

Il costruttore torinese trova lo sponsor ed è ormai pronto per il grande salto

Osella in campo nella F.1 Alla guida forse Regazzoni

L'aspirazione massima: «Per ora decorosi piazzamenti; in seguito certo miglioreremo»

La passione per le macchine gli è venuta quando era ventenne. Prima gli studi da geometra occupavano tutto il suo tempo. Suo padre, in una piccola autorimessa situata nei pressi della Mole Antonelliana, s'ingegnava nel curare le vetture da corsa dei clienti e lui, Enzo Osella, venne contagiato dai discorsi di altri suoi coetanei. Dai disegni edili passò a quelli dei telai, delle camere di combustione e così nacque la prima Osella. Ora il costruttore torinese s'appresta al gran debutto nel mondo della Formula 1.

Nel grande e ancora incompleto capannone di Volpiano, ad una ventina di chilometri dal capoluogo piemontese, il progetto sta diventando realtà. La macchina, una monoposto tradizionale, ossia una vettura dotata di «minigonne», sta per essere ultimata. A novembre i primi giri di pista.

Osella, geometra mancato, s'appresta dunque al confronto con altri costruttori dal nome prestigioso. E' un azzardo? Stando ai risultati sin qui conseguiti nel campo delle vetture Sport proprio non si direbbe. Le numerose vittorie conquistate sulle piste di tutto il mondo testimoniano che l'avventura di Osella nella F1 non dovrebbe essere effime-

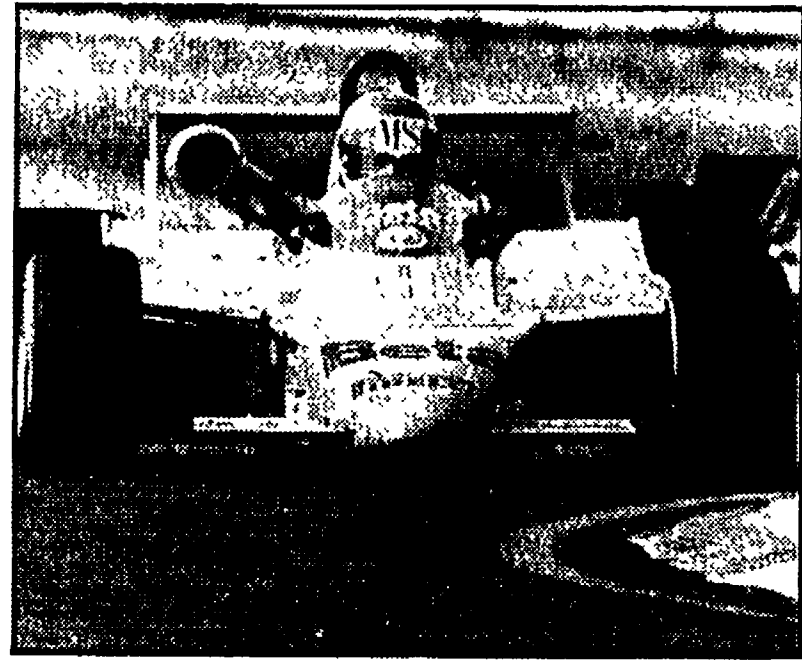
ra come avvenne nel caso di altre piccole case italiane come ATS e Iso Rivolta.

L'uomo non dà l'impressione di essere un tipo facile al rischio. Ha un suo preciso programma e il debutto in F1 l'affronta con la modestia dei saggi: «Non penso lontanamente — afferma convinto Osella — di poter contrastare i Ferrari, Renault, Alfa Romeo e gli altri grandi costruttori. Pensarlo sarebbe pura follia. L'obiettivo principale mio e dei miei collaboratori è per quest'anno un comportamento dignitoso. L'aspirazione massima è quella d'ottenere decorosi piazzamenti in gara senza porci problemi di qualificazione. In seguito, confidando nelle nostre capacità e nel nostro lavoro, siamo convinti di migliorare. Non nascondo che ho paura. Non averne sarebbe pazzia considerando i capitali che si debbono investire in questo progetto. Però, ed è il nostro conforto, l'esperienza accumulata in F2 e con le vetture Sport ci dice che noi dell'Osella non siamo degli sprovveduti».

