

PILOTI ITALIANI: GLI ANNI DEL BOOM DALLE FORMULE ADDESTRATIVE ALLA F1

Tavola rotonda con Sergio Ciceri, Guido Daccò, Giuseppe D'Agostino, Giorgio Pianta, Pino Pica, Mario Poltronieri, Siegfried Stohr, Giorgio Valentini.

Introduzione: Lorenzo Boscarelli

Coordinatore: **Andrea Curami**.

Autodromo di Monza, 29 gennaio 2005

BOSCARELLI

La platea di oggi, molto numerosa, corrisponde anche all'attrattiva dell'argomento che vogliamo presentare. Sono presenti **Siegfried Stohr** e alcuni validi esponenti delle corse dagli anni Sessanta agli anni Ottanta: **Giorgio Pianta, Pino Pica, Guido Daccò** e **Sergio Ciceri**, una rappresentanza più che significativa di un momento particolare della storia dell'automobilismo sportivo nel mondo e in Italia.

È il periodo in cui alla passione di qualche sparuto gruppo di persone succede l'automobilismo di massa.

Con gli anni Settanta, come tutti ricordiamo, entrano nel mondo dell'automobilismo grandi risorse economiche, che hanno molto facilitato lo sviluppo di tante formule di ogni genere. In Italia, come in altri paesi, negli anni Sessanta si diffondono le formule addestrative. Erano nate un decennio prima, con la Formula 3 e la Formula Junior, ma negli anni Sessanta il fenomeno diventa molto importante.

Grazie anche alle formule addestrative e all'interesse sempre più diffuso per l'automobilismo abbiamo avuto una grande fioritura di talenti e tanti piloti italiani sono arrivati a correre in formule internazionali e in Formula 1.

Oggi, **Andrea Curami** ci darà un quadro storico dell'evoluzione delle formule addestrative, poi avremo le testimonianze dei piloti che ho citato e di due tecnici, gli ingegneri **Giorgio Valentini** e **Pino D'Agostino**, che hanno un ruolo importante nell'automobilismo sportivo e di un popolare e autorevole giornalista specializzato come **Mario Poltronieri**.

CURAMI

Quando è stato proposto questo tema, si era partiti dall'intenzione di rievocare la F1 alla fine degli anni '80 per gli importanti cambiamenti che vi si verificarono. Dal punto di vista tecnico c'era stato il prepotente ritorno alla sovralimentazione con il turbocompressore, l'avvento dei materiali compositi e, in campo aerodinamico, il deciso ricorso all'effetto suolo.

Dal punto di vista sportivo i regolamenti dovettero adeguarsi all'avvento del turbocompressore, prevedendo dapprima un coefficiente 2 fra motori

aspirati e motori sovralimentati (3000 cc. contro 1500 cc.) finendo per imporre in F1 nel 1986 solo vetture dotate di motori di quest'ultimo tipo, per poi riammettere gli aspirati l'anno successivo permettendo loro una cilindrata di 3500cc, riservando loro anche una classifica a parte ("Trofeo Jim Clark").

Furono anni significativi per l'aumento della competitività sia in pista che ai box. Vorrei ricordare che per la prima volta fu applicata in quegli anni la sanzione di esclusione dal campionato e di squalifica per l'anno successivo ad un team inglese, la Tyrrell, reo di aver violato la regola del peso minimo, che veniva verificato a fine gara. I Commissari accertarono che la macchina, dopo aver corso sotto peso, veniva rimessa in regola nell'ultimo rifornimento immettendo nei serbatoi benzina mista con pallini di piombo.

L'avvenimento positivo invece, per quanto riguarda noi italiani, era costituito dal fatto che si arrivò ad avere ben 14 o 15 piloti in attività in F1, distribuiti fra varie squadre. Non solo. Si registrò anche la presenza di più squadre con licenza italiana: oltre alla Ferrari, ci fu il ritorno dell'Alfa Romeo, cui si aggiunsero Osella, Minardi, Benetton (ex Toleman, che correva con licenza italiana pur essendo basata in Inghilterra), Coloni, Dallara e la Lamborghini "Lambo" di Forghieri.

Si registrò anche la presenza di squadre minori come l'Andrea Moda, la Forti e la Life, un tentativo, quest'ultimo, sicuramente sfortunato, ma interessante dal punto di vista tecnico per il suo motore 3000 a W formato da tre bancate di 4 cilindri ciascuna.

Si è arrivati alla conclusione che alla base di questa brillante situazione per i colori italiani ci fossero anche gli effetti positivi delle "formule addestrative" alle quali abbiamo deciso di dedicare questa giornata.

Diciamo subito che le formule addestrative non sono nate in Italia, dove hanno trovato però terreno molto fertile. A mia opinione, la prima formula definibile "addestrativa" in Italia può ritenersi quella proposta nel 1946 da Piero Dusio con la sua **Cisitalia D 46**.

La sua idea, per certi versi anche moderna e anticipatrice, era quella di creare una specie di circo viaggiante di piloti, che, dotati tutti della stessa macchina, fossero in grado di competere ad armi pari facendo valere le loro sole doti di guida con grande beneficio per lo spettacolo. L'esordio in Egitto, prima tappa del tour che doveva comprendere anche l'Argentina, fu un fallimento anche dal punto di vista economico e l'idea non ebbe seguito. Le vetture furono vendute a privati che le impiegarono nel campionato italiano della "Formula Corsa" fino a 1100.

Nel 1946, nasce la FIA che inizia a regolamentare le categorie e le classi della Formula Corsa. Nasce quindi la F1, nuova denominazione della massima categoria, il cui primo campionato si è disputato nel 1950. Nasce la F2, che disputa i Campionati del Mondo negli anni '52-'53, vinti da Alberto Ascari. Nasce la Formula 3, di derivazione inglese e di natura tipicamente addestrativa, che prevede l'impiego di vetture molto leggere,

con motori di 500 cc, di fatto, nell'esperienza inglese, di origine motociclistica.

Qui da noi la F3 non riscuote un grosso successo: si tratta di macchine per correre su piste brevi e non certo sui nostri circuiti stradali, che richiedono strutture più robuste dei leggeri telai inglesi. E poi c'è un problema di motori. Quelli derivati dalle moto da competizione sono costosi, difficilmente reperibili e complessi da gestire.

Ricordiamo il tentativo che Volpini effettuò proprio qui a Monza utilizzando un Gilera 4 cilindri da GP: fallì anche per le incomprensioni fra lo stesso Volpini e i tecnici della Casa di Arcore. Probabilmente a causa di non corretti rapporti finali o del cambio, i motori si rivelarono fragili e non durarono per tutta la gara.

A parte questi sporadici tentativi, nelle gare italiane di Formula 3 vengono impiegate le poche Cooper di importazione inglese. Nasce anche una formula nazionale elevando il limite di cilindrata a 750 cc. L'unico campionato italiano del '55 viene vinto da Renato Pirocchi con una Stanguellini.

Le macchine partecipanti sono degli ibridi: si tratta o di vecchie monoposto della F3 o di sport a ruote coperte equipaggiate con motori della classe 750 Sport dai quali si tira fuori qualche cavallo in più grazie all'abolizione dei vincoli sul carburante e all'eliminazione dell'impianto elettrico.

E' nel '56 che si comincia a parlare al Convegno CSAI di fine anno di una "Formula Junior" adottando la denominazione proposta da Giovanni Lurani per una formula addestrativa. Si scontrano subito due tendenze. La prima, che chiameremo "monomarca", orientata su vetture rispondenti a caratteristiche standard, uguali per tutti, sia di telaio che di motore. Ne sono fautori i livornesi **Filippi** e **Morini** (il primo, Commissario tecnico e il secondo, preparatore). Il prototipo da loro realizzato richiama nelle sue linee generali le vetture "Midget" americane e infatti è questo il nome proposto. Non è una gran macchina. Per di più la sua adozione comporterebbe l'eliminazione del parco macchine esistente.

La seconda tendenza è invece orientata a utilizzare le poche macchine esistenti della Formula 750, adattandole ai nuovi regolamenti. Prevale questa idea.

