

VOLATE TRICOLORI SI DECIDONO A MONZA I CAMPIONATI ITALIANI

AUTO SPRI NT

n.42



AUT 6,00 € - BE 5,50 € - F 5,00 €
E 5,00 € - SUZZERA 8,50 CHF
CANTON TICINO 8,00 CHF - PTE CONT. 5,00 €



ANCHE SU IPAD

2,50 Euro (Italy only)
Anno II - Settimanale
19-25 ottobre 2010

REPORTAGE

Così si costruiscono i piloti in laboratorio



PARLA ROSBERG
«Sono l'incubo di Schumi»



DEBUTTA IL GP COREA

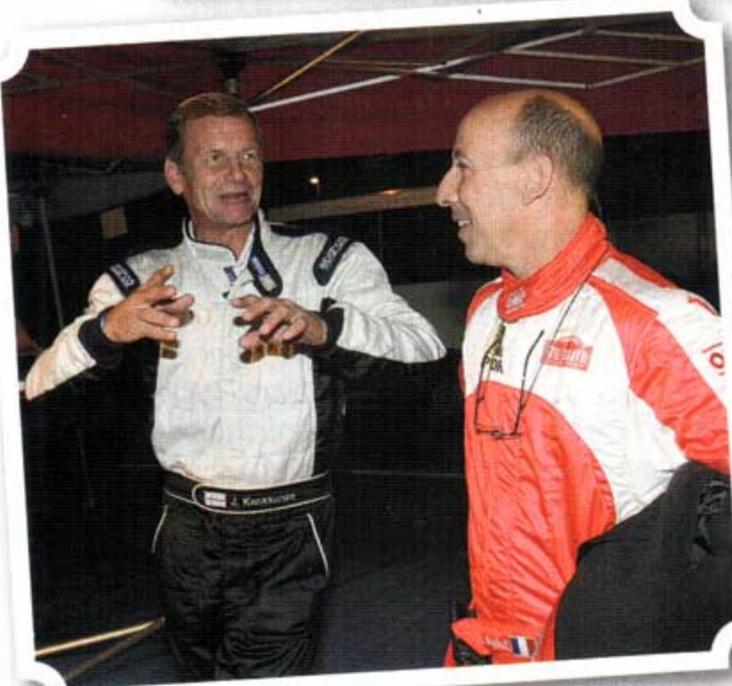
C'è un solo punto della pista che può fare la differenza.

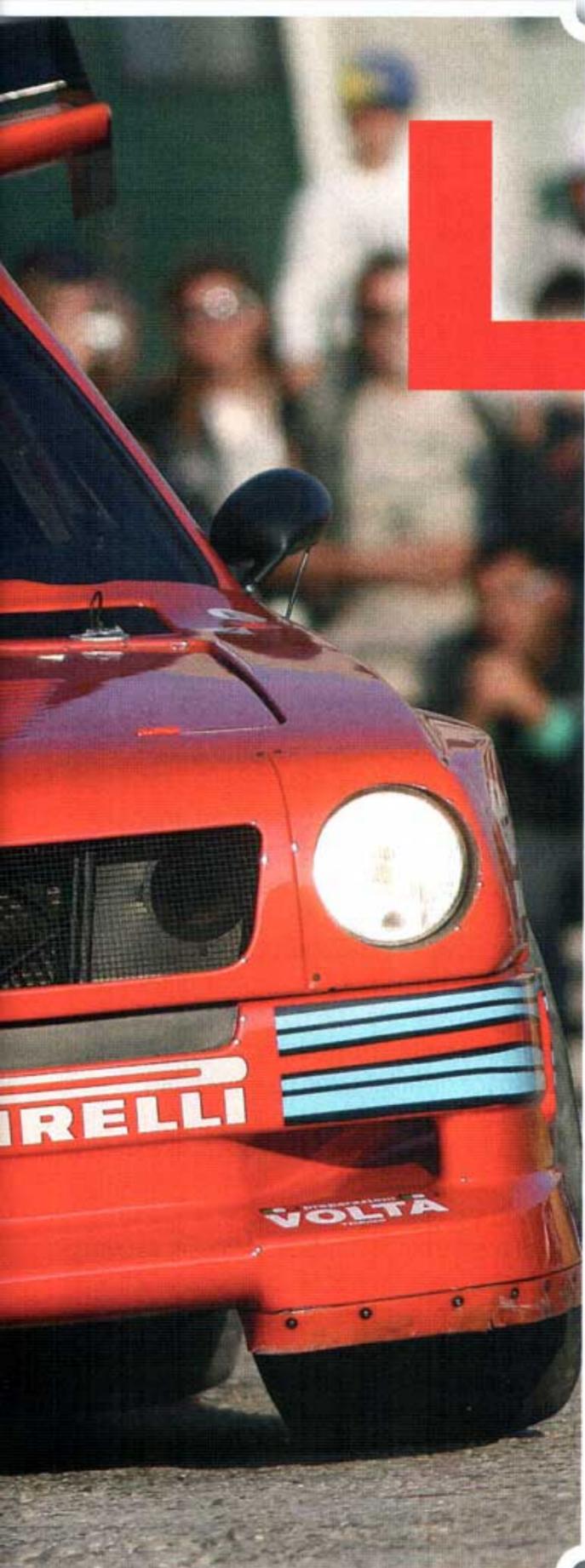
Alonso e le Red Bull si giocano la gara e titolo

