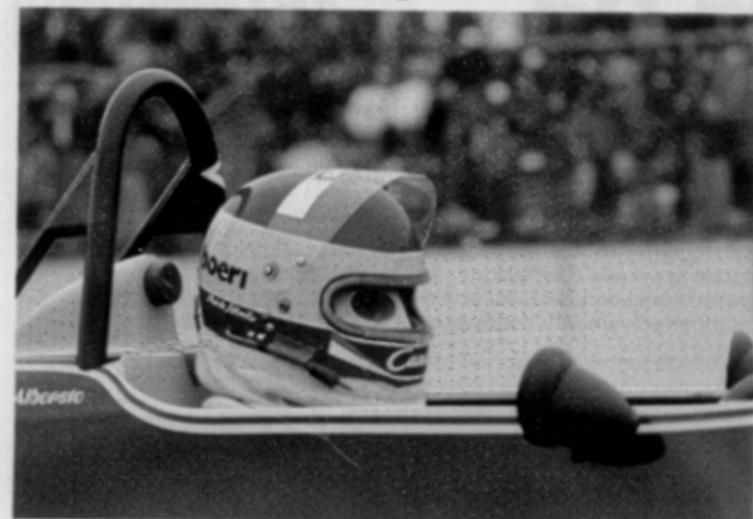




# Quella F. 2 che fa scoprire i cavalli

Fotocolor NORIS



Michele ALBORETO (Minardi-Fly 281 BMW)

Nell'albergo vicino al circuito di Hockenheim c'è uno di quei giochetti elettronici di gran moda: chi gioca deve combattere contro una schiera di simpatici topolini che, con tenace abilità, vanno a rubare alcuni pezzi di formaggio. A pensarci, questi topolini sono come i nostri giovani talenti che, attraverso la Formula 2 e la Formula 3, tentano di arrivare a mangiare il «formaggio», sempre inequivocabilmente costituito dal volante di una Formula 1.

Il paragone è tanto più esatto se si pensa che anche i piloti, come i topolini, molto spesso trovano il «buco» giusto per arrivare al formaggio attraverso circostanze a volte fortunate, oltre che per la loro abilità. Non è forse così anche per il successo nelle corse? Guardando indietro vengono in mente troppi nomi di piloti di valore rimasti inesorabilmente fuori dalla porta mentre altri, magari saliti più in fretta, la porta l'hanno infilata subito.

Quest'anno l'assalto dei topolini della Formula 2 è nutrito: Alboreto e Paletti, Necchi e Fabi, Pardini e Rossi, guardano al formaggio. «Il problema è che, anche se si vince un Campionato Europeo di Formula 3, ci si trova a dover decidere tutto negli ultimi dieci giorni», dice ALBORETO che nega di essere

triste ma che sa di battersi con un team che ha tutte le doti ma che necessiterebbe di una manciata in più di denaro. «Ogni anno si deve ricominciare da capo, questo è molto difficile ma per fortuna sono ambizioso, penso alla Formula 1 e non mollo. Anzi se qualcosa non va faccio di tutto perché le cose si sistemino». Poco lontano c'è PALETTI, la sorpresa, il pilota al quale forse non si credeva troppo, per la sua aria da primo della classe raccomandato, e che invece corsa dopo corsa dimostra di essere un autentico talento. «Con la Formula 2 ho scoperto molte cose. Intanto i cavalli, coi quali mi trovo molto bene... Poi la professionalità. Faccio parte di un team semi-ufficiale, mi impegno molto nei collaudi, sono diventato un altro».

L'avevo conosciuto tre anni fa, agli inizi, durante una cena a Magione. Paletti è veramente un altro, con una sola preoccupazione: «Oggi ho un po' paura di me stesso...» Questa affermazione dà la misura delle sue qualità, ma costituisce anche un buon tema di riflessione. Il giovane milanese non deve più dimostrare a nessuno di andare forte. L'ha già fatto. Il resto della stagione potrà dedicarlo a dimenticare la paura di sé stesso per far aumentare quella

degli altri, con i positivi risultati che in ogni caso potrà avere.

