

È morto a 84 anni Juan Manuel Fangio, ineguagliabile campione argentino di automobilismo: 5 titoli e uno stile di guida eccezionale

«C i sono due Fangio. Quello col casco che sembra toro spietato, truce, freddo, calcolatore, antipatico. Poi c'è il Fangio "mio", un cuore d'oro, allegro, chiacchierone... Adesso che la morte, dopo lunga lotta, ha avuto il sopravvento, quel ritratto tracciato con tenera puntigliosità dalla moglie Andreina si ricomponne in un'unica maschera funebre e la memoria viene affidata ad un'unica cifra: quella del campione con ogni probabilità il più grande pilota del secolo di sicuro un personaggio affascinante che subito si imponeva alla fantasia e al cuore di chi lo incontrava. Se ne accorse Ernesto Sabato, scrittore argentino che quando nel '73 Fangio fu dichiarato assieme a Jorge Luis Borges cittadino illustre di Buenos Aires sintetizzò così la sua impressione: «Modesto figlio di contadini italiani e con un volto che poteva essere benissimo quello di un senatore romano».

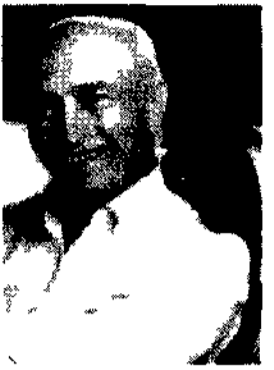
Allontanatosi dalla scena automobilistica Juan Manuel Fangio continuava ad essere un imprescindibile punto di riferimento. Qualche mese fa il settimanale specializzato brasiliano Quatro Rodas lo aveva eletto «il più grande» in una speciale classifica in cui precedeva Alain Prost e Ayrton Senna. Sono giochini che lasciano il tempo che trovano e possono interessare solo chi è affetto da ossessione classificatoria. Ma è certo che Juan Manuel Fangio al di là dei balletti di cifre è e resterà una pietra miliare nella storia dello sport automobilistico. Ieri è morto a ottantaquattro anni nella clinica Mater Dei di Buenos Aires in cui era stato ricoverato, al termine di una malattia che lo minava da lungo tempo. Un'infezione renale che lo costringeva a sottoporsi per tre volte alla settimana, al calvario della dialisi, provocandogli con sempre maggior frequenza la perdita dei sensi, problemi nel camminare e nella comprensione. Da tempo aveva smesso di recarsi negli uffici della Mercedes-Benz di cui era presidente onorario. Era stato ricoverato varie volte negli ultimi anni ed aveva subito più di un'operazione.

«Giulio e ragiona» è la cifra stilistica che gli esperti hanno ricucito addosso all'argentino nato il 24 giugno 1911 a Bak arce da genitori italiani. Loreto ed Emma Deramo emigrati dall'Abruzzo. Con quella sua guida metodica, razionale, aliena da impennate spettacolari Juan Manuel Fangio è stato campione della Formula Uno per un quarto di secolo, record non ancora eguagliato nel 1951 con l'Alfa Romeo nel 1954 correndo prima con la Maserati (in Argentina e Belgio) poi con la Mercedes nel 1955 con la Mercedes (sei vittorie) nel 1956 con la Ferrari e nel 1957 con la Maserati, entrambe le volte con sette successi. Ha disputato 51 Gran Premi vincendone 24, 28 le pole position. Ma il totale dei successi in ventidue anni di carriera, assommano ad ottanta.

