



Di nuovo in pista il romano vincitore del 2000 Emanuele Pirro: «Più peso e più velocità della F1. Il primo pensiero? Alboreto»

Lodovico Basalù

LE MANS «Ho valutato il rischio per quello che è. Il nostro è un mestiere rischioso, senza dubbio». Sono le parole di Emanuele Pirro, vincitore della 24 ore di Le Mans edizione 2000 con l'Audi e in procinto di affrontarne un'altra. Parole di un ragazzo serio, da sempre appassionato e impegnato da professionista nelle corse in varie categorie. Formula 1 compresa. Pirro era un amico fraterno di Alboreto. Il dolore per la scomparsa di Michele è evi-

stato e questo aiuta non poco. Per il resto, vale quanto ho detto a proposito dell'incidente di Michele, un incidente dovuto a una serie di circostanze sfortunate. È successo anche a me e ad altri miei colleghi quello che è capitato a lui. Spesso una gomma afflosciata non rende così ingovernabile la macchina. Io, in ogni caso, mi rendo conto di quello che facciamo. Quando leggo, sui giornali che "finalmente l'automobilismo è diventato sicuro", sorrido. Non è affatto vero, o almeno non lo è nei termini con cui il concetto viene spiegato ai lettori, alla gente».

Pirro, classe 1962, ancora giovane, molto più giovane di quanto dica la carta di identità. Non c'è bisogno di commentare la sua esternazione. Anche perché è talmente chiara e coscienziosa che può servire da esempio a tanti suoi colleghi che adesso si danno arie da grandi in F1. Pirro e l'Audi, una lunga storia, iniziata praticamente subito dopo che il sogno nel circus era finito, dopo una serie di belle prestazioni. «Forse il mio errore è stato quello di volgere il naso verso troppe categorie. Ma non è il caso di ricriminare sul passato. Anche perché l'Audi, con cui sono legato da contratto dal 1994, mi ha portato a realizzare quello che è un sogno per qualsiasi pilota: vincere a Le Mans, sviluppare una macchina piano piano, con impegno, insieme ai progettisti. Un rammarico? L'anno scorso c'erano pochi avversari qualificati, quest'anno è un'altra storia, con Bentley e Chrysler sul campo. Ma niente è mai facile nelle corse. La storia di Le Mans insegna che i favori della vigilia sono diventati gli sconfitti della domenica, alle ore 16, quando la corsa finisce».

Le Mans, una gara che vale un mondiale. Anche in termini pubblicitari. Peccato, però, che non ci siano più le Ferrari ufficiali, come negli anni sessanta e settanta. Quando le battaglie con Porsche, Ford, Matra, erano al fulmicotone. L'Audi ha il compito, finora riuscito, di tenere alti i colori tedeschi. La Porsche ha il record di vittorie a Le Mans, ben 17. Ora riflette, studia, e medita sul ritorno, dopo l'ultima vittoria ottenuta nel 1998. Alboreto, proprio con una macchina di Stoccarda, vinse nel 1997 e quello per lui fu il giorno più bello. Ricordiamolo così, passando il testimone al suo grande amico Emanuele Pirro.

Le Mans, un sogno lungo un giorno

La corsa più prestigiosa è strangolata dalla F1. Ma per gli appassionati è ancora mito. Il 16 si gareggia

