



il Quadrifoglio



NUVOLA
UN'AUTO PER SOGNARE

UNA PROVA DI CLASSE

DI MASSIMO BURZIO
FOTO DI ALBERTO DON



La casa del Biscione è quella che ha ottenuto il maggior numero di vittorie, dieci, seguita da Opel e Mercedes. Ma gli insufficienti ritorni promozionali inducono alla rinuncia

UN ANNO vissuto intensamente. La stagione dell'Itc (Campionato internazionale turismo) si è appena conclusa ed è tempo di bilanci. Quello dell'Alfa Romeo è positivo: la squadra del Biscione ha ottenuto il maggior numero di vittorie (10 successi, sette dei quali con Nannini) contro i 9 dell'Opel (che ha vinto di misura il campionato) ed è risultata seconda nella classifica per costruttori davanti alla Mercedes.


Ma Fiat Auto Corse (insieme proprio con la Opel) ha deciso di ritirarsi nel '97. La rinuncia a partecipare a questa competizione è stata presa dopo aver valutato attentamente gli elevati costi di sviluppo tecnico e di gestione, in rapporto ai ritorni promozionali. In particolare, la copertura televisiva data alle gare in alcuni Paesi europei è stata inferiore al previsto, vanificando, in gran parte gli sforzi delle Case automobilistiche.

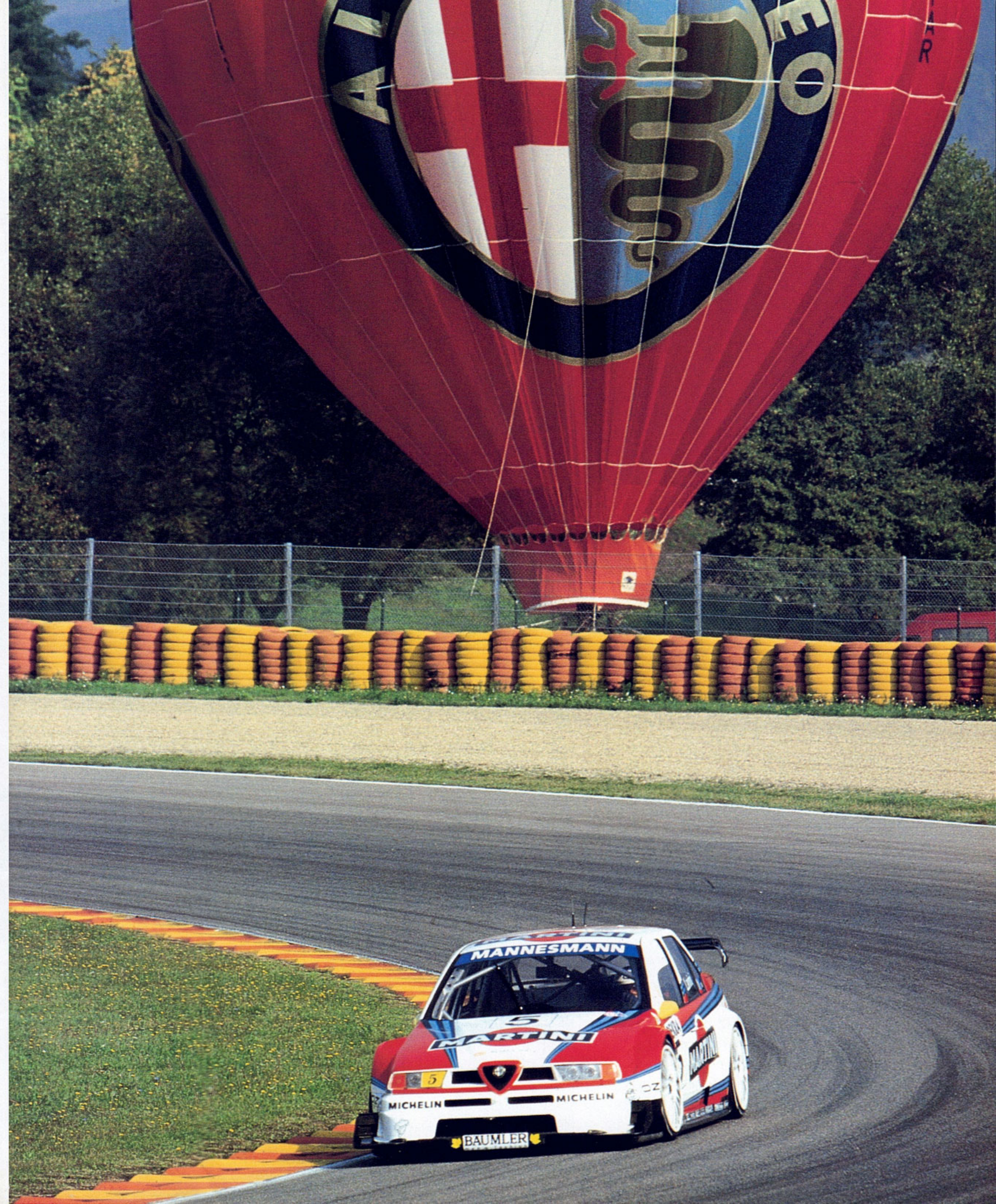
L'Itc (la manifestazione nata dall'unione tra il Dtm tedesco e l'International tourism car series) finisce dunque con l'Alfa sugli scudi. La Marca ha dato una dimostrazione di grande capacità tecnica e industriale. Otto le macchine schierate: quattro ufficiali (affidate a Nicola Larini, Alessandro Nannini, Giancarlo Fisichella e Cristian Danner) e quattro del team Jas Engineering. Al