TUTTO IN UNA CURVA

RALLY

Dopo la kermesse





Racconti da Legend

Il debutto della Delta Ecv1, la folla di appassionati, i big in gara e non. A San Marino è stata festa

di Sergio Remondino - foto Bettiol

Labbraccio caldo, a tratti soffocante, del pubblico non ammette repliche: anche questa volta la ricetta ha funzionato. E del resto, quella del Rally Legend, è una gran ricetta. Per palati fini. Le auto, i piloti, i tecnici, i meccanici che hanno fatto la storia dei rally, tutti insieme, raggiungibili, a portata di mano. Si può parlare con Rohrl, farsi firmare un autografo da Munari, da Biasion, farsi spiegare dall'ingegnere Lombardi com'è il motore Tri-flux della mostruosa Lancia Delta Ecv1 che proprio a San Marino muove i primi passi. Ventiquattro anni dopo la presentazione. Il Gruppo S, erede del Gruppo B, non vide mai la luce e "la bestia" rimase nel bozzolo. Poi Giuseppe Volta, aiutato proprio dall'ingegner Lombardi, ha messo insieme i pezzi del mosaico e ha fatto quello che la Lancia non aveva fatto: ha dato vita alla Ecv1. E Biasion l'ha portata in passerella su un paio di prove del rally-kermesse sanmarinese che, alla ottava edizione, è ormai diventato un evento internazionale, come testimonia la presenza di tanti stranieri: piloti, giornalisti, semplici appassionati. Una manifestazione che ha valicato i confini, il Legend. Perché? «Il format è collaudato - spiega Paolo Valli, uno degli "inventori" della gara - tanto che, sinceramente, non sapremmo neanche cos'altro fa-

re. Tutto è possibile, però il livello che abbiamo raggiunto è alto e ci viene riconosciuto anche all'estero. Certo, si può sempre fare qualcosa per migliorare, da ogni esperienza si traggono degli spunti. Ma i riscontri ci sono stati, dalle auto in gara alla presenza del pubblico». Quaranta, cinquantamila presenze in tre giorni, dicono. Forse anche di più. Tanta roba per quella che era nata come una mini gara e oggi è un garone, con prove corte ma tecniche e impegnative. «Questa corsa - racconta Manrico Falleri - è una festa, bisogna stare attenti a non rovinarla con atteggiamenti, rivalità, che non sono nello spirito». Parole sante, anche se c'è, purtroppo, chi non le capisce. Del resto, così va il mondo...

