

Okay. Passiamo al chi, come e perché. Spieghi, per esempio, come è riuscito a diventare Costruttore di Formula Uno a 34 anni e mezzo d'età, senza lauree, aiuti, sponsor e partnership. Mi sembra una delle storie più incredibili in tutta l'epopea dei Gran Premi.

«E lei si sorprenderà ancora di più nel sapere che forse sono il primo modellista della storia a costruire una F.1. Nasco come esperto in acrobazie di volo vincolato circolare, con aeromodelli dal motore di 5-6 centimetri cubi. Disciplina nella quale divento campione italiano. Intanto, purtroppo perdo i genitori troppo presto e mi do alle corse in auto. Nel 1962 guido in F.Junior, poi in F.3 su Lotus e Brabham. Come pilota me la cavo, per esempio sono 3° sul circuito del Garda, sul ba-



**Costruita
da un ex pilota**

Guglielmo Bellasi, sotto, ai tempi in cui correva in monoposto. Nell'altra pagina, siamo al Gp di Germania 1970 a Hockenheim. Il pilota della Bellasi F170-Ford, Silvio Moser, è il secondo da destra, seduto accanto al suo bolide. Non si qualificherà per problemi meccanici



Sfortuna a Monza 1970

Silvio Moser con la Bellasi impegnato nelle qualificazioni del Gp Italia 1970, peraltro non superate. Lo svizzero visse anche il trauma d'assistere all'incidente mortale di Jochen Rindt, alla Parabolica, nel corso delle prove





*In chiave 1970
mi ritrovai
a costruire una
F.1 per Silvio
Moser, ossia
un collega
pilota che ben
conoscevo
dai tempi in cui
correvo in F.3*

gnato e ottengo un bel 4° posto a Monza. Quindi a metà degli Anni '60, a trent'anni d'età, realizzo la prima Bellasi F.3 e ricevo i complimenti da Mauro Forghieri. Più avanti una mia F.3 si ispira alla Lotus a turbina - quella con forma a cuneo che aveva corso a Indy 1968 -, ma era sottosterzante. Per piloti ho avuto anche Giorgetto Pianta e Pino Pica. Produco di tutto e in piccolissima serie, F.Ford, F.850, F.3, preferendo lavorare su monoscocche con telaietti davanti e dietro. Sono anni in cui il tempo non mi basta mai, i soldi neppure e a volte l'entusiasmo mi fa strafare, faccio tutto in fretta e furia. Mai andato con calma, in vita mia, ma la passione è tanta. Ecco, ora sa qual è la mia situazione, quando m'arriva da Lugano la telefonata di un galantuomo chiamato Aldo Pessina, il quale mi dice: "Vienimi a trovare, perché dobbiamo parlare circa l'idea di realizzare una F.1 per Silvio Moser"».

E lei ci sta subito?

«Moser lo conoscevo bene, perché correvo insieme ai tempi della F.3. Era un buon pilota. La questione era semplice: lui gareggiava in F.1 con una vecchissima Brabham Bt24 ex Frank Williams, ormai inservibile a causa delle nuove misure di sicurezza, relative ai serbatoi. Dalla Brabham avrebbe salvato motore, cambio, freni e ruote, mentre a me toccava realizzare ex novo scocca e sospensioni. Di fatto assemblando il tutto si dava vita a una nuova F.1, chiamata appunto Bellasi F1-70. In poche parole, nell'inverno 1969 ci mettiamo al lavoro, con l'idea di debuttare nel mondiale di F.1 in primavera, a Montecarlo. Ma eravamo stati troppo ottimisti».

Quindi lei funge pure da designer?

«Lasciamo stare i ruoli roboanti e le parole strane, in quei tempi bisognava lavorare sodo e saper fare di tutto, ecco. Certo che sono pure il designer. E penso subito a una monoscocca più possibile larga e bassa, per abbassare il baricentro. Dopo pochi disegni, comincio a piegar le lamiere, ma a Silvio la cosa non piace e così rifacciamo i lamierati su dettami più tradizionali. Mi ricordo certe notti a sagomare il poliuretano per le carenature... In pratica si discuteva, si ragionava e si realizzava, tutti insieme. Io mettevo materiali e manodopera, Silvio pagava due dei suoi che ci aiutavano e dormivano in albergo. Uno di costoro è Beat Schenker, svizzero-tedesco, una persona straordinaria, senza la quale tutta l'avventura Bellasi in F. 1 non avrebbe avuto mai il seguito che ha avuto. Beat da subito si mostra preparatissimo, serio, addirittura maniacale, concreto e capace a fare tutto. Per certi versi è un meccanico nobilmente all'antica, per il quale nulla è impossibile. E infatti, se portiamo a termine la monoposto, devo dire bravo anche e soprattutto a lui. Fatto sta che sfioriamo con i tempi, praticamente finiamo i soldi, siamo in ritardo, ma la Bellasi F1-70 rosso arancio - colore scelto per meglio riconoscerla anche da lontano -, viene alla luce e siamo tutti felici come bambini. È il mercoledì prima del Gp d'Olanda. Giovedì mattina la macchina deve partire in extremis alla volta di Zandvoort, ma noi dobbiamo ancora abbozzare l'assetto. È quasi sera e c'è da attraversare Novara per andare dalla ditta che ci farà il lavoro, ma non abbiamo ancora un mezzo di trasporto. Viene presa la decisione. Attacchiamo la F1-70 al traino di una Bmw smarmitata e fendiamo Novara con me alla guida. Saranno i primi e ultimi chilometri per il sottoscritto in veste di pilota-costruttore da Gp e siamo solo all'inizio della grande avventura».

Non si fermi, per nessun motivo.

”
*Se racconto
 la prima
 accensione
 della Bellasi
 di F.1, rischio
 di non essere
 creduto
 dagli
 appassionati
 più giovani*
 ”

All'arrembaggio con coraggio

Una meravigliosa immagine di Silvio Moser su Bellasi Ford nelle qualificazioni del Gp di Germania 1970 a Hockenheim, alla chicane in mezzo alla foresta: qui è davanti a Denny Hulme, su McLaren M14A-Ford e a Mario Andretti su March 701-Ford

«La sera tardi proviamo a accendere il motore Ford Cosworth, ma il Dfv fa un fracasso infernale e il vicinato s'arrabbia, così dobbiamo impacchettare tutto nel camion. La mattina il mezzo parte per primo e noi gli andiamo dietro con calma, a bordo di un'Alfa Romeo 1750. Se le faccio i nomi la sorprende, perché la formazione è composta da me, dall'immancabile e fondamentale Beat Schenker, da un altro svizzero, Renzo Giorna, e da un 22enne italiano pieno d'entusiasmo: Cesare Gariboldi, che tanti anni dopo porterà Ivan Capelli in F.1. Mentre io intanto ho lasciato l'officina a un altro che farà strada, Fernando Ravarotto, che mi cura le F.Ford. Il piano è quello di passare per Hockenheim e provare a inanellare qualche giro di prova, sennò passeremo alla storia come il primo team di F.1 che ha fatto test solo al traino di una Bmw... Ma il destino è in agguato e ci attende un'avventura ancora più incredibile».

Dica pure.

«Giungiamo a Hockenheim e il camion non c'è. Sparito. E adesso? Siamo disperati. Poi, finalmente, al far della sera, eccotelo arrivare. Aveva rotto il differenziale. Ma nel frattempo i responsabili del circuito fanno il miracolo, dicendoci: "Sentite il rumore in pista? È un test della Mercedes. Finirà solo al calar delle tenebre. Poi la pista è libera. Se fate attenzione, vi facciamo girare a buio. Ci state?". Giuro, è tutto vero. Così, in piena oscurità, io mi metto al volante dell'Alfone, Moser nell'abitacolo della Bellasi è nella mia scia e facciamo dei gran rettilinei, su e giù nella foresta, con lui che mi supera e tira dritto fino a che ci vede grazie ai miei fari. Poi si ferma, facciamo inversione e si ricomincia. Ci crede?».

Sì.

«Bene. Questo è niente. Arriviamo a Zandvoort stanchi morti, ma è venerdì e la Bellasi si getta in qualifica contro Ferrari, Lotus e Brm. I miti delle corse. La macchina non va mica male, solo qualche problema all'alimentazione ma ci sono 24 iscritti e partono solo in 20. Restiamo fuori, con un motore, un Dfv da museo marchiato 802, non freschissimo neppure nel rendimento. E ci misuriamo subito con la realtà agghiacciante delle corse di allora: la domenica guardiamo il Gp dal via e all'improvviso vediamo una colonna di fumo altissima in cielo. Imprigionato nella De Tomaso sta morendo tra le fiamme Piers Courage, che conoscevo di persona, dai tempi della F.3. Ne usciamo sconvolti».

È tempo del Gp di Francia a Clermont Ferrand. Giungete stavolta con un Ford Transit 1300 e la Bellasi portata col carrello, mentre Beat Schenker racconta che Silvio arriva in aereo con Siffert. E succedono due cose commoventi, meravigliose, che hanno per oggetto Clay Regazzoni, amico di Moser, e l'ingegnere Mauro Forghieri della Ferrari. Tanto per cominciare, Clay vi presta le barre della Tecno F.2 e, quando Silvio in prova esce di strada e rovina radiatore e montante, al vostro box a dare una mano arriva appunto Mauro Forghieri.

«È tutto vero, confermo».

In poche parole, l'uomo forte della Ferrari, che si sta giocando il mondiale contro la Lotus, nel bel mezzo della qualifica pianta tutto, viene al vostro box e si mette a lavorare come meccanico aggiunto, per aiutarvi a tornare in pista.

«Può confermarlo anche Beat Schenker. Ci sono foto che lo mostrano.



”

Ci proiettammo nel mondiale senza aver svolto un programma di test preparatori. Eppure, in fondo, malgrado i limiti della situazione, non andammo poi così male...



”

E fu così che debuttammo in F.1 al Gp d'Austria tamponando una rottura al radiatore grazie all'album di 12 uova, rotte alla bisogna!

”

Moser proprio non si arrende

Silvio Moser su Bellasi Ford nelle qualifiche del Gp d'Olanda a Zandvoort 1970: ancora una volta resterà escluso

L'ingegnere della squadra numero uno dava una mano a noi, agli ultimi. Sa, Forghieri mi conosceva dai tempi della F.3...».

Questa è una delle storie di sport più nascoste e belle della F.1. Di quella F.1.

«E pensi che poi non ci qualificammo per soli due decimi. Peccato».
Quindi rinunciate a iscrivervi al Gp di Gran Bretagna per paura che con troppi rivali ci sia da restare di nuovo fuori dalla griglia, invece alla fine fanno partire tutti. Altra fregatura. Il team Bellasi così va alla volta di Hockenheim per il Gp di Germania, ma Moser in qualifica esce alla Ostkurve e fa fuori sospensione posteriore e portamozzi. Morale, siete di nuovo non qualificati.

«Cosa vuole che le dica, io non andavo neanche alle corse. Sa, costava troppo. Forse son stato l'unico Costruttore di F.1 che non aveva soldi per l'albergo. A gestire il team pensava il bravo Beat Schenker che curava logistica e messa a punto, facendo miracoli. Lo accompagnava spesso Aldo Pessina».

Dal Gp d'Austria due notizie. Una bella e una brutta. La bella è che prendono il via tutti e 24 gli iscritti. Quella brutta è incredibile: durante il trasporto al circuito, la Bellasi, mentre è sul carrello, resta vittima di un incidente stradale nella normale circolazione e subisce danni al radiatore.

«Già. La macchina arriva al circuito col radiatore rotto. Mancano due ore al via e non c'è modo di ripararlo. Siamo fritti. Ma arriva un meccanico emiliano e dice. "Andate a comperate dodici uova, separate l'album dal tuorlo e versatelo dentro. Un po' solidificherà e reggerà, tappando la falla: almeno potrete partire, resisterete qualche giro e vi toglierete la soddisfazione d'aver debuttato in F.1. Così sarete nella storia". Detto fatto: prendiamo il via e Moser regge 13 giri, prima di fermarsi, ovviamente per una perdita dal radiatore... Poi andiamo a correre in salita, in Svizzera, la St.Ursanne-Les Rangiers».

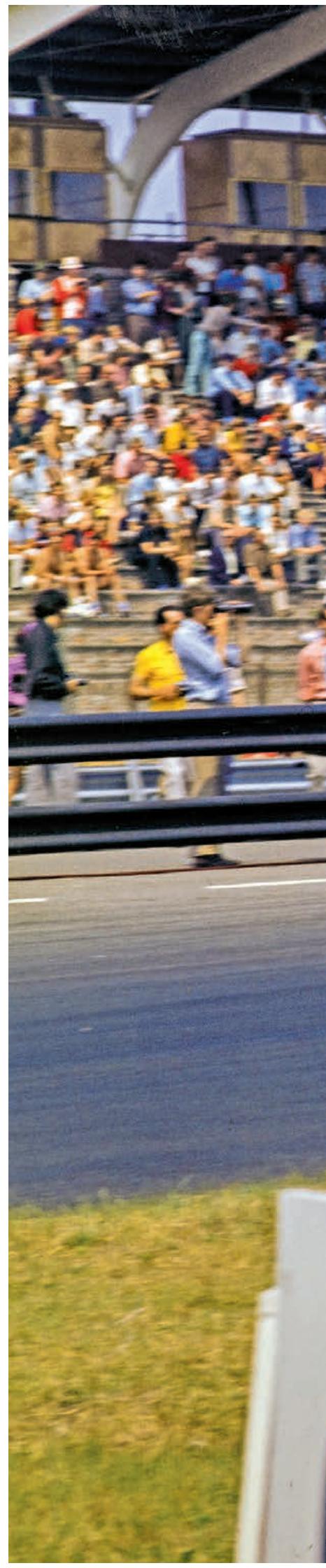
Già, stupefacente. Dal Circus alle cime. E la Bellasi con Moser dà vita a una sfida entusiasmante, contro una F.2 1600 cc dello specialista Xavier Perrot. Fate vostra l'assoluta per cinque centesimi. La metta come vuole, Guglielmo, ma lei ha realizzato una F.1 vincente già dal secondo via...

«La nostra F.1 in salita non era ideale, perché bella larga, quindi le F.2 erano molto competitive. Comunque dicevamo la nostra. Un paio di settimane dopo c'è il Gp d'Italia a Monza, dove riprendo il mio posto ai box. In qualifica infuria la lotta per la pole, mentre noi badiamo a qualificarci e a non fare danni. È una pista tutta di motore e il nostro Cosworth, tra i più vecchi, proprio non spinge. In più c'è qualcosa che non va nei rapporti, siamo troppo corti, ma Silvio non mi dà ascolto e in rettilineo finisce puntualmente fuori giri... Siamo i più lenti, a conti fatti, quasi pari alla McLaren-Alfa di Nanni Galli. Ma poi succede la tragedia: Silvio vede Rindt subire l'incidente mortale alla Parabolica e resta sconvolto. Arriva subito ai box, scende e va a dire a Chapman che Jochen è appena stato protagonista di un'uscita gravissima. Il mio pilota è fuori di sé. Erano amici...».

Rindt aveva una casa sul Lago Lemano, in Svizzera, e frequentava molto Moser.

«E Silvio, dopo la fine di Jochen, non ha più voglia di risalire in macchina e posso solo capirlo».

A fine settembre vi riscattate di nuovo in salita, sempre in Sviz-





”

*Nel 1971
prendemmo
il via a Monza
nel Gp d'Italia
sempre con
Moser, senza
montare
l'alettone, ma la
nostra gara
durò pochi giri*

”

Presenza fuggevole

Silvio Moser in pit-lane al volante della Bellasi nelle qualificazioni del Gp d'Italia 1970. L'anno dopo, sempre a Monza, l'ultima presenza della squadra in Formula Uno

zera, a Kerezenberg, con partenza da Mollis, nel cantone di Glarona. Altra sfida al calor bianco contro lo zurighese Perrot e arriva la seconda vittoria consecutiva in una cronoscalata per la Bellasi F1-70, anche stavolta grazie a una seconda manche da urlo.

«Il nostro 1970 finisce qua. E pure il 1971 inizia in modo molto avventuroso, perché la mia macchina varca l'Atlantico alla volta del Gp d'Argentina, non valido per il mondiale ma pur sempre una gara di F.1 cui prendono parte quasi tutti i protagonisti, Chris Amon compreso, che poi vincerà su Matra. Silvio Moser viene invitato e ingaggiato perché anni prima è andato alla grande nella Temporada F.2 e viene considerato un bel nome al via».

Anche stavolta ve ne capitano di ogni.

«Guardavo il Gp da casa, alla Tv svizzera, credo».

A Buenos Aires nel preschieramento Silvio ha un problema alla pompa elettrica, i meccanici si tuffano sulla monoposto per effettuare la sostituzione ma non riescono. Allora il pilota resta fermo in griglia, alza la mano e non parte, mentre lo sfilano tutti. Così la Bellasi viene portata ai box per finire il lavoro, ma, forse per un po' d'olio finito sugli scarichi, la macchina prende fuoco. Incendio subito domato. La vettura finalmente s'avvia e completa la prima manche del sabato, decima su 14 classificate. Quindi nella seconda frazione è kappào, col motore rotto dopo 42 tornate.

«Fu un episodio isolato. In realtà nel 1971 Silvio Moser aveva deciso di tornare a correre in F.2».

Tanto che, a stagione inoltrata, Moser a corto di soldi affitta la Bellasi al pilota svizzero Gildo Guidi, che la guida nella scalata elvetica dell'Oberhallau, presso il cantone Sciaffusa. Stavolta arriva un secondo posto, dietro al solito Perrot.

«Tornando ai Gran Premi, Argentina a parte, nel 1971 siamo iscritti solo a Monza, al Gp d'Italia, l'ultimo della storia senza chicane. E difatti ci presentiamo come l'anno prima, belli scarichi e senza ali. Con la monoposto che era esattamente la stessa, eh, sottoposta solo a una lucidatina di cortesia».

Mai costruita una scocca di riserva?

«Scherza? Non c'erano mica i soldi. Una e andare».

In qualifica fate meglio della March privata del debuttante Jarrier, 22esimi su ventitré iscritti.

«E in gara duriamo poco, solo cinque giri, perché Silvio rientra ai box con la macchina coricata sul posteriore. Ha ceduto un ammortizzatore Armstrong. Per la Bellasi F1-70 è la fine della storia».

Lei ha costruito anche altre macchine, poi.

«Sì, tra F.Ford, F.3, F.850, F.Panda e Sport, più di venti macchine da corsa, in tutto. In compenso la Bellasi si è riconvertita specializzando nella realizzazione di componentistica e pezzi in carbonio, anche con clienti di rango. Per questo posso dire che l'avventura in F.1 ha poi avuto seguito e continuità commerciale che tuttora rappresentano una bella realtà. Sempre a Novara, con mio figlio Roberto che ha assunto le redini dell'azienda».

Bellasi, lei ora ha 82 anni e mezzo. Si sente contento d'essere stato costruttore di F.1?

«Le do due risposte. Mentre lo ero, è stata una sofferenza. Una roba



ACTUALFOTO



tribolata. Perché mancavano mezzi e tempo per far le cose in modo ideale. Però, adesso, a ripensarci, è stata una cosa tanto bella. Perché ci ho provato, mi ha fatto sentire vivo e la F.1, spendendo solo 4 milioni di lire dell'epoca, ha regalato una bella riconoscibilità al nome Bellasi».

Altro?

«Anche altro. Vede, in un'era in cui si moriva piuttosto spesso in pista, la Bellasi non ha mai avuto un problema grave, mentre andava. Mai rotta una sospensione o staccata una ruota. Tutto in ordine, tutto a posto, sempre. Io dico che, viste le premesse, meglio di così non si poteva fare e anche di questo sono molto contento, col senno di poi. Comunque, in parallelo, la storia della Bellasi F1-70 è proseguita e se vuole gliela racconto tutta, perché possiede tratti anche un po' romantici».

Lo deve assolutamente fare.

«Dopo aver smesso con quel programma nei Gp, Silvio l'ha venduta a Tom Wheatcroft, proprietario di Donington, collezionista di pezzi stori-

ci e artefice del locale museo. Per tanti anni la Bellasi ha fatto parte della collezione. Intanto nel 1974 il povero Moser aveva trovato la morte per le conseguenze di un incidente al volante di una vettura Lola Sport, a Monza. Fatto sta che a metà Anni '90 la monoposto è stata richiesta in Svizzera per un'esposizione in memoria dello stesso Silvio e in quell'occasione la sua vedova Rosy Macconi ha deciso di riacquistarla. Così da allora la Bellasi F1-70 è di nuovo proprietà della famiglia del suo pilota e artefice, peraltro sotto gli occhi e le cure del grande Beat Schenker, che è tornato a coccolarla amorevolmente. Come ai tempi in cui correvamo nei Gran Premi».

Fantastico. Col Gp Historique di Montecarlo che ha sempre più importanza, possibile non abbiate pensato a un clamoroso ritorno in pista?

«Schenker non vuole. Lui dice che la Bellasi F1-70 è tutto ciò che resta di una piccola grande storia, la nostra, e sul piano umano ha troppo valore per esporla di nuovo ai rischi della pista. Gliel'avevo detto, poco fa: alla fin fine è diventata una faccenda romantica, questa».





Dallara, talento ovunque e comunque

TANTE E SOTTO VARIE BANDIERE
LE ESPERIENZE DELL'INGEGNERE IN F.1,
DALLA DE TOMASO FINO AL TEAM HAAS

80esimo compleanno dell'ingegnere Gian Paolo Dallara non ha bisogno di preamboli. È una chiacchierata nella quale il Costruttore si svela e si rivela quasi ripartendo da zero, in un viaggio nuovo, forse meno tecnologico ma umanissimo e vero. Una modalità spiazzante per lui che è il più apprezzato Costruttore al mondo di macchine da corsa vendute in serie, visto che preferisce parlare di valori umani, piuttosto che di successi. E di rapporti personali ancorché di guadagni. **Ingegnere, il 16 novembre 2016 ha festeggiato 80 anni, divenendo Cavaliere del Lavoro e commuovendosi. Da giovane immaginava di arrivarci così alla grande?**

«Eh, proprio così, no! E poi è stato bellissimo sentirmi vicina la famiglia, anche se purtroppo manca qualche affetto importante all'appello, ma sono le cose della vita».

Cosa la stupisce guardando indietro e soprattutto dentro se stesso?

«Il fatto che ho tanti amici e non ho nemici. Forse perché col tempo ho capito l'importanza di smussare gli angoli e di evitare d'avere avversari giurati. D'altra parte ho sempre avuto profondo rispetto per chi compete contro di me. Perché i rivali se li sottovaluti, sei finito. E mai cer-

dallara

**Quella F.1
De Tomaso**

In alto, Frank Williams, Giampaolo Dallara, designer della De Tomaso 505 di Formula Uno, e il pilota Piers Courage al Gp del Sudafrica a Kyalami, corso il 7 marzo 1970



care scuse. Una cosa me la riconosco: quando ho sottovalutato i rivali, poi ho capito di aver sbagliato. E comunque nelle corse di facile non c'è niente. Prenda il programma che svolgeremo con la Dallara LmP2. Sono certo che sarà lotta vera e che vivremo momenti duri, ma ci farà bene, sarà un'ottima cosa per il nostro dna, che tornerà a sentirsi in competizione. E ci farà bene anche collaborare con la Br in LmP1. Vede, il fatto è che il tipo di competizioni che affronta la Dallara è molto particolare».

Cioè?

«Se gestisco un'azienda di scarpe, posso capire che sto facendo bene o meno coi miei prodotti solo a medio, lungo termine. Con una factory di macchine da corsa, i riscontri arrivano subito, tutti i fine settimana e la faccenda è molto più severa e spietata».

Tanti anni fa le grandi fabbriche di macchine da corsa di serie erano tutte inglesi. Lola, March, Chevron, poi Reynard. Poi è arrivata l'italianissima Dallara e ha fatto piazza pulita.

«Mi permetta di dire che, per esempio, rispetto alla Reynard, noi non abbiamo avuto altre distrazioni. Sì, la Reynard, che era messa molto bene, ha poi intrapreso iniziative imprenditoriali sul mercato Usa che hanno reso precaria la sua situazione finanziaria, mentre noi no. Niente di tutto questo».

Qual è il marchio di fabbrica dello stile Dallara nelle corse?

«Abbiamo contribuito ad abbassare in senso buono il baricentro delle competizioni. E non siamo i soli. Penso all'ottimo lavoro che sta facendo anche la Tatuus, ma vado anche oltre, restando in Italia. Penso anche ad altre eccellenze tra loro diverse, ma ciascuna al top, come Pirelli, Brembo, oltre a Amato Ferrari. Ecco, non facciamo applausi solo alla Dallara, spostiamo lo sguardo verso il panorama tricolore e allora vedremo che siamo in diversi e finalmente cominciamo a fare sistema. Tutto ciò lo dico con certezza ed è bellissimo, anche al di là della F.1. Certi giorni penso che in Dallara abbiamo alle nostre dipendenze 250 tecnici laureati in ingegneria e ogni volta che passo a vedere il lavoro di ciascuno mi rendo conto di quanto siano bravi. Questo, anche a prescindere dall'aspetto imprenditoriale, è bellissimo».

Lei, ingegnere è bravo, sa vendere eppure non passa per essere un avido.

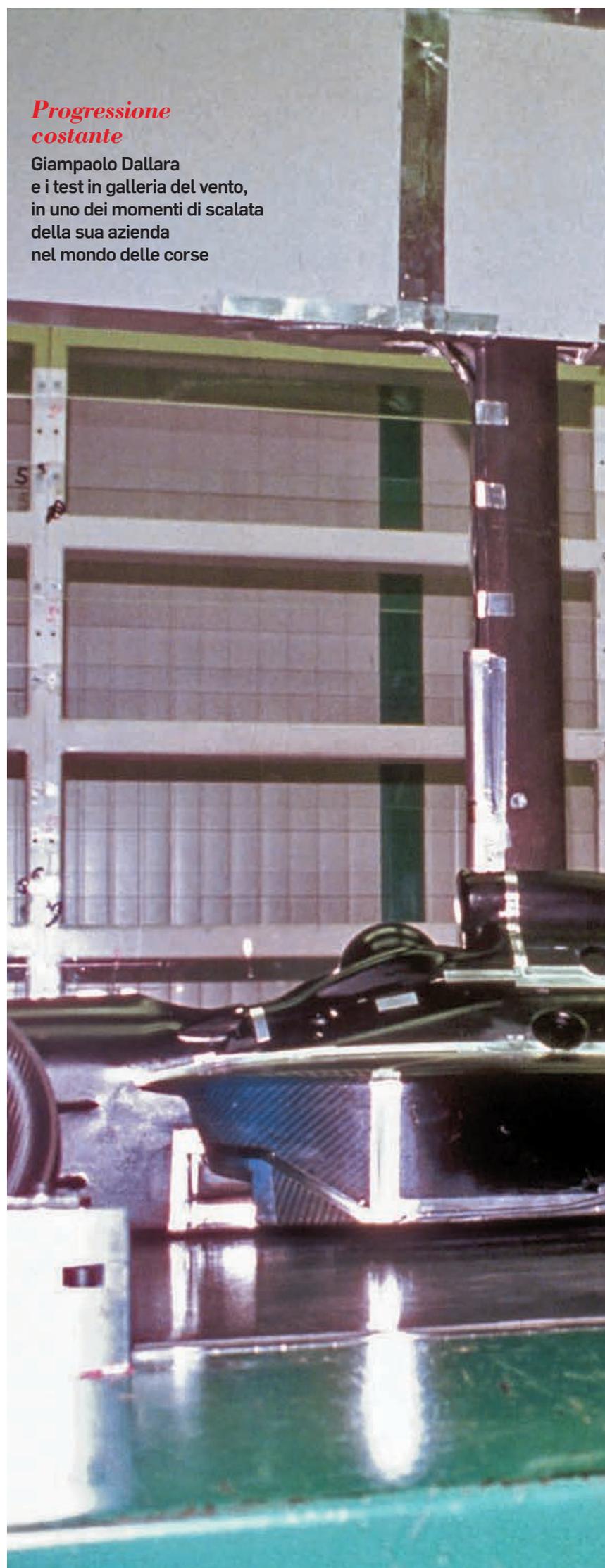
«E infatti non mi ci sento affatto. Sa, nella vita ho ciò che mi serve, vanto abitudini sobrie, tanti amici, una vita sociale intensa, non sento particolari necessità di guadagno o ostentazione, sebbene senta la necessità di assicurare un futuro alla mia azienda, che tra Italia e Stati Uniti vanta poco più di 500 dipendenti. Però resto dell'idea che la nostra grande forza è quella d'avere tanti ragazzi dalla faccia pulita».

Con i decenni lei parla sempre più da imprenditore e meno da tecnico raffinato qual è sempre stato. Non le pesa?

«Pensi che quando l'azienda si ingrandiva mia figlia Caterina mi suggeriva di iscrivermi a corsi d'ingegneria gestionale, perché il sostrato da tecnico puro non bastava a risolvere le nuove problematiche. Poi più di una decina di anni fa è arrivato l'ingegner Pontremoli, che da lì in poi ha saputo essere sia manager che partner, portando un gran salto di qualità e curando perfettamente quell'aspetto di managerialità. Ecco perché ora io dico che ho più sotto controllo l'azienda. E per me, rispondendole, resta prioritario l'aspetto tecnico, anche se sono rimasto alla parte meccanica e appena riesco ad aggiornarmi arrivano

Progressione costante

Giampaolo Dallara e i test in galleria del vento, in uno dei momenti di scalata della sua azienda nel mondo delle corse



”

Penso di aver fatto buone cose non solo in chiave Indy, ma anche con la Bms in F.1, in un sodalizio che giudico molto positivo

”

dalara





*La sfortuna
di Courage*

Weekend del Gp
di Spagna 1970
sul tracciato
di Jarama: il pilota
Piers Courage
si appresta a fare
il suo ingresso
in pista al volante
della De Tomaso
concepita
dall'ingegnere
Giampaolo Dallara



”

Purtroppo l'esperienza in F.1 con il marchio De Tomaso si rovinò a causa dell'incidente mortale di Piers Courage al Gp d'Olanda 1970

nuove evoluzioni che mi costringono a rimettermi in discussione. Penso ad esempio al settore dei simulatori».

Il suo credo attuale? Ma sia semplice. Lo dica in un concetto.

«Di me mi piace che mi rendo conto di quanto non so!».

Una matura svolta socratica, nella quale lei sa di non sapere?

