Sono trascorsi esattamente dieci anni da quel pomeriggio in cui il Ticino, sull'autostrada che porta da Milano a Bologna, perse uno dei suoi sportivi più celebri. Un uomo coraggioso, ma anche un guascone dai tratti ruvidi, che dopo il pauroso incidente di Long Beach, decise di lottare per se stesso e per chi, come lui, aveva perso l'uso delle gambe.

IL NUMERO

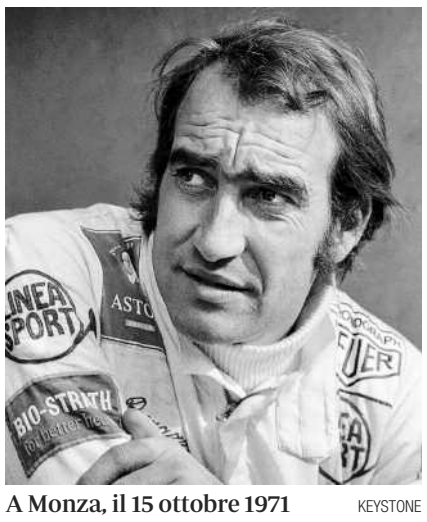
Il numero di Gp disputati
132

Caro Clay, ti scrivo

di Paolo Spalluto

È il 1974, l'anno in cui il ticinese arriva a un niente dal titolo iridato ma si deve arrendere a Emerson Fittipaldi, che la spunta all'ultima gara KEYSTONE

Egregio signor Regazzoni,
Caro Clay,
mi permetto di darti del tu pur non avendoti ben conosciuto, e senza voler in alcun modo salire sul carro di coloro che nei dieci anni dalla tua scomparsa tirano fuori aneddoti di ogni tipo o amicizie incerte.
Tu per me sei stato un mito. E posso dirtelo, perché quando da bambino giocavo ai Gran Premi con le biglie di plastica sulla sabbia della Versilia (a me i ciclisti hanno sempre detto poco), io le sceglievo rosse come la tua Ferrari. Mi ero infiammato per te, come tanti nel mondo, per la mitica vittoria a Monza il 6 settembre del 1970, davanti a Ickx e Rindt. Che emozione: due rosse e il cognome Regazzoni là davanti. Mio padre ti conosceva, lavorava nel mondo delle sponsorizzazioni, delle sigarette, e diceva spesso che eri un vero campione, dal carattere non sempre semplice, ma un pilota veloce.
Ho imparato a conoscerti di riflesso, incrociandoti ai gloriosi tempi di Esposauto, quando qui in Ticino c'era una passione per i motori che ha sfornato piloti di qualità, come te, Silvio Moser, Bruno Pescia e alcuni altri. In un Paese che già aveva avuto gente come Siffert, Müller e via dicendo.
Ho capito quanto difficile possa essere, specie per gli sportivi, essere bravi in Ticino. E quando penso a come sei stato considerato, e a volte additato, non so dire se realmente meritassi un simile atteggiamento, o se in parte l'artefice di ciò eri tu medesimo. Ti ho visto, le poche volte che ti ho incrociato per un colloquio, a volte sbrigativo, a volte entusiasta. Altre sorridente, altre scorbutico e iracondo. Sei stato anche multato, proprio come capita pure a noi, ma allora non c'era il radar (inutile) di Balerna, dunque faceva notizia. Hai conosciuto guai fiscali che ti hanno allontanato dal cantone: non so dire se a giusta ragione o meno, ma oggi – credimi – caro Clay accogliamo tutto e di tutto con molta più simpatica facilità e... oplalà.
Eri un gran bell'uomo, e hai saputo rappresentare bene un'epoca in cui le corse e la F1 erano un mondo speciale, e per per molti irraggiungibile. Non mi riferisco alle tessere per accedere a dei paddock altrimenti blindati, ma per la tua capacità di guida e la voglia di godere della vita che formavano un tutt'uno. In un'intervista – profetica – una quindicina di anni fa dicesti che la F1 sarebbe diventata noiosa, con piloti che non avrebbero avuto nulla da raccontare delle loro gesta. Hai visto bene, pur se hai commesso un errore: parlavi di cinquant'anni, è successo in dieci.
Eri bravo, ma forse poco scaltro. Almeno in Ferrari, dove hai lasciato il cuore e invece ti hanno maltrattato, con una preferenza per Lauda spesso palese, e poi un comportamento malandrino con Reutemann. Ma queste sono storie che conosco solo per sentito dire, dalla voce di un comune amico, Pino, che fa il giornalista, e che di te parla sempre con occhi lucidi e sorridenti.
Poi è successo l'incidente che ti ha lasciato in sedia a rotelle per sempre. E tu hai lottato di nuovo: forse sapevi fare solo quello, o forse ti sembrava l'unico modo per vivere, quello di rimanere attento anche dentro a una condizione così dolorosa. E lo hai fatto con piglio volitivo, coraggioso e visionario, certamente.
Nel 2012 sono stato felice di avere ospitato a un mio rally la tua amata Ferrari F40: la guidava Alex Fontana e lo vinse. Fu un'emozione per me vedere quell'auto e soprattutto annotare un giovane ragazzo ticinese – accompagnato in quell'occasione dalla tua sorridente figlia Alessia – che ancora oggi si fa onore sui campi di gara.
Quando da giovane ero un dj, poi, ricordo il tuo Pub con fuori esposta la gomma di F1. Un modo per far sentire Lugano un poco centro del mondo, il mitico Clay's Pub. In quel locale ci sono entrato poco, eppure quello pneumatico slick ci faceva sentire un po' tutti orgogliosi di un concittadino celebre, legato a un'automobile che era ancora vista come un divertimento e non veniva presa di mira da ecologisti di ogni dove come killer dell'ambiente.
Caro Clay, è anche grazie a te se ho capito cosa sia un mito. Sono passati dieci anni, eppure sembra ieri. E molti di coloro che oggi parlano di te usano parole e sensazioni intatte, non usurate dal tempo.
Tu che ci hai regalato emozioni vere e grandi, di quelle che durano per sempre. Proprio come i miti.



