

A black and white close-up portrait of Clay Regazzoni. He is looking slightly to the right with a thoughtful expression. His hair is dark and wavy. He is wearing a light-colored jacket with a ribbed collar. The background is out of focus, showing what appears to be a grid or structure.

CLAY REGAZZONI

Il coraggio del pilota, la generosità dell'uomo

Testi di

Pino Allievi, Nicola Nenci, Cristiano Chiavegato, Cesare De Agostini,  
Piero Ferrari, Mauro Forghieri e Alessia Giorgetti Regazzoni

# Preis von



GOODYEAR

Nürburgring  
1974

## Introduzione

*Il mito non si misura in numero di vittorie. È un fatto secondario. Il mito è qualcosa che va oltre, si addentra tra le pieghe della mente per poi insinuarsi furtivamente fra i battiti del cuore. Preferisce l'inconscio, non si basa su cifre e dati logici, scontati. Clay Regazzoni è stato un mito e lo è ancora, perché i miti annullano il tempo. Chi non l'ha conosciuto e magari neppure vissuto, resta affascinato vedendolo e ascoltandolo nelle interviste di una televisione ancora in bianco e nero, in quanto le sue parole trasmettono messaggi sempre attuali. Le espressioni del viso sono spesso ironiche e provocatorie, ma trasfondono una fiducia che la gente percepisce con favore, in un mondo votato, più che mai, a una giustificata diffidenza nei confronti dei «venditori del niente».*

*Con Clay potevi litigare per una notte, ti inviava fax carichi di disapprovazione. Poi capivi che era tutto «chiuso» in quell'ambito e non c'erano né acrimonia né astio: non era una persona facile, come non lo sono tutti coloro che hanno qualcosa da dire; il suo carisma nasceva da una base culturale, da modalità diverse di confrontarsi e affrontare i problemi. Anche a costo di pagarne personalmente le conseguenze.*

*Ci sono campioni che dividono. Regazzoni, invece, ha sempre unito col suo candore e la sua solarità. Era amato persino dai rivali che batteva, cosa rara in un ambiente in cui l'ego prevale sui sentimenti e diventa una barriera oltre la quale è difficile spingersi. Senza queste doti, Clay non sarebbe riuscito a costruirsi l'esistenza «dopo». Identica alla prima, ma con diversi obiettivi, che coinvolgevano anche i più deboli, scelta singolare per un uomo come lui, che era stato simbolo di uno sport esclusivo e poco propenso a guardare quello che accadeva a un metro dal podio.*