«Mi permetta di dire che mi sento lucido da avvicinarmi alla consapevolezza dell'importanza dell'errore ed è una faccenda perfino diversa da quella socratica. Ecco quando lavoravo in Ferrari, c'era la bacheca degli orrori, una vetrinetta che ospitava minacciosa i pezzi che si erano rotti nella maniera più catastrofica e lì giacevano a eterno monito per i tecnici successivi. Ecco, io ora vedo l'errore in maniera diversa. Vede, noi da monofornitori di vari campionati, negli anni siamo stati costretti giocoforza a essere fin troppo conservativi nella progettazione, mentre secondo me è tempo di capire che sbagliando si cresce. Per questo cerco sempre più di iniettare nei miei che l'errore serve, che la Dallara non può fare solo vendita, engineering e assistenza, ma deve riscoprire la vocazione alla ricerca e alla sperimentazione che solo la rivalità in pista e il confronto coi competitor possono dare, meglio ancora se con qualche errore e sconfitta».

Il suo capolavoro da tecnico è la Lamborghini Miura, vero?

«Forse nella Miura posso aver fatto il massimo degli errori possibili, ma le assicuro anche che in essa mi sono espresso al massimo della creatività. Anzi, sa cosa le dico? Presto me ne regalerò un esemplare. Lo hanno scovato in Svezia, è da restaurare ed era appartenuto a uno di Parma, pensi il destino. La stanno restaurando e ben presto me la potrò godere io».

Parli di altre macchine femmine, che per lei hanno rappresentato qualcosa e dica cosa.

«Tornando agli Anni '70, dico la Dallara Sport tre posti. Certe macchine sono anelli importanti che legano tutto, che permettono di creare rapporti e opportunità successive».

Perché fa fatica a citare la Stratos?

«Perché quando sono arrivato a metterci le mani, la Stratos era già stata sfornata e semmai io ho contribuito come potevo alla sola messa a punto. Lì ero uno dei tanti, ecco, non mi sento un ruolo prioritario».

Eppure per amore della Stratos lei ha messo in palio la pelle...

«Sì, sì, è vero. Nei test in Corsica con la Stratos ho fatto da navigatore da Bastia ad Ajaccio a Sandro Munari e poi a Jean-Claude Andruet. A bordo con quest'ultimo ho dovuto subire tutte le paure che una persona può umanamente prendere, tanto che gli ho chiesto di piantarsela, minacciando di ribellarmi a quel destino spaventoso (ride, ndr). Comunque siamo stati bene».

Lei insiste sempre sui rapporti umani.

«Sono tutto. Sono le macchine che ti fanno conoscere gli uomini i quali ti danno le opportunità, non viceversa. Al fondo c'è sempre l'uomo. Penso alla Fiat X-1/9, che poi ci ha dato la spinta per realizzare la Lancia Beta Montecarlo, ma anche i rapporti che mi hanno portato a occuparmi delle Lancia Lc1 e Lc2, all'amicizia con Jean Alesi che mi aprì il difficilissimo mercato della F.3 francese, alla fiducia reciproca con Piero Ferrari che mi portò a occuparmi del programma della barchetta 333 Sp, ossia la Ferrari che rinverdì i trionfi del Cavallino tra i prototipi. Posso andare avanti?».

Certo.

”
**Purtroppo
 non si è mai
 saputo
 esattamente
 cosa accadde,
 nell'incidente
 fatale
 di Courage con
 la De Tomaso
 in Olanda...**

”

**Il salto di
 qualità stile Usa**

Domenica 24 maggio 1998, Indianapolis 500 Eddie Cheever coglie il trionfo nella gara più importante della serie Irl spalancando la via all'ascesa irresistibile delle monoposto italiane nella serie americana

«La mia storia e anche il segreto della Dallara, non sono solo nella tecnica ma proprio nella gestione calda, corretta e positiva dei rapporti umani. Lei si aspetta descrizioni tecniche e aride? No, io le do storie di persone. Grazie alla Ferrari 333 Sp conosco Andy Evans, che schiera il team Scandia, lui è un mio cliente che a un certo punto del 1996 viene da me con Tony George e mi dice che quest'ultimo darà vita a una nuova serie, la Irl, rivale della Cart, e vuole che gli realizzi 15 telai che poi diventano 30. Per noi è un'occasione unica, che non si ripresenterà più. E la cogliamo alla grande. Nel 1998 con Cheever sbanchiamo la Indy 500 per la prima volta e poi, dopo sei anni di lotta con la G. Force, battiamo il nostro competitor più agguerrito, assicurandoci una supremazia che dura tuttora. Vuole le riveli come inizia la storia mia con l'Audi? Semplice. Sono amico di Pirro, che è un signore. Un giorno viene a Varano a correre, lo vado a salutare calorosamente e Emanuele mi presenta Ullrich e da lì inizia la nostra importantissima collaborazione. Poi ci sono cerchi ampissimi che non si chiudono mai, pensi che adesso Alesi ci viene a trovare perché corre suo figlio...».

Lei ha vinto a Daytona con la Ferrari 333 Sp di Moretti by Doran e poi con la Dallara Sp1 dello stesso team. Dica la verità: il suo ego è stato più solleticato dal portare al top la Ferrari o un'auto dal suo stesso nome, nella 24 Ore?

«La domanda sta in piedi, ma io le dico che sono due stupende immagini di un bell'album di famiglia e valgono pari, per me. Poi ci sono cose che nessuno sa e che valgono anche di più. La cena d'addio di Moretti a Maranello mi è restata nel cuore più di qualsiasi vittoria...».

Lei, Dallara, con gli anni gestisce una factory d'importanza planetaria, ma dentro è restato, mi permetta, un signore meravigliosamente di provincia, per niente freddamente e sbrigativamente metropolitano.

«È un bellissimo complimento. E lo rafforzo fornendo le prove: due volte a settimana vado al bar con gli amici a giocare a scopone scientifico, con gli avventori che guardano e criticano noi giocatori. È una dimensione stupenda, che non perderò mai. Accanto a quella più intima e avventurosa. Pensi al recente capodanno che ho passato con i miei nipoti a Marrakech, in Marocco, culminato con la traversata dell'Atlante e col progetto futuro di andare tutti insieme in Namibia. Ecco, la vita non è solo tecnica e imprenditoria d'eccellenza, ma fortunatamente è fatta anche di cose come queste».

Più andiamo avanti e meno lei parla della sua lunga esperienza in F.1.

«Facciamolo, allora».

Inizia nel 1970 con la De Tomaso gestita da Frank Williams per lo sfortunato Piers Courage.

«In quei tempi la F.1 era meccanica e poco aerodinamica. Poteva diventare un'esperienza interessante, ma si rovinò per l'incidente mortale di Courage in Olanda. Sa che non si è mai saputo esattamente cosa accadde? Una storia molto sfortunata, quella. La sola cosa bella è il rapporto con Frank. Poi cito la collaborazione Bms Dallara, in una F.1, tra fine Anni '80 e inizio dei '90 in cui l'aerodinamica contava tanto di più ma si era ancora in una dimensione umana e qualche soddisfazione arrivò».

Poi c'è la storia mai decollata con la Honda di Postlethwaite, nel 1999.



GETTY IMAGES



«Per noi, anche se solo nei test, fu un'occasione di gran crescita. Inca-
merammo tante nozioni che non sapevamo. Ma ci rendemmo anche
conto che quella F.1 era diventata troppo per noi. La Casa giapponese
in F.1 per il test team aveva più ingegneri che la Dallara per tutte le sue
attività... Eravamo fuori misura. Poi anni dopo con la Midland di Schnei-
der non si è concretizzato nulla di interessante mentre sulla relazione
con la spagnola Hrt hanno pesato troppo i problemi economici del
team».

Adesso tocca alla Haas.

«Ci sentiamo parte di questo progetto, diamo una buona mano al
team americano che comunque svolge autonomamente i suoi ruoli,
anche se ci sentiamo emotivamente molto coinvolti. È interessante
rilevare che in F.1 un team piccolo in pratica ha le stesse nostre di-
mensioni, ma a questo va aggiunto che la Dallara ora è un'azienda che
segue simultaneamente ben nove categorie!».

Cosa pensa della Formula E?

«Tutto il bene, per il sempre più numeroso coinvolgimento di Costrut-
tori, per l'evoluzione della tecnologia, il nuovo format e il riscontro de-
gli spettatori. Lo stesso Michael Andretti mi ha confidato che per una
categoria così attrattiva non ha fatto nessuna fatica a trovare sponsor
e ciò mi sembra indicativo».

Ingegnere, a 80 anni appena compiuti, la cosa più bella che può fare è parlare dei progetti futuri ragionevolmente raggiungibili.

«Gliene confido due. Il primo, quello di realizzare una auto stradale in
piccola serie, che restituisca il piacere della guida. Un mezzo che la
domenica, se c'è bel tempo, io stesso posso guidare per andar a man-
giare a Portovenere il pesce al ristorante Lorena, gustando mentre
viaggio il profumo del fieno tagliato».

Il secondo sogno trasformabilissimo in realtà?

«Realizzare una scuola di Motorsport. Ma mica una a caso, no. La mi-
gliore del mondo (e infatti l'Academy fortemente voluta dall'ingegnere
è divenuta ben presto stupenda realtà, ndr)».

**AVTO
SPORT
ST**



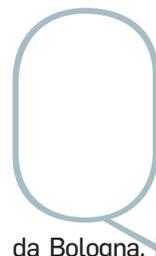
Tecno, dai kart ai Gran Premi

I FRATELLI PEDERZANI PARTONO DA ZERO E ARRIVANO IN F.1, DOVE LA PICCOLA CASA BOLOGNESE SI DIFENDE CON CREATIVITÀ



Debutto F.1 in Belgio 1972

Gp Belgio 1972 la Tecno con Nanni Galli si affaccia nel mondiale, dopo ottime esperienze dei fratelli Pederzani nelle categorie minori, con piloti del calibro di Clay Regazzoni, sotto



Quella della Tecno è una delle storie più incredibili ma vere del Motorsport. In sintesi? Dai kart alla F.1 in dieci anni. Come se una squadra di calcio nascesse per una partitella tra scapoli e ammogliati in due lustri riuscesse, tramite entusiasmi e continui salti di qualità, ad arrivare in Champions. Nel caso dei fratelli Pederzani

da Bologna, il compianto Luciano - nato a S.Agata Bolognese il 17 febbraio 1926 - e il vivacissimo Gianfranco - Bologna, 27 ottobre 1942 -, è tutta nuda quanto sontuosa realtà. E allora tocca proprio a Gianfranco il compito di dipanare il filo dei ricordi, mostrando la trama di un disegno narrativo affascinante e complesso.

Allora, come inizia l'epopea Tecno?

«Io e mio fratello non riuscivamo a acquistare il kart dell'americano Bob Allen, non c'era proprio la possibilità di importarlo, così decidemmo di farcene uno».

Anno?

«Lavoriamo sul primo nostro modello, ancora senza nome, nell'inverno tra il 1961-1962. Partiamo per gioco, in realtà la nostra vera attività è la Pederzani & Zini, azienda di pompe oleodinamiche e prese di forza. Il capannoncino della Tecnokart - così ci chiamiamo all'inizio -, è a Bologna, in via del Cardo, numero 15. In poche parole, fin dal debutto il nostro mezzo spopola e gli amici ne vogliono acquistare un esemplare. Così nasce il Kaimano, raffreddato a aria per mezzo di ventole, commercializzato per il 1962. Lo chiamiamo così perché il caimano è l'animale che si muove più attaccato al suolo e il nostro mezzo si propone esattamente lo stesso scopo».

Successone, che nel 1963 viene addirittura superato dal vostro "Piuma".

«Mezzo rivoluzionario. Il motore è traslato a destra del pilota: eliminando ventola e convogliatori, si tolgono peso e attrito. È il capostipite di tutti i kart moderni. Al debutto dà un giro a tutti e poi detta legge: dal 1963 al 1966 vinciamo tre mondiali, tre europei, trentasei campionati nazionali in sedici Paesi diversi e la vendita va a gonfie vele, tanto che piazziamo 20mila esemplari in tutto il mondo».

Fantastico. E continuate a crescere, salendo di categoria. Per-



ché il nome Tecno?

«Perché abbiamo iniziato a lavorare nei cosiddetti carioli applicando la tecnica al kart, facendo le cose sul serio, con tanto di brevetti. Di saldato al telaio non c'era più niente, tutti gli accessori erano applicati meccanicamente, per evitare i punti critici di rottura che creano le saldature. Dal concetto di tecnica, la parola Tecno. Dalla fine del 1964 pensiamo alla F.4 o K250, che è una nuova categoria d'ingresso, via di mezzo tra i kart che hanno 10-12 Cv e le F.3 da corsa, con 100 Cv. È un altro successo, con piloti quali il giovane Ronnie Peterson e altri nomi che comprendono gli italiani Picchi, Brambilla, Francisci e Naddeo».

E non vi basta perché...

«...Perché a inizio 1966 saggiamo la F.850, che è un K250 modificato con sospensioni indipendenti anche dietro, più il motore Fiat 850 cc: inizio promettente, perché col pilota di kart Ugo Cancellieri a Monza stabiliamo subito il giro più veloce, anche se un guasto costringe il mantovano al ritiro».

Siete incontenibili: sempre nel 1966 al Mugello stradale debuttate alla grande in F.3 con Carluccio Facetti.

«È il passo definitivo, anche se all'inizio siamo un po' sovrappeso. Ne facciamo altri tre esemplari e si va alla Temporada argentina, con Carluccio e uno svizzero promettente, Clay Regazzoni. La nostra F.3 è avveniristica, prevede il serbatoio della benzina tra abitacolo e motore, il posto di guida è avanzato e il pilota ha i piedi a sbalzo, praticamente sulle ruote anteriori. Cerchiamo un'ottimale distribuzione dei pesi, cerchio difficile da quadrare, ma ci proviamo, ecco. Poi passiamo al serbatoio laterale».

E i motori?

«Derivati dal propulsore della Ford Anglia di 1000 cc a aste e bilancieri, elaborati dalla Cosworth, ma dotati di teste originali. Proprio su quelli facciamo le prime esperienze di preparazione.

La F.3 è il vostro target dal 1966 al 1970. Perfettamente centrato.

«Siamo vincenti fin dal 1967, con Regazzoni e Moser che si aggiudicano l'Euro F.3 a squadre, mentre Tino Brambilla coglie il primo successo nazionale a Varelungna e a livello internazionale ci pensa Clay, in Spagna. Nel 1968, sbaragliando la scuola inglese che aveva dominato fino ad allora, conquistiamo i mercati mondiali. Corrono con telai Tecno piloti quali Peterson, Wisell, Jassaud, Cevert, Jarier e Mazet, quest'ultimo al top in Francia, mentre Bernabei, Picchi, Salvati e Naddeo sono protagonisti nella serie italiana. Viene quindi naturale fare la F.2, con motore Cosworth Fva, anche se all'inizio per vincere ci vogliono le gomme giuste, al tempo le Firestone, mentre le nostre vetture calzano Dunlop. È un anno un po' sprecato, ma la riscossa sta arrivando, nel 1969. I piloti ufficiali sono Nanni e Cevert e a Monza facciamo debuttare Peterson. Quindi arriva, grazie allo stesso Cevert, la prima vittoria in formula cadetta, a Reims. Francois è terzo nell'Europeo e Nanni settimo. La Ferrari ci porta via Clay, noi lo consigliamo di andare a Maranello, ma poi a stagione quasi finita lui torna da noi e nel 1970 ci attende la consacrazione in F.2. Con le Tecno corrono, in vari team, piloti quali Rodriguez, Attwood, Jonathan Williams, Merzario, Francisci, Depailler, Jabouille, Offenstadt, Siffert e Reutemann. E pure Frank Williams gestisce un nostro telaio».

Qual è il punto di svolta per il trionfo di Clay nella F.2 1970?





”

Dopo i bei successi nelle altre categorie dovevamo scegliere: o concepire una Gt o debuttare in F.1. Si decise per la seconda via...

”

*Tecno ok in F.2
con Regazzoni*

F.2 a Reims 1968:
Clay Regazzoni
(Tecno 68-Cosworth
FVA), davanti
a Jean-Pierre
Beltoise (Matra
MS7-Cosworth FVA)

***Nanni Galli
pilota feticcio***

Nanni Galli, qui su Tecno al Gp d'Italia 1972, resta uno dei piloti più apprezzati e affezionati al marchio Tecno tanto da esserne per certi versi sinonimo e simbolo





“
Per l'ingresso
in F.1
ci legammo
allo sponsor
Martini,
anche se
col senno
di poi non fu
un passo
positivo
”

«Mio fratello Luciano, sempre ricco d'idee, dopo un anno sabbatico in cui s'era interessato soprattutto all'azienda di pompe oleodinamiche, torna con l'idea della "Baffona", la nuova F.2 dotata delle caratteristiche ali anteriori carenate, che segna la nostra consacrazione nella categoria: otto vittorie su tredici gare, contando le valevoli per l'Europeo e quelle non valide. Alla fine Clay Regazzoni vince il titolo, in una categoria nella quale corrono da anni Matra, Brabham, Lotus, Bmw e Ferrari, con piloti di licenza prioritaria quali Rindt, Stewart, Hill, Siffert e Brabham, che non prendono punti, ma rendono le corse di livello massimo. E la F.2 è per noi banco prova pure per i propulsori, perché passando dal motore Fva al Bda - è il salto regolamentare che vuole dal 1972 il salto della F.2 ai 2000 cc, con testa di serie oltre al cilindro - facciamo sempre più pratica nell'elaborazione. E questo ci mette in grado di pensare a una F.1 tutta nostra, dotata di un dodici cilindri autoprodotto».

Quante monoposto promozionali vendete, in tutto?

«Tra F.850, F.Ford, F.3, F.2 e F.B americane, circa duecento. E pensi che delle F.B per il mercato Usa riceviamo cento ordini con caparra, ma riusciamo a farne solo dieci, perché non c'è tempo. Tanto che poi dobbiamo restituire molte caparre e demolire i telai non completati... Avevamo pure un atelier in Francia, per le Tecno di F.France».

Be' con un mercato così fiorente, c'è da diventare ricchissimi.

«No, no, per niente. Perché col reparto corse spendevamo quasi tutto. Si ricordi: nelle corse si vende fino a che si vince. Per esempio, nel 1970 continuano le vittorie in F.3 anche in Italia col bravo Giovannino Salvati, che facciamo debuttare in F.2 in una gara non valida per il campionato e va subito a segno. Tornando alla Tecno, noi salivamo sempre di categoria, dopo aver conquistato un mercato, partivamo all'assalto di un altro. Fino alla F.1. Il passo più grande, difficile e senza ritorno».

Entrate in F.1 belli carichi e decisi o...?

«No, la cosa è frutto di riflessioni, ne parliamo, con mio fratello. Io penserei più a realizzare una vettura stradale, tanto che ci sono già dei contatti in proposito con tecnici che lavorano alla Lamborghini. Invece Luciano preferisce seguito il programma F.1. Bisogna scegliere e alla fine si decide per il debutto della Tecno nel Circus iridato».

A proposito: dal 1963 al 1967 vi chiamate Tecnokart s.a.s. di Gianfranco Pederzani & C. e dal 1967 solo Tecno, perché l'attività delle auto prevale su quella dei kart.

«Esatto. E io rimango titolare unico, anche se Luciano conta, eccome, con le sue idee geniali».

In F.2 pensate al debutto per il 1972 e trovate subito uno sponsor, la Martini & Rossi. Partnership remunerativa, no?

«Un bell'aiuto, cento milioni di lire del tempo. Non coprono tutta la stagione. Possiamo solo dire grazie, ma è il primo nostro grave errore».

Perché?

«Perché la Martini vuole voce in capitolo e questo limita la nostra libertà creativa e gestionale».

Tipo?

«Tanto per cominciare, viene annunciato un team di due macchine, ma in realtà fino a Monza, a stagione inoltrata, ne è pronta solo una. Abbiamo due piloti: il nostro Nanni Galli e Derek Bell, così per farli corre-

*Per il 1973
arriva Amon*

Stagione 1973,
Gp di Montecarlo:
in pratica il giorno
più positivo
dell'avventura Tecno
in F.1, all'interno
di un'annata che vede
impegnato il valido
pilota Chris Amon





re entrambi dobbiamo alternarli. Un Gp a testa. E questo porta problemi, perché ogni volta Nanni si mette a posto la macchina, ma Bell la stravolge, per adattarla alle sue esigenze. E bisogna ripartire daccapo. L'unica cosa positiva è che a Zeltweg, sul circuito del Gp d'Austria, Hulme nota che in rettilineo siamo veloci e viene a parlare da noi per una possibile fornitura di motori Tecno alla McLaren, anche se poi non se ne fa niente...».

Il vostro dodici cilindri F12 come nasce?

«Pensi, dal Ford Anglia 4 cilindri 1000 cc di F.3. Il ragionamento è semplice: se con l'unità piccola abbiamo circa 133 Cv, moltiplicandola per tre dovremmo arrivare a circa 400, che potrebbero bastare per la F.1. Ed è così che facciamo: il motore Tecno F.1 concettualmente è un Ford Anglia triplicato, con distribuzione non ad aste e bilancieri ma bialbero, con quattro valvole per cilindro. D'altronde il motore successivo per il 1974 per risparmiare peso sarebbe stato un otto cilindri, ricavato moltiplicando per due il Ford Fva di F.2, mantenendo corsa e alesaggio. Due unità da 240 cavalli l'una, per un totale di 480 cavalli teorici».

Mi parli delle potenze F.1 in evoluzione nel biennio 1972-1973.

«Per il 12 cilindri di F.1 siamo a 398 Cv alla prima messa in moto, senza neanche fare le carburazioni. Poi a 425-430 al banco e dopo lo sviluppo eccoci a 460. Al massimo le dico 480 Cv letti d'inverno al banco ma, di fatto, mai disponibili in pista».

Nel 1972 la debuttante Tecno Pa123 in F.1 parte in 6 Gp, quattro volte con Galli e due con Bell, ma senza mai vedere la bandiera a scacchi. L'affidabilità non c'è ancora.

«Galli giunse terzo a Valelunga in una gara non iridata, poteva andar bene a Brands Hatch, ma finì fuori al 1° giro per una collisione, quindi a Monza, quando avevamo due macchine, sbiellò. E segnando i cilindri danneggiati da quella rottura nacque l'idea dell'otto cilindri 2000 di cui vendemmo una decina di esemplari per i prototipi. In quei tempi si creava e si andava così, lievi, facendo nascere idee anche da guasti...»

Ma per voi in F.1 tutto cambia in chiave 1973.

«La Martini propizia l'arrivo quale unico pilota di Chris Amon: io e Luciano siamo molto contenti, perché il neozelandese è veloce e bravissimo nei collaudi. Concordiamo anche sul fatto che il telaio scatolato, cioè il pannellato, ha problemi perché non si mostra abbastanza rigido e allora si pensa a una monoscocca. Ma qui avviene una duplicazione dei piani d'azione: noi pensiamo per la 123-6 al progettista neozelandese Alan McCall, creatore della Tui di F.2, mentre il direttore sportivo David Yorke, imposto dalla Martini, mette al lavoro Gordon Fowell in Inghilterra, sul progetto E731».

Incredibile: due F.1 in costruzione in contemporanea, nello stesso team, con altrettanti gruppi tra loro in concorrenza. I fondatori del team contrapposti al direttore sportivo nominato dallo sponsor. Atmosfera bella tesa... Chris Amon mi raccontò d'aver visto suo fratello tirare un cazzotto a David Yorke. Conferma?

«Nel modo più assoluto no. Luciano era una persona molto mite e mai avrebbe fatto una cosa del genere. Confermo solo i forti malumori, questo sì, ma ciò è comprensibile. Su Yorke avevamo tanta fiducia, era stato alla Vanwall e con John Wyer, ma per noi si rivelò una delusione. Il tutto restò, però, nei binari dell'educazione e della civiltà, glielo assicuro».

ACTUALFOTO



”

Per affrontare in piena autonomia l'avventura in F.1, avremmo dovuto fare capo esclusivamente a noi stessi. Le cose sarebbero andate meglio

Quel 1973 con due progetti

1973 prove del Gp Austria: Amon con la vettura progettata dal tecnico Fowell, la Tecno Goral E731, che non prenderà mai il via in un Gp iridato...

E in pista?

«Guardi, anche McCall, il progettista del nostro telaio, fu artefice di una realizzazione sovrappeso, tanto che se ne andò pure in anticipo, perché non eravamo molto contenti e la vettura fu terminata dalle nostre maestranze. Iniziammo a correre al Gp del Belgio a Zolder 1973 con la 123-6 che aveva, tra telaio e motore, 50 kg di troppo. Malgrado ciò, Chris Amon giunse ottimo sesto. Un punto iridato. Era un buon inizio. Poi si va a Monaco ed è il momento più bello della nostra storia, perché Chris in prova è 12° su 26 in pista. Fantastico. In gara sta rimontando, è gran settimo, quando cuoce i freni ed è costretto al ritiro, ma il segnale è inequivocabile. Cominciamo a essere ottimisti, ma nel frattempo viene pronta la macchina di Fowell, in Inghilterra, e da quel giorno niente va più bene. Né quella degli inglesi, che non prende mai il via in un Gp, né la nostra, che pure qualche bel segnale l'aveva dato».

La F.1 di un piccolo team partito da zero che giunge sesta... Ora un fatto così sarebbe leggenda.

«Nel 1973 non va così e Yorke fa di tutto per pompare la sua Tecno e svalutare la nostra, che, da lì in poi, stranamente s'affloscia. Qualcuno in prova a Silverstone disse addirittura che Amon toglieva gas nel rettilineo di raccordo, per alzare volutamente i tempi della 123-6... Non so se fosse vero, ma da allora, a metà stagione inoltrata, finisce l'avventura della Tecno in F.1 e pure l'idillio tra i fratelli Pederzani e le corse, perché piantiamo tutto lì, vendendo il materiale. Basta così, siamo delusi e stanchi».

C'era l'idea di un vostro clamoroso ritorno al Gp d'Italia 1973, col debuttante Vittorio Brambilla su un telaio 1972 aggiornato, ma poi non se ne fa nulla.

«La cosa poteva prestare il fianco a problemi legali con lo sponsor e preferimmo desistere, ma confermo: l'idea c'era eccome».

Quanti telai avete realizzato in tutto per la F.1?

«Il primo - quello della presentazione ufficiale -, non ha mai corso, è stato rottamato. Il secondo aveva i radiatori laterali e un muso particolare, ha girato a Imola e a Modena nel 1972 con le alettine, perché avevamo problemi di raffreddamento ed è diventato la vettura numero tre, quella che ha debuttato con Nanni a Nivelles, nel Gp del Belgio 1972. A Monza la numero 4 viene usata da Nanni. Con la 3 ci gira Bell in prova, resta così fino a che la vendo a Nanni, nel 2007. La numero 5 è in realtà la 4 modificata per correre a Monza 1973 con Brambilla ma il progetto non diventa realtà, come abbiamo visto. La 6 è quella di Amon nel 1973 a inizio stagione e poi c'è la 7, ossia il progetto E731, frutto del lavoro fatto in Inghilterra secondo il piano di Fowell. Quindi in tutto quattro vetture ancora esistenti, di cui tre aggiornate per correre e una non restaurata, rimasta originale».

Dal 1973 i Pederzani spariscono del tutto dal giro delle corse.

«Mio fratello è venuto a mancare nel 1987, io sono tornato a calcare i circuiti solo pochi anni fa, riportato da Nanni Galli. Il gusto delle corse è tornato e il nome Tecno può rivivere nelle mani di Fulvio Maria Ballabio, con un progetto di un'auto di classe, dedicata proprio a Nanni».

Rimpianti per come è andata l'avventura in F.1?

«L'unico rimpianto è che con mio fratello non siamo riusciti a fare quello che volevamo. Tornassi indietro, direi che sarebbe meglio rifare la F.1 da soli e belli autonomi».



DAL 1978 AL 1979

Merzario Team

maximum attack!

IL FANTINO FA DI TUTTO PER RESTARE
NEL CIRCUS DA INDIPENDENTE E CI RIESCE
CON UNA MONOPOSTO AUTOCOSTRUITA!





ACTUALFOTO

*Vernissage
ai Caschi d'Oro*

Bologna fine 1977,
Palazzo dei
Congressi: Marzario
presenta la sua A1
nel corso dei Caschi
d'Oro di Autosprint

ACTUALFOTO





Domenica 15 gennaio 1978 nel Gp d'Argentina di F.1 Arturo Merzario prende il via in terz'ultima fila col 20esimo tempo, al volante della A1 autocostruita.

Quarant'anni sono passati da allora e quella pietra miliare merita d'essere lucidata, ricordata e rivissuta, anche perché l'anno dopo, il 1979, avrebbe visto il "Fantino" ancora in F.1 con le sue creature, fiero portabandiera della razza dei piloti costruttori, ormai in via d'estinzione.

