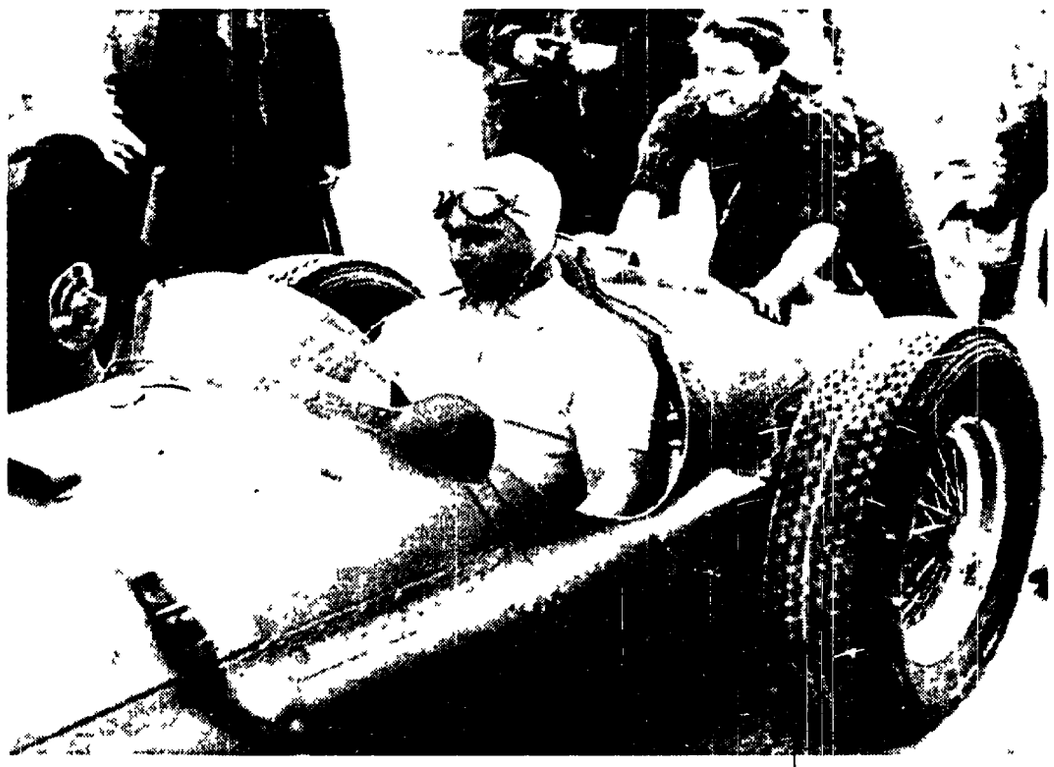
AUTO

Il campione argentino compie oggi ottant'anni. Il suo nome è segnato a tratti indelebili nell'Olimpo della Formula 1 Cinque i titoli mondiali vinti dal '50 al '58, un mito al volante di Ferrari, Mercedes, Maserati e Alfa Romeo

Manuel Fangio Identikit del Pilota



Juan Manuel Fangio cinque volte campione del mondo e domani ottantenne, in due foto d epoca: in postazione di guida, e, a sinistra, nell atto di togliersi il casco

Manuel Fangio, papà italiano, una vita in Argentina, vincitore di cinque campionati del mondo di Formula 1, compie oggi ottanta anni. Venerdì, a Buenos Aires, ha aperto i festeggiamenti presentando la sua biografia, scritta dal «carissimo nemico» Stirling Moss. Ripercorriamo al volante delle sue Ferrari, Maserati, Mercedes ed Alfa Romeo, l'epica carriera del «Chueco» che si è ritirato dalle gare nel '58.

GIULIANO CAPECELATRO

Un campione è qualcosa di strano Un soggetto anomalo. Un uomo spesso comune sotto tutti gli aspetti, che in una stagione della sua vita riesce a regalare agli altri uomini momenti esaltanti, gesti emblematici E la sua vita si racchiude tutta in quegli attimi, in quei gesti, quali che siano poi gli esiti esistenziali Pelè e il suo calcio sublime, Coppi e la sua falcata elegante, Owens la sua corsa potente, Clay la sua boxe geniale Juan Manuel Fangio e la sua guida metodica, razionale, aliena da impennate spettacolari. «Guida e ragiona», si diceva di lui a sottolineare la cifra stilistica che ne faceva, già in piena attività, un monumento all'automobilismo.

