Parliamo con Elio de Angelis, il miglior italiano del momento

UN TIPO ALLA LAUDA

Stabilita una perfetta intesa col tecnico Gerard Ducarouge, de Angelis ha avuto molta parte nello sviluppo della Lotus, che nel 1984 è stata spesso la macchina migliore, col solo svantaggio delle gomme inadeguate. Il giovane pilota romano (ha 26 anni e mezzo) è veloce, intelligente e psicologicamente solido.

Ci sono circa dieci anni di differenza d'età tra il romano Elio de Angelis e l'austriaco Niki Lauda, ma stile, mentalità e modo di ragionare sono gli stessi. E molto simile è il loro comportamento in pista, fatto di prestazioni eccellenti ottenute non soltanto perché provvisti di spregiudicato coraggio ma anche di classe e di raziocinio.

Niki Lauda è tornato ai giorni della sua maggior gloria. Anzi ha aggiunto qualcosa alla sua personalità: la maturità d'uomo, frutto delle dure esperienze vissute sul piano fisico e su quello degli affari, che hanno cancellato quel tanto di fanciullesco, di spensieratezza che aveva prima.

Elio de Angelis è giovane (è nato nel 1958), ma sei anni di «formula 1» ne hanno fatto un veterano, e ora può finalmente dimostrare coi fatti quel che i più attenti avevano già intuito, vale a dire le sue ottime qualità di guida unite a concrete doti di intelligenza riflessiva.

I risultati ottenuti da Elio de Angelis in questa stagione, con una costanza di rendimento eccezionale, «scoprono» agli occhi di tutti questo pilota come uomo di primo piano, definizione ormai adottata e accettata anche da chi finora non aveva saputo valutarlo per distrazione o superficialità. E nel 1984, almeno fino a oltre metà campionato, de Angelis ha davvero meritato di essere considerato l'uomo dell'anno, il migliore degli italiani in attività.

A lui abbiamo chiesto cosa significhi questa stagione nella sua carriera e un'analisi dei motivi che hanno portato i due della McLaren, Lauda e Prost, a tanta supremazia.

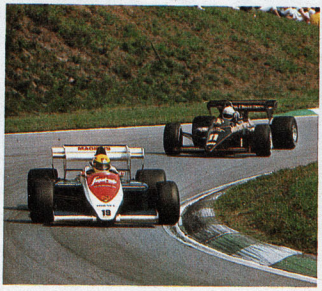
«LE MCLAREN NON SONO IRRAGGIUNGIBILI»

È la felice scoperta degli appassionati italiani, questo Elio de Angelis finora un poco in ombra soprattutto per carenza di mezzi a disposizione. Il 1984 gli ha già dato molto, anche se lui sperava potesse dargli di più.

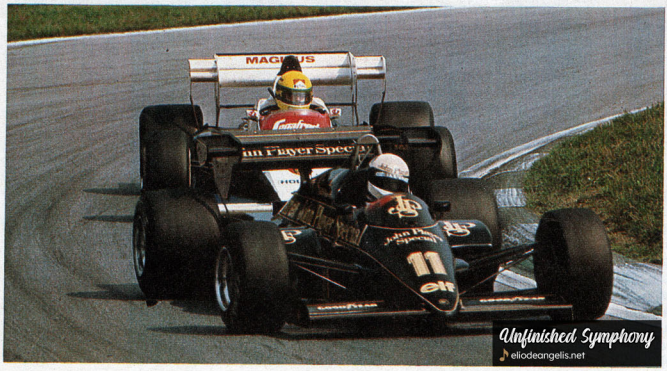
«Mi ha soprattutto dato modo di correre, per la prima volta, con una macchina competitiva. Peccato siano mancate soprattutto le gomme e in qualche occasione il motore. Però finora è stata una buona stagione sul piano psicologico, perché ho potuto confermare, soprattutto agli altri, le mie qualità. Io non ho mai avuto dubbi, ma è bene che sia accaduto, per convincere anche la gente che segue le corse, gli avversari e, se ve n'era bisogno, dico se, la mia squadra. È stato un anno importante perché nella opinione degli altri mi ha fatto fare un salto di qualità. Ho proprio l'impressione che adesso il pubblico mi apprezzi di più, capisca meglio il mio modo di correre, che non sempre è stato compreso».

Infatti, talvolta, ti è stata rimproverata una eccessiva tattica di attesa, la paura di gettarti allo sbaraglio.