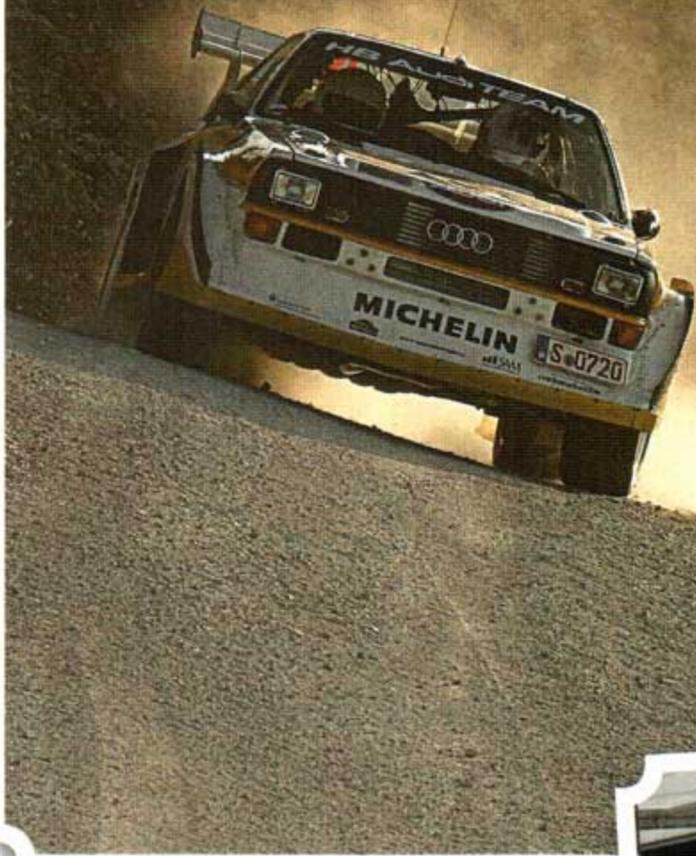
AD DA COMPETIZIONE

«Non me ne frega niente di vincere o di non vincere - spiega un campione del mondo come Didier Auriol - perché questa non è innanzitutto una gara. Questo è innanzitutto un abbraccio con il pubblico. È per la gente che viene qui». Parole sante. Alle quali fanno eco quelle di Dino Maggioni, 42enne ad del settore aftermarket di Magneti Marelli. Maggioni è venuto al Legend per fare da navigatore a Luca Pedersoli, che dalla Marelli è sponsorizzato nel Trofeo Asfalto: «Io e Luca abbiamo chiarito fin da prima del via - racconta Maggioni - che avremmo corso per fare spettacolo: traversi, donuts, sbandate controllate, tutto il repertorio classico. E il pubblico ha gradito. Nelle prove in notturna al nostro passaggio il cielo era rischiarato da una selva di flash dei fotografi. A proposito: che magia correre di notte!». Un battesimo del fuoco mica male, a fianco di un pilota del calibro di Pedersoli e a bordo di una Peugeot 206 Wrc... «Matteo Romano, abituale naviga di Pedersoli, in due giorni mi ha insegnato i rudimenti del mestiere. E io mi promuovo: non ho fatto errori, non ho avuto problemi di natura fisica. Solo adrenalina, tanta». La cosa che più l'ha colpita? «Vedere dei ragazzi di vent'anni, e non so-



Lancia e lancisti di ogni epoca

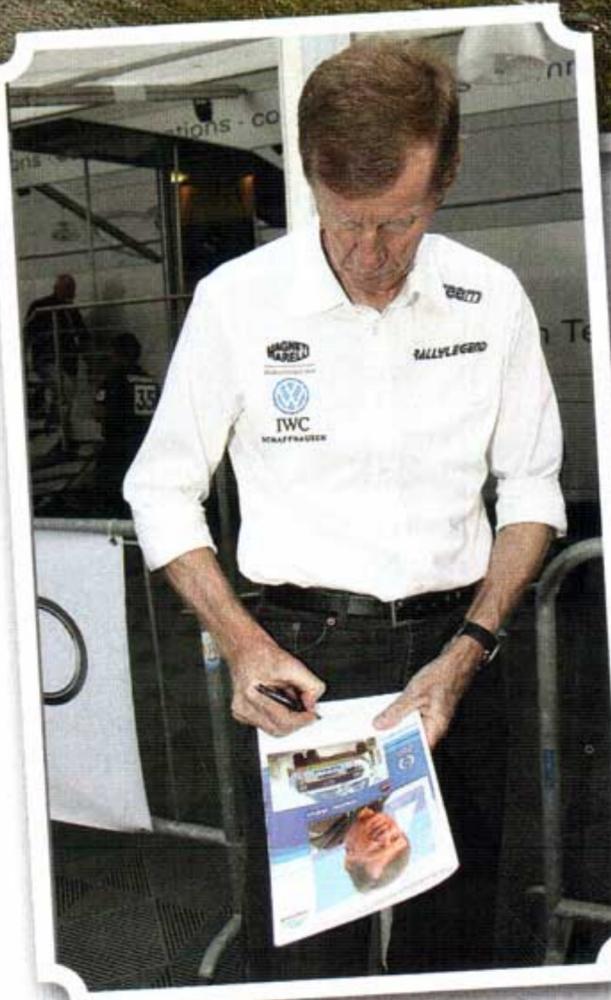
A fianco, nell'ordine, Munari con la Stratos, Beppe Volta e Claudio Lombardi, Didier Auriol e Juha Kankkunen, lancisti di tutte le età presenti al Legend. In alto, la mostruosa Delta Ecv1 che venne bloccata dall'abolizione del Gruppo B: ha mosso i primi passi a San Marino con Biasion



