

VITE INATTESE 78

UMBERTO ZAPPELLONI
SENN A E PROST
LA SFIDA INFINITA

66THAND2ND

© 2024, Umberto Zapelloni

progetto grafico
Paper Paper

illustrazione di copertina
Osvaldo Casanova

composizione tipografica
Arnhem (TypeBy)
Fixture (Sudtipos)

© **66THAND2ND** 2024
ISBN 978-88-3297-331-0

a Cristina,
l'architetto che arreda e colora la mia vita, proprio
dall'anno del primo Mondiale di Ayrton.

1. UNA RIVALITÀ FEROCCE

Una rivalità così feroce nel mondo dello sport non si era mai vista. Anche se Senna e Prost non sono arrivati a strapparsi un orecchio sul ring come fece Tyson con Holyfield, la loro è stata una battaglia senza limiti. Uno di quei confronti che ridefiniscono i confini di uno sport. Oltre Bartali e Coppi, Rivera e Mazzola, Bird e Magic, Rossi e Biaggi, Federer, Nadal e il terzo incomodo Djoković. I grandi duelli sono da sempre l'ombelico del mondo. Calamitano l'attenzione, dividono i tifosi, spaccano i commentatori. Non abbiamo deciso se era meglio Pelé o Maradona fino a che non sono arrivate le magie di Messi e, soprattutto, le parole di papa Francesco. Senna e Prost si sono sfidati a parole e fatti. Si sono disprezzati in pista e fuori. Non si guardavano neppure più. Non si parlavano tra di loro, ma si sfidavano attraverso la stampa, la televisione. Chissà che cosa sarebbe successo se fossero vissuti nell'era dei social. Nella loro epoca c'erano solo radio, televisioni, giornali e per chi seguiva la Formula 1 in pista era impossibile non andare ad ascoltarli dopo una prova, una gara, una presentazione. Avevano sempre qualcosa da dire. Un messaggio da mandare. Una sfida da lanciare. Sapevano guidare e sapevano comunicare, pur facendolo in modo diverso, perché in fin dei conti di simile avevano soltanto la voglia di vincere, anche se la modulavano con sfumature differenti. Senna non si è mai posto dei limiti. Lui amava il rischio e lo cercava. Prost da un certo punto in poi ha preferito ragionare, vincere di furbizia più che di forza. Alain era Professore di soprannome e di fatto. Non lasciava nulla al caso, controllava l'istinto con la mente. Ayrton era Magic e lo è stato fino alla fine. Lui inseguiva la spettacolarità, si esaltava sul giro secco, si ingigantiva in condizioni precarie

come sotto la pioggia. Sapeva essere magico e se aveva in mente un obiettivo non rallentava di fronte a nulla e a nessuno. Se era necessario non si fermavano neppure se dovevano colpire sotto la cintura. Ovviamente poi raccontavano di essere stati costretti dall'avversario a comportarsi così. Si colpivano in pista e fuori con parole e veti nei contratti. Gestirli nella stessa squadra ad un certo punto è diventato impossibile, ma in quei 32 gran premi da compagni in McLaren, nel 1988 e 1989, hanno costruito una rivalità infinita che ancora oggi è il termine di paragone per tutte le sfide sportive.

In quegli anni ho avuto la fortuna di seguirli da vicino, in tempi in cui non dovevi affrontare le barriere di mille addetti stampa. Chiedevi e loro rispondevano o al massimo davano un appuntamento alla gara successiva. Parlavano almeno tre lingue e comunicavano con tutti perché sapevano di essere fenomeni globali, di andare oltre la Francia e il Brasile di cui facevano suonare gli inni nazionali. Senna mi era entrato nel cuore. Dentro di lui c'erano tutti i contrasti del suo Brasile. Aveva uno sguardo malinconico, spesso triste, ma poi in pista era allegria pura. C'erano pomeriggi in cui più che parlare, preferiva predicare. Parlava di Dio perché ci credeva, non per strappare un titolo in più. Aiutava i bambini del suo Brasile, ma non lo raccontava. Lo faceva per restituire quello che aveva avuto, non per farsi pubblicità. Lo confesso, prima che vi addentriate nella lettura della loro sfida infinita, io stavo con Senna, anche se ogni tanto andava oltre il lecito, anche se per vincere era capace di buttare fuori pista il suo avversario. Però, rileggendo la storia, rituffandomi in pagine di vecchi appunti sbiaditi, riascoltando registrazioni su microcassette che oggi sembrano preistoria, ho rivalutato tanto Prost. Alain era davvero un Professore, sembrava voler dare sempre lezioni al mondo e se rileggete bene la sua vita vi accorgete di quanto sia stato monumentale anche lui. Era un politico consumato, amava giocare dietro le quinte, ammaliare le persone nel retropalco per poi sfruttarle al momento di andare in scena. Se amavi Senna, non potevi amare anche Prost. Ma alla fine anche Senna e Prost sono diventati un tutt'uno. Due facce della stessa luna. Il sole una volta ne illumina una e una volta l'altra. Alla fine se hai amato Senna, finisci con l'amare anche Prost. Perché non ci sarebbe stato Ayrton senza Alain e Alain non sarebbe stato lo stesso senza Ayrton. Si sono alimentati a vicenda, si sono migliorati