Si, un buon motivo per rinverdire il tentativo coraggiosissimo dell'innossidabile comasco, classe 1943, ancora una volta pronto ora a cularsi nella macchina del tempo e a sciorinare storie inedite, promettendo sorprese. *«L'avventura inizia che ho al fianco l'amico Gianfranco Palazzoli - puntualizza Art -. L'antefatto è che nel 1976 corro per la March a due squadre, la A e la B. La prima ha la direzione di Robin Herd, la seconda la gestione del suo socio Max Mosley. Io sto in quest'ultima, con lo sponsor Ovoro di Mario Casoni, ma poi, a metà 1976, poco prima del famoso Gp di Germania al Nurburgring, quello in cui salvo Lauda, mi girano alla Williams-Wolf, dove Frank Williams mi doveva 70mila sterline, avendo emesso nel 1975 due assegni utili quanto la carta straccia».*

L'hai presa alla lontana, ma vai avanti, meglio partire dagli antefatti. *«Walter Wolf mi fa da garante del debito e mi dice di star tranquillo, ma le cose non vanno mica bene, perché a fine 1976 lui in pratica si libera di Williams e io non ho più possibilità d'avere i miei soldi. A quel punto di chance ne ho poche. Considera che a inizio 1976 Ecclestone non mi ha voluto alla Brabham in dote coi motori Boxer Alfa Romeo, perché mi considera uno veloce ma scomodo, quindi, se voglio correre in F.1 nel 1977, devo arrangiarmi. E così metto su una mia squadra, rilevando una vecchia March 761 proprio da Max Mosley, che è uscito dalla società con Herd per diventare avvocato di famiglia di Ecclestone, cosa che lo porterà a inizio Anni '90 all'elezione a Presidente Fia, con lo stesso Bernie da vice. In poche parole, il mio team indipendente nasce un anno prima del marchio Merzario, nel 1977, con la 761 rossa e col numero di gara 37 che poi erediterà nel 1978 la A1, la mia creatura, presentata ai Caschi d'Oro di Autosprint edizione 1977, a fine anno, alla presenza del mio grande amico, il direttore Marcello Sabbatini».*

C'è solo il tempo d'impacchettare la monoposto e spedirla a Buenos Aires... *«Il disegnatore è Giorgio Piola, che per realizzarla mi viene a trovare in treno da Genova a Milano, accomodandosi al tecnigrafo con tanta buona volontà. Gli spiego a parole ciò che voglio, lui abbozza il pezzo sulla carta. E puntualmente lotto contro Palazzoli e i meccanici, perché loro non sono quasi mai d'accordo».* Cavolo e poi? *«La A1 viene saldata e rivettata da me. Pensa che non ho una piegatrice e porto le lamiere da Bellasi, a Novara, ma poi, proprio perché voglio evitare che sembri fatta da altri, riporto via tutto il materiale e provvedo diversamente. Sai, era la mia baby, quella».*

Oggi cosa ti rende più orgoglioso di quella avventura? *«Senti questa. Io non ho soldi per acquistare i radiatori di rame, che costano un milione e 800 mila lire l'uno, così vado a Monza da Pirola, concessionario Volkswagen, e mi faccio dare due radiatori della Golf, a 120mila lire l'uno. Funzionano alla grande. E qui sta il bello. Credici o no, a Buenos Aires, nel bel mezzo delle qualifiche infuocate del Gp d'Argentina, mi*

”

*Riuscii
a qualificarmi
al debutto
grazie a un
treno di gomme
buone
prestatomi
nientemeno
che da Colin
Chapman*

”



MERZARIO-TEAM

Esordio al primo colpo

Gp Argentina 1978, Merzario debutta nel mondo dei Gran Premi con la sua A1: eccolo in gara davanti alla Ensign di Lamberto Leoni e, sullo sfondo, all'altra creatura di Mo Nunn guidata per l'occasione dall'hawaiano Danny Ongais

si avvicina Colin Chapman, geniale boss Lotus, e mi chiede: "Arturo, come hai fatto a avere quei radiatori? Se me ne procuri un paio, saprò sdebitarmi". "Okay, Colin, vedrò cosa posso fare". E lì accade l'imprevedibile. Io in pista sto faticando come una bestia con la neonata A1, non solo per problemi di gioventù, ma anche perché monto gomme GoodYear orrende, girando fuori dai tempi utili a entrare in griglia. E indovina cosa succede?». C'è di mezzo ancora Chapman? «Lui, sì. Colin torna e mi fa portare un treno di gomme GoodYear già usate dalla Lotus. "Monta queste - mi dice -, poi vedrai la differenza. Ma, mi raccomandando, quei radiatori, appena puoi, anche nella prossima gara, prestameli, eh". Morale della favola, gomme ex Lotus sulla nuova Merzario, giù in pista il sabato mattina e... bang! Tempone che mi colloca al passo per entrare in griglia e alla grande. Wow! Sto sognando, quando all'improvviso al box, nel bel mezzo delle qualifiche pomeridiane, arriva Tony Ferreiro, addetto GoodYear, il quale dice d'aver saputo che sto

montando pneumatici che non dovrei neanche sapere che esistono. Le gomme mi vengono requisite, ma il crono fatto segnare resta buono ed è proprio in quel modo che riesco a qualificarmi per il primo Gp della mia vita al volante della mia creatura».

Quindi il momento più bello della tua avventura da Costruttore è proprio nel primo Gp, vero? «Certo che sì. In fondo mi resta la soddisfazione indescrivibile di prendere subito il via con la mia bambina metallica e di ricevere, per alcune componenti, gli elogi di Chapman, il più geniale tra i tecnici della F.1. Il quale poi ovviamente, nel Gp del Brasile, riceverà i miei due radiatori di riserva ex Vw Golf e pure questo lo apprezzerà moltissimo».

Puoi svelare la vera composizione societaria del Merzario Team F.1? «In realtà il nome lo metto io, sì, ma nel 1978 coproprietari siamo in tre: Arturo medesimo, Gianfranco Palazzoli e l'amico Antonino Conti detto "Nino", tutti al 33,3%».





Ai box in slip e ciabattati

A lato, mise da spiaggia per i boys del Merzario Team nella trasferta sudamericana 1978, col diesse Gianfranco Palazzoli cuffiato e in ciabatte, sulla sinistra. Nella foto grande, Arturo al Gp di Svezia 1978 con la versione evoluta del suo primo modello





”
**Certo che se
 comincio
 a raccontare
 origini e storie
 di tutti i miei
 piccoli sponsor,
 l'avventura F.1
 della Merzario
 diventa più
 bella di un film**
 ”

L'affidabilità è la croce della tua monoposto A1. Qual è il motivo di base? «Risorse scarse e errori qua e là. Per esempio nel primo Gp mi ritiro per la rottura del giunto omocinetico. Niente a che vedere con la sfortuna, visto che c'era un errore nel calcolo dello scuotimento. In poche parole, il semiassale era leggermente corto, l'assetto sbagliato e da lì, inevitabile, arriva la rottura. La prima di una serie».

A parte il Gp di Svezia, a metà stagione, in cui vedi la bandiera a scacchi ma non vieni classificato, parti in 8 Gp, quindi in pratica sei in griglia di partenza una volta sì e una no, di media. Sai che non è per niente male? «Ecco, lo penso anche io - replica Merzario -. Ero in due modulazioni: o mi qualificavo di poco o per pochissimo restavo fuori. Cioè, me ne stavo dove dovevo stare, in un anno in cui gli iscritti erano tanti e, ricordiamolo, la GoodYear ai team non privilegiati dava gomme che facevano semplicemente schifo. Più dure del legno e vergognosamente poco prestazionali. Ma, sai, so come funziona la faccenda. Se fai il salto di qualità, poi i gommisti ti aiutano, ma non poteva essere il mio caso, in quelle condizioni».

Negli otto Gp 1978 in cui parti, a un certo punto vieni inesorabilmente doppiato. Ebbene, ricordo che ogni volta davi platealmente e correttamente strada, tirando fuori il braccio per indicare al pilota che ti stava superando la traiettoria esatta con la quale t'avrebbe dovuto passare... (Ndr, Arturo fa una pausa e si commuove: sì, sorprendentemente, piange...) «Mi hai ricordato una cosa vera, puntuale, che mi ha fatto tornare lì, come se stessi ancora alla guida della Merzario... E mi vengono i brividi a pensarci, a rilevare che son passati già 40 anni e forse

Un 1979 assai negativo

Arturo Merzario prende il via della stagione 1979 con una monoposto che altro non è che il rimaneggiamento evoluto della vettura dell'anno prima. Presto arriverà la sciagurata A3, seguita dalla poco fortunata A4



foto grafie ACTUALFOTO

la cosa più bella è essere ancora qui, così in forma da ricordare e raccontare tutto...».

A stagione iniziata la Merzario A1 viene modificata, evoluta e diventa bella scura, di colore. A Monza, per il Gp d'Italia, nelle prequalifiche, viene schierata una seconda macchina per Alberto Colombo, "Il Cappellone di Varedo", che resta subito a piedi e non passa il turno. Colombo corre con un mini-budget raccolto dalle donazioni dei lettori di Autosprint. *«Io non c'ero, ero andato a correre in F. Atlantic. Peccato, Alberto meritava meglio. Da lì parte il periodo in cui ingaggio l'ingegner Giorgio Valentini, ex Autodelta, che modifica la A1 ex Colombo, sposta il radiatore sul muso, ritocca le fiancate e la fa diventare la A1/2 con cui inizio la stagione 1979 e mi riqualifico in Argentina e a Long Beach, la mia ultima partenza iridata, mentre lo stesso tecnico realizza la A3 destinata a arrivare più avanti».*

La A1/2 era vecchia e superata da subito. *«Sai perché? In pratica era ancora una A1, ma Bernie Ecclestone ci consigliava di cambiare la cifra, per dare l'immagine all'esterno che a ogni inizio stagione c'erano macchine nuove, così la mia viene segnalata come A2, ma in realtà era solo la A1 modificata dallo stesso Valentini».*

Sinceramente quella che viene dopo, la A3, era una delle F.1 più brutte della storia. *«È vero. Brutta proprio. Comunque con me il tecnico Valentini dura tre mesi, da settembre 1978 a fine anno, poi se ne va. Non solo, a fine 1978 cambia anche la composizione del mio assetto societario, con Palazzoli e Conti che non sono più miei soci. Per il 1979 sono proprietario al 90% e il mio commercialista Pino Mariella ha il*

”

La verità è che a metà 1979 i giochi erano finiti, per il mio team. Ho ultimato la stagione solo per rispetto verso i miei sponsor

”

A Imola 1979 l'ultimo via

Gp Dino Ferrari 1979 a Imola: Merzario con la A4 insegue la Williams di "Gimax" (team David Price-Agostini) ed è davanti alla Shadow di De Angelis e alla McLaren di Tambay. Il "Fantino" sarà 11esimo nella sua ultima corsa in F.1, anche se non valida per il mondiale



restante 10% delle quote. Intanto eredito la A3 che era pessima e andava meno della vecchia. Un disastro. Ci ho speso tanto, pensa che aveva tutte le leve delle sospensioni in titanio, ma non c'eravamo proprio».

La A3 a Montecarlo la guida Gianfranco Brancatelli - perché tu sei infortunato e hai il gesso a un polso -, ma non si qualifica. In quel weekend Willi Kauhsen manda un telex alla Federazione, col quale ufficializza il ritiro ufficiale dal mondiale.

E Allora tu... «Io alzo il telefono e chiamo Willi - racconta Merzario -. Ci avevo corso insieme ai tempi dell'Abarth e nel 1975 per l'Alfa Romeo era l'intestatario del team iridato, così c'era un bel rapporto, tra me e lui. Volevo finire la stagione e con la A3 sapevo di non andare da nessuna parte, così gli proposi di rilevare a rate il materiale del suo ex team. Parliamo un po' in inglese, un po' in tedesco e un po' in italiano. Detto e fatto. Comprò a poco due telai, il suo camion, un cambio e mezzo, caliper, distanziali, ammortizzatori e due musetti e qui voglio chiarire un aspetto che mi ha fatto sempre incazzare».

Prego, Arturo. «Ecco, c'è chi dice che io da metà 1979 e sino a fine stagione abbia corso verniciando una Kauhsen di giallo. Falso. Totalmente falso. Io della ex Wk1 di Willi rilevai due vasche e usai di base

la monoscocca, sulla quale però feci realizzare la mia carrozzeria e trapiantare le sospensioni ex A3. Quindi di fatto ciò che scaturì, cioè la A4, era una Merzario originale e mia a tutti gli effetti, anche come proprietà intellettuale e originalità progettuale».

Okay, ma non avevi più cash... «Infatti ho chiamato l'amico Sergio Ceppi, che mi ha subito prestato quei pochi soldi che Kauhsen voleva. Bisogna saper improvvisare, nella vita. Poi glieli ho restituiti. A lui e a tutti. Ho sempre pagato i miei debiti, io. Sempre. Ecco perché a tutt'oggi posso sfanculare il mondo. Posso permettermelo».

Con la A4 disputi l'ultima gara in F.1 - anche se non iridata - al Gp di Imola 1979, il Gp Dino Ferrari, in cui giungi 11° dietro alla Williams-David Price Racing del mito Giacomo Agostini... «È la sola volta in cui sono stato classificato in una gara di F.1 con la mia creatura - punta il Fantino -. È stato il mio saluto agonistico alla massima formula».

Nel 1980 ti dai alla F.2 ma corri con una M1, che sembra una A4 in miniatura... «La mia squadra fu messa in liquidazione e a fine 1979 passai momenti orrendi. Pieno di debiti, avevo 30 operai, una factory di buon livello e decisi di andare avanti con quattro maestranze e il tecnico Ernesto Degan, utilizzando ciò che era rimasto per fare un po' di



ACTUALFOTO

”

L'avventura F.1 è stata un bagno di sangue, sul piano economico. Ma fin da bambino avevo il sogno di realizzare una mia monoposto per i Gp e ci sono riuscito!

F.2. La M1 ha un telaio che deriva nel disegno dalla F.1 ma è più piccolo e fatto ex novo. Poi nel 1981 continuo con la M1 e nel 1983 schiero la M28, quindi nel 1984 chiudo in F.2 da costruttore, con la M84. La barchetta Symbol è tutta un'altra storia».

In tutto, quante F.1 hai realizzato? «Dunque, tre A1, di cui una cannibalizzata strada facendo e, delle due restanti, una trasformata in A1/2. Poi una sola A3 e meno male. Infine due A4, una viaggiante e un mulletto completo. Quindi, in tutto, sei F.1 teoriche e cinque monoposto vere».

Dai, parlaci dei tuoi sponsor, oltre alla Marlboro di cui sei da sempre fedelissimo, perché sono meravigliosi sinonimi di un'altra F.1, struggente e casareccia. Allora, 1978: Forniture Bernini. «Era un mobilificio e il proprietario mi dette pure il capannone di 2mila metri quadri in cui aveva sede la mia factory». Flor Bath? «Profumi, di proprietà di Callisto Tanzi, patron Parmalat». Masini Sementi? «Masini era il cognato della cantante Miranda Martino. Azienda forte, di Piacenza, ma mi dava due lire...». Gulf? «Dovevo avere la Fina, ma il mio uomo morì, così prendo qualche spicchio dalla Gulf italiana, col marchio d'abbigliamento, difatti era Gulf Sportswear».

Andiamo al 1979: che dici di Rete Gamma? «Era il mio amico Aldo Valtellina, coi suoi impianti di linee telefoniche». E Rodacciai era la famiglia Roda, vero? «Sì, le acciaierie del vecchio Beppe Roda, che mi ha dato 30 milioni di lire, anche se non gliene fregava niente di comparire. Voleva solo ormeggiare la barca a Montecarlo nel weekend del Gp e allora, visto che conoscevo il capitano del porto, mi diceva: "Arturo, ti aiuto ma non voglio l'adesivo, rimediami solo l'attracco buono per la mia barca, nel fine settimana della corsa". Pensa che mondo era...».

Poi a Monza 1979 accanto agli scafi Abbate c'è la stupefacente agenzia di pompe funebri Sofam-La Varesina. Come mai? «Il titolare Mario Sciannameo al tempo è sposato con la nipote del Bernini, quello dei mobili. Siamo a cena insieme e questo mi fa: "Ué, Merzario, io ho un marchio funebre, sennò per Monza soldi gliene darei! Peccato...". "Peccato un corno, faccio io, te caccia la grana, ché io ti metto in alettone!". Beccai 10 milioni di lire cash e andare! Ma, attento, altre volte arrivavano appassionati tipo Roberto Benelli, fratello del compianto "Riccardone", che mi davano contanti in mano per pura passione e via, senza adesivi o che. Come una catena di solidarietà. Il terribile 1979 l'ho finito così, comunicando poi nel weekend di Imola a Bernie Ecclestone che la mia vicenda in F.1 si chiudeva qui».

L'ultima sera, in Canada, quando la Merzario è sparita per sempre dai Gp, hai cenato con Niki Lauda, che si stava ritirando, salvo ritornare tre anni dopo. «È verissimo - ricorda Arturo -, e pensa te il destino: al Nurburgring lo salvo e tre anni dopo decidiamo di smettere con la F.1 praticamente insieme! Come se la sorte ci volesse unire nelle svolte più forti». Due gemelli esistenziali? «See, manco per il tavolo... Lui in F.1 si è fatto d'oro, io con l'avventura Merzario sono diventato l'unico a uscire dai Gp con meno soldi di quando c'ero entrato... Ma adesso, quarant'anni dopo, posso e devo accettare tutto ciò che è successo e dico che era un sogno coltivato fin da bambino. Sai, all'anagrafe sono segnato come Arturo e da infante favoleggiavo di costruire l'Arturia, che vinceva pure dei Gran Premi... Le cose sono andate un po' diversamente, ma va bene lo stesso. Oh, fino a un certo punto, ce l'ho fatta!».

ALTO
SUD
ST

Osella stile anni Ottanta!

DEBUTTA CON CHEEVER, NEL 1980, FINO
ALL'ADDIO AI GP, TARGATO 1989, DOPO
L'AZIONISTA DI MAGGIORANZA È RUMI



Se il mondo fosse solo verticale e da aggredire andando all'insù, Enzo Osella avrebbe vinto più corse di Enzo Ferrari. Sul piano orizzontale, invece, negli ultimi anni di vita del Drake e un po' oltre, dal 1980 fino al 1989, in pista nei Gp c'era anche l'altro Enzo, quello di Volpiano, che la sfangava con minimalismo eroico e dignità.

Sì, Osella, come quello di latticini e fattorie. «Dario, un lontano parente», puntualizza ora l'Enzo medesimo. A vent'anni esatti dall'uscita dal Circus, Osella si è rimesso a vincere ovunque con una monoposto, la Fa30, anche se nel suo mondo, ovvio, la salita. E con le ruote coperte, chissà, quasi per il pudore inconscio di ritornare over the top, lassù tra le montagne. Di certo c'è che Enzo Osella classe 1939, ha valicato da tempo il mezzo secolo di militanza nelle corse. Spesso con la testa e sempre con il Cuore. Dalle prime esperienze da diplomato geometra, piemontese ragazzo di bottega alla Abarth, negli Anni '60, fino alla grande avventura in F.1. Mini epopea tutta da rivivere col senno di poi, ma anche con l'attizzante libertà di poter svelare ciò che prima non ha mai detto.

Tanto per cominciare, perché le Osella formula sono siglate FA e i prototipi PA?

«All'Abarth ebbi un maestro, Alberto Guerrato, scomparso nel 1971. In sua memoria le Osella formula hanno anche la A di Alberto nella sigla, così come i Prototipi. Ma veniamo al punto. La mia storia nel Circus. La verità è che nel 1980 io non volevo fare la F.1. Ci fui quasi costretto, ma nessuno lo sa».

È ora di dire come andò.

«Nel 1979 facevo la F.2 con Cheever e la FA2 andava a meraviglia, fummo in corsa per il titolo fino alla fine. Inoltre avevo assemblato dieci Bmw M1 per il monomarca ProCar. Me le aveva ordinate il boss Neerpasch, conosciuto anni prima quand'era pilota Abarth. Fatto sta che nella ProCar facevo correre De Angelis e lì conobbi lo sponsor Denim che mi disse chiaro: "Per la F.2 non ti diamo neanche una lira, ma se fai la F.1 la cifra la fai tu". A quel punto non potevo rifiutare, ma era novembre e il mondiale cominciava a gennaio...».



Con Cheever dalla F.2 ai Gp

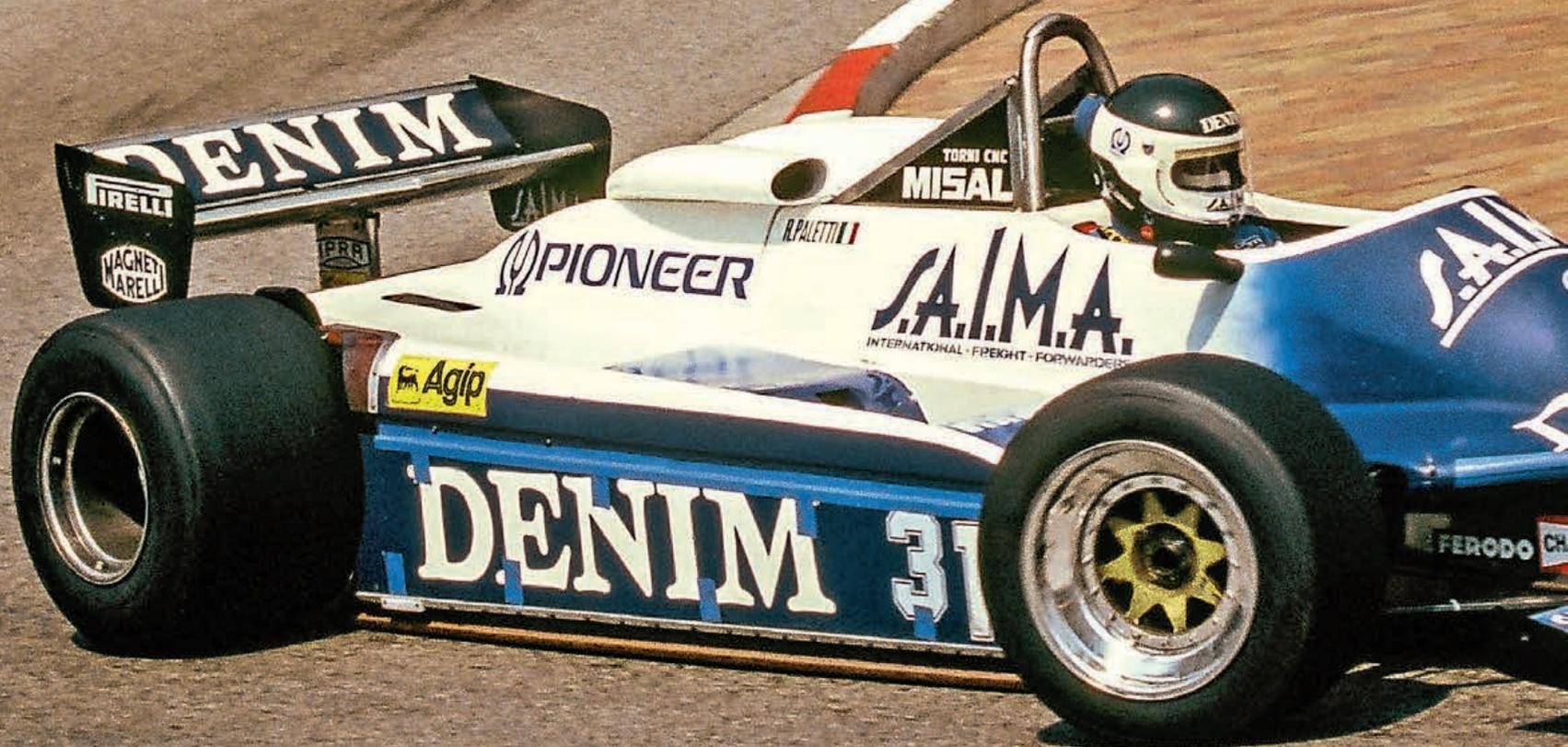
A destra, Enzo Osella con Eddie Cheever in una posa giocosa a inizio 1980, quindi proprio quando l'avventura in F.1 del team di Volpiano prende il via. I due l'anno prima avevano ben figurato nell'Euro F.2. A sinistra, il patron Enzo Osella ripreso quando ancora era un agguerrito pilota, qui col casco jet a Cesenatico, nel lontano 1963



“

*La nostra
prima F.1 gara
dopo gara
divenne più
competitiva, nel
1980, grazie
alla cura
dimagrante e
all'esperienza
acquisita*

”



Effetto Jarier

Jean-Pierre Jarier ha corso per l'Osella da metà 1981 e fino a tutto il 1982. Qui, nella sua seconda stagione col team, è impegnato alla curva del Loews a Montecarlo



Sfida impossibile...

«...Quasi. Adattai in fretta e furia il progetto F.2 e mi lanciavi nell'avventura con Cheever, che portò lo sponsor MS. Il budget era pieno, i motori Cosworth ce li revisionavamo da soli, ma la monoposto era acerba e sovrappeso, finita a 8 giorni dalla prima gara. Pensa che al debutto al posto della carrozzeria avevamo la maquette spessa 4 millimetri... roba da non credere! Non a caso, non ci qualificammo».

Ma poi la FA1 migliorò. Come?

«Cura dimagrante ed esperienza, il tempo fece il resto. L'ingegner Sergio Beccio aveva fatto un aereo, non una macchina, tanto andava bene. Al Gp di Spagna eravamo sesti, quando Eddie ebbe un calo fisico. Credo sia uno dei pochi ritiri per svenimento nella storia della F.1...».

Com'era Cheever da rookie?

«Uno tosto, di serie A, con grinta e voglia di fare. Viveva a casa mia e avevamo un bellissimo rapporto. Peccato che l'anno dopo lui andò via».

La macchina però era la stessa, no?

«Si chiamava FA1B, ma le scocche erano sempre quelle e i soldi di meno. A Imola l'argentino Guerra sbatte e si rompe un tallone: macchina distrutta e stagione finita. Lo sostituisco con questo e quello, ma son tutti ripieghi...».

Oddio, l'altro pilota Gabbiani disse cose molto dure e precise.

«Con Beppe il rapporto non funzionava. Non è che guidasse male, ma non studiava la macchina come doveva. Non parlava, non c'era un vero dialogo tecnico».

A metà stagione arrivò Jarier e con lui le gomme da tempo. Le cose migliorarono, ma a Beppe toccarono coperture di legno.

«È vero a metà. Il nostro fornitore le mescole sperimentali le dava solo a Jarier, ma con Gabbiani non c'era feeling».

Parliamo di Jean-Pierre Jarier, in Osella nell'81-'82.

«Pilota splendido. Velocissimo, capace, ma con un solo difetto: gli piacevano troppo le donne, con le quali era un martello. Nell'82 a Hockenheim a un certo punto aveva una fidanzata ai box, una in albergo e la moglie appena arrivata in aeroporto... Lo stesso anno, a Long Beach, Chapman cercava un pilota per la Lotus e lui per mettersi in evidenza in una sessione fece il 10° tempo: una cosa assurda, un miracolo di pilotaggio. Sfumato il passaggio alla Lotus, Jean-Pierre si calmò... Lui era fatto così».

Il 1982 poteva essere un grande anno per l'Osella, invece...

«Il 1981 fu rovinato anche dalla morte del nostro meccanico Giovanni Amodeo, il quale fu investito accidentalmente in corsia box dalla Williams di Reutemann, che gli passò sopra la testa con una delle ruote posteriori. Terribile quanto fortuito. E il 1982 fu funestato dalla morte di Riccardo Paletti in Canada».

Osella, raccontami come andò, dal suo punto di vista.

«Riccardo debutta a Imola, ma siamo solo in quattro squadre alla partenza per lo sciopero politico dei team inglesi. Jarier quel giorno arriva quarto, ma io alla cosa do poca importanza perché al via non c'era quasi nessuno. In Canada, con tutti presenti, Paletti si qualifica e io gli dico bravo, perché lo era stato davvero: "Hai già vinto, Riccardo, adesso tranquillo e pensa a incamerare chilometri di gara ed esperienza". Pronti-via e la Ferrari di Pironi resta al palo, tutti la evitano meno che Riccardo che si schianta. Fine».

La sua Osella si sbriciolò. C'è chi parlò di una vettura non proprio solidissima.

«Riccardo impattò con la Ferrari a 180 all'ora e nell'urto spostò di dieci metri una macchina ferma. La decelerazione gli fu fatale. Se l'Osella fosse stata più robusta purtroppo il risultato sarebbe stato lo stesso. Era il regolamento che ci obbligava a mettere il pilota con l'abitacolo avanzatissimo, praticamente in punta, ben poco protetto. Non era certo colpa nostra. Da lì in poi il 1982 fu un anno da finire il prima possibile, rovinato».

Non è che il 1983 si rivelò migliore. Perché?

«La macchina, l'Osella fatta a freccia da Tony Southgate, vero signore e grande progettista, era ottima, ma il motore aspirato Alfa Romeo risultò pesantissimo, più lento del nostro Cosworth e il trapianto non riuscì. Stagione andata».

Le cose si mettono meglio nel 1984, ma ne capitano di cotte e di crude.

«La FA1F la fa Giuseppe Petrotta e va forte, il motore è l'Alfome 8 cilindri turbo, in macchina ho il bravissimo Ghinzani - insieme a Cheever e Jarier il mio miglior pilota -, e per alcune gare, l'onesto Jo Gartner. Ma subito, in Sudafrica, l'apocalisse. Il Ghinza esce con la FA1F buona e picchia duro nel warm-up. Motore e cambio da una parte, lui e l'abitacolo dall'altra, in mezzo 150 litri di carburante, un mare di benzina. Ma niente fuoco, tutto salvo e recuperabile. Piercarlo si sfilò casco e guanti e s'appresta a uscire, quando arriva un pompiere con gli scarponi chiodati che rasgando per terra fa una scintilla e in un battibaleno sembra di stare in Vietnam sotto il napalm. Ghinza ustionato e macchina carbonizzata. Una catastrofe assurda. Ci mettiamo quasi una stagione per riprenderci, quando arriviamo al grande giorno di Monza 1984».

Roba da infarto, eh?

«Nel finale con Ghinzani siamo da podio e Gartner è in top six. Ma la pompa meccanica fa bere benzina al motore fin troppo e con la formula consumo tirando siamo fritti. Mi sporgo al muretto e mostro i pugni al Ghinza perché se non rallenta lo picchio come un padre può sculacciare un figlio, ma lui per non vedermi piglia la traiettoria larga. Gartner invece va più piano, ma all'ultimo giro siamo fermi con tutti e due, in panne secca. Quel giorno poteva cambiare la nostra storia e invece niente, un buco nell'acqua...».

Nell'84 c'è però il razionalmente inspiegabile 5° posto di Ghinzani a Dallas.

«Un capolavoro, con quasi 50 gradi di temperatura. Si fermano quasi tutti, ci prova anche il Ghinza che torna ai box a pezzi, ma io prendo una tanica da 10 litri d'acqua e gliela verso in tuta. Piercarlo resuscita, torna in pista e siamo stupefacenti quinti. Sì, quinti con la tattica del gavettone...».

Nel triennio '85-'86-'87 però l'Osella va nei guai.

«Non c'erano soldi, si andava avanti giusto per non mollare. Io ribattezzavo la vettura Fa1G, H, I, ma era sempre lo stesso bidone, aggiornato».

Eppure Osella ha il merito di aver fatto debuttare piloti buoni. Ragazzi come Tarquini, Larini, Caffi...

«Caffi era bravo davvero. Ha debuttato con noi a Monza '86 senza un test e dopo due sessioni andava quanto il Ghinza. Era un talento natu-



ACTUALFOTO

Ghinzani 5° a Dallas '84

Sopra, l'Osella pronta per il Gp d'Italia 1984. Sempre in quell'anno ecco, a lato, Ghinzani in azione a Dallas, in una gara ad eliminazione nella quale, con la Fa1F, il pilota italiano si piazzerà gran quinto





”

*Perché mi sono
ostinato
a correre nei
Gp? Perché una
volta che ci sei
dentro non è
mica facile dire
basta e uscirne,
anche se sei
nei debiti...*

”



LAT

rale che forse poi è stato gestito male. Tarquini? Bravissimo ma con noi era ingiudicabile, perché corse con un vero carroarmato...».

E cosa dire di piloti paganti come Rothengatter, Forini, Berg?

«Il peggiore di tutti era il canadese Allen Berg, che faceva pure fatica a guidare. Ecco, ci voleva impegno per poterlo definire un pilota di F.1, anche se aveva una macchina che ormai era una F.1 per modo di dire...»

Osella, lei è fin troppo autocritico.

«No, solo realista».

Perché, allora, si ostinava a correre nei Gp?

«Sai perché? Perché una volta che ci sei dentro, uscire dalla F.1 non è facile. Il mio commercialista mi consigliava di fallire e andarmene, ma io non volevo. Ero nei debiti, avevo i terreni dei miei genitori ipotecati. A quel punto tiri avanti per anni nella speranza che accada qualcosa in grado di cambiare le sorti di un'avventura affascinante ma pericolosa e non proprio felice».

Il biennio 1988-1989 si rivela però dignitoso, per l'Osella.