Beppe Viganò

LE MANS La regola del gioco è semplice: chi fa più giri ha vinto. Chi fa più giri andando più forte degli altri, senza rompere nulla, consumando poca benzina, senza sfasciare i pneumatici, evitando di picchiare contro i guard-rails. Bisogna resistere al sonno, alla fatica, alla paura. Quella normale della velocità, che hanno anche i piloti, e quella della velocità al buio, dentro un bosco che sembra inghiottire la strada, circondati da altri piloti che corrono come te e che sono stanchi e affaticati come te. La regola è semplice: porta a "casa" la macchina e porterai a casa anche te stesso. Dal 1923 a Le Mans, una delle città più belle e meno conosciute di Francia, un centinaio di piloti ogni anno tentano di mettere in pratica le regole sopra accennate. Corre, e possibilmente finisce, la "24 Ore". Una volta era la gara di automobilismo, assieme alla 500 Miglia di Indianapolis, più famosa al mondo. Ora, almeno in Italia, la stragrande maggioranza dei cosiddetti appassionati (sono quasi tutti solo tifosi) non sa neppure che esiste. La F1 ha sbranato tutto lo sport del motore. Il rosso Ferrari ha ricoperto tutto e i marchi dei suoi sponsors impazzano sulle TV a qualunque ora del giorno e della notte. Fiumi di parole per un sospiro di Montezemolo, non una riga alla vittoria di un pilota italiano a Le Mans, anche se ciò accade 3 volte negli ultimi quattro anni.

Ma tant'è: godiamoci i, noi che possiamo, lo spettacolo vero di 50 vetture lanciate per un tempo lungo come un giro del dio Sole lungo i 14 km, patrimonio nazionale, della pista della francese. Quando, 78 anni fa, il segretario dell'A.C.F. (Automobile Club de France) Georges Durand cominciò a parlare di una gara di 24 ore molti gli consigliarono un periodo di riposo alle terme! Per sua e nostra fortuna accennò della cosa anche al giornalista Charles Faroux ed a Emile Coquelle imprenditore nel campo della industria automobilistica e distributore dei prodotti Rudge-Withwort, cioè i fanali che montavano la quasi totalità delle vetture dell'epoca. Quale miglior pubblicità per il marchio e momento di

test per i prodotti? Coquelle gettò sul piatto 100.000 Franchi e la macchina dell'organizzazione si mise in moto. La scelta cadde su Le Mans dove, nel 1906, si era corso il primo Gran Prix de l'A.C.F. "Coupe Rudge-Withwort par Endurance", organizzatore: A.C.O. Autom. Club de l'Ouest. Un lungo rettilineo, dove Wilbur Wright faceva decollare i suoi biplani, nel mezzo del bosco delle Hunaudières a 7 km dal centro città, poi la strada piegava a destra verso il villaggio di Arnage, lambiva una costruzione bassa e bianca (Maison Blanche) e si dirigeva verso la bailleu di Mans dove una curva a spillo, l'epingle de Pointlieu, riportava sulla statale 138 cioè il rettilineo di Hunaudières. 17 km, ora ridotti a 13,6, che nel '23 il più veloce copriva in oltre 10 minuti ad una media di 100 km/h. La gara doveva essere triennale e non si parlava di classifiche ufficiali. L'enorme successo fece cambiare in fretta le regole. Si correrà ogni anno (stilandolo la classifica!) da allora ad oggi con la sola interruzione del periodo bellico e del 1936 a causa della gravissima crisi economica francese. I primi vincitori furono André Lagache e René Leonard su una Chenard & Walcker di 3000 c.c. a 92 km/h di media.

Gli ultimi sono stati Frank Biela, Tom Kristensen ed il nostro Emanuele Pirro che l'anno scorso trionfarono con l'Audi del team Joest. Media 210 km/h. Tra i primi due e gli ultimi tre ci sono altri 109 nomi che hanno fatto, letteralmente, la storia dell'automobilismo sportivo. Nuvolari, Chinetti, Gonzales, Bandini, Graham Hill, McLaren, Pescarolo, Ickx e recentemente, Bell, Dalmas ed i nostri Barilla, Baldi, Martini ed il povero Michele Alboreto che ci ha lasciati meno di un mese fa. Con loro ci sono i nomi delle marche che ogni anno si tuffano in una avventura che si può definire, ancora nel 2001, epica. Porsche, Jaguar, Mercedes, Ford, Matra, Bmw, Pugeot, Renault e soprattutto Ferrari. Qui la Squadra Corse della marca più famosa del mondo ha vinto 9 volte. Marche prestigiose hanno buttato soldi a badilate dentro la fornace senza portare a casa la vittoria, facendo anzi la figura degli inetti e avvantaggiando (befia suprema) i concorrenti di mercato. Il caso giapponese



