

INCHIESTA F1 COSA C'È OLTRE UN CRASH E UNA GRANDE PAURA

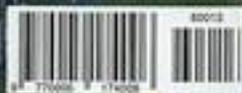
AUTO SPRI NT

n. 13

2016 FORMULA 1
ROLEX
AUSTRALIAN GRAND
MELBOURNE

Area LV - Settimanale 29 marzo-4 aprile 2016

3 Euro



PIRELLA GÖTTSCHE LOWE

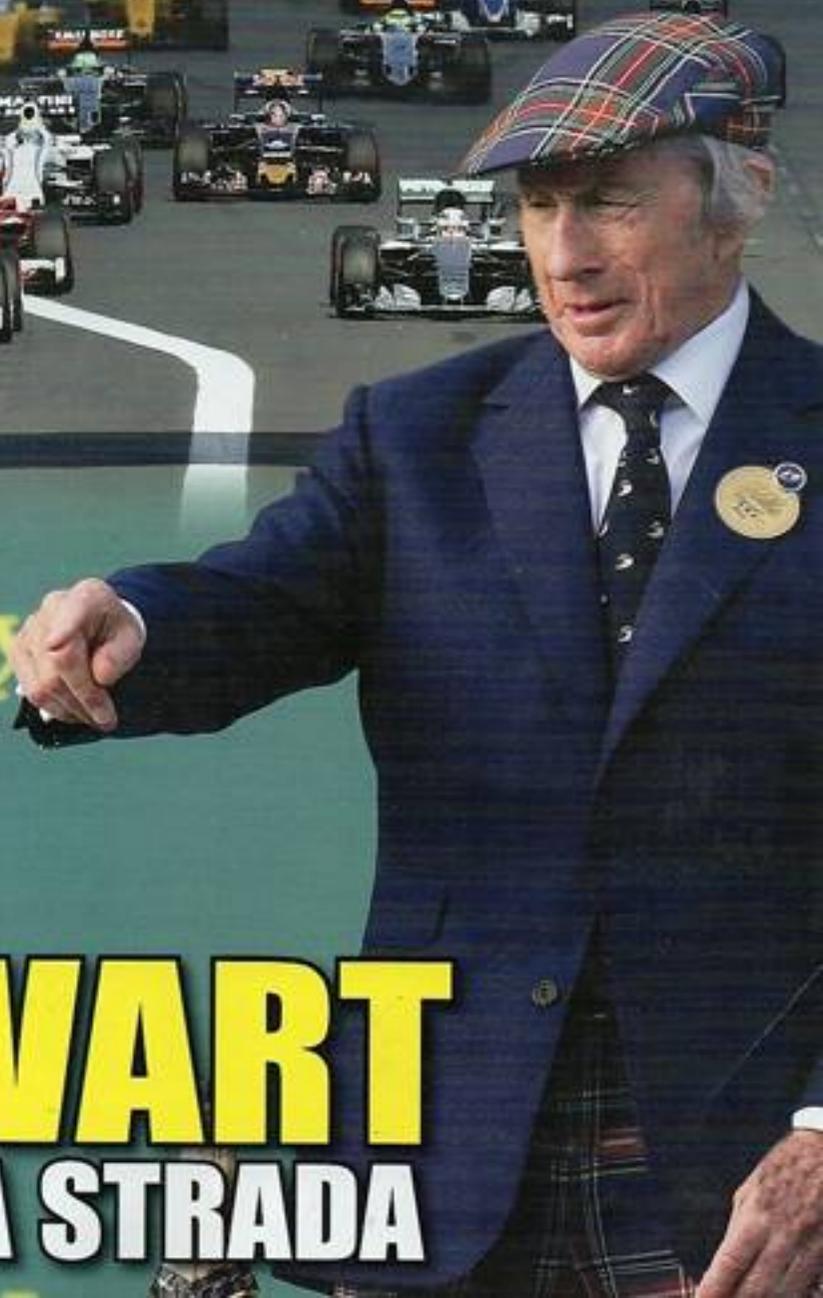


**SIR JACKIE
IN ESCLUSIVA**

Alla vigilia
del Gp del Bahrain
a fare le carte
al mondiale abbiamo
scomodato
una **leggenda**

F.1 2016

STEWART
INDICA LA STRADA



Auto Sprint N° 13

Campionato Italiano Rally

29 marzo/4 aprile 2016 (pag. 60)

L'ALTRA STORIA

Andruet

vi rileggo la Targa

"CAVALLO MATTO" SPIEGA LA SUA
FASCINAZIONE PER IL "PICCOLO"
DELLE MADONIE EVOCANDO L'ECO
DELLE CORSE PER DURI E PURI
DAGLI STRADALI AI RALLY



di Mario Donnini

Jean-Claude Andruet è un mito dei rallyan ni ruggenti. Uno di quelli che al centenario della Targa Florio proprio non vuole mancare. Secondo con la Lancia Stratos nel 1973, in coppia con Munari, e ritirato nel 1974 quando, sempre col "Drago", avrebbe potuto vincere, il francese nativo di Montreuil ha poi fatto sua la competizione trasformata in rally, al volante della Ferrari 308, nel 1981.