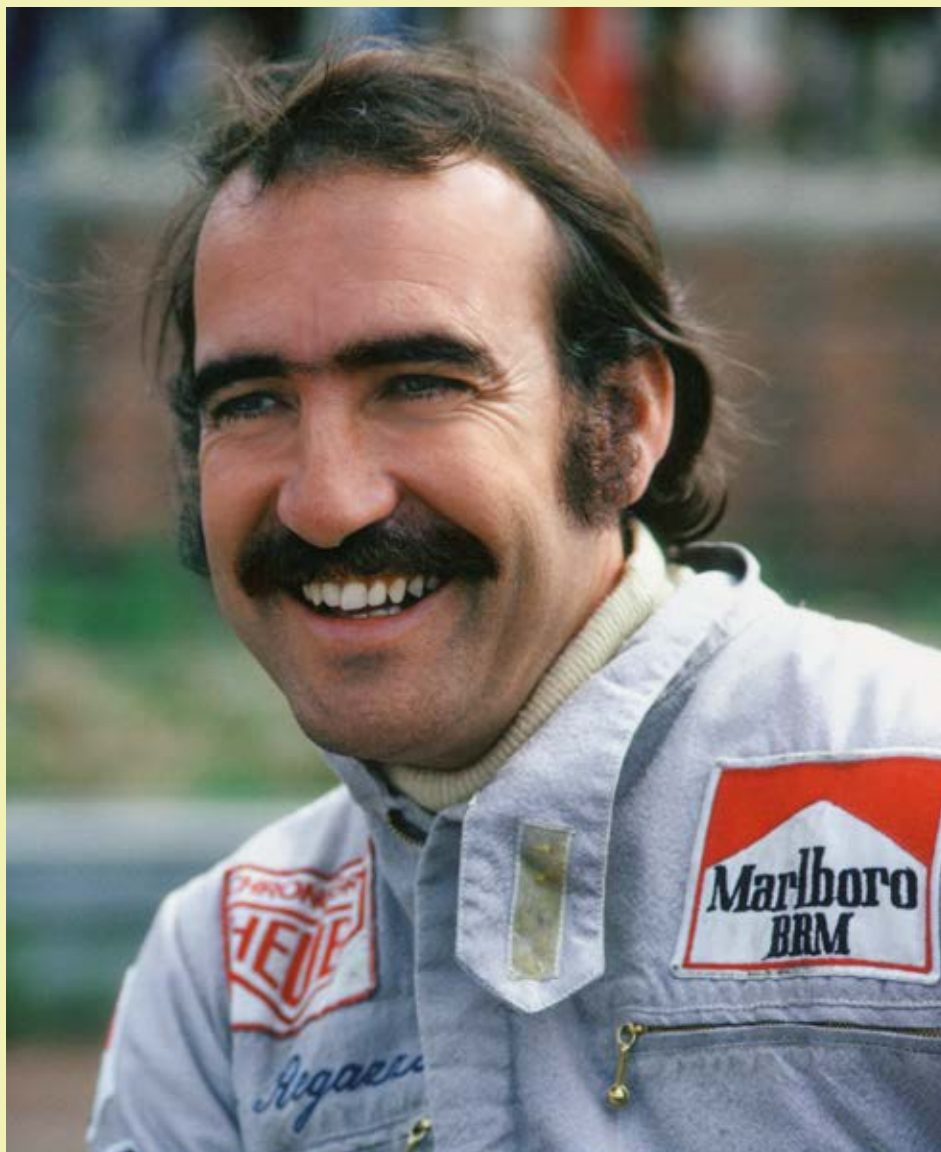
*Svizzerò di nascita, italiano di origini e adozione, Regazzoni è stato amato ovunque corresse perché i gran premi erano una metafora del suo modo di affrontare la vita: con serietà, impegno, grinta ma anche con un lieve sorriso di compiacimento, perché alla fine svolgeva un lavoro che era la sua passione e lo sapeva, ne godeva, era un esempio per chi non aveva avuto il coraggio di lasciare tutto per inseguire la propria vocazione. Simpatico e istrione. Un anacoreta della velocità che è passato lasciando un segno profondo. Ma anche beffardo al punto che potrebbe tornare da un momento all'altro.*

**Pino Allievi**

A pagina I:  
L'espressivo ritratto  
di un giovane Clay.

A sinistra:  
Clay Regazzoni  
raggiante sul podio  
al GP di Germania,  
Nürburgring, 1974.

## Biografia



Clay sereno e sorridente pronto ad affrontare la nuova stagione con la BRM, GP d'Argentina, Buenos Aires, 1973.

Clay (Gian Claudio) Regazzoni nasce a Lugano il 5 settembre 1939; il padre Pio è sindaco del comune di Porza e titolare di un'avviata carrozzeria a Mendrisio dove Clay, dopo aver frequentato le scuole a Lugano, va a lavorare. Intanto è già forte in lui la passione per le corse.