L'automobilismo adesso celebra la metafisica fame di vittoria di Ayrton Senna, la redditizia prudenza di Alain Prost. Ma è sempre a lui, che oggi compie ottanta anni, che continua a guardare. A Juan Manuel Fangio, che in quel 6 luglio 1958 a Reims si esibiva nel canto del cigno, concludendo una stagione in tono minore. Solo quattordicesimo nella classifica piloti con la miseria di sette punti. Lui che, nei sette mondiali precedenti, alla guida dell'Alfa Romeo, della Mercedes, della Maserati, della Ferrari, aveva fatto man bassa di titoli e punti.

Ma quarantasette anni cominciavano ad essere tanti anche per un campione. Che per di più, con tutto quel bagaglio di gloria, poco o nulla aveva ancora da chiedere all'automobilismo. A cui, comunque, doveva tutto Come quasi sempre accade nelle storie degli emigranti dove un elemento imprevisto una vocazione un talento che si manifesta quasi per caso, interviene come deus ex machina che stravolge un corso degli eventi di solito avverso.

Le automobili sono il deus ex machina della famiglia Fangio, che con Loreto, decoratore di facciate partito da Castiglione Messer Marino, in Abruzzo, ed Erminia Deramo, la sua sposa, si stabilisce in Argentina agli albori del secolo Un deus che agisce per il tramite di Juan Manuel, venuto alla luce il 24 giugno 1911 a Balcarce, circa quattrocento chilometri a sud di Buenos Aires, che già in tenera età comincia a trafficare con le macchine e i motori e che a dieci anni guadagna, per sé e soprattutto per la famiglia, facendo l'apprendista in un autorimessa Non che disdegni altri passatempi il calcio, obbligatorio in Argentina, dove si destreggia con un certo successo, e a cui è a un passo dall'affidare i suoi sogni di gloria, e che gli vale il soprannome di *Tel Chueco*, gambestorte

Ma il suo orizzonte è l'automobile, la galassia dei motori Come lui stesso racconta «Nell officina di Balcarce in cui lavoravo, c'era un carretto per la raccolta delle immondizie che aveva come propulsore un piccolo motore Evans, riciclato da una vecchia motocicletta. Quando c'era da buttare le immondizie, ero il primo a presentarmi al padrone Per me, quell incarico era come un premio Sembrerà incredibile, ma la passione per i motori mi entrò nel sangue proprio allora. Avevo dieci anni» Messi da parte un po' di soldi, apre un'officina E, comprataci una vecchia Ford, il 27 settembre 1936 Juan Manuel Fangio per la prima volta si cimenta in una gara Non è l'improvvisa e folgorante rivelazione di un talento, ma un disastro La macchina non parte. Ma Juan Manuel continua ad armeggiare tra telai, bielle e motori

«Guidare e ragionare» Una carriera da record

Juan Manuel Fangio nasce il 24 giugno 1911 a Balcarce, in Argentina I genitori, Loreto ed Erminia Deramo sono originari dell Abruzzo

Comincia a correre nel 1936 e in tutta la sua carriera ha collezionato ottanta vittorie

Nel giro dei Gran premi entra nel 1948, a 37 anni Nel campionato mondiale di Formula 1, che nasce nel 1950, disputa 51 gran premi vincendone 24 e ottenendo 28 pole position Undici volte finisce secondo, una volta terzo sei volte quarto Si ritira nove volte In ventitré occasioni ottiene il miglior tempo sul giro

Dal 50 al '58 anno del ritiro, vince cinque titoli mondiali, record ancora ineguagliato, classificandosi due volte secondo e una volta, l ultimo anno quattordicesimo Un altro suo record ineguagliato è quello della media dei punti per gara 5,44 (un totale di 277 5 punti, di cui 245 validi sui 51 gran premi disputati) Prost (3,88) e Senna (3 78), seconso e terzo in questa classifica, sono ben lontani

