

Il colore dei cordoli

Davide Grasselli

Copyright © 2021 Davide Grasselli
Immagine di copertina © Davide Grasselli
All rights reserved.
ISBN: 9798757712086

*All'Autodromo di Monza
e a chi, almeno una volta nella vita, abbia stretto o
allentato una vite o un dado di una macchina da corsa.*

Se pure gli aneddoti raccontati provengano da esperienze personali, e studi accademici, le informazioni tecniche/legali/procedurali contenute in questo libro sono da considerarsi puramente indicative.

L'autore, l'editore o chiunque ad essi collegati declinano ogni responsabilità per ogni eventuale uso delle informazioni in esso contenute in quanto finalizzate solo ed esclusivamente allo svolgimento di questo racconto.

Ogni riferimento a persone e nomi realmente esistenti e/o esistiti e a fatti realmente accaduti è puramente casuale.

Prefazione dell'autore

L'automobile sta morendo. E con essa un mondo di eroi, di inventori, di guerrieri, di sognatori.

Storia, non significa emozione, se non c'è un esempio di riferimento.

Cosa rimarrà alle generazioni future di tutto ciò che abbiamo sognato, delle emozioni che abbiamo provato, di quanto i nostri cuori abbiano pulsato e vibrato?

La mia generazione (classe 1961) ha vissuto la propria gioventù con quelle che possono essere definite le auto più belle ed emozionanti che siano mai state costruite. La piena maturità del fenomeno automobile.

Sul declino dell'automobile non possiamo farci niente, è l'evoluzione: il pubblico vuole sempre di più e le case costruttrici offrono sempre di più.

Nelle corse ci vuole sempre di più e gli ingegneri danno sempre di più.

Il "di più" passa attraverso la propulsione elettrica, la guida autonoma, la connessione.

È il tempo della disumanizzazione della macchina. Non più viva per interagire con l'uomo ma piuttosto per essere funzionale e fine a sé stessa.

Così ho voluto scrivere di questa storia, per lasciare una traccia di cosa poteva essere il frequentare questo strano pianeta di uomini e di macchine, soprattutto se da corsa. Un modo per dire alle generazioni future cos'era il correre in auto (e per riflesso anche in moto o con qualsiasi altro mezzo a motore). Cos'è un sacrificio quando credi in qualcosa, quando hai un sogno?

Ho voluto raccontare una storia ambientata qualche anno fa, non molti a dire il vero. Erano gli anni in cui io stesso frequentavo e vedevo in prima persona cosa accadeva all'autodromo di Monza. Ho voluto ambientarlo lì, romanzando gli eventi per abbreviare e rendere fruibile il percorso anche al lettore estraneo al mondo dei motori, ma al contempo cercando di inserire quegli

aneddoti utili a percorrere un tragitto degno di essere raccontato.

Davide Grasselli

*Le persone alle quali dobbiamo di più
sono sempre quelle che ringraziamo di meno*

La Pista

Il sole poggia la sua luce sul manto d'asfalto. La linea bianca che delimita la carreggiata viene accarezzata dalle foglie morte trasportate dal vento, una lieve brezza che appena fa sentire il suo soffio tra gli alberi.

È quieta. La voce della natura, che parla col suo fruscio e con qualche scuotere di rami; il gracchiare di qualche corvo e qualche movimento del sottobosco. Un suono armonioso che contrasta con l'immagine delle ampie tribune vuote, separate dal manto stradale da sinistre recinzioni.

Le serrande dei box abbassate, le corsie vuote, i muretti a bordo pista spogli e deserti; se non per qualche lucertola che arrampicandovisi ruba qualche raggio di sole.

L'area paddock, dietro ai box, è simile ad una città fantasma, ad un paesaggio post nucleare. All'interno locali chiusi. Bar, ristoranti e negozi privi di vita. Le vetrine espongono sotto un mesto scintillio costosissima merce e come nell'orario di pausa pronte a risvegliarsi.

E ancora sibila il vento, attorno alle strutture, attorno alle recinzioni.

I pali che sostengono gli altoparlanti ondeggiando, quasi volessero urlare, con voce maschia e possente, ad una folla fantasma.

"Ladies and gentleman"...

Pare echeggi la voce. Ma è silenzio, e a ricordarlo c'è un colpo di vento più forte che scuote ancora di più la struttura. Un altoparlante che non vuole tacere, e insiste, scandendo con enfasi le parole, per sottolinearne la chiarezza, l'intento: "Start your engine!". E all'improv-

viso è suono. Suono di motorini di avviamento, di scintille che scoccano, di combustioni che detonano.

Dal silente autodromo esplose la vita.

La pit-lane si popola di auto che si allineano a motori accesi pronte per entrare in pista, i muretti si animano di tecnici nelle loro uniformi colorate. Macchie di colore e di colori come sulla tavolozza del pittore.

Le tribune si riempiono di spettatori, alcuni con bandiere e abbigliamento che ricorda e si riconduce ai colori delle varie squadre. Altri con striscioni da sollevare o appendere ovunque.

E fotografie ovunque, sia dai telefoni che da apparecchi amatoriali o semiprofessionali come ci si può aspettare da un pubblico talvolta casuale.

I cartelli si espongono verso la pista mentre la auto sfrecciano sul rettilineo di partenza. Alcuni tecnici si agitano vistosamente mentre dai muretti parlano ai loro piloti tramite apparati radio.

Poi un'auto prende la corsia box, il personale dei vari team si destreggia con attenzione tra la pit-lane e il muretto per evitare di essere di ostacolo al pilota in fase di rientro. Quando l'auto si arresta di fronte al box di scuderia subito viene circondata dai meccanici e sollevata, il pilota viene interrogato sulle impressioni e suggerisce modifiche e correzioni.

Qui entrano in campo i fotografi, quelli veri, quelli dei giornali, delle agenzie, con attrezzature professionali di prim'ordine e potenti teleobiettivi. Come mosche sembrano essere ovunque; alla ricerca di un'immagine particolare, di qualcosa che gli altri non riescono a vedere.

Infine l'auto riparte e un'altra ne entra. Altre ne entrano e come un rito che si ripete: uscita, collaudo, rientro, modifiche, uscita... Sino al termine del tempo dedicato.

Auto della stessa categoria sono allineate all'uscita dei box pronte per entrare in pista. I piloti tengono caldi i motori con morbide accelerate cadenzate. È il momento

della loro gara, il semaforo verde concede l'accesso al tracciato per il giro di posizionamento in griglia.

In fila scendono lungo il percorso zigzagando per migliorare la condizione delle gomme e avvantaggiarsi il più possibile per le prime fasi della gara. Giunte in prossimità della linea di partenza iniziano a posizionarsi negli spazi a loro assegnati in base ai meriti guadagnati durante le prove.

I motori si spengono e i meccanici si avvicinano alle macchine per un ultimo controllo ai livelli e alle temperature e per sentire ancora le impressioni dei piloti, comunicare una strategia di gara e caricarli psicologicamente. Anche gli addetti ai media girano attorno alle postazioni, per rubare ancora altre immagini, altri momenti. Istantanee che potrebbero passare alla storia.

La sirena.

Si avviano i motori e tutti devono lasciare la pista entro trenta secondi.

Via i meccanici, via i tecnici, via i fotografi. Solo le auto e i piloti. Tutti dietro alla pit-lane, tutti ai box.

Pista libera.

Inizia il giro di ricognizione, un giro di pista con partenza lenta e tutti in ordine a velocità moderata nel quale si controllano le temperature e le risposte del veicolo all'acceleratore, ai freni, allo sterzo. Un ulteriore controllo prima della partenza effettiva.

Al termine del giro tutti ai loro posti in griglia.

Dal fondo dello schieramento un ufficiale di gara attraversa la carreggiata con una bandiera verde bene in vista. È il messaggio per il direttore di gara: tutto a posto, si può partire.

Il semaforo accende tutte le luci rosse, la procedura di partenza ha inizio. I motori cominciano a rombare alzandosi di giri.

In questo momento il pilota è solo con sé stesso, con la sua paura, con la sua rabbia, con la sua grinta, con la sua energia.

Pochi secondi di attesa e poi "luci spente". Che per i piloti significa semaforo verde, gara iniziata.

Le vetture partono; gas di scarico, rumore, odore di gomma, in una nuvola di polvere scompaiono alla prima curva e quando la Safety car chiude lo schieramento i tecnici di squadra si lanciano verso il muretto box per seguire i loro piloti.

La prima curva è un imbuto, è il primo filtro. I piloti in coda allo schieramento, normalmente i meno preparati, sono quelli che rischiano di più: devono arrivare più lentamente per sopperire all'assemblamento ma non possono farlo perché devono difendere la loro posizione a tutti i costi e anche un minimo tentennamento, una minima incertezza, può far perdere una posizione che si rivelerà difficile da recuperare e inevitabilmente qualcuno ne paga le conseguenze; tamponando, uscendo fuori pista con conseguenze più o meno dolorose, o anche solo perdendo posizioni.

Al primo passaggio cronometrato le distanze sono già meglio definite. Il gruppo di testa, vari gruppi centrali e la coda, composta di pochi veicoli, talvolta uno solo.

Da questo momento in poi anche la prima curva non è più un problema e la safety car rientra per collocarsi alla propria postazione operativa. Da qui in poi ci sono i sorpassi, gli inseguimenti, le scie, le tattiche.

I fotografi puntano i loro potenti obiettivi verso i bolidi lanciati in corsa, dondolando orizzontalmente al passaggio di ognuno di questi. La gente sugli spalti urla, sventola sciarpe, bandiere, agita cappellini. Si emoziona per il proprio eroe in tuta, impegnato al volante della sua belva metallica.

E i giri si susseguono. Dagli altoparlanti gli speaker commentano la gara per il pubblico, seguendo i vari piloti e gli eventi ad essi collegati. Grazie a loro, anche chi non segue abitualmente quella categoria o le gare in

generale ha un'idea dello spettacolo al quale sta assistendo e conosce così il nome dei piloti e delle rispettive auto.

Qualche pilota non ce la fa; per colpa di altri concorrenti, dei meccanici, dei tecnici, oppure di sé stesso.

I distacchi aumentano evidenziando così le differenze di prestazioni e di capacità dei vari team, mentre ci si avvicina al giro finale, dove tutto ancora può succedere. Poiché la gara termina solo sotto la bandiera a scacchi. Ma sotto la bandiera a scacchi bisogna arrivarci. Bisogna saperci arrivare.

Intanto si formano dei gruppi di due, tre concorrenti che riescono a stare vicini. Il più veloce tiene il passo e gli altri sfruttano la scia per mantenere la velocità più elevata di quella che il loro solo motore potrebbe dare e in questo modo le velocità si equivalgono mantenendosi così a contatto.

Ed è in queste occasioni, che se alla curva giusta e al momento giusto si effettua il sorpasso, uscendone meglio si può mantenere la posizione avanzata sino al traguardo, garantendosi così la posizione di favore anche con un veicolo dalle prestazioni inferiori.

Questa è l'arte dei campioni.

Ultima gara

Penultimo giro. La corsa è prossima al termine. Il pilota del British Team è quarto a pochi secondi dal primo dopo una faticosa rimonta. Nonostante alterne fortune potrebbe ancora vincere o comunque arrivare sul podio, tra i primi tre. L'auto c'è, il pilota c'è, le opportunità non mancano. Oppure si costruiscono.

Già la prima curva è affrontata in modo un po' nervoso dal gruppo di testa e questo permette al pilota del British Team di avvicinarsi ancora e ridurre il distacco.

Stefano, il pilota del British Team, è ufficialmente candidato alla vittoria.

Una curva veloce, dove i quattro rimangono in fila compatti e poi una doppia curva che obbliga ad una staccata decisa e quando ogni occasione può essere l'ultima della gara accadono cose strane. Il comportamento dei piloti diventa imprevedibile. Il secondo, o il terzo, o il quarto, tenteranno il sorpasso? E in questo caso, chi è davanti riuscirà a non farsi sorpassare? A mantenere salda la sua posizione?

In testa l'auto bianca della Scuderia Ballardini di Lugano, seguita da un'auto rossa della Squadra corse Romamotors. Sempre rossa ma "macchiata" dai colori dello sponsor l'auto di Tancredi Corse, un team minore che è cresciuto molto durante l'anno e che sta portando a termine un'ottima gara. Infine c'è Stefano del British.

Al momento della frenata la rossa di Romamotors esce di scia ma la bianca Ballardini si porta in centro pista bloccandola anche a costo di percorrere la curva più lentamente data dalla pessima traiettoria.

La Tancredi invece ne approfitta e si affianca alla Romamotors costringendo quest'ultima a percorrere la curva affiancata. Il giovane pilota di Tancredi è pieno di grinta e non molla, sicuramente per lui gli si prospetta una gloriosa carriera.

Alla prima curva a sinistra Tancredi deve cedere qualche metro ma subito riprende con la seguente curva a destra trovandosi all'interno.

Scorrono affiancate sino alla seguente destra veloce, dove Ballardì prende qualche metro approfittando del duello per la seconda posizione ma Tancredi riesce a tenere e si trova avvantaggiato per la seguente destra veloce. Stefano si accoda a Tancredi e conquista la terza piazza, pur restando quasi affiancato a Romamotors nel rettilineo successivo.

Sinistra, destra larga, sinistra. Ballardì riesce senza problemi a percorrere la traiettoria corretta e lanciarsi sul rettilineo successivo. Tancredi è tallonato da Stefano che gli "bussa" sul paraurti mentre Romamotors è costretto a cedere spazio trovandosi arretrato.

Grande curvone a destra ad aprire. Tancredi porta la frenata al limite ma Stefano, che ha preso la scia si scansa all'interno e lo affianca chiudendogli il punto di corda. Le traiettorie obbligate a causa delle auto affiancate costringono i due a percorrere la curva più lentamente e questo permette a Romamotors di avvicinarsi.

Stanno passando sul rettilineo di partenza, Van dalla sua postazione al muretto box, comunica via radio a Stefano: «Last lap, last lap¹, undici a cinquanta, undici a cinquanta», significa che a cinquanta metri circa c'è il concorrente numero undici, Stefano capisce che si tratta di un doppiato, un concorrente più lento che potrebbe intralciare, non colpevolmente, la lotta del gruppo dei primi.

All'inizio dell'ultimo giro abbiamo Ballardì in testa, Tancredi secondo e Stefano a poche decine di centimetri sulla destra, Romamotors in scia a chiudere il quartetto di testa.

Van, il consulente tecnico di Stefano si volta verso il consulente del secondo pilota della scuderia e gli domanda, più con gestualità che a voce, essendo questa

¹ Ultimo giro

coperta dal fragore dell'ambiente, come è messo in classifica. L'altro gli risponde, avendo compreso più per intuito e per abitudine che grazie all'udito, esponendo nove dita e una smorfia di triste disappunto. La posizione numero nove non è a rischio ma non è certo entusiasmante, è da considerarsi una triste metà classifica.

Prima chicane destra sinistra. Ballardì, che ha rallentato temendo di farsi ostacolare dal doppiato, viene raggiunto da Tancredi e Stefano che portandosi all'interno della curva non permettono a Tancredi di infilarsi, il quale però si trova all'interno nella curva immediatamente successiva e se pure perde una posizione mette Stefano in difficoltà non permettendogli di completare il sorpasso.

Durante il curvone veloce a destra Ballardì si mette in scia al doppiato che nel frattempo è riuscito a distaccarsi di qualche lunghezza, ma viene prontamente avvisato, tramite lo sventolare di bandiere blu da parte dei commissari di gara, della presenza di uno o più concorrenti più veloci di lui a cui lasciare strada.

Anche Stefano e Tancredi lo raggiungono ma Tancredi, con la grinta tipica dei giovani, blocca l'uscita di scia di Stefano che non può spostarsi, rimanendo così rallentato in prossimità della seguente chicane.

La prima a sinistra la seconda a destra. Ballardì è appena davanti al doppiato ma non in traiettoria perfetta, questo non gli consente di affrontare la curva alla massima velocità e viene rallentato un pochino. Tancredi è terzo alla staccata ma in traiettoria interna di sorpasso quindi affronta la curva a sinistra, se pure stretta, affiancato al doppiato che è costretto ad andare lentamente dalle bandiere blu.

Stefano rimane attardato e scambia la posizione con Tancredi a cui si accoda subito dopo la curva a destra avvantaggiato dal fatto che il doppiato mantiene una traiettoria che lascia spazio al sorpasso e al quale si accoda anche Romamotors.

Per le prossime due curve veloci a destra abbiamo una colonna formata da Ballardì, Tancredi, Stefano, Romamotors e il doppiato che comunque ha diritto di lottare per il suo posto in classifica tutti in scia a trascinarsi a vicenda.

Ballardì imposta la prima curva ma Tancredi attacca cercando di uscire all'interno per la seconda curva. Ballardì si accorge del tentativo e stringe verso il centrostrada chiudendo la traiettoria ma di fatto rallentando. Stefano azzarda con due ruote oltre il cordolo esterno ad affiancare Tancredi, Romamotors affonda sull'acceleratore e sfrutta prima la scia di Stefano e poi quella di Tancredi per arrivare alla seconda curva all'interno dove però trova Ballardì che chiude la strada.

All'uscita di curva Ballardì allarga chiudendo Tancredi che a causa della infelice traiettoria non riesce a conquistare al prima posizione. Nel frattempo Stefano ha dovuto alzare il piede e si trova in coda a Tancredi.

Sul rettilineo seguente abbiamo Ballardì in testa, Tancredi e Romamotors praticamente affiancati e Stefano in coda a Tancredi.

Ultima variante; sinistra-destra veloce-sinistra. Ballardì arriva in centro pista ed è costretto ad una frenata a ruote fumanti, non da meno gli inseguitori; Tancredi cerca di rubare una posizione chiudendo l'interno mentre Romamotors portatosi all'esterno chiude in una morsa Ballardì.

Allo svoltare Tancredi e Ballardì sono affiancati mentre Romamotors è costretto a cedere la curva con due ruote oltre il cordolo. Stefano si accoda a Tancredi che è obbligato ad un lungo che chiude la strada a Ballardì e i due quasi si fermano. Il pubblico della variante impazzisce a questo spettacolo da ultimo giro al quale si aggrega anche il concorrente doppiato che tenta di infilarsi tra Stefano e Romamotors.

Tancredi riparte quasi da fermo mentre Ballardì arranca con due ruote fuori pista e quasi si intraversa all'inizio della curva a destra rallentando parecchio Stefano che

viene superato insieme a Romamotors dal concorrente doppiato.

Ballardi, vedendo l'incertezza di Tancredi che va in derapata verso sinistra e riprende ancora verso destra, resta oltre il cordolo trattenendo ancora Romamotors dietro di sé ma il doppiato è costretto a restare in frenata e sbandando prima verso destra e poi verso sinistra, tentando di riprendere obbliga Romamotors prima e Stefano poi a correggere la perdita di aderenza del retrotreno.

Ma proprio mentre si riprendono devono lasciare strada al quinto in classifica che nel frattempo che i duellanti perdevano decimi, forse anche secondi preziosi, egli rimontava tranquillamente avendo pista libera, così che passa terzo lasciandosi dietro Stefano, Romamotors e un pubblico che trattiene il fiato dall'emozione.

In cento metri tre curve e sei auto e un carosello di emozioni.

All'ingresso della seconda a sinistra troviamo quindi Tancredi all'interno lievemente arretrato rispetto a Ballardi che è costretto ad alleggerire il piede perché spinto fuori traiettoria da un ferocissimo Tancredi. Segue il doppiato, l'ex quinto, Romamotors che si è trovato in condizione più favorevole e infine Stefano.

Lungo il rettilineo seguente il doppiato si tiene in disparte senza intralciare il gruppetto dei primi che ora è formato da tre e due.

All'ultima curva, destra veloce ad aprire, Ballardi e Tancredi arrivano affiancati con un lieve vantaggio per Ballardi che si trova all'interno e riesce ad uscire verso il traguardo ritrovandosi meritato vincitore. Il terzo è riuscito a guadagnarsi la sua posizione e infine Romamotors e Stefano che non è riuscito a sorpassare all'ultima staccata in quanto non sufficientemente veloce per imboccare la curva all'interno prima del suo avversario.

Cinque concorrenti in pochi secondi, quasi in parata, il pubblico esulta e acclama i suoi eroi ma Van non è certo felice mentre le veloci auto tagliano il traguardo sotto i

suoi occhi per compiere il giro di rientro verso il parco chiuso.

Dal muretto box alcuni team esultano, altri se pure non hanno raccolto grandi risultati prendono atto e si complimentano comunque e altri, pochi in verità, si alterano per un risultato mancato.

Van si complimenta con un responsabile di team vicino di muretto «Complimenti, bella gara».

«Grazie, ma anche voi, peccato per il finale».

Si smonta il box, si ritirano le attrezzature, si caricano gli autocarri.

Ormai il week-end è finito; le prove sono state eseguite, la messa a punto affinata, la strategia decisa, la gara disputata. La sentenza emessa.

Non esistono più le classi sociali, tutti stanno dando una mano, si fa parte di un team; si fatica, si suda, si piange, si ride, si mangia, si beve, si gioisce, ci si infervora, tutti insieme, contemporaneamente. Si è un corpo unico, una cosa unica. Anche gli ingegneri si comportano come l'ultimo degli operai: chiunque si trovi nel posto e nel momento per compiere una determinata azione la compie, senza distinzione di classi sociali. L'ingegner Daragoni, detto Drakus ha raccolto l'immondizia, perché là dove termina l'incarico di squadra, inizia quello di Uomo.

Arriva anche Stefano, dopo aver fermato la macchina al parco chiuso per i controlli è rientrato al box a piedi. Subito si avvicina a Van «Scusami, ci ho provato fino all'ultimo».

«Si Ste, ho visto. Sono le corse, tranquillo, resta tranquillo» Parole di conforto, anche se pronunciate con tristezza.

«Fammi fare una doccia e poi vi do una mano» unica concessione fatta all'interno del team ai piloti: la doccia dopo gara.

Nel frattempo parte un'altra sfida in pista, questa volta di una categoria minore e dagli altoparlanti viene

comunicato che si possono ritirare le macchine dal parco chiuso, non ci sono stati reclami, la classifica è stata accettata da tutti i concorrenti.

I meccanici riportano le auto ai box; due uguali, con lo stesso colore di scuderia, con gli stessi sponsor, con solo i numeri di gara differenti.

Sporche dalla gara, polvere, zone frontali unte di lubrificante scaricato da altri concorrenti, tracce di "toccate", "bussate", segni di gomma sulle fiancate. Le tracce di un combattimento di cavalieri, tra cavalieri.

Vengono caricate sul semirimorchio, mestamente, con stanchezza, sino a chiudere il portellone, voltarsi verso il box svuotato e sospirare, ripensando all'arrivo del venerdì, la grinta nello scaricare le auto e le attrezzature. Con quelle immagini negli occhi sentire ancora l'energia, la carica motivazionale che ha fatto posteggiare i mezzi e scaricare le auto e allestire il box. Ricordare ancora la mente concentrata su un unico mantra: "Vincere, vincere, vincere".

«Hei Drakus! Nostalgia?» Dice Stefano risvegliandolo da quell'immagine ipnotica.

«Ah, ciao Ste! Sì e anche un po' di rabbia: abbiamo mancato proprio per poco» e anche Stefano si sofferma a guardare il box ormai vuoto.

«Dai và, andiamo» dice Stefano «Altrimenti qui facciamo radici»

«Sì, Ste, andiamo».

Luca, uno dei meccanici, chiude la porta verso il paddock. Ora il box si può considerare libero.

È ormai buio quando i tre veicoli del team: un autoarticolato, un autocarro e un furgone, si allontanano. Il pubblico si è ritirato già da un pezzo e anche molti altri team, soprattutto minori che, avendo meno materiale, si liberano più velocemente. Usciti dal recinto dell'autodromo si allontanano verso la sede, si torna a casa.

Festa di Natale

La stagione è chiusa da qualche settimana, il team ha tergiversato un po'. Ripulito le macchine, ripristinate ma senza sviluppi e correzioni, "vediamo cosa studiarci per l'anno prossimo" dicevano, ma era una cattiva aria e tutti lo avevano capito.

Ogni anno la cena sociale che si svolgeva una settimana prima di Natale era il momento delle premiazioni interne, della discussione sul campionato appena concluso e della esposizione della stagione seguente. Ormai era un rito, da quando era nato il team, più di dieci anni fa. Tutti gli anni, la cena di Natale. Si arriva, si saluta, si ride e si scherza. Poi ci si siede a tavola e si cena.

Antipasti, primi, secondi, contorni, sorbetto, dolce, caffè e magari un bicchierino di qualcosa di forte per non farci mancare niente.

Poi iniziano le premiazioni con i commenti per la stagione.

Tovaglie macchiate di vino versato, cosparse di briciole di pane e grissini, bicchieri sporchi e bottiglie vuote e semivuote. La pancia piena e tanta allegria.

Il titolare dell'azienda, Bardachilli Luciano e i suoi soci, Morlacchi Luigi, l'ingegnere e Francesi Riccardo, l'avvocato, siedono alla base della tavolata a ferro di cavallo dove un'ala è occupata dal gruppo di meccanici e tecnici di un pilota e l'altra ala è occupata dal gruppo dell'altro pilota. Una umana forma di campanilismo e di sana competizione interna.

Dopo una cena goliardica con qualche sfottò e qualche, seppur pochi, complimenti tra le due squadre arriva il fatidico momento del discorso delle maestranze.

Il trio dei capi si alza in piedi, Bardachilli prende un bicchiere e lo batte con una posata per richiamare l'attenzione di un'assemblea scherzosa e chiassosa.

«Ragazzi! Un attimo di attenzione! Passiamo alle premiazioni che quest'anno sono veramente importanti». Dietro di loro era stata posizionata una scatola e tutti sapevamo che c'erano i premi per il team, ma questa scatola era ogni anno più piccola o più vuota e quest'anno era pure riciclata.

Posato il bicchiere e fattosi un po' di spazio davanti a sé, Bardachilli afferra la scatola. Morlacchi e Francesi goffamente cercano di metterci una mano ma non è necessario: la scatola non è molto grande e soprattutto è leggera. Questo era già stato notato durante la cena da Mike, la seconda guida della squadra, confuso nel trambusto della cena goliardica si era rivolto al meccanico seduto affianco a lui e gli aveva fatto notare, indicandola, la scatola e questo aveva attirato l'attenzione anche di alcuni membri dell'altra squadra seduti di fronte.

Francesi, forse quello che per deformazione professionale sa parlare meglio, prende la parola e inizia il suo discorso esaltando le qualità degli sponsor e poi anche del team e delle squadre.

«Ragazzi!» con le mani alzate come in un univoco abbraccio «siamo stati grandi! Nonostante il mancato obiettivo per questione di sfortuna ci siamo mantenuti ad un alto livello. Abbiamo apprezzato molto il lavoro di Massimo, il nostro addetto stampa» Massimo si alza in piedi e accoglie il plauso della platea. Come prassi compie il giro della tavolata e percorre lo spazio centrale sino al tavolo "dei capi", prende la sua medaglietta dorata e ancora raccoglie l'applauso di tutto il team mentre stringe le mani dei titolari e la mostra orgoglioso.

Vengono premiati i piloti, con una piccola coppa ricordo. Vengono premiati alcuni meccanici, quelli non premiati l'anno prima, per un discorso di par condicio, e poi si autoincensano i titolari, premiandosi e complimentandosi l'uno con l'altro.

Dopo questo festival dell'ipocrisia, a cui tutti, per ragioni di buoni rapporti e amicizia, si sottomettono, inizia il discorso sul futuro. Sull'anno che verrà.