Solo nel 1963, però, dà inizio all'attività agonistica, partecipando a diverse prove del Campionato svizzero con una Austin Sprite. Nel 1964 si cimenta in prove di Campionato nazionale con una Morris Cooper. Nel 1965 acquista una De Tomaso di Formula 3 che poco dopo sostituirà con una Brabham. Nel 1966 corre in F3 con la Brabham della

scuderia Martinelli e Sonvico. Intanto, fra una gara e l'altra, trova il tempo di sposare la graziosa Mariapia. Alla fine della stagione sigla un contratto con la Tecno per la F3. Il 5 gennaio 1967 nasce la figlia Alessia. Durante il 1967 partecipa alla Temporada argentina e al Campionato europeo di F3. Il 28 aprile 1968 nasce il figlio Gian Maria e Clay coglie la sua prima vittoria in F3. Durante tutto l'anno corre con la Tecno sia in F3 che in F2. Il 31 dicembre 1968 firma un contratto con la Ferrari per il 1969 per le gare di F2. Gli scarso risultati che dà la Ferrari lo inducono a tornare alla Tecno. Nel 1970 Clay conquista il titolo di campione europeo di F2.

Un'annata veramente trionfale. È anche l'anno in cui debutta in Formula 1 con la Ferrari classificandosi al quarto posto. Alterna le gare di F2 con quelle di F1 dove, al suo quarto gran premio (quello d'Italia a Monza), ottiene la sua prima vittoria con la rossa vettura n. 4 di Maranello. Alla fine della stagione (pur con soli sette gran premi disputati) è terzo nella classifica del Campionato del mondo. Lo stesso anno partecipa alla 24 Ore di Le Mans con una Ferrari 512 S Sport Prototipo. Ormai Regazzoni è una stella nel firmamento automobilistico e, a partire dal 1971, si dedicherà quasi esclusivamente alla F1. Nel 1971 vince la Corsa dei Campioni a Brands Hatch (Gran Bretagna) ma nel Mondiale ottiene solo tre terzi e un sesto posto, mentre con i Prototipi vince la 9 Ore di Kyalami. Nel Mondiale si classifica al settimo posto. Anche il 1972 è avaro di risultati e alla fine è sesto nel Campionato mondiale di F1. Fra i Prototipi vince la 1000 km di Monza e la 9 Ore di Kyalami. Nel 1973 passa alla BRM. Due sestimi posti sono le sue migliori prestazioni. Nel 1974 ritorna alla Ferrari. Sarà l'anno in cui sfiora il titolo mondiale. Una sola vittoria (il GP di Germania) ma tutta una serie di risultati positivi lo portano a lottare per il titolo. Alla vigilia dell'ultima gara della stagione, Regazzoni e Fittipaldi sono al comando alla pari e tutto si decide nel GP degli USA. Purtroppo la vettura di Clay non è al meglio e dà via libera a Fittipaldi che ottiene un quarto posto sufficiente a soffiare il titolo al pilota elvetico.

Nel 1975 Clay è ancora con la Ferrari, ottiene nuovamente ottimi risultati (vince il GP d'Italia) e si classifica al quinto posto nel Mondiale. Posizione che ripete anche l'anno successivo (1976) dove vince il GP degli USA. E qui si chiude definitivamente il capitolo Regazzoni-Ferrari.

Nel 1977 Clay passa alla Ensign, vettura con la quale ottiene due più che ottimi quinti posti. Per la prima volta partecipa alla 500 Miglia di Indianapolis con una McLaren; è costretto al ritiro dopo 25 giri ma sarà un'esperienza indimenticabile.

Nel 1978 passa alla Shadow ma anche con questa vettura non si può certo lottare per la vittoria e il suo miglior risultato sarà un quinto posto in Brasile. Con l'inizio del 1979 a Regazzoni si presenta nuovamente un'occasione eccezionale. È ingaggiato da Frank Williams che vede in lui il pilota capace di regalare la prima vittoria alla sua monoposto. E infatti Regazzoni vince il GP d'Inghilterra e ottiene tutta una serie di risultati positivi: sarà quinto nel Campionato del mondo. Nel 1980 torna alla Ensign, ma purtroppo questo è l'anno del suo definitivo addio alle gare. Il 30 marzo 1980 a Long Beach (California), al cinquantunesimo giro, dopo aver imboccato la Shoreline Drive a 250 km all'ora, Clay cerca di frenare ma sotto il piede c'è il vuoto. L'impatto contro il muro di cemento gli è fatale ai fini della sua carriera e si ritrova paraplegico. Dopo 132 partecipazioni al Mondiale dove ha ottenuto cinque vittorie, 13 secondi posti, 10 terzi posti e tutta una serie di piazzamenti, e dopo aver realizzato per ben 15 volte il giro più veloce in gara, Regazzoni deve dare l'addio alla Formula 1.