per battere l'altro. L'ultima frase di Ayrton, quel famoso «Alain mi manchi», gridato al mondo mentre guidava la sua Williams a Imola, racconta tutto meglio di ogni altra cosa. Da soli non sarebbero mai stati così grandi.

2. LE ORIGINI

In tutte le storie c'è sempre un inizio. Il momento in cui uno sguardo diventa un colpo di fulmine o costruisce un muro di Berlino difficile da abbattere. Ayrton e Alain non si sono innamorati. Il loro è stato un colpo di teatro più che un colpo di fulmine. L'origine del male, però, non sempre sembra subito tale. Lo si capisce dopo, quando ormai il danno è fatto. E soltanto dopo, molto dopo, si è compreso che il Gran premio di Monaco del 3 giugno 1984 non è solo costato ad Alain il suo primo titolo mondiale, ma è anche stato il primo schizzo di veleno tra lui e Ayrton, l'inizio di una rivalità che ancora oggi è riconosciuta come la più dura e sleale nella storia della Formula 1.

Quando Senna debuttò nel Mondiale il 25 marzo del 1984 a Jacarepaguá, Alain Prost aveva già cominciato a vincere da un pezzo. In quattro stagioni aveva corso 57 gran premi conquistando 9 successi e 10 pole position. Coincidenza vuole che anche nel suo caso Monte Carlo fu l'origine di tutto. Fu infatti la vittoria nel Gran premio di Monaco di Formula 3 nel 1979 ad aprirgli la porta della Formula 1 e della McLaren, con cui debuttò nel 1980, prima di andarsene alla Renault per crescere e cominciare a vincere. Quando arrivò in McLaren non c'era ancora Ron Dennis a dirigere le operazioni, erano piuttosto i tempi in cui i progettisti lavoravano su enormi tavoli da disegno e non sui computer. Al massimo c'erano trenta persone. La sede non era quella avveniristica progettata da Sir Norman Foster, ma una costruzione a due passi da Heathrow con i muri che tremavano a ogni decollo. Il giovane Alain andò a punti alla prima gara, una cosa che in Formula 1 non capitava da sette anni, ma via via nel corso della stagione, nonostante un contratto biennale già firmato, cominciò a

perdere fiducia nel team gestito da Teddy Mayer («Sembrava indietro di cinquant'anni») e finì con l'accettare la corte di Gérard Larrousse e della Renault. Quando poi nel 1984 tornò alla McLaren il team era tutta un'altra cosa, indirizzato verso la perfezione sempre inseguita da Ron Dennis, maniaco di ogni dettaglio, fin nei burrini (con tanto di logo del team) serviti alla caffetteria interna.

Nel 1984 Alain Prost non era più un ragazzo, aveva quasi trent'anni, ma nella Formula 1 di quei tempi era ancora un giovane con un grande futuro davanti. Soprattutto era il ragazzo che stava facendo impazzire un monumento di questo sport come Lauda. Niki aveva già vissuto due volte, ma non aveva ancora smesso di vincere. Prost era l'uomo del futuro nella McLaren governata da Ron Dennis, uno che si era fatto da solo, sporcandosi le mani di grasso all'inizio della carriera, e che ha ininterrottamente pensato di poter giocare con la nitroglicerina senza rischiare di far esplodere tutto. Non gli è sempre andata bene, come raccontano la storia di Senna e Prost e poi quella di Hamilton e Alonso, ma sono molte di più le volte in cui a saltare in aria sono stati gli avversari.