Classe 1940, vincitore di tre rally mondiali - Montecarlo 1973, Tour de Corse 1974 e Sanremo 1977 -, un Europeo, 17 prove continentali e due titoli nazionali, più tre Tour de France, un Giro d'Italia, una 24 Ore di Spa e veterano della 24 Ore di Le Mans con 20 presenze, "Cavallo Matto" è tra i simboli di un'era perduta, nella quale i piloti si cimentavano e sapevano stupire in ogni disciplina e su qualsiasi fondo.

Un Michael Vaillant in carne e ossa, bello forte sull'Humaudières di Le Mans, sui budelli d'asfalto della Corsica, sul ghiaccio di Chamonix piuttosto che sulla fettuccia a schiena d'asino del Buonfornello.

Andruet, la Targa Florio compie cento anni, lei 75 in agosto. Vi piacete ancora?

«Io so che lei a me piace come il primo giorno. È il genere di gara che preferisco. All'inizio avevo tanto timore di non essere all'altezza, ma poi, una volta lì, capii che eravamo fatti l'uno per l'altra, perché la Targa Florio stradale era fantastica, unica, meravigliosa».

Si spieghi meglio.

«La Targa Florio stradale era la quint'essenza del tracciato naturale. Vede, un anfiteatro naturale è qualcosa di diverso da un circuito artificiale. È la vera prova, lunga, imprevedibile, faticosa, difficile. Solo un campione può emergere. Non ha niente di finto e plastificato. C'è la tecnica, la velocità pura, gli ostacoli fissi, il rischio, non si può bluffare. E alla Targa stradale, a differenza del rally, il pilota era solo con se stesso e il tracciato. Fantastico».

Nel 1973 vi è arrivata davanti la Porsche di Muller-van Lennep, in pratica, una Gt, coi prototipi favoriti tutti out.

«Prendemmo sei minuti e giungemmo secondi per un motivo semplice: la Lancia Stratos era agli inizi, era pesante e meno potente, altrimenti i tedeschi non avrebbero avuto scampo».



SULLE MADONIE VINSE NEL 1981

Andruet, a destra, oggi, e, nell'altra pagina, ai tempi d'oro. Al centro è con "Tiber" sulla Ferrari 308, nel 1981, quando vinse il rally Targa Florio

ANDRUET, VI RILEGGO LA TARGA

- L'anno dopo, un ritiro, mentre Gerard Larrousse e Amilcare Ballestrieri vincono, con l'altra Stratos.

«Sono le corse. Però la mia bellissima esperienza sul "Piccolo" delle Madonie resta. Tra l'altro, con gli anni, ho pure capito che sbagliavo alimentazione, per una gara come quella, perché mangiavo roba che mi dava energia immediata, mentre avrei dovuto assumere cibo in grado di darmi forza per più tempo. Infatti finivo puntualmente sovraffaticato. Ma queste cose si imparano quand'è tardi, come spesso capita nella vita».

- Cosa le piaceva della Targa stradale?

«Che era tecnica e veloce, molto più veloce di quanto si tramanda. Dipendeva dai tratti, c'era di tutto, era il riassunto di un'antologia di guide da corsa».

- Le sezioni più emozionanti?

«Il transito in piena velocità attraverso i villaggi. Due, in particolare: Cerda e Collesano, il regno di Nino Vaccarella. Roba stupenda. E poi il luogo, la natura verde, forte, il clima stupendo, la gente entusiasta, settecentomila tifosi in movimento durante il weekend... Tanto che Cesare Fiorio mi diceva sempre di non preoccuparmi, perché l'orario di partenza sarebbe stato posticipato, visto che con tutta quella congestione il segnale di okay sarebbe arrivato tardi. E aveva ragione».

- La cosa che più l'ha stupita della targa stradale?

«Due cose, da subito. Guardi, nel 1973 ero piuttosto preoccupato dall'idea di correre in Sicilia, perché pensavo mi sarei trovato di fronte uno scenario mai visto, come il primo uomo sulla Luna. Invece no, perché il "Piccolo" delle Madonie mi ricordava tantissimo la Ronde Cévenole, una competizione francese che in dodici edizioni ho vinto sei volte e che propone delle sezioni che ricordano molto la Targa. In poche parole, al volante della Stratos mi resi conto che stavo correndo nel mio elemento naturale e difatti non ebbi problemi. Che arrivarono, invece, subito, nelle prove».