«Ma qual è la molla che spinge voi, piccoli costruttori, ad investire tanti capitali in una Formula 1 invece d'interessarsi ad altre categorie...»
«Direi che per costruttori



Enzo Osella e la sua Formula 2.



del mio calibro questa di costruire la Formula 1 è diventata una necessità. Fortunatamente ho trovato uno sponsor che ha fiducia nelle mie possibilità, diversamente verrebbe meno la volontà di fare questo lavoro. Mi spiego: dopo tanti sacrifici, l'approdo, il confronto al massimo livello, per chi vive nel mondo delle corse diventa importantissimo. E' una verifica di anni di lavoro alla quale non ci si può sottrarre. L'ambizione, il desiderio di mettersi in mostra nel mio caso non c'entra assolutamente. Diciamo che si tratta di un esame».

Un esame che costa caro, quello che attende Osella. Secondo recenti stime, una stagione in Formula 1, con una sola vettura in gara, verrebbe a costare sul miliardo, milione più milione meno. A coprire parte delle spese, si insinua che sia intervenuta una nota casa di profumi, la Denim, una multinazionale a sede in Inghilterra. Ovviamente lo sponsor vuole avere un proprio tornaconto dal lato pubblicitario. Richiede, oltre ad una vettura competitiva, anche un pilota che sappia attirare l'attenzione. Lui Denim che reclamizza i suoi prodotti con slogan del

tipo «è il profumo giusto per l'uomo forte», vorrebbe alla guida dell'Osella, PA4, un pilota che meglio incarna il messaggio pubblicitario che si intende lasciare.

E' questo un altro aspetto quasi sconosciuto del mondo delle corse. Il piccolo costruttore, a volte si vede «rifilato» un pilota che non gradisce ma che è costretto a sopportare se vuole continuare a gareggiare.

Ovviamente non è il caso di Osella: il possibile arrivo di Regazzoni significa invece un prezioso apporto di esperienza. Osella comunque nel-

l'abitacolo della sua Formula 1 vedrebbe di buon occhio un giovane Eddie Cheever, «l'Americano di Roma», pilota di buon talento ma che, con la sua faccia di ragazzino, mal legherebbe con l'immagine richiesta dallo sponsor.

«La decisione spetta ai miei finanziatori — precisa sorridendo Osella —. Da parte mia sarei molto contento che la scelta cadesse su Cheever perché è un ragazzo che stimo molto e col quale ormai collaburo da due anni. Per quanto riguarda Regazzoni, il suo arrivo ovviamente sarebbe gradito. Ma lui per avverti dei complessi in quanto, e giustamente, un pilota del suo calibro avrebbe delle aspirazioni che il mio team, il prossimo anno, non credo possa essere in grado d'esaudire completamente. La decisione verrà presa comunque giovedì».

Tutto è pronto dunque. La macchina sta per scendere dai cavalletti per toccare l'asfalto delle piste. L'Osella F1 attende solo il nome di chi avrà il compito di guidarla. Il geniale costruttore torinese, dopo aver spopolato nel campo delle Sport prendendosi il lusso di battere una concorrenza illustre come la March, la Chevron, ecc., gioca le sue chances nella Formula 1. Non vuole rischiare: s'affida ad un motore collaudato, il Ford Cosworth, e all'estro suo e dei suoi 28 collaboratori tra tecnici e meccanici. In pochi anni d'attività è riuscito a far passi da gigante. Ha ottenuto il monopolio nelle costruzioni delle vetture Sport.

E' uno dei pochi costruttori di vetture da corsa italiane che esporta macchine all'estero, negli Stati Uniti e nella Germania federale, in modo particolare.