volante di queste ultime: Stefano Modena, Gabriele Tarquini, Michael Bartels e Jason Watt (con nelle ultime due gare il brasiliano Wilson e il giapponese Hattory).

I risultati ottenuti confermano l'affidabilità tecnica del modello e l'elevata capacità organizzativa della squadra. Il supporto alle squadre ha richiesto lo sforzo più intenso: tredici appuntamenti di due gare ciascuno in Germania, Francia, Gran Bretagna, Finlandia, Portogallo, Italia, Brasile e Giappone.

Per competere a questi livelli, ovviamente, non bastano bravi piloti. Occorrono metodo e sapienza organizzativa. Basti pensare che ogni vettura dispone di tre meccanici e due ingegneri "telaisti". Senza contare gli specialisti di motore, cambio, elettronica e software. Una regia attenta, infine, gestisce la squadra intera dal box all'organizzazione dei viaggi.

Per quanto riguarda l'attività futura, l'Alfa sta studiando la fattibilità di un campionato europeo monomarca destinato ai giovani piloti e a tutti coloro che vogliono partecipare a competizioni automobilistiche con bassi costi di gestione. Questa manifestazione potrebbe iniziare nel '98 con un nuovo modello che sarà introdotto sul mercato alla fine del '97. 





LA MANIFESTAZIONE GARA DOPO GARA

UNA STAGIONE DI SUCCESSI

Da Hockenheim a Suzuka: tredici appuntamenti sui circuiti di tutto il mondo. Nannini sette volte sul podio

L'IRC è stato un campionato che per l'elasticità dei regolamenti e per una peculiare e distintiva "vocazione all'innovazione" ha portato l'Alfa Romeo ed i suoi avversari (Mercedes e Opel) a raggiungere elevati livelli tecnologici e di competitività. Le Alfa 155 sono state infatti le testimoni in pista di un intenso lavoro dietro le quinte che ha dimostrato come il "cuore sportivo" non sia soltanto un messaggio pubblicitario. Il titolo è sfuggito all'Alfa per soli 9 punti, dopo un testa a testa con Opel che si è concluso soltanto all'ultima gara.

Come noto, l'Irc chiude i battenti, ma lascia la certezza che l'Alfa Romeo ed i suoi uomini hanno saputo onorare l'impegno con professionalità e passione. Chi scrive queste righe l'Irc lo ha vissuto in prima persona (addetto stampa di Fiat Auto Corse n.d.r.): gli resta, profonda, la nostalgia per un'avventura umana e sportiva che non scorderà più. Ripercorriamo, dunque, quest'annata con le sue luci e le sue ombre.