Prende la parola Bardachilli.

«Ragazzi!!» detto con aria triste, classico preavviso di pessime notizie edulcorate, nell'elegante stile "politicamente corretto" «Abbiamo deciso» Abbiamo? «che il prossimo anno sarà un anno sabbatico» Tra il team volti rassegnati e mormorii di avvenuta preveggenza.

Si sapeva, ormai si era intuito. Ma come in tutte le occasioni in cui si respira un'aria di... pessimismo, ecco che l'istinto di sopravvivenza: la speranza, abbia più prevalenza dell'evidenza dei fatti e di quella sensazione che non si può spiegare ma si percepisce. C'era aria di chiusura, semplicemente nessuno voleva credere che fosse vero.

«I risultati di quest'anno, nonostante abbiano visto il Nostro massimo impegno, hanno reso dubbiosi i nostri migliori sponsor, ed è difficile, in questo triste periodo, trovare un turnover di investitori...» gli inglesismi sono la neolingua «...pronti ad impegnarsi gravosamente come conviene ad una squadra storica come la nostra. Capace, grazie al nostro brillantissimo ingegner Luigi...» il quale si alza per accogliere il (modesto) plauso del pubblico; dovuto anche al fatto che non sempre ha saputo risolvere i problemi, non sempre ha saputo trovare soluzioni e collaborazioni efficaci. Ingegnere per raccomandazione «...capace, più di ogni altro, a progettare e a trovare soluzioni che hanno evitato al team di essere dimenticato nell'oblio del fondo classifica». Già, ma questo grazie al gruppo dei meccanici. Quelli si veramente capaci. Ma si sa: "articolo cinque, chi ha soldi vince".

E il discorso continua, con scuse, giustificazioni, accuse a terzi. Perché perdere l'abitudine di scaricare la responsabilità?

La verità, come in molte altre aziende, come in molte altre realtà, è che coloro che detengono l'illusione del

potere non dialogano con i subordinati, si atteggiavano a esseri superiori in grazia della loro maggior disponibilità finanziaria, della loro posizione gerarchica nella "piramide dei valori". Ma raramente scendono in officina se non negli eventi ufficiali per riempirsi gli occhi delle loro creature preparate per correre.

Ma d'altronde è quello che ci meritiamo; anche tra noi subordinati cerchiamo una buona paga con cui sbarcare il lunario, un privilegio, e per qualche spicciolo in più andiamo dove c'è più luce. Dove la nostra illusione, ci fa credere che ci sia più luce.

«Ragazzi, grazie e grazie ancora; da questo momento, siete liberi» e con questa frase, a dirla tutta piuttosto infelice, siamo stati congedati.

«Mi sa che è tardi per trovare un altro team per correre l'anno prossimo. Solita storia, tante promesse e poi all'ultimo arriva la pugnalata alle spalle. Mi sa che quest'anno starò di più in azienda» Stefano si esprime così a Van, sono loro due a fare gruppo, lo hanno fatto da qualche anno. Stefano è il pilota e Van è il suo coach; tecnico di pista, allenatore e conoscitore della meccanica a tutto campo nonché della guida. Un personaggio impareggiabile.

«Sì, e lo diventa anche per me, purtroppo io non ho un'azienda di famiglia che mi permetta di fare un anno di pausa». Infatti Van ha come unica occupazione l'essere un tecnico in qualche team e se non c'è un team a cui appoggiarsi si trova disoccupato. Un pilota invece, per iniziare a correre deve avere una cospicua somma di denaro e questa arriva da un lavoro ben pagato o da una famiglia ben organizzata. Quella di Stefano ha un'azienda che si occupa di abbigliamento all'ingrosso e Stefano stesso ha un ruolo nell'azienda di famiglia per cui il suo essere pilota è passione ma non necessità (o forse è meglio dire: necessità per passione) per cui correrebbe anche pagando ma Van ha bisogno di qualcuno che corre per esprimere le sue capacità. Van non ha una famiglia che lo possa appoggiare, non dispone di altre entrate. È un appassionato di motori,

che ha dedicato la sua vita ai motori, che non potendo correre, non potendo aprire un'officina propria, non andando in perfetto accordo con altri titolari di officina ora si trova a cinquant'anni che il suo lavoro nella vita, soprattutto negli ultimi dieci anni, è stato il fare sì che ogni pilota, a qualsiasi livello, desse il meglio di sé per far emergere il campione che si nasconde in ognuno di loro.

Ed è quello che è accaduto tra Van e Stefano. Van lavorava già presso il team e in una domenica di riposo è andato a vedere una gara minore dove correva Stefano. Chiacchierando durante una pausa sono entrati in confidenza e al momento giusto lo ha fatto entrare nel team. Il primo anno Stefano ha pagato per correre, poi ha corso a rimborso spese per una stagione e in seguito ha ricevuto anche un contributo. Van è sempre stato al suo fianco.

La serata si è conclusa, tra saluti, lacrime, abbracci e auguri. Sia per un Natale che sarà triste, sia per la speranza di un futuro più florido dove ritornare a fare squadra. L'unica gioia è stata che il team ha pagato la cena. Forse perché questo gesto è detraibile ai fini fiscali.

I meccanici forse troveranno una sistemazione presso le varie aziende collegate alla squadra, ma per i piloti e per i personaggi come Van non c'è spazio. Persone troppo legate specificatamente alle corse e soprattutto troppo... high ticket, prezzo alto, non puoi umiliarli con una paga da apprendisti.

Con la disoccupazione si.

Alla ricerca di un team

Tristi e interminabili le vacanze di Natale, dove nessuno ti risponde al telefono, le sedi sono chiuse e quando qualcuno ti dà retta rimanda a dopo l'Epifania se non addirittura a metà Gennaio.

Cortesemente però, con tanti auguri di buon Natale e felice anno nuovo.

Tutte queste risposte, o meglio, non risposte, infastidiscono molto Van. Lui vuole lavorare, vuole occuparsi di motori, di corse, di "macchine" da corsa in senso lato, di tutte le macchine.

Di pista, di competizioni, di sfide, di strategie. Vive l'inquietudine di chi ha energia e voglia di dare ma è costretto all'immobilità.

La sua missione è quella: aiutare i piloti a diventare dei professionisti, i team e le squadre a vincere. Sovente estrapolando il meglio dai pochi mezzi a disposizione.

«Cosa hai che non vada? Ti vedo turbato» dice Lara dolcemente. È una bella donna, ha lunghi capelli castani e occhi scuri. È la moglie di Van, si sono sposati qualche anno fa, quando Van ha cominciato a guadagnare bene ma si frequentavano già da tempo, ognuno con le proprie storie, con la propria vita.

Lei evita il mondo dei motori, anche se non sfigurerebbe affatto tra le ombrelline e le donne dei piloti, sempre donne fantastiche, talvolta modelle o ragazze dello spettacolo, ma è comunque felice quando Van torna a casa la sera dall'officina o dalle gare nei fine settimana, talvolta il lunedì se non il martedì. Ama lo stare in quella casa, ama dedicarsi ai suoi spazi lasciando libero Van di occuparsi di motori. Quando lei è a casa c'è sempre un buon pasto, un appartamento in ordine, un sorriso accogliente. Una brava donna di casa? Forse, ma molto moderna.

Ama vestirsi elegantemente, cura molto la presenza. Ci tiene a far fare bella figura al suo uomo, compreso lo sfoggiare una buona dose di cultura. Una donna che sa stare in società e all'occorrenza sa appoggiare il suo uomo.

«Sono stato otto anni all'interno dello stesso team, non riesco a pensare ad andare in un team diverso, con altri tecnici, con altri compagni. Con altri ingegneri. Metti che trovo un tedesco, come gli parlo ad un tedesco. Un po' di francese l'ho raccolto nel mio bagaglio, l'inglese si parla sulle piste, io stesso mi rivolgo in inglese anche a tecnici e piloti italiani ed è tutto okkey, ci capiamo, non c'è nulla da spiegare».

Lara si lascia andare in una breve risata «Ma sì, stai tranquillo, te la cavi anche con i tedeschi. Tanto l'inglese lo sanno anche loro».

Anche Van accenna ad una risata «Ma sì, certo» aggiunge con un sorriso.

In verità gli resta l'amaro nel cuore e quando lei si volta per occuparsi di sé stessa a lui torna quel velo di tristezza che era stato notato poco prima. Forse non aveva detto tutta la verità, forse aveva solo espresso la sua pietosa bugia.

Ma qual è la verità? Cosa veramente inquieta?

Scavare, scavare dentro a sé stessi sino a quando non emerge qualcosa. Ma poi, si ha la certezza che ciò che emerge non faccia veramente paura?

La paura di Van nasceva dal fatto che non uscendo da una squadra vincente difficilmente si sarebbero fidati di lui. Quella squadra perdente è una macchia in un eccellente curriculum. Una macchia che non avrebbe dato problemi all'inizio di carriera ma non certo come ultima esperienza dopo anni di risultati positivi.

Come si può spiegare che non sono stati utilizzati i giusti materiali e questo dipende dal progetto e non da lui? La squadra aveva perso.

Come si può spiegare che le strategie perdenti sono state scelte, o meglio imposte, dagli sponsor e quel poco di buono ce lo aveva messo lui? La squadra aveva perso.

Le squadre, i team, le scuderie, come anche i piloti, sono come gli spermatozoi: uno solo passa alla storia, gli altri vengono dimenticati. Se non sei il primo, sei un perdente. Secondo o decimo poco cambia. Non sei primo, sei un perdente.

Quelle telefonate risolte in un nulla di fatto, nella migliore delle ipotesi con un «ci risentiamo dopo le feste» ma senza nessun vero appuntamento, si traducono con un: «non mi rompere i...» ma molto amichevole, molto "politicamente corretto", non facevano sperare in niente di buono, quasi come una sinistra profezia.

La liquidazione ricevuta per il suo servizio era stata proporzionata al suo operato ma si trattava solo di quattro anni su otto. I primi anni infatti aveva un diverso contratto e solo in seguito è stato regolarizzato come dipendente. Non era mai stato un problema; i soldi bastavano e il lavoro era gradito, era la sua passione, non costava nessuna fatica e lo avrebbe fatto, come lo fece quando iniziò ad operare attivamente nel mondo dei motori, per molto meno. Ma ora vedeva i frutti delle sue incaute scelte. Accecato dalla gioia di stare vicino alle auto, ai motori, di stare a bordo pista, di parlare, di discutere ogni giorno con piloti, ingegneri, meccanici non aveva pensato a quello che poteva essere il suo futuro, a organizzare un piano B.

Risolveva molto bene i problemi immediati della macchina, del pilota, di strategia ma nella foga di far vincere gli altri ha dimenticato una strategia a lungo termine per far vincere sé stesso. E in questo momento se ne stava accorgendo. Era solo, perdente e senza un team di cui prendersi cura. Fare progetti di vita a lungo termine aiuta. Anche prevedere come reagire al peggio, aiuta.

Se la liquidazione fosse stata più consistente, accompagnata da qualche sbadato risparmio, avrebbe potuto aprirsi un team suo e con un po' di sponsor farsi una stagione. Certo non a livello internazionale ma

almeno da rimanere ancora immerso in quel mondo di pazzi sempregiovani che è il mondo di motori da competizione.

Invece, gli restava lo sbadato risparmio, ovverosia i soldi che ne lui ne sua moglie avevano avuto il tempo di spendere, e la liquidazione, su cui Lara aveva già accennato dei progetti. Comuni si intende, ma progetti.

Si era parlato di un viaggio, una vacanza e magari ci stava anche bene. Fortunatamente le festività erano già programmate con i parenti per Natale ed Epifania e con gli amici per l'ultimo dell'anno. Comunque la liquidazione venne saldata solo a fine gennaio.

Settimana seguente all'Epifania; rimbocchiamoci le maniche e cominciamo a scrivere un sano curriculum.

Dati personali e poi le esperienze. Iniziando dagli ultimi buoni risultati a retrodatare sino quasi all'inizio della carriera. Un classico banale curriculum, lui che non ne aveva mai fatti. Italiano, inglese e francese. Il tedesco proprio no, non era il suo forte. Avrebbe inviato la sua proposta anche all'estero. Quando hai tra le mani un'esperienza particolare nulla deve farti paura.

Aveva bisogno di lavorare, per lui, ma soprattutto per Lara. Perché la forza di un uomo, serve a proteggere e sostenere una donna, per cui l'uomo deve essere forte: moralmente, fisicamente, e finanziariamente.

Ricerca degli indirizzi e invio. Sia per via telematica che postale. Per alcuni invece sarebbe stato più consono telefonare e prendere un appuntamento. Oppure presentarsi direttamente in officina. Andare direttamente all'attacco.

I primi ovviamente furono i team di categoria superiore a quella della sua provenienza e altri che furono avversari. Dopo qualche giorno di mancate risposte Van iniziò a considerare alcune categorie inferiori. Così come contattò squadre di moto e alcune di nautica perché anche lì ci sono motori, gare, strategie, sfide.

Fu verso la metà di gennaio che andò a far visita ad un ex avversario. Entrò nel cortile dell'azienda che sembrava un po' la sua e posteggiò la sua auto nel parcheggio degli ospiti, dopodiché si portò verso gli uffici.

«Ciao!» esclamò rivolto alla segretaria «C'è Danielli?» cioè il titolare.

«Ciao Van, che sorpresa! Un attimo arriva, mettiti comodo» indicandogli un gruppo di poltrone in un angolo di ricezione ospiti.

Van si accomodò ma non dovette attendere molto, dopo qualche minuto si iniziò a sentirne la voce provenire dal corridoio mentre parlava con un suo meccanico.

«Ciao Van» quasi urlò Danielli appena affacciatosi all'ingresso «come sta il Luciano?» Van si alzò dalla poltrona e gli andò incontro porgendogli la mano «Ciao, ma si dai, nonostante le maledizioni è ancora in piedi»

«Ma che brutto scherzo, chiudere la squadra all'ultimo. Anch'io ho mandato via dei meccanici ma a settembre, all'ultima gara sapevano già cosa li attendeva. Sa dai, andiamo nel mio ufficio, prendiamo un caffè. Lo prendi un caffè?»

«Ma si dai, il caffè ci sta» e si avviarono verso l'ufficio.

Una volta nell'ufficio di Danielli si accomodarono e la segretaria portò celermente i due caffè.

«Allora Van, che mi racconti?»

«Guarda, vengo subito al sodo: hai già capito che Luciano ci ha fatto una carognata, accompagnato anche dalla sua cricca; avvocato e ingegnere, il gatto e la volpe» Danielli lasciò andare una malcelata risata.

«Sono venuto a propormi per sostenere il tuo team o seguire una macchina delle tue. Hai visto cosa siamo riusciti a fare quest'anno nonostante i casini? C'eri anche tu in pista a vedere»

«Sì, sì, ho visto. Guarda» mentre posa il bicchierino di caffè ormai vuoto «voglio essere franco con te: siamo alle strette anche noi, abbiamo tolto una macchina e non so come siamo messi quest'anno, non so quante gare riusciamo a fare»

«Se ti porto un pilota?»

«Chi? Guarda che deve avere una grande valigia»

«Stefano»

«Senza offesa, Stefano è grande, lo hai formato tu, ho visto in pista, ma mi serve una valigia vera»

«Possiamo impegnarci»

«Mi porti un tabaccaio? O equivalente? Non mi sembra che Stefano possa portarsi questo tipo di valigia» Questa domanda sembrava più indicare il desiderio da parte di Danielli di far desistere Van dal proporsi e proporre qualsiasi cosa. Una sorta di scusa per suggerire in modo elegante e diplomatico un "non si può fare" ma senza offendere e lasciando in qualche modo sempre aperta una porta. Non si sa mai, non vorrei offenderti, puoi sempre servirmi.

«Tutto sto peso ti serve? E cosa devi fare ricomprarti la squadra? Il team?»

«Beh, quasi. Tra qualche tempo avrò qualcuno che busserà alla mia porta e non per portarne ma per prenderne. Per riprendere i suoi» Van sapeva che Giacomo su queste cose era sincero, lo conosceva e lo stava guardando negli occhi. Qui non si batte chiodo.

«Hai qualche nome per me? Qualcuno a cui posso essere utile?»

«Non sull'internazionale, potrei segnalarti per il nazionale, ci sono un paio di piloti nuovi»

«Okkey!» Disse subito Van con la sua filosofia del "non si butta via niente".

Si congedò da Danielli portandosi via due indirizzi. Beh, almeno il viaggio non fu a vuoto.

Al primo contatto il massimo risultato ottenibile fu di lasciare il curriculum con i dati. Considerando il poco tempo impiegato Van si reca al secondo indirizzo.

Lo accoglie la segretaria, probabilmente la moglie del titolare. Chiede di essere seguita e poi lo ferma in officina mentre lei entra in un altro ufficio. Affianco a lui un ragazzo sta lavorando su un motore montato

nell'auto e con il coperchio punterie aperto, quindi con albero a camme e bicchierini valvole bene in vista.

Van non può esimersi dall'osservare e metterci del suo: «Non metterlo in moto così, piegheresti la valvola di scarico del terzo cilindro»

«Eh? Come?»

Indicando il motore «Si guarda...»

«Di Clemente? Prego si accomodi» interrompe la segretaria indicandogli l'ufficio dal quale è appena uscita.

«Aspetta a mettere in moto, dopo ti spiego» dice ancora Van al ragazzo mentre rapidamente scompare dietro la porta dell'ufficio.

«Ma chi cazz'è quello?» domanda parlando a sé stesso il giovane meccanico.

Van viene fatto accomodare nella solita sedia di fronte alla scrivania (c'è né una in ogni ufficio dove si ricevono gli ospiti) e dopo i soliti convenevoli: chi sei, chi ti manda, cosa fai, perché sei qui eccetera tocca a Paoletti, il titolare dell'officina, prendere la parola: «Ma lei si propone come figura inutile all'interno del mio team».

«Capisco la sua diffidenza ma le assicuro che non sono mai stato inutile nei team dove ho lavorato. Ho sempre portato apporto alle squadre e ho contribuito alla loro crescita»

«Ma come le ripeto, lei qui è inutile. Questo compito lo svolgo tranquillamente io da solo».

«Non direi, altrimenti correrebbe a livelli più alti» risponde Van un po' infastidito.

«Ma io miro a livelli più alti, ma ci vanno più soldi, più sponsor»

«Per più soldi e più sponsor, o sponsor più sostanziosi, ci vanno più risultati. Mi metta alla prova qui in officina e valuterà lei stesso».

«Qui ho sempre fatto tutto io e continuo a fare tutto io» dice Paoletti un po' spazientito e con una certa arroganza «Questa è la mia officina, questo è il mio team e non ho bisogno di coglio...» quando è nel pensiero difficilmente non raggiunge la bocca, anche se

è sconveniente «...si insomma, di uno che mi insegni il mestiere» e nel frattempo si alza come per invitare Van a fare altrettanto e congedarsi. Poi prosegue: «E dica a Danielli di non mandarmi più nessuno; questa è la mia officina, il mio team e qui certe decisioni le prendo solo io» con voce decisa e nervosamente alterata.

Con l'espressione offesa e adirata Van si alza dalla sedia, mentre nel frattempo il ragazzo che stava lavorando fuori al motore entra con aria preoccupata «Paoletti, mi scusi, abbiamo un problema: ci manca compressione al terzo cilindro».

Van si rivolge a Paoletti: «Ecco ha visto? Lo avevo detto al ragazzo di non mettere in moto che avrebbe piegato una valvola. Se il suo coglione avesse ascoltato questo coglione» indicando sé stesso «Quest'altro coglione» indicando Paoletti «non avrebbe fatto la figura del coglione e il sottoscritto, che è un coglione, avrebbe fatto giornata²»

Paoletti guarda stupito il suo dipendente che annuisce intimidito. Poi rivolgendosi al ragazzo: « Hai messo uno spessore troppo alto sotto la camma, non ha gioco e spinge il bicchierino. Su quel motore se non hai il gioco giusto ti piega la valvola. Buon lavoro».

Mentre si allontana verso l'uscita Van si volta e redarguisce ancora il titolare «Raconterò anche questo a Danielli, della valvola piegata e del preavviso che aveva ricevuto l'operaio. Così poi manchi solo tu a darti del coglione e magari quando te ne accorgi può essere che impari il mestiere». Queste ultime parole con più enfasi.

Con questo sfogo Van si allontana definitivamente da quel luogo.

² È un modo di dire che sott'intende che con una piccola operazione ci si guadagna la paga di una giornata lavorativa. Nello specifico indica che la piccola azione avrebbe risparmiato una grande spesa per correggere l'errore.

Nel tardo pomeriggio Van rientra stanco al suo domicilio, stanco per la giornata negativa, contrariato per l'opportunità perduta e per la litigata. Stanco per aver avuto ragione per l'ennesima volta, e per l'ennesima volta non essere stato ascoltato.

Lara lo accoglie con un sorriso, il solito silenzioso sorriso, accompagnato da un abbraccio. Il solito caloroso abbraccio. Unica gioia della giornata.

«Sono stanco Lara. Sono molto stanco».

«Lo vedo Van. Dai non ti preoccupare, domani andrà meglio» Lara aveva il suo solito sorriso rassicurante mentre gli diceva queste cose. Ormai le diceva tutti i giorni, allo stesso modo, diventando ogni giorno meno convincente.

«Lara, come la prenderesti se dovessimo lasciare questa casa e ritirarci in un contesto più modesto?» Lara lo osserva con uno sguardo un po' spaventato e un po' stupito.

«Vuoi dire, una stanza in meno?»

«Anche un giardino in meno, un garage in meno. In un contesto più popolare, meno... dispendioso».

Lara non nasconde un certo sorpreso e preoccupato imbarazzo «Ma, persone come noi... noi abbiamo bisogno di questa casa, di questo contesto. Come posso mostrarmi in giro con abiti di prestigio in un quartiere popolare? Dovrei rovinare le mie scarpe su marciapiedi sconnessi? O pieni di ghiaccio ad ogni inverno? Van, ma stai pensando sul serio a quello che dici?»

«Sto solo valutando l'ipotesi peggiore, non è detto. Ti sto solo dicendo che potrebbe accadere, non voglio che la situazione ci trovi impreparati. Se si prevede il caso peggiore possibile si è pronti a qualsiasi condizione ci si pari davanti, non è detto che debba accadere, lo ripeto, ma prevediamo un piano che non ci trovi impreparati. Ecco tutto».

«Senti Van, non ci voglio neppure pensare. Va bene, rinunceremo a qualcosa ma solo poco meno di quello che abbiamo. Io voglio i miei vestiti, le mie scarpe, la

mia auto, la mia palestra, l'estetista e la parrucchiera». In pratica non rinunciava a nulla.
«Va bene dai, facciamo di tutto per conservare ancora queste tue necessità» Disse Van sorridendo e accennando un abbraccio. Ma lei si voltò triste, offesa.

Nuovi accordi inizio stagione

Marzo si avvicinava, e con l'inizio della bella stagione si respirava già odore di campionato, di tutti i campionati, in tutte le categorie.

I calendari erano ormai definiti e tutto il circus, a tutti i livelli, era pronto. Tranne Van. Lui non aveva ancora una sistemazione. Era rimasto fuori.

Nonostante i tentativi, l'aver bussato a tutte le porte conosciute ed immaginabili non era stato chiamato da nessuno. Nessuno.

Un pomeriggio, mentre rientrava da un ennesimo tentativo fallimentare passò vicino ad un rivenditore di autoricambi, c'era un uomo sulla porta, stava uscendo con una borsa e un paio di scatole tra le mani. Van si accorse di conoscerlo, era Michele, un suo vecchio datore di lavoro. Michele Sardini, vent'anni prima correva, poi si disse avesse smesso ma era lui, era Sardini.

Van arrestò la sua auto occupando un passo carraio quasi bloccando Michele. Abbassò il finestrino e si mise ad urlare: «Sardini, Michele Sardini, si ricorda di me? Sono Giovanni Di Clemente, Van, si ricorda di me?» Sardini lo osservò un po' spaventato ma poi lo riconobbe. Certo, erano molti anni che non si vedevano ed erano entrambi cambiati, invecchiati, con un po' di pancia, i capelli ingrigiti e diradati ma non c'erano dubbi. Si riconobbero.

«Van accidenti! Ma che piacere... Fammi posare questi sul furgone che ti saluto per bene. Anzi, vediamoci in officina da me che andiamo prenderci un caffè»

«Ma certo Sardini, che gioia rivederla! Ma dove ha l'officina adesso»

«È vero, tu non lo sai, ho cambiato. Segui il mio furgone, posteggi in cortile e poi andiamo al bar».

Van riuscì a non perdere di vista il furgone per quei pochi chilometri che lo separavano dall'officina. Nonostante il traffico cittadino ci avesse messo del suo per distanziarli finalmente il furgone e l'auto di Van entrarono nel cortile dell'officina. Un piccolo capannone industriale con accesso da un passo carraio di un vecchio condominio.

«Seguimi, poso questo materiale sul banco e poi andiamo a prenderci un caffè» disse prontamente Sardini appena Van fece scattare le serrature della sua auto tramite il telecomando.

«Sono proprio contento di averla ritrovata, bella l'officina ma mi sembra più piccola di dove era prima»

«Sì, è più piccolo qui, però è mio, se ricordi là ero in affitto. Ma vieni, ti faccio conoscere i miei operai» attraversarono la soglia e Van non poté non notare due auto da corsa, posteggiate in un angolo, una pulita e pronta a ruggire, l'altra un po' trascurata, quasi triste.

«Ecco, ti presento i ragazzi, Franco» indicando un adolescente dai capelli ricci. «E Umberto, è con me da dieci anni»

Van strinse la mano ad entrambi anche se erano un po' impacciati per le mani sporche d'olio. Poi Sardini diede alcune disposizioni ai due ragazzi e si allontanò con Van verso il bar.

Due caffè al tavolino, tra due vecchi amici. O meglio, tra un ex datore di lavoro e un ex dipendente i cui rapporti si erano conclusi in perfetta armonia.

«Ho visto due auto da corsa in officina, credevo avesse smesso di correre» Inizia subito Van mentre la ragazza del bar posa i caffè sul tavolo.

«Sì, avevo smesso, ma qualche anno fa un cliente mi ha chiesto di preparargli una macchina per rallysprint, slalom e gincane e così ho ripreso. Ma non pilota più io, c'è il pilota, mio cliente»

«Due piloti?»

«No, una è in posteggio. È di un cliente e io la custodisco, la porto alle gare la tengo pulita ma non l'ho

preparata io, per quella si organizza il cliente. L'altra è mia e quest'anno c'è un ragazzo che vuole cominciare a correre e la noleggia»

«Promette bene? È un tipo in gamba?»

«Macché, è uno scalzacani» dice Sardini sorridendo. Poi prosegue: «È giovane e come tutti i giovani ha del presuntuoso, dell'arrogante, un po' spavaldo. Crede di sapere tutto lui ma non sa nemmeno tenere le mani sul volante. Che vuoi farci, paga e io lo lascio guidare».

«Anche noi eravamo spavaldi arroganti e sbruffoni quando eravamo giovani. Abbiamo imparato correndo, imparerà anche lui»

Dopo la degustazione del meritato caffè l'argomento del contendere vira verso altri pensieri.

«Ho saputo che facevi un campionato europeo»
Esordisce Sardini.

«Sì, ma a dicembre è stata chiusa la scuderia e adesso cercavo di ricollocarmi altrove»

«È un po' tardi, le squadre sono fatte, gli organici sono al completo, dovevi cominciare a settembre»

«È vero, ma a settembre andava tutto bene, l'aria era quella di chi vuole continuare. Si parlava delle novità per il campionato di quest'anno, eravamo tutti sereni. Poi, prima di Natale, la bastonata sulla schiena: si chiude tutto arrivederci e grazie».