► *lo i cinquantenni, che si avvicinavano alle vecchie glorie da rally, le toccavano, infilavano la testa nell'abitacolo e, quando potevano, nel vano motore ai riordini. Bello. Fa ben sperare per il futuro».*

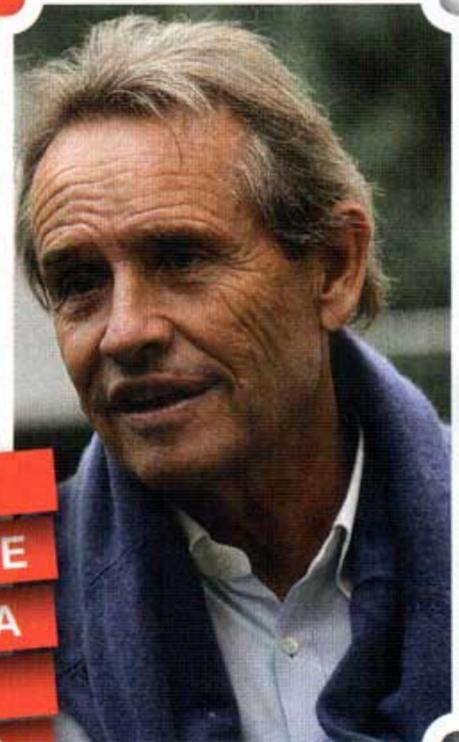
LOMBARDI E IL TRIFLUX

Già, torniamo all'abbraccio della gente nei confronti di questo vero e proprio museo in movimento che si riforma una volta all'anno, prende vita, dà spettacolo. «Venga che le spiego come funziona il Triflux. Ho dei disegni sul mio computer. Lo sa che il brevetto è a nome mio?». Quella sorta di moderno Archimede Pitagorico che è l'ingegnere Lombardi non ha perso il vizio. Di vincere. Dopo i trionfi con la Lancia e il periodo Ferrari è passato alle moto. Il motore dell'Aprilia con la quale Max Biaggi ha vinto il Mondiale Superbike porta la sua firma. Complimenti ingegnere. Certi "capitali umani" dell'Italia da corsa dovremmo valorizzar-



li di più. Ed è bello vedere accanto a lui Beppe Volta, Rino Buschiazzo, Miki Biasion. Così come è bellissimo vedere Juha Kankkunen che, nonostante abbia la febbre, conclude in testa la prima tappa del Legend. Poi sta talmente male che deve dare forfait. «Ho cercato di fare del mio meglio ma non ce la facevo proprio a continuare». Mette i brividi pensare che queste parole vengono da uno che ha vinto non uno ma quattro titoli iridati. È la magia del Legend. Una gara capace di infilare uno come Gustavo Trelles, che con le moderne Gruppo N turbo 4x4 ha costruito la sua carriera, nell'abitacolo di una Porsche 911 Gruppo 4: niente di più lontano dalla sua esperienza rallistica. O, ancora, capace di mettere nuovamente vicini Delecour e Auriol, che "naturalmente" si ignorano a bella posta. Storie mai sopite di rivalità senza quartiere che è bello rievocare. Il fatto che siano loro a vincere nelle rispettive categorie, in fondo, è poco più che un dettaglio. ■

Volti noti e belle auto prestigiose
 A destra, il grande Jacky Ickx, "ambasciatore" Volkswagen.
 A sinistra la Peugeot 206 Wrc di Pedersoli-Maggioni.
 Al centro, Röhrl firma autografi e, in alto, l'Audi S1 Gruppo B



ALONSO HA FAME. SONO TRE ANNI CHE NON VINCE. QUESTA È LA DIFFERENZA TRA LUI E GLI ALTRI
JACKY ICKX