Per un breve tempo ci sarà la **Formula 750-1100** in quanto vi sono ammesse due classi di cilindrata con differenti pesi minimi. Il regolamento prevede che il motore derivi dalla grande serie e sia quindi omologato nella categoria Turismo. Sono vietati gli alberi a camme in testa (per cui il motore dell'Alfa Romeo Giulietta non può essere utilizzato, come quelli di altre vetture omologate nella categoria turismo). Inizialmente c'è anche il vincolo che i freni devono appartenere alla stessa vettura di cui si usa il motore, per cui devono essere necessariamente a tamburo.

Non si trattava, quindi, di una formula monomarca. Tuttavia i risultati ci furono e ce ne parleranno poi due personaggi che hanno corso prima in Formula Junior e, successivamente, nella nuova Formula 3: Guido Daccò e

Pino Pica. Il dramma era che queste vetture finivano per costare moltissimo. Per cui l'alternativa non poteva che essere quella di una Formula Nazionale basata sulla vettura di serie più economica che ci fosse sul mercato, ovvero la Fiat nuova 500.

L'idea nasce da **Rodolfo Patriarca**, che è un noto preparatore romano, che costruisce una quindicina di monoposto usando il motore della Fiat Nuova 500 con l'intento di organizzare un ciclo di corse sulla pista di Vallelunga che è stata inaugurata da poco.

Il progetto va avanti e nel 1965 si arriva alla **Formula Baby Junior**, inizialmente prevista per il solo motore Fiat Nuova 500, poi aperta (fatti salvi gli standard dimensionali della vettura) a qualunque motore purché derivante da vetture omologate nella categoria turismo fino a 500 cc. L'alternativa più valida è rappresentata dall'austriaco Steyr-Puch derivante da una vetturetta all'epoca non importata in Italia.

L'unico campionato italiano è disputato nel '65 e lo vince Sergio Ciceri con una GMS (acronimo dei nomi dei tre fratelli Ciceri, Gianni, Mario e Sergio) motorizzata Fiat.

Purtroppo la mancanza di iscritti fa sì che il campionato non vada avanti e la CSAI pensa ad un palliativo: la **Formula 850**. Vi si possono utilizzare i telai di Formula 3 mentre il motore deve essere il Fiat 847 (850 Coupè e Special) con una lieve preparazione. Gli elevati costi del telaio sono compensati dal minor costo e dalla affidabilità della motorizzazione.

A questo proposito vorrei sentire la testimonianza di Pino Pica, che nel '67 ha corso anche con una BWA (Benzoni, Valentini, Valsecchi, Arrigoni), progettata appunto dal nostro vice presidente Giorgio Valentini.

PICA

Ricordo molto bene Ciceri, la 875 Monza e la Formula 850. Con le 850 ho corso vincendo il Campionato della Montagna e quello italiano con la Biraghi.

Biraghi era un piccolo costruttore che, con l'aiuto di giovani neo laureati in ingegneria, costruiva telai con soluzioni interessanti, proprio nello spirito delle formule addestrative.

Da lì sono passato alla Formula 3, che in quel periodo raccoglieva fino a 80, 90 iscritti per gara. Quando arrivavano gli inglesi qui a Monza si dovevano fare tre batterie. Erano i tempi di De Sanctis, gran preparatore romano, e della BWA, progettata dall'ing. Valentini in due serie, entrambe di concezione molto avanzata. Poi arrivò la Tecno, altra macchina molto interessante con la quale ho corso insieme a Tino Brambilla. Clay Ragazzoni ha vinto un Campionato Europeo di Formula 2.

Ci sarebbero tante cose da dire, tanti eventi da ricordare. Visto che c'è l'ing. Valentini, che è stato mio maestro e che ha avuto la pazienza di insegnarmi tante cose, voglio solo ricordare che un pilota non cresce se non ha la capacità di imparare come mettere a punto la macchina.

A parità di macchina vince chi si sa mettere a posto l'assetto da solo. E' inutile avere dei motori estremamente preparati e costosi se non sai adattare la vettura a ogni singolo tracciato.

Non posso dimenticare la pazienza e la cortesia con le quali l'ing. Valentini con Benzoni ed Arrigoni, fiduciosi delle mie capacità, mi prepararono la loro prima macchina, che avrei guidato per la prima volta qui a Monza, vincendo la mia batteria e classificandomi secondo dietro Geki Russo in finale.

Quel giorno pioveva a dirotto e tremavo come una foglia. Ero più emozionato che mai nel trovarmi in testa e avevo quasi paura di vincere la mia prima gara. Fu comunque un'esperienza bellissima.

Successivamente, l'ing. Valentini fece un'altra macchina che, per la prima volta, aveva il radiatore laterale e i freni interni alle ruote, anticipando tutti i progetti successivi. Questa soluzione dai grandi benefici aerodinamici ci rendeva competitivi con gli inglesi, tradizionalmente all'avanguardia in questo campo.

Come preparatori dei motori avevamo i tecnici della Novamotor, persone eccezionali per passione e capacità. Io non riuscirei a fare una critica su quel periodo così affascinante: il pilota ci metteva la passione, ma era assistito, consigliato, aiutato e trovava quella sicurezza che gli permetteva di arrivare a certi limiti.

CURAMI

Pica non ha toccato un tasto dolente, ma c'è sempre stato un grosso problema nel campo delle formule minori: quello economico. Le vetture migliori erano spesso inglesi e si dovevano fare salti mortali per importare macchine, motori e componenti.

Pino Pica, prima, ha accennato alla **875 Monza**. I giornalisti parlano di 875 Monza come creatura di **Romolo Tavoni**. In realtà, la vettura è disegnata dall'ingegner Alberto Massimino. Sul motore, della Fiat Nuova 500 a sogliola, ci mette le mani Almo Bosato e per la costruzione ci si affida a Montagnani di Modena.

Tavoni era stato incaricato dalla CSAI di affrontare il problema delle formule addestrative e aveva proposto questa vettura. Il principio ispiratore era che Massimino non brevettasse l'autovettura e che il progetto del telaio venisse messo a disposizione anche del piccolo costruttore.

Infatti, non bisogna dimenticare che, grazie alla Mille Miglia e alle numerose altre competizioni su circuiti stradali e cittadini, in Italia si era formata una numerosa categoria di artigiani specializzati nella costruzione di macchine da corsa. Per cui, uno degli ostacoli alla realizzazione di una formula monomarca era costituito proprio dai giusti interessi di questi artigiani che non volevano ridursi a fare i meccanici, ma cercavano di difendere le loro prerogative di costruttori.

Altro fattore molto importante per il successo delle formule addestrative è stata anche la disponibilità del circuito di Monza e in particolare del circuito "Junior", che consentiva, grazie all'impianto di illuminazione, di organizzare

anche corse notturne, attraenti sia per il pubblico che per i concorrenti, soprattutto nei mesi estivi.

A questo punto bisogna porsi la domanda centrale del convegno. Le formule addestrative hanno dato risultati? Hanno sicuramente fatto correre moltissime persone: questo è fuori di dubbio. Alle prime 10 gare del '65 della Formula 875 vi partecipano in totale 880 piloti. Quindi una media di 85-90 piloti a gara. Da qui anche la lunghezza delle eliminatorie, batterie, finali e così via.

Una considerazione singolare però: se scorriamo i nomi dei campioni della 875 premiati con un trofeo dalla parte della CSAI, non troviamo nessuno che sia arrivato in F1. E questa è la domanda che voglio girare a Pica e a Daccò. Qual era il problema ?

PICA

Secondo me, c'era troppo divario fra la 875, che in fondo era una 500 sogliola, e la F3, che cominciava a essere già una vera macchina da corsa.

Le differenze erano notevoli sia nei costi che nelle prestazioni.

In tutti i casi, dalla 875 è venuto fuori Giovannino Salvati, che è stato un grandissimo pilota. Era passato in F3 vincendo ai tempi di Vittorio Brambilla, di Enzo Corti e di altri dello stesso calibro.

E' stato un bel periodo perché guidavamo macchine già molto evolute senza raggiungere le sofisticazioni attuali che per me, se parliamo di F1, sono la mortificazione dell'automobile. Ma non voglio entrare in quest'argomento.

CURAMI

Guido Daccò è l'unico fra i presenti che è andato a correre in America sulle monoposto della Formula Cart.

DACCO'

Ho cominciato in Formula 850 proprio qui a Monza per poi passare alla Formula Ford nel '74. Nel '75 debuttai in F3 con una Brabham BT 35 (telaio tubolare, motore Ford bialbero strozzato a 21,5). Ho continuato con una BT 41 con telaio monoscocca e con motori che erano arrivati a 2000 cc, dapprima ancora strozzati a 21,5, poi aperti a 23. L'ultimo motore è stato un Toyota, sempre nella F3. E così via fino alle corse americane.