In quel momento entrò un giovane nel bar, prestante, ben vestito. Il suo sguardo volse una panoramica ai tavoli e puntò dritto verso Sardini. «Sardini, Mi scusi, buongiorno, anzi, buonasera ormai, sono venuto a vedere la macchina e magari se possiamo discutere il sedile o qualcosa. Sono passato dall'officina e i ragazzi mi hanno detto che lei era qui».

Van fu sorpreso da questo entusiasmo. Da come era stato presentato non sembrava ma evidentemente si trattava di un ragazzo che voleva correre con quell'auto. Proseguì: «mi scusi l'ora tarda ma mi sono liberato solo adesso da lavoro. Facciamo ancora in tempo? Non le è di disturbo? Se preferisce vengo un'altra volta».

«No, tranquillo Roberto pago e arriviamo. Ah, ti presento Giovanni» indicando Van che nel frattempo si è alzato per la presentazione «Ciao Roberto, piacere chiamami Van, il nome lungo mi fa strano».

«Piacere mio, Roberto. Okkey, Van allora».

Si congedarono dal bar e rientrarono in officina, il ragazzo era veramente carico. Osservava quella "sua" macchina guardandola come un innamorato guarda una ragazza bellissima al primo appuntamento. La accarezzava come se fosse una prestigiosa Ferrari, una Lamborghini, una Maserati, una Aston Martin, una Jaguar, una Bentley, una Bugatti. Era solo un'utilitaria riconvertita a fine vita. Spogliata del superfluo, messa a norma per correre e con un motore spremuto sino al limite delle finanze. Perché quando si amano le corse l'unico limite sono i soldi. Se ci sono i soldi si può fare tutto. Con i soldi si cancella dal vocabolario la parola "impossibile".

Se la stava proprio godendo. Giunto alla porta lato guida la aprì e goffamente si infilò dentro. Il roll-bar ostruiva l'accesso ma con qualche impiccio riuscì ad accomodarsi sul sedile. «Come si tira indietro?».

«Veramente è tutto indietro, ti devi avvicinare» disse Sardini.

«Ma io ho bisogno che sia più indietro per guidare» ancora ribadì Roberto. Intanto Van si accovacciò alla porta che era stata lasciata aperta e con un filo di voce si rivolse a Roberto: «Prima cosa premi la frizione» Il ragazzo spinse sul pedale, la gamba era tesa, il piede allungato e il pedale non era proprio a fondo «ora avvicina il sedile fino a quando riesci a premere il pedale a fondo con la gamba ancora piegata, non tesa.

Il ragazzo allora si tirò un po' il sedile avanti. Il sedile non era bloccato quindi riuscì a smuoverlo e a fare la misura.

«Ecco, così, piega il ginocchio, posa il tallone sul pavimento e muovi il collo del piede»

Van gli stava parlando con tono calmo e sereno mentre gli faceva notare toccandolo con le mani come doveva essere piegato il ginocchio.

«Comincia a provare questa piega di ginocchio, col tempo troverai una posizione ideale tua, ma per ora parti così. Adesso afferra la corona del volante nella parte alta. Devi poterla afferrare saldamente a braccio flessò, come il ginocchio, senza staccare le spalle dallo schienale».

Roberto portò la mano sulla parte alta della corona ma con le indicazioni ricevute non riusciva ad afferrarla bene.

«Sulla tua auto stradale dovresti avvicinare lo schienale. Qui hai il sedile da competizione, che è fisso, dobbiamo alzarlo dietro o avvicinare la corona del volante, adesso vediamo»

Intanto si era avvicinato anche Sardini: «Aspetta, va alzato dietro» Si allontanò un attimo e tornò con un sollevatore idraulico. Van gli lasciò spazio e Sardini piazzò il sollevatore sotto al sedile sollevandolo sino a quando Roberto non riuscì ad afferrare saldamente la corona del volante.

«Ci sei?» disse Sardini.

«Sì, ci sono» ribatté Roberto»

«Fermo così che prendo due misure» estrasse un flessometro dalla tasca e osservò senza parlare due misure. Poi disse: «A posto, scendi che fisso il sedile e domenica si va a fare un giro in pista per una ulteriore messa a punto».

«Ma non dovrei essere più disteso per guidare veloce? Sulla mia io sto bene allungato» Ancora accennò Roberto.

«Dai retta a Van, lui ne sa più di te» Sardini intervenne ancora, mentre Van esprimeva un sorriso soddisfatto.

Roberto scese dall'auto, in modo ancora un po' impacciato dovendosi districare attraverso i tralicci del dispositivo di protezione contro il ribaltamento, più

comunemente conosciuto come roll-bar, dopodiché si congedò e uscì felice dall'officina.

«Però, mi sembra che ci metta impegno. Non è solo un figlio di papà che gioca con le macchinine: ci tiene» Si esprese Van.

«Sì, l'altra volta che era venuto con suo padre non sembrava così preso. Evidentemente era un po' in soggezione. Oggi mi ha fatto una bella impressione. Speriamo che paghi fino alla fine»

«E se lo seguissi io?» l'idea balenò nella testa di Van all'improvviso. Come quando uno parla tra sé e sé, dove il pensiero si traduce in verbo in tempo reale. Un lampo di genio.

«Ma davvero lo faresti? Non vuoi cercare qualche team, qualche pilota in una categoria più consona alle tue capacità?»

«Sardini, per quest'anno sono fermo, questo almeno mi mantiene in attività, mi fa restare nel giro. Possiamo farcela, le prometto che le rilancio l'officina» Proseguì Van con un sorriso.

«Non posso pagarti quello che vali» disse ancora Sardini.

«Mi accontenterò di quello che avanza, si tratta di una start-up infondo. Diciamo che sto facendo un investimento nell'azienda» ribatté Van.

«Troviamoci domenica in pista, io te e Roberto che ne riparliamo. Okkey Van?»

«Okkey».

Una fresca, soleggiata e ridente domenica accoglie Van, Sardini e Roberto alla pista.

C'era un kartodromo nei pressi della loro città, qui facevano girare liberamente, oltre i kart, anche moto e auto, bastava prenotare lo spazio e si poteva entrare in pista.

Sardini arrivò con il suo furgone attrezzato e il carrellino con su l'auto, che non potendo viaggiare su strada doveva obbligatoriamente essere trasportata. Anche Van giunse alla pista, solo qualche minuto dopo Sardini.

Roberto arrivò quasi un'ora dopo, quando Sardini e Van avevano già preparato la macchina per entrare in pista. Fatta scendere dal carrello, controllati i livelli di acqua e olio, controllata la pressione delle gomme, rifornita di carburante, avviata e riscaldata.

Roberto era partito da casa già in tutta. La sua bella e nuova tuta blu da pilota. Tuta e scarpe ed era giunto in pista pronto per salire in macchina e girare.

«Scusatemi! Ho perso la strada venendo qua e ci ho messo un po' di più. Mi metto i guanti, sottocasco e casco e sono pronto»

Era la prima volta che Roberto arrivava a quella pista. Sarebbe stata la prima volta che avrebbe guidato un'auto da corsa. Era agitato ed emozionato come un bambino che scarta i suoi regali appena portati da Babbo Natale in persona.

Una stretta di mano per salutarsi e subito si infila nell'abitacolo. Sardini lo aiuta ad allacciarsi le cinture di sicurezza e mentre si occupa del sottocasco, del casco e dei guanti gli da qualche suggerimento per la prova: «Oggi devi solo prendere confidenza con la macchina, non pensare a fare il tempo, non pensare al cronometro. Pensa solo a come te la senti, raccogli sensazioni. Pensa se è comoda, scomoda, se trovi qualche movimento impacciato, se il sedile è centrato. Tu non hai confidenza con la corretta posizione di guida, quindi con molta probabilità dovremmo cambiarlo sovente per due o tre gare, fino a quando non lo senti bene»

Roberto ascoltò con attenzione ed annuì.

Premere il pulsante START, giocare un po' con l'acceleratore e il motore romba come una bestia feroce.

«Adesso fatti un po' di giri con calma, poi ti faccio un segnale e rientri che ne parliamo» gli urla Sardini per vincere il ruggito che rimbomba nell'abitacolo spoglio dell'auto alleggerita di tutto il superfluo. Compresi i materiali insonorizzanti.

Roberto entra in pista con calma, secondo le indicazioni del preparatore e inizia a girare per conoscere il tracciato.

Sardini e Van si portano a bordo pista per osservare il ragazzo e la macchina. Il primo giro è tranquillo, poi Roberto prende confidenza col mezzo e inizia a percorrere i rettilinei con più grinta, sempre di più. Si abitua a sentire i freni, non senza qualche bloccaggio delle ruote con abbondante fumata di gomme e a metterci grinta anche nelle curve, se pure non sempre gli riescono bene. Infondo si sta divertendo, uscire dalle curve ed avere la sensazione di essere schiacciati contro il sedile, quel "calcio nel culo" che solo una macchina da corsa sa dare. Nella grinta di qualche cavallo in più. Nell'essenzialità di qualche chilo in meno.

Arriva il segnale di rientro, Roberto termina il giro e si va a posteggiare al fianco del furgone di assistenza. Spegne il motore.

«Come va il sedile?» dice Sardini che nel frattempo si è avvicinato al finestrino lato guida.

«Sul momento va bene, riesco a girare il volante senza intoppi»

«E la seduta? Possiamo abbassare ancora?»

«Andrebbe alzata, vorrei vedere meglio la strada»

Interviene Van dal finestrino lato passeggero: «È meglio abbassarlo se puoi, primo devi vedere lontano non vicino, secondo si abbassa il baricentro. È una macchina da corsa, deve essere il più veloce possibile, sia in curva che in rettilineo»

Riprende Sardini: «Dagli retta. Adesso innesta la prima e scendi»

Roberto è disorientato, non capisce, ma comunque esegue. Innesta la prima, si slaccia le cinture, apre la porta e cerca di svincolarsi verso l'esterno. Intanto Sardini e Van hanno aperto il cofano motore e controllano ancora acqua, olio e se si nota qualche anomalia: fili staccati, perdite, odori, suoni strani eccetera.

Dopo alcuni minuti L'auto è pronta per rientrare in pista. Roberto pure. Sardini gli riallaccia la cintura, si avvia il motore e Roberto si avvicina al tracciato. Questa volta i

giri sono cronometrati, si tratta di sapere da quale livello si parte.

L'auto inizia a girare, prima con calma e poi il ritmo cresce. Sardini ha il cronometro in mano e Van osserva macchina e pilota. Entrambi sono a bordo pista mentre Roberto cerca di dare il meglio di sé.

Dopo alcuni giri, con il pilota che ha preso il suo ritmo Van inizia a sentenziare: «Non fa le corrette traiettorie... non tiene bene le mani sul volante... frena lungo... accelera tardi...» e dopo essersi girato in una curva e aver dovuto ripartire da fermo: «scala senza il punta-tacco. In quanto gira?».

«Uno e dodici» risponde prontamente Sardini.

«Okkey, abbiamo margine».

Dopo una decina di giri Roberto viene richiamato fuoripista, di nuovo si ferma affianco al furgone di assistenza e spegne il motore.

«Ferma tutto, andiamo al bar a prenderci un caffè» dice Van attraverso il finestrino. È giunto il momento di discutere i termini.

Un tavolino all'aria aperta con vista sulla pista, dove al momento sono entrati dei kart, producendo un gran rumore metallico di ferraglia e un chiaro fumo di miscela dall'odore acre.

Van e Sardini danno le spalle alla pista mentre Roberto, che sta loro di fronte, ne ha la panoramica.

Roberto ha preso un cappuccino. Sardini un caffè e Van un succo d'arancia.

Inizia Sardini a tastare il terreno: «Come ti sembra la macchina?»

«Beh, penso di dovermici abituare, la posizione di guida mi sembra che vada bene, mi sto abituando. Il motore è grintoso, anzi, a proposito, che tempo ho fatto?»

Van: «Uno e dodici»

«Com'è? È buono?»

Sardini: «No, devi scendere di molto, almeno a uno e zero quattro»

Roberto è alquanto deluso; balena nella sua mente il pensiero che lo stiano prendendo in giro, per non che si

monti la testa, perché si impegni ancora: «Ma no, otto secondi in meno, non ci posso credere. Cosa succede se non arrivo a zero quattro?»

Van: «Succede che non sei competitivo, scendi in pista per fare numero. Sinceramente mi dispiace farti perdere soldi per non darti soddisfazioni. Perché è ottenendo risultati che ti stimola a continuare a correre. Quando vedi che vai bene, anche con limitati mezzi magari, ti carichi di entusiasmo e tu stesso riesci a vedere la possibilità di crescere, in un certo senso di fare carriera. O anche solo di poter dire "la prossima volta ce la faccio"». E proseguì: «Se tu fossi un pilota che corre con l'auto assemblata in garage, magari con l'aiuto di tuo padre, tuo fratello, qualche amico, magari un meccanico di fiducia, potrebbe anche andare bene. Ma tu corri con l'auto di un preparatore, un professionista, oltre a costarti si fa brutta figura tutti quanti. Tu puoi anche permetterti di fare brutta figura, nella peggiore delle ipotesi l'anno prossimo nessuno si ricorderà di te. Ma Sardini avrà difficoltà a trovare persone che noleggiino le sue auto o che diano le loro auto da mettere a punto. A fine anno sono cifre importanti sul fatturato»

«Io voglio correre, voglio correre in macchina» rispose Roberto.

«E vuoi vincere?» disse Van.

«Sì certo, anche vincere»

«Che ne dici se ti metto di fianco Van?» intervenne Sardini.

Roberto ebbe un attimo di smarrimento poi disse: «Sì, va bene, se può aiutarmi è il benvenuto» dopo un attimo di esitazione: «E quanto mi viene a costare?».

«In parte lo pago io» disse Sardini. «poi gli dai un compenso quando riesci ad ottenere dei risultati importanti. Sarà come pagare la pubblicità».

«Con i risultati si può anche trovare degli sponsor, ma ci vanno i risultati» intervenne Van.

Sembrava un giorno di festa, quasi che tutti i problemi fossero risolti. I tre si alzarono dal tavolo e si incamminarono verso il furgone per ritirare la macchina

e rientrare. Roberto ancora guardava la pista, dove un gruppo di kart girava a tutto gas, tra staccate al limite e curve in derapata.

«Ma davvero si può girare in macchina in uno e zero quattro?» disse Roberto quasi pensando ad alta voce.

«Van, hai voglia di farti un giro in pista? Il ragazzo chiede se uno e zero quattro è fattibile» urlò Sardini in direzione di Van che era lontano qualche metro da loro.

«Sì, va bene. Prenotiamo un altro turno e faccio un paio di giri» rispose Van con quella calma e quella serenità che contraddistingue le persone a cui si chiede di eseguire un lavoro di routine.

E così fu, venne prenotato il turno di prova, Van si sedette al posto di guida dopo essersi fatto dare un casco e un sottocasco dai gestori della pista; materiale usato per il servizio di noleggio kart ai clienti occasionali. Sardini lo aiutò a stringere le cinture mentre Roberto osservava incuriosito, col la fame di imparare quante più cose possibili.

È il loro turno: motore avviato, Van entra in pista e comincia a lanciare il veicolo. Sardini e Roberto si portano a bordo pista. Il preparatore estrae dalla tasca il cronometro e lo dà a Roberto. «Scegli un punto di riferimento, l'inizio del cordolo ad esempio. Quando la macchina passa tra te e il punto di riferimento spingi questo pulsante sul cronometro» indicandogli il pulsante a destra. «Così si avvia e poi lo premi di nuovo ogni volta che ripassa dallo stesso punto. In questo modo prendi il tempo per ogni giro, tanto il cronometro li memorizza. Poi in ultimo premi il pulsante di sinistra per arrestare il tempo e ti faccio vedere come ti dà il totale e tutti i parziali». Non era difficile, gioco abbastanza intuitivo.

Appena Van entrò in pista Roberto fece partire il cronometro. Al giro di lancio fermò a uno e undici. Roberto ebbe un sobbalzo. Il giro di lancio di Van era inferiore al suo miglior giro.

Quello che sorprese Roberto dello stile di guida di Van era il mix tra grinta e dolcezza, il come giungeva alle

curve frenando quasi al limite del bloccaggio e poco prima della curva un colpo dosato di acceleratore, dove poi la vettura cambiava direzione con grazia elegante in costante e progressiva accelerazione. Quell'auto danzava, non correva. Il tracciato era più una pista da ballo che un circuito per auto e moto. La dolcezza del suono del motore sembrava più una melodia che l'urlo incontrollato di cavalli imbizzarriti. Se pure fossero cavalli vapore.

I giri si susseguirono. Uno e zero sei, uno e zero cinque, uno e zero quattro. Poi il migliore: uno zero due e trecentonovantanove. Dieci secondi al giro. Van gli aveva dato dieci secondi.

Roberto era basito: arrivare a uno e quattro era possibile, era possibile anche fare di meglio. Cominciò a pensare seriamente al fatto che gli avessero alzato i tempi per far sì che non si montasse la testa; anzi, se prima gli era balenata come idea maligna ora ne era più che convinto. Tuttavia tacque. Sospettava, ma ovviamente non aveva prove. E non avrebbe potuto averne.

La giornata per loro era finita. L'auto venne ricaricata sul carrello e Sardini se la portò via. Van risalì sulla sua auto e così anche Roberto ed anche loro abbandonarono la pista.

Roberto aveva la gioia nel cuore, vedeva la possibilità di correre in auto come aveva iniziato a sognare da bambino. Ora un po' lui, un po' suo padre e un po' qualche amico lo aiutavano a realizzare il suo sogno. Il sogno di un ragazzo di campagna che un giorno vide alla tivù un documentario sui grandi campioni della formula uno. L'immensa luce di un grande sogno inizia con una piccola scintilla, una flebile fiammella.

Alcuni giorni dopo si ritrovarono in officina da Sardini dopo l'orario di chiusura. Insieme a Van e Roberto c'era anche Umberto, il più anziano dei meccanici, che avrebbe aiutato Franco, l'aiuto meccanico che era loro stato assegnato, per la messa a punto della macchina.

Occuparono un ufficio spoglio, anche un po' scuro, con un tavolo rettangolare e pochi mobiletti lungo le pareti. Si voleva discutere i termini della stagione; il numero di gare, gli incarichi all'interno della squadra e anche, nota dolente, i costi e i compensi.

«Ti sta bene che ti seguio durante la stagione?» Disse Van a Roberto ad un certo punto della riunione. «Sì, certamente. Ho fiducia in Sardini e lui mi garantisce che mi puoi aiutare, quindi certamente».

«Ora ho datarti qualche domanda: perché corri?».

«Per entrare nel mondo del motorsport, per passione, per realizzarmi».

«Vuoi vincere o vuoi solo divertirti?»

«Ma che domande?» replicò con un sorriso quasi risata «certo che vorrei vincere!»

«Solo vorresti? Non basta, non lo vuoi abbastanza, io lavoro con professionalità e dedizione, non voglio lavorare per qualcuno che non è convinto di quello che vuole. Ti vuoi divertire? È lecito, se capita ti do qualche dritta ma certo non mi impegno» E finito di dire questo fa il gesto di alzarsi e salutare Sardini.

«Hei hei aspetta!» quasi urla agitato Roberto «io voglio correre, e voglio anche vincere, ma certamente non posso pensare di fare dei record con l'auto che mi posso permettere. Mi servirebbero più soldi, una macchina migliore, più potente. Un team di tutto rispetto con hospitality e mega officina al seguito. Posso solo permettermi Sardini ed è chiaro, come mi ha detto anche lui, che nel motorsport con pochi soldi non si va lontano. Certo che mi piacerebbe vincere ma ho solo questa opportunità di fare ciò che amo di più nella vita, correre in macchina. Ho solo questa opportunità, ora. Per ora, ...e voglio dare il massimo» aveva quasi implorato Roberto, che gli occhi gli erano diventati lucidi. Era stato scosso il suo amor proprio, era stato colpito nella sua ambizione. "L'offesa", se così si può dire, aveva fatto emergere al sua rabbia, la sua forza, le sue vere intenzioni. Dopo alcuni secondi di silenzio, prese

atto della sua inferiorità e aggiunse: «Dieci secondi al giro. Ho bisogno di aiuto per vincere».

Van era rimasto freddo e impassibile a guardarlo negli occhi, infine disse: «Se vuoi veramente vincere non devi guardare da dove parti, ma dove vuoi arrivare».

Roberto si rivolse a Sardini «Le chiedo scusa se lo offesa, non volevo sminuire le sue capacità...»

«Stai tranquillo Roberto» rispose il preparatore «se sei ambizioso hai ragione di pensarlo. Poi è vero, io qua ho mezzi limitati. Passione, esperienza, conoscenza ma è chiaro che per i grandi risultati, anche solo nella nostra categoria, abbiamo bisogno di ben altri mezzi. E poi, mi hanno anche detto di peggio».

A questo punto riprende la parola Van, con aria decisa e seria: «Bene, però sono io che adesso devo parlare. Io ti garantisco il successo se, e ripeto e sottolineo "se", fai quello che dico io. Dovrai imparare a guidare, a sentire la macchina ad ascoltarmi quando ti do delle indicazioni di strategia, sarò io a dirti quando e cosa mangiare, quando e come fare ginnastica, quando e come allenarti in pista, sarò io a decidere l'assetto e la messa a punto dell'auto, sarò io a farti da ufficio stampa. Non ti dirò io quando scopare ma ti concedo di farlo nei momenti liberi» Un rapido scambio di sguardi giusto per cogliere un cenno d'intesa e poi riprende: «Ti farò sputare sangue, ho solo quest'anno per farlo, ma tu avrai di fronte una carriera e io riprenderò a seguire piloti importanti nei campionati internazionali».

«Se è vero quello che dici ti porterò sempre con me» affermò con orgoglio Roberto.

«Tu fammi spazio» rispose Van.

Van cambia casa

È un giorno triste per Van quello che segue questo incontro; deve prendere delle decisioni importanti. Si è preso la briga di seguire un pilota esordiente praticamente a titolo gratuito. Lui, che solo l'anno prima aveva preso diecimila Euro di premio per aver saputo portare un grosso sponsor al suo team. Certo, era un momento in cui aveva le spalle coperte, poteva contare sulla presenza di una buona squadra e di un buon pilota, ma le sue capacità di dedizione, empatia e proattività, il suo valore globale insomma, erano indiscutibili.

Scartabella tra carte e conti per vedere come trovare una soluzione ad una pausa non prevista di almeno un anno. Un anno senza incassi e con spese, spese anche importanti.

«Dobbiamo lasciare questa casa» la voce bassa e sommosa di Van colpisce Lara profondamente. «Non possiamo resistere un anno qui. Possiamo resistere al massimo fino a giugno, o forse luglio, poi avremo esaurito i fondi. Io intanto comincio a vendere l'auto e prenderne una usata e più modesta».

«Andrai in giro come uno straccione» risponde Lara.

«Si tratta di un periodo, non durerà per sempre».

«Diamine, ma non puoi trovare qualcosa? Non c'è un altro lavoro?»

«Lara, io so fare solo questo: operare come tecnico nel mondo dei motori da competizione. Non so fare il barista, non so fare il badante, non so fare l'insegnante, non so suonare uno strumento, non so niente di tutto questo. Potrei arrangiarmi a farlo per me, ma non posso considerare altre attività come professione e l'unica opportunità che ho è questo ragazzo che vuole correre con una macchina di Sardinia ma farò fatica ad estrarre un compenso. O almeno farò fatica i primi tempi, poi potrei trovare degli sponsor e avere dei bonus».

«Tu meriti di più».

«Vero! Ma di più non c'è. C'è un ragazzo che arde dal desiderio di correre ...e io posso aiutarlo»

Lara abbassa la testa sconsolata, Van si alza dalla sedia e la abbraccia forte. «Perdonami Lara. Credimi sto realmente cercando di fare di tutto, di tutto».

Anche lei lo abbraccia: «Sì Van, è che sono preoccupata, molto preoccupata».

All'incontro seguente con Roberto e Sardini, sempre nel solito ufficio, si stabilirono le date delle gare. Van arrivò con degli stampati dove erano riportate tutte le gare nazionali e le maggiori internazionali di quella stagione.

Subito esordì Van: «Questa è la gara più importante, quella a cui devi partecipare per forza. Hai una sola scusa per non essere a questa gara: essere morto» indicando sul foglio una manifestazione evidenziata con dei tratti gialli.

«A ottobre a Monza? Perché?» osservò incuriosito Roberto.

«A questa manifestazione partecipano anche altri importanti team di altre categorie e lì che se riesci a farti notare fai partire la tua carriera. Il risultato che ottieni in quella manifestazione sarà il tuo biglietto da visita. Si tratta di una vetrina, c'è una gara anche per la tua categoria di auto, devi solo essere il migliore o comunque farti notare positivamente».

«Bello! È una due giorni vedo. Costerà un botto trovare un albergo in zona».

«Portati un sacco a pelo, si dorme sul furgone. I soldi servono per la gara non per i vizi».

Roberto rimane disorientato, immaginava la vita nel mondo delle corse come un paradiso tra bellissime donne e alberghi di lusso, o almeno questo aveva visto nei documentari. Ma si riprese rapidamente, appena si rese conto che non tutte le corse sono della massima formula e se lui correva in quella categoria, chiamiamola: entry-level, era proprio perché non aveva grandi disponibilità.

Aveva già smesso di fumare, di fare aperitivi, di passare le serate in pizzeria. Aveva anche rinunciato ad altri piccoli vizietti per rendere quell'anno memorabile. Era giusto così: sacco a pelo e furgone «Okkey, giusto! Sacco a pelo e furgone».

«Poi fai ancora queste tre che ti ho segnato qui. Se poi puoi facciamo anche altre gare, ma queste sono quelle veramente importanti».

«Si vince molto? Molti soldi intendo».

«No, ti servono per imparare; imparare a guidare, a fare strategia, a conoscere la macchina...».

Anche Sardini, che fino a quel momento non aveva aperto bocca, prese in mano quei fogli «Si, belle gare. Interessanti» disse infine.

Mentre uscivano dall'ufficio, ed era Roberto ad avere i fogli in mano, entrò un cliente di Sardini in officina, scese dall'auto lasciandola in moto nel cortile «Mi deve essere partita la batteria» disse con evidente preoccupazione rivolto a Sardini e continuò: «Ho girato la chiave e ho sentito il motorino perdere di giri, per fortuna che ero in discesa e l'ho messa in moto così e sono venuto subito qui. Puoi fare qualcosa?».

«La lasci lì, la spenga che domani la guardiamo» disse prontamente Franco, il meccanico più giovane, pensando che ormai vista l'ora di chiusura non si sarebbe intervenuto.

Ma Van intervenne prontamente: «No aspetti, non la spenga» poi rivolto a Sardini «Possiamo metterla a posto subito se abbiamo in casa una batteria».

«Si!» e poi rivolgendosi a Franco «Vammi a prendere una quarantacinque».

Van spiegò: «Se si spegne il motore e la batteria è danneggiata la centralina perde la memoria, poi bisogna andare alla casa madre a farsela resettare».

Franco giunse con la batteria appoggiata sul carrellino porta attrezzi.

Van si rivolse al cliente: «Mi apre il cofano cortesemente?».

Il cliente si fiondò in macchina e sganciò la serratura, Van lo aprì e liberò la batteria vecchia e rivolgendosi a Franco: «Hai uno straccio? Mi serve per isolare il polo positivo che non vada a toccare da nessuna parte» Franco ne estrasse uno dalla tasca della tuta, era quello che usava normalmente per pulirsi le mani e glielo porse.