è emblematico. Toyota, Nissan, Mitsubishi per anni hanno dato l'assalto alla "bastiglia" con spiegamenti di mezzi da fare impallidire la F1. Le prime due sono giunte ad un passo dal sogno, sono finiti a piedi a pochi km dalla fine. Nel '91 la piccola Mazda, vinse a sorpresa sfruttando con maestria un regolamento sui consumi che avvantaggiò il loro motore rotativo. Ora è il tempo dei tedeschi e degli inglesi. Prima Jaguar e Mercedes, tornati alla vittoria dopo quasi 40 anni, adesso di Audi che nel 2000 a straripante ha vinto 9 volte. Marche prestigiose hanno buttato soldi a badilate dentro la fornace senza portare a casa la vittoria, facendo anzi la figura degli inetti e avvantaggiando (befia suprema) i concorrenti di mercato. Il caso giapponese

è emblematico. Toyota, Nissan, Mitsubishi per anni hanno dato l'assalto alla "bastiglia" con spiegamenti di mezzi da fare impallidire la F1. Le prime due sono giunte ad un passo dal sogno, sono finiti a piedi a pochi km dalla fine. Nel '91 la piccola Mazda, vinse a sorpresa sfruttando con maestria un regolamento sui consumi che avvantaggiò il loro motore rotativo. Ora è il tempo dei tedeschi e degli inglesi. Prima Jaguar e Mercedes, tornati alla vittoria dopo quasi 40 anni, adesso di Audi che nel 2000 a straripante ha vinto 9 volte. Marche prestigiose hanno buttato soldi a badilate dentro la fornace senza portare a casa la vittoria, facendo anzi la figura degli inetti e avvantaggiando (befia suprema) i concorrenti di mercato. Il caso giapponese



In alto, la spettacolare partenza della 24 ore di Le Mans. Al centro, un momento della gara vicino al ponte Dunlop. Qui accanto, rifornimento notturno in una vecchia edizione della corsa

Graham unico a vincere qui, a Indianapolis e in F1. 80 morti quando un'auto finì in tribuna. Nel '79 Wittington orinò sul motore surriscaldato: vinse

Dal record di Hill alla tragedia del '55

LE MANS La maratona di Le Mans è una vera miniera di aneddoti, curiosità, fatti unici, situazioni ai limiti della leggenda o della vera e propria favola.

La regola dice che si parte dai record. Per i piloti il primo nome è Jacky Ickx, belga, 6 vittorie. Qualcuno lo ricorda ancora come "Pierino la peste". Le sue bizzie in casa Ferrari anni '70 erano all'ordine del giorno. Ickx corse con la "rossa" anche qui ma non vinse. C'è un pilota, Henri Pescarolo, che ha corso 33 volte. Ora fa il team manager ma giura che il casco - di un bellissimo verde brillante - non lo ha appeso al chiodo. Pescarolo ha vinto 4 "Le Mans". Claude Ballot-Lena neppure una e vi ha corso 30 volte! È un po' il Poulidor della 24 ore. Woolf Barnato corse tre vol-

te e vinse tre volte! Nuvolari nel '33 venne, vide e vinse. L'Alfa Romeo allora era la più forte: con "Nivola" era imbattibile. Nomi famosi sono prudentemente stati alla larga dalla corsa di un giorno. Lauda, Senna e Prost su tutti. Pochi sanno invece che il pilota del momento, Schumacher, nel '89 realizzò il miglior tempo in gara su Mercedes. Mario Andretti ci ha corso fino a due anni fa sognando di eguagliare il leggendario Graham Hill unico uomo ad aver vinto Campionato del Mondo di F1, Indianapolis e Le Mans. Anthony J. Foyt, recordman ad "Indy 500", nel 1967 vinse la 500 Miglia e la 24 ore a 15 giorni di distanza. Jackie Stewart corse solo nel '65. Poi ammise di aver paura. «Mi spaventavo Hounaudieres con i suoi 7 km di rettilineo ed i suoi 400 km/h!»