«Certo. Arriva Antonio Tomaini dalla Ferrari, che ci insegna, ci dà lezio-

”
**Certo,
 scegliendo
 di correre in F.1
 ho vissuto
 un'avventura
 molto difficile
 ma anche
 assolutamente
 unica e molto
 preziosa**
 ”

ni su come si fanno le macchine di F.1 e malgrado le 40 monoposto in pista a giocarsi il tutto per tutto nella follia delle pre-qualifiche, nel 1989 il nostro commiato al Circus non è poi così male, anzi».

Con un buon Larini nell'abitacolo, insieme al roccioso Ghinzani.

«Larini era valido ma a 25 anni doveva fortificare il carattere. A Imola '89 s'infortuna Berger e Nicola pare candidato a guidare la Ferrari, poi non se ne fa niente e il suo morale va in pezzi. Lo prende da una parte Tomaini e gli fa il lavaggio del cervello, fatto sta che si va in Canada e Larini nelle pre-qualifiche è al top, alla grande, ma poi in qualifica non riesce in proporzione a rifare lo stesso tempo. Ecco, un ottimo pilota con un carattere da gestire».

Il 1989 è il vostro ultimo anno in F.1. Perché?

«Era il momento buono per uscire. Gabriele Rumi della Fondmetal ci fa un'offerta per rilevare il team. Vuol trasformarsi da sponsor a proprietario, e io ci sto. Aveva visto come lavoravamo e gli eravamo piaciuti, tanto che tenne anche Palazzoli come diesse, che con me era risultato utilissimo».

E poi?

«Poi ci ho messo sette-otto anni a pagare tutti i miei debiti, a salvare i terreni ipotecati dalle banche, a ridare un volto all'Osella, grazie dapprima al prototipo Pa16 che va come una fucilata. Poi, come sempre, è il mondo delle salite a ridarci una dimensione. Il trasferimento ad Atella, dalla provincia di Torino a quella di Potenza, tanti successi, la fiducia di tutto un ambiente che crede in noi e nel quale noi crediamo profondamente. Fino ai trionfi continentali e tricolori, con un importante connubio con Simone Faggioli».

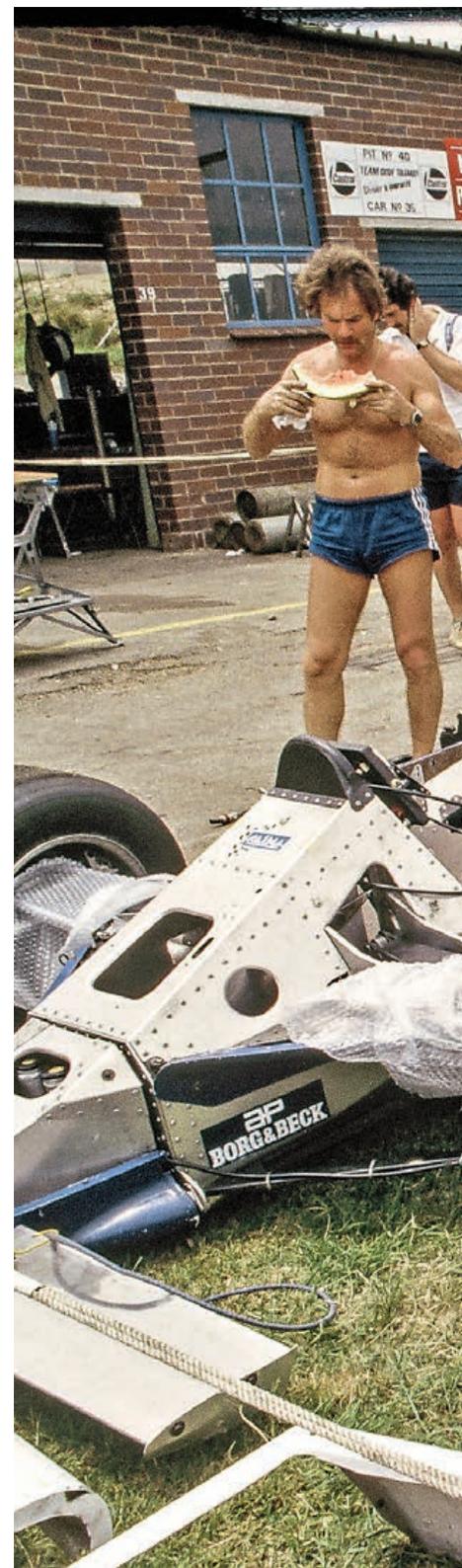
Nessun rimpianto della F.1?

«No. Non ci tornerò mai. A me piace il mondo delle cronoscalate, non quello dei Gp. In Svizzera, a St. Ursanne, quando Faggioli ha vinto l'Europeo, René Arnoux è venuto a trovarci e a mangiare la pastasciutta da noi, come ai bei tempi. Questo è lo spirito giusto delle corse, in senso del tutto. A dimensione d'uomo».

Cosa poteva fare e non ha fatto, Enzo Osella?

«Nel 1980 non dovevo fare la F.1, ma la F.2, magari vendendo dieci telai, stile Lola o March. Ma fui tentato dalle sirene dei Gp e vissi un'avventura unica, anche se molto difficile. Ma posso dire che se l'Osella è restata una gran bella realtà anche grazie agli errori e all'esperienza di quegli anni difficili, particolari e vissuti con delusioni, ma anche con tanto entusiasmo».

**AUTO
 101**



**In gara con
 Caffi e Larini**

A sinistra, nel 1987 ecco la squadra in fucsia per Caffi. A destra, Larini su Osella in gara al Gp di Francia 1988. In alto, inizio Anni '80: il team al lavoro... en plein air!



fotografie ACTUALFOTO



DAL 1985 AL 2005

Minardi orgoglio tutto romagnolo

PATRON GIAN CARLO CREA
UNA GRAN BELLA REALTÀ.
SCOPRENDO FUTURI
CAMPIONI AL VOLANTE E NON,
E DANDO L'OPPORTUNITÀ
DI CORRERE IN F.1 A TANTI
PILOTI ITALIANI



Sinergia con Bms nel '94

Nel 1994 Minardi accetta l'aiuto della Bms, reduce dalla delusione della Lola. Ecco la formazione schierata a inizio stagione con Martini e Alboreto. Penultimo da destra il tecnico Aldo Costa, futura stella alla Ferrari e alla Mercedes



”

*Da bambino
seguivo
l'avventura
di mio padre,
artefice della
GM75, una
750 cc dotata
di un 6 cilindri
progettato
da Golfieri*

”



Simbologia aggressiva!

Sopra, il grifone a due code, simbolo della Minardi: identità faentina mescolata, ovviamente, al tricolore

enza centro, a due passi dallo stadio. Palazzone signorile, ai citofoni una mitragliata di cognomi tutti uguali. Superattico al quarto piano. Fino al 2005 la Minardi era una Casa di F.1, ora tutto ciò che resta è casa Minardi.

Gian Carlo è in abito scuro. Quasi magro, abbronzato. Sorride e sembra stupirsi con se stesso: «È la prima volta che

mi faccio intervistare nel mio salotto». Beh, logico, pare strano. Immaginate una piramide, in cima papà Giovanni, poi, a cascata, sei figli, tre maschi e tre femmine. Sono rimasti uniti, i Minardi bros, come fossero in cascina. Nello stesso condominio sorto dove una volta c'era l'omonima concessionaria Fiat e divenuto ora una specie di podere verticale metropolitano.

La Minardi fa parte della storia della F.1 e ha lasciato un buon ricordo. Ma tu senti d'esser stato trattato bene nelle cronache dalla stampa nazionale?

«Hai una domanda di riserva?».

Questa: cosa non va bene nella percezione che è stata data della Minardi, negli anni?

«Valeva la pena valorizzare di più chi abbiamo scoperto, che non rimarcare ogni volta la nostra mancanza di soldi. Qualche anno fa, il 40% dei piloti in griglia aveva debuttato con noi. Se la mia squadra avesse operato all'estero, a quest'ora ci avrebbero fatto diventare un top team».

Ci sarà qualcosa che non è andato, no?

«La mancanza di risultati tecnici l'ammetto, al massimo siamo giunti quarti, ma abbiamo creato tanti piloti e tecnici sopraffini».

Sì, Alonso, Trulli, Fisico... Ma è una piazza difficile, l'Italia, per un piccolo team di F.1.

«Un bel Paese, con una bellissima squadra, la Ferrari, che catalizza tutta l'attenzione».

Quando si pensa a te, il riflesso condizionato è quello di una lunga storia nata da un sogno.

«Certo. È vero ma anche no. Volendo, potrei perfino smentirlo. Forse tutto, inconsciamente, è nato da una tragedia».

Ossia?

«Da bambino seguivo l'avventura di mio padre, piccolo costruttore della GM75, una 750 cc con un motore 6 cilindri progettato dall'ingegner Golfieri. Papà adorava le corse e mi attaccò il morbo agonistico. Nel '60 si sottopose a un piccolo intervento chirurgico. Andò bene, ma lui due giorni dopo avvertiva dei dolori e così un'anestesista provò a calmarli. Mio padre entrò in coma e morì. In poche ore era tutto finito. Tutto. Avevo 13 anni, in famiglia eravamo tre fratelli, tre sorelle più una sorella adottiva. Fu terribile. Mia madre divenne la prima donna titolare di una concessionaria FIAT e piano piano tutto ricominciò. Sì, ho vissuto un sogno, ma, forse senza saperlo, ho sempre desiderato riallacciarmi alla storia di mio padre, spezzata in un modo così tragico e assurdo».

Dai una data d'inizio di quando si comincia a far sul serio davvero, posto che serio lo sei sempre stato.

«Il 26 novembre 1974 me lo ricorderò sempre, perché è il giorno in cui il 76enne Enzo Ferrari convoca me, 27enne, a Maranello, per conoscermi e parlare di corse. Fa freddo e sono emozionato. L'incontro comunque ha un bell'esito perché alla fine il commendatore deciderà di

ACTUALFOTO



**Fotografia
da un esordio**

La stagione 1985 segna il debutto della Minardi in F.1 con il pilota Martini, che negli anni diventerà uno dei simboli felici di fedeltà e continuità per la scuderia. Ecco Piero all'inizio dell'avventura con il patron Gian Carlo



”

Ayrton Senna veniva spesso a mangiare da noi. E nel 1993 quando entrò in crisi con Dennis chiamava sovente per avere consigli

”

In Minardi c'era Cuoghi

Foto di gruppo col patron per i ragazzi della Minardi nella stagione 1987. In alto all'estrema destra, si riconosce il leggendario Ermanno Cuoghi, già capomeccanico di Niki Lauda alla Ferrari e alla Brabham

affidarmi una Ferrari F.1 come vettura scuola per giovani piloti italiani. E nel 1976 con una 312T faccio correre Gian Carlo Martini, lo zio di Piero, in due gare non valide per il mondiale, anche se nella prima finisce out nel giro di ricognizione, ma nell'altra, il BRDC International Trophy, a Silverstone, è buon decimo. È un inizio».

La cosa più bella scritta sulla Minardi?

«Sa che non mi viene in mente niente? Bah, non so se sia un segno buono o cattivo. Ma so di avere uno stupendo ricordo di tutti i piloti che hanno corso per noi. Di certo mi hanno fatto arrabbiare quegli articoli scorretti e disinformati che tutti gli anni ritenevano il team spacciato».

Forse le cose più belle come Costruttore le hai fatte in F.2. Una vittoria con Alboreto a Misano '82 e il lancio di piloti come lo stesso Michele, Cecotto, Barilla, Nannini e Martini.

«Vedi? Dal punto di vista tecnico la squadra c'è sempre stata».

Quando ti sei esaltato di più in F.1?

«Il 5 aprile 1985, quando al Baccarà - una discoteca romagnola -, abbiamo fatto rombare per la prima volta il V6 Motori Moderni turbo. Non c'era verso di accenderlo, allora Carlo Chiti chiese due litri d'etere. Me ne andai a letto e fui svegliato alle tre di notte. Era il pronto soccorso di Faenza che mi diceva che s'era presentato un pazzo a chiedere l'etere per la Minardi F.1: era il caso di credergli o di chiamare la polizia? No, l'etere ci serviva eccome. Il turbo andò in moto solo alle 7,30 di mattina, miracolosamente. Un fumo impressionante. Tutti meravigliati in sala dell'effetto speciale, sembrava "Apocalypse Now", invece era solo un V6 recalcitrante... Era un buon motore, ma a me e Piero Mancini mancavano i fondi per svilupparlo».

Fellini aveva Mastroianni. Piero Martini è stato il tuo simbolo. Il pilota feticcio.

«Piero ha fatto 103 Gp con Minardi. Ha dato tutto. Un terzo della nostra storia è con lui. Se non avesse sposato il mio team e fosse emigrato con altri, avrebbe ottenuto ben di più. Poteva».

Il vostro 1989 è da svolta: quattro chilometri in testa a un Gp!

«Avevamo Aldo Costa e Gustav Brunner come tecnici. Costa è stato per diverse stagioni la mente progettuale della Mercedes, dopo esser stato per tanti anni alla Ferrari, Brunner lo è stato per la Toyota. Filavamo veloci, oh se filavamo. Il giro in testa di Martini in Portogallo... una escalation di competitività. Arriviamo alla fine, in Australia 1989, quasi al top. Nel warm-up sull'asciutto Piero a 10' dalla fine ha il miglior tempo. Okay, spegniamo il motore Ford e aspettiamo. Poi diluvia e noi, che speravamo nel secco, ci accontentiamo di un punto alla fine. Ci sono dei giorni nella vita in cui passano treni importanti, la svolta è nell'aria. Se non succede niente, poi più niente succede».

Però nel 1989 a Silverstone accade una cosa storica per te.

«Martini e Sala a punti, ci salviamo dallo spettro delle prequalifiche. Al ritorno all'aeroporto di Bologna i fans ci fecero una gran festa. Allora il presidente della Rossa Fusaro mi prese a braccetto, promettendo che presto avremmo avuto i motori del Cavallino. Piuttosto, di quell'annata Calzavara della Pirelli disse che con mescole migliori avremmo ottenuto molto di più...».

Nel 1990 la prima fila di Martini a Detroit.

«Altro gran bel momento».

I motori Ferrari giungono nel 1991, ma senza risultati eclatanti.

«Avevamo pochi soldi. E sai perché? Mica potevo prevedere la crisi



ACTUALFOTO



economica della guerra del Golfo: ci lasciarono due-tre sponsor e cercammo di completare quella stagione in modo onesto. Ci riuscimmo, con sei punti all'attivo».

C'è chi dice che...

«Lo so. Ancora c'è chi sussurra che quei motori io non li ho finiti di pagare, ma è falso. Falsissimo. E occhio, coi motori Ferrari la Sauber mica ha fatto miracoli. No, guarda, perfino Senna aveva grande stima di noi e era mio buon amico. Una volta disse che la sua ultima stagione in F.1 l'avrebbe corsa con la Minardi, da vecchio, per pura passione...».

Parlavi spesso con Ayrton?

«Quando era in crisi con la McLaren, nell'inverno 1993 mi chiamava per confidarsi. Non era l'epoca dei cellulari e a uno che lasciava la compagnia per andare al telefono ci si faceva caso. A Faenza si diceva

che m'ero fatto l'amante, invece ero al telefono con Senna...».

Cosa hai trovato duro nei tuoi anni in F.1?

«Era sbagliato l'atteggiamento della Federazione. Ogni novembre bisognava trovare 300.000 dollari per l'iscrizione, pagarsi le gomme, i motori e ogni volta era un'incognita. Solo adesso la Fia riconosce che è un errore uccidere così i piccoli team e tenere i costi alti, tanto che parlano di calmieri e razionalizzazioni, di monomotori e prezzi imposti. Quando le dicevamo noi certe cose, in tempi non sospetti, neanche ci ascoltavano».

La tua caratteristica più bella?

«Confermo, come dicevamo prima: essere un sognatore. E uno che ha il senso della continuità. Mio papà morì il 5 aprile 1960 e pensa che il turbo studiato per la Minardi F.1 s'accese il 5 aprile di 26 anni dopo.

”

*I momenti
più intensi, belli
e premianti
della lunga
avventura
Minardi in F.1
hanno
l'epicentro
nelle stagioni
1989 e 1990*

”

Mio figlio si chiama Giovanni, come lui».

Tua moglie Mara dice che dovevate sposarvi il 5 aprile 1970, poi avete rimandato perché tua nonna voleva una data più allegra.

«Confermo. E dico anche che il 5 aprile 1990 firmai il contratto per avere poi i motori Ferrari».

Allora credi nel destino.

«E soprattutto nelle coincidenze».

Qual è stato il pilota che t'ha dato più gioie?

«Non chiedermelo. Sono tutti figli per me, a parlare solo di qualcuno, farei dei figliastri».

Il primo pilota che ti ha dato fiducia?

«Accadde in F.2, con la prima Minardi. Era l'argentino Miguel Angel Guerra, perché al tempo i piloti italiani ancora non potevano fidarsi di me».

Il tuo peggior difetto?

«Sempre la stessa caratteristica. Essere un sognatore».

Un rimpianto?

«Avere costruito sempre e solo macchine da corsa e mai vetture da mettere in vendita».

Nel 1995 Briatore ti ha mandato i gendarmi, a Magny-Cours.

«Prima mi soffiò il motore Mugen, poi vantò dei crediti, ma roba da poco. Me la passavo non bene e andai da Ecclestone che disse: "Don't worry". Ne parliamo la gara successiva e lì al tavolo con Bernie trovo Flavio, che dall'anno dopo entra in quota alla Minardi. Mi ha dato grande autonomia, è andato tutto bene e finanziariamente abbiamo rimesso a posto la squadra».

Nel 1997 arriva Gabriele Rumi.

«Appassionato vero. È stato bello lavorare con lui. Ma un male inesorabile l'ha portato via».

Nel 2001 rileva tutto Paul Stoddart.

«Con lui il 90% delle decisioni non era più mio».

Nel 2005 il tuo ultimo giorno in Minardi, con l'ingresso di Toro Rosso.

«Il 1° dicembre ho lasciato l'ufficio in via Spallanzani. Da allora per 7-8 mesi mi sono alzato alle 7 di mattina per camminare 4-5 km. Sì, è stata dura come smettere di fumare».

Eddie Jordan in F.1 ha fatto i soldi. Tu no.

«Gliel'ho detto a Ecclestone e lui mi ha risposto: "Aspetta, no? Sei ancora vivo!"».

Gian Carlo sei un uomo che collabora da tanti anni attivamente con la Federazione italiana, sei molto vicino al presidente Sticchi Damiani e segui con validi riscontri il programma giovani. E hai pure ricevuto la laurea ad honorem in chimica industriale.

Vorresti cambiare qualcosa del tuo passato?

«Mah, avessi chiesto il 2% sui contratti di ciascun mio pilota adesso si che sarei ricco... Ma lasciamo stare i soldi e badiamo a quel che conta. Peccato comunque non aver mai fatto un podio, in un Gp».

Cosa non ti piace delle nuove regole?

«Senza prove private i rookie tester non girano quasi più e chi è già in F.1 ha troppo vantaggio rispetto ai giovani che vogliono entrare».

E quando Vettel su Toro Rosso ha vinto a Monza 2008?

«È stato il risultato finale di un lavoro iniziato tanti anni prima dalla Minardi. Quando sono e siamo partiti da un sogno».



Due momenti specialissimi

In alto Martini su Minardi M189-Ford, davanti a Riccardo Patrese su Williams FW13-Renault: Piero riesce a percorrere un piccolo segmento di gara al comando nel Gp del Portogallo a Estoril, il 23 settembre 1989. A destra, il via del Gp Usa 1990 a Phoenix, col poleman Gerhard Berger (McLaren) che ha al fianco la Minardi di Pierluigi Martini. Terzo è Andrea De Cesaris (Bms-Dallara)



LAT





Coloni umbro senza paura

PILOTA, TEAM MANAGER E COSTRUTTORE,
APPRODA IN F.1 SCHIERANDO MONOPOSTO
INTERESSANTI E DI CARATTERE



Esordio in F.1 con Larini

Nel 1987 Enzo Coloni debutta con la sua F.1 in gara in occasione del Gp Spagna con Nicola Larini come pilota, a sinistra. Il "Lupo di Tuoro", a destra, in divisa d'ordinanza, punterà all'esordio nella massima formula proprio sul giovane pilota di Camaiore, a sua volta rookie nei Gp

Il 17 ottobre 2016 Enzo Coloni ha compiuto 70 anni tondi. All'interno di una storia incredibile, fatta di passione, capacità, trionfi e resurrezioni. Dal monastero alla F.1, per approdare al ruolo di patron e promoter AutoGp. Ma lasciamo che sia lui a svelarsi fino in fondo.

Enzo, e pensare che dovevi farti frate.

«Cavolo, da frate a Costruttore di F.1 ce ne corre».

Cominciamo dall'Enzo fraticello minore.

«Ho fatto tre anni di seminario a Scarperia, nei pressi del Mugello, dal 1956 al 1959. Indossavo la veste bianca dei domenicani camaldolesi».

L'abito resta bianco, ma dalla tonaca si passa all'ignifuga.

«Piano, andiamo per gradi. Torno a casa dal seminario, trovo mio padre che ha una Lancia Ardea e un Fiat 615, mi avvinco la passione per quelle diavolerie che sono le macchine e non mi passa mai più. Pensa, a dodici anni guido già di tutto, escavatore compreso, e sto sempre nell'officina di mio cugino, letteralmente affascinato. Sai, ci si nasce, con una predisposizione così. Per me ogni mezzo semovente era una scoperta, da ragazzo passavo dalla ruspa all'autotreno con naturalezza e piacere».

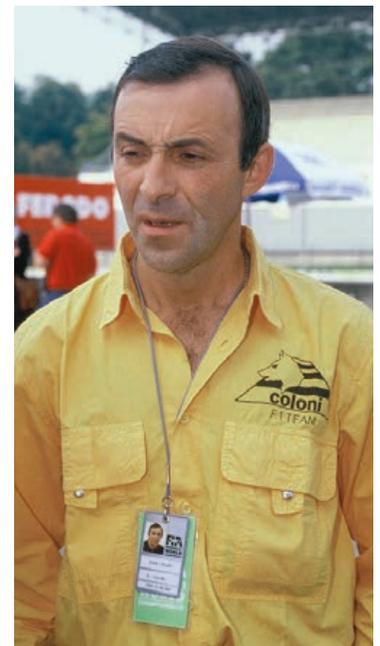
A correre inizi tardi, nel 1973, a 27 anni suonati.

«La passionaccia mi prende assistendo al Gp di Montecarlo F.3 1971, dove Giancarlo Naddeo è 2° su una Tecno, dietro alla Lotus di David Walker. Come pilota, nasco insieme al circuito di Magione, nel 1973, frequentando la scuola di Henry Morrogh, che resta colpito da me, visto che andavo più veloce dell'istruttore. E mi spinge a correre».

Racconta l'esordio.

«Acquisto una F.850 a Vittorio Veneto e la faccio finire di montare da Rosati di Perugia. Poi mi dicono che c'è una gara di rallycross a Castelfrigone, così vado alla cieca e sono subito quarto. Fantastico. Bello carico, parto col carello, moglie e figli piccoli - Fidalma e Paolo -, alla volta di Misano, per il debutto in monoposto con la F.850, ma mi scordo di cambiare i rapporti, tanto che in rettilineo sono sempre a limitatore e alla fine m'esplode il motore...».

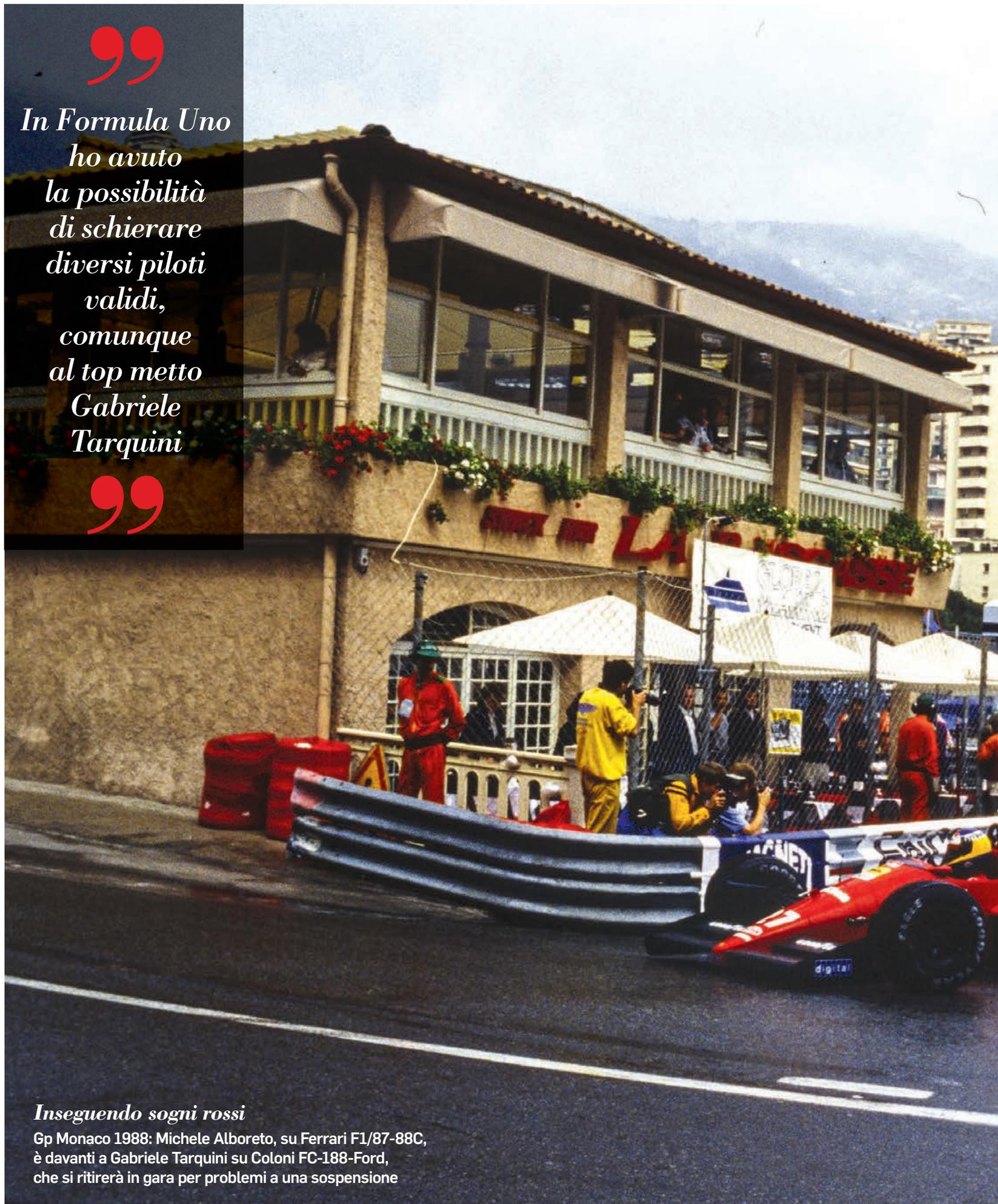
Il ghiaccio è rotto e di talento ne hai eccome.



”

*In Formula Uno
ho avuto
la possibilità
di schierare
diversi piloti
validi,
comunque
al top metto
Gabriele
Tarquini*

”



Inseguendo sogni rossi

Gp Monaco 1988: Michele Alboreto, su Ferrari F1/87-88C, è davanti a Gabriele Tarquini su Coloni FC-188-Ford, che si ritirerà in gara per problemi a una sospensione

«Corro in F.Italia nel 1974-1975, con la Scuderia Nettuno di Bologna, sponsorizzato dalla Baravelli Giocattoli, con Patrese come compagno e rivale, tanto che alla fine tra noi litiganti finisce per prendersi l'alloro il terzo, cioè Bruno Giacomelli».

Poi ti dai ai monomarca, dominando il Challenge Ford Mexico, anche se non fai tuo il titolo.

«Già, solo per colpa di una boccola taroccata».

Per risarcimento ottieni una F-Superford e...

«Prima gara a Varelungo, la macchina me la fa Bruno Marioli, ma ho

bisogno di un aiutino per l'assetto, così vado a chiederlo all'ingegner Giorgio Stirano, che cura la favoritissima Osella di Teo Fabi. Okay, Stirano mi dà una mano, poi pronti-via, Fabi va in testa e io lo inseguo, passano i giri e lo raggiungo, tanto che alla fine lo supero e vinco, sotto gli occhi di uno Stirano esterrefatto. Apriti cielo!».

Ce n'è abbastanza per passare in F.3 nel 1978.

«Vinco subito a Magione su Ralt, poi entro in contatto con la scuderia Rondini di Bergamo e ottengo la sponsorizzazione Gulf, iniziando col chiedergli l'olio... Un gran bel colpo. Già nel 1980 potrei vincere il trico-







ACTUALFOTO



lore, ma il titolo va a Pardini con la Dallara grazie al gioco degli scarti e alla mancata disputa di una gara a Imola che lo favorisce. Pazienza».

Nel 1981 quasi getti la spugna.

«Sole poche gare, con Adriano Morini».

Nel 1982 torni bello cattivo e vinci il tricolore F.3.

«Aiutato da Giorgio Caielli, con la Ralt Rt3, con la quale corro pure nell'Europeo. Gran bella stagione. Godo a vincere l'italiano F.3, ma ho 36 anni d'età».

Alla fine ti vuole conoscere pure Enzo Ferrari. Come andò il vostro incontro a Maranello?

«Due ore insieme. Di me sapeva tutto, il Drake. Mi chiese cosa pensavo di Barilla, perché con Paolo avevamo fatto scaramucce in pista. "Bravo ragazzo!", gli riposi, e lui sorrise. Gli dissi che puntavo a correre in F.1, sennò avrei diretto il mio team in F.3 e lui fu prodigo di consigli, paterno, piacevolissimo. Ci salutammo così. Fu bellissimo».

E così provi la F.1, saggiando due team inglesi.

«Nell'interstagione testo la Toleman a Donington con l'umido, mi giro tre volte e finisco a un secondo e mezzo dal titolare Derek Warwick».

Niente male, no?

«No, ma il problema è che per il mondiale vogliono 500 milioni di lire e io non ne ho. Poi c'è la Arrows, con la quale faccio solo un giro di lancio a Silverstone, prima che scenda la nebbia. Loro pretendono anche più, di budget, e alla fine lascio perdere e decido di fare il team principal in F.3».

Be', i risultati sono da top team.

«Sì, al top nell'italiano F.3 1983 con Capelli, l'anno dopo rinvio il Tricolore con Santin e pure l'Europeo, sempre con Capelli. Quindi nel 1986 ancora un successo nel Tricolore F.3 con Larini e matura il salto di categoria in F.3000 per il 1986, con una March guidata da Tarquini e modificata da Scalabroni».

I riscontri sono incoraggianti. E a Pergusa...