«Funziona anche senza batteria?» domandò Franco quando vide staccare i poli e il motore rimase in moto. «Sì, la corrente la dà l'alternatore» disse Van mentre avvolgeva il polo positivo nello straccio per isolarlo.

Subito Sardini prese dal carrellino un rotolo iniziato di nastro isolante e lo porse a Van «Ti serve?».

«Ah, sì, grazie» rispose Van avvolgendo il nastro attorno allo straccio per tenerlo saldo sul morsetto.

Appoggiato il morsetto in sicurezza tolse la vecchia batteria e mise quella nuova, ricollegò i morsetti e chiuse il cofano. Il cliente collaudò subito l'efficacia della riparazione, appena ebbe inserita la retromarcia spense il motore. Fortunatamente quel tipo di batterie sono fornite nuove già caricate e si avviò senza problemi, dichiarando così l'efficacia della riparazione.

Franco provò la vecchia batteria con un tester, il risultato fu: «Dieci Volt, è fottuta».

«Niente da fare, io con le mani pulite non riesco a stare» impreccò Van mentre il cliente saldava il suo conto con Sardini.

Poi Franco si rivolse a Van, che era già vicino a Roberto, il quale quindi non poté fare a meno di ascoltare e gli disse: «Ho sempre creduto che senza batteria il motore non funzionasse».

«È il generatore che procura la corrente, la batteria accumula solo l'eccedenza. Il generatore, alternatore o dinamo che sia, produce una quantità di energia elettrica sufficiente per far funzionare tutti gli accessori dell'auto. Però non sempre sono tutti in utilizzo, quindi si crea una sovrapproduzione e questa viene raccolta e immagazzinata nella batteria che la restituisce nei momenti in cui il generatore non funziona: all'avviamento, o per

ascoltare la radio a macchina ferma, per mantenere in stand-by l'antifurto, per abbandonare il veicolo a luci accese. Cose così insomma».

«Ma non si lascia la macchina con le luci accese».

«Quando posteggi e lasci le quattro frecce non è un lasciare le luci accese?»

Franco rimase sorpreso per la semplice logica alla quale non aveva mai posto attenzione, e chiese ancora: «Ma perché isolare il polo positivo?».

«Perché nel polo positivo c'è corrente e se tocca parti metalliche manda in cortocircuito il generatore».

Poi intervenne Roberto, anche lui aveva i suoi dubbi: «E il negativo? Non va isolato?».

«Tutte le parti metalliche esposte sono un polo negativo; motore, telaio, carrozzeria. Non è necessario isolarlo».

«Ma com'è che tante volte vedo auto con la batteria staccata e con i poli liberi» Questa volta era Franco a porgere l'orecchio.

«A motore spento, vero?».

«Eh si».

«A motore spento il generatore non carica, non c'è corrente, quindi niente cortocircuito».

Franco era giovane, non si era ancora posto certe domande e Roberto, se pure con qualche anno di più, non aveva vissuto l'ambiente ideale per svilupparle.

Il valore di Van stava emergendo.

Nei giorni seguenti Van si impegna a cercare un appartamento più consono alle mutate esigenze. Lara lo segue ma non ha certo un'aria felice. Appartamenti tristi, piccoli, bui, mal posizionati, mal disegnati. Appartamenti che sarebbero comunque ambiti ai più non soddisfacevano minimamente Lara che non perdeva occasione per esprimere il suo disappunto. Il suo volto era sempre più velato di tristezza.

Infine trovarono un appartamento accettabile. Forse un po' troppo dispendioso secondo i progetti di Van e certamente non l'ideale per Lara ma almeno, forse per errore, entrambi dissero di sì.

Un discreto appartamento, senza una particolare vista ma abbastanza ampio da non farli sentire troppo stretti. Si erano abituati ad una villa a schiera disposta su quattro livelli in un complesso residenziale di periferia e tutto sommato l'essere su un unico livello non era poi tanto male. Basta scale ma con il canone di locazione ad un quarto garantiva loro un più ampio margine di respiro.

Ma non era ancora finita, dovevano vendere le loro auto e passare ad auto dalla gestione più sobria. Per Van non fu difficile, riuscì a vendere la sua ancora al giusto valore ed essendo un conoscitore di motori riuscì anche a trovare un discreto usato dal buon rapporto qualità/prezzo perfettamente in linea con le necessità famigliari. Un'utilitaria, certo, ma trattata bene ed efficiente.

Per Lara fu un po' più difficile, disse che preferiva restare senz'auto piuttosto che muoversi su di un veicolo dalla classe inferiore. Si occupò lei stessa della vendita e dopo qualche giorno la sua auto sparì dal posteggio sotto casa.

Gli ultimi giorni nella vecchia casa furono piuttosto tristi: Lara era sempre contrariata e anche nell'intimità era diventata più fredda. Per qualche giorno Van la sentì piangere.

Ed anche nella nuova casa la situazione non migliorò molto. Lara era sempre triste e distaccata, anche se non piangeva più aveva sempre un atteggiamento freddo. Per molto tempo Van pensò che le sarebbe passata, anche se sembrava che non passasse mai.

Primi contatti con la nuova squadra

Sabato pomeriggio, l'officina è chiusa ma ci sono tutti: Sardini, Umberto, Franco, Roberto, Van, Gianluca il pilota dell'auto posteggiata in officina e Valenti Ermengildo, detto Gildo, il meccanico/preparatore dell'auto di Gianluca.

Nell'ufficio non c'è abbastanza posto per tutti e allora si sono fatti uno spazio all'ingresso e sono tutti seduti in circolo, come in spiaggia intorno al fuoco la sera.

Alcuni si sono accaparrati una sedia ma a Umberto e Franco, che sono i più giovani dell'officina, è toccato accomodarsi su due sgabelli di fortuna. Uno ricavato da una latta da 30 litri rovesciata e uno da una cassa di legno.

Sardini: «Allora, dimmi Gildo: che gare fate quest'anno?».

Gildo: «Per cominciare facciamo un rally di zona a fine mese e un nazionale due settimane dopo».

Gianluca: «Poi voglio farmi anche due slalom ma devo ancora decidere quali».

Papà gli ha comprato la macchina, papà gli ha scelto gli studi, papà gli ha risolto tutti i problemi, papà gli ha comprato il diploma, papà adesso gli compera la laurea, papà, papà, papà, se manca papà non si sa nemmeno cambiare il pannolino. È uno che va forte solo perché se anche cappotta in posteggio il giorno dopo ha la macchina nuova. Ci pensa papà.

I genitori sono brave persone ma hanno così tanti soldi che tutto quello che possono volere lo comprano. Per carità, che Dio glieli conservi, ma questo ha fatto in modo che il figlio non ricevesse quei "no" che fanno crescere. Non si è mai sentito rispondere «No» una sola volta: si può fare? Si compra. Quando un genitore decide che al figlio non deve mancargli nulla deve ricordarsi che non devono mancare neppure i no.

Il risultato è un ragazzo arrogante, saccente, presuntuoso, cafone, burino, irrispettoso e per giunta ignorante. Però forse il mondo ha bisogno anche di questo tipo di persone, se non altro per dare il cattivo esempio.

Naturalmente tutti lo amano, per la montagna di soldi che gli si può spillare.

Sardini, seduto vicino a Van, gli sussurra: «Stai calmo», Roberto rimane esterrefatto dal tono arrogante ma evita di pensarci e si concentra sul discorso in essere: «Mi vengono suggerite quattro gare che dovrebbero essere importanti per la mia carriera e la mia formazione e poi volevo fare anch'io slalom e ralliesprint».

Gianluca: «Giusto, bravo. È così che si inizia» cercando di essere simpatico ma senza riuscire a celare la sua natura.

Gildo, un altro bel cafone che ha chiuso la sua attività per "eccessivo sviluppo tecnologico" del prodotto automobile. Infatti non fa altro che far sostituire pezzi e fare la messa a punto nel cortile di casa. Tutto il resto lo delega a ditte esterne, compreso Sardini, che gli fa da rimessa.

Umberto rivolto ai piloti: «Quando partecipate alle stesse manifestazioni facciamo un corpo unico, con un solo gazebo, una sola attrezzatura e una sola grigliata» ricordando i momenti conviviali di queste manifestazioni a livello amatoriale.

Questa battuta portò il sorriso a tutti, infondo la parte migliore di queste manifestazioni è la socialità.

Roberto: «Avevo pensato ad uno slalom domenica prossima, è qui vicino, possiamo andarci insieme».

Gianluca: «No, mi tengo per il rally di fine mese».

Gildo: «Non si sa mai, meglio preservare la macchina». Come sempre, Gildo parlava dopo Gianluca, per sapere come tenergli le parti ovviamente. Lo si capiva dai suoi atteggiamenti, lo osservava per comprenderne i pensieri, per esprimersi solo in seguito alla perfetta comprensione dell'idea di fondo. Un istinto naturale, nulla di studiato.

Sardini: «Tu Franco stai con me, Roberto e Van. Li seguiremo noi». In questo modo Franco si sarebbe fatto un po' le ossa e avrebbe preso qualche soldino in più a fine mese.

Umberto: «Vado io con Gildo e Gianluca?».

Sardini: «Sì, tu sei autonomo nel lavoro, quindi sai benissimo cosa fare, non hai bisogno di me», Umberto fece un gesto di assenso.

Van, rivolto a Roberto: «Io e te domani andiamo alla pista, c'è una gara di moto, ci potrebbero essere cose interessanti da vedere. Troviamoci qui davanti alle nove. Ti va bene?».

Roberto: «si va bene, domani alle nove».

Van, rivolto a Franco: «Vuoi venire anche tu? È una proposta estranea agli obblighi di scuderia, se vuoi ti fai trovare qui davanti alle nove, vi porto io».

Franco: «Okkey, domani alle nove qui davanti».

Si diede un'occhiata al calendario, si segnarono le date in cui correva Gianluca in rosso e le date in cui correva Roberto in blu. Due giornate erano concomitanti ma nessuna divideva la stessa manifestazione.

Non era da escludere che negli intervalli non si partecipasse ad altre manifestazioni.

Terminata la riunione si andò tutti al bar a bere qualcosa e infine ci si congedò con le date delle manifestazioni ben chiare e pronti per iniziare la stagione.

Van, Franco e Roberto rifecero memoria per l'appuntamento del giorno seguente: alle nove di fronte all'officina.

Un giorno in pista

Il cielo era lievemente coperto, ma era chiaro che la giornata si sarebbe aperta sul bel tempo. Van arrivò per primo, con almeno quindici minuti di anticipo. Poi arrivò Roberto, transitò di fronte all'officina con la sua auto cinque minuti prima delle nove e poi posteggiò nelle vicinanze. Si accomodò nell'auto di Van al suo fianco.

Franco invece arrivò con dieci minuti di ritardo, nella norma considerando che affidava la sua mobilità ai mezzi pubblici e si sedette dietro a Roberto.

Dopo i convenevoli d'obbligo, ma anche di piacere ovviamente, ci si diresse verso la pista.

«Che moto corrono?» domandò incuriosito Franco.

Van: «Stradali elaborate. Classi seicento e mille».

Roberto: «Cosa c'è da vedere per me?».

Van: «Le traiettorie. In moto è molto importante la traiettoria ma le leggi della fisica sono uguali ovunque, se apprendi il concetto di traiettoria, ed è più facile vederla sulle moto, ti troverai bene anche in auto».

Franco: «A me piacciono le moto, il fratello grande di un mio amico ne aveva una. Poi ha fatto un incidente e adesso è su una sedia a rotelle. Per questo i miei non mi comprano la moto».

Van: «La moto è bella, è anche un'ottima scuola. Ma è anche selettiva. Oltre a stare attento tu, per te stesso, devi stare attento a cosa fanno gli altri, che qualche volta non vedono nemmeno i treni figurati se vedono una moto. In moto non hai protezioni e una qualsiasi situazione di allerta alza anche il livello di panico. Il panico non ti permette di ragionare e finisci per fare un errore. Mai farsi assalire dal panico, né in pista, né su strada e neppure nella vita. Mai, è giusto avere paura, è naturale ma non deve trasformarsi in panico».

Franco: «Tu Van le sai guidare le moto?».

Van: «No, direi di no. O meglio, le so spostare, così come un comune conducente di autoveicolo guida la

propria vettura. Magari vado anche veloce, ma saper guidare è un'altra cosa».

Franco: «Ma allora cosa significa: "saper guidare"?».

Van: «Avere un perfetto controllo del mezzo, essere tu a portare lui e non lui a portare te. Quando metti le ruote lì dove le vuoi mettere e quando accade un inconveniente: un guasto, un ostacolo inaspettato, un malore. Qualsiasi cosa che sia diverso dal normale, dall'usuale, compreso l'atterraggio degli alieni reagisci con freddezza e determinazione nel modo giusto, esattamente come se fosse una manovra calcolata».

Franco: «Tu Roberto sai guidare la moto?».

Roberto: «Beh, credo di sì. Avevo il motorino alla tua età».

Franco: «Elaborato?»

Roberto: «No, tutto regolare».

Franco: «Il fratello del mio amico, quello che ha avuto l'incidente, aveva una moto da strada, una naked³, bella, potente. Era uno smanettone, andava sempre al massimo, poi in una curva presa troppo veloce è finito fuori».

Van: «Succede» detto con quell'aria di chi pensa che se uno prende una curva troppo veloce è chiaro che ha commesso un errore. Ma non volle infierire e tacque ogni commento. Infondo era solo un fatto riportato, bisognava essere stati sul luogo al momento dell'incidente per esprimere un giudizio e ne Van, ne Franco vi erano stati.

Il viaggio proseguì tra qualche discorso futile e osservazioni del mondo circostante. Quando infine giunsero in prossimità della pista una persona dello staff indicò loro la zona posteggi. Vi erano molte persone e dalla pista si sentiva provenire il rombo dei motori e qualche cosa che passava dagli altoparlanti che poteva sembrare musica.

Accomodate il veicolo nel posteggio riservato al pubblico, si incamminarono verso il tracciato.

³ Nuda, priva di carenatura

Il rumore dei motori era sempre più assordante, quell'accozzaglia di onde sonore che sembrava musica prendeva dei contorni sempre più chiari e nitidi. In effetti voleva essere musica. Di cattivo gusto magari, ma musica.

L'odore dei gas di scarico cominciava a farsi sentire sempre più intenso avvicinandosi al paddock, le moto erano in fase di preparazione per l'ingresso in pista e alcuni piloti stavano già scaldando i motori mentre altri, con molta più calma, giungevano solo ora al tracciato.

I tre si diressero subito verso il punto di ristoro, a metà mattina una pausa è d'obbligo quando si sta in compagnia. Un veloce caffè al banco e poi a girare in mezzo alle moto.

Camminavano a debita distanza dalle moto in sosta sotto i gazebo, ovviamente per lasciare spazio e non infastidire gli operatori. «Eco, ascolta questo motore» disse Van a Roberto. Roberto porse l'orecchi cercando di ascoltare il motore e di capire perché avrebbe dovuto ascoltarlo.

Un meccanico, o comunque un compagno del pilota stava dando colpi di acceleratore lievi e cadenzati, ruotando di pochi gradi la manopola del gas creando un ritmo costante di dolce accelerata, indicativamente un quarto di rotazione della manopola e rilascio rapido dando tempo al motore di riportarsi al minimo.

Il suono era piacevole, un bel timbro squillante, senza incertezze, progressivo e regolare. Le nuvole dei gas di scarico si susseguivano con regolare ritmo intermittente e, per chi ha la passione dei motori, il profumo di benzina incombusta rende l'attimo vissuto in completezza di emozione.

«È così che si riscalda un motore, con queste accelerate intermittenti» urlò Van per sovrastare i decibel prodotti dai vari motori, ma soprattutto da quello che stavano osservando, che era il più vicino. Poi il meccanico lasciò spegnere il motore dando sollievo all'udito.

«Scaldando il motore a colpi di acceleratore, si produce calore in camera di combustione e quando rilasci il

calore si diffonde. Nel frattempo girano l'olio e l'acqua che distribuiscono la temperatura e il motore si scalda con progressione regolare» disse Van rivolto a Roberto, questa volta ad un volume più consono.

Ovviamente Franco non poté esimersi dall'ascoltare, domandò: «Allora è a colpi che si deve riscaldare un motore?».

Van: «Sì, tenendo accelerato costantemente si continua a produrre calore in camera di combustione me siccome la trasmissione del calore per induzione avviene a velocità pressoché costante si rischia di avere un motore caldo dentro e freddo fuori. Ora, come sicuramente sai, i metalli si dilatano col calore e se è caldo dentro e freddo fuori significa che il metallo dentro è più dilatato del metallo fuori e questo crea delle tensioni nei materiali. Ti faccio un esempio più pratico: se il pistone si scalda di più del cilindro ha una maggiore dilatazione, questo fa sì che si riduca il gioco tra i due componenti sino a trovarci con il pistone di diametro maggiore del cilindro e a quel punto avviene il grippaggio. Cioè si rompe il velo d'olio e le molecole del pistone si vanno ad agganciare alle molecole del cilindro che "grattano", concedimi il termine, le une con le altre».

Franco: «Ah, ecco perché quando pistone e cilindro sono graffiati si dice che ha grippato! È successo al motorino di un mio amico. Ha dovuto cambiare pistone e cilindro, me li ha fatti vedere ed erano graffiati».

Van: «Era un due tempi, vero?».

Franco: «Sì».

Van: «Il due tempi è particolarmente delicato sotto questo aspetto».

Roberto: «Ma perché non si lascia scaldare al minimo? Dovrebbe essere anche meglio».

Van: «No, al minimo la pressione dell'olio è bassa, in alcuni casi non raggiunge neppure tutti i punti. Accelerando a colpi si porta l'olio in pressione e rimane in pressione anche mentre riduce il numero di giri, cioè anche quando non si produce calore, in questo modo si ha una lubrificazione completa e una più uniforme

distribuzione della temperatura. Anche l'acqua di raffreddamento spinta dalla pompa ha la stessa funzione: distribuire il calore in tutto il motore per avere un adattamento progressivo e costante di tutti i componenti».

Franco e Roberto hanno seguito il discorso con attenzione e Roberto, per avere conferma, si avvicina al meccanico che ha operato sulla moto osservata e domanda: «Ma perché scaldate il motore in questo modo?».

Meccanico: «Perché è così che si scalda».

Roberto: «Si ma intendo dire: perché in questo modo, perché a colpi».

Meccanico: «Perché così si scalda prima» risponde un po' dubbioso.

Roberto: «Ma allora perché non al massimo?».

Meccanico, sempre più dubbioso della sanità mentale dell'interlocutore: «Perché si fa così, si è sempre fatto così».

A quel punto Roberto rinuncia, si scusa, saluta e si ritira. «Niente, non me lo ha voluto dire. Si fa così, si è sempre fatto così... In pratica nessuna risposta».

Van gli sorride: «Ne troverai tanti di questi, soprattutto a questi livelli. Gente che fa senza sapere cosa fa e perché lo fa. Lo hanno visto fare, chi lo faceva otteneva risultati e lo hanno replicato, magari ipotizzando una qualche causa tecnica».

Percorsero ancora il paddock, osservando, con ammirazione, quei bolidi che stavano per essere preparati ad entrare in pista.

Vi era l'andaerivieni di piloti, meccanici, delle persone di supporto: mogli e fidanzate. Infine del pubblico, appassionati di moto e motori che vivevano un giorno di festa immersi nel loro centro di interesse. O magari semplici curiosi occasionali, col desiderio di vedere qualcosa di diverso da un centro commerciale.

Poi compaiono loro, nascosti in un angolo appartato, quasi come figli di un dio minore, bassi e vistosamente

colorati, tre sidecar. Quasi automobili, con le loro tre ruote larghe e basse, a sezione piatta e prive di scolpiture. E quella strana forma, asimmetrica.

Franco: «E questa che roba è?» con gli occhi pieni di stupore, come quelli di un bambino che vede per la prima volta una enorme torta di cioccolato.

Van: «Si chiamano sidecar⁴. In origine erano moto normali alle quali veniva collegato rigidamente un carrozino che appoggiava su una ruota e quelli stradali sono ancora così. Quelli da corsa si sono evoluti in questa forma; bassi e con le ruote larghe dove il pilota ha un suo sedile e il passeggero invece salta da una parte e dall'altra come un grillo».

Franco: «Cosa fa?! Salta?».

Van lasciò andare una mezza risata: «Se restiamo abbastanza le vediamo girare così capisci cosa intendo». Anche Roberto era incuriosito ma non proferì parola, riservandosi di porre domande in seguito.

Trovarono dei posti riservati al pubblico con una buona visibilità del tracciato e vi si accomodarono. Dopo pochi minuti iniziavano ad entrare in pista i primi piloti per le cosiddette prove libere. Iniziò la categoria minore. I primi giri a velocità moderata e poi sempre più veloci.

Van rivolgendosi prevalentemente a Roberto ma lasciando anche a Franco la possibilità di ascoltare ed eventualmente di intervenire: «Adesso stanno scaldando i motori, le gomme e le sospensioni. Nel frattempo testano se tutto è in ordine, che non ci siano perdite, innalzamenti anomali delle temperature, comportamento incerto e così via. La stessa cosa dovrai fare tu in auto: scaldare gradatamente i vari organi e "sentire", nel senso dell'inglese *to fill*, le risposte della macchina».

Poi i piloti cominciarono a girare più velocemente, a cercare il "tempo" e la guida si faceva più precisa giro dopo giro.

⁴ Per approfondire vedasi www.sidecar.it

Van: «Roberto, guarda questo con la moto rossa, osserva come affronta le curve: largo, frena prima di inclinare la moto, svolta, prende il punto di corda e poi accelera dolcemente allargando in uscita. Anche per l'auto il principio è uguale: si frena larghi in esterno a ruote dritte, si entra in rilascio sino al punto di corda e man mano che ci si allarga in uscita si accelera».

Roberto: «Che significa: punto di corda?».

Van: «È il punto della curva dove la traiettoria è più interna. Il punto dal quale cominci ad allargare la curva, a rimettere le ruote dritte e ad accelerare».

Franco: «Però vedo che non girano tanto il manubrio, sembra che piegano e basta».

Van: «È vero! La ruota della moto non è piatta di sezione, a parte i sidecar come abbiamo visto prima, ma è tonda. Ora, se inclini la ruota e prendi in considerazione il punto di appoggio a terra, questo non è perpendicolare all'asse verticale, ma fa un angolo verso l'asse di rotazione della ruota e se prendi un qualsiasi altro punto sulla fascia di appoggio della stessa inclinazione e tracci una perpendicolare, ti trovi che le linee che convergono sull'asse di rotazione della ruota. In pratica, l'insieme delle linee perpendicolari alla fascia di appoggio della ruota inclinata formano un cono, e il cono non percorre una linea rettilinea ma se lo fai rotolare svolta dal lato del raggio più piccolo. Ecco perché la moto sterza senza sterzare il manubrio. Anzi, se ci fai caso controsterzi un pochino; ovvero, spingi il manubrio sul lato destro come per girare a sinistra ma ti inclini e sterzi a destra. Inverso per sterzare a sinistra».

Franco: «Non ho capito».

Roberto: «Neppure io».

Van: «Beh, non è semplice neppure spiegarlo. Mi riservo di riprendere l'argomento quando avrò più strumenti a disposizione».

Dopo altre due categorie, dove infondo gli esempi si ripetevano, entrarono in pista i tre sidecar.

Per correre con un mezzo a motore non bisogna essere sani di mente. È un requisito fondamentale. Per correre in moto bisogna essere mezzi matti ma per correre con i sidecar bisogna essere matti in pieno e senza speranza di ripresa. Ed essere matti in coppia.

Il pilota, tanto quanto si salverebbe; lui resta sdraiato sul corpo della moto, quasi abbracciasse una dolce compagna nell'intimità. Ma il passeggero deve unire alla cieca fiducia nel suo compagno una gran dose di coraggio e doti atletiche degne di un acrobata circense.

In auto si sta saldamente affrancati al sedile, tra la vasca anatomica e le cinture di sicurezza si forma una cellula di sopravvivenza. In moto si stringe il serbatoio con le cosce e si appoggiano le mani al manubrio per gestire i comandi. Sul carrozino del sidecar si saltella sulla schiena del pilota nelle curve dalla parte del carrozino e fuori bordo dal carrozino per le curve opposte al lato del pilota, in prossimità della ruota posteriore, che ha la trazione, durante le uscite di curva per agevolarne l'accelerazione e accovacciati dietro la carena per i rettilinei in velocità. Senza nessun vincolo al mezzo se non dei punti dove appoggiare i piedi e delle maniglie da afferrare con le mani poste in punti "strategici" per ottenere la posizione di contrappeso più efficace possibile.

Perché è a questo che serve il passeggero, a fare da contrappeso per poter percorrere le curve più velocemente possibile ed è un disastro se il pilota non può contare sul suo passeggero, rischia di non riuscire a sterzare. Non sarebbe la prima volta che il passeggero si perde per strada vista la posizione precaria, il risultato è una clamorosa uscita di pista alla curva seguente perché è solo lì che ci si accorge di aver perso qualcosa.

Van osserva da tecnico, Roberto guarda incuriosito e Franco osserva affascinato. Non aveva mai visto un sidecar, non pensava che potesse andare così forte nonostante sia un veicolo rozzo, palesemente autocostruito probabilmente in cantina. Dà l'impressione di

qualcosa di raffazzonato alla meglio tanto è grezzo di fattura.

Franco: «Ma come sono rozzi sti mezzi, non possono comprarsene di migliori?».

Van, sorridendo: «Non sono a conoscenza d nessuna azienda che costruisca sidecar da corsa, sono tutti autocostruiti da pazzi appassionati. Prendono un motore di recupero, lo lavorano, costruiscono attorno un telaio e lo rivestono con della vetroresina. Dubito che la maggioranza di questi mezzi abbia un vero progetto su carta. La maggior parte è frutto di esperienza in pista, di prove pratiche, di errori pacchiani maldestramente corretti. Io li adoro, questa è gente che ha solo due cose: passione e pazzia». O forse solo pazzia.

È quasi l'ora di pranzo, i tre decidono di ritirarsi presso la propria dimora. Abbandonano il loro comodo posto sulle tribune a bordo pista e riattraversano il paddock. Con sorpresa Franco nota che gli equipaggi dei sidecar sono formati da persone di età matura e per di più sembra che siano amici e non avversari.

Franco: «Ma non sono tanto giovani quelli dei sidecar!».

Van: «Sì! Sono felice che tu lo abbia notato. Un tempo erano in molti a correre sui sidecar, ma poi si è avuto un incremento del livello tecnologico generale che ha fatto lievitare i costi accompagnato dalla mancanza di nuove leve, questo ha impedito il ricambio generazionale ed ora è una categoria che si va esaurendo».

Franco resta sempre più allibito e detto tra noi anche Roberto che tace, forse perché non trova il tempo e non ha la prontezza di fare domande, così resta in timido silenzio, ma non per questo privo di curiosità.

Transitando tra gli spazi dei vari concorrenti, Van nota una moto che pareva andare particolarmente bene in pista e ne riconosce il pilota: «Ti va bene la macchina! Ti da buone soddisfazioni. Ho visto che giravi veloce e molto lineare anche».

Il pilota risponde: «Sì, oggi sono proprio contento. La macchina risponde bene. Ho avuto qualche noia in settimana ma sembra sia risolta. Spero in bene».

Van: «Ma sì, le carte giuste le hai. Divertiti!» e si allontanò dopo aver ricevuto un cenno di saluto dal pilota.

Roberto non mancò di incuriosirsi: «Ma avete chiamato macchina la moto. Non è un'automobile!».