Voglio ricordare che in F3 con l'aumento delle prestazioni cominciavano a nascere in quegli anni problemi di sicurezza. Basta pensare a Caserta. In Italia i circuiti erano molto carenti. Solo Monza e Vallelunga erano permanenti. Imola era semi-permanente, ma dava sufficienti garanzie.

Per quanto riguarda la sicurezza delle macchine, le cinture di sicurezza a 4 punti di attacco furono introdotte solo nel 1970. Molto più avanti, le controventature dei roll bar, solo dopo alcuni gravi incidenti. Poi anche i fragili serbatoi di alluminio sono stati sostituiti da quelli in gomma.

CURAMI

Nelle formule addestrative ci sono tanti costruttori che cominciano presto ad abbandonare le linee guida della 875 Monza alla ricerca di incrementi di prestazioni ottenibili con un miglior centraggio dei pesi. Il motore viene portato al centro, quindi non più a sbalzo. Si tratta comunque di vetture di prestazioni limitate, capaci, con i loro 30 CV, di una velocità massima di 140/150 kmh.

I cambi sono di serie; le regolazioni consentite sono limitate per cui non è pensabile che potessero sviluppare molto la sensibilità del pilota. Comunque i costi cominciano a salire, perché dall'idea originale di avere un telaio eguale per tutti si passa, di fatto, a più costose costruzioni sostanzialmente diverse.

Rimane comunque il fatto che, anche se molti piloti partiti dalla 875 Monza hanno avuto una brillantissima carriera, nessuno dei campioni italiani di questa Formula è arrivato a livello di F1 e nemmeno di Formula 3000, cioè delle Formule che riempiono le pagine dei giornali.

La prima iniziativa seria è in realtà la **Formula Italia**. Siamo nel 1971. Il primo campione della categoria è Giorgio Francia. Si tratta di un progetto originale Abarth, il SE 025, che viene sviluppato completamente in Abarth, utilizzando parti di vetture di serie.

E' una categoria monomarca che, nonostante una limitata preparazione del motore (equivalente a quella delle vetture del gruppo 1) però permette notevoli prestazioni. Qui ho di fronte a me Giorgio Pianta che ha corso in F3, con le Sport Prototipo (parlo di campionato europeo 2000 con le Abarth) e con le Opel 1900 GT. E' stato anche campione italiano con l'Opel Commodore preparata da Conrero per due anni. Pianta è stato coinvolto proprio in questo progetto. Che validità aveva la Formula Italia?

PIANTA

Quando è nata la Formula Italia, io corrovo con la Opel di Conrero e facevo parte della sottocommissione tecnica della CSAI. Allora, prima del debutto della nuova monoposto, mi hanno scelto come collaudatore, in contrapposizione al collaudatore ufficiale della Casa che era Merzario.

Siamo andati a provare la macchina a Valledlunga e ricorderò sempre Carlo Abarth che, quando la macchina era pronta per provare, mi disse: "Sedetevi in mia macchina per favore!".

La macchina non andava molto bene; secondo me, aveva dei problemi di lubrificazione perché alla curva dei Cimini si accendeva la spia della pressione olio. Poi tendeva ad alzare la ruota interna nelle curve. Naturalmente Abarth mi aveva fulminato per questi giudizi. Avidano mi disse: "Come si permette di contraddire quello che dice Merzario?". Io ho confermato le mie valutazioni.

Prima gara, 18 macchine partite, 17 ferme con il motore fuso. Quando ho potuto provare di nuovo la macchina, avevano già rimediato a tutti gli

inconvenienti che avevo riscontrato. La gara successiva fu un successo totale. Così non solo ebbi la soddisfazione di veder riconosciute le mie ragioni ma la Abarth mi affidò anche, con il placet di Conrero, il compito di collaudare tutte le 150 macchine costruite. Prendevo 16.000 lire per ogni macchina che collaudavo.

Quindi conosco bene questa vettura, che era veramente un monotipo perché nei primi anni non erano consentite modifiche ai motori che, se uno andava troppo forte, venivano prelevati e controllati dalla stessa Abarth.

Ricordo alcuni piloti che andavano molto forte con questa vettura: penso a Giorgio Francia, Giancarlo Martini, Brancatelli, Bruno Giacomelli, Roberto Campominosi e Duilio Truffo. Insomma un vivaio di piloti dai quali sarebbero venute fuori le nuove leve delle Formule maggiori.

VALENTINI

A proposito di Formula Italia, vorrei a questo punto ricordare il suo progettista, **Mario Colucci**, recentemente scomparso. Colucci è stato uno dei più validi progettisti italiani. Ha lavorato all'Alfa Romeo e all'Abarth.

CURAMI

La parola a **Mario Poltronieri**, autorevole "voce" dell'automobilismo, che non ha certo bisogno di presentazioni.

POLTRONIERI

Mi riallaccio subito ad un discorso che ha fatto Pica per creare un po' di polemica. Le F1 di oggi sono tutto meno che automobili. La F1 di oggi è una stortura assoluta: se si continua ad andare avanti così crolla tutta la baracca.

D'altra parte, è anche abbastanza logico perché quando si fa ricerca con finalità di business, la ricerca per l'automobile vera non si fa.

Fatta questa piccola introduzione polemica su cui torneremo, devo dire che sì, io sono diventato "la voce" perché ad un certo punto ho capito che con le automobili molto veloci non andavo. E allora ho dovuto per forza cambiare mestiere. Che cosa fa uno quando smette: o fa il dirigente, o fa il costruttore, o fa il giornalista, che è la professione meno qualificata che ci sia.

Un giorno io ho pensato: prima ho fatto l'assicuratore, poi ho fatto il giornalista; mi mancherebbe di fare il politico, poi ho fatto le tre professioni più qualificanti!

CURAMI

Parleremo più avanti di F1. Adesso ritorniamo alla Formula Italia e al suo campione 1977, **Siegfried Stohr**. A lui chiedo per prima cosa l'opinione su questa vettura e poi se è effettivamente servita a formare nuovi campioni. A mio parere, è stata l'unica i cui vincitori abbiano raggiunto la F1, mentre tutte le precedenti e le successive molto meno.

Anche la successiva Formula Fiat Abarth ha avuto Pirro e Nannini che sono andati in Formula 1, ma Gabriele Gorini, Nino Famà, Michele Minutolo e gli altri vincitori dei titoli italiani sono rimasti bravissimi piloti, ma senza sbocchi internazionali.

STOHR

Io ho cominciato a correre tardi, avevo già 23 anni, ma venivo dal kart e seguivo le imprese di Pica su *Auto Italiana*; quindi ho vissuto quel periodo da spettatore e da appassionato.

Prima, mi è venuto in mente quanto siano importanti i Commissari nel mondo dell'automobile. Io li ho sempre amati perché erano quelli che cercavano di garantire che si corresse tutti in modo onesto ed era la cosa più importante.

Come pilota devo innanzitutto ringraziare il fatto di aver cominciato in un'epoca in cui si è smesso di morire in macchina perché sono cambiate le macchine: è stato introdotto il roll bar, sono state introdotte le cinture di sicurezza.

La mia è stata una generazione fortunata. Certo, alcuni miei colleghi sono morti. Ma la proporzione è cambiata notevolmente. La mia generazione, guardando alle corse, aveva capito che tutto quello che è stato inventato, dall'effetto Venturi in avanti, lo abbiamo inventato qui in Europa.

Prima era il motore a farla da padrone. Poi sono arrivati gli inglesi che hanno spostato "il carro davanti ai buoi", come diceva il buon Ferrari. Hanno messo il motore centrale e hanno cominciato a correre con delle macchine più leggere. Hanno capito che non serviva un motore tanto potente, ma era meglio avere un buon assetto per mettere a terra quei pochi cavalli.

La generazione di piloti nata sulla Formula Italia ha capito che la macchina era quella e che sul motore non si poteva fare niente (tranne qualcuno che si metteva a pasticciare con le benzine speciali). Si doveva lavorare sull'assetto. La Formula Italia permetteva di lavorare sull'assetto e mi ha fatto piacere sentire tutto il lavoro di sviluppo che ha fatto Pianta.