Sette gli incidenti in cui si è trovato coinvolto 1939 Gran premio straordinario esce di strada illeso, 1948, Gran premio dell'America del Sud, esce di strada, resta illeso, muore il secondo pilota Daniel Urrutia 1950 Gran premio Ciudad de la Plata collisione con Villoresi resta illeso 1951, Gran premio di Germania esce di pista resta illeso 1952, Gran premio di Monza esce alla curva Lesmo si frattura la vertebra cervicale, 1953, Gran premio del Belgio, esce di pista, resta illeso 1957 Gran premio di Francia esce di pista, resta illeso

□ *Giu Ca*

La sua scienza automobilistica si accresce Comincia a vincere e sembra non voler smettere più E l'Argentina si trova presto a coccolare uno dei suoi primi miti sportivi Lo adorano i tifosi, lo vezzeggia l Automobil Club argentino, che nel '48 gli affida la guida di una Maserati, lo ammira e sostiene il potere politico, soprattutto Juan Peron, che caldeggia il suo passaggio al professionismo

Nel 1949 le strade di due miti si incrociano Juan Manuel Fangio va a provare a Modena Enzo Ferrari lo vede e ne resta ammirato. «Uno stile insolito – commenta – L unico pilota capace di uscire dalle curve senza sbarbare le balle di paglia Bravo sul serio» Ma l'incontro tra i due avverrà solo molti anni dopo, nel 1956 Fangio, che aveva già conquistato un titolo con l Alfa Romeo e due con la Mercedes, si laurea campione del mondo con la vettura di Maranello Ma già l'anno successivo le loro strade divergono Fangio guida una Maserati e conquista il suo quinto titolo Poi, nel '58, il ritiro «La scuderia mi offrì 5 000 dollari per continuare, ma rifiutai la vettura non andava bene Chiesi alla Mercedes che mi preparassero una macchina, ma non fui ascoltato

Le imprese di un pilota si svolgono sul filo della velocità E del rischio Gli incidenti non mancarono nella carriera di Fangio Ma lui ne esce sempre illeso Solo a Monza, nel 52, va fuori alla curva di Lesmo e si frattura la vertebra cervicale, la notte prima, al volante di una macchina, si era precipitato da Pangi per non mancare al via del gran premio È allora, costretto all immobilità, che elabora la sua filosofia di guida. Che può riassumersi in questi brevi assiomi «Il pilota deve essere soprattutto logico Una macchina deve e vuole essere solo guidata Quando è costretta a guidarti, ti uccide»

Le automobili rappresentano anche il presente del pensionato Juan Manuel Fangio presidente onorario della Mercedes Argentina, titolare di due concessionarie di camion, proprietario di una vasta tenuta Gli ottant'anni non lo spaventano, malgrado l'infarto e i cinque interventi al cuore che lo costringono ad una dieta rigorosissima Ogni mattina raggiunge il suo ufficio Poi si ritira a Balcarce, suo paese natale, nella casa che aveva iniziato a costruire Loreto Fangio, il padre, il muratore abruzzese partito agli inizi del secolo con migliaia di altri diseredati per le Americhe, in cerca di una fortuna che, forse, era l'ultima risorsa dell'istinto di conservazione.

Rally in Nuova Zelanda

Cambia pagina l'atlante dei motori, non il refrain: Lancia contro Toyota

Sembrava un mondiale finito, con quel Carlos Sainz e la sua Toyota a sbeffeggiare sua maestà la Lancia. Invece le vetture torinesi si presentano nuovamente con grandi possibilità di successo nel prossimo rally di Nuova Zelanda, grazie alla recente vittoria della Delta-Integrale di Juha Kankkunen in terra di Grecia. Una stoccata che non nasconde più le velleità di scavalcare Sainz nella classifica iridata.