Van, prontamente: «Macchina è qualunque cosa che produce un lavoro. Macchina da scrivere, macchina da cucire, macchina per il caffè, macchina per la pasta, macchina è l'automobile ma macchina è anche la moto, l'autocarro, l'aereo...».

Ecco perché Van parlava sempre di macchina e non diceva mai, o quasi mai, auto: nel suo gergo era la macchina, il meccanismo. Non un vocabolo citato per imprecisione, come lo citerebbe chiunque non fosse addentrato nell'argomento. Ma era proprio per precisione che utilizzava il termine "macchina".

«Guardate cosa c'è là!» disse a sorpresa Van indicando un punto del posteggio; in prossimità di una pianta, pronto a ricevere l'ombra del pomeriggio, un sidecar stradale e per la gioia di Roberto ma soprattutto di Franco poterono soffermarsi ad ammirarlo.

«Una moto normale al quale è stato aggiunto, saldamente collegato al telaio, il carrozino. Come puoi vedere Franco, qui sul carrozino si sta comodi e al sicuro, quasi come in automobile» disse Van per dare una spiegazione tecnica sull'argomento. «Due posti sulla moto e uno sul carrozino, ma in alcuni casi il carrozino può ospitarne anche due» continuò lasciando sorpresi e affascinati i due giovani.

Stettero più di un quarto d'ora ad ammirare quel sidecar. Era soprattutto Franco che non voleva distaccarsi, avendo appena scoperto l'esistenza di un così curioso giocattolo. Non ne aveva mai visto uno in vita sua, nemmeno in fotografia. Continuava a porre

domande: quanto fa, perché qui è fatto così, perché quel particolare è fatto in quel modo, a cosa serve questo...

«Allora! Non hai fame?» intervenne Roberto che probabilmente cominciava a sentire un buco nello stomaco.

«Si vengo» rispose Franco.

Van: «Noi cominciamo ad andare».

Franco si staccò un attimo dopo, quasi a voler portarsi via con gli occhi qualcosa di quella curiosa macchina e li raggiunse con passo spedito prima che salissero in auto.

Mentre si dirigevano verso casa ripresero la discussione sul sidecar, e fu Roberto a porre la prima questione: «Ma che storia sti sidecar! Una volta si inventavano di tutto».

Van: «Come in tutte le storie alla base c'è una ragione, il costruire per capriccio è solo di tempi recenti. Andando un po' a memoria, perché non ho riferimenti qui con me, posso dire questo: dobbiamo capire che auto e moto nascono nello stesso periodo. Nel tentativo di costruire qualcosa che si muovesse e che potesse sostituire il cavallo. Stavano prendendo piede i veicoli a motore e ci si sbizzarriva a costruire nelle stalle, negli scantinati e nei capanni degli attrezzi. Ricordiamoci che Harley Davidson nasce in un garage» una piccola pausa per concentrarsi a superare l'incrocio e poi Van riprende: «Chi aveva molto denaro costruiva qualcosa che aveva un senso chiamare automobile, che non ne aveva costruiva cose a due e tre ruote, come il velò di Benz o il triciclo di Bernardi: la motrice Pia. Poi, questi veicoli, si volle utilizzarli per il servizio pubblico di piazza, oggi li chiameremmo taxi, per capirci. All'inizio avevano il seggiolino su un rimorchietto tipo calessino, motrice a tre ruote e rimorchio per il passeggero. Però accadeva che il passeggero, che doveva essere il ben trattato, si beccava polvere, olio e gas di scarico. Allora vennero costruiti veicoli a tre e quattro ruote con il posto del passeggero davanti al guidatore. Ma anche qui, altro problema; il passeggero si beccava il freddo d'inverno, tanta pioggia durante i temporali e soprattutto in caso di

incidente era il primo a patirne le conseguenze. A questo punto non restava che dare spazio al passeggero al fianco del conducente, nel carrozino. Ed è nato il sidecar».

Accompagnarono prima Franco a casa, così da non dovergli far prendere i mezzi pubblici e farlo tardare ancora.

Rientrando verso l'officina Van scelse una strada secondaria tracciata in una zona periferica della città, percorrendo strade comunali in aperta campagna. Un tragitto certamente più lungo e che avrebbe impegnato più tempo ma questo permetteva a Van di spiegare a Roberto alcuni concetti di guida appena discussi sulla tribuna della pista.

La strada era piuttosto stretta, due auto che si incrociavano dovevano certamente rallentare. Però non presentava ostacoli alla visuale nelle curve. In questo modo era garantita la visibilità e questo dettaglio consentiva a Van di percorrere la curva sfruttando tutta la carreggiata in piena sicurezza. L'usanza era ampiamente utilizzata da qualsiasi conducente su quella strada, in quanto viene spontaneo prendersi degli spazi extra con vetture che possono accettare un ritmo sostenuto di marcia.

«Ecco, ora osserva» iniziò Van appena imboccata la strada «Mi tengo largo all'esterno della curva, adeguo la velocità» Van ridusse la velocità passando ad una marcia inferiore e accompagnandosi con il freno, «Con scalata e frenata, inizio a ruotare il volante, mi accingo al punto di corda e in uscita, mentre raddrizzo le ruote, accelero sempre di più» e l'auto sembrava uscire volando dalle curve, se pure queste fossero percorse, si allegramente, ma senza esagerazioni. Si potrebbe dire: "un ritmo sportiveggiante".

Van: «È chiaro? Hai capito?».

Roberto: «Sì, credo di sì. Ho visto che esci veloce dalle curve e che la macchina tiene: largo, stretto, largo in uscita. Sì, okkey, ci siamo».

Van: «allora adesso tu mi dici cosa devo fare e io al volante lo eseguo. Così prendi atto di quanto hai compreso. Adesso cosa devo fare?» disse Van accingendosi ad una curva a sinistra.

Roberto: «Stai a destra, adesso sterza...» ma l'auto si scompose e Van rimproverò Roberto riprendendo il controllo dell'auto: «Ah! Hai dimenticato qualcosa!» disse sorridendo, come chi già sapesse che un errore si sarebbe compiuto «Adeguare la velocità alla curva; riproviamo». Giunsero alla curva successiva, una curva a destra e Roberto iniziò: «Largo a sinistra, "frenata", punto di corda e uscita accelerando».

Van questa volta sorrise e disse: «Okkey, hai capito il principio di massima. Anche se la parola "frenata" non è proprio precisa, potrebbe bastare solo il cambio di marcia.

Proseguirono per altri dieci minuti a percorrere curve e contro curve parlando di traiettoria, frenata e accelerata, sino a quando, raggiungendo una via ad alta percorrenza dovettero adeguarsi alle condizioni del traffico.

Tieni il volante in mano

Van era riuscito già da qualche giorno a vendere la sua ammiraglia e a comprarsi un'utilitaria, così come aveva previsto nel piano di riduzione delle spese discusso con Lara. Era anche la settimana nella quale c'era da andare a firmare il contratto per la nuova casa e questo non creava una bella atmosfera familiare. La vita pubblica risente della serenità nella vita privata.

Però aveva un compito da svolgere, ed era quello di portare Roberto a gareggiare nella migliore delle condizioni. Per questo motivo si erano dati appuntamento per uscire un tardo pomeriggio, quando Roberto avesse finito il suo lavoro, per trasmettergli alcune nozioni di guida sportiva.

Per recarsi al luogo dell'appuntamento Roberto percorse una strada a scorrimento veloce che erano anni che non percorreva. Ricordava un lungo tratto senza interruzioni di sorta ma all'improvviso si ritrovò una rotonda nuova la dove prima c'era un incrocio con una strada secondaria.

Preso alla sprovvista giunse ad immettersi nella rotatoria a velocità sostenuta, il risultato fu che tra una svolta a destra, una contro svolta a sinistra e poi l'uscita a destra nuovamente, rischiò di sbandare e di terminare sul posto la serata. Sembrava che le ruote non volessero andare dove lui le voleva mandare. L'essere rimasto sul manto d'asfalto pareva essere una casualità.

Si incontrarono in un ampio posteggio che in quell'occasione era vuoto. Si trattava del posteggio di un cimitero, molto grande per rispondere all'utenza delle grandi ricorrenze ma un deserto nei momenti prossimi alla chiusura e in quel momento gli unici spazi occupati erano quelli prossimi all'ingresso. Lontano dall'ingresso era un ampio piazzale vuoto con tracciati le corsie e gli spazi di sosta.

Van fece salire Roberto come passeggero sulla sua nuova auto usata per parlargli di cosa avrebbero fatto quella sera.

Van: «Il primo esercizio è questo: ti fai il sedile e poi metti le mani sul volante in posizione contrapposta su di una linea orizzontale. Immagina che il volante sia un quadrante di un orologio analogico, a lancette; la destra sarà nella posizione del tre, la sinistra sarà nella posizione del nove. Orizzontali e contrapposte».

Roberto: «Okkey».

Van mostrando i movimenti in pratica a vettura ferma: «Poi si inserisce la prima marcia e si procede al minimo. Dopodiché, si ruota il volante di trecentosessanta gradi da una parte; per farti vedere comincio a sinistra. Un giro completo, staccando una mano dal volante, in questo caso la sinistra, ma tenendolo sempre sotto controllo con l'altra. Poi la sinistra lo riprende velocemente e la destra ruota sulla corona sino a riafferrarla saldamente. quando la vettura ha preso un po' di direzione si controsterza di due giri dalla parte opposta, sempre facendo lavorare le mani allo stesso modo. Ma ovviamente sarà la destra a fare il lavoro della sinistra e viceversa. Il tutto tenendo il più possibile le mani sul volante così come ti sto facendo vedere. Questo esercizio ti serve per tenere sempre sotto controllo la direzionalità del veicolo. Non devi mai perdere il controllo dello sterzo. Sei pronto? Te la senti di provare?».

Roberto: «Va bene, fammi provare».

Van: «Okkey, scambiamoci di posto, guida tu la mia auto».

Prima di scendere dall'auto, Van, tirò tutto indietro il sedile di guida, in modo da obbligare Roberto a sistemare la seduta prima di partire.

Scambiati i posti, Roberto dovette eseguire l'esercizio di posizionare il sedile. Con i suggerimenti di Van posizionò la seduta prendendo le misure sulla frizione, posizionò lo schienale prendendo le misure con le braccia e poi inserì la prima marcia e iniziò a muovere il veicolo.

Van: «Adesso punta verso la fine del corridoio, stabilizza la velocità, lascia sollevato il piede dall'acceleratore. Così, giusto adesso comincia a sterzare come ti ho fatto vedere».

Roberto cominciò a ruotare il volante in modo un po' impacciato, una via di mezzo tra il modo che gli era stato appena mostrato e quello a cui era abituato: ruotare poco più di un quarto di giro e far scavalcare la mano in alto da quella in basso per andare a riprendere la corona in prossimità della parte alta.

«Piano, con calma. Rimettiti dritto e riparti» gli disse Van appena fatto un giro di volante.

Roberto ripartì e provò nuovamente e iniziò a muovere le braccia aiutato da Van «Ma così si incrociano le braccia, mi hanno sempre detto che non bisogna incrociare le braccia».

Van, mentre Roberto continua l'esercizio: «Sì e no. Adesso ti spiego: le incroci per centoottanta gradi, poi stacchi per ruotare di più. Considera che si riesce tranquillamente a ruotare il volante per qualcosa in più di centoottanta gradi. Quindi, se devi ruotare poco vai anche ad incrociare le braccia, se sai che devi girare di più ne stacchi una, quella che ha la presa meno salda, e vai a riprendere il volante. Tieni presente che per sterzare devi usare la stessa forza su entrambe le mani».

Percorsero per tre volte avanti e indietro il tratto di posteggio. Roberto si stava abituando a mettere le mani sul volante in modo corretto. Al terzo ritorno Roberto si fermò.

Van: «Stanco?».

Roberto: «Dubbioso: mi sento un idiota. Andare avanti e indietro girando il volante di qua e di là a velocità ridotta. Ma a che serve?».

Van: «Per essere veloce nelle reazioni non devi pensare. Non devi pensare a quello che devi fare, l'unica cosa da fare perché questo avvenga è di abituare la mente a far fare al corpo determinati e specifici movimenti, perché questo accada devi ripetere più volte i movimenti sino a

quando ti entrano nella mente inconscia. Quando serviranno, la tua mente agirà per istinto in un tempo brevissimo, senza bisogno di un tuo pensiero cosciente. Pensa a chi pratica arti marziali, quando viene aggredito agisce d'impulso con una mossa appropriata. Non pensa, agisce, perché la sua mente inconscia ha già registrato i movimenti corretti. Pensare fa perdere tempo, se quando l'auto comincia a perdere aderenza devi pensare a cosa va fatto perdi tempo. Il tuo inconscio deve farlo per te».

Roberto: «Beh, a fare questo esercizio mi sento un idiota. È stupido! È un esercizio stupido».

Van, sorridendo: «Hai ragione, è decisamente un esercizio stupido. Adesso fallo in seconda».

Roberto: «In seconda?».

«Sì, sarai solo un po' più veloce».

Roberto ci riprovò in seconda. Mantenere l'auto in linea durante lo slalom cominciava ad essere difficile, giunse al termine del posteggio e ritornò come aveva fatto precedentemente. Destra sinistra, destra sinistra, più veloce di prima, più impegnativo di prima.

«Adesso fai un giro in terza, dovrai tenere un po' accelerato, diciamo a mille giri, altrimenti al minimo non regge» disse Van al termine del tracciato. E allora terza marcia, mille giri motore e via di nuovo a zigzagare destra sinistra, destra sinistra.

Questa volta Roberto sudava, e sudava parecchio anche mentre Van stava sereno ad osservare il mondo da passeggero.

Una andata e un ritorno e Roberto fermò l'auto all'inizio del posteggio.

«Adesso hai imparato. Sali sulla tua auto, torni a casa e vedrai che avrai la sensazione di avere più controllo, di percepire che ti ascolta. Sentirai la macchina fare quello che vuoi tu!» disse Van in tutta calma.

Roberto si asciugò un po' il sudore e si rilassò un attimo prima di scendere da quello strumento di tortura e risalire sulla propria vettura per tornare a casa. La serata, nonostante avesse impegnato relativamente

poco tempo, lo aveva affaticato molto: i primi giri noiosi e gli ultimi terribili, non vedeva l'ora di essere a casa a rilassarsi e per questo, una volta ripreso il viaggio di ritorno sulla sua auto, viaggiava a ritmo sostenuto. Ripercorse la strada dell'andata con la sola idea di andarsi a riposare; mangiare un boccone e rilassarsi. Magari guardando qualcosa alla tivù.

«Porc.... LA ROTONDAAAA!» Roberto l'aveva completamente dimenticata e già si vedeva fuori dal manto stradale a piangere disperazione al fianco di un carro di soccorso, magari dopo aver danneggiato qualcuno con la sua guida imprudente e distratta. Ma accadde un mezzo miracolo: le mani erano posizionate su una linea orizzontale, ruotarono il volante senza staccarsi. Frenata a ruote dritte largo a sinistra, così come aveva appreso dalle moto in pista, curva a destra e le ruote erano lì dove dovevano essere, contro curva a sinistra e le ruote erano lì dove dovevano essere, uscita a destra e le ruote erano, più o meno, lì dove dovevano essere.

Si ritrovò ancora sul nastro d'asfalto, nella giusta direzione, spaventato ma incolume. Aveva appena superato la rotatoria affrontata distrattamente. Il suo subconscio aveva ruotato il volante mantenendo salda la presa. Non aveva pensato, non aveva avuto il tempo per pensare, ma le sue mani si erano mosse e lo avevano tirato fuori dalla rotatoria.

Giunto alla propria abitazione, prima di scendere dal veicolo si rese conto che qualcosa non andava, si sentiva scomodo, non si sentiva a suo agio: sollevò un pochino lo schienale del sedile e subito tutto sembrò in ordine.

Prove generali

«Per l'esecuzione corretta della curva devi tenere in considerazione tre elementi» Van non lo aveva nemmeno salutato, sembrava particolarmente nervoso quella mattina in pista «La traiettoria, l'acceleratore e la marcia inserita».

Le parole riecheggiavano nella mente disorientata di Roberto, che solo un attimo prima era giunto in pista, questa volta non il kartodromo ma un diverso tracciato, per una seconda prova dell'auto.

Il suo entusiasmo si era smorzato in un attimo ed era rimasto frastornato da quest'accoglienza molto fredda. Si acuì la sua soglia di attenzione e la sua presenza, non sapendo come reagire era attento a cogliere ed interpretare ogni tipo di segnale sperando di non deludere e di poter dare il meglio di sé.

«Ora sali in macchina, te l'abbiamo già scaldata un po' noi, è pronta, ti fai qualche giro in pista per prendere familiarità col tracciato e poi rientri. Attento ai segnali che ti diamo io o Sardini, magari ti facciamo rientrare prima».

Subito si portò all'auto, vi si infilò dentro e si fece passare guanti, sottocasco e casco dalla ragazza che era con lui.

«Ah, scusate» disse Roberto un attimo prima di avviare il motore già pronto e bardato per entrare in pista «lei è Eleonora, la mia ragazza». E Van in tutta considerazione: «Tranquillo, sta qui con noi. Vai!» e partì verso la pista.

Van si rivolse infine alla graziosa fanciulla bruna dagli occhi scuri: «Scusa se te lo abbiamo strapazzato, ma ad ottobre ha una gara importante da portare a termine e devo metterlo sotto torchio. Comunque io sono Giovanni, detto Van. Il signore qui è il proprietario

dell'auto nonché preparatore signor Sardini e dietro al furgone c'è Franco, il nostro meccanico»

Dopo le strette di mano d'obbligo e di cortesia Eleonora si rivolse a Van: «Roberto mi ha parlato di lei, mi ha detto della prova in pista e dell'allenamento in posteggio».

«Bene! Vuol dire che ha imparato. E lei signorina come si relaziona col mondo dei motori?» rispose Van.

Eleonora: «Beh, io non ci capisco niente, ma so che a lui piace e cerco di farmelo un po' piacere anch'io».

Van: «le faccio una proposta indecente, ci portiamo a bordo pista e lei mi prende i tempi sul giro. Così fa qualcosa e non si annoia».

Eleonora: «Va bene, proviamo».

Van estrasse un cronometro da una custodia e lo pose nelle mani di Eleonora. Gli mostrò i comandi e ne insegnò l'uso. Quindi si portarono a bordo pista. Mentre lei giocava col cronometro Van osservava la guida di Roberto.

«A che tempi gira?» domandò Van dopo una decina di giri. «uno e venticinque e qualche cosa» disse Eleonora indicando l'ultimo tempo.

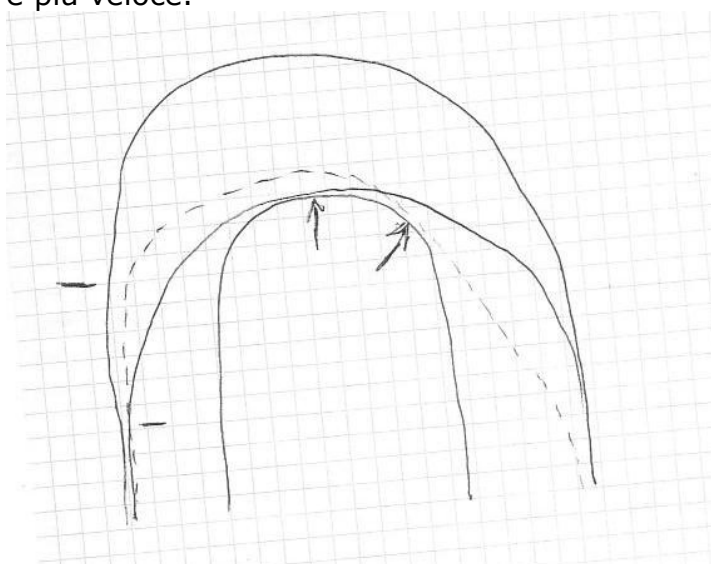
Roberto uscì e si riportò al furgone dell'assistenza da dove era partito. Mentre Franco e Sardini si prendevano cura dell'auto Roberto si avvicinò a Van ed Eleonora che stavano riportandosi anche loro alla postazione. «Come sono andato? Che tempi ho fatto?».

Eleonora: «uno e venticinque, più o meno».

Van: «Non ti preoccupare adesso, questi sono tempi relativi. Piuttosto, tra poco risali in macchina e come ti ho detto prima pensa a: traiettoria, acceleratore e marcia inserite. Cominciamo dalla traiettoria».

Van salì sulla sua auto, che era posteggiata affianco al furgone di Sardini, prese un notes e con una biro disegnò due righe più o meno parallele che avevano la forma di una U rovesciata e mostrandole a Roberto disse. «Qui ci sono molti tornanti, questo è un tornante. Tu lo percorri lungo questa traiettoria» tracciando una terza riga che partiva dal bordo della riga esterna,

andava a toccare la riga interna all'apice della U e tornava a sfiorare la riga esterna dalla parte opposta. «Più o meno va bene, entri largo, stringi al punto di corda» segnando il punto con una freccia «poi esci e riallarghi. Percorri la curva col minor raggio di sterzata possibile. Però! Se tu invece di cominciare la curva qui, ti porti un po' più avanti e stringi subito, prendi il punto di corda invece che a metà curva come fai tu, un po' più avanti, ti trovi ad uscire più veloce» questa volta la linea era tratteggiata per differenziarla dalla linea precedente. Roberto stette un attimo a pensare con lo sguardo nel vuoto e riconobbe nelle parole di Van l'esempio datogli nella strada di periferia. La non vi erano tornanti ma la traiettoria era simile: tardava l'ingresso in curva per uscire più veloce.



«Tra poco rientrerai in pista» proseguì «e questa volta fai attenzione alle traiettorie; non ti preoccupare del cronometro, non fare a gare con gli altri piloti, fai la tua strada e pensa ad imparare le traiettorie. Traiettorie, acceleratore, marcia inserita. Questo è il tuo obiettivo oggi. Eleonora ti prenderà i tempi».

Roberto annuì e poi il gruppo fu distratto da Sardini e qualche problema di poco conto sull'auto.

Fecero una piccola pausa caffè dove Eleonora imparò a richiamare i tempi memorizzati sul cronometro in modo da poterli confrontare e scoprì anche un timido uno, ventiquattro e otto attorno al sesto giro.

Dopo la piccola pausa e l'assunzione di una piccola dose di carboidrati da parte di Roberto su consiglio di Van, giungeva il loro turno per rientrare in pista. Roberto si sedette in auto ed Eleonora gli porse ancora gli accessori così che terminò la vestizione. Franco lo aiutò a stringere le cinture e poi Van gli si portò al finestrino: «Adesso ascoltami; prima di avviare il motore chiudi gli occhi, svuota la mente da ogni pensiero, da ogni preoccupazione. Ascolta solo la mia voce, non far caso ai rumori, presta attenzione a quello che dico» alcuni secondi di pausa «Rilassati, respira, riempi bene i polmoni, gonfia anche il ventre. Concentrati sul respiro, con calma, inspira... Espira... senti l'aria che entra ed esce dal naso, due o tre volte» gli dette tempo di respirare «Adesso immagina di entrare in pista, immagina la scena, vivila come se fosse vera, ecco, comincia a percorrere l'asfalto, immagina il rumore dell'auto, immagina la risposta all'acceleratore. Ti stai avvicinando alla prima curva, vivi appieno questo momento, immagina anche i dettagli, i particolari, il colore dei cordoli, l'erba verde oltre la striscia bianca, la sabbia delle vie di fuga, immagina di girare il volante, impugnalo bene, percorri la curva... dai gas! Ascolta il motore, senti il sedile che ti spinge la schiena, sali di una marcia, senti lo strattone quando molli la frizione, okkey, sei alla curva successiva, frena, senti le cinture che ti schiacciano il torace, imposta la curva, larga, sterza, punto di corda, senti la forza centrifuga che ti spinge fuori, senti le gomme che si incollano all'asfalto e il sedile che sembra ti tenga a stento, dai gas e senti la pressione che la massa del tuo corpo esercita spostarsi dal fianco allo schienale. Vai, altra curva, non dimenticare i dettagli, sii dettagliato e preciso nell'immaginare, sensazioni, odori, rumori. La forza che ci metti

ad impugnare il volante, la leva del cambio, immagina tutto nel modo più realistico possibile». Ed in effetti lo viveva; le mani di Roberto reagivano ai pensieri, come quando ci si muove nel sonno, stringevano il volante, tentavano di muoverlo e anche i piedi reagivano, anche loro avevano quei minimamente percettibili movimenti di un corpo che reagisce al sogno. E proseguì: «Ultima curva del circuito, prendila bene: largo, frena, chiudi la curva in rilascio di acceleratore, punto di corda, gas! Apri che sei sul rettilineo finale, lanciato al massimo per il crono. Okkey, rilassati, torna al respiro, quando vuoi apri gli occhi». Quando Roberto aprì gli occhi Van era al finestrino che lo osservava con quell'aria un po' severa da maestro, quel tipo di maestro che vuole dal suo allievo la presa di coscienza e non l'esternazione dei risultati che è sempre e solo un vanto fine a sé stesso. E in effetti Roberto si sentiva più presente dopo quell'esperienza. Aveva coscienza dei suoi arti, della sua posizione in auto, sentiva sensazioni tattili provenire dal suo corpo alle quali non aveva mai fatto caso. Era la presenza.

«Adesso metti in moto e vai» disse Van facendolo riprendere con un sobbalzo. Roberto premette il pulsante "START" e avviò il motore, Van si scostò dal finestrino lasciandogli campo libero e così si diresse in pista. Era pronto per girare.

Van, Sardini ed Eleonora si portarono a bordo pista per osservarlo girare.

Van osservava il suo stile di guida, come frenava, come affrontava le curve, come accelerava. Sardini ascoltava il motore, cercava di capire se mancasse di carburazione in qualche momento, se facesse qualche rumore anomalo o se avesse un comportamento di telaio non previsto. Eleonora giocava con il cronometro: «Uno ventitré!» al giro seguente: «Uno ventidue! Uno ventidue!» era sempre più felice che il suo ragazzo, il suo eroe, migliorasse giro dopo giro e con uno, ventuno e sette esplose in un urlo di giubilo incapace di

trattenersi in una forma di contegno. Al contrario di Van, che se pure sorrideva ad Eleonora per approvazione, non faceva trapelare nessuna emozione personale. Esattamente come chi analizza dei numeri, lui analizzava solo dei numeri.

Sardini esprimeva la sua gioia se pure in modo contenuto, forse più maschile o forse solo più abituato ad ottenere risultati e quindi meno soggetto a farsi coinvolgere dalle emozioni.

Finito il turno Roberto uscì dalla pista per posteggiare vicino al furgone. Fermò la macchina e scese con aria soddisfatta: «Ho fatto il tempo? Sono andato alla grande?».

«Sì ottimo! Hai migliorato tantissimo» rispose Van.

Roberto: «La sento però incerta quando scalo di marcia prima della curva e poi alla fine ho dovuto rallentare perché i freni non tenevano più, mi andava il pedale a fondo e dovevo dare un'altra pompata».

Van: «Quello succede perché non sai frenare in pista: in pista devi frenare secco e a fondo, frenate brevi ma intense. Se fai frenate lunghe i materiali d'attrito sono sottoposti ad un periodo di riscaldamento lungo, in questo modo il calore ha tempo per penetrare nei materiali, raggiungere l'olio e mandarlo in ebollizione; ti fa vapore e il vapore fa da cuscino, pompi a vuoto. Se freni intenso, freni per poco tempo e il tempo che l'impianto passa a raffreddarsi è maggiore e il calore ha meno tempo per penetrare. Poi che mi dicevi delle marce?».