FABI è un po' impaurito. «Manco ancora di esperienza» dice Corrado pensando alla difficile stagione che attende la sua March ufficiale, con le due Ralt Honda molto «indigeste» sul veloce e un inizio sfortunato che lo ha lasciato a bocca quasi asciutta. È certo che dispone di molte risorse e molto buon senso. «È meglio fare le cose un passo alla volta, passare dai 160 cavalli della Formula 3 ai 500 della Formula 1 penso sia un po' scioccante. La Formula 2 serve per fare esperienza».

La corsa tedesca non fa testo per il giovane Corrado: una posizione di partenza non felice ed un urto al via hanno compromesso tutto. Ma se i risultati attesi arriveranno, come si può prevedere, c'è da domandarsi se il piccolo non debba crearsi dei sensi di colpa nei confronti del fratello Teo. La legge dei fratelli minori infatti non è ancora stata smentita. «Ci siamo sempre aiutati, soprattutto lui mi ha consigliato molto e mi ha aiutato ad arrivare qui. Mi piacerebbe se non arrivasse alla Formula 1 mentre io... mi piacerebbe che potessimo arrivarci insieme».

Forse per la simpatia che Alberto Colombo dà

Dal 1967, anno della sua istituzione, il campionato europeo di Formula 2 non ha portato eccessiva fortuna ai piloti italiani. Nell'albo d'oro del campionato continentale i nostri possono iscriverne solo il nome di Bruno Giacomelli che vinse, dominando, l'edizione del 1978. Per il resto i piloti di casa nostra hanno ottenuto qualche vittoria di prestigio ma nulla più. Ecco nella tabella a destra i principali risultati dei nostri portacolori nelle varie edizioni del campionato continentale.



Johnny CECOTTO (Minardi-Fly 281 BMW)

all'ambiente, nel camion Toleman dell'ex («È dura, è molto dura» dice) i due piloti PARDINI e ROSSI hanno una visione più rilassata della situazione. «Mi basta arrivare tra i primi dieci», diceva Rossi, e come premio agguantava poco dopo sulle veloci curve di Hockenheim, il suo primo punto europeo.

«Spero di fare una buona stagione '81» fa eco «Leopard» che è deciso più di Rossi a rompere gli indugi. «La Toleman è una bella macchina ma la differenza rispetto allo scorso anno è che non fa più tutte le pre-prove... è vero, abbiamo l'ingegner Simons che ci segue, ma non è più come quando partecipavano ufficialmente. Comunque anche lo scorso anno erano davanti di poco... sono delle belle macchine, noi le abbiamo scelte per l'affidabilità».

PIERO NECCHI è zoppicante. Il tremendo incidente che lo ha eliminato nelle prove di Germania, dopo che col quarto tempo era al vertice tra gli italiani, non ha spiegazione per lui. «Ho picchiato forte, andavo oltre 150 all'ora al momento dell'urto, non so come sia stato». Forse una ruota oltre il manto di asfalto alla fine del curvone dopo i box, forse della terra sull'asfalto, forse una gomma. Fatto sta

che la macchina sembra perduta.

«Credo che non ci si debba arrendere mai, bisogna cercare di risolvere i problemi, anche i più difficili». Necchi e il suo team-manager Merzario ora di problemi ne hanno davvero e l'augurio di tutti è che arrivino al Nurburgring più in forma che mai.

Se queste sono le punte dello schieramento italiano in Formula 2, resta da stabilire cosa rappresenti per questi piloti la formula che hanno scelto. Certamente una formula più cara della F. 3 ma anche più professionistica, con poche prove, niente batterie e tutto da decidere in fretta. La paura per la stagione 1981 sono soprattutto le gomme. Se la concorrenza diventerà difficile la Pirelli sarà obbligata a proporre altre gomme più care ed i costi aumenteranno notevolmente.

Di problemi ce ne sono anche altri: le Ralt Honda per esempio, con quella potenza che sembra non finire mai e Thackwell molto intenzionato a non discutere col compagno Lees su chi sia il migliore. Thackwell è indicato come candidato al titolo '81 da tutti i piloti italiani. Dopo di lui il più votato è Fabi. Poco spazio per gli altri: Alboreto cita Boutsen, Fabi, Lees, Pardini e Rossi; anche Elgh. Paletti non

esclude neppure il suo nome. Certo però che quei motori Honda sono un po' antipatici a tutti. La Formula 2 è comunque vitale, anche se non è più, come dice Alboreto ricordando i tempi in cui — ragazzino — tifava per Salvati, il «divertimento» per i piloti di Formula 1 nelle domeniche libere. Si tratta pur sempre della strada maestra per la Formula 1, come dice Rossi, con sette piloti passati dallo scorso anno alle prove del Campionato Mondiale.