Io sapevo che Merzario aveva invertito le barre. A lui piaceva la macchina sottosterzante, e io ero uno dei pochi che preferiva proprio l'assetto all'Arturo Merzario: non mi piaceva la macchina sovrasterzante. Ma avevo capito che con questa automobile tu comunque potevi lavorare.

Io dirò solo che, da ex-kartista, tra le prove libere e le prove ufficiali e tra le prove ufficiali e la gara io caricavo la macchina sul carrello e uscivo dal circuito. Andavo a cercare la pesa. In ogni paese vicino a ogni circuito, anche a Varano, c'è una pesa.

Mettevo la macchina sulla pesa e poi con il mio filo, da solo, rifacevo l'assetto perché volevo avere le ruote diritte e tutto quel lavoro che ho fatto mi è servito a diventare un pochino collaudatore, a capire un po' la meccanica, perché a quei tempi i meccanici si davano da fare, avevano delle idee sulla preparazione dell'automobile, ma tiravano un po' a

indovinare. E quindi era molto importante che il pilota sapesse dare delle indicazioni.

La Formula Italia mi ha insegnato quello che mi ha permesso di andare avanti nella mia carriera. Perché la macchina te la devi mettere a posto, ci devi lavorare, la devi capire.

Io non ero un tecnico, però ci lavoravo: questo mi ha permesso poi di andare avanti perché sì le automobili sono tutte uguali e quando uno va forte va forte.

Ma quando devi cercare di andare più forte degli altri devi avere qualcosa in più che ti devi procurare, non facendo dei taroccamenti nella macchina (che è la strada che qualcuno persegue) ma proprio lavorando, cercando di capirla, cercando di capire la tua macchina in ogni curva fino in fondo.

CURAMI

Vorrei ricordare che Siegfried Stohr, è laureato in psicologia e ha fatto lo psicologo. E' appena uscito un suo volume *Dove soffia sempre il vento*, che dà una interpretazione sul flop di alcuni piloti di F1, che sembravano l'iradiddio nelle formule addestrative e poi, arrivati anche in grandi squadre, non hanno più conseguito risultati all'altezza delle attese.

Andiamo avanti, seguendo la nostra scaletta cronologica e vorrei ricordarvi che dalla Formula Italia nasce un personaggio come **Riccardo Patrese** che è, con Siegfried Stohr e **Bruno Giacomelli**, uno dei giovani talenti italiani che arriva in F1.

Patrese è il pilota che conta il maggior numero di partecipazioni a gran premi (256) ed è quello che ha il maggior numero di vittorie in F1 dopo Ascari. Singolarmente, Patrese non ha vinto nessun campionato di Formula Italia.

Rimane però importante il fatto che l'ambiente stia cambiando. Stohr giustamente annotava il fatto che la macchina se la metteva a punto lui. Prima, ci è stato ricordato da Pino Pica come era importante l'assetto.

In effetti, anche le corse stanno cambiando. Per questioni di sicurezza i circuiti diventano sempre meno veloci. Gli ingegneri studiano la pianta dei circuiti a tavolino, poi dopo è la sensibilità del pilota, assieme all'abilità dei costruttori di pneumatici e dei telaisti, a stravolgere le simulazioni degli ingegneri a tavolino.

Il successo della Formula Italia trascina il sorgere di altre formule altrettanto valide. Una è la formula **Fiat Abarth**, che vedrà, nel suo primo anno, la vittoria di **Emanuele Pirro**. Anche lui arriverà in F1. In questa macchina, il motore è disposto trasversalmente e c'è un grosso ricorso a parti di serie. Lo sviluppo viene fatto in Fiat Abarth. In quel momento Giorgio Pianta è più attento al discorso rally. Tuttavia può dirci qualcosa su questa macchina?

PIANTA

E' stata l'ultima macchina che, penso, abbia interpretato Carlo Abarth. Dal punto di vista telaistico è tutta di Colucci, mentre la carrozzeria era stata concepita proprio da Abarth.

Mi ricordo che il prototipo era molto differente ed aveva un'ala posteriore. Poi è arrivato Abarth, ci si è seduto davanti e ha detto "questa è la più brutta macchina che io abbia visto nella mia vita". Penso che tutti possano dargli ragione, è rimasta brutta anche adesso. Ha fatto portare dei cartoni ed ha fatto sagomare la macchina senza ala "per non favorire quelli che non sanno andare in macchina", come disse testualmente.

Sulla macchina difficilmente si poteva intervenire perché le molle e gli ammortizzatori erano quelli. La filosofia era che dovesse vincere il campionato chi aveva il piede più pesante, il migliore, e si voleva evitare che qualcuno avesse un ingegnere che gli mettesse a posto la macchina.

E questa macchina ha avuto un grandissimo successo. Era nata molto bene: se ricordate, io stesso l'ho presentata al pubblico il giorno del Gran Premio di Italia di F1 facendo cinque giri prima della partenza.

Ha emesso il suo primo vagito in un circuito, quello di Monza, davanti a 100.000 persone.

In più, ed è stata una mia idea, avevamo stabilito che per fare un intero campionato la macchina avrebbe dovuto percorrere approssimativamente 5.000 km. Così sulla base di una prova di lunga durata a Vallelunga riuscimmo a fornire ai clienti una tabella delle operazioni di manutenzione da effettuare nel corso della stagione di corse.

CURAMI

Diciamo che in quel tempo, assieme alla Fiat Abarth, riappare il concetto inglese della prima F3 degli anni '50, cioè un telaio tubolare con motore motociclistico carrozzato. In Italia, la Tecno lanciò il K250 con il motore monocilindrico Ducati, ovvero un kart con carrozzeria.

Alla fine degli anni '70, la Federazione Italiana Kart propose la cosiddetta **Formula 4**. Il motore è un motore nazionale, il Guzzi Benelli a 4 cilindri 400, trasmissione a catena, freni a disco sulle 4 ruote. Diciamo che era effettivamente un'automobile.

Dal punto di vista dei risultati, se questo è l'indicatore che possiamo utilizzare, porta anch'essa a poco. I vincitori sono Massimo Buratti, Claudio Giordano, Mauro Bruni, Andrea Montanari e così via. Bravissimi piloti, grandissimi personaggi, però si fermeranno lì.

A differenza del kart, al quale potevano accedere anche i giovanissimi per puro divertimento, queste macchine comportavano già la scelta di voler intraprendere la carriera di pilota. A ostacolarne il successo vi era un'ampia possibilità di scelta (Formula Ford, Formula Renault, Campionati promozionali con vetture chiuse come Renault 5 e Alfa Sud), che rendeva difficile capire quale via fosse conveniente scegliere.

Giorgio Pianta è stato fra i promotori della **Formula Arcobaleno** che è figlia di questa idea, concettualmente vecchia perché risale agli anni 40, e

cioè del telaio tubolare leggero con motore motociclistico. La Formula Arcobaleno utilizza un motore Yamaha 1000 a 4 cilindri a 5 valvole. Diciamo che è di attualità perché attraverso la Formula Arcobaleno si arriva alla **Formula Gloria** che è la proposta della CSAI, a partire dal 2005 in poi come formula addestrativa. Giorgio ti chiedo un commento sul perché hai scelto la Formula Arcobaleno. Cioè un grosso kart carrozzato.

PIANTA

Non è esatto che io abbia "promosso", io ho solo sponsorizzato la Arcobaleno. La ragione è perché ho un figlio di 23 anni che dopo il karting e la Scuola Federale a Roma ha scelto per continuare la Arcobaleno rispetto alla Formula Campus della Renault.

La Arcobaleno era più performante a costi quasi equivalenti. Poi, nei primi anni 2000 è nata la Gloria, con la stessa filosofia della Arcobaleno ma con un telaio evoluto completamente diverso.

Questo telaio è stato disegnato e realizzato da Paolo Pedersoli, tecnico svizzero che ha lavorato in F1. Si tratta di una macchina totalmente nuova, che è stata prescelta dalla CSAI per la **Formula Azzurra**. Ha un costo abbastanza contenuto, che supera comunque i 30 mila euro. Però si ha la possibilità di avere dei leasing o agevolazioni analoghe se non si è in grado di acquistarla.

Resta il problema del passaggio dalla formula promozionale alla F3 o alla Formula 3000, che richiedono dei budget proibitivi. Pur non facendone più parte se non come Commissario tecnico nazionale, ho colto l'orientamento della CSAI di premiare il Campione 2005 della Formula Azzurra non solo con le solite coppe ma pagandogli una stagione completa in F3.