Enzo Osella è conscio del rischio ai quali va incontro ma li affronta con ottimismo. Neanche le prevedibili difficoltà che la FOCA di Bernie Ecclestone gli procurerà (gomme in quantità insufficiente) frenano il suo entusiasmo.

Ci è parso, Enzo Osella, uomo determinatissimo. Certi suoi atteggiamenti ricordano addirittura un altro Enzo dell'automobilismo italiano, il cav. Ferrari, certamente più illustre e conosciuto dell'uomo che solo ora s'affaccia alla ribalta ma la cui storia agonistica molto assomiglia a quella di Enzo Osella.

«L'automobilismo italiano abbia trovato un altro personaggio? La risposta verrà dai circuiti del campionato mondiale negli anni a venire».

Lino Rocca



Un'immagine di una charreada, uno degli sport-spettacolo preferiti dai messicani.

Dopo l'Universiade, dove va lo sport messicano?

Un ingegnere polacco «inventa» marciatori da medaglie olimpiche

Eppure l'atletica leggera (con tennis e nuoto) è poco seguita dai tifosi che preferiscono invece gli sport di squadra

Quattordici milioni di abitanti, un incremento demografico del 3,5 per cento annuo sulla base delle nascite e del 2,5 sul dato della immigrazione dalle campagne. Città di Messico non è semplicemente un immenso agglomerato urbano caotico e inquinatissimo ma un insieme di città nella città: Alameda, Chapultepec, Tlalcoyotepec (con la piazza della Tre Culture), Cuauhtémoc, Xochimilco, Benito Juárez, Morelos, Zacateco, Tacubaya. Lo sport, in questo sconfinato territorio, rappresenta l'ansia di una cultura messicana che sia capace di esprimersi in modo autonomo e con proprie realtà. E tuttavia gli sport individuali, come l'atletica, il nuoto e il tennis, sfiorano il terreno del basket. Lo sport messicano si vive soprattutto a livello di confronto (gruppo, complesso).



Daniel Bautista, il marciatore medaglia d'oro di Montreal.

Sono infatti gli sport di squadra quelli che raccolgono il tifo e la passione. Il calcio, soprattutto, è una droga, un modo per dimenticare i problemi, un modo per sfogare i propri entusiasmi. Certi suoi atteggiamenti ricordano addirittura un altro Enzo dell'automobilismo italiano, il cav. Ferrari, certamente più illustre e conosciuto dell'uomo che solo ora s'affaccia alla ribalta ma la cui storia agonistica molto assomiglia a quella di Enzo Osella.

«L'automobilismo italiano abbia trovato un altro personaggio? La risposta verrà dai circuiti del campionato mondiale negli anni a venire».