«Siamo i più veloci, ma alla chicane ci butta fuori Martini. Okay, non importa, ormai il ritorno del motore aspirato in F.1 mi ha messo la voglia di provarci e non penso ad altro. La Coloni F.1 viene realizzata a Passignano, nel mio stabilimento, con la monoscocca in carbonio cotta nell'autoclave dell'azienda. Appena è pronta, nel 1987 la porto a Magione e ci percorro qualche giro io, poi sale Larini».

Il primo contatto iridato della vettura del tecnico Roberto Ori è sfortunato. Non vi qualificate.

«A Monza la leva del cambio è out. Ma ci riscattiamo a Jerez, qualificandoci e correndo dignitosamente, fino a che una sospensione va kappà, forse a causa dell'urto contro un cordolo. Ma è fatta: la Coloni ha preso parte al suo primo Gran Premio!».

Per il 1988 scegli il rookie Gabriele Tarquini.

«Come pilota è ottimo e ha più appoggi di Larini, così possiamo correre con la vettura, la Fc188B, debitamente aggiornata, con la quale usciamo senza problemi dalla palude delle prequalifiche, prendiamo il via in 8 Gp e giungiamo buoni ottavi al Gp del Canada. Insomma, stavamo davanti alla Ligier».

Con le regole d'oggi e i punti ai primi dieci, in Canada sarebbero stati tre punti iridati, milioni di dollari in cascina e la salvezza del team. Ciò è l'ennesima dimostrazione che in F.1 hai tanti più me-

”

*Benché il 1989
fu un anno
difficile e
selettivo, con un
mare di iscritti,
la nostra
presenza in F.1
mostrò segnali
interessanti
e promettenti*

”



Dal Cosworth al Subaru

In alto, il francese Raphanel nel 1989 con la Coloni ancora dotata del classico motore Cosworth. A sinistra, il belga Gachot in pista nel 1990 con la monoposto umbra spinta dall'inedito motore Subaru, sopra

”

*Una gran bella
soddisfazione
me la tolgo
a Monaco 1989,
quando riesco
a piazzare
entrambe
le Coloni
in griglia
di partenza*

”

Premiato anche da noi!

Caschi d'Oro 2011,
da sinistra, Kevin
Ceccon, Paolo Coloni,
ex valido pilota, già
team manager e figlio
del "Lupo di Tuoro",
quindi Luca Filippi
e lo stesso Enzo Coloni

riti di quanto non venga ricordato.

«Questo sì, è bello che tu lo faccia notare. E guarda che il nostro problema era duplice. Da una parte viaggiavamo con 20-25 kg di sovrappeso, dall'altro il budget cominciava a essere un'emergenza e questo lo capiamo in maniera concreta purtroppo l'anno successivo, quando a stagione inoltrata mettiamo in pista la vera grande evoluzione, ossia la Coloni C3, al Gp del Canada, sesta gara del mondiale. Ma adesso andiamo con ordine, perché voglio raccontare tutto per bene».

Prego.

«La F.1 di fine Anni '80 non è ancora impossibile, la Coloni potrebbe ben figurare. All'inizio qualche soldo c'è, poi i quattrini svaniscono e finisce male».

Spiega meglio.

«Nel 1988 ho un contratto triennale con la Himont che mi assicura entrate preziose, ma dopo un anno l'azienda nell'orbita Montedison disdice il suo impegno e resto a secco. Cosa faccio, a quel punto, causa alla Montedison? No, vado avanti. Per il 1989 il francese Raphanel porta lo sponsor di "La Cinq", ma alla fine non vedo mezza lira. Un'altra bella botta. Per fortuna i soldi garantiti dalla Fininvest di Berlusconi, ossia il profumo "Malizia", entrano davvero: un miliardo e 800 milioni di lire che ci assicurano la sopravvivenza, ma è dura assai».

Nel 1988 il tuo "diesse" è Carlo Giorgio.

«Carlo Giorgio era un vero appassionato. Entusiasta quanto competente. E parlava inglese, cosa da non trascurare. Lo ricordo con affetto e rimpianto, è stato uno degli ultimi romantici delle corse».

A Monaco 1989 riesci a mettere in griglia entrambe le vetture, con Moreno e Raphanel. Gran bel colpo. Non è un caso: il team Coloni è serio.

«Guardo le prove alla Vecchia Stazione. Vedo che Moreno va piano e Raphanel assai più forte. Così torno ai box e sgrido Roberto, che si incavola tanto, torna in pista e caricato così si qualifica pure lui. La terapia d'urto evidentemente aveva funzionato».

In Canada 1989 fa il suo esordio l'attesissima Coloni C3 di Michel Costa e Christian Vanderpleyn.

«Va a razzo, specie nel warm-up. In gara potremmo andare a punti, ma alle prime gocce di pioggia, dopo il pit-stop per montare le rain, perdiamo la ruota anteriore sinistra e Roberto fa un giro su tre ruote... Senza quel casino, poteva cambiarci la vita...».

La C3 era bella e andava bene, eppure...

«Aveva un difetto genetico: il cambio. La cassa- cambio era leggerissima: a serbatoio vuoto tutto bene, ma col pieno andava in torsione e il cambio stesso finiva kappaò. Sennò per il resto a Estoril, sul giro secco, non sfiguravamo al confronto con la Benetton di Nannini... Ahimé, le potenzialità teoriche erano tante, ma i soldi erano proprio finiti».

Per il 1990 arriva l'idea Subaru, pilota Gachot.

«Giusto per sopravvivere. Mi aiutarono gli amici Piero Mancini e Carlo Chiti, ma il motore era un Boxer 12 cilindri che imbarcava 17 chili d'olio e la monoposto denunciava 60 chili di sovrappeso...».

Leggenda dice che fosse un Boxer Alfa riciclato.

«Solo per accenderlo ci volevano le guardie svizzere... Una sofferenza. Finisce che mi stufo e faccio una prova comparativa col pilota Tamburini: la monoposto col Cosworth dà 4" al giro a quella col Subaru. Così vado in Giappone con un avvocato di Gubbio. Io parlo, quelli della Su-





”

Nei Gp abbiamo fatto ciò che era possibile. La F.1 è costata cara: ci ho messo anni a onorare i debiti. Ma sono un uomo onesto e corretto e ho provveduto

”

baru ascoltano. A Tokyo il meeting dura un giorno, chiedo un V8 buono, ma non se ne fa niente. Termino l'annata con Gachot e il Cosworth ma non ci qualificammo mai».

Stessa solfa l'anno dopo, col portoghese Chaves.

«Pedro non è un fulmine e la monoposto pure. I soldi sono solo un ricordo, è proprio finita. Vado da Ecclestone e getto la spugna. Lui mi dice: "Attento, perché restare in F.1 è difficile ma rientrare è impossibile". Con le lacrime agli occhi, lo saluto e lascio. Non vado alle ultime due gare e lascio la vettura affidata al giapponese Hattori. Quindi il team viene rilevato da Sasseti dell'Andrea Moda, che paga la prima rata ma poi sparisce. Un'altra brutta botta».

Quantifica...

«Dieci anni successivi per pagare i debiti, ma sono un uomo onesto e onoro i miei impegni fino in fondo. Pensa che salto all'indietro: nel 1991 ero in F.1 e quattro mesi dopo ricomincio dalla F.3 Club, vincendo con Roberto Sperati una gara a Magione. La più grande retrocessione nella storia delle corse...».

La pagella dei tuoi piloti F.1?

«Tarquini al top, Moreno okay, Gachot così così».

Risali la china in fretta e con tanto carattere.

«Nel 1993 lancio la Superformula: costava come una F.3 ma andava

4" al giro più veloce. Mi hanno fatto la guerra. Così come in Spagna, quando getto le basi del monomarca Nissan, ma poi vengo via. Peccato».

Con te in F.3000 Pantano e Toccacelo sono okay.

«Resta l'amezza per il titolo mancato da Pantano nel 2002. Ce ne hanno fatte di tutti i colori. E Toccacelo non ha aiutato il compagno di squadra. Comunque sì, è vero, è di consolazione che come team e package eravamo davvero fortissimi».

La tua più bella soddisfazione?

«Dopo, in Gp2, quando abbiamo fatto risorgere Filippi, nel 2011, con tre vittorie».

In questi anni sei stato pure artefice della serie AutoGp. Chi ti ha colpito come pilota?

«Grosjean, una vera belva da corsa, in un campionato serio. Con me ha vinto 300mila euro di montepremi e s'è arredato il suo appartamento di Parigi».

E adesso?

«Ho acquistato una F.4, l'ideale per consentire a mio figlio Paolo - che si sta riprendendo bene da problemi di salute -, di mettere in piedi una scuola per giovani piloti. Coloni e le corse sono un binomio che viaggia con la stessa passione verso i suoi secondi settant'anni!».



DAL 1988 AL 1993

Scuderia Italia

in salsa **Bms**

GRAZIE ALL'INIZIATIVA E ALLA PASSIONE DI GIUSEPPE LUCCHINI, IL TEAM CORRE PER SEI STAGIONI NEI GP, ARTIGLIANDO DUE PODI



a Bms Scuderia Italia rappresenta dati alla mano il top del top di Little Italy. Perché nell'era moderna della F.1 resta il solo piccolo team italiano indipendente dai grandi Costruttori in grado di conquistare il podio e non una, ma ben due volte: nel Gp del Canada 1989 con Andrea De Cesaris e nel Gp di San Marino 1991 con JJ Lehto. E, a trent'anni esatti

da quel primo gran colpo della squadra, è bello tornare con la memoria a sentire racconti, memorie e aneddoti del patron Beppe Lucchini, al quale anzitutto tocca di spiegare il come e il perché dell'inizio della storia. *«Una grande passione e un lungo percorso: queste sono le motivazioni alla base della nostra bella storia. Tutto in realtà parte da lontano, esattamente dal 1979, anno in cui con alcuni amici compriamo un'Osella Pa8 2000 con la quale inizia la partecipazione al campionato italiano Sport e poi al mondiale endurance, che sfocia con la vittoria di Giorgio Francia e Lella Lombardi alla 6 Ore di Vallelunga. Quindi l'impegno prosegue nei rally, con vetture Alfa Romeo e con la stessa Lancia 037, per poi passare al mondiale Turismo, nel 1987, con l'Alfa Romeo 75. Da qui l'idea di coronare questo ottimo viatico, decidendo il grande salto in F.1, con una filosofia all'inglese. Cioè scegliendo un costruttore in grado di fornirci la macchina pronta, su cui montare un motore Cosworth commerciale. Da qui l'idea di avere la Dallara come punto di riferimento, potendo contare su Giampaolo il quale, oltre che essere una persona splendida, sa coniugare alla perfezione il ruolo di costruttore e a quello di imprenditore».*

Gli inizi sono un po' a perdiffato, tanto che al primo Gp del 1988 vi presentate addirittura con una monoposto Dallara di F.3000.

«Verissimo. La Dallara F.1 vera e propria non era pronta e così, per evitare di cadere nelle sanzioni dell'autorità sportiva per mancata partecipazione, visto che siamo obbligati a partecipare a tutto il mondiale, ci presentiamo con una F.3000 prestata, la quale, ovviamente non riesce a passare le prequalificazioni. Ma, se non altro, grazie ad essa abbiamo timbrato correttamente il nostro primo cartellino nei Gp».

E poi si comincia a far sul serio, schierando al primo anno la Dallara 188 per il giovane bresciano Alex Caffi.

«Caffi è un giovane bravo e promettente, mentre la prima Dallara che



**Lucchini solido
timoniere**

A sinistra, Giuseppe Lucchini, artefice della Bms Scuderia Italia. A destra, Alex Caffi su Dallara F189 alla Rascasse e nello sfondo il porto di Montecarlo in occasione dell'edizione 1989 del Gp di Monaco, quando il bresciano giunge gran quarto. La squadra nella sua storia otterrà anche due podi nei Gp tuttavia Lucchini ritiene la gioia di quel quarto posto inatteso il suo momento più bello vissuto in F.1



”

La convivenza tra De Cesaris e Caffi non è stata facile da gestire. Andrea era bravo, ma in macchina pensava solo a correre e senza complimenti...

”

“Mandingo” all’attacco!

Andreas De Cesaris su Dallara F189 giunge terzo nel Gp del Canada 1989 al volante della Dallara F1 89-Bms, in una gara vinta da Thierry Boutsen su Williams FW12C, col compagno di squadra Riccardo Patrese secondo. Ecco i tre piloti, nell’altra pagina, festeggiare sul podio

Giampaolo realizza per noi rappresenta uno start senz’altro buono. A fine anno un 7° posto in Portogallo e due ottavi rappresentano un inizio assolutamente interessante, premessa di buoni sviluppi che arrivano puntuali l’anno dopo».

Il 1989 è l’anno terribile delle prequalifiche selvagge, coi piccoli team indipendenti che vengono letteralmente falciati. La Bms Scuderia Italia, invece, si segnala andando alla grande, con una formazione che comprende il confermato Alex Caffi al quale viene affiancato l’esperto Andrea De Cesaris. Coppia che almeno in due occasioni darà vita a scintille con retrogusto autolezionista, sia a Phoenix che a Montecarlo. Nulla da dichiarare?

«Tutto vero. Quella tra Caffi e De Cesaris si rivela una convivenza non sempre facile e costruttiva. Alex sta facendo esperienza, mentre Andrea ne ha già tanta. Il fatto è che a volte quando è nell’abitacolo di una F.1, nella foga della competizione, gli si spengono le lampadine e allora a tratti non c’è gestione razionale del talento, ecco. Però è bello guardare e valorizzare soprattutto le belle cose che i nostri due piloti ottengono in quell’anno. Per esempio segnalo il quarto posto di Caffi a

Montecarlo che rappresenta la mia più grande gioia nell'intera avventura della Bms Scuderia Italia nei Gran Premi. La miglior soddisfazione, perché partendo per Monaco mai avrei immaginato un exploit simile. E poi quella è la prima prova che ci stiamo muovendo nella strada giusta. Da lì a poco arriva il fantastico terzo posto di De Cesaris nel Gp del Canada, che segna la sublimazione del nostro lancio di giovane squadra nel mondiale. A fine anno, infatti, otteniamo l'ottavo posto nella classifica Costruttori, praticamente il nostro risultato migliore, che sarà bissato al termine dell'altra stagione molto buona vissuta, ossia nel 1991, ma ci arriviamo dopo, a questo».

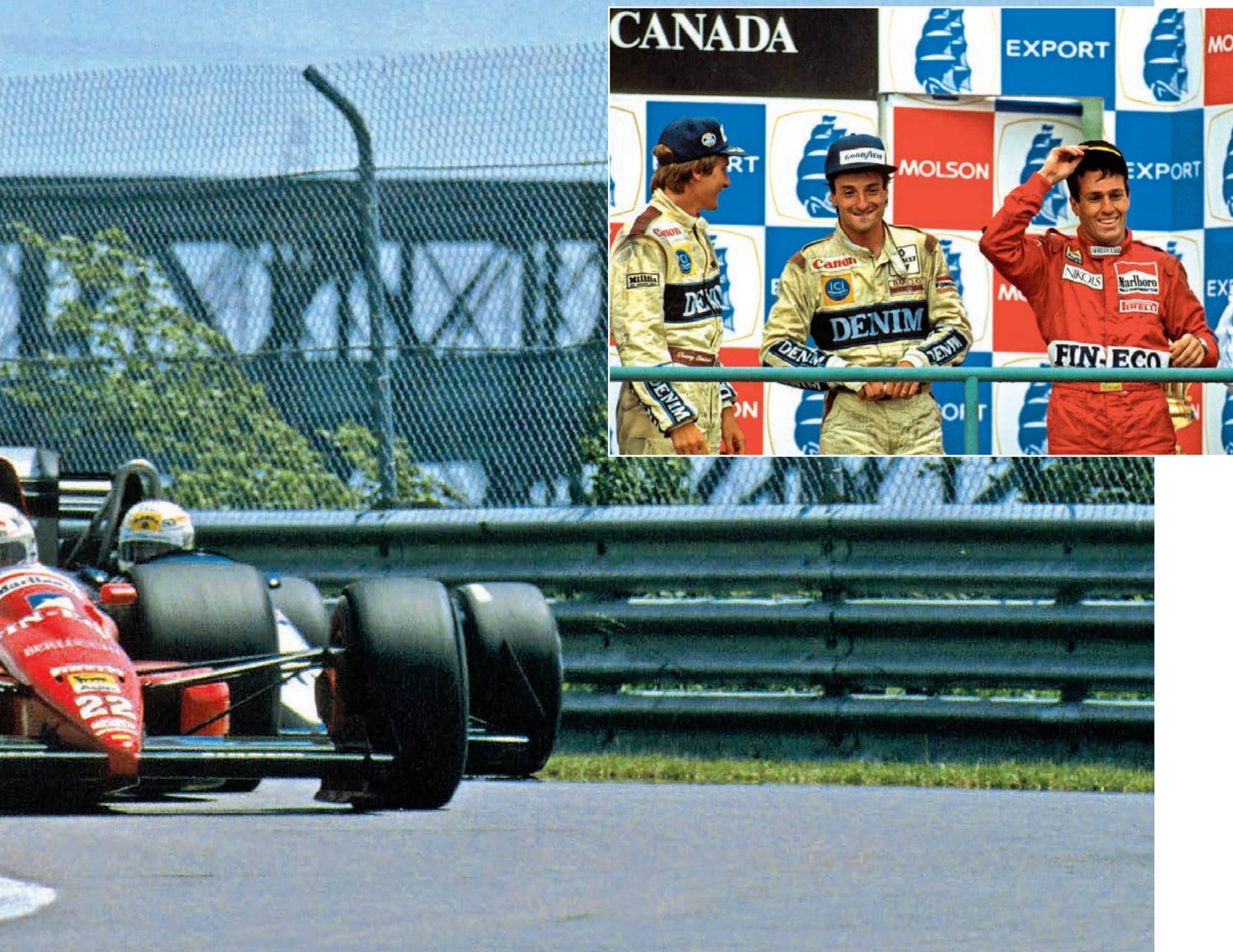
Il 1989 è anche l'anno di Alex Caffi strepitoso in Ungheria, tanto che in prova è tra coloro che si giocano la pole e in gara, specie all'inizio, viaggia tranquillamente coi migliori. Gente tipo Senna, eh. La Dallara di quell'anno si dimostra fantastica.

«Sì, la Dallara per il 1989 è molto equilibrata e al Gp d'Ungheria pos-

siamo contare su un grande Alex. All'Hungaroring siamo stati forti non solo quell'anno, ma anche con JJ Lehto nel 1991, col motore Judd, tanto che conservo per ricordo un motore da lui rotto proprio sul rettilineo...».

Nel 1990, invece, c'è da registrare un'incredibile serie di ritiri che tarpa le ali alla vostra coppia di piloti rappresentata da Emanuele Pirro e da Andrea De Cesaris, con solo presenze iniziali di un giovanissimo e ancora comprensibilmente inesperto Gianni Morbidelli.

«Nel 1990 il progetto Dallara era un po' invecchiato e i tentativi di estremizzarlo erano andati a scapito dell'affidabilità generale, con una serie significativa di piccole rotture. Peccato. Ma è stato un momento da cui la Dallara Bms si è brillantemente ripresa, l'anno dopo, quando abbiamo schierato Lehto e Pirro. Dei quali posso dire solo bene. JJ lo abbiamo lanciato e valorizzato, mentre Emanuele ha dato il suo ottimo



”

Mi fa piacere pensare che tutti i piloti che hanno corso in F.1 con la Bms Scuderia Italia sono stati valorizzati dalla nostra squadra

”

Anche Lehto a podio in Bms

J.J. Lehto su Dallara 191, terzo al Gp di San Marino 1991 a Imola, qui in azione con gomme rain davanti a Ivan Capelli (Leyton House). Nell'altra foto, il finlandese sul podio in compagnia di Ayrton Senna (McLaren) che celebra la vittoria in compagnia del suo team-mate Gerhard Berger. I piloti sono premiati da Fabrizio Serena di Lapigio

contributo da pilota esperto, consistente e veloce».

Il 1990 è stato anche l'anno della separazione tra Bms Scuderia Italia e Alex Caffi.

«Sì. E mi è dispiaciuto molto. Aveva un contratto con noi con una clausola che prevedeva una penale di un miliardo di lire, per liberarsi. Ecco, in quattro e quattr'otto è arrivata la Arrows che lo voleva e ha pagato senza battere ciglio. Ci sono rimasto non bene, sulle prime, perché noi su Alex abbiamo creduto tanto e ci tenevamo a continuare con lui. Peccato. Poi col tempo ci siamo spiegati e riappacificati, ma sulle prime non c'eravamo lasciati bene».

Nel 1991, dopo tre anni di forniture Ford Cosworth, tra Dfz e Dfr, passate al Judd dieci cilindri.

«Pensiamo sia un ottimo strumento per avere cavalli e possibilità in più e così è, col gran bel terzo posto di JJ a Imola a nobilitare i nostri sforzi, compreso l'ottimo lavoro portato avanti dalla Dallara, tornata su standard qualitativi decisamente ottimali. Però...».

Qual è il però?

«Niente di che, è un aspetto che può ricordare solo chi pagava i conti, ossia il sottoscritto. Voglio dire, quella con Judd era una fornitura, il che stava a significare che ciascuna rottura andava pagata subito e cash, senza possibilità di sconto, dilazione o collaborazione. Siamo andati bene, insieme, ma qualche conto bello salato m'è pure toccato di pagarlo, a essere sinceri. Comunque va benissimo così, perché è stato il solo aspetto non entusiasmante, il resto è andato benone».

Per il 1992 coronate il sogno di qualsiasi piccolo team indipendente italiano, ossia la fornitura diretta del motore Ferrari, nelle specifiche 037.

«Questo è vero. Nello stesso tempo, sfortunatamente, quello non è uno degli anni buoni del Cavallino in Formula Uno e così questa fornitura non viene coronata dal successo auspicato. La Dallara 192 va bene, ma alla fine otteniamo in tutto due sestimi posti con Piero Martini, pilota che ci era stato girato dalla stessa Ferrari che in quell'anno aveva poi assunto Ivan Capelli, il quale a sua volta avrebbe corso per noi nella categoria Turismo anni dopo, quando avevamo in gestione le Nissan. Tornando a Martini, anche di lui posso dire solo cose positive, ragazzo in gamba e pilota veloce quanto affidabile».

Il 1992 è anche l'anno in cui si chiude il rapporto di collaborazione tra Dallara e Bms Scuderia Italia. Come e perché?

«Faccio una premessa molto importante. Giampaolo Dallara è uno dei pochi al mondo che sa coniugare il ruolo di raffinato tecnico a quello di avveduto imprenditore. Si tratta di un'accoppiata di qualità di una rarità assoluta e lui ne è meraviglioso depositario. Il che per noi, tornando al presente storico, significa una cosa semplice: lui si muove in base al budget che gli possiamo assicurare. Quindi con e grazie a Dallara eravamo arrivati a un ottimo livello, ma a parità di budget più di quello non si poteva sperare d'ottenere. Bisognava cambiare formula di collaborazione e quindi partner per cercare di spargliare le carte e fare qualcosa di nuovo. Da qui l'idea di unire le nostre forze con la Lola. Eric Broadley sulla carta propone un rapporto completamente diverso da quello da noi avuto con Dallara, perché vuole entrare in prima persona al nostro fianco, in veste di costruttore-partner del programma. In pratica, i soldi che prima noi destinavamo per pagare Dallara e il suo lavoro, da lì in poi li avremmo potuti investire in altre voci, per rendere



foto: SUTTON-IMAGES.COM

ancor più competitiva la monoposto. Fantastico, no? Ma questa è tutta teoria, poi viene la realtà e con essa i fatti. E i fatti dicono che la Lola a noi fornita per il 1993 coi piloti Alboreto e Badoer è un bidonaccio, una macchina che fa schifo. Addirittura più grande, sovradimensionata del trenta per cento, rispetto alle monoposto rivali. E con essa non possiamo andare da nessuna parte, solo correre in fondo al gruppo dall'inizio alla fine, in tutti i Gran Premi. Esperienza terribile, molto negativa per noi, da sempre abituati a standard ben diversi nel nostro programma pluriennale. Da lì la decisione di fermarci, prima che la delusione si tramuti in sofferenza economica o, peggio, con conseguenze più spiacevoli, avvedutamente peraltro evitate. Peccato, però».

Il 1994 vede Lucchini e la Scuderia Italia stringere un breve rapporto di collaborazione con Gian Carlo Minardi. Per una volta due team di Little Italy collaborano e in parte uniscono i loro sforzi.

«Sì, è stato il nostro modo di lasciare la F.1 collaborando con Minardi

che considero una gran bella persona e del quale serbo un ottimo ricordo. Tuttavia non era il modo giusto per stare nel Circus e infatti da lì in poi siamo usciti perseguendo traguardi e ottenendo gran belle soddisfazioni nelle ruote coperte, segnatamente (ma non solo) nella categoria Gran Turismo, tuttavia questa ovviamente è un'altra storia».

Tornando alla F.1, cosa può dire a mo' di bilancio?

«Abbiamo fatto ottime cose in base alle nostre possibilità, vivendo dei momenti molto belli e in ogni caso preziosi, perché per una squadra come la nostra erano il massimo ottenibile. Vedere un proprio pilota a podio accanto a Senna è una cosa che per sempre ti dà orgoglio nella vita: a me e a noi è accaduto, a Imola 1991, con JJ Lehto. Eppure, come dicevo, nel cuore mi resta quel quarto posto inatteso di Caffi a Monaco 1989 quando la Bms Scuderia Italia Dallara spiega che può stare coi grandi, sul circuito più classico e impegnativo del mondiale».

La sintesi del suo impegno nei Gp, in quattro parole secche.

«Ne valeva la pena».



DAL 1988 AL 1990

EuroBrun

la sinergia

L'EQUIPE DERIVA DALL'UNIONE DELLA EURORACING DI PAVANELLO CON IL TEAM DI WALTER BRUN. IL SUO ANNO MIGLIORE È L'88, AL DEBUTTO, CON MODENA E LARRAURI

EuroBrun balla tre estati, dal 1988 al 1990, qualificandosi in tutto per 14 Gp e ottenendo come miglior risultato un 11esimo posto con Stefano Modena nel Gp d'Ungheria 1988.

La struttura, lo dice la parola stessa, deriva dall'unione dell'EuroRacing di Giampaolo Pavanello - il quale dopo aver creato un top team in F.3, in F.1 aveva gestito il materiale Alfa Romeo dal 1983 al 1985 -, con Walter Brun, già titolare della Brun Motorsport GmbH, scuderia svizzera fondata dal pilota Walter Brun nel 1983, al top nel Campionato Mondiale Endurance 1986.

Piccola struttura a capitale misto italo-svizzero, l'EuroBrun in pratica ha due anime, la prima con sede nella Confederazione Elvetica, che si occupa della gestione commerciale, la seconda fortemente a impronta italiana, facente capo appunto a Pavanello, nella struttura già utilizzata dall'EuroRacing, a Senago, vicino Milano. L'avventura comincia nel 1988 schierando l'EuroBrun Er188 motorizzata Ford Cosworth, che vede al volante Stefano Modena e Oscar Larrauri, i quali riescono a qualificarsi entrambi nel Gran Premio del Brasile 1988. La Er188 è progettata da Mario Tollentino e Bruno Zava. Su quella stagione, che vede comunque almeno una vettura al via in dodici Gp su un totale di sedici, lo stesso Stefano Modena conserva tuttora un ricordo positivo: «Posso dire che, certo, l'EuroBrun era una piccola squadra, ma con Pavanello e Brun mi trovai bene, fu un'esperienza interessante. In Canada ero 6° ma si rompe il cambio, la mia gara migliore. A Montecarlo non mi qualificai per la batteria kappad». Il ritiro del Canada è un punto di svolta. La grande occasione mancata di poter marcare punti. Da lì in poi il team finirà sempre più pesantemente invischiato nell'inferno delle prequalifiche.

Tanto che le due stagioni successive andranno praticamente quasi perse, con due sole partenze in tutto, nel 1990 ad opera di Roberto Moreno. Niente da fare per tutto il 1989, quando viene schierata una sola vettura prima per lo svizzero Gregor Foitek e poi per il rientrante Oscar Larrauri, che però non riescono mai a qualificarsi. E addirittura



Modena punta di diamante

Stefano Modena, a lato, su EuroBrun ER-188-Ford, nelle prove bagnate del Gp del Belgio 1988 a Spa-Francorchamps. In alto, la presentazione ufficiale del team EuroBrun, a inizio 1988. Lo stesso Modena è il secondo da sinistra, al centro, c'è l'altissimo Walter Brun e accanto a lui il socio italiano Giampaolo Pavanello

”

La squadra aveva sede a Senago, presso Milano. Brun stava in Svizzera e dirigeva un'antenna tecnologica in Inghilterra

”





”

*La EuroBrun
del 1989
realizzata
da George
Ryton oltre che
molto bella era
interessante,
ma in pista non
ebbe per niente
fortuna...*

”

Capolavoro estetico, ma...

Sopra, Gregor Foitek su EuroBrun nelle qualifiche del Gp d'Ungheria 1989.

La Er189 nei colori Jaegermeister resta una delle più belle ed eleganti F.1 nella storia. A destra, Roberto Moreno (EuroBrun Er189-Judd) 13esimo a Phoenix 1990

nel 1990 con la seconda EuroBrun l'italiano Claudio Langes sarà costretto a mancare la prequalificazione per ben quattordici volte consecutive. Periodi difficili, anzi, tempi durissimi per i piccoli team, tanto che quello è l'ultimo anno per la squadra nel mondiale, con la decisione di chiudere i battenti anzitempo, saltando le costose trasferte di fine stagione in Giappone e Australia.

Per ricordare quella fase delicata dell'avventura EuroBrun ecco uno dei rari testimoni di allora, il tecnico Roberto Ori, oggi in forze alla Dallara, che al tempo era giovane talento al lavoro in F.1, prima con la Coloni e poi, appunto, per EuroBrun. «Avevo solo ventotto anni d'età, il diploma da perito industriale - ricorda Ori -, e il grande onore di poter lavorare su monoposto di F.1. Nel 1989 erano scaduti i due anni della mia collaborazione con Enzo Coloni, quindi un'altra squadra italiana in F.1, e sono stato chiamato da Pavanello per dare una mano all'EuroBrun. Al tempo, per il 1989, la direzione tecnica era stata affidata a George Ryton, che aveva un'antenna tecnologica del team in Inghilterra, ossia uno studio di engineering sotto la direzione dello stesso Walter Brun. Nasce così la EuroBrun Er 189, che segna il passaggio dal motore Cosworth al Judd. Il progetto in termini generali si deve proprio a Ryton, mentre, per quanto mi riguarda, mi occupo della cosiddetta ingegnerizzazione dello stesso. Cioè curo diversi particolari e sezioni della componentistica, a partire dalle sospensioni della monoposto. Quanto alla realizzazione diretta e concreta della 189, provvede l'azienda Monfrini, ditta che produce componenti in materiali compositi, operante vicino Varese».