CURAMI

Siegfried, ai tuoi tempi, qual era la situazione ?

STOHR

Io mi stavo prendendo degli appunti perché se il tema è quello di come le formule promozionali possono aiutare i nostri giovani campioni a crescere, devo dire che quando iniziai a correre in macchina io avevo già corso in go-kart, poi mi ero messo a lavorare, avevo 23 anni quindi ero già "vecchio".

Scelsi la Formula Italia perché sapevo che i migliori erano lì e mi interessava battermi con quelli che erano i più forti e vedere come andava. Quindi è importante che ci sia una Formula per debuttare, dove chi vuol far carriera può andare. Se ce ne sono troppe i giovani si disperdono.

Mi ricordo che, alla prima gara, feci la pole position. Mi dissi, insomma, che in questo mondo delle auto ci si poteva fare qualcosa e cominciai a ragionarci; a quei tempi non pensavo di fare una carriera nelle automobili, perché io facevo lo psicologo, avevo un altro mestiere.

Però mi piaceva vincere e quindi iniziai con l'idea di verificare cosa valevo nei confronti dei più forti che erano in Formula Italia. La scelta per la monoposto, il classico sigaro nato per la velocità e per il vento era quasi obbligata.

L'alternativa a quei tempi era una macchina con le ruote coperte, che, seppure truccata ed elaborata, mi sembrava buona solo per andare a fare la spesa.

Quindi io scelsi la Formula Italia, perché permetteva effettivamente di scontrarsi con i più forti, i migliori.

C'è poi un aspetto tecnico: la categoria nella quale debutti da giovane ti deve formare subito. E' chiaro che se vai a correre con una macchina a ruote coperte il maggior peso e la minore rilevanza dell'assetto favoriscono chi ha la macchina messa a posto meglio della tua: fare le curve con quella macchina lì alla fine sono capaci tutti. Ci deve essere una selezione.

La Formula Italia andava bene, perché aveva un motore con abbastanza cavalli. Io ero partito dai 120 CV, ma poi il mio meccanico, facendosi dare non so come gli alberi a camme dalla Abarth, li metteva su prima al mio compagno di squadra, ovviamente, perché era più esperto e poi alla fine, quando ne trovava un'altra coppia, anche a me e si era arrivati a 136 cavalli. Ciò che forma sono tanti cavalli e poco assetto, perché le gomme erano ancora molto strette.

Il grosso cambiamento venne dopo con la Fiat Abarth: a parte quell'orrore di aerodinamica, che comunque aveva anche ragioni di sicurezza, e il motore trasversale, i pneumatici cominciarono a diventare molto importanti. Quindi le gomme si allargarono.

Per me quella formula era già meno selettiva. Con la Formula Italia facevi le curve e dovevi correggere due-tre volte. Il pilota lavorava ancora. Con questo non voglio dire che non dovevi essere pulito. Ma, comunque, guidare al limite sviluppava sensibilità e quindi il pilota più veloce alla fine era quello più sensibile. Non quello che frena più tardi degli altri e poi o la va o la spacca. Alla fine il pilota più veloce è quello che sente l'automobile e che va forte col bagnato.

Quando è asciutto sono capaci in tanti ad andare forte, ma quando piove, anche se hai solo 100 cavalli, oppure se hai 50 cavalli in meno degli altri in F1, non te ne accorgi nemmeno perché non sono più i cavalli che contano. Questa deve essere la filosofia.

C'è un'altra cosa importante: effettivamente, ai miei tempi, il debutto in Formula Italia non era molto caro. Bene o male, ti compravi una macchina e un carrello; io ho messo il gancio all'Alfasud e andavo a correre.

Poiché lavorava in officina, il meccanico non ti poteva seguire. Però quando chiudeva l'officina, il sabato pomeriggio, riusciva ad arrivare in pista e magari ti faceva qualche lavoro. Tu mettevi la benzina e facevi la pressione alle gomme. Io mi facevo anche l'assetto, ma credo di essere stato una mosca bianca.

I costi. Quello che ha fatto la grossa differenza tra la generazione di chi mi ha preceduto e la mia è l'ingresso degli sponsor. Già in Formula Italia vedevo il caso di Patrese, l'unico pilota in Formula Italia ad avere due macchine. Una macchina normale e il muletto. Cosa senza precedenti a quei tempi in Formula Italia. Credo non l'abbia mai fatto nessuno. E aveva anche lo sponsor.

Giacomelli invece corse con molti meno mezzi, però vinse. Alla fine, con questi sponsor, riuscì a vincere in Formula Italia e a diventare un campione.

Ai miei tempi, c'erano ancora le scuderie, come Minardi e Trivellato, che se vincevi in Formula Italia cercavano di ingaggiarti, anche se tutti ti chiedevano qualche cosina. D'altra parte, avevi vinto i soldi del campionato e li buttavi dentro nella Formula 3. Con qualche sponsor riuscì comunque a coprire il 10/15 per cento del budget per correre.

Quindi la mia generazione ha avuto tante fortune, anche quella di trovare gente che dava dei soldi per scrivere dei nomi sulle macchine: solo 10 anni prima non c'era. Ecco perché i piloti italiani hanno cominciato ad arrivare in F1 con maggiore facilità.

Ritengo quindi la Formula Italia una scuola molto formativa. Purtroppo, ultimamente, vedo un gran proliferare di iniziative. E' chiaro che i ragazzi si disperdono e se hanno due lire le spendono un po' di qua un po' di là e poi le finiscono. Questo nuoce.

CURAMI

Pino Pica: dal punto di vista economico come facevate a cavarvela alla fine degli anni '60, soprattutto nel fare il salto dalle 875 Monza alla Formula 3, quando non c'erano ancora gli aiuti descritti da Stohr?

PICA

Ai tempi della Formula 3 ho corso con Tino Brambilla, poi sono stato con il Jolly Club e con la Scuderia Italia. Tino Brambilla era un pilota motociclistico molto qualificato che correva molto bene anche in macchina. E' stato collaudatore dell'Abarth, dell'Alfa Romeo e pilota Ferrari.

Aveva un carrello e il camion, con i quali portavamo le macchine in pista. Ricordo che una volta, a Varelungo, si ruppe un motore in prova; gli prestai la mia macchina e lui tornò a Milano di notte, prese un motore, tornò a Varelungo e lo montò sulla macchina. Dormì per terra sul cemento dei box e la mattina dopo fece la corsa. Erano tempi eroici, che stavano cambiando rapidamente!

I piloti che si mettevano in evidenza e il loro entourage hanno poi cominciato ad avere delle esigenze di immagine. Abbiamo cominciato a vedere i grandi camion e le hospitality. A me facevano un po' ridere a certi livelli. Ma questo comportava un aumento di costi. Il momento economico evidentemente lo permetteva.

Se qualcuno era disposto a spendere 700 milioni per un campionato di F3 voleva dire che era interessato a un certo tipo di servizio. Quindi probabilmente sono stati i piloti stessi, gli sponsor e i team a determinare questa escalation che si è gradualmente estesa anche alle formule addestrative.

Adesso tu guarda in una gara qualunque, quanti meccanici ci sono. Hanno i monitor al muretto dei box. Però il contesto lo richiede perché lo sponsor paga per avere quel tipo di servizio, come l'hospitality, dove può invitare i suoi ospiti. E' una questione di affari che dobbiamo accettare perché è ormai strettamente associata con la passione per l'automobile.

CURAMI

Le formule addestrative, anche se non tutti i modelli proposti hanno dato gli stessi risultati, hanno quindi svolto una loro funzione in un mondo in rapida evoluzione.

Più avanti chiederò a Mario Poltronieri e allo psicologo Stohr come sono cambiati anche i piloti, ricordando con nostalgia la facilità di rapporti umani che molti di noi Commissari avevamo con Michele Alboreto, rimasti tali anche quando era arrivato in F1 e alla fama.

Ma, prima, voglio ricordare un importante esempio di innovazione tecnica tutta italiana : il motore Alfa Romeo 10 cil. da 3500 cc., precursore di tutti gli attuali motori di Formula 1. L'autore del progetto è l'ing. **Giuseppe "Pino" D'Agostino**, fino al 2004 responsabile motori in pista della Ferrari, al quale chiedo di raccontarci come è nata l'idea del 10 cilindri, un frazionamento molto discusso, ma che ha finito per essere imposto dal regolamento della Formula 1.