Roberto: «Freno e poi quando rilascio la frizione mi si bloccano le ruote davanti e per un tratto va dritta».

Van «Al prossimo ingresso ci occupiamo delle marce, devi imparare il punta-tacco. Anzi, adesso prendiamo la mia auto e facciamo un giro, ti faccio vedere il punta-tacco».

Mentre Sardini e Franco si occupavano dell'auto, tra cui anche lo spurgo ai freni, Roberto ed Eleonora, con Van sulla sua auto, fecero un giro nei dintorni dell'autodro-

mo. Giunti in un tratto privo di traffico Van iniziò la sua lezione: «Adesso siamo in quarta e scendiamo in terza» e mentre accompagnava le parole con le manovre sull'auto «Rilascio di acceleratore, frizione, piede a metà tra freno e acceleratore, mentre freni muovi il cambio e tieni accelerato, rilasci la frizione con il motore ancora allegro. Lo senti che non da il colpo?».

Roberto: «Sì, è dolce».

Van: «Il principio è quello che quando rilasci la frizione il motore deve essere ad un numero di giri che corrisponde al numero di giri che con la marcia inferiore andresti a quella velocità. Forse è un po' macchinosa come spiegazione ma se lo fai qualche volta impari, è una questione di orecchio. Frizione, una parte del piede frena e l'altra accelera. Ecco perché si chiama puntatacco, una volta si faceva frenando con la punta e accelerando col tacco. Oggi lo si fa più frenando con la parte sinistra della pianta del piede e accelerando con la parte destra. Dipende dalla posizione dei pedali».

Roberto: «È la doppietta allora!».

Van: «No! La doppietta è un'altra cosa e l'accelerata la dai con il cambio in folle e la frizione sollevata. È simile, e questo può confondere, ma è un'altra cosa».

Giunti ad una rotatoria Van inverte il senso di marcia della sua vettura e accosta sulla destra: «Dai, guida tu. Prova» si scambiano di posto con Roberto mentre Eleonora un po' stupita osserva la scena dal sedile posteriore.

Roberto si posiziona il sedile e si mette in marcia.

«Non è necessario correre, comincia piano» sono le prime parole di Van. Roberto si muove ad andatura stradale, tranquilla e giungendo ad una curva inizia a provare la manovra spiegandola in contemporanea all'esecuzione: «Allora, premo la frizione, mentre scolo freno con una parte del piede e con l'altra do un po' di acceleratore» ma nel farlo non controlla bene la parte destra del piede ed esagera facendo urlare il motore e dando un sobbalzo in avanti al veicolo rilasciando la frizione.

«Riprova, vai tranquillo. Stai imparando» lo rassicurò Van.

Altra curva altro tentativo, questa volta andò meglio, anche se non perfetta la manovra cominciava a prendere una forma concreta. Anche Eleonora dava la sua approvazione esprimendo la sensazione di manovra più fluida e senza scossoni.

«Okkey, rientriamo, adesso ti alleni in pista e vedi come vai». Così terminò il discorso Van.

Al rientro l'auto era pronta e stava iniziando il turno per entrare in pista. Una pausa di pochi minuti li aveva distratti ed il tempo era letteralmente volato. Non c'era più il tempo nemmeno per un caffè.

Roberto rientra in auto. Eleonora gli porge sottocasco, casco e guanti. Franco gli sistema le cinture e infine Van si porta al finestrino: «Respira. Chiudi gli occhi. Respiri profondi. Gonfia il ventre, svuota la mente dai pensieri e cerca di sentire le sensazioni che ti manda il tuo corpo. Senti il volante tra le mani, senti il sedile che ti avvolge, senti i pedali sotto i piedi. Sentili tutti e tre, come se guidassi. Inizia ad immaginarti di percorrere la pista. Immagina i movimenti del volante, dei piedi. Vivi vividamente le sensazioni, la forza centrifuga che ti spinge sui fianchi del sedile, senti l'accelerazione e la frenata. Vivi un giro di pista con tutti i dettagli, vivi i colori, gli odori, i rumori. Presta attenzione alle curve: frenata; secca e decisa. Punta-tacco per scalare di marcia, impostazione della curva, punto di corda, dai gas a ruote verso il rettilineo» poi stette in silenzio alcuni minuti, tempo di permettere a Roberto di vivere il suo giro di pista. Poi Roberto aprì gli occhi e Van gli disse ancora: «Vai!», era pronto per entrare in pista e testare ancora sia l'auto -anche se a dire il vero non ne aveva bisogno- sia sé stesso per sapere se era migliorato.

Dopo un paio di giri per far regimare⁵ tutti i componenti Roberto iniziò a fare sul serio: ogni giro era un giro veloce.

Eleonora ci aveva preso gusto a prendere i tempi e gioiva ad ogni giro. Uno e ventidue, uno e ventuno. Ma si mise a saltare come una bambina quando fermò il cronometro a poco più di uno e diciannove.

Quando Roberto tornò al furgone per posteggiare l'auto a fine turno Eleonora gli saltò addosso come un koala che abbraccia un albero.

«Allora! Pensi di essere pronto per la garetta di domani?» La voce di Van si imponeva su tutti i rumori dell'autodromo. «Sì, sì sono pronto, non vedo l'ora di provare finalmente a correre» rispose Roberto.

«Bene! L'ideale adesso è che vai a casa, ti rilassi, ripassi un paio di volte l'esercizio di meditazione visualizzando la guida dell'auto e ti prepari per domani. Noi mettiamo a posto la macchina e ci vediamo domani alla manifestazione» poi Van si rivolse ad Eleonora: «Voglio parlare con te, allontaniamoci un momento» e si misero in disparte seguiti dallo sguardo stupefatto di Roberto, che di primo acchito ebbe un sussulto di gelosia, ma poi si riprese pensando che questo fosse qualcosa per il suo bene e non certo per nascondere dei secondi fini. Si fidava di Eleonora e poi Van poteva esserle padre.

«Allora! Ti piace prendere i tempi?».

«Sì, oddio! Non è l'occupazione della mia vita: mi piace perché sto vicina a Roberto, lo faccio per lui».

«Può bastare. Ho intenzione di portarlo ad una gara importante, ad Ottobre a Monza, sembra che anche lui sia disposto. In questa manifestazione partecipano dei team importanti e voglio fare in modo che possa essere notato per farlo entrare nel giro grosso, però lo devo preparare come pilota; come capacità e mentalità».

«Andrà in Formula Uno?».

⁵ Portare a temperatura e a condizioni di funzionamento ottimale

«Sarà difficile» rispose sorridendo alla ingenua domanda «ha cominciato tardi. Ma ci sono molte altre categorie dove può emergere e trovare una sua collocazione. Volevo chiederti se sei disposta ad aiutarlo, se posso contare su di te».

«Voglio bene a Roberto e anche lui me ne vuole. Certamente gli starò vicino se lo vorrà. Devo fare qualcosa di particolare?».

«No, solo farlo stare sereno. Non posso certo obbligarti a fare qualcosa che non vuoi ma qui è in gioco la sua vita, nel senso di vita sociale intendo, il suo futuro e magari anche il tuo. Deve decidere se fare di questa sua passione uno stile di vita, oppure tenerlo come hobby e spendere un gruzzoletto tra le tre e le dieci volte l'anno».

«Sì, sì, capisco. Beh io intendo stargli vicino e sono contenta che trovi la sua strada, che faccia qualcosa che gli piace».

«Nulla di preoccupante, volevo solo accertarmene. Qui c'è in ballo molto ho bisogno solo di sapere su cosa posso contare».

«Okkey» rispose Eleonora sorridendo.

Tornarono vicino a Roberto e al furgone. Eleonora se lo prese in disparte. Van intanto si fermò ad aiutare Sardini e Franco a sistemare la macchina. Prima togliendo il carburante e poi caricarla sul carrello e riportarla in officina dove avrebbe ricevuto una pulita per essere a punto il giorno seguente.

L'indomani ci sarebbe stata una gara amatoriale, più per preparare Roberto psicologicamente che ai veri e propri fini di vittoria. Ma questo si sarebbe visto il giorno dopo.

Prima gara

Ci si muove sempre presto il giorno della gara. Si parte all'alba. La macchina è stata pulita e preparata, così come è stato preparato il furgone assistenza: un vecchio ma affidabile catorcio rosso sbiadito, con gancio traino, al quale viene agganciato un carrello adatto a portare l'auto da corsa sul tracciato di gara.

Van parte dall'officina insieme a Sardini e a Franco, si sarebbero incontrati con Roberto per strada per poi proseguire insieme.

La giornata prometteva bene, almeno dal punto di vista meteorologico; fresca e soleggiata, le condizioni migliori per la meccanica e per la guida.

Si incrociarono con Roberto ed Eleonora pochi chilometri più avanti e raggiunsero tutti insieme il luogo della manifestazione.

Van e Roberto posteggiarono le loro auto nel posteggio riservato al pubblico mentre il furgone col carrello e l'auto entrò nella zona riservata.

Si trattava di una pista di fortuna ricavata tra un posteggio e i suoi corridoi di accesso in una zona industriale molto grande.

La pista, ancora in preparazione, si snodava su due brevi rettilinei ad angolo retto uniti da una rotatoria facenti parte delle vie di accesso al posteggio e poi una zona di percorso misto e tortuoso, con curve a novanta e centoottanta gradi e qualche brevissimo rettilineo in cui sfogare un po' di cavalli in marce basse. Larghezza media del tracciato: otto metri. Lunghezza: circa ottocento metri.

L'ingresso in pista era alla base del rettilineo principale. Al fondo c'era la rotatoria dove a destra si usciva verso il posteggio e a sinistra percorreva il tracciato. Senso di percorrenza: sinistrorso. A metà rettilineo principale era

piazzata la linea di partenza insieme agli strumenti di rilevamento per il cronometraggio.

Trovata una sistemazione per il furgone e messa in preparazione l'auto, Roberto andò a completare l'iscrizione mentre Sardini e Franco si occupavano di far verificare l'auto, poi insieme a Van andò ad osservare la pista che si stava allestendo, tra aiuole di delimitazione, balle di paglia e marciapiedi gli organizzatori si stavano districando per trovare un percorso che fosse allo stesso tempo veloce, sicuro e divertente.

«Osserva questa curva» iniziò Van indicando a Roberto una doppia curva a destra formata da due curve a novanta gradi separate da un breve rettilineo «se imposti la prima curva nel modo classico ti trovi per la seconda curva nel punto sbagliato per affrontarla velocemente. Allora devi sacrificare la prima in modo da trovarti efficace nella seconda dove puoi accelerare nel rettilineo. Non prendi il punto di corda nella prima curva, ma ti tieni largo per trovarti nel posto giusto per prendere il punto di corda della seconda curva» mentre col dito gli indicava i punti.

Roberto osservava incuriosito cercando di comprendere quel gergo pilotesco tipico di Van, tanto abituato a stare in pista che era come se parlasse un'altra lingua. Cosa per altro comune in ogni ambiente di settore, dove si forma un esprimersi tipico, in cui le parole possono avere dei significati concettuali e non necessariamente letterali.

Le altre curve erano semplici e non richiedevano attenzione particolare. O tornanti o curve ad angolo retto, tutte occasioni già sperimentate.

Alle dieci in punto si chiusero le iscrizioni e la consegna dei transponder⁶, si era giunti ad una cinquantina di concorrenti.

⁶ Il transponder è un dispositivo radio da applicarsi al veicolo che sulla linea di traguardo trasmette un segnale ad una centralina di cronometraggio.

Innanzitutto il briefing, l'incontro dei piloti con l'organizzazione della pista per stabilire le norme di comportamento particolare per quella manifestazione, oltre alle regole già conosciute e standardizzate per tutte le manifestazioni di quel tipo.

Venne spiegato il programma del giorno: subito le prove libere, turni con massimo due concorrenti sul tracciato e massimo tre giri, poi spazio agli altri. Ogni auto che usciva permetteva l'ingresso di un'altra auto, con accesso solo dopo che la vettura precedente avesse percorso almeno due curve e così sino alle undici e trenta.

Dalle undici e trenta alle tredici le prove cronometrate e dalle quattordici e quindici, dopo la pausa pranzo, i due turni di gara. Naturalmente divisi per categoria.

Preparata l'auto Roberto si chiuse nel furgone con Eleonora per vestirsi. Tuta, scarpe, sottocasco. Poi salì in auto e una volta allacciate le cinture, indossati casco e guanti avviò il motore e si accodò con gli altri concorrenti per attendere il proprio turno.

Giunto quasi il momento di entrare in circuito, Van gli si avvicinò al finestrino: «Adesso prendi contatto con la pista, memorizza il tracciato, i riferimenti. Percorri le traiettorie senza forzare, tasta il terreno, cerca di sentire il livello di aderenza, ti fai i tuoi tre giri ed esci. Intanto da qui al via concentrati sul sentire la macchina: senti i pedali, senti il volante, senti il sedere incastrato nel sedile eccetera. Ah! Una cosa! Dimentica il freno a mano: anche se ci sono molti tornanti la pista è lenta e l'asfalto è buono, c'è aderenza. Guida fluida e pulita, altrimenti consumi solo gomme e tempo».

Roberto accennò un segno di approvazione mostrando il pollice alzato e Van si allontanò dal finestrino. Ora Roberto era solo, incolonnato dietro le altre auto pronte a girare per la prova su pista. Lui aveva il motore acceso che nel frattempo si portava in temperatura. Altri, dietro di lui, spingevano a mano la macchina per non farla surriscaldare troppo prima del loro turno.

Il concorrente davanti a lui entra in pista. È il suo turno. Roberto si porta sulla linea di ingresso e inizia a stringere il volante tra le mani. I rumori svaniscono, si accentuano le sensazioni; l'odore dei gas di scarico, dei lubrificanti. La sensazione tattile del sedere incastrato nel sedile, le cinture che stringono il corpo contro lo schienale, le mani sul volante, i quadranti di temperatura e pressione al loro posto. Secondi interminabili, che cancellano il mondo attorno.

Ma ecco che l'ufficiale di gara che regola gli ingressi in pista dà il segnale: Roberto può entrare. Parte rapidamente ma senza far slittare le ruote: è solo il giro di lancio. Il cronometro parte quando l'auto transita sulla linea del traguardo, quindi la partenza per le prove è lanciata.

Via! Il cronometro è partito. Rotonda a sinistra, Roberto fa un po' di pendolo portandosi a sinistra della carreggiata e affrontando la rotatoria a sinistra come aveva visto fare a Van durante il giro su strada, quindi la doppia curva che gli era stata spiegata durante la ricognizione e anche lì sacrificio della prima curva per essere veloce nella seconda. Poi via via le altre curve.

Tre giri: giro di lancio, giro cronometrato, veloce ma non troppo, solo per capire, e giro di rallentamento. Poi fuori a destra alla rotatoria per tornare al posteggio mentre altri concorrenti usufruivano del loro turno di prova.

Appena Roberto si ferma affianco al furgone Van piomba al finestrino come un avvoltoio. Lui è sempre lì, dove deve essere, dove è più efficace. C'è, appena è possibile esserci, c'è quando è il momento di intervenire per far vincere il pilota, l'auto, la squadra. «Spegni! Hai memorizzato il circuito?» Roberto fa un cenno col capo «Bene! Ora chiudi gli occhi e ripassalo nella tua mente. Come se lo stessi percorrendo in auto. Passalo al rallentatore».

«Non è nitido» interruppe Roberto.

«Non importa, ripassalo lo stesso, quanto più nitido riesci, le balle di paglia, i coni, i marciapiedi, le aiuole

tutto. Ripassa il circuito, fai due giri e poi immagina di uscire» seguirono alcuni minuti di silenzio, mentre Roberto si concentrava ad occhi chiusi.

Anche Eleonora gli si era avvicinata ma Van le fece cenno di lasciarlo in pace.

Quando Roberto finalmente aprì gli occhi fu Eleonora, postasi al fianco di Van, a parlare: «Tutto a posto? Sei con noi?». Roberto annuì, mentre stringeva ancora il volante e le ultime tracce di adrenalina lentamente scemavano.

Con calma si sganciò la cintura, mentre Franco apriva il cofano per controllare per l'ennesima volta la meccanica: livello refrigerante, livello olio, leveraggi, stato delle tubazioni e in seguito pressione e temperatura gomme.

Anche Sardini si era avvicinato all'auto, un po' per abitudine, un po' perché era sempre lui il padrone della baracca e un po' per seguire Franco ed eventualmente correggere qualche disattenzione.

Poi, mentre Roberto si rilassava e risistemava assistito da Eleonora, Sardini si rivolse a Van: «Come va?».

Van: «Mediocre, ma se pensiamo cos'era quando ci siamo incontrati la prima volta direi che stiamo andando bene».

Sardini: «Ho visto che va un po' in sottosterzo in un paio di curve».

Van: «Si ho visto. Ma prima di cambiare l'assetto voglio che impari a guidare bene. Poi è meglio così, va più piano e limita i danni». Sardini sorrise.

Pronti a ripartire per le prove ufficiali, dove il cronometro conta ai fini della griglia di partenza. Alcuni concorrenti hanno fatto delle correzioni ai loro veicoli. Per l'auto di Roberto non è stato il caso; la tipologia di gara e la sua importanza non ne richiedeva l'affinamento. Sostanzialmente era pronta e comunque non vi sarebbe stato tempo per testare l'efficacia delle modifiche.

Sante formule minori, dove non è indispensabile l'exasperazione della messa a punto.

Questa volta si parte da fermi dalla linea del traguardo. In questo modo si simula la gara. Due giri e si valuta il tempo totale per stilare la classifica idonea a stabilire la griglia di partenza. Che poi si tratta di far partire per primo il più veloce e gli altri di seguito. Anche per evitare il rischio che il concorrente che segue si trovi rallentato da un concorrente precedente e invalidi la sua prestazione.

Quindi: in base al miglior giro delle prove libere partono le prove cronometrate e in base a queste ultime parte la gara.

Roberto si incolonna insieme agli altri concorrenti, è il quarantottesimo su cinquantasei. È quasi il suo turno di ingresso, dagli altoparlanti lo speaker ha appena pronunciato il suo numero di gara: il ventuno. Grossomodo in ordine di iscrizione.

Primi sono i proto con motore motociclistico, poi un paio di ex gruppo B, come le Delta S4. Due prototipi con telaio Osella e una serie di auto da rally di alto livello per poi scendere visibilmente di qualità sino alle ultime due utilitarie praticamente di serie ma solo alleggerite e con gli accessori obbligatori per la sicurezza: sedili sportivi, Roll-bar, cinture a quattro punti, impianto antincendio, il cui unico sponsor è il nome dell'officina proprietaria del mezzo.

«Allora Roberto! Comincia a ripassare nella mente il circuito» urla Van attraverso il finestrino per sovrastare il rumore dei motori, «Devi solo percorrere il circuito, non è necessario vincere, ora, fai del tuo meglio e prendi i punti di riferimento per le frenate e le sterzate. Okkey, concentrati» e poi il silenzio, per lasciare che Roberto facesse lavorare il suo subconscio.

Un solo concorrente davanti a Roberto. Van è sempre al fianco, in silenzio, mentre tamburella con le dita sulla portiera, sul bordo del finestrino. Tac tac tunc, tac tac tunc. Tre colpi, due uguali e uno diverso. Costanti, ripetitivi. Tac tac tunc, tac tac tunc. I primi due battuti con due dita, il terzo con un dito solo, mentre il motore

veniva mantenuto in temperatura a lievi colpi di acceleratore, le mani guantate stringevano il volante in posizione detta delle nove e quindici e la mente percorreva il tracciato, curva dopo curva, accelerazione dopo accelerazione, frenata dopo frenata e quel ritmico battere sembrava, per assurdo, che aiutasse in tutto questo. Aiutava la concentrazione. Per qualche strano motivo aiutava la concentrazione, il focus mentale. Tac tac tunc, tac tac tunc.

È il momento di entrare in pista, le auto che hanno provato prima stanno uscendo alla rotonda a destra, il concorrente davanti a Roberto si porta sulla linea di partenza e lui lo segue sino a trovarsi a pochi metri di distanza. Il direttore di gara dà il via ed il primo concorrente parte lanciato per il suo giro cronometrato. Roberto si porta sulla linea del traguardo e attende il suo via.

Quando il concorrente che lo precede ha passato la seconda curva, in modo di avere un po' di distacco anche Roberto ha il suo via.

Partenza discreta, solo un po' di pattinamento che anche se fa spettacolo -al pubblico piace l'odore della gomma bruciata- in verità fa perdere tempo ai fini della gara.

Durante i due giri di qualifica anche Eleonora prende i tempi, si è portata nei pressi della linea del traguardo a cronometrare come può, senza telemetria ma solo con la sua capacità di reagire agli stimoli visivi, alla sua prontezza di riflessi.

Quando Roberto termina i suoi giri di qualifica i tempi registrati da Eleonora non si discostano molto dai tempi ufficiali: una cinquantina di secondi al giro di lancio e poco meno di quarantacinque per il giro lanciato.

Il tracciato è breve, lo si percorre in fretta.

«Come sono andato?» Domandò Roberto appena si liberò della gabbia dell'abitacolo e dal casco, sotto il quale si celava un volto arrossato e accaldato reso umido dal sudore.

«Eleonora ha preso i tempi» intervenne Sardini «Hai un cinquanta e un quarantacinque».

«E i decimi?»

«Aspettiamo il crono ufficiale» disse Van intervenendo prima di ogni altro. Quindi proseguì: «Adesso siediti e rilassati un momento, una decina di minuti, poi ti concentri ancora un po' sul tracciato: immagina ogni curva, immagina di percorrerla con l'auto eccetera» nel frattempo si era portato il dito indice in vicinanza della tempia facendogli compiere un movimento rotatorio ad indicare ingranaggi che lavorano, «Questa meditazione deve diventare una costante tutte le volte che devi salire in macchina per fare un test, un giro di prova, una gara. Qualsiasi cosa che riguardi la necessità di estrapolare le migliori prestazioni possibili da te e dal tuo mezzo».

«Sempre? Ad ogni pista?» espresse con preoccupata tristezza Roberto.

«Sì, ad ogni pista. In qualità di esseri umani siamo sempre distratti da ogni cosa e difficilmente siamo concentrati su quello che facciamo o che dobbiamo fare, soprattutto se diventa un'abitudine. Questo esercizio ci aiuta e tu, che sei all'inizio, ne hai più bisogno degli altri». Roberto dovette constatare che il pensiero aveva una logica; nello sport la concentrazione è importante e i più grandi sportivi hanno sempre avuto un allenatore che oltre a fargli fare ginnastica li istruisce sulle strategie e li allena a focalizzarsi per educare il meglio di sé in ogni momento. A ripensarci poi, in molte occasioni sportivi che hanno mancato la loro prestazione, intervistati al termine della competizione, hanno affermato che "avevano perso la loro concentrazione", che per un momento si erano "distratti" dall'obiettivo finale e riconoscevano in questo la causa della loro mancata prestazione.

Anche lui aveva il suo personal coach, quanto fosse il suo valore non era dato di sapere, ma intanto ci vedeva una logica in quello che gli faceva fare e sembrava anche dare dei frutti.

Sì, dava dei frutti.

Era quindi il momento di dedicarsi ad Eleonora. Le donne sono creature meravigliose, quando amano un uomo

amano anche tutto ciò che fa e lo assecondano, gli si dedicano. Quello è l'uomo che Eleonora ha scelto. Ed è tenero vederli insieme nei loro momenti di libertà.

Intanto era giunto il momento della pausa pranzo. Ogni team si organizza a modo proprio. C'è chi si porta il panino da casa, chi lo acquista sul posto, chi si è organizzato con una cucina e riesce a prepararsi un piatto di pasta, generalmente grazie ad una logistica organizzata da mogli e fidanzate, e poi ci sono quelli che si mettono in gruppo e fanno una grigliata.

Anche Sardini, Franco e Van si rilassano un momento con la loro dose di cibo al volo. Pane e messa a punto, soprattutto per Van. Soprattutto quando c'è Van, che tra un morso al panino e un sorso di acqua parla di tempi, di assetto, di strategia di gara inserendo aneddoti del passato più o meno recente. Di fisica, di chimica, di meccanica e di tutto quanto ruota attorno al mondo dei motori e delle competizioni.

«Che stai bevendo?» la voce di Van risuona nelle orecchie di Roberto all'improvviso. «Oh, una bibita gassata».

«Male!» lo rimprovera Van «elimina il più possibile gli zuccheri dalla tua vita. È un bene per la tua salute e per la tua prontezza fisica e mentale».

«Per una bibita?».

«Non è una bibita. È un'abitudine che devi combattere» un attimo di pausa mentre lo osserva severo «le bibite non esistono in natura, per cui non fanno bene. Zucchero e anidride carbonica servono solo per un piacere momentaneo. Gli unici piaceri della vita veramente sani sono: nutrirsi di buon cibo, espletare le funzioni organiche e fare sesso» Eleonora trattiene una risata mentre Roberto esprime un certo imbarazzo e un pizzico di allegra vergogna «Va bene» risponde sorridendo «Dalla prossima volta prendo acqua». Van cessa il suo atteggiamento severo e accenna un lieve

sorriso mentre si porta ancora verso l'auto per terminare la messa a punto.

Una bella pulita e l'auto è pronta. Porte aperte per farla respirare, ci penserà il sole dai vetri e il motore a scaldare l'abitacolo. Ci penserà la tensione e l'impegno a mantenere caldo il pilota.

Le prime auto si sono già incolonnate per la partenza di gara uno. Rispetto alle prove cronometrate Roberto è riuscito a guadagnare una posizione, in più, un concorrente di centro classifica ha abbandonato quindi partirà quarantaseiesimo.

Mentre Roberto si prepara l'auto viene spinta da Van, Sardini e Franco. Questo serve per non surriscaldarla. È stata avviata per alzare un po' le temperature ed averla pronta, poi è stata spenta e ora ci si incolonna per entrare in pista, tra poco Roberto si siederà al posto di guida e farà la sua prima corsa. Per la prima volta si troverà da solo a combattere contro il cronometro, potendo contare solo su sé stesso, sul suo coraggio e sulle sue capacità.

Ed anche quel momento arriva, si posiziona nell'abitacolo, espleta tutte le operazioni di rito e si allaccia le cinture di sicurezza, sempre aiutato dalla gentilissima Eleonora che sembra si sia adattata a questo "pallino" del suo ragazzo e sia felicissima di assecondarlo.

Nuovamente Van gli si affaccia al finestrino raccomandandogli la concentrazione, il ripercorrere la pista con l'immaginazione, il raccogliere sensazioni, emozioni. Il vibrare alla stessa frequenza dell'esperienza vissuta.

Tac tac tunc, tac tac tunc è ancora lì a ricordarlo. Tac tac tunc, tac tac tunc.

Il quarantatreesimo concorrente termina il suo turno ed esce. Lo segue a breve distanza il quarantaquattresimo. Entrano sul tracciato il quarantacinquesimo e a seguire Roberto che si ferma a pochi metri di distanza dal

collega che lo precede e che attende il suo "via" sulla linea di partenza. Pochi secondi di preparazione lo starter segnala la partenza con l'abbassamento della mano. Via! Cronometro partito e concorrente pure.

Roberto si posiziona sulla linea; marcia inserita, frizione premuta, piede destro in parte sul freno per non fare una falsa partenza e in parte sull'acceleratore per mantenere allegro il motore, per non farlo spegnere proprio nel momento più importante.