La 189 non va bene, in pista. Eppure, specie nei colori Jaegermeister, è considerata una delle più belle F.1 della storia, anche se nella sua prima stagione non riesce a prendere il via neanche ad un Gran Premio iridato. Ryton resta uno dei discepoli prediletti di John Barnard e l'influsso creativo del genio suo mentore esteticamente appare chiaro. «Stilisticamente sì - puntualizza Ori -, specie nell'anteriore concordo con questa affermazione. Resta il fatto che dal punto di vista tecnico si tratta tuttavia di prodotti completamente differenti».

Pregi e punti deboli dell'avventura EuroBrun? «La parte positiva è l'entusiasmo e l'impegno di tutti i componenti del team, molti dei quali avevano già fatto esperienza con Pavanello in F.1, ai tempi dell'Euroracing-Alfa Romeo. Il punto debole resta senz'altro l'aspetto della solidità finanziaria-strutturale. Non dimentichiamo che nella piccola factory di Senago di fatto erano al lavoro più o meno venti persone, quindi un organico molto, molto ridotto. D'altronde si lavorava bene, sono stati corretti, posso dire solo cose positive dell'EuroBrun».

Il confronto tra la 189 e la 189B cosa le suggerisce? «Diciamo che si trattava di una logica evoluzione, senza particolari innovazioni, come si percepisce anche nelle linee. Comunque, al di là dei risultati condizionati dal budget e dalla caduta nelle prequalifiche che erano un sistema molto penalizzante per i piccoli team, posso dire che la 189 da diversi punti di vista era davvero una bella macchina».

Walter Brun una volta mi disse che dal suo tentativo in F.1 ne era uscito con perdite economiche quasi dissanguanti... «Dal mio punto di vista posso solo dire che sia lui che Pavanello sono stati molto seri sia in pista che nella gestione commerciale, assolvendo a tutti i loro impegni. È anche questo un aspetto molto positivo che va riconosciuto a entrambi, in aggiunta all'entusiasmo e al coraggio dimostrati».



foto grafie LAT







DOVE IL PATRON ERNESTO VITA,
ARTEFICE DELLA MONOPOSTO PIU LENTA
NELLA STORIA DELLA F.1 MODERNA, SVELA
I CONTORNI DELLA SUA AVVENTURA NEI GP, CON IL
MOTORE W12 PROGETTATO DAL TECNICO FRANCO ROCCHI



1990

Life, una sfida davvero stellare



Audace ma senza speranze

La Life viene spinta dai meccanici verso i box. La differenza di prestazioni con le rivali è così significativa, che il pilota Bruno Giacomelli non ha alcuna possibilità di puntare alla qualificazione in nessuno dei tentativi iridati effettuati. In alto a sinistra, la First di Lamberto Leoni, telaio poi acquistato da Vita e trasformato nella stessa Life F190

ACTUALFOTO

”

*Una cosa
di cui vado
molto orgoglioso
e il bel rapporto
e la reciproca
simpatia
che c'era
tra me
e il grande
Enzo Ferrari*

”



Stellare ma solo come lay-out

Nei primi Gp della stagione la Life a motore W12, a sinistra, viene guidata da Gary Brabham, figlio del più noto Jack. In alto, il patron Ernesto Vita

os'è la Life F190? Superficialmente si potrebbe rispondere: semplice, fin oltre la F.1, incarna la peggior monopo-
posto in tutta l'epopea dei mezzi semoventi. Andando in profondità, invece, 28 anni dopo la sua nascita, resta una delle più interessanti. Per il motore il W12 e la sua storia avventurosa e affascinante. Quasi favolistica. A oggi mai svelata, perché l'artefice del sogno, Ernesto Vita, per quasi tre decenni non è stato mai chiamato a raccontare i come e i perché di una sconfitta comunque eroica, in quanto frutto dell'accettazione di una sfida pressoché impossibile. Ma ora è tempo di rimediare. Mettetevi comodi e preparatevi a una trama fitta e ricca di umanità, passione e sorprese spiazzanti.

Ernesto Vita, dove e come comincia tutto?

«Da tante cose, direi. Sono nato l'11 dicembre 1952 a Palermo, dove mio padre si trovava di passaggio. Lui dal 1970 aveva a Fiorano la Porrex, azienda di polistirolo espanso, da 180 operai, in gran parte donne. Tanto che spesso venivano in visita Regazzoni e Merzario, per dare un'occhiatina alle maestranze... Enzo Ferrari era già un mito, ma per noi anche un caro e stimato vicino di casa, un collega imprenditore. Si mangiava tutti al ristorante Cavallino, a convenzione, a 1300 lire al pasto. Così un bel giorno lui mi chiama e dice: "Senti, Ernesto, devo impacchettare portaceneri da regalare, diciamo settecento, ma per inscatolarli voglio spendere poco. Mi dai una mano?". Faccio fare lo stampo, lo metto in azione e gli regalo mille pezzi. Lui va in visibilità. Da quel giorno ho libero accesso e la simpatia del Drake».

Questa è solo la premessa.

«Certo, poi c'è la passione per le corse. Grande e pura. A 19 anni corro già in F.Ford e nel 1973 col preparatore Gozzoli vinco una gara a Misano e faccio anche un test F.2. Conosco il pilota Roger Williamson, che mi invita in Inghilterra, ma poi lui muore nel rogo di Zandvoort. Così al tanto dispiacere aggiungo il danno. La pianto lì, col volante, salvo un ritorno vincente, 13 anni dopo in F.3 Club, con l'aiuto di Angelo Rosin. Intanto continuo a fare l'imprenditore e giro il mondo».

Vita, lei trasuda coraggio, entusiasmo e vita vissuta davvero. È un ottimo raccontatore, sa?

«Guardi, sarei nobile d'origine, siciliano e borbonico, per la precisione marchese, ma ci scherzo su: son cose alle quali non do importanza. Conta solo il voler fare. E io le racconto ciò che ho fatto».

Nel 1987 le torna il ghiribizzo per le corse.

«Dal 1960 al 1970 mio padre a Bologna aveva gestito la Life Plastic, così quando entro nel mondo delle corse con una mia struttura, appunto nel 1987, modifico il marchio in Life Racing Engines. Prendo motori Vw-Spiess e li faccio preparare da Gozzoli e Ascari per fornire la Prema, in F.3, con Giovanardi e Carabelli. Ottimi i risultati, ma poi mi faccio distrarre dalle mie attività imprenditoriali. Con le corse ancora giocavo e basta...».

Eh, poi però si mette a fare sul serio.

«Ho un sogno da trasformare in realtà. Voglio realizzare un propulsore clienti F.1 coi miei capitali, così vado da Enzo Ferrari. Appena gli svelo la mia idea, il Commendatore sorride e mi dice: "Il motorista Ascari è impegnato con me, ma posso sentire se è disponibile Rocchi, che è in pensione". Il Drake con me è stupendo e l'incontro con lo stesso Rocchi avviene a breve, anche alla presenza di un altro valente ex ferrari-





NARDI
BORELLI

ALBINI &
FONTANOT

RCM
Racing Club Modena

TECNOMAGNESIC

Clevite

Cellnet

”

*L'accensione
del motore W12
sembra un rito
magico...
Pronti-via
e il propulsore
sembra girare
benissimo, ma
dopo mezz'ora,
fonde...*

”

A Monaco il giorno migliore

Bruno Giacomelli al volante della Life F190 dotata di motore W12 nelle prequalificazioni del Gp di Monaco 1990, nel giorno in cui la monoposto, tutto sommato, si esprime meglio rispetto ad altre occasioni, ma anche in questo caso senza passare la tagliola...

sta, Walter Salvarani, cambista».

Lei non parte con l'idea di un'architettura specifica di motore?

«In realtà volevo fare un V12. A pranzo insieme, diciamo nel settembre 1987, Salvarani consiglia invece un 10 cilindri, così Rocchi ci pensa e poi dice deciso: "Voglio fare uno stellare". Rocchi in Ferrari aveva fatto simulazioni sullo stellare usando una biella sola, poi la cosa si era arenata, perché il Drake gli aveva risposto: "Vinciamo col boxer, non c'è bisogno di prendersi rischi con lo stellare". Così Rocchi, che era andato in pensione causa un infarto, mi dice: "Vita, torno e vengo con lei solo se facciamo lo stellare che non ho potuto realizzare in Ferrari". A quel punto son dovuto stare ai patti».

Dove affonda questa fascinazione di Rocchi per lo stellare?

«In origine Rocchi e Salvarani provenivano dalle Officine Reggiane, allievi di Lampredi, a contatto con i motori stellari usati per gli aerei. Quando Lampredi viene chiamato in Ferrari, porta con sé i due allievi prediletti. Ricchi di talento vero, anche se in realtà sono entrambi geometri, non hanno lauree. In ogni caso, lo stellare era uno schema che aveva fatto parte della formazione di Rocchi».

Affascinante 'sta cosa dei due geometri ben più geniali di paludati laureati a Harvard.

«Rocchi e Salvarani eran così. Gente che al bar giocava a tressette e magari si spostava in bici fischiettando, ma al tavolo di lavoro entrambi diventavano rispettivamente uno dei più grandi motoristi di sempre, unito al cambista per eccellenza».

Okay, dunque si parte.

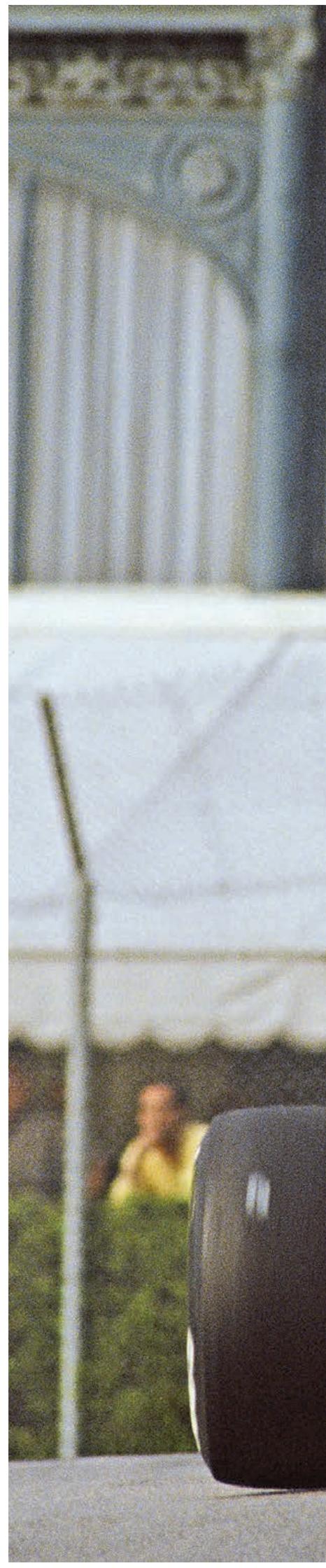
«Nella conferenza stampa di Ferrari a fine 1987, il Drake dice: "Rocchi torna a lavorare perché qualcuno più bravo di me lo ha convinto". Notizia bomba e io mi sento lusingato. Prendo anche Pinelli, altro ex Ferrari, in sala prove per più di quarant'anni, realizzo il primo ufficio tecnico a Reggio Emilia, per l'inizio lavori, poi parto con lo stabilimento di 2500 metri quadrati a Formigine, con due sale prove, l'officina e un'idea di sviluppo che prevede anche la realizzazione di una Gt. E Ferrari mette una parola buona con la Marelli».

Poco più di un anno di sgobbo e il W12 è pronto.

«Ora bisogna accenderlo. Chiamo la Marelli, chiedendo la fornitura del materiale, ma ci viene offerto un contratto a tariffa, alle stesse condizioni della Renault. Purtroppo Enzo Ferrari è scomparso da poco e senza di lui bisogna pagare un conto salato. Morale, butto fuori in malo modo dallo stabilimento il responsabile Marelli e mi rivolgo agli amici della TDD di Bologna, che cercano di supplire come possono, chiedendo parte dell'impiantistica alla Bosch - sensori e iniettori -, la quale, scartata dalla prima nostra scelta, ci presenta un conto caro assai. Morale, riusciamo a realizzare la nostra preziosa centralina che però non sarà mai perfetta, anche se resto molto grato alla TDD per lo sforzo prodotto».

Come va il fire-up del W12?

«L'accensione è rito magico. Pronti-via, il motore va a 11.500 rpm e gira benissimo! Ma la seconda volta, dopo mezz'ora, fonde. Parte una bronzina. L'inizio del calvario. Da lì in poi, il nostro propulsore non fa altro che rompersi. Visto che per lo stellare serve una bronzina più ampia e fuori dalla norma, concentriamo lì i sospetti. Non pensiamo ci siano problemi alle bielle, perché sono di realizzazione Pankl, azienda che ha deciso di non produrre il pezzo secondo il disegno di Rocchi,





GETTY IMAGES





”
*Creare una F.1
tutta mia
rilevando
la First di Leoni
fu una decisione
scaturita
dall'idea
di voler
promuovere
il motore W12*
”

Giacomelli ha buoni ricordi

Anche se la vicenda con la Life non fu premiata da successo, Bruno Giacomelli a tutt'oggi ricorda quei momenti da amante sopraffino della meccanica, valorizzando l'esperienza accumulata sperimentando l'inedito motore W12

ritenendo di poter fare di meglio. Nel frattempo, il motore resta sul banco esprimendo solo 420-4230 cavalli, in luogo dei 600- 620 richiesti e così non si può mica fare lo sviluppo. Siamo nei guai. Non ci sono compratori, i soldi stanno finendo e, tra parentesi, al momento li ho messi tutti io. Bisogna inventarsi qualcosa. E allora ecco l'idea. La Life deve diventare una monoposto di F.1 completa, per dimostrare a tutti che il W12 funziona eccome, iscrivendosi al mondiale. È la svolta. Il progetto di realizzare una F.1 fa proseliti e trovo in un battibaleno soci e finanziamenti, tra Carpi e Modena, per 8 miliardi di lire, di cui 4 li metto io. Non solo. Contatto l'ex pilota Lamberto Leoni che aveva in officina la sua First di F.1 respinta dal mondiale e rilevo la monoposto realizzata da Divila, sborsando circa 150 milioni di lire. Ora c'è tutto, pure i ricambi. E vado da Ecclestone a Londra, con la mia segretaria italo-australiana che fa da interprete».

Raccontata così, la faccenda si fa esaltante.

«Ho 37 anni e all'improvviso sto diventando costruttore di F.1. Bernie mi riceve, ascoltandomi in silenzio. Quando ho finito d'espone il progetto, riflette il mezzo minuto più lungo della mia esistenza, poi sorride, piazza due schiaffetti affettuosi, mi dà la mano e dice: "Lei mi piace, dottor Vita! la Life è iscritta al mondiale 1990. Inoltri la richiesta alla Fia, andrà tutto bene, si fidi di me. E adesso festa: andiamo a cena!". La cena si rivela chic, Bernie assolutamente squisito e il sogno Life continua. La Federazione ci accetta in un battibaleno, mentre sul fronte sponsor l'Agip dice che può darmi due miliardi di lire, quando ne dà dieci alla Ferrari. Intanto mi fornisce 150 milioni di lire di buoni benzina, coi quali io e i miei dipendenti giriamo gratis per più di due anni. E il presidente GoodYear per simpatia mi assicura la fornitura di pneumatici gratis. Come pilota, un broker mi consiglia Gary Brabham, il quale dice di portare sponsor per due miliardi di lire. Bastano e dico sì. Mi arriva una lettera da suo padre, il leggendario Jack, tre volte iridato F.1, che mi ringrazia per la fiducia data al rampollo. Abbiamo anche un tester, Franco Scapini, e un diesse, Gianpiero Lauro. I media impazziscono, ho richieste di interviste da ogni parte del mondo, la Life sta sfondando a livello di opinione pubblica, ma il problema resta. Al banco il motore continua a rompersi, di sviluppo neanche a parlarne e abbiamo la potenza di una vecchia F.2. Ma non ci resta che andare avanti. L'idea d'avere un motore potente come un V12, ma dagli ingombri assai ridotti resta validissima, tuttavia la pratica dà riscontri diversi e preoccupanti».

Ormai o bevi o affoghi. Si va a Phoenix e dopo 4 giri l'attesissima F190 resta muta. A Interlagos parte di nuovo una biella - come era accaduto anche in un test privato svolto a Monza -, e ci son guai d'elettronica. Così appare impossibile prequalificarsi e difatti non succederà mai. Non solo: dopo il Brasile se ne va il pilota Gary Brabham.

«Be', se ne va è una parola grossa. Diciamo che lo invito gentilmente a andarsene. In Brasile Gary critica la macchina, dice che non sta dritta in rettilineo. Io lo guardo e scuoto la testa. È un ragazzo sensibile, alla fidanzata regala dei bei brillantini, ma noi della Life dei due miliardi di lire promessi non vediamo neanche una monetina. E allora, caro mister Brabham jr, prego, s'accomodi. Parlo con Akira Akagi boss della Leyton House che mi consiglia Giacomelli, il quale è loro tester e secondo lui in pista va come Gugelmin. Mi metto d'accordo con Bruno e

”

Il guaio del mio motore l'ho scoperto solo alla fine, quando ormai era troppo tardi. Le bielle erano sbagliate. Averlo capito prima...

”

Tentativi senza successo

Le delusioni col motore W12 portano la Life a tentare alla fine della stagione 1990 l'avventura anche con un motore Judd, ma il risultato non cambia...

faccio bene, perché il bresciano si rivela bravo pilota, bella persona e gran professionista. Lui è amico di Rory Byrne, il geniale progettista, che ci dà dritte per migliorare l'assetto».

Al terzo Gp, a Imola, la Life entra nel mito. La leggenda dice che il tempo sul giro della F190 sia stato battuto la settimana successiva da un atleta etiope, in una corsa podistica.

«Guai tecnici grossi. E a Imola la locale Cassa di Risparmio premia me e Alberto Tomba, quali giovani italiani ricchi d'intraprendenza».

Poi arriva il Gp di Montecarlo e la monoposto tutto sommato gira quasi senza problemi: si spara circa 13-14 tornate col W12 che va alla bersagliera e il crono è di un paio di secondi superiore alla pole della F.3. Via, che poteva andar peggio.

«A Monaco non va neanche male, già. Ma il problema di fondo è irrisolvibile. Abbiamo 420 cavalli, su, siamo di un'altra categoria. Bisogna essere realisti. A mondiale cominciato non c'è più tempo di fare sviluppo e non abbiamo via di scampo».

Comunque, oltre a prendere per nuovo diesse l'ex rallista Sergio Barbasio, vi togliete la soddisfazione di portare l'Unione Sovietica in F.1, con la partnership Pic, che vede sulla carrozzeria Life la bandiera rossa, con tanto di falce & martello. Roba epocale, mentre il Muro di Berlino è caduto e il mondo sta cambiando per sempre.

«Pic, ossia le industrie del magnate russo Michail Pichkojsky, che producono sommergibili atomici. Pic è pronta a fornire materiali avveniristici e un supporto impensabile alla Life. Dopo il Gp d'Ungheria vengo invitato a Mosca, la Life F190 viene mostrata alla nomenclatura locale, poi salgo a bordo di una fregata e il comandante mi dice che sono il primo occidentale della storia a essere ammesso».

In poche parole, Vita, quanti soldi becca dai russi?

«Zero. Però...».

Però?

«Nella cerimonia a Mosca, tra le ragazze scorgo la donna più bella fin lì vista in vita mia: Olga Kouzkina. Colpo di fulmine. Diventerà madre di Alessandro, un grande pilota. Mio figlio».

Certo che...

«Sì, sì, ho vissuto e amato. Tre mogli e quattro figli, nella mia vita. Ma non ho mai trascurato nessuno».

Neanche la F190, visto che con 60 km/h di punta in meno dei competitor più lenti e 10 secondi al giro pagati su di loro quando va bene, è tempo di prendere provvedimenti. E così dopo Monza la Life silura il motore W12, in favore del Judd V8.

«Con lo stellare non ne venivamo a capo, così decidiamo di chiedere a John Judd un V8, comprato a 50 milioni di lire. Lo ritiriamo a Monza col bravo Marcello Lotti, che farà poi meritatamente fortuna nella categoria Turismo e che nel 1990 mi dà una mano con gli sponsor. Be', però il Judd al banco denunciava solo 460 dei 550 cavalli promessi. Faceva schifo, quel Judd, su, ci dette solo un sacco di guai».

Ai Gp di Portogallo e di Spagna 1990 infatti le cose non migliorano. E a Estoril al 1° giro il cofano motore mal fissato fa bandiera e vola via. Woosh!

«Già. Peggio di prima. Così decisi di non andare in Giappone e Australia, le ultime due trasferte costosissime, giusto per risparmiare. Fine della storia».

ACTUALFOTO



La Life era nei guai economici. E mica piccoli.

«Ho dovuto subire il fallimento per un miliardo e 200 milioni di lire, vendendo una casa di mia madre per pagare le banche. Se ne sono andati 8 miliardi di lire, 4 miei, altrettanti dei miei soci. Ma ho evitato la bancarotta. Vuole davvero tutta la verità?».

È liberissimo di dirla.

«Sono stato boicottato, segato. Mi hanno abbandonato tutti. A partire dalla Marelli di allora. E dalla stessa Agip non ho mai visto una lira. Sa, davo fastidio. Come mi disse Cesare Fiorio, non per ciò che rappresentavo, ma per quello che avrei potuto diventare una volta sistemata la macchina. La stessa Ferrari del dopo Drake con me non fu per niente carina. Mi fu negato il circuito di Fiorano e io in una riunione tecnica le feci mancare il mio consenso, votando per gli inglesi. Solo in seguito fui invitato a provare da loro. Insomma, cose antipatiche».

Ernesto, mi ha promesso il colpo di scena.

«Eccolo. Sveliamo l'arcano. Alla fine capiamo perché il W12, prodotto in 6 esemplari, non andava. L'imbeccata arriva dal fornitore delle bronzine e in verifica mettiamo Pankl, azienda d'eccellenza, peraltro, che ci fa le bielle, preferite a quelle di Rocchi. L'anziano ingegnere è amareggiato, ormai ci resta solo una prova d'orgoglio e realizziamo un test simulato con una biella Pankl e una by Rocchi. Incredibile: quella di Rocchi va a meraviglia, l'altra collassa. Sul punto di chiudere, capiamo qual è stato il nostro vero problema. L'origine vera dei mali!».

La Life F190 è stata restaurata di recente da un collezionista italiano e poi venduta a un francese. In altre parole, è possibile

dire che combatte ancora insieme a noi.

«Con le bielle by Rocchi il W12 adesso gira come un orologio, va forte nelle gare d'epoca e non si rompe più. Il mistero dell'avventura sfortunata Life F.1 è svelato».

Pentito?

«No. Mai. Non trova, la mia, una storia dai tratti spesso esaltanti?».

Anche sì. Inseguendo i cavalli vapore e la gloria in F.1, lei ha incontrato una ragazza da sogno, ci ha fatto un figlio il quale poi è diventato pilota straordinario in kart e molto, molto forte in monoposto. Gli inglesi la chiamano serendipity. Voleva una cosa e ne ha trovate diverse altre, magari più preziose.

«Mio figlio Alessandro Kouzkin è un talento fantastico, dai kart alle monoposte. Capacità incredibili, adrenalina zero, preciso, freddo. Un vero martello, al volante. Dal 2009 gli è mancato solo il budget. Ed è un peccato immenso. Dopo aver mancato il via di un Gp con la Life, pensavo di portare mio figlio in F.1. Ora invece è tutto fermo e me ne dispiace. Ron Dennis mi disse di fargli usare il cognome della mamma e la nazionalità russa, perché con quella italiana uno bravo come lui non sarebbe arrivato da nessuna parte. E secondo me Ron Dennis, Bernie Ecclestone e Angelo Rosin della Prema sono i più grandi uomini di corse che ho mai conosciuto, quindi ho dato ascolto allo stesso Ron, ma purtroppo alla fine non è bastato. E adesso, alla mia età, coltivo ancora due grandissimi sogni: far risorgere la Life e riportare in pista Alessandro Kouzkin. Dico che meritiamo entrambi una seconda possibilità».





Lamborghini

cuore Toro

*La 291
"sgrossata"
da Baldi*

Finita di allestire per la fine del 1990, la Lambo 291, incentrata sul motore LE3512 V12, fu "sgrossata" dal tester Mauro Baldi

CONCEPITA DALL'INGEGNER MAURO FORGHIERI LA LAMBO 291 BALLÒ PER UNA SOLA STAGIONE. UNA STORIA AVVENTUROSA DA RISCOPRIRE

Qui si parla di Lamborghini Engineering coniugata e declinata in modulazione Lambo 291, ossia l'ultima monoposto completamente concepita dall'ingegnere Mauro Forghieri e l'unica ascrivibile alla Casa di Sant'Agata Bolognese, seppur fatta correre nel 1991 a nome altrui e in circostanze particolari che non ne favorirono l'affermazione. Generando comunque curiosità, interesse e qualche picco promettente anche per quanto riguarda le prestazioni. Poi purtroppo non suffragate dall'auspicata crescita, sino a un finale di stagione mai così malinconico e disagiato, che ne sancì l'addio, il patatrac economico della squadra indipendente che la gestiva e la dismissione definitiva. Ma andiamo con ordine. L'anno 2017 volge al termine e eccomi alla trattoria La Busa, all'uscita autostradale di Modena Sud, di proprietà di Luciano Guerri, già addetto come membro d'equipe alla progettazione del motore Lamborghini F.1. Un uomo talmente coinvolto che ora, nel locale da lui gestito in quest'altra stagione della sua vita, tiene in bella mostra un esemplare smobilitato del V12 che a fine 1993 venne pure saggiato e lodato da Ayrton Senna, su un telaio McLaren opportunamente adattato.

Al ristorante Mauro Forghieri è tra i primi a arrivare, scortato dal tecnico Franco Antoniazzi, che con lui ha condiviso, oltre agli anni in Lamborghini, l'esperienza all'Oral. Forghieri racconta in modo fluente e naturale come nasce l'idea Lambo: «L'anima della macchina esisteva già da tempo ed era il motore LE3512 V12 che in gara aveva debuttato nel 1989 dapprima sulla Larrousse. Noi di Lamborghini Engineering avevamo una struttura molto valida e capace anche di provvedere alla realizzazione di una monoposto completa, così si ottenne l'autorizzazione per realizzare una vettura che potesse costituire non solo un esercizio di stile per noi, ma anche un'occasione per fare avan-

”

*L'anima della
macchina
esisteva già da
tempo ed era il
motore LE3512
V12 che in gara
aveva debuttato
nel 1989
dapprima sulla
Larousse*

”

guardia, riportando in auge l'idea dei radiatori a scorrimento. La verità è che la teoria fu senz'altro più affascinante della pratica, perché poi i fornitori, per realizzare l'impianto di raffreddamento secondo i dettami richiesti, ci chiesero una cifra astronomica. E così fummo costretti a ripiegare su più miti consigli, cioè su radiatori convenzionali, di fatto snaturando l'intuizione base. C'erano inoltre problemi di trasferimento di carico tra anteriore e posteriore, a limitare il potenziale, che comunque non era mica male».

Che la Lambo 291 di base fosse più che onesta, lo conferma arriva direttamente anche dal primo tester incaricato, Mauro Baldi: «Potei saggiare per una sgrossatura la 291 prima di chiunque altro, girando per due giorni a Imola, peraltro senza incontrare mezzo problema. Secondo me era materiale con un potenziale tale da meritare ben altro destino rispetto a quello che poi incontrò».

A fare da Virgilio in questo viaggio esclusivo, iniziatico e a ritroso nei meandri segreti e fascinosamente purgatoriali dell'esperienza Lambo F.1 è Marco Giachi, toscano, ingegnere, classe 1959, che al tempo era l'aerodinamico della fantomatica 291: «Con Larousse la Lamborghini Engineering aveva trovato un bell'ambiente per iniziare la sua storia in F.1 e da lì venne naturale, forti del 3° posto di Suzuki nel Gp del Giappone 1990, di tentare il salto di qualità con una monoposto tutta nostra, da far gestire a altri».

In particolare, il braccio engineering del Toro si appoggia come interfaccia agonistico alla neonata GLAS, che sta per Gonzalez Luna Associates, fondata dall'uomo di affari messicano Fernando Gonzalez Luna. Costui assicura di partire in chiave 1991 con un budget iniziale di 20 milioni di dollari, giusto per dare la prima spinta propulsiva al progetto globale. Il gruppo messicano fa sì capo alla famiglia Luna, ben vicina al locale presidente in carica, e comprende anche nella cordata il pilota di F.3000 Giovanni Aloï, neo-gloria nazionale figlio di Fauro, rappresentante per il Messico della Nuovo Pignone e con interessi nel campo petrolifero. Vi è poi una joint-venture universitaria, rappresentata da un certo non meglio identificato Celorio. In poche parole, i messicani partono con un entusiasmo incredibile e in men che non si dica saldano tutti i conti con la Lamborghini Engineering fornitrice del progetto, dell'assistenza tecnica e responsabile dei test di sviluppo.

Quindi la 291 s'avvia alla grande, con una serie di prove che vedono alternarsi in macchina oltre a Baldi per lo shakedown, il belga van de Poele e gli italiani Larini e Apicella.

Senonché nel dicembre 1990, dopo una prova a Misano e il crash test passato con la Fia, il colpo di scena: in pratica i messicani spariscono. Come e perché? Non è un mistero. Le elezioni presidenziali locali prendono una piega inattesa e Gonzalez Luna perde potere, appoggi influenti e garanzie. La GLAS in poche ore è liquefatta, le prospettive si azzerano e la Lambo 291 diventa improvvisamente un'anima persa. Addirittura il pilota messicano Giovanni Aloï non riuscirà mai a percorrerne un metro e la leggenda narra che sia tornato a casa sua deluso tanto da iniziare, da lì a poi, la carriera di torero.

«Una cosa è certa - puntualizza Forghieri, razionale e pratico -: con noi i messicani si rivelarono corretti, perché sino a che furono coinvolti - cioè sino a fine 1990 - pagarono il loro impegno fino all'ultimo dollaro.

Lamborghini

Larini 7° al debutto

Al Gp degli Usa del 1991 fa scintille Nicola Larini. Al debutto sulla pista di Phoenix, la monoposto del Modena Team, si qualifica in 17ª posizione e chiude poi al settimo posto, miglior risultato per la monoposto









Al via del Mondiale 1991

Apicella, Larini
e Van de Pole alla
presentazione della
Lambo 291 per il
Mondiale F.1 1991

Quindi su di loro non ho nulla da eccepire».