D'AGOSTINO

A proposito di formule addestrative, voglio ricordare innanzitutto l'Alfa Boxer che nasce nel 1985, quando **Carlo Chiti** lascia l'Autodelta per rientrare in Alfa. Direttore dell'Autodelta, che si chiamerà Alfa Corse, diventa **Gianni Tonti**. Con lui c'erano un gruppo di giovani che lavoravano sul progetto Formula 1 e c'era anche un tema che l'Alfa Romeo aveva chiesto di sviluppare, che era quello di una formula addestrativa: così nasce l'Alfa Boxer, disegnata e progettata da **Giorgio Stirano**, sulla quale io con i miei feci solo il carter secco del motore boxer.

Per quanto riguarda il 10 cilindri, quando si seppe che a partire dall'87 in F1 si sarebbe tornati all'aspirato da 3500 cc., Gianni Tonti chiamò me e De Virgilio, un grande maestro, e ci disse: dobbiamo fare un 3500. Qual è il compromesso migliore: un 8 cilindri o un 12 cilindri?

Io avevo 36 anni e ricordo proprio la risposta di De Virgilio: e perché non un 10 cilindri?

E Gianni Tonti chiese a me: Pino cosa ne pensi di un 10?

Dissi a Gianni: fammi fare un po' di calcoli per vedere cosa vuol dire un 10 cilindri.

Era lunedì. Al venerdì ci incontrammo di nuovo e io dissi a Gianni Tonti che per me il compromesso migliore era in quel momento il 10 cilindri. E così, alla fine di novembre 1985, partimmo col progetto. Nel luglio 1986, mettemmo il 10 cilindri al banco prova: girava a 12.800 giri e al primo vagito dette 587 cavalli; alla fine dello stesso mese, eravamo a 13200 giri con 605 cavalli.

In questo periodo, novembre-luglio, furono in molti fra i progettisti e gli ingegneri italiani a dire che era un nonsenso fare un motore dispari. Io che ero giovane obiettavo: ma perché dispari visto che è un due 5 cilindri?

Si dava il caso che in quel momento stesse stravincendo un turbo a 6 cilindri, che era un due 3 cilindri!

“Ma non si possono fare gli scarichi”.

Perché? L'8 cilindri ha il quattro in uno. Il 10 avrà il cinque in uno.

“Non si può equilibrare”. Ecco, sull'equilibratura il discorso era un po' diverso e più complesso. Ecco come nacque il 10 cilindri: mentre noi eravamo già al banco nel luglio '86, la Honda lo presentò al salone di Tokyo, come manichino, nel settembre '86 e Renault arrivò solo nell'87; per cui io con i miei sono stato il primo nella storia della F1 moderna a progettare il 10 cilindri.

Cosa che fra i miei amici della stampa sono in pochissimi a sapere. L'unico che certamente lo sa è Autosprint, perché ha fatto un servizio sull'argomento. Dico questo perché noi italiani, a parte la grande storia Ferrari in F1, di innovazioni veramente importanti ne abbiamo fatte poche.

Nell'era moderna le innovazioni importanti nel campo dei motori che a me piacciono di più sono il turbo e il sistema pneumatico delle valvole, entrambi della Renault.

So come è nato il sistema pneumatico delle valvole e l'abbiamo fatto anche noi in Italia sia in Alfa Romeo che in Ferrari. Però l'intuizione del sistema pneumatico è stata di origine Renault. Nasceva perché si rompevano le valvole.

Dopo, abbiamo scoperto che comportava un approccio totalmente nuovo alla progettazione del motore. Tutti dicevano che la pneumatica serviva solamente per motori che giravano in alto. Era la più grossa stupidaggine che si potesse dire, perché con la pneumatica è cambiato completamente il modo di riempire le camere di scoppio.

CURAMI

Come abbiamo visto, a cavallo fra gli anni Ottanta e Novanta, dalle formule addestrative arrivano in F1 tanti piloti italiani e ci sono importanti innovazioni tecniche. A questo punto chiedo a Mario Poltronieri di parlarci di F1. Cosa è cambiato?

POLTRONIERI

Già in un'altra riunione ho avuto un amichevole confronto con D'Agostino su questa mia tesi che è di carattere filosofico e cioè che la F1, come tutte le

formule di corsa, era nata non solo per gratificare chi vuol correre, ma anche per dare un contributo allo sviluppo della vettura di serie.

Ecco, io ritengo, invece, che questa seconda sia una funzione fondamentale, tanto è vero che quando la Renault scelse di fare il turbo lo fece per ragioni meramente commerciali. Cioè per dimostrare che gli ingegneri della Renault erano capaci di fare delle vetture vincenti pur producendo un veicolo da turismo che veniva considerato di qualità modesta. Questa secondo me è stata la grande vittoria del turbo.

Da quel momento, a mio modo di vedere, la divaricazione di ricerca tra la vettura di serie e la vettura di F1 è stata sempre più ampia. Perché la F1 cercava di ottimizzare quello che era un prodotto a volte spesso già preparato per la serie.

Parliamo di sospensioni attive: c'erano già sulle vetture più qualificate. Le sospensioni attive applicate sulla F1 sono state semplicemente ottimizzate per determinati circuiti.

Quindi, io ritengo che oggi la F1 possa fare poca ricerca. Resta invece una scuola insostituibile per la formazione dei tecnici. Questo è vero. Chi ha lavorato nel mondo delle corse quando si trasferisce sulla serie è in grado di risolvere meglio e più rapidamente i problemi.

Però rimane il fatto che l'automobile ha ancora oggi dei grossi problemi da risolvere come quello dell'inquinamento. Le Autorità ci spiegano che in un prossimo futuro nel centro di Milano si girerà solo con le macchine ad idrogeno. Ora sappiamo benissimo quanto tempo ci vorrà per sviluppare l'utilizzo dell'idrogeno. Ma perché non riuscire ad utilizzare una formula di corsa per fare delle ricerche finalizzate a questo tipo di problema?

Se andiamo avanti così, con questi costi, non risolviamo più niente e non abbiamo nemmeno più lo spettacolo.

Si può raccontare tutto quello che si vuole, ma rimane il fatto che una F1, con quel tipo di aerodinamica, è una macchina completamente diversa dall'automobile normale.

Tanto è vero che, parola di Dumasquier, la gomma di F1 ha un trasferimento di esperienza sulla gomma da turismo sì e no del 10 per cento. Mentre nella motocicletta, dove non c'è l'aerodinamica, questo trasferimento è dell'80 per cento. Nelle vetture da rally, che sono intermedie, è del 60 per cento.

C'è poi il discorso del perché siamo riusciti ad avere ad un certo punto molti piloti italiani in F1. L'ha ricordato benissimo Pica: perché mentre i costi aumentavano, si trovavano gli sponsor disposti a coprirli.

Gli sponsor avevano grossi vantaggi ad essere presenti in Formula 1. Chi conosce questo mondo sa com'è la situazione, dovuta anche a quel grandissimo personaggio che è Ecclestone, che è riuscito a fare della F1 un business così colossale che adesso non lo smonta nessuno, perché se si smonta, crolla tutto quello che c'è attorno.

Stiamo a vedere che cosa succederà adesso che sono entrati i costruttori. Forse, decideranno di cambiare qualcosa.

CURAMI

Ma quindi secondo lei le formule addestrative sono servite solo casualmente. E' stato prevalentemente un discorso di sponsor e di affari?

POLTRONIERI

No, le formule addestrative sono servite senza dubbio, anche se il problema è il passo successivo verso macchine più impegnative, come abbiamo visto. Una piccola esperienza in materia l'ho fatta anch'io perché nel 1963 andai a Londra a comprarmi una Lola. Ricordo che la cosa che mi dette più fastidio fu che alle 5 del pomeriggio si sono messi tutti a bere il the e a me non l'hanno neanche offerto. Comunque, questa macchina la portai in Italia ottenendo modestissimi risultati insieme a Cammarota, e la cedetti nel 1965 a De Adamich, che ci vinse il campionato di Formula 3.

La F3 sono arciconvinco che sia una formula validissima anche se non ha determinato immediatamente l'uscita del grande campione come invece è stato per il kart.