Si parte in aprile, ad Hockenheim sul circuito detto "corto". Molte curve, rettilinei brevi e già in prova (grazie al lavoro svolto nell'inverno) le 155 sono le più veloci. Pole position per Larini, secondo Nannini e terzo Fisichella. Fa freddo nel Baden Württemberg ma il giorno della gara la temperatura per gli alfisti sale, per l'entusiasmo, a livelli elevati. Al via un

gioco di squadra perfetto e le 155 si attestano nelle prime tre posizioni. Poi Fisichella si sfilava e a dominare la gara restano Larini e Nannini. A metà gara, però, entrambe le 155 del Martini Racing rientrano ai box: problemi ai pneumatici. Ripartono, ma la sosta ha compromesso il risultato.

Le due gare sono vinte da Reuter (Opel) e Magnussen (Mercedes) con il migliore alfista, Fisichella, soltanto settimo.

Il campionato è sospeso per un mese. Si riprende al Nürbrgring, il 12 maggio. È di nuovo pole position, questa volta con Nannini mentre Fisichella è in seconda fila e Danner in quarta. Larini, fuori dal top ten (e cioè le qualifiche dei dieci migliori tempi) scatta in sesta linea. Il sabato sembra scorrere tranquillo, quando arriva una "tegola" sulla squadra Alfa: Nannini e Fisichella non potranno partire perché per errore è stata utilizzata una benzina (peraltro meno prestazionale) portata

dall'Italia e dimenticata sui camion dalle prove della settimana precedente al Mugello. Il regolamento è tassativo: va usato solo il carburante distribuito alla pompa del circuito. Gli avversari e i commissari sportivi riconoscono con fair play all'Alfa che si è trattato di una svista e non certo di un tentativo di "potenziare" le prestazioni delle 155, ma la beffa e il danno restano. Vincono Reuter e Van Ommen (Mercedes) e si affaccia in zona punti Gabriele Tarquini (7°) con la vettura gestita dalla scuderia Jas che gradualmente diviene competitiva.

Tornati a casa, un esame sereno della situazione fa pensare che ad Estoril, il 26 maggio, le cose dovranno radicalmente cambiare. Ci sono le qualità e le potenzialità per emergere e chissà che...non sia la volta buona.

Sulle spiagge dell'Atlantico c'è sole e vento, Lisbona di sera è come una bella donna tentatrice: il fado è palpabile, persino nell'aria che si



La 155 della scuderia Martini in gara. A destra: Alessandro Nannini

Sosta ai box per la 155. In alto: Massimo Burzio, addetto stampa Alfa e un momento di gara

respira. Estoril è un circuito per uomini e macchine "veri". O si ha un'auto e un pilota all'altezza o non c'è competizione. E allora emergono gli uomini e le auto Alfa: ancora pole per Nannini, secondo miglior giro per Larini e terzo per Fisichella. La prima Mercedes è soltanto dodicesima. La sera del sabato quasi non si vuole pensare al giorno dopo. Il cielo è pieno di stelle e qualcuna,

finalmente, dovrebbe brillare per il Biscione. "Nano" (Nannini) fa doppietta con Fisichella che, secondo in gara 1, bisserebbe il risultato se il pilota della Opel, Ludwig, non lo buttasse nella sabbia a pochi giri dalla fine. Penalità per il tedesco, "Fisico" arriva quinto e finalmente si sente suonare il nostro inno. C'è chi si commuove. Il lavoro dei mesi precedenti è stato premiato.

Da Estoril in poi inizia un momento difficile per le 155. Tre circuiti cittadini (Helsinki, Norisring e Diepholz), specie di kartodromi spettacolari per il pubblico ma "nemici" delle Alfa, segneranno in negativo tutta la stagione. A giugno, in Finlandia (vista la posizione del Paese nell'emisfero Nord) non viene mai notte e chiudono le scuole. Di sera i giovani organizzano feste lasciando le strade della città piene di bicchieri di birra e bottiglie di wodka. In piena luce, alle dieci di sera, si vedono centomila spettatori assiepati sulle tribune del circuito in uno spettacolo nello spettacolo. Per la 155 non va bene già dalle prove: assetti da rivedere, incertezze nella guida, saltellamenti sull'asfalto sconnesso che per il week-end è circuito, ma di solito è una strada cittadina. Il miglior alfista è Bartles, in seconda fila. Nannini ha il sesto tempo, Larini e Fisichella lo seguono a ruota. La gara si conclude con una doppietta dell'insossidabile quarantenne della Opel, Hans Joachim Stuck con Bartles e Nannini (i migliori per Alfa Corse) quarti.