Dopo aver trascorso quattro anni negli ospedali e aver subito più di 60 ore di interventi chirurgici si seppe con certezza che Clay non avrebbe più camminato. Clay comincia allora a sviluppare i sistemi di guida manuale e prosegue a correre. Prende parte più volte alla Parigi-Dakar, corre in kart, sulle vetture d'epoca, e diventa uno specialista dei grandi raid.

Scompare tragicamente il 15 dicembre 2006 in un incidente d'auto sull'autostrada A1 non lontano da Parma.



SALOMI  
AUTOMOBILI  
34

DALAS V

*Il coraggio del pilota, la generosità dell'uomo*

---

## Clay Regazzoni e la sua terra

di Nicola Nenci\*



A sinistra:  
Clay sulla De Tomaso davanti alla sede della  
scuderia Martinelli e Sorvico Racing Team,  
Lugano, 1965.

In questa pagina:  
Clay vicino alla Brabham prestatagli  
da Moser a Montlhéry (Francia), 1965.

Clay con Silvio Moser a fianco dell'Austin Sprite modificata artigianalmente con la quale disputò la corsa in salita Freiburg - Schauinsland (Germania), 1963.

In basso:  
Clay nella carrozzeria Regazzoni, gestita dal padre a Mendrisio, 1964.

Clay Regazzoni conservava un rapporto forte con la sua terra, nonostante il trasferimento a Monte Carlo e una militanza in Ferrari che ne aveva fatto, praticamente, un pilota italiano «aggiunto». Parliamo del rapporto con il Ticino, la sua casa di Lugano, il lavoro nella carrozzeria di Mendrisio, il legame affettivo con la sua nazione e con un piccolo mondo antico che a volte (anche) lo invidiava. Come si dice? *Nemo propheta in patria*. Ma qui c'era di più: venti chilometri più a sud, passato il confine con l'Italia, era un idolo. Laggiù lungo lo stivale, per via del suo «matrimonio» con la Ferrari, ma anche per i suoi tratti latini, era portato in palmo di mano, celebrato sugli striscioni, esaltato nelle trasmissioni televisive, ospite nei programmi di varietà, idolatrato dal pubblico. Clay, nonostante il nome anglofono, l'italiano. Da questa parte del confine, in Ticino, tutto un po' più freddo. O forse tutto più moderato, più soffocato.

Gian Claudio venne alla luce così in fretta che volevano chiamarlo Furio. Invece, proprio la mamma fu incuriosita da un nome che vide su un giornale, Jean Claude. Gian Claudio, italianizzato. O ticinizzato.

Per la famiglia era Gian Claudio. Quello che da ragazzino imparava a guidare nell'officina di Mendrisio, spostando le auto sul piazzale, per prendere confidenza con volante, freno e frizione. Che si forgiava sotto un'educazione forte, ricca di valori e di ordine morale, con un richiamo alla fede. Tutte caratteristiche che gli sarebbero servite, sì, per fare il pilota di successo, questo è indubbio, ma che sarebbero saltate fuori come un extra *boost* (sì, insomma: una potenza speciale) negli anni sulla carrozzella, come propellente per rendere esplosiva (sì, esplosiva) anche la sua seconda vita.



Debuttò nel 1963 con un'Austin Sprite alla quale suo fratello Reno modificò il musetto per renderlo più aerodinamico, più aggressivo. Partecipò a diverse gare in Svizzera e a Monza per poi passare, nel novembre dello stesso anno, alla Mini Cooper S, con la quale corse anche nel 1964.