ROMA. Solo tre lunghezze separano nel mondiale costruttori la Lancia dalla Toyota. Un risultato che l'ingegnere Carlo Lombardi, ora responsabile tecnico della Ferrari, non si aspettava certo dopo il perentorio risultato ottenuto da Carlos Sainz in Corsica Fu la terza vittoria dello spagnolo, che nonostante il passo falso al Safari rally a favore della Delta di Juha Kankkunen, aveva già dichiarato che questo mondiale piloti era ancora una volta un fatto suo Poi le pietraie della Grecia ovvero il rally dell'Acropoli, forse il più duro per le macchine Una gara che ha coinciso con il debutto del nuovo responsabile tecnico Giorgio Pianta, buttato nella fossa dei leoni ad affrontare quei presuntuosi giapponesi Le Celica di Sainz non riuscì ad andare al di là del secondo posto, preceduta sempre dalla Lancia di Juha Kankkunen, dopo che l'altra Delta iscritta dal team Fina-Jolly Club, aveva fatto sognare a lungo nonostante terra, pietre e buche non avessero fino ad allora esaltato le doti di guida di Didier Auriol, più propenso a cimentarsi su veloci nastri d asfalto Dopo quel quarto posto che gli va un po stretto, l'ex-autista di ambulanze è tra i portacolori delle Delta al prossimo rally di Nuova Zelanda che parte mercoledì per concludersi domenica. I vertici torinesi hanno come noto deciso di affiancargli Juha Kankkunen, dopo che si è intravista la possibilità di collocare il nordico definitivamnte in testa al mondiale piloti «Qui ho già vinto nel 1986 – ha dichiarato prima della partenza – Un fatto che mi fa dimenticare il sacrificio che dobbiamo compiere in quanto abbiamo dovuto modificare i programmi per la preparazione del rally di Argentina di fine luglio»

Il rally di Nuova Zelanda prevede quattro tappe con un percorso totale di 2027 chilometri, con 40 prove speciali pari a 630 chilometri L ultima edizione fu vinta dal solito Carlos Sainz, che raccolse venti punti utili per conquistare la sua prima corona iridata «Non ho mai detto che alla Toyota possiamo dormire sogni tranquilli – ha precisato lo spagnolo –. Le Lancia restano pure sempre delle macchine che hanno conquistato gli ultimi quattro titoli del mondiale marche» Insomma, il savoir faire è di casa, pur se il madrileno ha già pensato di siglare nuovamente il contratto che lo lega ai giapponesi anche per il 1992 Anche nei rally, come in Formula 1, il mercato piloti è di scena Al centro dell'attenzione pare esserci il due volte iridato Miki Biasion, corteggiato dalla Ford e dalla stessa Toyota Per il veneto, dopo tanti anni in Lancia, sarebbe un abbandono davvero clamoroso

Questo il programma del rally di Nuova Zelanda Mercoledì 26 prova speciale ad Auckland su un circuito di 2 chilometri Giovedì prima tappa di 605 chilometri da Auckland a Rotorua Venerdì seconda tappa di 252 chilometri da Rotorua a Rotorua Sabato terza tappa da Rotorua a Aucklanda di 492 chilometri Domenica ultima tappa da Auckland ad Auckland di 240 chilometri

La Mazda a sorpresa vince per la prima volta una gara del mondiale prototipi con un motore rotativo
Sulla pista simbolo, dopo 24 ore massacranti, disfatta per Peugeot, Mercedes e Porsche. Si salva la Jaguar

Golpe giapponese nel regno di Le Mans

Clamoroso. La Mazda vince la 24 ore di Le Mans, sovvertendo tutti i pronostici della vigilia. È la prima volta, nella storia della «classica» francese, che una vettura del Sol Levante sbaraglia la nutrita concorrenza, per di più con un motore di tipo rotativo. La Jaguar piazza tre vetture al secondo, terzo e quarto posto e comanda la classifica mondiale. Tra le grandi sconfitte Peugeot, Mercedes e Porsche.