«Non sono d'accordo, e lo dimostra il fatto che quando sono stato in grado di attaccare l'ho fatto. È accaduto, ad esempio, quest'anno a Hockenheim, dove sono stato in testa prima che cedesse il motore. Purtroppo accade spesso che non hai il mezzo per poterlo fare, e devi accontentarti di trarre il massimo risultato con quel che hai a disposizione, sapendolo amministrare per arrivare in fondo al meglio. Quando ti manca qualcosa devi rassegnarti a difenderti, anche se la voglia di attaccare c'è. Ammetto comunque che io posso essere talvolta deludente per chi vorrebbe vedermi sempre allo sbaraglio. Io allo sbaraglio non vado, perché è sciocco e inutile. Certi "numeri" spettacolari non sono del mio repertorio, però cerco sempre di ottenere il massimo possibile. Se non hai il mezzo per essere davanti è inutile e pericoloso strafare. Non ha senso, tanto i risultati non possono arrivare. L'importante è sapere quello che vali, giudicandoti con serenità, senza indulgenze o alibi. L'importante è lavorare per disporre del massimo possibile, anche quando qualcosa non è perfetto, senza cercare scuse o attribuire ad altri le tue responsabilità, stabilendo solidi e profondi rapporti di completa collaborazione con quelli che lavorano con te, partendo dal presupposto che è soprattutto la tua "famiglia" quella che ti può aiutare. È una forma mentale che ho sempre avuto, e che deriva proprio dall'educazione ricevuta nel mio ambiente famigliare. Gli eccessi di collera o di esaltazione mi sono sconosciuti, così come quelli di depressione. In tal modo, ora alla Lotus siamo arrivati ad avere una macchina altamente competitiva. Tenendo conto di tutte le circostanze, valutando serenamente i fatti, posso ripetere che, per essere davanti a tutti, ci sono mancati soltanto componenti (gomme, talvolta il motore), che, però, non dipendevano da noi».



Una dimostrazione dello stile di Elio de Angelis. A Zeltweg, nei primi giri del Gran Premio d'Austria, si è lasciato superare dalla Toleman-Hart di Senna (per altri versi la rivelazione del 1984), e quando è stato certo di avere le gomme ben «condizionate», ha attaccato superando il brasiliano e staccandolo nettamente.



Davanti a tutti, invece, è stata la McLaren. Il 1984 è stato anche l'anno della tua affermazione ma soprattutto l'anno della McLaren. Perché?

Come giustamente dice de Angelis, le McLaren non sono macchine «marziane», ma quelle che hanno raggiunto il miglior equilibrio generale, disponendo di componenti di alta qualità. Forse anche per merito di un grande talento come Niki Lauda, un vero campione al quale il pilota italiano assomiglia per stile e per temperamento.

«Le McLaren sono state le "formula 1" più competitive perché nell'insieme motore-telaio-gomme hanno raggiunto quote percentuali favorevoli più alte rispetto alle avversarie. Però non sono, a mio parere, macchine eccezionali, come per esempio le Lotus del 1978. Le McLaren hanno il motore più evoluto dell'ultima generazione, totalmente controllato elettronicamente; hanno le gomme migliori del momento; hanno un telaio che sfrutta meglio di altri le qualità delle Michelin; hanno due piloti di primo piano: un pluricampione del mondo e un potenziale campione del mondo. È per questi fattori messi insieme che le McLaren sono state un gradino sopra le altre, soprattutto nell'affidabilità, mancata invece alle Brabham e alle Renault che corrono con le stesse gomme. In talune occasioni, sia pure episodicamente, noi, la Brabham e anche la Ferrari (Zolder), abbiamo dimostrato che le McLaren non vengono dalla Luna, ma sono soltanto «formula 1» sulle quali il potenziale viene sfruttato al meglio. Il nostro telaio è forse migliore, e lo si è visto in varie occasioni. A Hockenheim sono stato in testa e bene, finché ha retto il motore. Sulla nostra macchina le gomme Goodyear durano e rendono di più che sulle Ferrari, ad esempio; e nonostante le Goodyear non siano ancora all'altezza delle Michelin, siamo stati spesso davanti alle Renault che pur hanno motori almeno pari ai nostri. Non vi pare? Sono tutti parametri innegabili e chiari. Le McLaren sono dunque battibili, però quest'anno dispongono di un insieme di vantaggi che agli altri manca. Prendiamo ad esempio la gara di Zeltweg in Austria: con le stesse gomme Lauda è arrivato in fondo benissimo, mentre Piquet aveva grandi difficoltà nel finale; ciò significa che le Brabham sono costrette a usurare maggiormente i pneumatici. La forza delle McLaren non sta in qualche magia da marziani. Se appena appena la Goodyear ci darà le gomme all'altezza delle necessità spero di riuscire a dimostrarlo».

È quel che si augurano anche gli appassionati italiani, che hanno capito e apprezzato questo pilota di casa nostra che, pur senza divismi o spettacolarità, è entrato nella piccola cerchia dei veri fuoriclasse, ed è maturo per il successo pieno.

FRANCO LINI