Non va meglio a Norimberga il 23 giugno. Il "cittadino" del Norisring è ricavato in un parco di fronte alla tribuna alla spianata dove Adolf Hitler teneva le adunate. L'atmosfera è un po' tetra, piove e fa freddo. Del week-end, da ricordare, c'è solo l'installazione nella tenda Alfa Romeo di una macchina ►

espresso (con relativo caffè) fornita da Nannini che prosegue a livello industriale le tradizioni di famiglia e dal Norisring è diventato fornitore Alfa Corse. Cappuccino e caffè sono molto zuccherati, anche per addolcire il risultato della gara. Modena, bravissimo, è terzo; in difficoltà tutti gli altri. Vince la Opel di Ludwig e Norimberga va in archivio.

È luglio e si vola a Diepholz. La gara si corre il 4 e nel circuito, ricavato da un aeroporto militare, ci

cordolo, si impenna, ribalta due volte, sembra esplodere ma la gabbia di sicurezza e la robustezza della 155 fanno il miracolo. Tanto spavento, il collo indolenzito, però il "Cinghio" non ha un graffio

C'è un mese di stop al campionato. Le gare previste in Brasile e in Giappone slittano a fine stagione e si tornerà in pista a metà agosto. Ma se l'Irc è fermo, la squadra prova. Lavoro duro, continuo. Prove, test, riunioni...A Silverstone

piazza al terzo posto Jason Watt. Il danesino "spaccatutto" in Inghilterra fa una gara eccezionale e si prende una bella soddisfazione. Torniamo a cantare sotto il podio, torniamo a sperare.

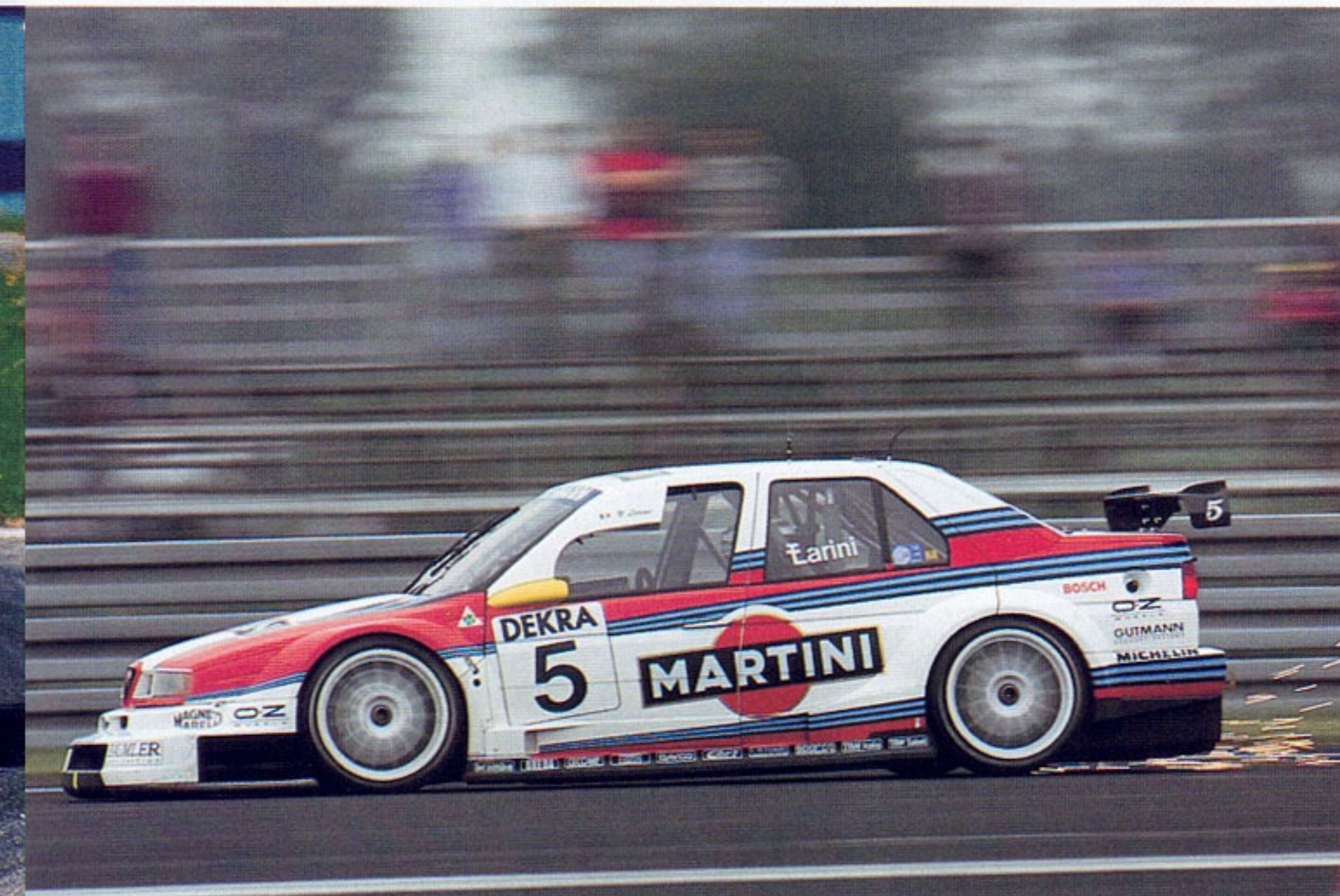
Ed è di nuovo Nürburgring. Stavolta la pioggia è mista al nevischio e fa un gran freddo. Nannini ottiene la pole e Fisichella il quarto tempo. C'è da esorcizzare "l'altro" Nürburgring e "Nano" ci riesce: due vittorie esaltanti, con

