

UN GIORNO DA SCHUMI

"DOPO POCHI GIRI
I DOLORI SI FANNO
SENTIRE: PUR
ANDANDO PIANO, CON
UNA F1 SI VA SEMPRE
PIU' FORTE CHE CON
OGNI ALTRA VETTURA"



Finalmente l'azione,
al volante della
Benetton B198, la
monoposto con cui
Giancarlo Fisichella
conquistò il terzo
posto nel GP
del Canada '98.



Il pianeta delle scimmie

Guidare una monoposto di F1 non è poi così difficile: come dice Niki Lauda, lo possono fare anche i primati. Vincere, però, è un'altra cosa. Ecco cosa succede quando dalla scrivania si passa nell'abitacolo di una vera regina dei GP

di Paolo Ciccarone, fotografie di Gherardo Benfenati

Autodromo di Monza, qualche anno fa. Il posto: la prima chicane. Una frenata al limite, le gomme fumanti, una Fiat 128 bianca che sgomma con il guidatore impegnato a correggere la sbandata. Dietro il nostro eroe in canottiera, la testolina di un bimbo che si agita. Si vede che il piccolo urla a più non posso, l'autista alza la mano dal volante e gli rifila una sberla.

Per mollare il ceffone, perde la concentrazione, entra di traverso nella via di fuga, centra il cordolo, si ribalta. Cappottone da manuale, rottami ovunque, ruote che

girano a vuoto per aria. Silenzio, solo il pianto del bimbo e la furia del nostro pilota: "Mondo cano, t'ho detto di stare zitto quando papà è impegnato. Mo' guarda che hai combinato! Ah'h, se ci avessi na F1 per le mani, ti facessi vedere lo che farebbe!".

Vallelunga, qualche anno dopo. Di Fiat 128 bianche in giro nemmeno l'ombra, ma di F1 sì. Il sogno di un qualsiasi guidatore della domenica che non si chiama Michael Schumacher è lì a portata di mano. Pilotare una monoposto di F1 adesso è possibile anche se non si hanno pacchi di quattrini da

spendere e Fiat 128 da distruggere. Ci ha pensato Aurorapromotion, la Società di Rosario Campagna che ha avuto la bella intuizione: se vuoi pilotare una F1 basta affittarla, fare un corso di pilotaggio e sentirsi Schumacher per un giorno. A partire da 2.200 Euro. E di macchine ne hanno sei, dalla Benetton alla Arrows alle Larousse del '94.

Da quando Niki Lauda ha detto che le F1 moderne sono talmente facili che anche una scimmia potrebbe guidarle, a questo punto la tentazione di vedere in azione l'animale che c'è in te - nel senso del primate che si ►



scatena con tutto quello che ha quattro ruote e un motore - è forte. E così, dimenticati i pomeriggi domenicali, i cappottoni e le sberle ai pargoli, abbiamo affrontato la sfida: calarci nell'abitacolo della Benetton F1, la B198, che fu di Giancarlo Fisichella e che arrivò terza nel GP del Canada del 1998.

Presi i contatti giusti, trovata la data adeguata, infilato borsoni con casco e tuta nel bagagliaio, sotto lo sguardo di compassione della mamma ("Ma a questa età fai ancora il cretino?") siamo partiti con apprensione. Vabbè che una scimmia dovrebbe guidare senza problemi, ma se io non ce la faccio che succede? Mi tirano le noci di cocco invece delle noccioline?

Dubbio svanito quando, alle 7,30 del mattino, Stéphane, l'istruttore di F1 International che gestisce i corsi, comincia il briefing in un box dell'autodromo romano. Sguardi intensi, per non dire assonnati per la notte in bianco (embè, l'emozione e quelle cose lì le vogliamo trascurare?) e poi il primo contatto con la F.Campus, tanto per vedere da che parte vanno le curve, dove si sbaglia e come correggere le impostazioni di guida. Tutto tranquillo, a parte un'escursione al tornantino. Figuraccia da dilettante, chissà cosa succederà poi con la bestia, cioè la B198, che affrontiamo nel pomeriggio.

Primo problema: infilarsi nell'abitacolo. È largo rispetto alle monoposto precedenti, ma non pensavo che Fisichella fosse così magro. O, forse, sono ingrassato io nel frattempo... Trovata la sistemazione migliore, una via di mezzo fra Alain Delon e Fantozzi, Stéphane guarda deciso e fa i segni concordati nel briefing: pulsante verde in alto, acceleratore al minimo, dito mano destra alzato per dire che è OK, accensione.