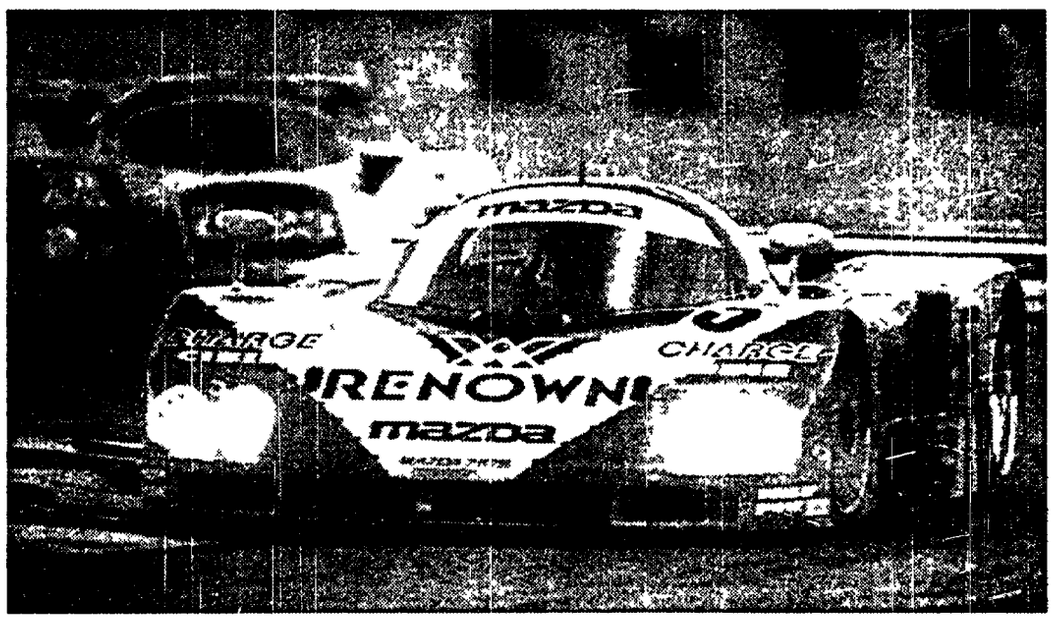
ENRICO CONTI

LE MANS I vecchi box non ci sono più Quasi anacronistici, sono stati del tutto ricostruiti, togliendo forse un po di fascino alla mitica 24 Ore Un miliardario giapponese voleva comprarli in blocco, caricarli su una nave e portarseli in Giappone Un'impresa che le evidenti difficoltà hanno messo in forse Ecco, forse solo questo fatto può ben significare quanto agli uomini del Sol Levante sia sempre stato a cuore l'appuntamento francese La Mazda, con il suo prototipo appena finito di ultimare non pensava certo di imporsi, con concorrenti che si rifanno alla storia dell'automobile Eppure ieri, alle 16 italiane, il gran colpo è riuscito alla vettura condotta da Weidler-Herbert- Gachot Un mostro spinto da un motore rotativo, che per lungo tempo è stato sotto il fuoco della Fisa di Jean Marie Balestre L autorevole federazione internazionale voleva infatti bandirlo dalla scena giudicandolo non regolamentare Un ennesima gaffe del signor Balestre che insieme al padrino della Formula 1 Bernie Ecclestone sembra sempre più titubante circa l opportunità o meno di rilanciare questo mondiale sport prototipi che fino ai primi anni 70 deteneva i maggior indici di ascolto e di attenzione da parte dei mass-media «Per me è come la settima vittoria a Le Mans – diceva ieri Jacky Ickx ora direttore sportivo del team Mazda – Un risultato prestigioso, specie se consideriamo che alla vigilia nessuno aveva fatto il nome dei giapponesi nemmeno tra i possibili outsider» Orgoglio malcelato per l ex-pilota della Ferrari in Formula 1 fino al 1972 Le tre Jaguar, giunte seconda terza e quarta per questa gara erano equipaggiate con il 12 cilindri di 7 400 cc al posto dell 8 cilindri Ford che viene usato durante il resto del campionato Per la Porsche una disfatta, dopo che nelle fasi iniziali della gara sembrava che le vecchie «962» potessero far gioco sulla proverbiale affidabilità Un bottino davvero amaro per la squadra tedesca, che seppur iscritta a livello semi-ufficiale, detiene il record di vittorie, ben 12 alla 24 ore di Le Mans. La Mercedes, partita con la vecchia biposto dotata del motore turbo per quello che è stato l addio di questo tipo di propulsori al circuito della Sarthe, non è andata al di là del quinto posto dopo aver battagliato all inizio nelle posizioni di testa E che dire della Peugeot? Una disfatta già annunciata, quella della casa del leone, con le due «905» che si sono scatenate al comando nella battute iniziali della corsa «Saremo protagonisti almeno per sei ore – aveva annunciato il gran capo Jean Todt – Dopo non possiamo garantire più nulla essendo ancora irrisolti molti dei problemi delle nostre macchine» Insomma si è deciso di puntare sul riscontro che avrebbero avuto le due 905 riprese in diretta dalle telecamere a menare ma in modo effimero la danza Peccato che sotto l implacabile obiettivo sia caduto anche il rifornimento effettuato dopo i primi trenta minuti dalla 905 di Alliot – Jabouille Mentre quest ultimo si accingeva a salire in macchina è infatti scoppiato un pericoloso incendio che gli uomini del servizio box, nonostante il tempestivo intervento, hanno stentato a domare Quasi una replica di quanto avvenne a Monza, quando sempre una Peugeot arrivando troppo forte ai box, aveva investito due meccanici della stessa squadra procurando loro lievi ferite di una certa gravità