È nel 1936 che Juan Manuel Fangio sale per la prima volta a bordo di una macchina da corsa. Ma deve arrivare a trentasette anni nel 1948 per entrare nel giro dei Gran Premi. Le automobili sembrano sono il *deus ex machina* della famiglia Fangio, che con Loreto decoratore di facciate partito da Castiglione Messer Marino in corsa



Juan Manuel Fangio al volante della sua Maserati durante il Gp d'Italia del 1957 a Monza. A destra, il campione argentino in una recente foto. Foto: Foto



Oggi i funerali. L'omaggio di Scaffaro

Juan Manuel Fangio è morto ieri mattina nella clinica Mater Dei, a Buenos Aires, in seguito alle conseguenze di una broncopneumonia bilaterale, complicata da un'insufficienza renale. L'ultimo bollettino medico del cinque volte campione del mondo di Formula Uno è stato diffuso dal marito di una nipote del pilota. Nel pomeriggio di ieri (alle 14 ore locali, le 19 in Italia), la salma di Fangio è stata portata nel Salone Bianco del palazzo presidenziale di Buenos Aires per una breve veglia. Poche ore dopo, altra sosta, questa volta nei locali dell'Automobili Club argentino, dove si è recato a rendere omaggio alla salma del grande pilota anche il presidente della Repubblica Oscar Luigi Scalfaro, in questi giorni in visita in Argentina. Questa mattina invece, come ha reso noto il direttore della Mercedes-Benz argentina, Enrique Federico, la salma verrà trasferita in aereo a Bolcarce, sua città natale, dove sarà esposta nel locale Museo dell'Automobile.

La Formula 1 perde il Re

Juan Manuel Fangio è morto ieri a Buenos Aires. Aveva 84 anni, ed è stato il più grande pilota della storia dell'automobilismo. Figlio di italiani emigrati in Argentina, aveva conquistato 5 titoli di Formula 1, record ineguagliato.

GIULIANO CAPECELATRO

di miglior sorte e la signora Emma si stabilisce in Argentina agli albori del ventesimo secolo. Un *divus* che si incarna in Juan Manuel che già in tenera età comincia a trafficare con le macchine e i motori e a dieci anni guadagna, per sé e soprattutto per la famiglia facendo l'apprendista in un'automessa.

gli arriva un'offerta allettante: gli amici i pur di non farlo andar via si quotano e lo aiutano ad aprire una piccola officina. È il passo decisivo della sua vita. Manuel scopre che il suo orizzonte è l'automobile, la galassia dei motori. Come lui stesso racconta: «Nell'officina di Bolcarce, in cui la *viaviva* 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 buttarci le immondizie ero il primo a presentarmi al padrone. Per me quell'incarico era come un premio. Sembra incredibile ma la passione per i motori mi entrò nel sangue proprio allora. Avevo dieci

anni. Pur di correre il giovane Fangio sottrae benzina dalle altre auto e la trasferisce sulla macchina che ha approntato per la gara. Poi si lancia per la *carretera*. È la statale tra Buenos Aires e Mar de la Plata, la *Ruta Dos*, ribattezzata la *carretera de la muerte* perché teatro di numerosi incidenti mortali. La sua pista di prova prediletta. È al volante di una vecchia Ford

acquistata con i suoi risparmi che Juan Manuel Fangio il 27 settembre 1936 fa il suo esordio nel mondo della competizione. Quella gara non è l'improvvisa e folgorante rivelazione di un talento quanto un autentico disastro. La macchina neppure parte. Ma Juan Manuel non disarma, continua ad armeggiare tra telai, bielle e motori. La sua scienza automobilistica si accresce. Arrivano le vittorie che pre-

sto diventano un'abitudine. L'Argentina così si trova a coccolarlo uno dei suoi primi miti sportivi. Lo adorano i tifosi, lo vezzeggia l'Automobili Club argentino che nel '42 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 si incrociano le strade di due miti. Juan Manuel Fangio va a provare a Modena. Enzo Ferrari lo vede e ne resta ammireato. «Uno stile insolito», commenta. «L'unico pilota capace di uscire dalle curve senza sbarrare le balle di paglia. Bravo sul serio». Ma è solo nel '56 che i due uniranno le loro forze nel campionato di Formula 1. Fangio che aveva già conquistato un titolo con l'Alfa Romeo e due con la Mercedes porta al successo la vettura di Maranello. L'anno dopo però le loro strade già divergono con una Maserati. Fangio guadagna il suo quinto titolo. Per annunciare successivamente 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 fu ascoltato».