Non si spaventò né si perse d'animo Don Whittington nel '79. La sua Porsche si fermò dopo la curva di Mulsanne con il turbo surriscaldato. Lui ci orinò sopra raffreddandolo, arrivò al box e lo sostituirono. Vinse la gara!

Di aneddoti simili ne sono piene le pagine dei libri che si trovano solo nel villaggio dietro i box, dove per una settimana, la "settimana santa", si aggirano moltitudini di appassionati. Sono gli stessi che durante la gara, per ore ed ore, percorrono il circuito in ogni angolo. La pista è un vero luogo di culto maniacale ma non di follie e di esaltazione come siamo abituati a vedere per il calcio. Assomiglia a ciò che capita a Wimbledon o al "Cinque Nazioni" (lasciatemelo chiamare così) o alla Cinque Mulini; degli

intenditori che si sfiorano, si "annusano", si parlano sapendo che potranno sempre contare su un parere competente. Si va in pellegrinaggio alla curva "Indianapolis" per vedere la staccata, al ponte Dunlop per la foto dello scollinamento a fari accesi contro il cielo. Si va a Tertre Rouge per cogliere l'ingresso del rettilineo di Hounaudieres.

Già, Hounaudieres! Si torna alla paura. Di notte ci si avvicina alla pista, sfidando i controlli, per vedere i fari bucare la foresta a oltre 350 km/h. Ora due chicane rallentano il tutto. Fino al '90 si rimaneva a pieni giri per un minuto e più. 21 piloti hanno perso la vita lungo la pista. 12 nel tratto centrale del rettilineo più lungo a riprova che le parole di Stewart erano verità. Ma

la velocità non è tutto. La stanchezza è infame e si fatica a credere che qualcuno vinse in pratica da solo! Louis Rosier, nel '50, guidò per oltre 23 ore e mezza. Cedette il posto al figlio Jean Luis per gli ultimi due giri. I giri della vittoria. Pierre Levegh tentò da solo nel '52 ma si fermò alla 22/a ora. Levegh morì 3 anni dopo, l'11 giugno del '55. Uscì di strada alla 3/a ora davanti ai box per evitare le vetture di Mike Hawthorne e Lance Macklin. L'argentea Mercedes si rovesciò a 200 km/h, piombò tra il pubblico. Esplose. 80 spettatori morirono nella più grande tragedia della storia dell'automobilismo. La gara non venne sospesa. Alle 2 di quella notte, direttamente da Stoccarda, la Mercedes obbligò il suo direttore a ritirare le macchine che occu-

pavano i primi tre posti. Ironia della sorte, vinse Hawthorne, che con Ivor Bueb guidava una Jaguar. Quell'anno la casa di Coventry sperimentava, per la prima volta, i freni a disco.

Le Mans è anche questo. Un enorme banco di prova per soluzioni che altrimenti richiederebbero anni di verifiche. La Ferrari sperimentò ed introdusse l'iniezione diretta mandando in pensione i carburatori, nelle corse, già a metà degli anni '60. La Porsche nel '76 si presentò e vinse con il turbo che poi avrebbe sbancato in F1 e nella produzione commerciale. Delle sue 16 vittorie, record assoluto, 13 sono con motori sovralimentati.

Chi uscirà vincitore quest'anno dalla lotta lunga un giorno? Audienta il bis anche per dedicare la

vittoria a Michele Alboreto che lo scorso 25 aprile è scomparso provando la vettura per questa gara.

Cadillac vuole la coppa, così come Chrysler per riportare la vittoria in America dopo 33 anni. Le squadre inglesi paura la fanno sempre come i francesi che per la grandeur farebbero di tutto.

Marche italiane: nulla. La politica dei costruttori nostrani è soffocata dalla presenza di una macchina rossa che assorbe tutto. Titoli di giornali, spazi televisivi, investimenti della casa madre e, soprattutto, soldi di sponsors che ben si guardano dallo spendere in altre direzioni visto che il tifo è lì che si accalca. Ben ci sta! In ogni caso, qui servono appassionati non tifosi!

b.v.