- E cioè?

«Dio mio, mica erano qualifiche stile F1 o Le Mans, no, no, sulle strade all'improvviso potevi trovare di tutto, da un prototipo a un carretto, perché era come girare a traffico aperto, ecco. Per me non era del tutto scontato, ma mi abituai anche a questo. Quando mi avevano avvertito a Cefalù che una volta sul tracciato avrei dovuto stare molto attento, non volevo crederci, poi realizzai che non erano esagerazioni. Era la Targa».

- Cosa la colpì della gente?

«In una parola, la passione. Passione allo stato puro. Arrivavano due o tre giorni prima della corsa, per accaparrarsi i posti migliori e, pur di stare dove volevano, dormivano a bordo strada. Incredibile!».

- Considera la Targa stradale una competizione pericolosa? In fondo nella sua lunga storia di incidenti gravi ne conobbe pochissimi...

«Era pericolosissima. Per i piloti e soprattutto per la gente. Due file infinite di spettatori a fare da guard-rail per oltre settanta chilometri, tra rocce e scarpate con misure di sicurezza praticamente inesistenti. Per fortuna il più delle volte le cose sono andate bene, ma il fattore rischio era oggettivamente altissimo. Ma lo sapevano tutti, ecco. Non era una sor-



ANDRUET - BICHE: UN UOMO, UNA DONNA

Sopra, Andruet e la sua affezionata navigatrice "Biche", di recente e ai tempi dei rally vissuti insieme. Più a destra Jean-Claude con la Ferrari 308 al rally Targa Florio 1982 quando giunse 2° dietro alla vettura gemella di Tognana. Sotto, è con la Citroën Bx Gruppo B al rally di Montecarlo del 1986. Nell'altra pagina in basso, eccole alla 24 Ore di Le Mans 1983 su Lancia Lc2, con Mannini e Barilla: si ritirarono alla 13esima ora per guai al sistema di alimentazione

presa, una volta capito come funzionava il tutto. Però va fatto un ragionamento diverso...».

- Faccia pure.

«Non esistono posti pericolosi in assoluto, lo diventano soprattutto in proporzione al livello di competizione tra rivali in azione. Ebbene, le Targhe iridate presentavano il meglio quanto a prototipi e piloti in circolazione, quindi il tasso di rischio finale veniva moltiplicato dalla qualità della sfida tra campioni e macchine da leggenda».

- Una particolarità poco conosciuta del "Piccolo" delle Madonie?

«Io che sono un asfaltista, dico proprio l'asfalto. Molto insidioso, perché reso scivoloso dal sole, quindi dal caldo, e dalla circolazione stradale. Una trappola tra le trappole, direi. Per questo la Targa Florio stradale ha premiato solo grandi campioni. Ed è questo il mio rimpianto, ossia averci corso poco, perché sono convintissimo che uno come me sulle Madonie avrebbe potuto esaltarsi e vincere tante volte, perché un circuito così era il mio pane».

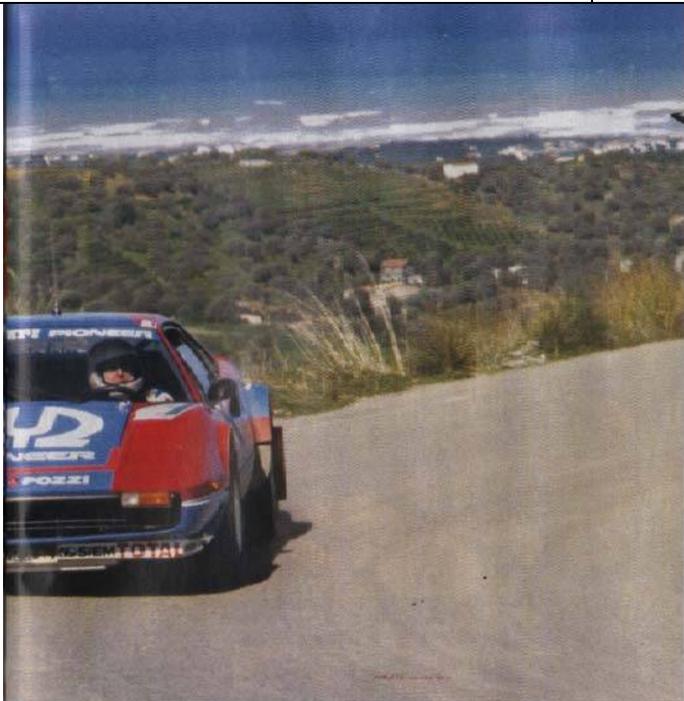
- Lei poi il conto con le strade della Targa l'ha chiu-



Auto Sprint N° 13

Campionato Italiano Rally

29 marzo/4 aprile 2016 (pag. 63)



PIRELLA

so nel 1981, a 41 anni d'età, vincendo con la Ferrari 308 Gtb, la competizione siciliana trasformata in rally.