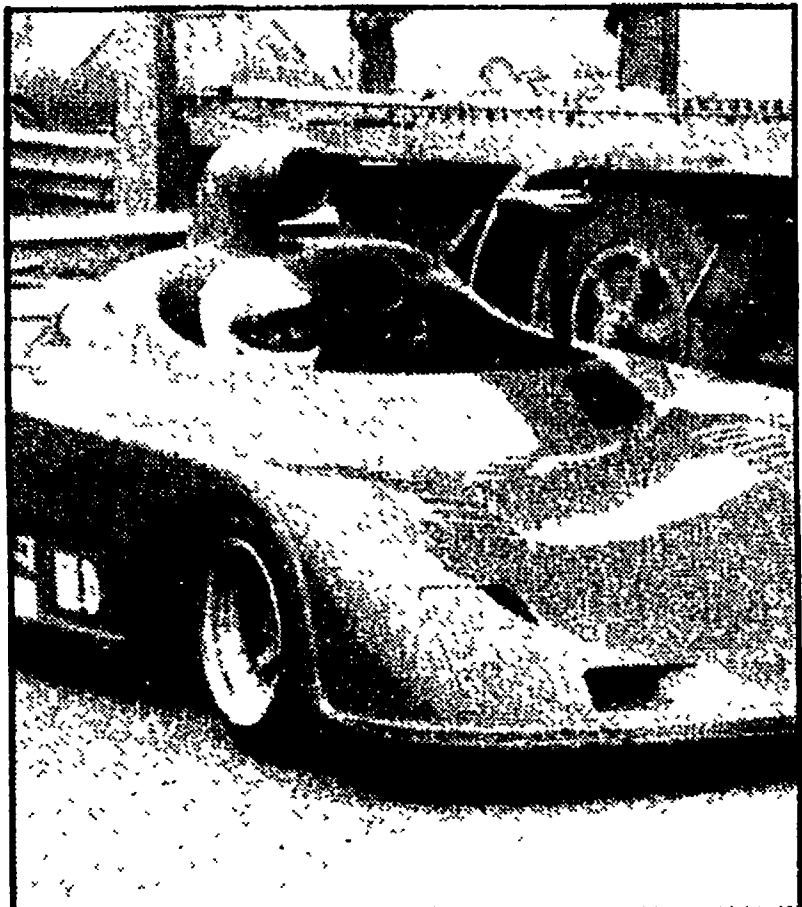
L'atletica leggera è considerata dagli atleti vari quotidiani — Excelsior, El Herald, Nacional, Ocho Columnas, El Mundo, Uno mas Uno — spiega che ciò dipende dal fatto che in Messico ancora non si è creato un ambiente sportivo. «Perché ancora non esiste una vera identità culturale: non siamo spagnoli né americani, ma messicani. Ma abbiamo accettato e subito molti aspetti della cultura americana. E' una grande perdita. E' un grande centro di Città del Messico, viene disputato il Trofeo Daniel Bautista, manifestazione che riesce a raggruppare, suddivise nelle più disparate categorie (giovani, bambini, bambine, ragazze, adulti,

studenti universitari, impiegati, massaio), almeno 50 mila persone. Oggi il calcio, il basket, il tennis, il nuoto sono tutti i primati del mondo e sembrano imbattibili. E tuttavia se uno messicano nota un marciatore che si allena o che si esibisce o domina: «Ma chi è?», alla risposta degli addetti ai lavori, reagisce alzando le spalle: «Aja, un marchista...». Come dire un loco, un pazzo.

I messicani sono fortemente nazionalisti. Hanno furiosamente fischiato, allo Stadio Olimpico, il nome Ilya Florou perché si stava permettendo di distanziare, sui 10 mila metri, l'idolo locale Enrique Aquino. Idolo locale occasionale, beninteso. E Aquino lo incantavano in senso opposto, col grido «Mezico, Mezico».

«Mezico, Mezico» era molto suggestivo. I messicani infatti aspirano fortemente alla «a», alla marcia, «Mezico» che non era stata inventata per l'occasione — può essere definita mirabile e splendida. E tuttavia è stato necessario amare molto lo sport e il piacere di calarsi nel «poco noto» o nel gusto dell'approfondito. «Sentito dire» per sopportare l'approssimazione e l'allegria con la quale hanno organizzato una manifestazione che di goliardico aveva solo il nome.

Remo Musumeci



Osella, ai tempi in cui guidava auto da corsa.

Da guidatore a costruttore: un 2° Enzo nell'automobilismo

Enzo Osella è nato nel 1939 a Cambiano in provincia di Torino. Le sue prime apparizioni nel mondo delle corse automobilistiche avvennero verso la fine degli anni Cinquanta. Osella era buon pilota. Aggressivo in corsa ed estremamente pigolo nella messa a punto della vettura, al volante di una Abarth 1000, la famosa e potentissima «barchetta». Osella si mette in luce in numerose competizioni dal 1958 al 1964. Nel 1965 l'Abarth lo assume e gli affida la responsabilità di curare lo sviluppo dei motori da competizione. Sei anni dopo, nel 1971, Osella diventa imprenditore: l'Abarth viene assorbita dalla FIAT e Osella riceve il reparto corse della piccola ma gloriosa marca torinese. Ed è subito grande successo tra le vetture sport con la PA 1. Nel 1972 una macchina curata da Osella, affidata all'olandese Hezemans e Merzario, s'aggiugne al campionato europeo della classe 2000.