Oggi, c'è una marea di formule minori che è effettivamente dispersiva e inutile, perché dal kart se uno vuole riuscire deve trovare i soldi per andare almeno alla Formula Renault, tanto per citare il caso di Hakkinen o di Raikkonen.

Quindi diciamo che è una situazione delicata, avvelenata, secondo me, dall'eccesso di quattrini che c'è in questo meccanismo, Quindi se non si ridimensiona il tutto, che è un problema non solo della Formula 1 ma della nostra società in generale, qui veramente andiamo in crisi.

CURAMI

Secondo lei il comportamento dei piloti è cambiato ?

POLTRONIERI

Senza dubbio, è cambiato molto. La svolta è della metà degli anni '70 con l'avvento di Lauda. Fino ad allora i piloti erano trattabili, penso in particolare a Emerson Fittipaldi.

Io ricordo che sono andato a protestare con Barili della Parmalat perché Lauda scendeva dalla macchina, saliva sull'elicottero e se ne andava. Era impossibile intervistarlo. Perché? Perché gli interessi degli sponsor e dei piloti sono diventati di dimensioni tali che non era più possibile raggiungerli. Ma non c'è da meravigliarsi se si pensa che la F1 è cresciuta in funzione della televisione.

Se non ci fosse stata la TV, la F1 sarebbe restata quello che era prima, cioè una categoria specialistica, più tecnica rispetto alle Sport-Prototipo.

Trovo, per esempio, che contestare in toto le macchine con i parafanghi sia tutto sommato sbagliato. Perché anche le Mercedes a ruote coperte degli anni Cinquanta erano macchine interessanti.

Mi piacerebbe che D'Agostino venisse a raccontarci di nuovo, con la sua abilità e simpatia, quali sono, secondo lui, gli sviluppi della F1 che oggi sono trasferibili alla serie.

CURAMI

Vorrei prima sentire sull'argomento il parere di Stohr.

STOHR

Partiamo, per esempio, dall'elettronica. Pensate solo all'ABS e a tutti i sistemi di controllo della stabilità: sono nati nella serie. La F1 li ha copiati.

Innanzitutto, diciamo che la F1, come tanti altri sport di oggi, vive nell'illegalità. Guardate il ciclismo, guardate il calcio: sono sulle pagine di tutti i giornali i problemi dei campioni che si drogano. Armstrong prima di decidere se correre al Tour de France deve fare le analisi.

Il mondo dello sport vive nell'illegalità. Muoiono i campioni a 35 anni perché si sono riempiti di roba per vincere i 100 metri. Nella F1 qualcuno ha parlato di droga. Personalmente credo che conti molto meno. Anche perché la droga che ti fa correre forte la devono ancora inventare.

La F1 vive nell'illegalità tecnica. Perché l'elettronica oggi in F1 la fa da padrone e non serve più il pilota che capisca la macchina, perché è la macchina che guida. Me lo ha recentemente confermato un tecnico con cui ho parlato: l'elettronica è proibita solo formalmente.

In realtà, la macchina è in grado di rilevare e imparare le caratteristiche del circuito di gara centimetro per centimetro durante la corsa e di adattare l'assetto e le tarature in modo continuo per ottimizzare i tempi di percorrenza. Tutto questo con sistemi che si autoeliminano rendendo impossibili i controlli. In realtà, per abolire l'elettronica basterebbe abolire la ruota fonica che è lì bene in vista. Ma questo non impedirebbe di trovare qualche altro sistema ancora più sofisticato.

Con questo voglio dire che oggi sta nascendo una particolare generazione di piloti, come i figli dei campioni (ne abbiamo molti: i figli di Piquet, di Rosberg, di Lauda, di Prost) quasi costruiti in laboratorio. Una volta era bello prendere dei ragazzi, metterli alla prova e vedere chi andava più forte. Oggi invece contano molto altri fattori, come i papà che hanno i mezzi per consentire ai figli di macinare migliaia di km di prove, proibite dai regolamenti.

Quando sono salito sulla monoposto di F1, avevo potuto fare con quella macchina sì e no 86 giri di circa tre chilometri l'uno. Oggi, ti fanno fare 5000 chilometri: è chiaro che, alla fine, sanno guidare tutti. Le differenze si limano.

Comunque, per me, il grosso problema della F1 sta nell'illegalità delle automobili, che andrebbe bandita. Ma nessuno ci vuole mettere le mani e allora continueremo ad avere piloti guidati.

Con questo non voglio dire che quelli che vincono, come Schumacher, non siano i migliori.

Lui è certamente il migliore, ma certo è che le differenze tra i piloti sono oggi difficilmente verificabili e che possiamo tirare su anche dei campioni in laboratorio, facendo correre in F1 anche dei piloti che non se lo meritano.

CURAMI

Grazie, condivido tutto sulle irregolarità tecniche. Forse, talvolta è mancata la volontà di effettuare determinati controlli in nome delle superiori esigenze dello spettacolo, per favorire cioè la permanenza in F1 di un certo numero di squadre.

D'AGOSTINO

Io non sono per nulla d'accordo con Siegfried. Prima di tutto, non ha alcun senso associare l'illegalità tecnica della F1 con quella di altri sport. Più che di illegalità tecnica, in F1 si deve parlare di ricerca di spazi da sfruttare nei regolamenti.

Le benzine fasulle sono evidentemente un altro discorso. Per quanto riguarda l'elettronica in base alle mie esperienze vissute posso solo dire che i nostri maestri sono gli inglesi.

Avendo vissuto in una Squadra Corse, ho avuto la fortuna di potermi confrontare con tecnici di tutti i Paesi, arrivando alla conclusione che la migliore è la scuola inglese.

Noi italiani andiamo alla ricerca dello "spirito del regolamento" mentre gli inglesi, appena imparata la regola, studiano ciò che la regola non ha chiarito e sfruttano proprio quello spazio. Ed è il motivo per cui, da quando sono in F1, mi sono reso conto dell'inadeguatezza dei mezzi di controllo della FIA: gli addetti ai controlli saranno forse cinque ingegneri, mentre le squadre da controllare dispongono di oltre 100 ingegneri solo per l'elettronica. Quindi, per quanto precisa possa essere la regola, è difficile che non venga trovato il modo di bypassarla.

Quindi, non è questione di illegalità ma di impossibilità di effettuare controlli efficaci e di effetto duraturo. Anche se continuamente aggiornata, la regola può essere sempre bypassata avvantaggiando chi ci riesce meglio, come fanno gli inglesi.

Per quanto riguarda la costruzione dei piloti in laboratorio, sfido chiunque a costruire un Michael Schumacher. Io ho lavorato sette anni con Michael e vi posso garantire, dopo aver lavorato con altri quindici piloti nella mia carriera professionale, che è un fuoriclasse.

Quando dovevo addestrare giovani ingegneri destinati alla pista, come primo impatto li mettevo a fianco di Michael. Loro ne erano felicissimi perché in brevissimo tempo riuscivano a lavorare con lui.

E' molto semplice lavorare con lui. Badate bene, semplice, non facile. Siccome la natura si esprime in semplicità è il massimo dell'insegnamento che si possa avere.

Michael è una persona di una chiarezza e di una limpidezza nel suo lavoro, difficile da trovare. Come pilota è capace su 60 giri di gara di fare 60 giri da pole position, come nessun altro.

Rubens è bravissimo: di quelli che ho visto a fianco di Michael è quello che gli si avvicina di più. Però gli mancano uno o due decimi al giro e, per trovarli, fa delle stupidate. In gara, Rubens è capace di fare cose bellissime, ma i 60 giri di Michael non riesce a farli nessuno. Perciò, anche se l'intervento sull'elettronica c'è, il fuoriclasse viene fuori.

Il discorso del GPS io l'ho vissuto, ma non è proprio così facile. Innanzitutto, in ogni giro cambia il comportamento delle gomme di cui il GPS non riesce a tenere conto. Quest'anno poi vedremo che cosa succederà con la regola di usare le stesse gomme per l'intero week-end di gara. Cambieranno molte cose perché le gomme contribuiranno meno all'aderenza. Io spero che si riesca a non fare il solito binario in pista e che riusciremo a vedere qualche sorpasso.

Anche il motore dovrà durare tre giorni per due gare e sarà interessante vedere come sarà gestito per tenere conto dell'esigenza di risparmiare le gomme e quindi fare meno km possibile: probabilmente non sarà un motore da 1400km (700 per ogni gara) ma da 1100/1200 km.