Mamma mia! Il rombo del Ford Cosworth 8 cilindri tre litri (il motore usato dalla Minardi fino alla passata stagione) fa paura. Anche se non siamo al vertice, ci sono sempre più di 700 CV pronti a spingere. Già, ma per spingere bisogna uscire dai box. Intanto qualche amico fotografo comincia a lucidare le noci di cocco, tanto per incoraggiarci... E qui c'è il secondo problema: partire. Il dito recta che è un po' molle, ma qui se resti bloccato nella corsia del box muori di vergogna e allora, giù il gas, si sale a 7.000 giri al minuto, si molla la frizione con delicatezza pregandola di non scattare, si accelera e la cosa si sposta! Vedi qualcuno che applaude, lo guardi come Schumacher guarderebbe un commissario di pista nel box di un GP, tanto col casco l'occhio pendulo non lo nota nessuno, e vai in pista. Seconda, terza: tiri la levetta dietro al volante e le marce entrano che è un piacere. Tiri ancora la levetta e vedi il numero 4 quando si arriva al curvone. Ma come, è appena a 200 metri e siamo già in quarta? Botta sul casco, senti la pressione dell'aria ma soprattutto quella dell'aerodinamica: non sei tu a guidare, ma l'aria che preme sulle ali dopo che hai impostato la direzione con un minimo giro del volante. In accelerazione la cosa è gestibile, ma in frenata viene il meglio. Alla staccata del Cimino, in 5ª piena (mi dicono esista anche la 6ª, mai messa...) a 260 all'ora (va bene, allegro, non piena... va meglio così?) freniamo al cartello dei 100 metri. Con la leva di sinistra tiriamo tre volte, fino a scalare in seconda senza usare mai la frizione: fa tutto da sola. E siamo fermi a 40 metri dalla curva! Al punto che bisogna riaccelerare per entrare nella prima curva a destra. La frenata è il segreto di queste



Dopo l'approccio con la F.Campus Rensult, Paolo è pronto per il momento clou: dallo sguardo, trepela una certa inquietudine... and'è perché il rischio-figuraccia è in agguato e il fotografo pronto a immortalare tutto!

monoposto. Infatti i simpioni, quei Ford, passano da 320 a 60 km/h non in rettilineo, ma mentre impostano la curva fino al punto di corda. Ecco il segreto dei piloti moderni: non esistono più le curve, sono tutti retti noi da gestire col freno e col gas. Dopo pochi giri i dolori si fanno sentire, le botte anche perché, pur andando piano, con una F1 si va sempre più forte che con ogni altra vettura.

Torniamo ai box felici come una Pasqua, contenti per non aver fatto danni ed esserci messi alla prova. Le foto-ricordo, che gli organizzatori lasciano al parco-pari al corso, fanno bella mostra in ufficio e a casa.

A imola c'è stato il primo momento di gloria, proprio con Niki Lauda: "Hai visto Niki, ho provato una F1 anch'io!". Niki guarda perplesso, ammira le foto e chiede: "Hai avuto problemi? No, lo avere detto: anche scimmia può guidare F1 oggi!". Grazie, ne avevamo bisogno...

Comunque, da adesso anche noi facciamo parte del pianeta delle scimmie: ma com'è che Michael Schumacher continua a essere sempre il numero uno? **13**

Un giorno da Schumi

Provare l'esperienza della F1 è possibile e accessibile a tutti grazie alle proposte di Aurorapromotion

>Tutti in pista

Per accedere ai corsi organizzati da Aurorapromotion basta telefonare al responsabile Rosaria Campagna (0362 915549) oppure cliccare su www.aurorapromotion.it. Il corso, con istruttori professionali, comprende anche l'approccio con la F.Campus Renault, assicurazioni, uso di casco e tuta, foto ricordo dell'evento, pranzo, bar e diploma a fine giornata. Il prezzo minimo, di 2.200 Euro, comprende anche tre giri al volante di una monoposto di Formula 1.



>Ci siamo

(A sinistra) Ultimi consigli da parte dell'istruttore: un ripasso veloce di quanto appreso nel corso del briefing.

>Adesso o mai più

(A destra) Partecipare a questi corsi è una vera immersione nella F1. E i meccanici contribuiscono a creare l'atmosfera.



>Partito!

(A sinistra) Il rombo del Cosworth V8 da tre litri dà il primo brivido: ci sono più di 700 CV pronti a scatenarsi e non sono uno scherzo...

>Pilota "vero"

(A sinistra) Già immaginiamo la scena: tra qualche anno, Paolo "allietarà" i nipoti con il racconto di questa giornata! E con questa foto!

>Tutto OK

(A destra) Il volante, cervello della 3198: da qui partono gli input e il pilota tiene sotto controllo la situazione.