Le due gare sono un trionfo Alfa: tripletta nella prima (Nannini, Larini, Fisichella) e doppietta nella seconda (Nannini e Fisichella). Tutti sotto il podio, anche gli avversari, ad applaudire piloti, vetture e squadra per un risultato straordinario. Si esegue due volte l'inno di Mameli.

Il 29 settembre si corre in casa, al Mugello. C'è un mare di gente. Si rivedono volti amici ed è una rimpatriata felice in un circuito tra i più

Nannini si ferma e Larini viene risucchiato nel gruppone. Miglior alfista è Tarquini, quarto.

Partiamo per il Brasile. Un jumbo pieno di speranze per il titolo costruttori. Non ci accompagna Jason Watt che a San Paolo sarà sostituito dal pilotino locale Wilson e in Giappone dal driver nipponico Hattory. Circuito, grattacieli e favolas. San Paolo è plumbea, piena di contrasti, con palazzi di vetro e cemento e baracche di cartone.



La grinta delle vetture durante una gara di Irc. Nella pagina di destra: una 155 "fa scintille"

sono 40 mila persone. È un posto strano, certamente non invitante. Attorno pascolano le mucche, le stalle sono a cielo aperto. Nannini compie 37 anni e la sera si canta nella tenda dell'Alfa. "Nano" ha una bella voce, meno rock della sorella, ma si vede che è un dono di famiglia.

Alla partenza ci sono due Alfa in seconda fila: Tarquini e Fisichella. Nannini è in settima e Larini in nona. La gara non va bene: due vittorie di Schneider (Mercedes) con Fisichella terzo e Modena quarto nella prima e ancora Modena al terzo posto nella seconda. Ma Diepholz lo ricordiamo soprattutto per il volo di Tarquini. È il 29° giro e l'auto dell'abruzzese decolla su un

L'Irc chiude i battenti, ma lascia la certezza che l'Alfa e i suoi uomini hanno saputo onorare l'impegno con professionalità e passione

bisogna riprendere le fila di un discorso interrotto ad Estoril.

Motivati, grintosi, decisi: così sono gli uomini Alfa che a Silverstone, nelle prove, piazzano Tarquini in testa e altre sei 155 nelle prime posizioni. Tarquini, ristabilito, è secondo (con Larini terzo) nella prima gara vinta da Ludwig e primo nella seguente dove a sorpresa si

Fisichella quinto e poi quarto. È come uscire da un tunnel e persino le brumose montagnole dell'Eifel sembrano riempirsi di luce. La 155 è straordinaria, merito anche del nuovo motore evoluzione, dell'aerodinamica raffinata e del grande lavoro di tutti. Vincere in Germania è sempre un'impresa e Nannini e l'Alfa ci sono riusciti...