La concentrazione è al massimo, le mani stringono saldamente il volante, gli occhi puntano l'asfalto del rettilineo di fronte a lui. I rumori esterni si annullano

Lo starter gli segnala con la mano i secondi che mancano. Tre, due e un secondo poi abbassa il braccio e anche Roberto si lancia nella sua prima gara, un lieve pattinamento di ruote e subito la prima curva a sinistra alla rotonda. Con dolcezza prima il punto di corda a destra e poi si percorre la rotatoria. Breve rettilineo e doppia curva a sinistra.

Curva dopo curva, concentrato. Roberto percorre il tracciato notando le discordanze tra il ricordo nella sua mente e la realtà della pista. Poi una curva a sinistra gli apre la luce sul rettilineo di partenza. Scatta il cronometro del primo giro. Metà gara è fatta. Nuovamente destra/sinistra alla rotonda poi la doppia a sinistra e di seguito tutte le altre. Larghi, punto di corda, uscita in accelerazione. Larghi, punto di corda uscita in accelerazione e così per tutto il tracciato.

Curva a sinistra rettilineo di partenza, bandiera a scacchi e rallentamento per uscire calmi a destra alla rotonda. Gara uno terminata, senza danni fortunatamente.

«Ottimo! Sei a uno e trentadue di totale e un best di quarantaquattro e due» subito Franco, che era sulla linea del traguardo insieme a Eleonora per prendere i tempi, gli urla al finestrino mentre Roberto si dirige verso il furgone.

Van questa volta era lungo il tracciato ad osservare alcune curve, come venivano percorse e come si poteva migliorare sia il pilota sia la vettura.

Con l'auto vicino al furgone, mentre Roberto soddisfatto si liberava dalla gabbia e dall'imbardatura, Sardini misurava la temperatura delle gomme con il suo termometro a raggi infrarossi. «Qualcosa non v'è?» chiese incuriosito Roberto. «Niente di che, controllavo l'assetto ruote» rispose Sardini «ma per adesso non le tocchiamo». Roberto non capiva come si potesse controllare una misura geometrica con un termometro, qualcuno doveva essere impazzito. Ma il tecnico era Sardini, era lui il meccanico, se compiva determinate azioni è perché queste avevano un senso.

Eleonora si apprestò a felicitarsi con lui e a raccogliere i suoi accessori per la guida, intanto anche Van tornava al punto base al furgone e prima di ogni cosa stette qualche secondo a confabulare con Sardini, dalla gestualità si poteva dedurre che parlassero di assetto.

Cofano aperto e un attimo di pausa prima di iniziare gara due. Tra i due turni di gara rimane uno spazio di tempo abbastanza ampio da permettere un po' di relax, di asciugare un po' di sudore dalla fronte e dal collo del pilota, di bersi un caffè o una bevanda e nel frattempo discutere ancora di gara, di assetto, di motore, di guida. Van si avvicina a Roberto appena lo vede libero da Eleonora: «Hai migliorato dalle prove, non abbastanza da guadagnare posizioni ma si comprende che stai imparando. I primi miglioramenti saranno evidenti, perché impari le cose più grossolane e poi con la pratica costante affini i centesimi».

La soddisfazione a Roberto gliela si leggeva negli occhi. Non rispose, non disse nulla, ma il suo volto radiava gioia. In fondo, aveva ottenuto il suo primo successo.

Intanto inizia gara due. I primi concorrenti fanno rombare i loro motori mentre sono incolonnati all'ingresso della pista. Le prime coppie girano senza problemi poi tra i centro classifica un concorrente sbaglia una curva e va a toccare un marciapiede danneggiando gravemente l'avantreno del suo veicolo. La gara è

sospesa per liberare la pista, entra il carroattrezzi per recuperare l'auto e ci impiega alcuni minuti. A parte un po' di paura il pilota è illeso, ai danni si può rimediare, è solo una questione di portafoglio. Il concorrente che girava in coppia con il sinistrato non ha avuto problemi; l'incidente si è svolto al secondo giro ed egli era già transitato per la seconda volta a quella curva, quindi, tutto si è svolto senza altri danni come invece poteva essere se l'altro concorrente avesse dovuto transitare ancora nel punto dell'incidente, in quanto ne sarebbe rimasto rallentato mancando quindi la sua prestazione. Dopo la pulizia della pista la corsa riprende, un po' di tempo perso per i piloti ma un po' di spettacolo per il pubblico.

"Motorsport is dangerous" scrivono sui biglietti di ingresso alle manifestazioni sportive motoristiche in Inghilterra. I rischi ci sono.

Al suo turno anche Roberto si incolonna, la prassi è quella della gara uno, l'auto viene spinta in prossimità dell'ingresso pista e poi viene avviata. Van gli è ancora al finestrino e gli ricorda la parte meditativa ma poi si allontana prima che l'auto varchi la soglia del tracciato e Roberto si lascia prendere dai suoi pensieri quando scorge Eleonora tra il pubblico che lo saluta e gli fa il verso del pollice alzato.

Parte il concorrente che lo precede e dopo alcuni secondi parte Roberto. Percorre i suoi due giri ed esce senza danni, felice di aver concluso, pronto a ritirare gli strumenti di tortura: tuta, casco e accessori, e godersi la premiazione, sperando in cuor suo di rientrare in qualche modo tra i premiati per una qualche categoria.

Questa volta Eleonora non è sicura dei tempi che ha preso: non era sulla linea del traguardo. Quando Van lo raggiunge, dopo che l'auto è posteggiata e Roberto è rilassato, escono i tempi ufficiali dai cronometristi con tutte le classifiche. Ed ecco che si scopre il fattaccio: «Un secondo in più! Cosa hai fatto? Un secondo in più. Spiega!» l'aria severa di Van non lascia dubbi e fraintendimenti: c'era stato qualcosa che non era andato

per il verso giusto. E prosegue: «Concentrazione. Ci va concentrazione. Hai ripercorso con la mente la pista prima di partire? Eri carico?» La coscienza di Roberto rimorde. Alla partenza si era distratto e aveva tralasciato il momento meditativo ed ecco cos'era accaduto: aveva percorso il circuito più lentamente. «Beh... sì... certo...» risponde confusamente come un bambino che vuole nascondere di aver rubato un po' di marmellata. Van lo guarda con gli occhi di colui a cui non gliela si fa, di colui che ha capito la risposta "politicamente corretta" ma certo non sincera e riprende con severità: «Su di un circuito come questo, un pilota, se pure con la sola tua esperienza, dovrebbe fare almeno due decimi in meno ad ogni giro e tu invece? Mi fai un secondo abbondante in più sui due giri: cinque decimi nel giro di lancio e otto nel giro veloce. Totale uno e tre. Cento metri di pista! Sei da prendere a calci nel culo! A che pensavi? Alla f...?» lo interrompe prontamente Eleonora: «Non dobbiamo essere così duri con lui, è la sua prima gara» e Van ribatte con serietà e durezza: «Questo ragazzo» indicando Roberto «ha espresso un desiderio: quello di correre in auto e diventare bravo e vincente. L'anno prossimo deve essere in un'altra categoria, frequentare i più importanti circuiti nazionali e magari anche internazionali, almeno gli europei e per farlo deve ascoltarmi fino in fondo. Una stagione non è poi così tanto tempo; se avesse quindici anni e tanto tempo lo metti sui kart e lasci che metà delle cose le impari da solo ma adesso deve concentrarsi per riuscire al meglio perché ha l'età e la maturazione psicofisica a cui spetta questo livello di impegno e deve anche recuperare il tempo perso, non per colpa sua, certo, ma se vuole essere pilota e non uno che si diverte la domenica sputtanando due risparmi, mi deve ascoltare» un attimo di pausa e poi sempre con più rabbia e alzando la voce: «Oppure vuoi che rimanga tra questi babbuini col volante in mano? Circondato da scimmioni con le mani sporche d'olio che si credono meccanici e corrono su scatolette raffazzonate alla meglio?» senza accorgersi di

quanto piloti e meccanici attorno a lui, attratti dalla foga che stava esternando, cominciarono a guardarlo male e a domandarsi chi fosse costui che offendeva gratuitamente la categoria.

«A ottobre ha un appuntamento importante, deve arrivarci preparato» terminò.

Eleonora si allontanò, sentendosi un po' offesa e Roberto la seguì per consolarla, con il tacito e sott'inteso accordo di Van.

Anche Sardini e Franco, che stavano preparando la macchina per il rientro, avevano ascoltato il discorso di Van ma mentre Sardini sorrideva Franco ci rimase male e si sentì risentito.

Franco: «Ma chi è sto Van per parlare così, per definirci scimmioni con le mani sporche d'olio?».

Sardini sorridendo: «Vedi Franco, tanti anni fa Van lavorava con me e io ero a tutti gli effetti uno scimmione con le mani sporche d'olio, cioè uno che, come le scimmie, impara per imitazione, non per studio e conoscenza tecnica. Poi è arrivato lui, che i motori li studiava, che si chiedeva perché un motore è fatto in un modo e un altro motore è fatto in un altro. Prima cercava di capire da sé, poi cercava su libri e riviste delle risposte diverse».

Franco: «E cosa trovava sulle riviste?».

Sardini: «Gli ingegneri delle varie case costruttrici fanno delle scelte dettate dalle filosofie aziendali o dai propri studi e dalle proprie ricerche e giungono a risolvere le varie problematiche in modo diverso, ognuno secondo la propria indole o convinzione. Van cercava questo: capire le basi del funzionamento, di un particolare o di un complessivo, per trovare altre soluzioni in modo di avere sempre più opzioni di scelta e capirle al volo su ogni motore o parte meccanica in generale. È stato con lui che abbiamo iniziato a preparare con cognizione di causa le auto per correre ed è lì che ha esordito la prima volta con la frase: "scimmione con le mani sporche d'olio" rivolto verso un meccanico a cui avevamo affidato un lavoro che non era stato in grado di compiere a dovere».

Franco: «Ma di preciso cosa aveva combinato sto meccanico?».

Sardini: «Aveva fatto cromare i condotti di aspirazione per averli lucidi».

Franco: «E non va bene?».

«Certo che no! Aveva potenza solo sopra i diecimila giri. Sotto era più vuota di un turbo. Al tempo si facevano garette come questa di oggi, circuiti corti con tante curve, serve coppia in basso più che potenza in alto».

Franco fece un cenno di comprensione, anche se un po' incerto, aveva appena demolito una sua credenza: che i condotti lisci cromati fossero la soluzione migliore per ogni motore. Avrebbe chiesto lumi in seguito, magari in un momento più rilassato, adesso erano impegnati a ritirare i materiali e caricare la macchina sul carrello, la giornata non era ancora finita; c'era da rientrare sganciare e scaricare il carrello. Eventualmente se ne sarebbe parlato il giorno seguente.

A Roberto non gli spettò nessun premio; era comunque fuori da ogni eccellenza. Aveva solo terminato la sua prima gara senza danni. Non ultimo ma senza danni e questa era già di per sé una piccola vittoria. Non tutti giungono al termine della prima gara integri.

La sfida

È lì ferma, abbandonata, con il cofano aperto e alcuni pezzi smontati, uno straccio sopra il montante della sospensione sinistra e una chiave per candele appoggiata sopra.

Ormai è ferma da un paio di giorni, il lunedì mattina ci si è scagliati subito sopra ma poi sono arrivati dei clienti e il controllo è rimasto in sospeso. Si sa, l'auto da corsa si fa nei tempi morti, i clienti hanno la precedenza.

Chi paga ha sempre la precedenza.

Poi arriva sera, e ci si pensa domani.

Solo Van è attorno a quell'auto, mentre Sardini e i suoi meccanici: Franco e Umberto si dedicano alle auto dei clienti, quelle che portano da mangiare, per ora.

Solo a fine settimana ci sarà un eventuale problema di competizioni, ma con l'altra auto, per l'altro pilota, non per Roberto, non per quell'auto.

Van ha accesso all'officina come anche all'auto, tanto Sardini sa come Van lavora e sa che può lasciarlo fare. Anche se ovviamente uno sguardo lo dà, resta sempre lui il padrone nonché responsabile dell'officina.

Uno sguardo alle candele, lo si fa per abitudine, dal tempo dei carburatori e delle accensioni a puntine platinato, la distanza tra gli elettrodi, il loro colore, bruno e asciutto se tutto è corretto, lo stato dell'isolante e dell'elettrodo di massa.

Franco gli passa vicino. Un po' per caso e un po' per intenzione: «Come và?», «Va bene, va bene. Si guarda più per abitudine che per necessità» risponde serenamente Van.

«Possiamo avvitare?», «Sì, certo! Prendi la dinamometrica».

«La dinamometrica? Non va bene quella chiave?» Dice Franco indicando la chiave per le candele appoggiata sull'auto. «Va bene quando sei per strada, siamo in

officina, abbiamo tutte le attrezzature e le chiavi che vogliamo; utilizziamole. Le attrezzature costano, vanno ammortizzate con l'uso».

«Passami la dinamometrica. Venti, venticinque Newtonmetri».

«Cioè?» domanda sorpreso Franco.

«Una chiave dinamometrica che possa serrare nel campo d'azione compreso tra i venti e i venticinque Newtonmetri. È più chiaro così?».

«Ah, sì. Arrivo» e subito si affretta a procurare gli strumenti d'uso: chiave a cricchetto dinamometrica, prolunga e bussola specifica da venti virgola otto per le candele e si affretta a consegnare il tutto. Van assembla le parti, regola la taratura della chiave dinamometrica, poi inserisce le candele, le avvita a mano e infine inserisce la chiave e chiude sino a quando raggiunge il serraggio corretto.

Clack⁷! Ad ogni candela. Solo sino al Clack e non di più.

«Sino ad ora le ho sempre chiuse con la chiave normale, senza stringere troppo. Anche quando mi insegnava mio padre e quando avevo il motorino».

«Sì, se non hai di meglio va bene» risponde Van «ma siccome una candela serrata poco si comporta come una candela calda non scaricando il calore in testata e una candela troppo serrata rovina il filetto, soprattutto su un motore da corsa è meglio essere sicuri di averle tutte uguali e utilizzare lo stesso standard per ogni candela, ogni volta che la si smonta e rimonta».

«Per una cosa che serve solo a portare una scintilla nel motore?».

«Non proprio: la candela serve anche per regolarizzare la temperatura, avrai certamente notato che ci sono diverse sigle, queste indicano diversi parametri tra cui, essenziale, il grado termico. Ovverosia la capacità di smaltire o trattenere il calore».

⁷ Si tratta del suono che producono le moderne chiavi dinamometriche quando si raggiunge il serraggio programmato.

Franco: «Ma allora non è meglio quella che smaltisce più calore possibile?».

Van: «No, perché ci deve comunque essere una certa temperatura in camera di combustione. Una temperatura che faccia evaporare più benzina possibile, in modo che non rimangano goccioline in sospensione. In questo modo si consente una completa combustione. Se metti una candela che scalda troppo rovini il motore, se scalda poco si imbratta e brucia male, non dà tutta la potenza».

Franco: «Beh sì, se è troppo caldo brucia la testa, la guarnizione».

Van: «No, peggio: consuma il pistone e può arrivare a bucarlo. Come se ci fosse una miscela magra ma anche se aumenti benzina non risolti realmente, è più facile ingolfare il motore e comunque non rende bene». Franco finalmente capiva il significato delle sigle sulle candele e perché non tutte le candele vanno bene in un motore. Oltre al fatto che esistono filetti diversi, sia come passo che come diametro, esistono quindi altre caratteristiche che le rendono diverse; ed anche sostanzialmente diverse. E si rassicura chiedendo: «Allora tutte le diverse sigle indicano se smaltiscono o trattengono il calore».

«Indicano molto di più, indicano tutte le caratteristiche della candela: filetto della vite, grado termico, posizione dell'elettrodo e se ha altre caratteristiche tipo metalli particolari o resistenze interne».

Era rimasta un'ultima candela da posizionare, Franco la prese in mano e chiese: «Posso posizionarla io?», «certo!» rispose Van. Perse alcuni secondi a rigirarsela tra le mani, lesse la sigla, osservò il colore e lo stato degli elettrodi, poi la posizionò lentamente nel foro sulla testata ed iniziò ad avvitare a mano. Infine prese la chiave dinamometrica già correttamente tarata e strinse sino allo scatto. «Non è serrata tanto forte, serro di più con la chiave normale».

«No, la chiave normale ha un rapporto di leva inferiore rispetto alla dinamometrica, per dare lo stesso serraggio devi stringere di più, ma se ci prendi un po' la mano

serri bene anche con la chiave normale. C'è un po' di margine. Prova a prendere la dinamometrica a metà barra e non dalla maniglia, sentirai che fai più o meno lo sforzo che fai con la chiave manuale. Prova». Franco impugnò la chiave a metà barra e la fece scattare «È vero! Più o meno è come con la chiave manuale!».

A questo punto però interviene Sardini da lontano: «Franco! Il lavoro è qua, ci parli dopo con Van», Van gli sorride: «Vai là, semmai ci ritroviamo a fine giornata».

Verso sera arriva Roberto, accompagnato da Eleonora. Sono pronti per una cena fuori con degli amici e sono passati in officina a rimirare ancora l'auto. Dopo i convenevoli con Sardini e i meccanici i due visitatori si soffermano a parlare con Van, due parole in amicizia sperando di estrapolare ancora qualche informazione.

Infine alcune frasi di congedo e giunge l'ora di chiusura dell'officina. Franco tenta ancora di approfittare della conoscenza di Van per imparare ancora qualcosa «Qualche giorno fa è venuto un cliente con l'auto che surriscaldava, aveva il termostato bloccato, Sardini lo ha tolto e lo ha mandato via dicendogli però di ritornare che doveva montare quello nuovo. Però il cliente non è più tornato. Non è meglio toglierlo il termostato e lasciare raffreddare il motore?»

«No, il motore deve regimare ad una certa temperatura, o meglio in un arco di temperatura tra un minimo e un massimo. Al di sotto di questa temperatura la benzina non evapora bene e quindi non brucia completamente, oppure ci mette più tempo a bruciare. I componenti non sono ben dilatati e il pistone ad esempio non garantisce tutta la compressione, il lubrificante non lubrifica bene, se è freddo non scorre come deve. Così come se al contrario è troppo caldo la benzina brucia prima che la candela dia la scintilla, o inizia a bruciare in zone della camera di scoppio lontane dalla candela, questo avviene per compressione dell'onda d'urto e non per fronte di combustione, in entrambi i casi generando detonazioni anomale riconoscibili dal classico "battito in testa". I

materiali sono troppo dilatati col rischio di interferire tra i componenti e il lubrificante diventa troppo fluido cessando di compiere il suo dovere. Certo, piuttosto che troppo caldo è meglio troppo freddo ma perde di prestazioni globali e aumenta l'usura dei componenti».

Franco era abbagliato dal modo di spiegare di Van. Sardini gli diceva fai questo, fai quello, fai così, ma non si erano mai soffermati ai motivi per cui le operazioni andavano fatte in un certo modo piuttosto che in un altro. D'altronde Franco era solo da pochi mesi che era entrato nel mondo del lavoro e se pure appassionato e affascinato dal mondo dei motori i suoi studi e la sua vita lo avevano portato per altre strade, per cui tutto questo era una novità ed era coinvolto dall'ingenuo entusiasmo di un bambino. Un bambino che scopre qualcosa di nuovo, come lo sbocciare di un fiore o il volo di una farfalla.

Nel pomeriggio del giorno seguente l'auto era sui cavalletti con l'avantreno sollevato. Si stavano controllando i freni anteriori: i dischi un po' rigati ma nulla di preoccupante, le pastiglie avrebbero retto ancora un turno di prove ma poi sarebbero state da sostituire. Maledette baffature. I dischi baffati, tanto belli da vedere, hanno la peculiarità di mangiarsi letteralmente il materiale d'attrito delle pastiglie. E pensare che l'efficacia frenante si ottiene con il metallo a contatto con il ferodo e dove c'è la baffatura non c'è il metallo, quindi niente attrito e di conseguenza niente frenata.

Ma allora perché le case costruttrici baffano o forano i dischi freno se dove non c'è metallo non c'è attrito e quindi neppure frenata? Semplice! Perché le baffature raschiano via la superficie vetrificata⁸ della pastiglia, la quale riduce l'efficacia frenante.

⁸ La vetrificazione è l'indurimento del primo strato molecolare del ferodo dovuto a surriscaldamento. Se la superficie si vetrifica perde di attrito e quindi di efficacia frenante.

La vetrificazione della superficie delle pastiglie si ha quando nelle lunghe frenate si surriscaldano per lungo tempo.

Le frenate dovrebbero sempre essere brevi e decise su disco pieno. Questo però non sempre succede, qualche volta la frenata è lunga, cioè distribuita su un percorso di diversi metri, è vero che rimane più dolce ma è più dannosa per il sistema frenante. Su strada non si può evitare; trasportare dei passeggeri, magari la suocera, il carico, la presenza di altri utenti della strada da non spaventare ci obbliga a frenate dolci e moderate e qualche volta anche in pista sono richiesti solo rallentamenti e non vere e proprie frenate per cui leggere baffature sul disco sono accettabili.

Assurdo è il ricorrere a dischi composti solo di spigoli vivi: i merletti di nonna, efficaci in frenata sì, ma divoratori di pastiglie sulla lunga distanza.

Però sono bellissimi da vedere.

Un'ombra copre la pinza freno anteriore sinistra, ormai montata dopo aver controllato lo spessore e la planarità del disco nonché lo stato delle pastiglie. È Roberto che compare all'improvviso con il volto triste e preoccupato. «Ho combinato una cazzata» esprime senza nemmeno salutare. Van si alza in piedi e lo guarda con espressione dubbiosa e severa mentre Umberto termina il montaggio della ruota. Alcuni secondi di silenzio rotto dall'avvitatore ad aria che Umberto sta usando per montare la ruota. Van distoglie lo sguardo da Roberto e si rivolge ad Umberto: «No aspetta, chiudiamo con la dinamometrica come di là».

«Sì, scusa, è l'abitudine» gli risponde.

Poi si volta ancora verso Roberto: «Che hai combinato?».

Roberto: «Mi sono giocato il libretto della mia auto in una sfida clandestina».

Umberto: «Ma sei scemo?»

Van: «Ma sei coglione!» Roberto abbassa lo sguardo e semisussurra un: «Mi dispiace».

Van: «Ma come è stato?».

Roberto: «Ieri sera siamo usciti in compagnia e ho parlato della gara di domenica scorsa, una parola tira l'altra e non so come è stato mi sono ritrovato coinvolto in una serie di insulti, ho perso le staffe e ho accettato la sfida. Stanotte non ho chiuso occhio, Eleonora continua a dirmene di tutte e di più». In quel momento anche gli altri si accorgono della presenza di Eleonora, rimasta pochi passi più indietro in rabbioso silenzio.

Van: «Quali sono i termini della sfida?».

Roberto: «Ci troviamo stasera dietro la zona industriale».

Van: «Stasera? Spero non te la sia giocata in accelerazione!»

Roberto: «No, la sfida verte sulle curve, ci facciamo una rotatoria. Dice che mi da la rivincita obbligata perché vuole umiliarmi due volte».

Van: «Ma chi è questo qua?».

Roberto: «Un certo Jena Turbo».

Van: «Non lo conosco».

Umberto: «Maurizio Borrini, ne ho sentito parlare, è uno forte nelle sfide. Gente da bar, non da piste».

Roberto: «Mi ha detto anche di far venire un testimone che mi riporti a casa perché la mia macchina la porta via lui».

Van: «Pure! Non hai nemmeno il tempo di allenarti, forse è meglio che la macchina te la guidi io, almeno una speranza di salvezza c'è».

E Sardini che in quel momento si era avvicinato si rivolge a Roberto: «Dagli retta, lascia guidare Van».

Van: «Dai Umberto, chiudiamo questa e buttiamoci sulla macchina di Roberto».

Sardini: «Ti libero un ponte sollevatore, così lavorate comodi» Poi avvicinandosi verso la postazione di lavoro: «Franco, tiriamo giù quella macchina dal ponte, mettiamo su quella di Roberto».

Il ponte sollevatore si abbassa con l'auto ormai terminata del cliente e anche l'auto per correre viene abbassata dai cavalletti e accantonata. Roberto porta

all'interno dell'officina la sua auto e la posiziona per essere sollevata.

Ci pensa Franco ad azionare i comandi e Van lo fa alzare che sia comodo per passare agevolmente in piedi sotto l'auto. Controlla il fondo aiutandosi con una lampada. Anche Umberto e Franco osservano, un po' con curiosità e molto con attenzione.

«Apriamo davanti» dice perentorio Van. Umberto avvicina il carrello degli attrezzi pur senza aver ben compreso cosa accade, Van afferra due chiavi a forchetta e allenta i dadi che bloccano a misura i braccetti dello sterzo. «Ma così non sballiamo l'assetto ruote?» interviene Umberto. «Si ma la stabilizzo davanti» risponde prontamente Van.

Dopo aver allentato, regolato e serrato chiede a Roberto di abbassare il ponte e di dargli l'avvitatore pneumatico per togliere le ruote. «Adesso montiamo le ruote davanti dietro e quelle dietro davanti, poi abbassiamo di due punti la pressione a sinistra e alziamo di tre punti la pressione a destra» Alle parole di Van Franco incuriosito domanda il perché e naturalmente Van risponde: «Le gomme davanti sono più usurate, quindi le metto dietro. Facendo la rotonda si trasferisce il peso sul lato destro, per cui alzo la pressione, mentre a sinistra si alleggerisce e abbassando la pressione ho più superficie gommata sull'asfalto: più c'è gomma più c'è aderenza. È un tentativo, bisognerebbe fare delle prove ma non abbiamo tempo».

E con questo pit-stop veloce l'auto è quasi pronta e viene fatta scendere dal ponte sollevatore. «Mi serve anche un testimone» Dice titubante Roberto cercando di non essere inopportuno. «Vengo io!» urla la voce di Umberto che sta finendo di sistemare le gomme con la chiave dinamometrica dal lato opposto dell'auto.

«Okkey, allora scarichiamo questa di tutti i pesi accessori: bagagli, effetti personali, documenti, accessori, tutto; in modo che sia più leggera possibile e li carichiamo su quella di Umberto. Anzi! Ancora una

cosa: svuotiamo il serbatoio e lasciamo solo una quindicina di litri. Procuratemi una tanica».

L'operazione più impegnativa era il togliere la benzina dal serbatoio. Il sistema antifurto impedisce di inserire qualcosa attraverso il bocchettone per risucchiare la benzina e l'impianto di iniezione non lascia troppo in vista, né tanto meno di facile accessibilità, tubazioni benzina da cui prelevare dal serbatoio. Ma poi, intercettato un punto debole del circuito, con l'ausilio di un tubo di prolunga di adeguate dimensioni si è riusciti a svuotare il serbatoio. Lasciando la chiave inserita per tenere azionata la pompa carburante nel serbatoio e la batteria sotto carica per non trovarsi a carica insufficiente all'avviamento.

Avendo Roberto quasi il pieno sulla sua auto, l'operazione durò parecchi minuti e la tanica non bastò ad immagazzinare l'eccedenza; gran parte del carburante finì nel serbatoio dell'auto di Umberto da dove, nella peggiore delle ipotesi, sarebbe stato meno complicato da recuperare.

Auto pronta. Tra una cosa e l'altra è passato da un'ora l'orario di chiusura dell'officina. Ci si organizza e si parte, l'auto di Roberto con Van al fianco ed Eleonora seduta dietro. Umberto segue con la sua, un po' per portare gli accessori dell'auto di Roberto e un po' per riportare tutti indietro in caso di sconfitta.

«Adesso state la mio gioco, non ho tempo per spiegarvi ma se esiste una possibilità di salvare la macchina questo transita da una strategia» dice Van rivolto agli astanti.