A Cuba per una delle ultime gare della sua carriera, il 23 febbraio

1958 Fangio viene rapito da un gruppo di guerriglieri, quattro uomini e due donne, che tentano di sfruttare la popolarità del pilota per far conoscere le ragioni della loro lotta contro il regime di Fulgencio Batista. La corsa prende il via lo stesso ma viene interrotta dopo due giri per un grave incidente. Liberato il giorno dopo, con quarantotto ore di prigionia alle spalle, Fangio dichiara: «Se il mio segretario servirà a qualcosa di buono me ne rallegrerò». Ventitré anni dopo tornerà sull'isola per incontrare Fidel Castro.

Le imprese di un pilota si svolgono sul filo dell'incertezza. E del rischio. Gli incidenti non mancano nella carriera di Fangio. Ma lui ne esce sempre illeso. Solo a Monza nel '52 va fuori alla curva Lesmo e si frattura la vertebra cervicale. La notte prima il volante di una macchina si era precipitato da Fangio per non manare al via del gran premio. E allora, costretto all'immobilità, che elabora la sua filosofia. «Che può nascere in questi brevi istanti il pilota deve essere soprattutto *look*. Un'immacolata dove e vuole essere solo guidata. Quando è costretto a guidare *look* cede». La sua trionfale carriera si incarna in divi che amano la validità.

Il comune della provincia di Chieti, più volte visitato da Fangio, ha già annunciato iniziative per ricordare il campione. Soprannominato lo «storto», per via delle gambe da cavallerizzo, era entrato in un'officina a 11 anni e subito dopo nel mondo delle corse partecipando al gran premio nazionale di velocità. Nel '39 la prima vittoria su strada con una Chevrolet ufficiale. Ma è il '50 l'anno della svolta con la F1. disputa il suo primo gran premio il 13 maggio 1950 a Silverstone, Inghilterra. Da allora fu sempre protagonista tranne che nel 1952 quando fu costretto alla sosta da un incidente. In tutto Fangio ha disputato 51 gare di F1 vincendone 24, classificandosi 11 volte 2°, 1 volta 3°, 6 volte 4°, 27 volte ha conquistato la pole position, 23 i suoi record di velocità in gara. Nel 1951 il primo successo mondiale con l'Alfa Romeo (31 punti, vincitore di 3 Gran Premi, Svizzera, Francia, Spagna) e con la quale aveva disputato anche il campionato precedente. Nel '53 si era classificato 2° vincendo soltanto il Gp d'Italia a Monza. Nel '54 il secondo titolo iridato con la Maserati e la Mercedes (52 punti e 6 Gp vinti, in Argentina, Belgio, Francia, Germania, Svizzera e Italia), il terzo nel '55 ancora con la Mercedes (40 punti, 4 Gp, Argentina, Belgio, Olanda, Italia), il quarto con la Ferrari nel '56 (30 punti e 3 Gp, Argentina, Gran Bretagna, Germania), l'ultimo l'anno dopo con la Maserati (40 punti e 4 Gp, Argentina, Monaco, Francia, Germania), monopoista con la quale disputò anche i suoi ultimi due Gp nel '58, anno che segnò anche il ritiro dalle corse della fabbrica modenese.



La Mercedes al Gran Premio A.C.F. nel '54. Parabola. Foto: Foto



La Ferrari, a Monza nel '56. Foto: Foto

La Maserati, a Modena nel '57. Foto: Fotostamp

Montezemolo: «Era il più grande» Il cordoglio di Menem e Prost

Appena appresa la notizia della morte di Juan Manuel Fangio il presidente argentino Carlos Menem ha manifestato il suo profondo dolore per la morte di un uomo che ha detto «è stato uno dei campioni più straordinari dello sport nazionale e mondiale». Oggi è un giorno triste, ha proseguito, e voglio manifestare il dolore di tutti gli argentini e ringraziare Fangio per quanto ha fatto per onorare lo sport argentino nel mondo.