Nel 1965 comperò da Mario Casoni una De Tomaso, ma appena la provò sull'Aerodromo di Modena la macchina risultò poco performante e mai come quel giorno pensò di restare carrozziere per tutta la vita.

Poco dopo, però, gli venne offerta una cosa imprevedibile: Silvio Moser gli propose di correre la Temporada argentina con la sua vecchia Brabham. Senza di lui non avrebbe mai potuto rompere la «barriera del sogno», sarebbe rimasto cioè uno dei tanti ragazzi che cominciano a correre, ma che poi devono smettere per mancanza di mezzi. L'aveva conosciuto un giovedì sera al ristorante «Galleria» di Lugano, luogo e giorno erano fissi per gli appassionati di automobilismo. Era la sede del SAR (Schweizerische Automobil Rennsport), un club scuderia che aveva ramificazioni in tutta la Svizzera. Clay e Silvio simpatizzarono e divennero inseparabili. Un'amicizia sincera e profonda nacque tra loro. Entrambi con una gran voglia di correre. Il venerdì, e qualche volta persino il giovedì, Clay lasciava la carrozzeria e partiva con lui. Non chiedeva alcun permesso. Il padre impazziva, ma lui partiva ugualmente.

Nello stesso anno frequentò il corso di pilotaggio a Montlhéry (Francia) al volante della Brabham prestatagli da Moser e fu giudicato il migliore di oltre 200 allievi.

L'amicizia con Silvio facilitò Clay nell'avvio della sua carriera di pilota. I due ticinesi



Il Martinelli e Sonvico Racing Team al GP di Zolder (Belgio), 1965.

In basso:  
Clay sulla Tecno F2 al GP Lotteria, Monza, 1968.



entrarono nel Martinelli e Sonvico Racing Team (così chiamato dai nomi dei due fondatori Amilcare Martinelli e Aldo Sonvico). Nel 1965 e 1966 Clay conquistò qualche buon piazzamento ed ebbe molti incidenti, ma riuscì comunque a mettere in luce una notevole personalità, che gli valse l'ingaggio come pilota ufficiale della Tecno, scuderia dei fratelli Luciano e Gianfranco Pederzani di Bologna.

In Ticino fu protagonista di situazioni importanti anche senza il volante in mano. Nel 1973, per esempio, aprì un pub a Pregassona. Il Clay's Pub. Un locale in puro stile inglese, pieno di fotografie, tra cui una gigantesca della BRM che guidava quell'anno e una gomma gigante di Formula 1 che dava il benvenuto. L'inaugurazione fu in grande stile grazie alla presenza di Mike Hailwood, leggenda anche del motociclismo, quale ospite d'onore.

Ma la più bella derapata in controsterzo per la sua città, Regazzoni la fece organizzando una mostra di auto che definire «mitica»

non è esagerato. Si chiamava Esposauto, nel quartiere fieristico di Lugano. Biennale, ogni anno dispari: tra quei padiglioni si accendeva la magia delle corse. Perché le amicizie di Clay nei box gli consentivano di avere praticamente tutte le vetture di Formula 1 che avevano corso in stagione, oltre che i piloti in carne ed ossa, ospiti nel salottino del padiglione centrale a disposizione dei tifosi. Entravi lì, e ti sentivi nel *paddock* di un GP: Villeneuve, Peterson, Cévert, Lafite, Piquet, Patrese, De Cesaris, Nannini, Surer, Alboreto che giravano tra la gente e Clay che faceva gli onori di casa. Un anno fece realizzare dalla Jeb's, la sua marca di caschi, una replica fedelissima per bambini proprio per Esposauto: un antesignano del marketing.

Poi nel 2000 Clay venne nominato sportivo ticinese del secolo. Queste le sue parole: «È un premio che mi emoziona. Ho preso tanti premi, ma quelli che ti dà la tua terra e i tuoi amici ticinesi sono per me molto importanti».