Per capire quanto si sia rivelato improvviso lo stop con la GLAS, l'ingegnere Marco Giachi racconta un aneddoto non da poco: «Avevamo in programma un test aerodinamico a Parigi, nella galleria del vento di Max Sardou, ma la notte prima della mia partenza mi chiamò Mirella, la responsabile del personale di Lamborghini Engineering, per dirmi che era tutto annullato e che il lunedì non avrei dovuto prendere l'aereo per la Francia, ma recarmi come sempre a lavoro in azienda». Clamoroso. Aggiunge Forghieri: «Addirittura quando capimmo che con i messicani era finita, finimmo per richiamare indietro il camion con la 291 che andava a provare, credo a Magny-Cours. Fu un fulmine a ciel sereno e la svolta per il nostro progetto, col senno di poi non positiva, perché fummo costretti a agire in emergenza, cercando alternative».

In poche parole, se si vuole far correre la 291 e non farla finire in una stanzetta museale a Sant'Agata Bolognese, bisogna fare qualcosa in fretta. Con pochi giorni di tempo per improvvisare un team di F.1, cioè il braccio agonistico per far resuscitare l'economicamente e logisticamente comatosa monoposto, bisogna far uscire un sorprendente consiglio dal magico cilindro.

E con i buoni uffici di Forghieri e le sue amicizie nel mondo delle corse storiche, qualcosa esce fuori. Entra cioè precipitosamente in scena l'imprenditore italiano Carlo Patrucco, al tempo Vice Presidente di Confindustria, che in quattro e quattr'otto dà vita al Modena Team, prendendo varie maestranze provenienti dalla Scuderia Italia e l'ingegner Mario Tollentino, ex Alfa Romeo e Euroracing.

Attenzione, al tempo Lamborghini è sotto il controllo di Chrysler, imperante Lee Iacocca. In poche parole, un coinvolgimento in F.1 di una monoposto Lambo ben gestita non dispiace agli americani, a patto che le cose siano fatte bene.

E in effetti il progetto vale. Resta da verificare il potenziale del braccio agonistico messo in piedi in fretta e furia, ma la buona volontà pare esserci da ambo le parti. Il Modena Team nasce non a caso e si situa proprio nella città emiliana, in via delle Nazioni, accanto alla Lamborghini Engineering, dove c'è la sala prova e la sede, con un solo reticolato a separare le due entità.

E per capire nel dettaglio come funziona il tutto, bisogna mettere gli occhi sugli organigrammi del tempo. La monoposto e il suo motore V12 sono produzione di Lamborghini Engineering, con al sommo - a parte il manager Daniele Audetto -, in veste di direttore tecnico l'ingegnere Mauro Forghieri, che ha sotto di sé alla progettazione il tecnico Luciano Guerri - futuro proprietario della trattoria sede della reunion - Andrea Bolletta ai calcoli, Gabriele Martini in sperimentazione e sala prove, quindi Franco Antoniazzi al montaggio, produzione e gestione in pista, più Marco Gestri all'elettronica.

Lambo invece è una struttura parallela e cliente, quindi diversa, che vede Forghieri al vertice quale coordinatore di Bolletta, il quale gestisce sotto di sé Guerri, responsabile del motore, Giachi, addetto all'aerodinamica, e lo stesso Bolletta - originalmente controllore di se stesso - addetto alla tecnica del veicolo.

È da questo complesso gioco di scatole cinesi, con la gestione finale del Modena Team, che nasce l'avventura della Lambo 291 nel mondiale di F.1. E, a titolo di curiosità, va ricordato che Bolletta e Guerri

”

Larini a Phoenix passò le pre-qualifiche e poi in qualifica fu 17° su 30 in pista. In gara giunse stupefacente settimo. Per certi versi fu un grandissimo inizio

”

Patrucco crea il Modena Team

Sopra Carlo Patrucco, all'epoca vice presidente di Confindustria che, coinvolto da Forghieri, in quattro e quattr'otto dette vita al Modena Team, prendendo varie maestranze provenienti dalla Scuderia Italia e l'ing. Mario Tollentino ex Alfa Romeo e Euroracing. A destra Van de Poele in azione a Imola dove chiuse al 9° posto per problemi alla pressione del carburante dopo aver occupato anche la quinta posizione

erano stati portati da Forghieri, che li aveva presi con sé dalla Ferrari. Occhio, perché la Lambo del Team Modena nel 1991 debutta nel mondiale in un momento in cui è in vigore il terrificante regime delle pre-qualifiche. In poche parole, otto concorrenti di team non blasonati devono giocarsi quattro posti d'accesso alle qualifiche vere e proprie, in una breve sessione showdown del venerdì mattina. E, purtroppo per la Lambo, tra le rivali ci sono due Dallara Bmw e due Jordan: gente forte, rispettivamente con Pirro, Lehto, Gachot e De Cesaris. L'aerodinamico Giachi ricorda e narra il debutto della Lambo, che a Phoenix si rivela più che ottimo: «C'erano dei particolari ancora da rifinire. Per esempio van de Poele, altissimo, col casco se ne stava fuori dal roll-bar ma non c'era mica tempo per fare la modifica e il belga fu subito eliminato. Però Larini in prequalifica fece faville, passò il turno e a restar fuori incredibilmente fu De Cesaris. Quindi in qualifica Nicola fu 17esimo su trenta in pista e in gara giunse stupefacente settimo. Per certi versi fu un grandissimo inizio».

Continua il tema l'ingegner Bolletta: «E va tenuto conto del fatto che la 291 non aveva il muso alto, secondo la moda imperante inaugurata dalla Tyrrell di Migeot: in poche parole, non c'era stato il tempo e da lì in poi non ci sarebbero stati i fondi, per aggiornarla e questo fu il vero problema del progetto. Finanziamenti sufficienti solo per partire, zero sviluppo, nessuna crescita, potenzialità buone e possibilità reali nulle». La storia della Lambo 291 ha un punto di svolta che nessuno dimenticherà: il Gp di San Marino a Imola. Terza gara del mondiale 1991, dopo Phoenix e Interlagos. In Brasile entrambe le Lambo sono fuori gioco, ma a Imola accade l'inatteso. Larini manca la prequalifica, mentre van de Poele la centra. A ricordare quel momento descrivendolo dal di dentro è l'ingegner Giachi: «La squadra denunciava le prime crepe e spaccature. Da una parte c'era chi stava con Larini, dall'altra chi era con van de Poele. Come due entità in una, con il Modena Team che era scontento di Lamborghini Engineering e la Lamborghini Engineering che non era contenta del Modena Team. L'atmosfera era pesante e a renderla esplosiva contribuì il passaggio alle qualifiche di van de Poele che lasciò senza parole l'entourage di Larini, eliminato, che pure non aveva colpa ma restò molto amareggiato».

E questo è niente, visto che nel finale della gara si verifica il più grande giallo nella storia della Lambo 291. Perché mentre van de Poele è comodamente in zona punti, praticamente e clamorosamente quinto, quando a una curva dalla fine è fermo alla Variante Bassa, col motore muto perché senza benzina. Quei due punti o magari uno a passo d'uomo, fate voi, avrebbero cambiato la vita a macchina, squadra, pilota e Lambo, invece nada. Una delusione atroce, terribile e terminale, dalla quale nessuno dei coinvolti si riprenderà mai più.

Per chiarire il giallo, l'inspiegabile ritiro senza benzina in una gara a basso consumo perché partita con la pioggia, la parola al grande Carluccio Facetti. Sentiamolo: «Ero in Lamborghini Engineering chiamato da Audetto come responsabile del montaggio motori, poi passai al Modena Team, ma sempre con la fiducia di Forghieri. Non sono uscito contento, da quella storia. La squadra non ha mantenuto le direttive dell'inizio e le cose non sono andate per niente bene, fino al finale non proprio bello. Quanto a quello che lei chiama il giallo di Imola, ho una mia idea molto precisa e francamente non vedo nessun giallo. Molto semplicemente, l'addetto al rifornimento non ha fatto il pieno come



LAT





ACTUALFOTO

doveva e van de Poele non è andato a prendersi la gloria che si meritava. Il clima non era facile e là, dentro al Modena Team, avevo a che fare con un po' di gente che non sapeva molto di corse. Facile, no?».

Il dramma di Imola lascia l'ambiente interno annichilito e i rapporti tra Modena Team e Lamborghini Engineering in forte tensione. Ormai non c'è più fiducia reciproca, i soldi son quasi finiti, si comincia a andare avanti a debito e lo sviluppo della macchina non esiste.

Spiega Giachi: «Era pronta un'evo aerodinamica sostanziale della 291 studiata nella galleria di Max Sardou, che è rimasta sulla carta perché non c'erano più soldi». Chiosa Bolletta: «Diciamola tutta. In più, il telaio non è mai stato sviluppato. C'erano guai di raffreddamento alle pance, bastava metterci le mani ma la macchina com'era, rimase. Peccato. In realtà la squadra poteva e doveva ritirarsi dal mondiale poco dopo Imola, ma sarebbe incorsa nella salatissima penalità Fia per non aver finito la stagione, così si provò a resistere ma senza speranze reali in pista». In poche parole, dopo Imola van de Poele non riuscirà mai più a qualificare la Lambo. Larini, invece, prenderà la partenza in Ungheria, Italia e nella gara finale in Australia, con due 16esimi posti all'Hungaroring e a Monza quali migliori risultati. Con la beffa di disputare la seconda parte della stagione con la promozione d'ufficio alle qualifiche, grazie al settimo posto iniziale di Phoenix. Ma ormai la squadra era alla bancarotta e a attenderla c'era solo la fine. Ma non l'oblio definitivo, se stiamo qui a ricordarla. Perché, malgrado siano passati quasi tre decenni dall'inizio di quell'avventura, ben cinque tavolate di Lamborghini Engineering ancora oggi si riuniscono ogni fine anno per ritrovarsi e narrare anche dei bei tempi in cui una Lamborghini sfrecciava in F.1 e un motore del Toro, due anni dopo, si godeva l'applauso entusiasta di Ayrton Senna. Addirittura Ermes Casalgrandi, già responsabile di stabilimento, ha realizzato un libro artigianale a uso interno, affinché nessuno dei protagonisti d'allora resti senza base narrativa di quella che fu, complessivamente, una storia importante e coraggiosa, che ebbe i suoi bei momenti e che avrebbe meritato miglior fortuna. Alla prossima reunion Lambo, dunque, e, intanto, buona digestione.



DAL 1991 AL 1992

Fondmetal che avventura!

DUE STAGIONI IN F.1,
19 GP DISPUTATI E DUE
DECIMI POSTI COME
MIGLIOR RISULTATI.
I RICORDI DI TARQUINI
CHIESA E PALAZZOLI

Due stagioni in F.1, il 1991 e il 1992, 19 Gp e due decimi posti come migliori risultati. Tre modelli utilizzati, la Fa1M, che altro non era che la vecchia Osella riconvertita alla bisogna, la Fomet 1 realizzata dall'antenna tecnologica voluta dal patron Gabriele Rumi in Inghilterra, a Bicester, con Robin Herd al timone. L'ex boss March ha l'aiuto di tecnici valenti quali Tim Holloway e Tino Belli, con l'aiuto strada facendo di Richard Divila. La monoposto debutta al Gran Premio di San Marino, con Olivier Grouillard e in Messico è gran decima in prova. Poi il team prende un'altra strada e soprattutto un altro pilota: il giovane e promettente Gabriele Tarquini, che qui spiega un retroscena: «*Gabriele Rumi, boss Fondmetal, litiga col suo pilota Olivier Grouillard e mi cerca. Okay, ci sto. E facciamo gli scambi: io alla Fondmetal e Grouillard all'Ags. E la Fomet F1 è una buona macchina. In Spagna, prima di ritirarmi, sotto l'acqua ero 5°*».



*Tarquini
sulla GR01*

Gabriele Tarquini sulla Fondmetal GR01 durante le prove libere del Gp di Monaco del 1992. Il miglior risultato del pilota abruzzese sulla monoposto del team di Gabriele Rumi è l'undicesima posizione al Gp del Giappone

”

Gabriele Rumi era un grande appassionato entusiasta della F.1 e il budget a disposizione era buono anche se non eccezionale. È stata una bella storia!

”



Un 1992 senza gioie per Chiesa

Lo svizzero Andrea Chiesa sulla Fondmetal Ford GR02. al Gp di Francia a Magny-Cours dove fu costretto ad alzare bandiera bianca. Tra mancate qualifiche e ritiri quella del pilota elvetico si rivelò una stagione davvero difficile senza neanche un arrivo

Poi il 1992, con tante speranze. «La Gr02, quella buona - svela Tarquini -, arrivò a metà anno, quando i soldi erano finiti, tanto che dopo Monza la squadra si ritirò. E qui racconto un aneddoto che spiega chi era Rumi. Mi doveva dei soldi, ma io guadagnavo nel Turismo e gli dissi che non li volevo, perché lui per la F.1 s'era svenato. Be', per tutto l'anno dopo mi inseguì in tutte le gare del Tricolore, ogni volta con 4-5 milioni di lire in mano, fino a che saldò il conto. Un signore, un vero uomo, tutto passione e cuore».

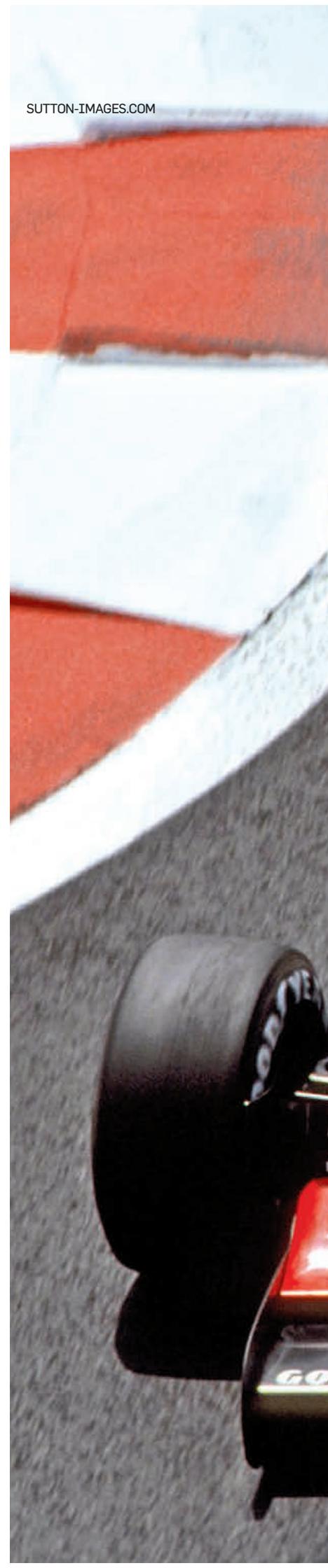
Altri particolari sulla stagione 1992 della Fondmetal li racconta il pilota della seconda vettura, lo svizzero Andrea Chiesa, proveniente dalla F.3 e dalla F.3000. «Scartai la F.3000 giapponese e grazie a uno sponsor firmai con la Fondmetal per il 1992 un contratto che prevedeva 2000 km di test pre-campionato. Invece zero: arrivai a Kyalami senza conoscere la vettura, che era costruita per Grouillard, di 15 cm più basso di me. Il mio compagno di squadra Tarquini, più piccolo, ci entrava a malapena. Io quasi per niente. A Karl Wendlinger quell'anno la March aveva fatto un telaio su misura, invece il mio patron Rumi non poteva fare altrettanto. Ogni volta dopo pochi chilometri avevo addirittura problemi di circolazione del sangue, tanto la mia posizione era innaturale. E quando sai che puoi dare di più ma non ci riesci per guai oggettivi, è terribile. A Montecarlo picchiavo i gomiti sulla scocca e non riuscivo a fare la chicane delle piscine...».

Fatto sta che Tarquini andava e tu no. I motori Ford erano gli stessi come qualità? «Sì. Ma inevitabilmente in un team dotato di un budget risicato si crea una gerarchia e il miglior materiale va a un pilota solo».

Il tuo momento più bello in F.1? «Quando mi sono qualificato per la prima volta, al Gp Messico. Avevo il muletto di Tarquini e in tre giri ho fatto il tempo. Lo ricorderò per tutta la vita. Il resto è stato frustrante, non ho mai fatto un solo chilometro di prove. A Magny-Cours con la macchina nuova mi trovai meglio, ma al via accadde un incidente di cui Rumi non fu per niente contento. Passo Martini e affianco Gugelmin, ma quest'ultimo mi scaraventa contro un muro. Un triangolo della sospensione posteriore si conficca dentro il serbatoio e buca la scocca, proprio dietro le mie spalle. Ho rischiato la pelle. Dopo sono tornato sulla vettura vecchia, senza più la possibilità di qualificarmi. E ho litigato con il team. Fine. Peccato che la stampa non capì la mia posizione, e, se vogliamo, il mio valore».

Nelle due stagioni in veste di direttore sportivo c'è Gianfranco Palazzoli. «Rumi mi volle come uomo di collegamento a garantire la continuità con l'Osella, visto che di fatto la squadra nasceva rilevando a fine 1990 la squadra del costruttore piemontese. Gabriele Rumi era un grandissimo appassionato entusiasta della F.1 e il budget a disposizione era buono anche se non eccezionale. Da questo punto di vista ho buoni ricordi e penso che la squadra, in base a quanto aveva a disposizione, si sia espressa su livelli accettabili. La Fomet 1 era una buona macchina e la stessa Gr02 meritava uno sviluppo migliore, avendo un ottimo potenziale. Certo, alla fine è stato ottenuto qualcosa di buono anche se magari noi speravamo anche in qualcosina di più, ma nella vita è sempre così, no? Alla fine è stata una bella esperienza e ricordo Gabriele Tarquini come una persona fantastica, oltre che grande pilota. Sì, posso dire che la Fondmetal è stata una bella storia».

SUTTON-IMAGES.COM





FONDMETAL

FONDMETAL

AGIP

14

GOODYEAR

GOODYEAR

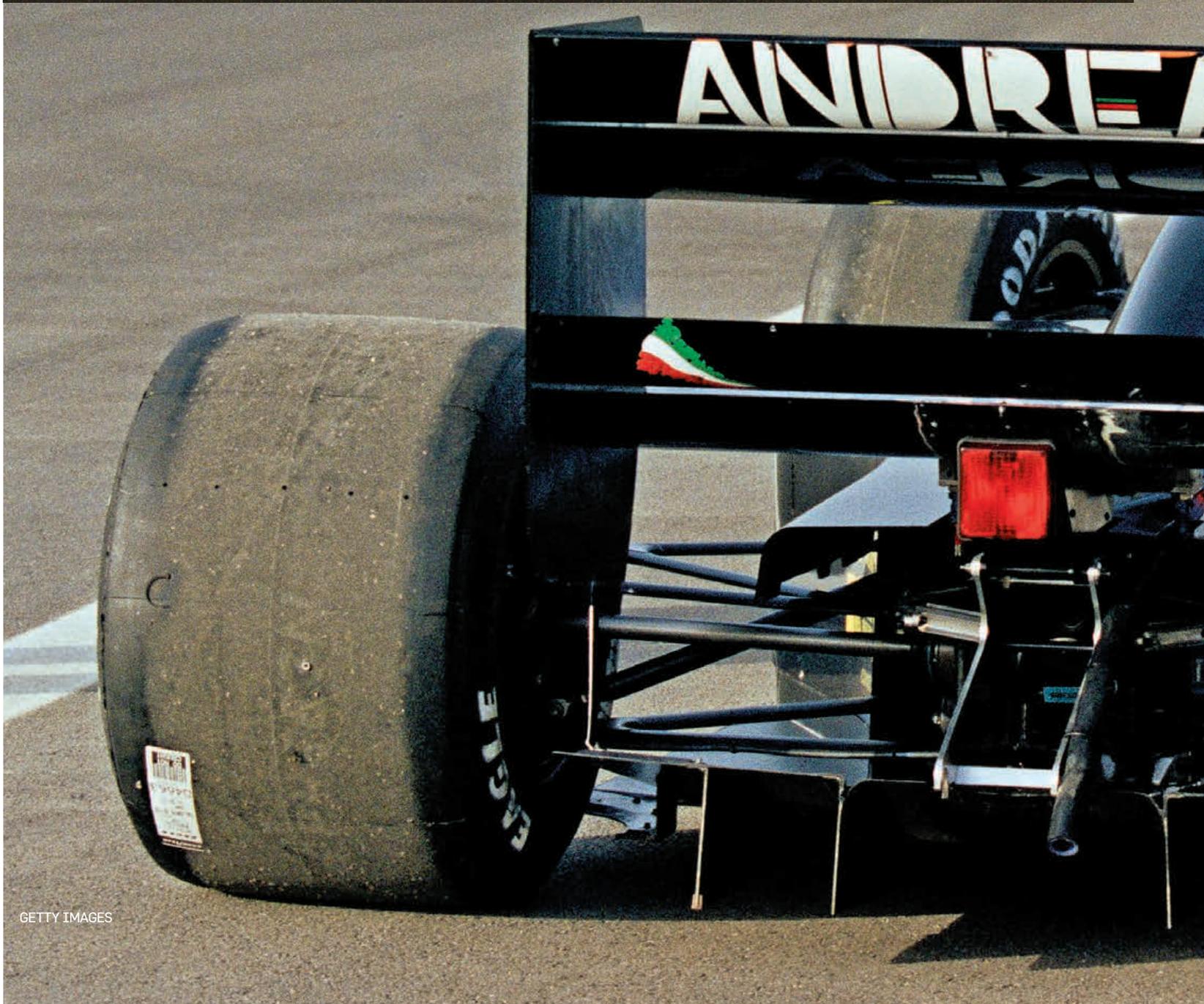
FONDMETAL

1992

ANDREA MODA

Andrea Moda Sassetti western

AI BOX AVEVA PIÙ OPERAI DEL SUO
CALZATURIFICIO CHE MECCANICI. EPPURE LA
SUA MONOPOSTO È RIUSCITA A PARTIRE PER
UN GP. IL PIÙ GLAMOUR, A MONTECARLO 1992!





*Perry McCharly
mai qualificato*

Ecco un'immagine simbolo dell'avventura dell'Andrea Moda in F.1. Al Gp di Spagna 1992, Perry McCarthy fermo nella corsia box con la S921 ammutolita: non riuscirà mai a qualificarsi al via di un Gp

Primavera 1992. Perry McCarthy, londinese dai trascurabili trascorsi agonistici, è a una svolta. Vanta un obiettivo. Correre in F.1. E una tabella di marcia: se continua così, in aprile dovrebbe subire la chiusura del credito bancario, in maggio la disconnessione dalla rete telefonica e a metà giugno il pignoramento dell'abitazione.

Ma lui è un guerriero vero. Alberga in tinello, avvolto da una vestaglia, con gli occhi sbarrati verso il telefono. Che si mette a trillare. Alza la cornetta e pensa: *«Dio dammi una chance, una sola, anche in un monomarca a rilevanza regionale...»*.

«Hello, Fred Rogers della Jordan. Perry?»,

«Sono io».

«Complimenti, stai per diventare pilota di F.1».

«Arrivo» - risponde McCarthy. Destinazione Banbury, sede della Simtek e dell'appuntamento alla cieca. Nella factory c'è l'uomo che lo sta cercando. Andrea Sasseti. Pare si sia presentato dal tecnico Nick Wirth dicendo: *«Voglio due F.1 nuove di pacca»*.

Wirth lo prende per matto, ma Sasseti non lo è. Imbraccia una busta di plastica e gliela rovescia sulla scrivania, formando una piramide di banconote: *«Ma le voglio in venti giorni»* - è la chiusa.

Wirth parte a razzo. Ha pezzi di un vecchio progetto ex Bmw. È una pazzia provarci, ma rinunciare a quei mazzetti fruscianti sarebbe da idioti. *«I motori li ho già»* - fa Sasseti, mostrandogli un contratto per dodici unità Judd a 800.000 dollari e caparra versata. Wirth comincia a sudare. Non smetterà di farlo per quattro settimane. Per fare sua quella piramide monetaria crea una prodigiosa catena umana di chiara ispirazione egizia, formata da turnisti reclutati nell'after hour da Benetton, Lotus, McLaren e Williams, a 150 sterline a botta.

Okay, ma chi è mai questo Sasseti? Impossibile dirlo. Si può solo tentare d'indovinare cosa sembra. Emette un magnetismo a suo modo affascinante, da protagonista di un documentario sul ritorno della dance music. Invariabilmente nerovestito, bulbo corvino maddo di gel, enigmatico, silenzioso.

È alto, prestante, spalle larghe e profuma d'invidiate passerelle serali sulla litoranea, di notti folli sull'Adriatica, di entrate clamorose alla Baia degli Angeli mentre le casse sparano a busso Gazebo & Gloria Gaynor. Come Picasso vanta successi in stile cubista e ha pure l'aplomb che fa sognare la sciampista. Più diverse altre, messe anche decisamente meglio.

Lo sguardo è perennemente celato da occhialoni fascianti. Una vita forse avvolta nel mistero, la sua, ma di sicuro pure da vistosi cinturoni. Secchi, decisi e monosillabici gli ordini con cui muove i suoi boys. È introverso, non concede interviste. Almeno per ora, è tutto.

Wirth ce la fa. In un mese vengono sfornate due Andrea Moda S921, che è poi il team del Sasseti, titolare del calzaturificio medesimo con sede a Morrovalle di Macerata e della linea che lo ha reso d'amblye magicamente ricco. Ma per niente fesso. A Perry McCarthy - reduce da un'anticamera smisurata - fa la seguente proposta: *«Sarai mio pilota, ma io non ti pago. Viaggi a carico tuo»*. Affare fatto.

Martedì 31 marzo McCarthy riceve la Superlicenza. E si fa prestare 800 sterline da un cugino per pagarsi un viaggio Varig direzione Brasile, in economica. Poi si scola due bottiglie di rosso.

San Paolo, venerdì 3 aprile. L'Andrea Moda di Moreno fa due giri, a 14



Una sola qualifica al via di un Gp

**Gp di Monaco 28 maggio
1992, una data storica per
l'Andrea Moda che per
l'unica volta si qualifica in
un Gp grazie a "Pupo"
Moreno che poi in gara si
ritirerà dopo soli 12 giri**

ACTUALFOTO



secondi dal penultimo tempo. Sta peggio il compagno McCarthy: superlicenza sequestrata. Perry scoppia a piangere davanti al mondo e a Ecclestone, che certe volte è un buono. E rincasa con due certezze: non ha i requisiti per la Superlicenza, ma la riavrà. Perché Bernie ha preso di petto davanti a lui uno dei membri della Formula One Commission dicendo: «Le presento mister McCarthy. Mister McCarthy ha un problema: glielo risolve». Al fax, Perry trova il nulla osta.

Giovedì 30 aprile a mezzanotte McCarthy entra nella sua stanza d'albergo, che ha cinque letti più del previsto. Okay, dormirà coi meccanici. E il risveglio è strano.

È solo e le lancette dicono 7 e 25. Si trova a un'ora dalla pista e le prove inizieranno alle 8. È un uomo perduto. I meccanici hanno fatto notte brava al night e sono passati dai balli al circuito, lasciandolo solo. Perry s'imbatte nel fratello di Sassetti: «Portami al paddock - gli dice - a qualunque costo». Sassetti broca Barcellona a 160 orari e sbarca un terrorizzato McCarthy al box con due minuti d'anticipo. Ci siamo. Ma l'Andrea Moda non s'accende. Allora gli spruzzano del "quick start", un cicchetto nell'airbox, che però prende fuoco e con esso il casco. Spento il rogo, il Judd si avvia. McCarthy vede la pista e accelera.

Venti metri e la macchina è ferma. Ha passato la linea della pit-lane, quindi l'assistenza esterna è vietata. Il più breve tentativo di qualifica nella storia della F.1 termina così.

Moreno, che culo, è durato 3 giri.

E siamo al 15 maggio, Imola. McCarthy inanella sette briosi giri prima di fermarsi col differenziale tritato, Moreno idem. Montecarlo, 28 maggio. Perry si spara tre tornate, ma lo richiamano al box. Perché? Boh. Scende, cerca Moreno ma non lo trova. Perché è ancora in pista e sta tirando come un dannato. Pomeriggio di sabato 16 maggio: la strisciata finale dei tempi dà "Pupo" qualificato.

Ha siringato pure il futuro iridato Damon Hill sulla ex gloriosa Brabham. Il box Andrea Moda esplose in un meritatissimo tripudio maceratese: «Je l'aemo fadda: semo nelo shkieramendo!».

Il sogno di Sassetti è realtà: è per sempre tra coloro che vantano una propria creatura al via di un Gp. In gara Moreno al 12° giro è già fuori, ma il più è fatto.

Meno male, perché in Canada McCarthy, che viaggia facendo lo speaker per un tour operator il quale lo paga in natura con biglietti aerei, trova le monoposto ma non i motori, visto che ci sono ritardi nei pagamenti. Sassetti allora noleggia un Judd dalla moribonda Brabham e prova a far girare Moreno. Out.

In Francia il bilico manco arriva perché - pare -, bloccato dallo sciopero dei locali autotrasportatori. McCarthy allora tenta una cosa mai azzardata. Parlare compiutamente con Sassetti. La telefonata di Perry all'Andrea Moda è uno dei momenti più strepitosi nella storia della F.1.

Gustatevela:

«Pronto, Andrea Moda Formula. Dica...».

«Hello, sono Perry».

«Perry... Perry chi?»

«Perry McCarthy».

«Sì, ma a nome di quale ditta?».