Roberto, che nel frattempo tentava di districarsi al volante rispose: «Sta' macchina tira a sinistra, ma come si fa a tenerla in strada?».

Van: «Tu fai finta di niente. Va bene così, è funzionale al risultato».

Giunsero sul luogo dell'appuntamento pochi minuti prima dell'orario stabilito e insieme a loro giunsero altre due auto che nulla avevano a che fare con la sfida, semplici

osservatori richiamati all'evento da un eco mediatico da bar.

«Jena è qualcuno di loro?» inizia a domandare Van rompendo il silenzio che si era creato durante il viaggio.

«No, nessuno di loro» ribatté Roberto.

Mentre il rombo di un motore altamente elaborato risuona nell'aria preavvisando l'arrivo di Jena si accostano lungo la strada nei pressi della rotatoria, così come anche le altre due auto si misero in sosta.

Mentre gli occupanti scendevano dall'auto uno degli equipaggi spettatori si avvicina a Roberto e domanda con aria sorridente: «Sei tu che hai sfidato Jena?», Roberto un po' imbarazzato e intimorito: «Sì, sono io». Il giovane si allontana verso gli amici sghignazzando e rivolgendosi ancora verso Roberto dice: «Quando arriva dagli le chiavi subito, almeno ti risparmi la brutta figura».

Nel gruppo degli spettatori c'erano quattro ragazzi che parevano, e forse erano, avanzi di galera e due ragazze di quelle brave e di buona famiglia, quelle che alla sera stanno vicino al fuoco. Donne illuminate (dai fari delle auto).

Il rombo dell'auto di Jena ed anche quella del suo testimone si fa sempre più insistente mentre giunge alla rotatoria prestabilita dove con sprezzo dei presenti scorre di fronte al gruppo, imbecca la rotatoria e percorre due giri in tondo driftando⁹ a palese scopo esibizionistico e poi si va a fermare nei pressi di Roberto. Jena osserva Roberto con un sorriso di disprezzo «Sei pronto? Hai il tuo testimone?» gli dice con arroganza. «Sì, è lui» indicando Umberto che nel frattempo si era avvicinato.

Van spunta da dietro a tutti e si affaccia al finestrino dell'auto di Jena: «Sei tu Jena? Ciao, io sono suo padre» indicando Roberto «no, stai tranquillo, non voglio farti saltare la festa, se avessi voluto sarei arrivato con la

⁹ Si tratta di una sbandata controllata sulle quattro ruote che può essere continuativa.

polizia, è solo un regolamento di conti in famiglia: siccome i soldi per l'auto a questo screanzato li ho messi io, se per te è lo stesso vorrei essere io il responsabile di questa sciagura. Che ne dici, si può fare?». Jena lo guarda dai piedi alla testa con un sorriso ironico: «Fate come vi pare, tanto io stasera vado a casa con la vostra macchina».

Van si allontana dall'auto di Jena e rivolgendosi ai suoi dice: «Okkey, prepariamoci. Roberto tu sali in macchina con me. Eleonora tu stai con Umberto ci aspetti e tifi per noi».

Intanto uno dei ragazzi arrivati con Jena si avvicina al gruppo: «Hei! Tirate fuori il libretto. Io tengo il vostro e il vostro testimone tiene il nostro».

Doveva essere il testimone di Jena. Roberto rovistò nel cassetto e se ne uscì con il libretto della sua in mano. Il ragazzo lo prese e cedette il suo a Umberto, che subito dopo si avvicinò ad Eleonora e le disse: «Senti, trova una scusa e sali in macchina con loro, qui ci sono delle brutte facce e tu sei troppo fresca e carina per passare inosservata». Eleonora capì la situazione, si guardò attorno e prese atto che le ragazze del giro erano delle poco di buono, imbruttite dalla loro ignoranza, gonfie dalla loro alimentazione insana e palesemente libertine nei costumi. Lei era certamente un giglio fragrante e come tale sessualmente molto appetibile.

Le auto si misero affiancate alla rotonda, Jena all'interno, sulla sinistra e Van con Roberto al fianco sulla destra, all'esterno della rotonda.

Eleonora si precipita da Roberto: «Voglio venire anch'io. Fammi salire, voglio salire con te». Roberto resta spiazzato e guarda Van, nel frattempo Umberto si avvicina e fa una smorfia di intesa con Van cercando di far intendere la situazione. Van fa cenno ad Eleonora di salire e prende posto nei sedili posteriori. È un peso in più ma cerchiamo di porre rimedio.

Sale sul sedile posteriore, dopo aver fatto scomodare Roberto dalla sua tre porte, e poi dice: «Ho paura; guarda le facce che abbiamo attorno» anche Van e

Roberto si rendono conto che quest'azione prudentiale è dovuta e Van aggiunge: «Okkey, allacciate le cinture».

Una ragazza giunta insieme a Jena si presenta vicino alle due auto con un foulard verde e dice a Van: «Prima faccio partire te, quando arrivi dall'altra parte della rotatoria parte lui, il primo che tocca il paraurti dell'altro ha vinto».

Van: «Poi c'è la rivincita naturalmente?».

La ragazza, con un sorriso sarcastico: «Certo, Jena vi vuole smedare due volte».

Intanto un altro ragazzo sale in auto con Jena che dai finestrini aperti urla: «Così oltre a darti il vantaggio di partire per primo non puoi dire che perdi per il peso. Ah ah!».

Intanto Van si volta verso Roberto: «Ma tu proprio contro una quattro per quattro ti dovevi mettere?», Roberto non sa fare altro che una espressione rassegnata ed emettere un suono gutturale parzialmente consonantico.

La ragazza si pone tra le due auto e alza le braccia al cielo: «Pronti?» rivolta verso Van che dal finestrino aperto lascia intravedere un cenno affermativo mentre inizia a dare gas per tenere pronto il motore.

«Via!» e la lady lascia scendere lo straccio verde. Van parte e si butta all'interno della curva. Un raggio di una decina di metri completa la rotatoria e quando ripassano dal punto di partenza Jena è partito e la ragazza è salita sull'isola spartitraffico centrale a tifare per il suo amato.

Van punta con la vista lo specchietto, accelera sino a quando sembra che l'auto non abbia più tenuta e col volante saldo e stabile tra le mani parla tra sé e sé a voce alta: «Dai, avvicinati, mica mi posso fermare, dai corri somaro corri...».

Roberto: «Ci sta raggiungendo».

Van: «Lo so, è quello che voglio. Tranquillo, abbiamo margine».

I motori urlano, le gomme stridono. Un giro, due, tre e poi ancora. L'auto di Jena si avvicina giro dopo giro. Tre metri, due metri, uno, mezzo... Tac! Piccolo tocco di

paraurti e Jena ha vinto. Si ferma di lato seguito da Van che gli si accosta e gli parla dal finestrino mentre la banda esulta per la vittoria del suo idolo e Umberto tace sommessamente e anche un po' preoccupato: «Beh! Che dire: ho fatto del mio meglio ma hai vinto tu, era prevedibile. Però giustamente mi devi concedere la rivincita».

Jena: «Sì, ovvio! Ma che spera? Che ti scendano i cavalli dal cielo?» seguito dalla risata del passeggero.

Van: «No, è che il ragazzo qui deve capire che se non c'è speranza se ne deve stare muto. Così lo faccio stare muto due volte». Jena si fa una breve risata e poi dice: «Parti ancora per primo tu, tanto hai perso la prima», poi parte, gira attorno alla rotatoria e si ferma grossomodo sulla linea immaginaria della prima partenza. Van lo segue e gli si piazza al fianco. Torna la ragazza con lo straccio verde nelle mani e sia Van che Jena iniziano a dare gas per tenere alti i giri dei motori.

Giù lo straccio. Parte Van e come prima quando ripassa dal punto di partenza Jena è già partito.

Un giro, due, tre, lo scenario si ripete, Jena si avvicina: due metri, un metro, mezzo metro...

Van: «Sì, avvicinati, così, ancora, ancora un pochino...» questa volta i giri sembrano non finire.

Roberto: «Sto perdendo la macchina».

Van, senza distogliere lo sguardo dallo specchietto: «Tranquillo... Così, ancora un pochino...» e quando a Jena sembra di aver raggiunto il suo obiettivo Van aumenta la pressione sull'acceleratore: «Ora!». L'auto di Roberto si allontana un pochino e non si sa come l'auto di Jena parte per al tangente con un vistoso sottosterzo¹⁰ che lo fa sbandare e gli fa perdere il giro. Van lo raggiunge e gli si affianca e sempre parlandogli dal finestrino: «Oh, mi spiace. Sei stato sfortunato, avevi quasi vinto e la facevamo finita», dopo un attimo di pausa: «Senti, mi spiace ma adesso dobbiamo fare una gara decisiva; una volta hai vinto tu, una volta ho vinto io e non ne siamo venuti a capo».

¹⁰ Perdita di aderenza dell'avantreno.

Jena: «Tanto è solo una questione di tempo, diamo un po' più di spettacolo ai miei amici».

Van: «Adesso però parti prima tu, anche per equilibrio, sono partito due volte prima io, mi sembra giusto» e si muove per posizionarsi all'interno della rotatoria. Guarda lo specchietto retrovisore interno e si rivolge ad Eleonora: «Mettiti seduta dietro di me, ho bisogno di portare il peso verso l'interno» silenziosamente si sgancia la cintura dal lato destro della panca posteriore e si porta sul lato sinistro. E rimasta in silenzio tutto il tempo e Van nota che ha il volto pallido e strano. «Stai bene Eleonora?» le domanda. Anche Roberto si volta verso di lei «Come stai?», e ricevono in risposta un flebile «Sì, sto bene».

Van: «Vuoi una caramella al limone?».

Eleonora con un filo di voce e un gesto di diniego: «No, non mi piace il limone. Tutto bene». Roberto si rivolge ad Umberto che nel frattempo si era portato vicino all'auto guidata da Van: «Hai una caramella al limone?». Umberto, un po' sorpreso: «Sì, in macchina ho qualche caramella» e si volta per andarle a prendere. Nel frattempo Jena si affianca a Van e la ragazza si accinge a dare il via.

Uno dei presenti urla: «Raccolgo scommesse: il vecchio vincente cinque a uno» e alcuni lo seguono con una sprezzante risata. Umberto guarda nel suo portafoglio e si ritrova con sole dieci misere Euro. È vero che non ha normalmente bisogno di più di questo ma questa volta è proprio spiazzato. «Hei, ci scommetto io dieci Euro» gli urla da poco distante.

Il ragazzo, accompagnato nello scherno da alcuni suoi amici gli risponde: «Dammi qua» allungando la mano, «lui regala l'auto a Jena e tu regali dieci Euro a me. È giusto che stiate insieme, vi siete proprio trovati» e sorride in modo sarcastico mentre incassa quei miseri dieci Euro.

I motori rombano nuovamente. Giù lo straccio verde e Jena parte come un fulmine. Questa volta Van è concentrato con lo sguardo avanti e gli si legge una

grinta felina sul volto. La ragazza si sposta e dà il segnale di partenza a Van che al limite dello slittamento incontrollato delle gomme parte come una scheggia.

«Si... dai...» questa volta lo sguardo di Van è diretto verso la strada, verso il cordolo dello spartitraffico della rotatoria, lì, in basso a sinistra. Il motore sembra urlare più del dovuto e comunque più di prima e anche la velocità di percorrenza è più elevata. Ogni tanto sembra che l'auto vada in sottosterzo ma Van fa oscillare il volante e l'auto riprende la traiettoria più veloce di prima, come se avesse improvvisamente più tenuta.

Un giro, due, tre. Jena si rende conto che non riesce a vedere le luci dell'auto di Roberto, non con la facilità di prima. La sua auto comincia a patire il sottosterzo ma questa volta è più pronto e riesce a tenerla anche se a costo di perdere qualche metro dall'auto del suo avversario che invece sembra incollata all'asfalto e gli si avvicina sempre di più.

Il pubblico, sino ad ora favorevole a Jena, si trova incantato a vedere un'auto dalla quale ben poco ci si aspettava, battere la belva di Jena. Non credevano a quello che gli si stava parando sotto gli occhi: era l'auto di Roberto a raggiungere quella di Jena.

Dopo un po' di giri è Roberto a cominciare ad intravedere i fari dell'auto di Jena. Prima i fari di destra, poi la targa, poi anche i fari di sinistra. Cinque metri, quattro, tre, L'auto di jena che sbanda e poi riprende ma nel frattempo perde terreno. Due, uno, Jena è sempre più incerto. Mezzo metro, pochi centimetri, quattro dita, due... Tac! Ecco che l'auto di Roberto tocca il paraurti dell'auto di Jena. Il limite di aderenza fa sì che il lieve scoppio dato dall'urto faccia perdere totalmente aderenza al retrotreno dell'auto di Jena che si perde in una sbandata dalla quale si salva, e salva l'automobile, solo per la presenza, casuale, di una via d'immissione alla rotatoria.

Umberto si avvicina allo stupito raccoglitore di scommesse: «Avevi ragione, ci siamo proprio trovati. Sgancia la cinquanta e muto!».

Van termina il giro e si arresta all'imbocco della occasionale via di fuga, ne scende rapidamente ed anche Eleonora fa pressioni per scendere rapidamente dall'auto e quando finalmente posa i piedi sull'asfalto, china col volto verso terra, pallida come un cadavere e tremolante ed incerta sulle gambe si cimenta in un involontario effetto collaterale della produzione di gas del condotto gastrico degno di un camionista tedesco dedito al culto del luppolo fermentato.

Van, rivolgendosi ad Eleonora: «Complimenti! Benvenuta nel mondo degli uomini veri» poi rivolto ad Umberto: «Dalle una caramella al limone e scappa in officina con lei e col libretto dell'auto di Jena», poi si rivolge a Roberto: «Recupera il libretto e passa in officina a raccogliere Eleonora, con Jena me la vedo io».

Umberto costringe Eleonora a sciogliersi una caramella al limone in bocca. Lei all'inizio è riluttante ma poi cede ed inizia subito a stare meglio. Si siede sull'auto di Umberto e attende di riprendersi.

Roberto, fiero come un cavaliere, si fa dare il suo libretto dal testimone di Jena e quanto più velocemente possibile raggiunge la sua auto.

Van si porta verso l'auto di Jena, il cui passeggero è già sceso, si avvicina al conducente gli urla: «Scendi dalla "mia" auto, tira fuori il culo da lì». Ne apre lo sportello e prende per un braccio il povero e incredulo Jena che dopo tanti successi e tante auto vinte in diverse sfide oggi assaggia, forse per la prima volta, il gusto amaro della sconfitta. Lo fa scendere di forza, lo appoggia all'auto ed estrae un notes e una biro dalla tasca. Si mette a scrivere qualcosa e gli dice: «Noi alla sera prendiamo l'aperitivo al bar a questo indirizzo. Tempo fino a venerdì per venire da noi che andiamo in agenzia a fare il passaggio di proprietà. E chissà che non la smetti di fare lo sbruffone che tanto non sei capace a guidare». Gli pone in mano il bigliettino e sale in auto. La mette in moto sotto lo sguardo attonito e incredulo di Jena, fa inversione e si allontana.

Il tifo e l'appoggio a Jena da parte dei pochi spettatori è cessato, ammutoliti di fronte all'imprevisto, di fronte al campione che esce sconfitto. Increduli, nel vivere un sogno strano, nell'idea di risvegliarsi da un momento all'altro e rendersi conto che tutto è tornato normale, la sfida non c'è mai stata, Jena ha ancora la sua amata auto. Ma anche a pizzicarsi e a prendersi a schiaffi l'auto di Jena sta andando via senza di lui.

Van si porta vicino ad Umberto, Eleonora e Roberto, «Come stai? Fa effetto al caramella?» Eleonora fa un cenno affermativo col capo senza nascondere il disgusto del limone che gira per la bocca. Poi rivolgendosi a tutti e tre: «Okkey, ci si trova all'officina. Scappiamo in fretta prima che prendano atto di cosa è successo e ci inseguano. Eleonora tu vai con Umberto che ha l'auto più confortevole, poi ci dividiamo in modo che ne possano inseguire eventualmente uno solo. Via! A casa!» e parte di slancio andandosi a divertire ad una rotatoria adiacente, mentre Roberto e il meccanico, suo testimone, si allontanavano in tutta fretta.

Mentre Van si allontana sorridente e divertito osserva verso il gruppo sul luogo della sfida. Jena è in mezzo alla strada che si agita, probabilmente imprecando qualcosa, augurando disgrazie e vantando conoscenze approfondite delle dinastie del gruppo vincente. Ma il rumore del motore dell'auto che fu di Jena copre ampiamente ogni suono che giunge dall'esterno e il sorriso di Van si fa ancora più soddisfatto.

Nessuno li ha seguiti, forse erano troppo impegnati a riprendersi dallo scossone. Un'ora dopo Van, ultimo ad arrivare all'officina, posteggia la belva in cortile. Eleonora si è ripresa, anche se è ancora un po' provata. La caramella l'ha sputata quasi subito e adesso è abbracciata a Roberto.

Mentre Van scende dall'auto gli si fa vicino Umberto: «Fantastico! Sei stato grande. Ho pure vinto un cinquanta» mostrando la banconota da cinquanta Euro. Van si avvicina a Roberto e gli porge le chiavi dell'auto appena vinta: «È tua», Roberto lo guarda sorpreso. E

Van continua: «Tu hai sfidato, tu hai vinto. Spetta a te». Poi rivolgendosi a tutti: «Ma stasera abbiamo saltato tutti la cena, che ne dite di fare una cordata alla pizzeria qua fuori?». Anche Eleonora dà il suo consenso: «Sì, metterei volentieri in bocca qualcosa, anche per togliermi il gusto di limone. Non una pizza intera ma qualcosa prendo».

Lasciarono le auto in cortile, chiusero il portone che dava sulla strada, come era di consuetudine per il condominio e si recarono alla vicina pizzeria.

Eleonora si fece portare un piatto fresco: prosciutto crudo e mozzarella, sperando magari di dividerlo con Roberto, che optò per una pizza quattro stagioni. Umberto festeggiò la sua personale vittoria di cinquanta Euro con una pizza ai frutti di mare e Van si limitò ad una margherita senza mozzarella.

Umberto: «Ma com'è la storia della caramella al limone?».

Van: «Non è la caramella al limone, anzi, è forse la cosa peggiore. Per non soffrire il mal d'auto dovresti bere succo di limone. Ma va bene anche una bevanda al limone e se proprio non c'è altro una caramella. Ma le caramelle, oltre ad essere cariche di zucchero, sovente hanno solo il gusto di limone, non un estratto del limone».

Umberto: «No, le mie hanno proprio l'estratto di limone, le scelgo apposta perché a me il limone piace».

Van: «Invece di usare qualche prodotto preso in farmacia, che poi provoca sonnolenza, è meglio un qualcosa di naturale come appunto il succo di limone. Con un limone le sarebbe passato subito».

Roberto: «Ma poi non ti tappa tutto? Non è eccessivamente stringente?».

Van: «Affatto, essendo un rimedio naturale agisce solo nella misura che serve e l'eccedenza viene smaltita. Agisce sino a ristabilire l'equilibrio e non oltre».

Eleonora ha preso appetito. Oltre il suo ha mangiato anche un po' di pizza di Roberto e poi si sono ancora divisi una porzione di farinata. Umberto e Van invece si sono saziati con le loro normali porzioni.

In attesa del caffè però, non manca di ripassare gli eventi della serata e Roberto domanda: «Ma come hai fatto a girare intorno alla rotatoria senza farla sbandare? Che anzi, ogni volta che sbandava la riprendevi e giravi più veloce di prima mentre Jena andava sempre largo?». Van, dopo un attimo di pausa per impostare il discorso: «Come ti ho già spiegato, la curva ha tre elementi per percorrerla velocemente: la traiettoria, la marcia inserita e l'acceleratore. Qui ho usato appunto l'acceleratore», nel frattempo arrivano i caffè e gli accessori. Quindi prosegue: «Per avere aderenza bisogna che sulle gomme agisca quanto più carico possibile. Quando acceleri, per forza d'inerzia il peso, che è concentrato sul baricentro, carica il retrotreno. Poi a velocità costante si stabilizza. Quando deceleri però, questo tende a proseguire il suo movimento e carica l'avantreno. Quindi: quando acceleri il peso si sposta dietro e dietro hai più aderenza, quando freni il peso si sposta davanti e davanti hai più aderenza. In curva cosa succede? Accelerando, davanti si alleggerisce e non hai più aderenza; quello che è successo a Jena: che andava dritto invece di curvare». Sorseggiano i caffè e si prendono un attimo di pausa. Per Van caldo e amaro, per cui lo consuma in fretta ed è subito pronto a riprendere il discorso. «Qui entra in causa l'acceleratore: quando senti che l'auto non prosegue più per la curva, ma tende ad andare dritta, devi resistere alla tentazione naturale di sterzare di più, ma devi raddrizzare un pochino e togliere il piede dall'acceleratore. Non di colpo, basta alleggerire un pochino. Poco che alleggerisci, carichi di più l'avantreno, che riprende aderenza –anche aiutato da un po' di raddrizzamento delle ruote- e poi acceleri di più». Roberto rimane un po' attonito e Van prosegue: «Se aumenti la sterzata, siccome quando vai in sottosterzo stai perdendo di aderenza all'anteriore,

invece che favorire il rotolamento della gomma ne favorisci lo slittamento. Stai già perdendo aderenza, ne perderai di più. Ed è quello che faceva Jena; andava in lieve sottosterzo, aumentava la sterzata, perdeva ancora di più di aderenza e doveva rallentare per riprendere la traiettoria. Io invece alleggerivo il pedale dell'acceleratore, caricavo l'avantreno, la gomma aveva più aderenza e quando sentivo la macchina riprendere la traiettoria davo ancora gas. In quel momento ho aderenza, se do gas, con moderazione, l'aderenza mi aiuta a fare la curva».

Roberto: «Non ho ben chiaro».

Van: «Nei prossimi giorni proviamo, andiamo ancora in pista o andiamo in un piazzale e ti faccio provare».

Rientro tranquillo, ancora uno sguardo e una risata per l'auto appena vinta e dopo i saluti di comiato ognuno verso casa propria.

Al ritorno a casa Van trova Lara già a dormire. Cerca di fare piano per non svegliarla: entra con passo felpato, senza accendere luci. Entra in cucina e si serve al buio un bicchiere d'acqua. In camera da letto poi, si spoglia lentamente e si infila sotto le coperte, sempre cercando di non far rumore.

Infine cerca di toccarla, le si avvicina dolcemente, le sposta i capelli dal viso e le si avvicina per baciarla.

«Ciao, ti avevo aspettato ma poi mi è venuto sonno. Tutto bene?» La voce assonnata di Lara coglie Van di sorpresa.

«Scusami, non volevo svegliarti. Si tutto bene, abbiamo festeggiato una vittoria».

«Ma tu sei il mio campione, è ovvio che vinci sempre» dalla sua voce trapelava un sorriso, anche se poco visibile nella penombra della stanza.

«Ma grazie stella!» risponde Van con gioia. E quindi accomodandosi sotto le coperte prosegue: «Buonanotte, adesso sono stanco anch'io».

«Notte».

*Se continui a correre, non incontrerai più nessuno e,
ciò che è più grave, non incontrerai più te stesso.*
Michel Quoist

Fine

Cartaceo <https://www.amazon.it/dp/B09KN2QPJM>

E-book <https://www.amazon.it/dp/B09KT9YL86>

Video di presentazione: https://youtu.be/sl3kzV_XjNs

Ringraziamenti

Giuro! Non ho fatto tutto da solo.

Tutto quello che ho scritto qui deriva dal fatto di aver conosciuto delle persone che hanno lasciato in qualche modo un segno nella mia vita. Chi più piccolo, chi più grande tutti hanno contribuito con la loro presenza, col loro impegno o magari anche solo con la loro simpatia.

Presumo tuttavia, con questa mia citazione, di ricordarne solo una parte di costoro, nella speranza che gli esclusi mi vogliano perdonare e dando loro la certezza di averli comunque sempre con me nei miei ricordi e nei miei pensieri.

I ringraziamenti specifici vanno a:

Edoardo Genuizzi. Conosciuto in qualità di presidente della Scuderia Madunina Storica quando ho cominciato a frequentare l'autodromo

Luigi Croci. Collaudatore in pensione del reparto sperimentale dell'Alfa Romeo che mi ha insegnato i rudimenti e le basi del motore in qualità di motorista

Alfredo Grandi. Ufficio Comunicazione e Immagine Autodromo di Monza per tutti i Pass e gli accessi gratuiti che mi ha permesso di avere

Marina Mercadante e famiglia, che gestiscono il Kartodromo Club des Miles a Moncalieri in frazione Barauda.

Rossano Nicoletto presidente del Registro Italiano Veicoli Storici per la simpatica amicizia che mi concede.

I ringraziamenti generici, quelli di cui non potrei mai citare per nome ad uno ad uno vanno a:

Agli ufficiali di gara, ai volontari del pronto soccorso, agli uomini della CEA, a tutti i fotografi, gli operatori e i giornalisti e alle redazioni di Ruoteclassiche (Domus) e Autosprint (Conti Editore)

Indice

Prefazione dell'autore.....	5
La Pista.....	7
Ultima gara	12
Festa di Natale.....	19
Alla ricerca di un team	24
Nuovi accordi inizio stagione.....	34
Van cambia casa.....	48
Primi contatti con la nuova squadra.....	54
Un giorno in pista.....	57
Tieni il volante in mano.....	70
Prove generali	75
Prima gara.....	85
La sfida.....	101
Il riscatto del prigioniero.....	121
Un prestigioso raduno.....	130
Lara dolce Lara.....	141
Propedeutica alla seconda gara.....	147
La gara importante.....	152
Le rimembranze dell'inferno verde.....	157
Il giorno della gara.....	162
Il Kart.....	176
Gomito a gomito	187
La gara dei zanzarini.....	190
Terza gara, un po' più seria.....	193
Historia.....	198
Il dolore del cliente ignaro.....	202
Le nobili gesta del prode Achille.....	206
Non perdiamo tempo.....	218
L'errore.....	224
La scelta.....	239
Cambia tutto. E si ricomincia.....	246
Prova modifiche.....	254
Squadra sana in sponsor sano.....	258
Gara di prova.....	261
Preparazione al fine stagione.....	266

Vacanze.....	269
Riavvio.....	274
L'ultima salita.....	280
Ultima Kart.....	287
Propedeutica per Monza.....	294
Venerdì santo.....	301
Prove libere.....	304
Prove cronometrate.....	310
La gara.....	312
La Fenice.....	323
Epilogo.....	326
Ringraziamenti.....	332

L' AUTORE

Da sempre diviso tra due passioni, narrativa e motori, si è dedicato in parte al cinema e al fascino dei racconti e dall'altra parte ai motori e alla tecnologia dei veicoli.

Diviene vicepresidente del “Fotoclub La Rotondina” di Nerviano e pubblica il primo lavoro nel 2010, un saggio dal titolo: “Le sette teste della bestia dell’Apocalisse” firmandosi con lo pseudonimo “Lo Zingaro”.

Dopo aver scritto, senza il successo sperato, due sceneggiature riprende le pubblicazioni editoriali con un manuale di manutenzione meccanica e traendone anche una versione più “leggera” nella forma di vademecum, pubblicati entrambi nel 2017

Nel 2018 pubblica “Occhi freddi e carichi d'odio”, un racconto di fantascienza ispirato al sempreverde argomento dei viaggi nel tempo.

Per le informazioni tecniche e contatti:

Manuale di manutenzione meccanica ordinaria Pubblicazione cartacea pubblicata su Amazon

Blog Officina dello Zingaro <http://officinadellozingaro.com/>