\* **Nicola Nenci**

Giornalista de «La Provincia di Como».



*Il coraggio del pilota, la generosità dell'uomo*

---

## La svolta di una carriera straordinaria

di Pino Allievi\*



A sinistra:  
Clay sulla Ferrari 312 T2,  
GP di Francia, Le Castellet, 1976.

In questa pagina:  
Clay al GP d'Italia, Monza, 1975.

La Ensign n. 14 conduce Clay verso il drammatico appuntamento con il suo destino, Long Beach (USA), 1980.

Sono le dieci di mattina e la cappa di afa che avvolge Lugano è insopportabile. Ma sul terrazzo all'ultimo piano della sua abitazione tra il lago e la montagna, spira ogni tanto una leggera brezza che fa stare meglio. Beviamo qualcosa di fresco che lui prende dal frigorifero:

«Tutto quello che faccio, è come se lo facessi per la prima volta. Vedo casa mia in un altro modo, per esempio, non mi ero mai accorto degli scalini per scendere in garage, che adesso sono un ostacolo: la vita cambia in fretta».

Un attimo dopo siamo nella sua stanza, o nel suo ufficio, o nel suo monocale all'interno dell'abitazione, difficile dare una definizione precisa. Mi mostra le lettere che ha ricevuto, altre gliele consegno io, dopo che lui stesso mi aveva chiesto di mettergliene da parte, quando ancora si trovava nell'ospedale di Long Beach in California. Ridiamo dei contenuti, della foto in bikini di una tizia tedesca, mai vista prima, che gli ha mandato auguri molto... calorosi. Ci sono poi i messaggi di persone qualsiasi che gli fanno coraggio e lo invitano a cene, convegni, incontri, per festeggiare il ritorno alla normalità. Perché alla fine è così: la parentesi delle corse si è chiusa, inutile tornarci sopra illudendosi, ma Clay è sempre Clay, con una notevole statura morale, una personalità un pochino ingombrante, la sensibilità di saper trasmettere agli altri frammenti credibili di speranza.

Mi mostra il disegno che rappresenta i «nuovi» comandi per guidare la sua Jaguar e mi illustra come il sistema funzionerà anche sulle altre sue auto. Squilla il telefono: Mario Poltronieri lo sollecita ad accettare la proposta di commentare i gran premi per la Rai. «Cosa ne dici?». Gli rispondo che deve farlo, sapendo che è quello che vorrebbe lui. È tornato da pochi giorni dal Paraplegikerzentrum di Basilea, dove pensava che ci sarebbe stato il miracolo del recupero della mobilità, salvo poi scoprire che invece gli avevano insegnato a comportarsi da paraplegico, ossia da persona che non può più usare le gambe ma che può comunque continuare a fare tutto, adeguandosi. Lui si è adeguato solo in apparenza. Dentro si è macerato e ha anche pensato di farla



finita. Un attimo, forse due. Con una reazione interiore che è stata violentissima: «Sono stato io a dirmi che ero pazzo a pensare certe cose, che non aveva alcun senso. Proprio quel pensiero negativo mi ha fatto scattare la molla della ripresa». Adesso è consapevole, non rassegnato: «Prima o poi qualcuno mi rimetterà in piedi», dice con un mezzo sorriso. Non vede l'ora di riprendere i contatti con le persone a lui più care e di regalarsi un periodo di completo riposo, dopo mesi di stress. Mi chiede di Jacques Laffite, di Jean-Pierre Jabouille, di Enzo Ferrari e tanti altri che gli sono stati vicini; parla nuovamente di corse ma senza alcun astio per quanto è successo:

«Ho discusso dell'incidente con Morris Nunn, il fondatore della Ensign, si è rotto il pedale del freno, certo non doveva rompersi ma i cedimenti fanno parte della natura delle corse, non ne faccio una colpa a nessuno. È andata così e basta».

Nessun rancore, la sua condizione gli fa superare qualsiasi sentimento di rivincita con chicchessia.