«Gran parte delle strade erano quelle del "Piccolo" delle Madonie e per me fu una specie di ritorno in una Sicilia bella, stupenda, che amo. Mi furono utili tante delle note che avevo preso ai tempi della Stratos, anche se resto dell'avviso che la gara stradale era divertente e molto più probante del rally».

- Lei in Ferrari, con una Daytona, nel 1972 aveva pure vinto il Tour de France...

«Ci avevo corso pure l'anno prima, con la Ferrari Daytona, preoccupato dei suoi ingombri che erano ben diversi da quella della Alpine cui ero abituato. Nel 1971 corsi contro la Matra prototipo e ricordo che nella prova a Le Castellet proprio non le volevo mollare e finii fuori in una curva talmente veloce che girandomi ruppi la trasmissione e fui collocato fuori classifica, con una penalizzazione forfettaria abissale. Malgrado questo, nei giorni successivi recuperai alla grande e, da ultimo che ero, finii decimo assoluto: una rimonta strepitosa. E poi c'è un'altra cosa che mi rende orgoglioso: quella di essere l'unico capace di vincere il Tour de France e il Giro d'Italia».

- Lei è sempre stato il pilota dell'impossibile. Immenso su pioggia e su neve.

«A inizio Anni '70 pranzai con Enzo Ferrari al Ristorante Cavallino, presso Maranello. Lui mi considerava l'unico uomo in grado di andare veloce quanto Jacky Ickx, sul bagnato e non gli sarebbe dispiaciuto ingaggiarmi per i prototipi, ma poi le cose sono andate diversamente. Quanto alla neve, voglio dire due cose sul rally di Montecarlo 1972, nella prova più innevata: siamo cinque con l'Alpine, io, Andersson, Therier, Nicolas e Darniche. A fine prova, vinco io, secondo Andersson a 1'37", terzo Darniche a 1'45" e gli altri... gli altri, chissà?».

I POSTI PIÙ BELLI
E CREDIBILI PER
LE CORSE SONO
I CIRCUITI NATURALI
È DA LÌ CHE
ESCONO I GRANDI

JEAN-CLAUDE ANDRUET



- Ritieni più pericoloso il Tour de Corse o la Targa Florio stradale?

«Mah, il Tour de Corse avrei potuto vincerlo quindici volte, ma negli anni fecero di tutto per farmelo perdere... Bah! Comunque, ritengo più pericolosa la Florio e lo dico come complimento».

- Andruet, ma a lei il soprannome di "Cavallo Matto" ha dato mai fastidio?

«No, anzi».

- Si sente un coraggioso?

«Macché».

- Allora puntualizzi, si identifichi.

«Credo d'essere uno degli uomini più paurosi al mondo, ma la verità è che io su me stesso ho sempre lavorato tanto, autoanalizzandomi, andando alle radici dei miei timori più profondi per individuarli e sconfiggerli. Credo di esserci riuscito, perché tante volte, ma tante, un pilota pauroso come me è riuscito a andare più forte di uomini che senza dubbio avevano molto coraggio. Correre in un'epoca come la mia è stato affascinante anche per questo, visto che consisteva nell'accettare la convivenza col rischio in un cammino difficile e continuo di confronto con se stessi. Un gran bel viaggio, tra i più belli che un essere umano possa immaginare».

- Andruet, qual è stato il più forte pilota italiano della sua era?

«Nessun dubbio: Sandro Munari».

- I piloti versatili non vanno più di moda e, se ai suoi tempi erano la regola, adesso costituiscono un'eccezione. Gli stessi circuiti naturali, come la Targa Florio, sono materia da rievocazione. Forse ai livelli top, anche se aggiornato di continuo, tra i circuiti della sua epoca resta solo il lungo della Sarthe, che la vide per venti volte al via della 24 Ore di Le Mans.

«Vero. E sa perché è cambiato tutto?».

- È più interessante se lo dice lei.

«La colpa è di chi fa le regole, delle federazioni, dei potenti, di coloro che si avvicinano a questo sport meraviglioso pensando solo alla politica, al potere e a fare soldi. Da gente come questa non puoi aspettarti che trovino il modo d'esaltare i piloti veri, quelli buoni, che vanno forte anche al buio e in discesa, come ai miei tempi. No, costoro pensano a tutt'altro e negli anni hanno rovinato tanto, se non tutto. E sinceramente, proprio perché continuo ad amare immensamente le competizioni automobilistiche, sento che quello di oggi non è più il mio mondo, anche se continuo a farne parte con orgoglio».