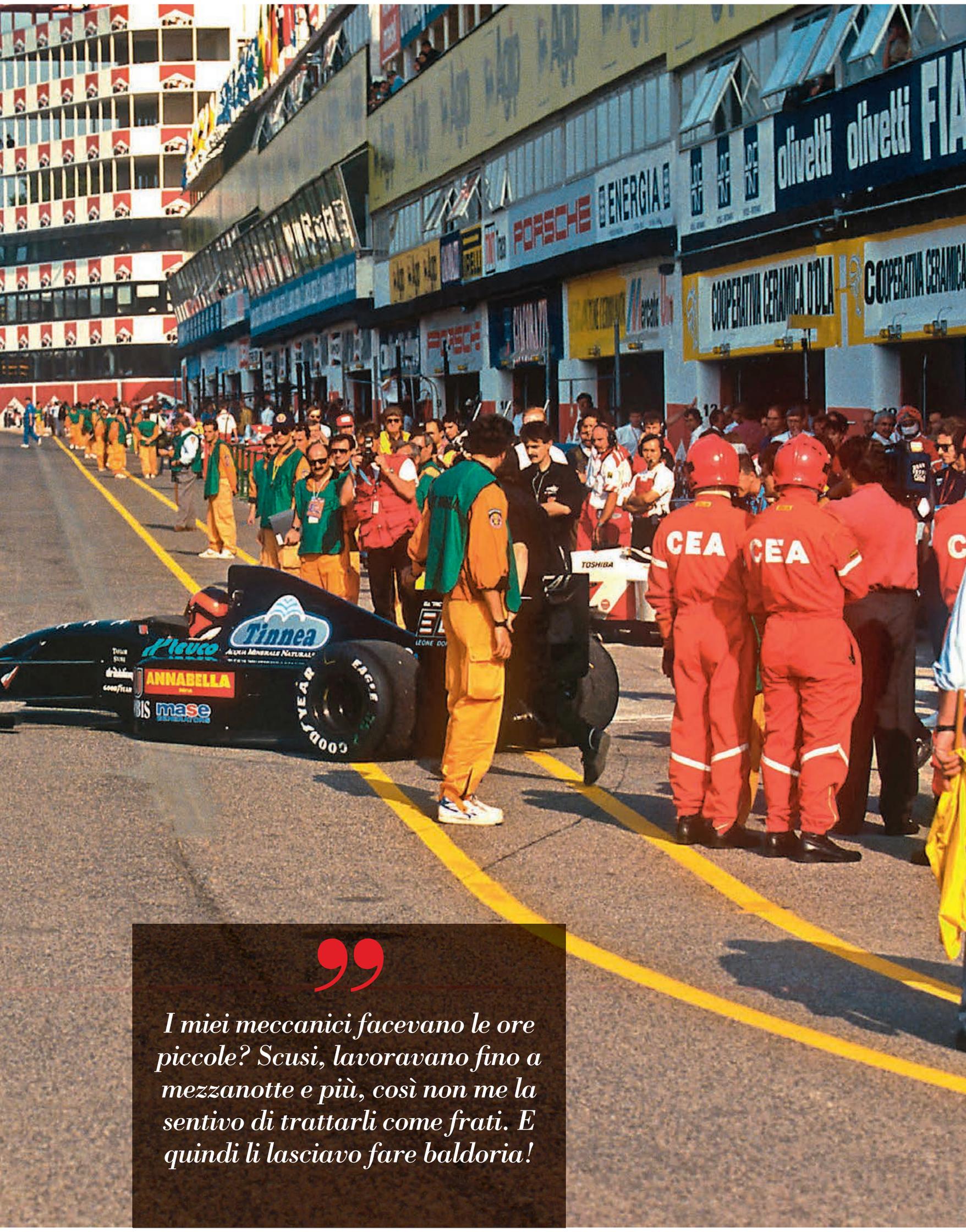
«Mah, sarei il vostro pilota».



LAT

La via Crucis di Perry

15 maggio 1992
Gp di San Marino a Imola. Prosegue la via Crucis di Perry McCarthy che inanella 7 giri nelle prove e poi è costretto ad alzare bandiera bianca per la rottura del differenziale



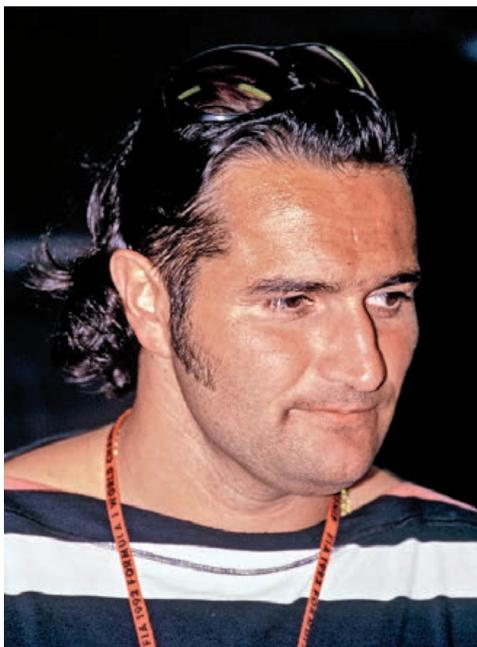
”

I miei meccanici facevano le ore piccole? Scusi, lavoravano fino a mezzanotte e più, così non me la sentivo di trattarli come frati. E quindi li lasciavo fare baldoria!

”

*Retroterra?
Può ben dirlo.
Vengo dalla
campagna: i
miei erano
contadini, ma
mica possidenti.
Mezzadri. Da
ragazzino davo
da mangiare
alle vacche*

”



«Ah, già. Beh, Andrea non c'è».

Perry rivede Sasseti al Gp di Gran Bretagna. Il chiarimento dura quattro secondi: Andrea gli dà una pacca e gli dice: «Dàai, traanquillo».

Infatti l'Andrea Moda segna un inedito primato, visto che lo fa girare con gomme da bagnato sotto un cielo assolutissimo. Due tornate, frizione kappaò. Moreno non è messo meglio.

Stessa solfa a Hockenheim: però ci sono le slick e la distanza percorsa è la metà. Idem in Ungheria. McCarthy si lancia a 45 secondi da fine prove: lasciamo stare.

A Spa rompe la colonna dello sterzo a Eau Rouge e rischia la pelle sfiorando le barriere. Ai box viene a sapere che Sasseti è stato arrestato per presunta frode. L'avventura dell'Andrea Moda è finita.

Ma scorrendo la rassegna stampa Perry scopre d'essere diventato un divo: l'autorevole Times lo definisce "Il pilota più sfigato della Terra", il Daily Telegraph lo ritrae quale "Eroe cult dei nostri giorni", il Sunday Express lo loda come "Attor comico incatenato a una tuta da pilota". Perry McCarthy da quel giorno è un personaggio. Troverà ingaggi decenti, correrà per Case quali Panoz e Audi, scriverà un libro di successo, avrà una casa tutta sua e una sposa felice.

E Sasseti? Quel messia scuro e laico immolatosi in una sera di passione nell'orto di conifere a Spa, trascinato dalla soldataglia, irriso ingiustamente da pubblicitari piuttosto che da pubblicani, sembrerebbe sparito nel nulla. L'uomo che toccando la spalla di McCarthy aveva fatto, certo a modo suo, l'ennesimo miracolo profano della sua breve stagione di passione in F.1, nel giro delle corse continua a essere un mistero. Ma non per noi e voi. Ora non più.

Andrea Sasseti racconta l'Andrea Moda

Da tanti, tanti anni Andrea Sasseti, il patron dell'Andrea Moda, non parla. Blindato, misterioso, inaccessibile. O forse, per farla più semplice, ingiustamente dimenticato. «*E mi raccomando - sussurra fuori busta un suo collaboratore - non insista, ché poi lui si stranisce. Ora è a una fiera. Lo lasci decidere se rompere o meno il muro di silenzio col mondo della F.1.*» Okay, fatto.

E un bel giorno il cellulare suona. «*Buongiorno, sono Sasseti. Andrea Sasseti.*»

Pare facile. Non diamo niente per scontato. Chi è Andrea Sasseti? Perché di dettagliato e certo finora nessuno ha scritto un cavolo.

«*Sono nato a San Rustico, frazione di Montesanpietrangeli a Fermo, nelle Marche, il 14 febbraio 1960.*»

A fine '91, quindi a 31 anni, lei diventa baby boss di un team di F.1. Con quale retroterra?

«*Retroterra? Può ben dirlo. Vengo dalla campagna. I miei erano contadini, ma mica possidenti. Mezzadri. Io da giovanissimo passavo le giornate dando da mangiare alle vacche.*» -

Vabbeh, ma dalle stalle di San Rustico al paddock del mondiale ci deve essere pur stato un momento in cui lei ha svoltato, no?

«*Una notte a poker vinco tre milioni di lire. Cifra non indifferente, all'e-*

Una foto emblematica

Le monoposto dell'Andrea Moda nella bisarca: un altro fotogramma emblematico





poca. Allora mi viene un'idea quasi logica per un marchigiano. Nell'85 compro macchinari per fare scarpe e affitto un capannone. Le cose vanno subito alla grande e i soldi non sono più un problema. Ma resto un timido, un introverso».

Già che c'è, a fine '91 acquista la Coloni F.1.

«Un giorno un mio amico mi dice che la squadra cerca un partner. Io mi propongo. Entro nell'affare, ma certi conti non mi tornano, allora con un pizzico d'ingenuità e incoscienza decido di comperare tutto. Pensi che io la F.1 fino ad allora l'avevo vista solo in televisione...».

Vada avanti.

«È la stessa cosa che mi dice Bernie Ecclestone quando mi reco a Londra a trovarlo, nel suo ufficio. Così io vado avanti davvero. Però già al Gp del Sudafrica il primo casino. La cauzione per iscriversi al mondiale non è pagata e la squadra viene pure accusata di non avere la proprietà intellettuale delle monoposto. Una grana che ricorda tanto quella delle F.1 clonate, nel paddock del 2007. Non mollo. Mi consigliano di andare alla Simtek, a Banbury, dove hanno un progetto bell'e pronto che Wirth voleva girare alla Bmw. Subentro io, pagando sull'unghia».

Quante monoposto furono realizzate?

«Due telai completi».

All'inizio le macchine non stanno insieme.

«Logico. Ci vogliono anni per programmare l'entrata in F.1. Io dovevo fare tutto in pochi mesi. Poi scopro che ho solo tre settimane...».

Moreno sulle prime non si prequalifica, ma McCarthy è una comica. La sua Andrea Moda si rompe sempre dopo pochi metri.

«Perry sapeva a cosa andava incontro. Non avevamo la forza per schierare due vetture».

McCarthy sulla sua avventura ha scritto un libro di successo: "Flat out, flat broke". Arioso, spiazzante, irresistibilmente comico. Lei l'ha letto?

«No, ma so tutto. E posso dire che le voci che ha messo in giro il signor McCarthy corrispondono all'esatta verità. Però io ne so molte più di lui. Ai box mandavo a lavorare in mancanza d'altro del personale che lavorava nel calzaturificio e ne capitavano delle belle, tutte da ridere. Perfino che un autista del bilico rimaneva senza soldi in viaggio, perché dopo due o tre frontiere faceva casino con i cambi di valuta...».

Pure che gli stivali marchiati Andrea Moda che lei regalò a McCarthy erano scomodi?

«(ride, ndr)...Perry è un simpaticone».

Pure che i meccanici la notte andavano per locali notturni e la mattina delle prequalifiche manco lo svegliavano in albergo?

«Scusi, la sera lavoravano fino a mezzanotte e più, così io non me la sentivo di trattarli come frati. È vero, li lascio far baldoria».

Pure che in Inghilterra Perry tentò di qualificarsi con gomme da bagnato in un giorno di sole canicolare...

«Era ciò che avevamo in quel momento. Alla guerra si va con le armi che si ha. Sì, è vero».

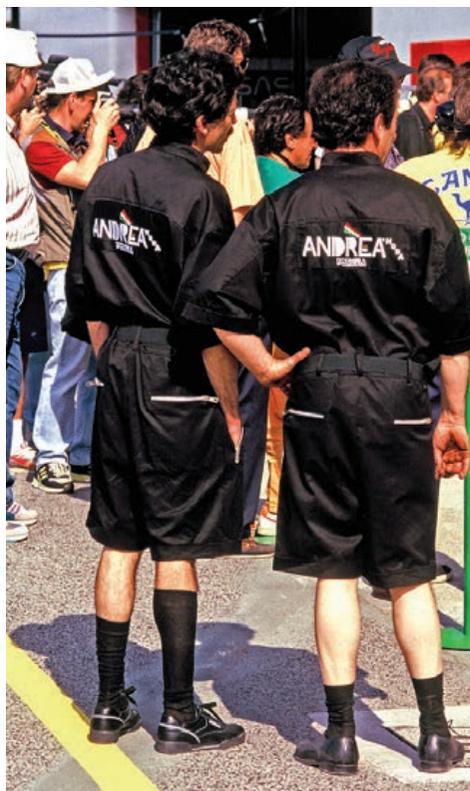
Certo che a Montecarlo "Pupo" Moreno si qualificò davvero. Alla grande. E in gara percorse una manciata di giri.

«Nella mia incoscienza di allora sapevo che sarebbe successo, perché di base la macchina non era affatto male. Però non avevamo soldi per test e sviluppi, altrimenti...».

”

Dennis e Briatore se la tiravano alla grande. Per loro ero un alieno. Negativo, per giunta. Sa invece chi mi filava? Il più grande: Ayrton Senna

”



Come la trattavano i big della F.1?

«I Dennis e i Briatore se la tiravano alla grande, per loro ero un alieno. Negativo, per giunta. Sa invece chi mi si filava? Il più grande. Ayrton Senna, gran bella persona e amico del mio pilota "Pupo" Moreno».

Lei è pittorescamente descritto dall'iconografia britannica del Circus come "Flamboyant playboy".

«Nel mio mondo, la moda, le donne non sono un problema. Ma in F.1 ne beccavo meno. Perché avevo più pensieri».

Perché quel look da pistolero nerovestito?

«È da sempre il mio grembiule da lavoro».

Duole ricordarlo, ma lei fu il primo a usare il cellulare al paddock. Da dentro, però. Con sirena bitonale e gendarme belga alla guida.

«A Spa non ci qualificammo, così decido di tornarmene a casa. Mi chiamano quando sono già a 50 km dal circuito: "Ci sono problemi" - mi dicono. Okay, torno, visto che ho la coscienza pulita e nulla da temere. Beh, i gendarmi mi prendono, mi ammanettano, mi mettono su un cellulare e fanno tutto il giro del paddock a passo d'uomo. Uno show precotto, un'operazione architettata ad arte. Un fornitore lamentava mie presunte fatture false. Ma era falso lui, però. Prima, quando faceva comodo averci al via per fare numero, ci aprirono le porte. Poi, al momento opportuno, ci buttarono fuori».

Dicendone di cotte e di crude, per la cronaca.

«Ma sì, che io ero in F.1 per far girare soldi, riciclare denaro, che Sassetti aveva portato la droga nel paddock e altre delizie del genere. Balle. Tutte balle. Al contrario, noi non facevamo parte della Foca e le casse con il mio materiale avevano sempre problemi di sdoganamento e subivano controlli molto accurati».

A Monza il bilico Andrea Moda fu cacciato e il team espulso dal mondiale per indegnità.

«Avevamo diritto a starci, in F.1. In Belgio i magistrati ci attaccano e il potere sportivo ci difende, pochi giorni dopo a Monza accade l'esatto contrario. La morale è che non ci volevano più. Allora okay, basta Gp».

Quanto ha speso Sassetti in F.1?

«Sei miliardi di lire dell'epoca. Tondi tondi. Di tasca mia. Poi mi hanno fatto tanti di quei controlli fiscali iperaggressivi da fare girare la testa, cercando chissà cosa. Boh, ero e sono pulito. Tutti gli sponsor erano virtuali, nessuno mi ha dato mai una lira. La verità? In F.1 c'erano tanti soldi, ma solo per pochi. I team piccoli li volevano morti. Certe cose che io lamentavo poi sono venute a galla».

Cosa fa ora Andrea Sassetti?

«All'Andrea Moda ho affiancato cinque ristoranti, locali notturni e lavori nel settore delle costruzioni. Insomma, mi do da fare, gli impegni sono tanti».

Dove sono finite le due Andrea Moda di F.1?

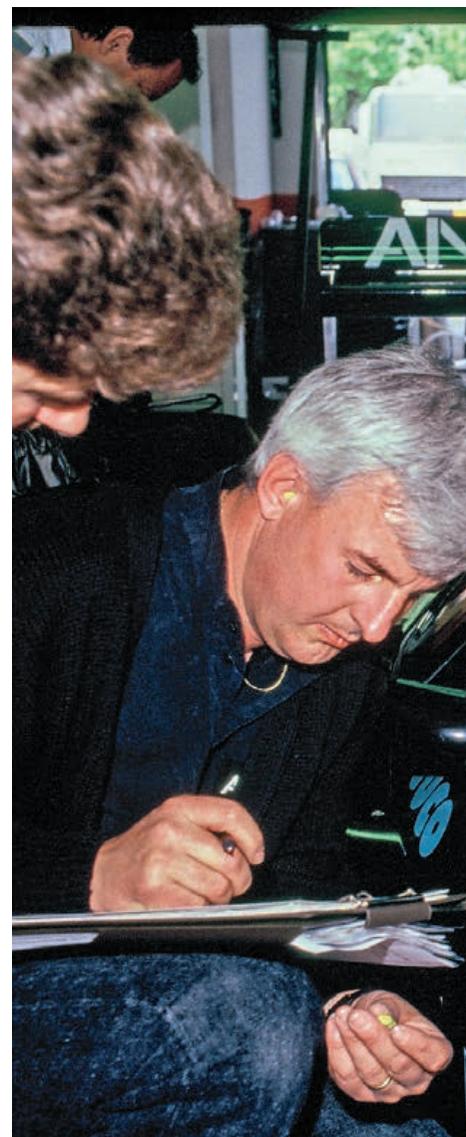
«Una a Milano, l'altra in un mio capannone, nelle Marche. Ogni tanto ci ho girato anche io, a Misano, per sgranchirmi un po'».

Davvero? Ma lei non è troppo... XL?

«Ho fatto allargare l'abitacolo. Lo sviluppo della monoposto c'è stato. Ora non si rompe più. Ma con qualche lustro di ritardo».

Sassetti, rifarebbe tutto quello che ha fatto in Formula Uno?

«A patto di avere indietro gli anni e l'incoscienza della mia gioventù, le rispondo di sì».



fotografie ACTUALFOTO





”

*A patto di avere
indietro gli anni
e l'incoscienza
della mia
gioventù, dico
che sì, rifarei
tutto quello che
ho fatto in
Formula Uno*

”



***Prigionieri
nella tagliola
delle qualifiche***

Meccanici al lavoro sulle monoposto di Moreno e McCarthy: la tagliola della qualifiche è stata fatale per un team che ha debuttato troppo in fretta

DAL 1995 AL 1996

Forti Corse

voglia di osare



DALLA FORMULA CADETTA AI GRAN PREMI:
ECCO TUTTA LA PARABOLA DEL TEAM CHE
PER DUE ANNI HA BALLATO IN FORMULA UNO



Moreno e Diniz, accoppiata Forti del 1995

Con i piloti Roberto Moreno e Pedro Paolo Diniz ecco schierata la Forti Corse al via del Mondiale di F.1, stagione di debutto del team

”

Senza contare Toro Rosso di chiara filiazione Red Bull, Forti Corse è l'ultimo team italiano ad aver debuttato in F.1, ballando quasi 2 stagioni

”



a Forti Corse è l'ultimo team italiano - senza contare Toro Rosso, chiara filiazione Red Bull - ad aver debuttato in F.1, ballando quasi per due stagioni, nel biennio 1995-1996. Con risultati assolutamente dignitosi, spesso stupendamente in top ten, ma purtroppo senza riuscire a raggiungere la zona sicurezza. Tanto da dover abbandonare la scena - a metà 1996 -, per gravi problemi finanziari, quando le buone cose dimostrate in pista avrebbero meritato seguito, appoggi seri e ulteriori possibilità. Evidentemente il destino volle diversamente. E oggi, a oltre vent'anni dal tramonto di quel sogno e a un lustro dalla scomparsa del coraggioso Guido Forti, sono ancora tanti gli aspetti da chiarire e i quesiti in sospeso cui dare liberatorie risposte.

Per riuscirci niente di meglio che far conto sull'ingegnere Giorgio Stirano, che nell'avventura Forti in Formula Uno rappresentò uno snodo fondamentale e un sicuro punto fermo.

Piemontese, 69enne, Stirano si era già occupato di F.1 portando a termine il progetto dell'Osella Fa1 del 1980, iniziato da Nicola Materazzi e curando la nascita della successiva Fa1 B per il 1981. Nei Gp era tornato nel 1984, ai tempi dell'Alfa Romeo-Euroracing, come consulente del Biscione, collaborando con l'ingegnere Giovanni Tonti. Quindi darà vita all'Alba.

«Quando accetto di dare una mano a Guido Forti sono fuori dalla F.1 da dieci anni e trovo assai stimolante tornarci - ricorda Giorgio Stirano -. La squadra era, nelle sue basi, solida e ben collaudata, perché aveva militato con ottimi riscontri in F.3 e in F.3000, serie cadetta in cui Guido aveva fatto correre Pedro Paulo Diniz, il cui papà, Abilio, al tempo era facoltosissimo proprietario e presidente del Grupo Pão de Açúcar».

In poche parole, i soldi all'inizio ci sono.

«La famiglia Diniz, avendo un'immensa catena di supermercati, riesce a coinvolgere la Parmalat, riportandola in F.1 con un'operazione intelligente, in pratica concedendo agevolazioni commerciali contraccambiate con l'appoggio al programma per i Gran Premi. Altri capitali sono portati dall'oriundo Carlo Gancia - cugino dei Gancia di Canelli -, in società con Diniz che si riserva la maggioranza e Guido, così il budget in pratica è bello completo. Sono disponibili 10-12 miliardi di lire per dare vita a un team che nella massima espansione arriverà a impiegare circa ottanta persone».

Perfetto. Adesso bisogna fare la macchina.

«Carlo Gancia consiglia di prendere l'argentino Sergio Rinland, già papà della Brabham del 1987, che viene subito ingaggiato, anche se c'è un problema non da poco. Rinland è ancora sotto contratto per l'AAR Eagle di Dan Gurney, quindi bisogna creare un collegamento tra Los Angeles, dove lui lavora, e la sede del team, a Alessandria, e qui entro in ballo io».

In pratica, con quale ruolo?

«Be', diciamo che all'inizio sono direttore sportivo e project manager, comunque di fatto faccio avanti e indietro tra Los Angeles e Alessandria, raccogliendo tutto ciò che Rinland trasmette quando lavora alla nascita Fg01, che viene da lui progettata la sera, nei momenti liberi dall'impiego con Gurney».

Lo stesso Rinland per il 1992 aveva progettato la Fondmetal Gr02, monoposto poco fortunata causa la fine del budget del team, ma molto interessante. Sulla Forti Fg01 a tutt'oggi esisto-



L'erroraccio di Moreno ad Adelaide

Adelaide, Australia. 12 novembre 1995. Roberto Moreno sulla Forti FG01-95 Ford, occupa a sorpresa la sesta piazza, prima di commettere un incredibile errore in corsia di rientro. Il suo compagno di squadra Diniz chiuderà al 7° posto: è il miglior risultato raccolto dal team italiano nella sua avventura in F.1





fotografie ACTUALFOTO





no due correnti interpretative. Da una parte c'è chi dice che Rinland di fatto vi passò il progetto della vecchia Gr02 un po' evoluto ma niente più, dall'altra c'è chi sostiene che con voi realizzò ciò che in origine lui pensava avrebbe dovuto essere la mai nata Fondmetal Gr03. Sciogliamo il mistero?

«Posso dire che Rinland disponeva di un ottimo archivio e il progetto Fondmetal Gr02 per lui continuò a essere una bella ispirazione, ecco. Sono stato sufficientemente chiaro?».

Direi di sì. Andiamo oltre. L'inizio concreto in F.1 è piuttosto tumultuoso, perché la Fg01 appare decente ma non competitiva. Ha almeno 20 chili di ciccìa in più rispetto alle avversarie ed è destinata a passare alla storia della F.1 quale ultima monoposto ancora dotata di cambio manuale. Punto tre, derivante dai primi due, Rinland viene licenziato da Forti e soci praticamente a inizio stagione. Tabula rasa.

«Tutto preciso. E ora devo spiegare qualcosa. La macchina era grassottella, sì, di almeno venti chili se non più, perché ci avevo lavorato sodo al fine di irrobustirla e riuscire a superare i crash test, che da quella stagione in poi erano cominciati a diventare davvero severi, con la Fia impegnata in una gran campagna di sicurezza seguita alle morti di Senna e Ratzenberger. Non solo: a quel punto avevamo poco tempo e non tanti soldi, per cui decidemmo di realizzare un cambio semi-automatico in collaborazione con Minardi. In poche parole, partito come semplice "diesse" ormai a stagione iniziata per motivi contingenti mi ritrovo pienamente coinvolto e con grandi responsabilità anche tecniche nell'avventura Forti. Ed ecco che a inizio primavera 1995 viene ingaggiato il tecnico Chris Radage, ex Brabham, che collabora con me a mettere a punto una prima evoluzione della monoposto».

Cura dimagrante, pance più piccole, nuova ala anteriore e muso più alto?

«Quella. La Forti evoluta viene portata al Gp di Francia 1995, settima gara del mondiale. Può essere definita in due modi, ossia come Fg01B o come Fg02, in ogni caso questa evoluzione viene utilizzata sempre più affinata, proporzionalmente ai nostri mezzi, per completare la stagione 1995 e iniziare il 1996, in attesa della Fg03, che dovrebbe segnare il vero salto di qualità per la nostra squadra».

Guardando i risultati, il migliore è il settimo posto del rookie Diniz in Australia. Pedro peraltro è una volta nono e decimo in due occasioni, la prima delle quali in Brasile, al debutto assoluto. Quanto al compagno di squadra Roberto "Pupo" Moreno, niente di meglio che un 14esimo posto in Belgio, ma va detto che nel Gp d'Australia, prima di commettere un incredibile errore in corsia di rientro, Moreno era stupefacente sesto...

«Eh, già, "Pupo" è una persona simpatica e carina, ma quel giorno era da strangolarlo sul posto... Lui stesso si sentiva costernato, povero. Un sesto posto ci avrebbe cambiato la vita! In ogni caso, il bilancio iniziale non può che essere positivo, anche grazie allo stupendo apporto di Paolo Guerci, l'uomo del quale Guido a ragione si fidava ciecamente, già mago degli assetti in F.3 e in grado di ottimizzare il compor-



”

Guido Forti era una persona stupenda. Un uomo vecchio stile, un appassionato vero. Ripeteva che tra galantuomini basta e avanza una stretta di mano...

”

Avventura chiusa anzitempo

In alto Badoer in azione nel 1996 nell'ultimo Gp disputato dalla Forti Corse in F.1 all'interno di una stagione chiusa anzitempo. A sinistra, ancora Moreno e Diniz nel Mondiale 1995

”

La sensazione è che la Forti alla fine è stata un'incompiuta che aveva il suo gran bel perché, a dimostrazione che noi italiani sappiamo fare le cose bene senza troppi aiuti

”

tamento di una monoposto financo solo agendo sulla pressione degli pneumatici».

Andate verso il 1996 con tre belle notizie, perché l'anno nuovo vi porterà il progetto Fg03 da te stupendamente curato, un motore Ford evoluto e il grande Cesare Fiorio al muretto.

«Purtroppo c'è anche una brutta novità. Una sola ma grossa. Ecclestone è andato in Brasile dai Diniz e li ha consigliati di dirottare l'impegno di famiglia sulla Ligier. Morale della favola, i Diniz se ne vanno e la Forti vede demolire le sue fondamenta».

Cioè?

«Guido Forti era una persona stupenda. Un uomo vecchio stile, un appassionato vero. Gli avevo detto più volte che c'era un punto debole nell'operazione F.1, perché coi Diniz non aveva mai messo nero su bianco. Ma Guido ripeteva che tra galantuomini basta e avanza una stretta di mano... Lui era uno che aveva fatto fortuna lavorando sodo, importando pezzi tramite la Giesse fondata con Mauro Ghislieri e aveva una visione degli affari morale, romantica e ultracorretta. Fu quello il vero problema e l'inizio della fine. E non certo per colpa di Guido, onestissimo e vittima dell'evoluzione dei fatti».

La Forti Fg03 desta sensazione. È piccola, elegante, cattiva, originale e va subito forte. Decima al debutto, a Imola, con Luca Badoer. Poi, però, finiscono i fondi. E dal Gp di Francia arriva la fantomatica Shannon irlandese a rilevare quote al 51%, promettendo soldi che non arriveranno mai.

«È la parte conclusiva, malinconica e immeritata della vicenda. È già tutto finito. Guido Forti è rimasto solo - Bernie Ecclestone non farà nulla per aiutarlo - e ne uscirà molto amareggiato. In realtà io contribuisco a finire la 03 e poi me ne vado. E dico chiaro a Guido che così non ha senso continuare, anche se lui cerca d'essere positivo e ottimista fino all'ultimo, sperando che accada qualcosa in grado di rimettere la situazione su un binario di sostenibilità. Ma ahimé non si possono fare le nozze con i fichi secchi e tutto quello che c'è di bello in quest'avventura ormai in pieno 1996 non ha futuro. Un grandissimo peccato per due motivi: la Fg03 era un progetto sano a prescindere e se il team fosse riuscito a resistere, a partire dal 1997 erano previsti bonus Fom molto più sostanziosi e la sopravvivenza sarebbe stata praticamente assicurata. Ma ormai i soldi erano finiti davvero e non c'era più niente da fare».

Quante monoposto di F.1 sono state costruite dalla Forti Corse?

«Tre il primo anno e due il secondo, perché i candidi erano finiti. Quindi in tutto cinque monoposto».

Qual è la tua sensazione complessiva, vista e vissuta da dentro, di questa avventura comunque interessante e molto dignitosa? In fondo nella F.1 d'oggi per una mitragliata di arrivi in top ten avrebbero costruito un monumento equestre a Guido esaltandolo, mentre al tempo il punteggio non premiava ancora i primi dieci e tutto passò ingiustamente quasi nell'anonimato...

«La mia sensazione è che la Forti alla fine è stata un'incompiuta che aveva il suo gran bel perché, a dimostrazione del fatto che noi italiani sappiamo fare buone, ottime cose anche partendo senza troppi aiuti e fondi. E nessuno sa cosa avrebbe ottenuto la Fg03 se sviluppata, ma posso confermare che le potenzialità c'erano davvero».

Già. Mancò la fortuna, non il valore.

**AUTO
SPRINT**

CONTI EDITORE

Direttore Responsabile: Andrea Cordovani

Redazione: Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051 6227111 - Fax: 051 6227242. **Registrato** presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969. **Stampa:** Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051 6034001.

Distribuzione esclusiva per l'edicola in Italia: m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02 25821 - Fax 02 25825302 - e-mail: info-service@m-dis.it.

Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:

Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it - Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma - Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano - Telefono 02 349621 - Fax 02 3496450 - Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Telefono 06 492461 - Fax 06 49246401.

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

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



PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG
FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

Grafica **ALBERTO RONDELLI**
ROBERTO RINALDI
GIANFRANCO ROSSI

Scelta fotografica **CHICCO RIMONDI**

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



ALLACCIA LA CINTURA.

GOLD
COLLECTION
GOLD

**OGNI MESE STORIE
AD ALTA VELOCITÀ.**

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

FEBBRAIO _____ LAUDA FAVOLOSO NIKI 70
MARZO _____ ABARTH. Il mito dello Scorpione
APRILE _____ FORMULA MAGIC
MAGGIO _____ RALLY D'ITALIA
GIUGNO _____ FIORIO 80 ANNI
LUGLIO _____ LITTLE ITALY F1
AGOSTO = **19 CAMPIONI DEL MONDO CON LA ROSSA**
SETTEMBRE = I GRANDI DUELLI DELLA F.1 VOL.1
OTTOBRE = I GRANDI DUELLI DELLA F.1 VOL.2
NOVEMBRE _____ ALFA ROMEO
DICEMBRE = L'EVOLUZIONE TECNICA DELLA F.1
GENNAIO _____ BOLIDI DALLE MILLE VITE

autosprint.goldcollection.it

Non perdere nemmeno un'uscita di Autosprint Gold Collection

**AUTO
SPRI
NT**