Le gomme, insieme all'aerodinamica, sono i fattori fondamentali ai fini delle prestazioni di una F1 e sul loro sviluppo si concentreranno gli sforzi degli ingegneri. La gomma riesce a dare fino a un secondo al giro; l'aerodinamica uno 0,5; mentre dallo sviluppo del motore di un anno si riesce a tirar fuori solo un decimo.

Per rispondere alla domanda di Poltronieri, concludo col dire che oggi la F1 è il top della tecnologia automobilistica e permette ai giovani ingegneri di maturare rapidamente esperienze senza uguali.

Il problema è portare questi giovani il più presto possibile sulle vetture di serie perché lì tutto quello che c'è da fare si impara al 100 per 100 in F1: non solo per l'elettronica ma anche per il problema dei consumi. Ricordiamoci che i motori di F1 hanno più di 900 cavalli, con un consumo specifico pari a quello di un motore di serie di 3000-3500 cc di cilindrata. Eppure sviluppa non 70-80-100 CV/litro, ma ne sviluppa 300! Quindi si può fare ancora molto nella serie per ottimizzare, per esempio, i fenomeni di combustione, cos' come viene fatto in F1.

CURAMI

Do la parola al vice-presidente Aisa, l'ing. Giorgio Valentini, che di belle macchine da corsa ne ha progettate tante (BWA, Abarth, ecc.).

VALENTINI

Solo due parole su un tema che è stato sfiorato nei nostri discorsi, quello delle ruote coperte nelle macchine da corsa. A parte l'esperimento della Mercedes nel 1954 - poiché si trattò di un esperimento per trovare la configurazione che si adattasse meglio ai circuiti veloci - mi riferisco alle

ruote coperte delle "sport", dei "prototipi". Voglio ricordare che si trattava di vetture capaci delle stesse prestazioni di una monoposto, seppure con una architettura diversa.

Mi dispiace che si dia poca importanza alle corse di queste categorie, che pure hanno dato vita a importanti competizioni come la "24 Ore di Le Mans", una gara che, secondo me, è forse la più bella espressione della tecnica e delle capacità di guida.

Io ne ho vissute tre, sia pure in categorie minori. Vedere un pilota che alle quattro del pomeriggio parte dandosi il cambio con un altro pilota con turni di due ore durante i quali può solo dormicchiare, di giorno e di notte, vuol dire verificare l'abilità di guida in condizioni fisiche, atmosferiche, di luce, di temperatura, di umidità, completamente diverse e variabili.

Ho visto piloti che alle 5 del mattino guidano in un modo sublime perché l'atmosfera lo permette, bravissimi a risparmiare la meccanica dopo le prime ore di gara molto veloci. Poi c'è il rush finale del pomeriggio della domenica, che completa i 5000 km. che si realizzano in una gara come Le Mans.

CURAMI

La parola conclusiva a Stohr, il pilota che ha fatto la carriera con le formule addestrative ed è arrivato in F1, proprio il caso emblematico del tema della tavola rotonda di oggi. Sei d'accordo sulle opinioni che sono state espresse oggi?

STOHR

A proposito di F1, una cosa credo abbiamo tutti in comune: non amiamo più questa F1. Questo è un dato di fatto. C'è disaffezione, è venuta meno la passione per la F1.

Valentini ha ricordato quanto era bello il campionato sport, era forse il più bello con le sfide Ford-Ferrari. Tutto questo è stato ucciso dagli interessi della F1 perché tutti gli sponsor devono finire lì.

Ho parlato di illegalità perché amo lo sport e se questa F1 vive di illegalità non è colpa dei team. Loro si danno da fare, sfruttano i buchi dei regolamenti perché sono i regolamenti che lo permettono. E' sempre successo nello sport.

Per quanto riguarda le formule addestrative, possiamo solo dire che se oggi questa è la F1, le formule addestrative devono assomigliarle. E allora è chiaro che vedremo anche qui i monitor e i motorhome e che cominceremo ad allevare i piloti in questo modo.

L'aspetto importante è però che tutti gli intervenuti al dibattito si sono divertiti e hanno amato le corse quando le hanno fatte, quando le hanno vissute.

Quando facevo il confronto con altri sport, era perché anche questa F1 sfugge ormai alle leggi dello sport per sottostare a quelle del mercato. Altrove i medici intervengono sugli atleti; qui abbiamo l'elettronica.

Peccato: secondo me è carente il potere sportivo che dovrebbe esercitare maggiori controlli. D'altra parte il Presidente della FIA non è l'avvocato del signor Ecclestone?

CURAMI

Forse le cose non sono così semplici. D'altra parte, anche in F1 il mondo sta rapidamente cambiando con l'entrata di molti nuovi protagonisti. Ora vorrei sentire se ci sono domande.

DACCÒ

Mi ricollego a quanto ricordava Pino Pica a proposito dei tempi in cui si andava a correre con mezzi di fortuna e con grandi sacrifici: c'è anche da ricordare che allora non c'erano gli sponsor, ma non c'erano neanche i costi di iscrizione. E poi gli organizzatori pagavano premi e ingaggi subito, a fine gara. Questo aiutava molto a sostenere i costi delle corse.

PICA

Nessuno ha contestato le capacità dei progettisti e degli ingegneri, che sono bravissimi. I regolamenti hanno permesso di fare quello che è successo. Il risultato è che la F1 funziona come una Playstation, che parte schiacciando un bottone, come un ascensore.

Noi lavoravamo con lo Hewland e avevamo i calli alle mani, ma sapevamo partire e la gente si divertiva. Adesso è l'elettronica che fa le partenze! I sorpassi li facevamo in pista non ai box. Allora si facevano le staccate in 4 o 5, le piste lo permettevano. Meditateci sopra.

D'AGOSTINO

E' vero che si schiaccia il bottone. Ma dovete sapere che tra uno bravo e uno non bravo a schiacciare il bottone c'è la differenza di due decimi. Anche questo conta perché c'è un affinamento continuo anche nella tecnica di guida.

A questa ormai ricorrente contestazione non posso che rispondere ricordando che noi viviamo la storia e la storia la si costruisce giorno per giorno.

Non bisogna fermarsi, non bisogna innamorarsi di quello che si è vissuto, altrimenti siamo finiti.

CURAMI

Una parola sulla polemica dell'ascensore. C'è anche una questione di sicurezza e di affidabilità delle macchine e delle corse moderne che non va dimenticata. Però questa è un'opinione mia. Ci sono domande ?

FIORI

Sono Lorenzo Fiori, tifoso della McLaren. Secondo me, il problema non esiste, perché in una società ipertecnologica come la nostra non vedo perché la F1 debba essere soggetta a restrizioni.

Il mondo va avanti e la F1, da sempre la massima espressione della tecnologia, deve stare al passo della tecnologia, anzi deve sopravanzare le tecnologie di cui noi disponiamo. Ed è sempre stato così.

Se la tecnologia che abbiamo a disposizione è questa, perché non sfruttarla in uno sport dove la ricerca della massima tecnologia viene prima di tutto?

STOHR

E' giustissimo: nessuno vuole tornare indietro. Il problema è che la tecnologia, adesso, ha superato l'uomo, che invece è rimasto sempre quello. Adesso la tecnologia può fare meglio dell'uomo e tende a sostituirlo. Se stiamo parlando di uno sport che sostanzialmente deve essere la massima espressione dell'automobilismo, la futura F1 potrà non aver neanche più bisogno del pilota.

Ho scritto un articolo "Il futuro della F1 e il pilota non c'era più": Questa tecnologia sta facendo sparire l'uomo.

Se la F1 deve essere la massima espressione della tecnologia, sono d'accordo. Se la F1 deve essere uno sport dove vince il migliore, allora dobbiamo ragionare in modo diverso.

DAGLIA

Sono Riccardo Daglia. Per ritornare al tema originario e chiudere questa discussione sulle formule addestrative, penso che il problema sia proprio nei termini descritti da Siegfried adesso: la componente umana, rappresentata dal pilota, sta uscendo dall'automobile da competizione.

Di conseguenza, anche di formule addestrative oggi si sente parlare sempre meno. Ci sono, ma se ne parla sempre di meno. Come potranno mai riuscire a produrre dei buoni piloti e, soprattutto, il successore di Schumacher?

©

AISA

Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

www.aisastoryauto.it

Luglio 2005