

Cresce l'attesa a Ospedaletti, la ridente cittadina del ponente ligure, per la nuova manifestazione dedicata alle auto e si dà per certo un testimonial d'eccezione, l'ex pilota di Formula 1 e pilota della Rossa Arturo Merzario. L'appuntamento con questa nuovissima rievocazione è fissato per il 12 e 13 ottobre prossimi. L'edizione "numero zero" prevede iscrizioni ad invito: per questa "prima" gli organizzatori hanno deciso di limitarsi ad un massimo di 40 vetture, anche per un discorso logistico ed economico, visto che i partecipanti saranno tutti ospitati.

La manifestazione vedrà, sabato 12, l'esposizione delle auto mentre il giorno dopo verrà chiusa la strada come è stato per le moto. Al mattino, come per i primi anni delle gare, i partecipanti percorreranno il giro in senso orario, salendo da via De' Medici e poi verso il Piccadilly; nel pomeriggio, invece, faranno il giro inverso del circuito, come fatto dal 1951 in poi. Le vetture gireranno, come per le moto, senza nessuna competizione ma si tratterà solo di un'esibizione, con la divisione delle vetture in batterie. Con la rievocazione delle auto storiche Ospedaletti potrà quindi avere una manifestazione all'anno di motori, alternato a quella consolidata di successo riservata alle moto.

Un po' di storia per capire come il fascino del periodo, considerato d'oro, ha portato alla nascita e allo sviluppo delle Corse come le conosciamo oggi. In principio furono gentiluomini al volante: rampolli di buona famiglia, come il conte Giannino Marzotto, o consumati *viveur* che avevano eletto l'automobile fuoriserie come espressione massima del proprio status e della propria personalità. Senza perdere *aplomb* e buon gusto. I gentiluomini al volante furono amanti della competizione, ma non piloti. Quelli "veri" diedero un contributo alla fondazione della Formula Uno per accompagnare la nascita delle scuderie come Ferrari, Mercedes, Auto Union, dando origine a leggende che ancora oggi vivono, alimentandole con le loro imprese e, di frequente, con i loro decessi. Essi furono gentiluomini non solo perché incarnarono un'epoca d'oro, ma anche perché furono, soprattutto l'uno con l'altro, gentiluomini nel comportamento. In pista si lottava, ma con cavalleresca schiettezza: il rispetto reciproco era un'abitudine e l'amicizia era vera. Ascari fu uno di questi e fu colui che regalò il primo importante titolo alla Scuderia Ferrari, fregiandosi del primo alloro iridato con la Rossa. Leggendaro come pochi, sarà l'unico italiano a fregiarsi del Mondiale con la scuderia di Maranello.

I cavalieri del rischio, quei piloti simbolo di un'epoca, che non verrà più. Il periodo che va tra gli anni Trenta e Cinquanta del secolo scorso ha segnato un lungo periodo in cui la sperimentazione tecnologica e la sapienza meccanica artigianale andavano a braccetto, mentre la sicurezza era solo un contorno. Le gare erano ancora epiche e la Formula Uno era diventata una vetrina universale di potenza e velocità ammirata da folle di spettatori. Vennero i Regazzoni, i Reutemann, i Tambay. Vennero l'assoluto Lauda e lo sfortunato Bandini. Vennero, soprattutto, Pironi e Villeneuve. I cavalieri del rischio, forse gli ultimi. Quando se ne andarono, lasciarono ricordi indelebili, oltre a lacrime vere.

Consideriamo la metà degli anni Ottanta, un anno a caso, il 1984. Lampo bianco, il futuro Re stava facendo le prove per la Corona, l'uomo che su tutti ha saputo interpretare il toboga monegasco. E sotto il diluvio un brasiliano si presenta al mondo con una gara fantastica. Dopo un sorpasso sul rettilineo principale a "sua maestà" Niki Lauda, che alla fine della stagione si laureerà Campione del Mondo, inizia il suo inseguimento al primo in classifica, quell'Alain Prost che sino al ritiro dalle corse sarà rivale ed acerrimo nemico del campione. Stiamo parlando di

Ayrton Senna. Non vinse. Fermato da una bandiera a scacchi giustificata da condizioni proibitive, ma forse anche dalla volontà di ringraziare l'affermato pilota francese, evitandogli un umiliante sorpasso del giovane sconosciuto. Ayrton, in seguito, avrà le sue soddisfazioni, ma tutto finirà quel maledetto weekend a Imola dove il santo protettore delle Corse era distratto, anzi assente. Perdiamo Ratzenberger - un pilota svizzero che si è conquistato il posto nella Simtek con sudore e gavetta - e Senna. E' finita un'epoca.

Verranno gli anni di un tedesco che riempirà le cronache, le riempirà con 7 titoli mondiali: Michael Schumacher sgretolerà lo storico traguardo dei 5 titoli di Fangio, ci "annoieremo" quasi alle sue Rosse vittorie. Oggi un pilota inglese sta continuando a scrivere la storia ma le sue conquiste sono affari quotidiani, quindi lasciamo ai posteri l'ardua sentenza: chi vincerà più titoli mondiali? (20 ago/testo e ph **Nicolas Rettagliati**)