Negli anni Ottanta il Gran premio del Brasile aveva trovato la sua collocazione a pochi chilometri dalle spiagge di Rio de Janeiro. Ayrton era nato a San Paolo, ma quello era comunque un gran premio di casa e lui ci ha messo poco a farsi amare, anzi adorare da tutti i brasiliani, da quelli delle favelas come da quelli che viaggiavano sulle auto blindate o in elicottero. Per arrivare in Formula 1 aveva dovuto seguire tutta la trafila delle serie minori europee, lasciare casa, trasferirsi in Inghilterra, bruciare il suo matrimonio con Liliane Vasconcelos. Aveva in mente solo la Formula 1, non aveva testa e tempo per altro. Ne aveva già guidate quattro nel 1983, la Williams-Ford, la McLaren-Ford, la Toleman-Hart e la Brabham-Bmw. «Noi volevamo prenderlo, ma Piquet ci fece delle storie,» ricorda Bernie Ecclestone «non lo volle come compagno di squadra per lo stesso motivo per cui lo volevamo noi: era veloce. Piquet cominciò a fare dei discorsi anche con i nostri sponsor dicendo che non conveniva a nessuno avere due piloti brasiliani in squadra». Insomma, pose il suo veto e Ayrton per cominciare davvero fu costretto a partire da quella che considerava, giustamente, meno attraente, la Toleman. Anche zavorrato però Ayrton riesce a mettersi in luce, soprattutto se piove, soprattutto a Monte Carlo,

destinata a diventare il suo regno con quelle sei vittorie che sono un record ancora imbattuto.

Alain e Ayrton corrono in due campionati diversi. Prost si sta giocando il Mondiale con il suo compagno di squadra, l'eterno Niki Lauda. Senna parte da lontano. Due sestimi posti, due ritiri, la mancata qualificazione a Imola, l'unica della sua carriera, provocata dalla lite tra il suo team e la Pirelli che gli impedisce di scendere in pista il venerdì. A Monaco Prost è in pole position, la prima di una vettura con motore TAG Porsche, Senna è tredicesimo, staccato di 2"348. Tra la McLaren e la Toleman c'è la stessa differenza che vedete tra un fuoribordo e una barca a vela. Solo che in certe condizioni c'è chi riesce a tenere meglio il mare, ad approfittare del vento.

Quando la domenica mattina Alain Prost apre le tende della sua camera all'Hermitage, capisce subito che non sarà una passeggiata. Non piove, diluvia. Piove così tanto che la gara prima viene rinviata di venti minuti, poi di quaranta. Lauda chiede addirittura di bagnare anche l'asfalto sotto il tunnel per evitare che ci sia troppa differenza con i tratti allo scoperto. Non sono condizioni normali, anche per uomini abituati a tutto in quell'epoca. Si innescano incidenti a ripetizione. Warwick e Tambay sbattono subito alla Santa Devota. Tambay si frattura il perone. Alboreto va in testacoda e si ritrova ultimo. Prost colpisce un commissario che tenta di spingere Fabi. Mansell, che era passato in testa, si gira al Beaurivage. Winkelhock e Rosberg si toccano. Lauda si gira alla curva del Casino e rompe una sospensione. Prost guida la gara, ma dietro a lui Senna vola. Rimonta fino a 10 secondi in un giro, poi si stabilizza sui 3-4 secondi di recupero a ogni passaggio. «Quando mi sono trovato in seconda posizione non ho "tirato" per andare a prendere subito Prost perché sapevo che la corsa doveva durare due ore» dirà poi. Al 31° passaggio Prost, transitando sul rettilineo del traguardo, si sbraccia chiedendo l'interruzione della corsa. Un giro dopo il direttore di gara, Jacky Ickx, interrompe il gran premio sventolando la bandiera rossa. Sul traguardo compaiono anche la bandiera nera e quella a scacchi.

La confusione è totale. Prost si ferma immediatamente. Senna lo passa e conclude il giro a braccia alzate, quasi volesse dire: ho vinto io, ho vinto io. Tutti pensano che la gara sia destinata a ripartire. Invece finisce qui con la classifica congelata al 31° giro e metà punteggi

attribuiti ai primi sei dell'ordine d'arrivo. Prost incassa la vittoria e 4,5 punti che poi gli costeranno il titolo nei confronti di Lauda (con i 6 di un secondo posto a gara completa, il titolo a fine anno sarebbe stato suo), Senna e Bellof salgono per la prima volta nella loro carriera sul podio, dove ad attenderli c'è il principe Ranieri. Al tedesco il terzo posto verrà poi cancellato per la squalifica della Tyrrell, trovata sotto peso nella gara precedente a Detroit, e il piazzamento assegnato ad Arnoux con la Ferrari. Senna non ha la faccia di chi ha voglia di festeggiare un secondo posto. Impareremo a conoscere quell'espressione malinconica. Ayrton è il vincitore morale della gara, ma non gli basta. Il mondo comincia a conoscerlo, a leggere la sua storia, ma a lui interessa poco. Lui voleva vincere e ritiene un'ingiustizia quello che è successo in pista.