Con Juan Manuel Fangio scompare la figura più rappresentativa della storia dello sport automobilistico. Ha dichiarato invece il presidente della Ferrari Luca di Montezemolo. Fangio è stato un grandissimo campione, dotato soprattutto di una eccezionale visuale della pista nei momenti di un tecnico di guida ineccepibile. *«Io molto ammirato»*, sempre sempre, aggiunge, la macchina che gli avrebbe consentito di vincere di più. E poi Montezemolo continua: «Lo incontrai per la prima volta a

giovane direttore sportivo della Ferrari al Gran Premio d'Argentina del 1974 e ricordo con quanto mi fu ostosa mi consigliò sul comportamento da suggerire ai miei piloti in gara. Enzo Ferrari, per il quale Fangio corse nel 1956, conquistò il titolo mondiale, me ne parlava con ammirazione ma senza calore. La loro amicizia durò trent'anni, non è mai stata cordiale, e do che entrambi avessero forte coscienza dell'importanza del loro rapporto. La Ferrari di oggi lo ricorda con grande nostalgia e rispetto. Nelle cerimonie funebri che si svolgono in Argentina, la Ferrari sarà rappresentata dal suo importante dirigente, il presidente Montezemolo. In molti chiedono a Franco Gonzalez, l'ipoliteca del 1971, di dedicare alla Ferrari il primo successo in un Gran Premio mondiale di rappresentazione nazionale.

Il ricordo di Alain Prost. Fangio era un pilota serio e serio, un uomo di mente straordinariamente lucida. Fangio era conosciuto come il *tracollo*. Mi permise di guidare il suo motore appiccicato dietro i miei per la durata di un'ora e mezza.

Il ricordo di Niki Lauda. Fangio era un pilota argentino, un uomo di mente straordinariamente lucida. Fangio era conosciuto come il *tracollo*. Mi permise di guidare il suo motore appiccicato dietro i miei per la durata di un'ora e mezza.

Quel trionfo a Reims cambiando a orecchio

Non è mai stata l'arcana ideale per i buoni sentimenti. Eppure, in quella gara, il gesto nobile, cavalleresco, fornisce anche sulle piste della Formula 1. Un personaggio del calibro di Juan Manuel Fangio, pluricampione del mondo, dominatore dei circuiti, era il più adatto ad ispirarsi ad un Mike Hawthorn lank e a vincere la conquista del titolo.

Si correvano in Francia a Reims, era il 6 luglio del 1958. L'anno prima Fangio, dopo aver tagliato il traguardo dei quarantasette anni, aveva vinto il suo quinto ed ultimo titolo, al volante di una Mercedes. L'anno precedente, infatti, e nel 1957, la sua ultima gara vinta in carriera, il 4 agosto, con il maggior tempo in gara e la pole position.

Quel 6 luglio a Reims, Fangio aveva avuto diverse problemi con la sua Maserati. Ma era riuscito comunque a tenere il quarto posto. Verso la fine della gara d'improvviso si brucia la frizione. Fangio stringe i denti, l'appello alla sua superiore cultura automobilistica.

«C'è un cambiamento a orecchio». Sopra il volante, il pilota non si ferma alla corsa e pronto a togliere il vecchio campione. Ma quando il motore si accende, delle difficoltà che sta affrontando il rivale si fa un sistema di rispetto. In un'occasione il grande Fangio l'unico a non forzare il freno a mano.

Ma il giorno seguente, con un rapporto d'amicizia che nella vita è un'impresa. Durante l'evento si susseguono le sue vittorie. Fangio, che ha ormai quasi 47 anni, è un uomo che ha vinto il suo tempo e un'ora decisa che quella sia la sua ultima corsa. Si scontra con appena sette punti e il titolo è di Mike Hawthorn. Il grande conquistatore del titolo è un solo gara vinta e quattro di Stirling Moss, inglese, se la battono. E il mio socio, sono morti, appena tre anni fa, un incidente di strada. Fangio continuava a vivere, tanto a lungo da poter scriverci con la sua eleganza. (G. C.)