Resta da sapere quanto contino, per i nostri piloti, gomme, telaio e motore. Ci sono tre categorie di atteggiamenti: i «democratici», come Necchi e Fabi, che assegnano un terzo di importanza a ciascuno dei tre elementi. Alboreto e Rossi danno più peso al telaio (40%) e al motore (40% il primo, 30% il secondo) ora che le gomme sono allineate grazie alla Pirelli. Pardini e Paletti danno invece molto peso alle gomme con l'«estremista» Paletti che, dando il 40% di importanza alle gomme ed il 55% al motore lascia appena il 5% al telaio.

Poco male, tutti quanti hanno impegnato il 1981 in questo campionato. Corrono con l'astuzia e la tenacia dei topolini della macchinetta elettronica ed è certo che qualcuno al formaggio ci arriverà.

## TINO BRAMBILLA:

1968, 1. Hockenheim, 1. Vallelunga, 3. europeo (Ferrari Dino) - 1969, 3. Thruxton, 3. Jarama, 7. europeo (Ferrari Dino).

## VITTORIO BRAMBILLA:

1970, 4. Tulln, 6. Pergusa, 8. europeo (Brabham) - 1971, 5. Vallelunga, 18. europeo (March 712) - 1973, 1. Salzburgring, 1. Albi, 4. europeo (March BMW 732)

## MAURIZIO FLAMMINI:

1974, 5. Salzburgring, 16. europeo (March BMW 742) - 1975, 1° Mugello, 6. europeo (March BMW 742) - 1976, 1. Thruxton, 1. Rouen, 6. europeo (March BMW 762).

## BRUNO GIACOMELLI:

1977, 1. Mugello, 1. Pergusa, 1. Brands Hatch, 4. europeo (March 77P BMW) - 1978, 1. Thruxton, 1. Hockenheim, 1. Pau, 1. Rouen, 1. Nogaro, 1. Pergusa, 1. Misano, 1. Hockenheim, 1. europeo (March BMW 782).

## LAMBERTO LEONI:

1977, 1. Misano, 11. europeo (Chevron Ferrari)

## TEO FABI:

1979, 2. Zandvoort, 7. europeo (March BMW 792) - 1970, 1. Nurburgring, 1. Hockenheim, 1. Hockenheim, 3. europeo (March BMW 802).

## SIEGFRIED STOHR:

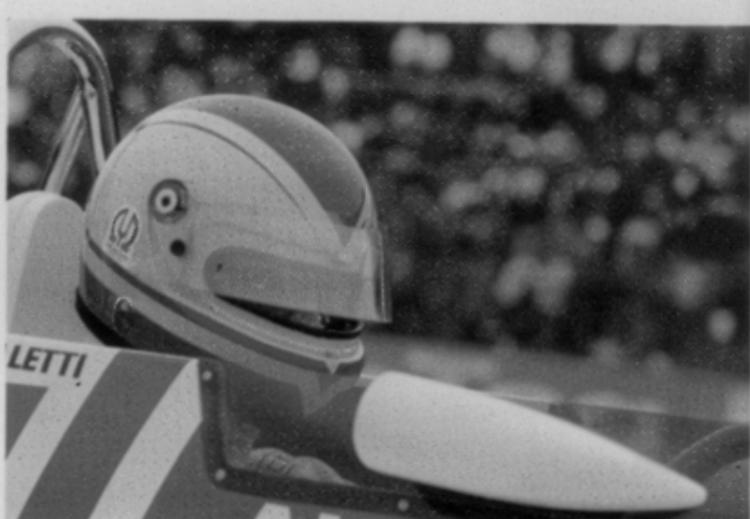
1980, 1. Pergusa, 4. europeo (Toleman-Hart TG280).

## ANDREA DE CESARIS:

1. Misano, 5. europeo (March BMW 802).



Corrado FABI (March 812 BMW)



Riccardo PALETTI (March 812 BMW)



Guido PARDINI (Lola-Toleman T 850 BMW)



Carlo ROSSI (Toleman TG 281 Hart)