Nel 1974, in autunno, mette in pista la PA 3, una vettura sport che si differenzia da altre vetture perché in grado di ospitare diversi tipi di propulsori. Nello stesso

periodo, l'intraprendente torinese costruisce la prima monoposto: una formula 2 che affida ad Arturo Merzario. I risultati conseguiti da questa vettura non sono eccellenti ma preziosi e l'esperienza accumulata.

Le conoscenze acquisite, Osella le riversa sulle vetture sport su PA 4, una macchina che parte in vittoria in gara e gli permette di conquistare, nel 1976 e 1977, la prestigiosa Coppa FIA, ovvero il campionato mondiale costruttori di vetture sport sino a 2000 cmc di cilindrata.

Quest'anno, oltre a dedicarsi ancora alle macchine sport (Gimnaz ha vinto «l'europeo») e alla serie BMW Procar (pilotti Giacomelli e De Angelis), Osella è ritornato alle monoposto di F2. La sua vettura, pilotata da Eddie Cheever, sino all'ultima corsa di Donington (Inghilterra) è stata in lizza per la conquista del titolo di campione d'Europa. Un ottimo risultato visto che praticamente il piccolo costruttore torinese ha saputo tener testa ai colleghi inglesi che, da anni, si cimentavano nel mondo delle monoposto.

Intervista con il tecnico che sostituirà il c.t. Primo

Signor Gamba, come farebbe la nazionale di basket?



Un tipico atteggiamento di Sandro Gamba, candidato al ruolo di c.t. della nazionale di basket.

E' storia recente: subito dopo gli «europei» di basket svoltisi a Torino e conclusi come tutti sappiamo, i capoccioni della Federazione decidono di far piazza pulita, dando il benvenuto al commissario tecnico, Primo. O meglio, il responsabile azzurro verrà «tenuto in vita» fino alla fine del mese di settembre, ossia ancora per pochissimi giorni. Nascono così le polemiche più svariate, inevitabili in questi casi, sul come e perché di un provvedimento tanto severo. Ha inizio poi l'ancor più inevitabile carousel di aspiranti alla successione. Incarico piuttosto ambito e di sicuro prestigio. Un nome solo però trova concordi dirigenti, stampa e addetti ai lavori: Sandro Gamba, attuale allenatore dell'Auxilium di Torino.

Quarantasette anni (tra l'altro molto ben portati), un passato di trainer di alto livello. Per intenderci: Coppe di campioni, scudetti ecc. Simmenthal e Mobilgirgi, le tappe che consacrarono il tecnico e lo collocano nella piuttosto ristretta élite dei «grandi» della pallacanestro nazionale. Niente di meglio, quindi, che fare un salto in corso Dogali a Torino, sede sociale dell'Auxilium per un incontro con il c.t. «in pectore».

Sandro Gamba ha appena terminato di torchiare i suoi giganti (altezza minima metri 2), è visibilmente stanco e crediamo proprio che il suo più vivo desiderio sia quello di concedersi una doccia ristoratrice, ma il rispetto verso l'altro lavoro trova nell'allenatore un esponente quanto mai ragguardevole. «Non ha importanza. La doccia la farò dopo l'intervista», dice sorridendo.

Bicchiere di acqua minerale in mano da una parte (il tecnico), carta e penna dall'altra (chi scrive), e andiamo a cominciare.

«Signor Gamba, peca un po' una volta per tutte di mettere a fuoco la sua posizione. Come ben saprà, si parla da tempo della carica di commissario tecnico della nostra nazionale che lei si vuole affidare. Niente male come incarico, vero?»

«Niente male davvero... Dunque, vedrà di illustrare la situazione così co-

me attualmente sta. Tra Federazione, mia società, l'Auxilium di Torino e il sottoscritto in effetti ci sono stati e tuttora ci sono frequenti contatti per quanto riguarda la carica a cui lei si riferisce?»