«Beh, che cosa ti aspettavi? Qui stiamo attaccando il sistema» dice Ayrton ad Alex Hawkridge, il direttore sportivo della piccola Toleman. Jacky Ickx, il direttore di corsa, un pilota esperto, un uomo misurato, è sotto accusa. C'è chi arriva a dire che essendo stato un pilota Porsche a Le Mans abbia favorito il team che montava i motori di Stoccarda. Balle. Era semplicemente una di quelle situazioni in cui qualsiasi decisione avesse preso, sarebbe stato criticato. Avete presente Michael Masi ad Abu Dhabi nel 2021? Soltanto che questa volta Ickx non si inventa nessuna regola, ma commette un errore, non si consulta con il collegio dei commissari prima di fermare la gara, cosa che porterà la Fia a sospendere la sua licenza. «Fra il ventinovesimo e il trentesimo giro ho deciso di far terminare la corsa in quanto la pioggia era aumentata d'intensità in maniera paurosa» la sua spiegazione. «Mi ricordo perfettamente, quando correvo in Formula 1, che arrivai secondo nel 1972 alle spalle di Beltoise. Bisogna provare quali fatiche e quali rischi debbono affrontare i corridori in queste occasioni. Io non dovevo tener conto di nulla, né della situazione in classifica né della bellissima rimonta di Senna. Mi interessava solo il lato tecnico e credo che la decisione sia stata ineccepibile, perché era troppo pericoloso andare avanti in quella maniera. Se poi fosse successo qualcosa di più grave, tutti mi avrebbero chiesto perché non avevo interrotto la gara». Meglio interrompere un giro prima che un giro troppo tardi. Nella Formula 1 di oggi non li avrebbero neppure fatti partire, ma in quegli anni Senna poteva tranquillamente gridare al mondo: «Mi

hanno rubato la vittoria». Prost sottolineò l'aspetto politico: «A quei tempi c'erano dei gravi problemi tra l'Automobile Club di Monaco e la Federazione internazionale che non voleva perdere l'occasione per mettere un po' di zizzania là dove non ce n'era. Così Jacky Ickx finì per farne le spese, mentre era certamente al di sopra di ogni sospetto».

Non c'è una verità assoluta. Ma probabilmente in quest'occasione è mancata la chiarezza. Non si è capito bene che cosa stesse succedendo. In fin dei conti sarebbe bastato chiudere la gara due giri dopo per avere un vincitore diverso. In realtà l'interruzione del gran premio, con l'attribuzione di mezza vittoria a Prost non cambia la storia di Senna, ma piuttosto quella di Prost. Con il punteggio pieno i 6 punti del secondo posto gli avrebbero garantito il titolo a fine stagione. Ma quando Alain sale sul podio di Monte Carlo non può saperlo. Festeggia una vittoria e il primo posto in campionato con 10,5 punti di vantaggio su Lauda. Non sa ancora che quel giorno sul podio accanto a lui c'è l'uomo che diventerà il suo peggior avversario, che quel brasiliano in pista con il cognome della madre è destinato a trasformarsi in un incubo infinito. Per il momento ha altro a cui pensare. Alla battaglia corretta e senza cattiverie con Lauda, destinata a concludersi sul podio del Portogallo nel giorno del titolo di Niki, quando accanto a loro, sul terzo gradino del podio, ci sarà ancora quel brasiliano.

All'Estoril, altra tappa destinata a scrivere nuove pagine del duello tra Senna e Prost, Alain perde il titolo per mezzo punto e non gli basta certo la dolcissima carezza di Marlene, la moglie di Lauda, salita sul podio a festeggiare il marito, ma anche a consolare il suo rivale. Un gesto tenero, quasi romantico, certamente raro in uno sport come la Formula 1. In un frame c'è tutto. Una sconfitta da digerire con dolcezza e un futuro che ancora non sa di dover affrontare con tutte le armi a sua disposizione. «Sono deluso, ma con la convinzione di avere dato il massimo con 7 vittorie (2 più di Lauda) e pochi errori. Nel corso dell'anno sono stato complessivamente il più veloce. Lo stesso Niki mi ha detto più volte: accidenti come sei veloce». Per Prost sta cominciando l'età dell'oro, i due titoli mondiali di fila conquistati nel 1985 a Brands Hatch e l'anno successivo nell'ultima gara di Adelaide in uno dei finali più rocamboleschi di sempre. Prost diventa due volte campione del mondo, il primo a fare doppietta un anno dopo l'altro dai tempi di Jack Brabham, mentre Senna, passato alla Lotus

spinta dal Turbo Renault, comincia a vincere, due volte nel 1985 e due volte l'anno successivo. Lui e Prost continuano a gareggiare su due piani differenti, anche se Ayrton con la Lotus comincia a frequentare i quartieri alti della classifica piazzandosi quarto in campionato nel 1985 e 1986 e addirittura terzo nel 1987, l'ultimo vissuto lontano dal suo grande rivale. Sono anni senza scintille tra i due. Anni in cui sono avversari come altri. Ma la normalità non può far parte della vita di due uomini così.