A Monza, il 15 ottobre 1971 KEYSTONE

La vittoria a Brands Hatch (alla media di 108,04 miglia all'ora) nel 1971 KEYSTONE

In compagnia di Niki Lauda sul circuito di Buenos Aires KEYSTONE

IL PERSONAGGIO

Una vita segnata dalla velocità, nel bene come nel male

«Viveur, danseur, calciatore, tennista e, a tempo perso, pilota». Parla così Enzo Ferrari di Clay Regazzoni, nel suo 'Piloti, che gente...', edito da Conti nell'ormai lontanissimo 1985. Ovvero cinque anni dopo quel pauroso incidente in cui il ticinese perderà per sempre l'uso delle gambe. Quando, sul circuito californiano di Long Beach, nel cinquantesimo giro del Gp degli Stati Uniti viene tradito dai freni della sua Ensign Mn177, che lo costringono ad appoggiarsi al muretto nel disperato tentativo di ridurre la velocità. Improvvisamente la sua vettura si ritrova però davanti la Brabham che l'argentino Ricardo Zunino aveva posteggiato poco prima del suo ritiro: l'impatto, a oltre 250 chilometri orari, è tremendo e la carriera in F1 di Clay si chiude lì. In totale, nella massima formula, il pilota di Lugano corre 132 Gran Premi, vincendone cinque. Il primo coincide con il trionfo sull'asfalto di Monza, il 6 settembre del 1970. Quando, al volante di una Ferrari che non vince da una vita, il ticinese si piazza davanti a tutti in quella che è appena la sua quinta corsa in Formula 1. Gli altri successi di Clay – che nel 2000 verrà eletto sportivo ticinese del secolo, in compagnia di Michela Figini – arrivano nel Gran Premio di Germania del 1974 (stagione in cui chiuse il Mondiale al secondo posto, battuto in extremis soltanto dal brasiliano Emerson Fittipaldi), in quello d'Italia nel 1975, a Long Beach nel 1976 e, infine, a Silverstone nel 1979.
Abbandonata la F1, Clay decide comunque di continuare a gareggiare, intraprendendo al tempo stesso una battaglia per i diritti dei disabili. Contribuendo poi, negli anni Novanta, a fondare la Federazione italiana automobili patenti speciali.
Tragicamente, sarà un altro incidente a fare da teatro alla prematura uscita di scena di Regazzoni, che perde la vita il 15 dicembre 2006 sull'autostrada A1 verso Bologna – dov'è diretto – all'altezza dello svincolo con la A15, in provincia di Parma. Quando sono da poco passate le 16, il Chrysler Voyager targato Montecarlo sul quale Clay viaggia finisce letteralmente sotto un autocarro, dopo che il sessantasettenne ex campione viene colto da un malore.

CLAY IN CIFRE

- Il numero di Gran Premi vinti
  5
- I piazzamenti sul podio
  28
- Il numero di pole position
  5
- Il miglior piazzamento nella classifica finale di un mondiale
  2° (nel 1974)