Il 15 settembre si va a Magny Cours, in Francia. È un circuito bellissimo ma scomodo, messo com'è al centro del Paese, mal servito da strade e autostrade, in una zona agricola, nota per l'allevamento dei bovini. Pole per Larini, secondo posto per Fisichella e terzo per Nannini.

belli del mondo. Larini fa pole, Fisichella il terzo e Nannini il quarto tempo. Larini vince la gara 1 e Fisichella è terzo. Sarebbe così anche per la seconda corsa, ma Schneider e Stuck mandano Nicola e... nella sabbia. Nannini ha navigato a centro gruppo tra le "bottarelle" assortite (una quindicina) rifilate alla sua vettura dagli avversari. Il tredici ottobre si va ad Hockenheim. Vicino c'è Heidelberg, una città affascinante.

Larini ottiene il secondo tempo al via; quarta e sesta fila per Tarquini e Nannini. Vince la Opel e si avvicina al titolo marche grazie a Ludwig e Reuter. Quest'ultimo ha ormai in mano il titolo piloti.

La pista è impegnativa, specie se piove. Ed ecco spuntare Danner con la pole position, Larini ottiene il terzo tempo e Nannini il quinto.

La prima gara la vince proprio Nannini sotto una pioggia battente: il senese dà lezioni di guida quasi "cantando sotto la pioggia" ed è uno spettacolo. Dopo il "Nano" ecco Modena e Danner: è tripletta.

Nella seconda gara si scatena l'uragano. Chi parte con le gomme slick è penalizzato anche se si chiama Nannini ed è un mago del bagnato. Vince Larini e Wilson (ambidue con pneumatici rain) è secondo al debutto nell'Irc. Reuter arriva quarto e vince il titolo piloti mentre Nannini è quinto. Ed eccoci in

UN GRAZIE A GIORGIO PIANTA

Il componente di una squadra corse deve essere una persona veramente speciale. Sono infatti necessari: coraggio, intelligenza, forza d'animo, lealtà, dedizione, profondo senso di professionalità, autodisciplina, responsabilità e maturità". Questa frase campeggia all'ingresso dello stabilimento Fiat Auto Corse di Chivasso ed è stata scritta anni fa da Giorgio Pianta. In pratica è Giorgio Pianta con il suo modo di essere, di intendere non soltanto lo sport ma la vita. Nato a Milano nel 1935, pilota professionista dal 1957, dopo aver corso con Lancia, Ferrari, Porsche, Alfa Romeo, General Motors e anche in F1, nel 1973 è entrato all'Abarth per poi passare, nel 1987, all'Alfa Corse come direttore della Gestione Sportiva. Nel 1992 è stato nominato responsabile per tutte le attività sportive della Fiat Auto e nel 1995 ha assunto la carica di amministratore delegato di Fiat Auto Corse. Una carriera brillante, ricca di soddisfazioni sia al volante della vettura da corsa sia dietro una scrivania o sul muretto di un box. E ha avuto soprattutto la stima e l'affetto di tutti coloro che hanno avuto la fortuna di lavorare con lui. Dotato di un carattere forte, sanguigno, è un uomo profondamente onesto, dalle reazioni magari non sempre "diplomatiche" ma sempre chiare e sincere. Recentemente ha lasciato la Fiat Auto Corse e gli incarichi che ricopriva al suo interno. È, crediamo, visto che lo conosciamo bene, temporaneamente "entrato ai box". Per ora, sappiamo, si diverte a fare il "direttore tecnico" del figlio Alberto, promettente pilotino di kart. Presto magari lo rivedremo di nuovo in... pista. Pronto come sempre a lottare e combattere per lo sport, per le corse in automobile e per quanti direttamente o indirettamente ne sono coinvolti. A Pianta va il ringraziamento di tutta la Fiat Auto Corse e di tutti coloro che gli vogliono bene e lo stimano. E sono tanti, forse anche più dei centomila spettatori che nel 1993 lo hanno applaudito nel Motodrom di Hockenheim quando portò la debuttante Alfa 155 di Nicola Larini al trionfo nel DTM.

m.b.