«Da quanto tempo flirtate?»

«Da circa quattro mesi».

«Sarà un ruolo prestigioso e destinato a concludersi con i tradizionali fiori d'arancio, oppure sono previsti intoppi di varia natura?»

«Le dirò che, sinceramente, il mio più vivo desiderio è quello che tutto si concluda per il meglio. Non nascondo affatto che diventare commissario tecnico della nazionale è un traguardo cui aspiro. Ne sarei felicissimo. Senonché...»

«Vede, il mio contratto con la società torinese scade solo tra un anno, mentre la panchina azzurra, come si sa, sarebbe disponibile tra pochissimo tempo. Insomma, si comprende che la mia è ancora una situazione incerta, anche se non nego che personalmente sono fiducioso in un favorevole esito della faccenda».

«Se la Federazione insiste nel volerla ingaggiare e la sua società a sua volta insiste per tenerla sotto le sue ali, si potrebbe allora arrivare ad un compromesso, diciamo ad un tipo di rapporto part-time tra nazionale e club. Potrebbe essere una soluzione ideale e accettabile per tutti?»

«Penso anch'io che questo sarebbe il modo migliore per risolvere la questione. Comunque io sono qua e aspetto gli sviluppi».

«Qualora fosse nominato c.t., opererebbe nell'équipe azzurra un bel repulisti oppure confermerebbe l'attuale organico?»

«Vede, il nostro prossimo obiettivo consiste nella qualificazione per le Olimpiadi di Mosca dell'anno prossimo, cosa che non sarà affatto facile. Alla vigilia di manifestazioni di tale importanza non è mai consigliabile prendere, mi si perdoni l'espressione, la rama in mano e far piazza pulita. E' più saggio invece mantenere intatte le forze a disposizione e andare avanti (si spera) con costoro. Al ma-

simo, un innesco o due, non oltre».

«D'accordo, però non le pare tempo di cercare gli eredi dei vari Zanatta, Bisson, Brumatti, Jellini? A tal proposito quali giovani, secondo la sua opinione, vanno presi in considerazione, in un futuro più o meno immediato, di salire alla ribalta? Di raccogliere l'eredità dei campioni poc'anni citati?»

«Ci sono in circolazione giovani interessanti. Vuole qualche nome? Solfrini, Costa, Ricci, Gilardi, Premier, Ragazzi sui 19-20 anni. Ne sentiremo parlare tra non molto, vedrà».

«Diciamo dopo le Olimpiadi?»

«Diciamo dopo le Olimpiadi, certamente. Come le ho già detto, l'opera di rinnovamento e i relativi esperimenti sono da farsi soltanto dopo le grosse manifestazioni che, di solito, concludono o dovrebbero concludere, un naturale ciclo».

«Poco fa affermava che la qualificazione per Mosca occorrerà sudarsi la pelle...»

«Certamente. Ci sono molte nazioni, alcune delle quali assai recentemente ad un ottimo standard di gioco. Diciamo squadre norvici».

«Quali?»

«La Francia, la Polonia, l'Olanda, Israele. Occhio a queste quattro nazionali».

«Quando saranno disputate le gare di qualificazione olimpica?»

«Ai primi del prossimo maggio».

«Attualmente dove colloca l'Italia?»

«Potenzialmente al quarto posto, dopo gli Stati Uniti, l'Unione Sovietica e la Jugoslavia».

«E come giudica il momento che il nostro basket sta ora attraversando?»

«Veramente buono. E' uno sport che attira ormai moltissimi spettatori. Penso che, ultimamente, abbiamo raddoppiato il numero delle presenze alle partite».

«Un'ultima domanda: quali sono i suoi reali rapporti con l'ex, Primo...?»

«Con Primo siamo assolutamente amici, ripeto assolutamente. I nostri rapporti sono stati sempre molto corretti, e non vedo perché non dovrebbero esserlo in futuro».

Renzo Pasotto