«Ci corre però dare atto alla casa francese di quanto stia facendo per rilanciare il mondiale marche – spiegava ieri Tom Walkishaw team manager della Jaguar – Ormai qui a Le Mans i grossi nomi ci sono tutti manca solo la Ferrari o l Alfa Romeo» Proprio la casa del biscione ha per un momento illuso gli appassionati italiani su una sua partecipazione fino alla fine dello scorso anno Un programma che è stato poi bocciato dai vertici di Torino e che ha così impedito di rivedere i vecchi duelli tra le vetture italiane e la nutrita concorrenza Un opportunità che forse per problemi tecnici si è deciso di non cogliere L ultima vittoria italiana a Le Mans resta quella della Ferrari nel 65

Ordine d'arrivo

1. V Weidler (Ger), J Herbert (G B.), B Gachot (Bel), Mazda, 362 giri, 4923 200 chilometri, (205,333 km/h),
2. D Jones (Usa), M. Ferte (Fra), R. Boesel (Bra) Jaguar, a 2 giri;
3 T Fabi (Ita), K. Acheson (G B), B. Wollek (Fra), Jaguar, a 4 giri
4 D Warwick (G.B), A. Wallace (G B), J Nielsen (Dan), Jaguar, a 6 giri.
5 M Schumacher (Ger), F Kreutzpointer (Ger), K. Wendlinger(Aus), Mercedes, a 7 giri;
6 D Kennedy (Irl), S. Johansson (Sve), M. Sala (Bra), Mazda, a 7 giri;
7 H Stuck (Ger), D Bell (G.B), F. Jelinski (Ger), Porsche, a 15 giri.
8 P Dieudonne (Bel), Y Terada (Gia), T Yorino (Gia), Mazda, a 16 giri.
9 M Reuter (Ger), H Torvonen (Fin), J.J Lehto (Fin), Porsche, a 19 giri
10 O Larrauri (Arg.), J Pareja (Spa), W Brun (Svi), Porsche, a 24 giri.



La Mazda di Herbert e Gachot trionfatrice nella 24 ore di Le Mans

Mondiale Marche

Jaguar	punti 55
Mercedes	50
Mazda	30
Peugeot	29

Mondiale piloti

Fabi	punti 47
Mass	37
Schlesser	37
Warwick	30
Alliot	29
Baldi	29

Il «Leone» addomesticato nella tana di casa

LE MANS. Dopo due mondiali marche conquistati nei rally nel 1985 e 1986, la Peugeot sembrava essersi allontanata dallo scenario automobilistico Due mondiali vinti sulla Lancia con un ritorno di immagine senza dubbio efficace su tutti i mercati europei Poi il rebus continuare con i rally o stilare magari un programma più ambizioso? La prima mossa fu quello del ritiro incondizionato complice una diversa interpretazione dei regolamenti da parte – a detta della Peugeot – degli uomini della Lancia. Jean Todt gran capo della casa del leone per quel che riguarda le competizioni, fece progettare allora un 10 cilindri aspirato di 3500 cc Un motore fatto apposta per la Formula 1 «Non ci interessa», replicarono i francesi Per ora è solo uno studio L anno scorso la presentazione della "905", un prototipo concepito per le gare di durata dall aereodinamica molto sofisticata All inizio di questa stagione addirittura una vittoria complice l esperienza nella messa a punto del finlandese Keke Rosberg, un grande "ex" della Formula 1 Poi alcuni risultati piuttosto deludenti con ricorrenti noie ai motori e alle frizioni Gli stessi elementi che hanno pregiudicato la 24 ore di Le Mans. «Il nostro obiettivo è vincere la prossima edizione – ha spiegato Todt – il 1992 sarà un anno decisivo per noi» Ma non è facile ricostruirsi un immagine Anche se i più sono convinti che il mondiale sport prototipi sia solo una tappa di passaggio per accedere a voti pieni nel circus della Formula 1