



## In mostra a Villafranca di Verona

# I volanti che raccontano la storia della Formula 1

**■■■ SAVINA CONFALONI**

■■■ Il volante come simbolo di tecnologia e design, protagonista di grandi sfide, strumento perfetto domato dalle mani di grandi campioni come Michael Schumacher, Ayrton Senna, Nigel Mansell, Alain Prost, Michele Alboreto. Al Museo Nicolis di Villafranca di Verona, l'estate concede una boccata d'aria fresca agli appassionati di cultura automobilistica, con la nuova mostra «Passione Volante», dedicata alla più completa collezione di volanti F1 raccolti dal fotografo Daniele Amaduzzi sui campi di gara. Scriveva Filippo Tommaso Marinetti nel suo Manifesto futurista, «noi vogliamo inneggiare all'uomo che tiene il volante, la cui asta ideale attraversa la Terra lanciata a corsa, essa pure, sul circuito della sua orbita».

### EVOZIONE DEI MEZZI

E il nuovo capitolo nel Museo Nicolis - che racconta l'evoluzione dei mezzi di trasporto degli ultimi due secoli at-

traverso centinaia di auto, moto e bici d'epoca - ripercorre proprio le gesta di uomini che attraverso i volanti hanno scritto la storia delle corse. «Io al volante affido la mia vita ad ogni gara: è come un minuscolo angelo custode», diceva il cinque volte campione del mondo di Formula Uno, Juan Manuel Fangio.

«Passione Volante» racconta i Gran Premi di Formula Uno regalandoci frammenti di storie in pista a volte dimenticate. Come il «volante staccato» che lega Arturo Merzario a Niki Lauda: un flashback in una domenica d'e-

state del 1976, quando al Gran Premio di Germania la Ferrari del campione austriaco si schianta contro le rocce del Nürburgring e prende fuoco. Merzario si ferma, stacca il volante ed estrae Lauda, ancora cosciente ma incastrato nell'abitacolo, dal rogo. Arriviamo agli anni ottanta, e un volante Momo racconta l'impresa del pilota romano Elio de Angelis: un epilogo incredibile si consuma sul tracciato di Zeltweg il 15 agosto 1982, quando arrivano al traguardo del Gran Premio d'Austria due monoposto perfettamente appaiate. Soltanto il fotofinish, per una questione di millesimi di secondo, le dividerà, e la vittoria verrà assegnata alla Lotus dell'italiano Elio De Angelis sulla Williams del finlandese Keke Rosberg.

Con il volante il pilota ha sempre avuto un rapporto particolare, quasi simbiotico: Michele Alboreto, ultimo italiano scelto da Enzo Ferrari per le sue monoposto, era cresciuto nel mito di Ronnie Peterson, e dello svedese aveva studiato il modo di impugnare il volante, copiandone tutte le soluzioni. Basta guardarsi attorno, fra le auto da collezione del Museo Nicolis, per rendersi conto che dei volanti di una volta è rimasto solo il nome. Alla fine degli anni '80, compaiono i primi pulsanti e le prime leve, e da lì un crescendo di tecnologia. Da quei primitivi oggetti a tre razze, tondeggianti, e coperti al massimo di legno o pelle, si è passati a display e consolle di comando, con tutto un mondo di elettronica da gestire. I grandi protagonisti di questa evoluzione si chiamano Momo, Personal e Fondmetal. «Corriamo attraverso gli anni novanta: la Lotus affida-



va la scelta della conformazione dei volanti delle sue monoposto al fondatore della scuderia Colin Chapman, e alla sua creatività sono dedicati i due volanti usati da Mika Hakkinen tra il 1991 e il 1992.

Ci sono volanti che rimangono emblema dell'inizio di una carriera di vittorie, come quello usato da David Coulthard nella gara di esordio con la Williams,

laims, altri che chiudono un capitolo. Tagliato il traguardo del Gran Premio d'Australia della stagione 1993, Alain Prost aspettò un attimo prima di «staccare» il volante dalla sua Williams Renault.

### ULTIMI ESEMPLARI

«Mi rendevo conto, in quell'istante, che un piccolo gesto esauriva una lunga parentesi della mia vita», avrebbe poi raccontato Prost, «perché avevo deciso di abbandonare le corse per sempre». Doveroso l'omaggio a Michael Schumacher, con in mostra i tre volanti del sette volte campione iridato nel suo periodo in Benetton dal 93 al 95. Gli ultimi esemplari esposti Sono un concentrato di tecnologia pura,

ben lontani da quella specie di timone agganciato alla ruota anteriore della Velociped del 1886 di Benz custodita nella collezione Nicolis; passando attraverso sperimentazioni audaci, come lo sterzo a barra della Locomobile del 1900, o la pionieristica soluzione della Oldsmobile del 1903 che si governava tramite una leva a coda di bue. Il profeta del futurismo Marinetti l'aveva capito: l'asta ideale per catapultare l'uomo nel futuro doveva essere proprio il volante.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



A sinistra il volante di Schumacher, a destra quello di Alboreto