È pieno inverno quando, dalla redazione di Catania della «Gazzetta dello Sport», mi giunge la notizia che un tale avvocato Donati, catanese, ha parlato a lungo con Clay spiegandogli di aver subito un trauma spinale simile al suo per un incidente stradale, trovando poi un angelo custode che lo ha rimesso in piedi consentendogli di camminare. Incredibile ma vero. Comincio a pensare ai soliti ciarlatani che s'inventano casi miracolosi e, alla resa dei fatti, si rivelano colossali prese in giro. Ma l'avvocato

Donati è una persona seria e stimata, ci sono le prove della sua disabilità, c'è la dimostrazione, ora, della sua ripresa. Clay prende le debite informazioni e parte per Washington, dove il professor Kao lo opera quasi immediatamente. È un intervento di microchirurgia che dura ben 17 ore! Sembra qualcosa di fantascientifico mentre Regazzoni me lo racconta al telefono, spiegandomi che i risultati dovrebbero vedersi nel giro di qualche settimana. Intanto mi dice che alloggia in una suite del Watergate Hotel, stanza 202.

Ed eccomi da lui, all'improvviso, con una telefonata che gli faccio a sorpresa dall'aeroporto di Washington. È felice di rivedermi e mi attende per la cena, visto che sono già le 18.00. Prendo un taxi, sosta in albergo per lasciare la valigia e fare una doccia, poi un altro taxi per il Watergate, che è un complesso a due passi dal Congresso, davanti a un viale di ciliegi in fiore. Salgo nella suite e vengo accolto da un caos totale. L'appartamento è un gioioso brulicare di amici ticinesi che conosco da anni. C'è euforia, bicchieri di vino bianco gelato che ruotano vorticosamente. Clay è a letto, allegro e felice dell'incontro. Gli porgo i giornali dall'Italia, due parole sull'Inter che ha appena giocato. Come va? Lui per tutta risposta toglie il lenzuolo e mi mostra come riesca ad alzare le gambe, alternativamente, di una quarantina di centimetri, muovendo le dita dei piedi: «Sono tutti ottimisti, i medici. Io sono qui, quasi da spettatore, a vedere cosa succede».

Quando Mariapia scola gli spaghetti e scodella il ragù, tutti invitano Clay a venire a tavola con le sue gambe. Da un lato lo aiuta Pablo Foletti, il cantore delle sue gesta alla televisione della Svizzera italiana, dall'altro la moglie. Regazzoni muove lentamente le gambe, un passo dopo l'altro, sino ad arrivare al tavolo che è a qualche metro. E parte un grande applauso come quando tagliava per primo il traguardo. Ma questo è un «altro» traguardo.

Notte fonda, credo sia febbraio. Ci troviamo a una cena a Codogno, tra Milano e Piacenza, invitati da un club di amici di Beppe Gabbiani, giovane speranza dell'automobilismo italiano con alcuni punti di contatto, nel carattere sereno e nel modo

di correre, con Regazzoni. Clay sta al gioco delle somiglianze, anche se sa che poi non sono tante. Beppe gli piace, benché gli riconosca un tratto di indisciplina che lui non ha mai avuto. Scorre il vino, scorrono le ore, scorrono ricordi e propositi su basi vacue, promesse di appuntamenti che non saranno mai mantenute. È sempre così in quelle serate. Ma ad un certo punto Clay comincia a raccontare di aver preso contatti con alcuni ragazzi paraplegici dopo incidenti in auto e in moto:

«Pensano che sia tutto finito, li ho convinti che li riporterò in pista, li farò correre. Ho parlato con la Federazione italiana perché si organizzino gare per persone con disabilità. Adesso ho più tempo di una volta e mi diverto a fare queste cose, mi dà una mano Giacomo Tansini con altre persone che sono spinte dalla voglia di rendere l'esistenza meno scomoda a chi è messo come me».



E improvvisamente tutti ammutoliscono, perché è comparso un Regazzoni che nessuno conosceva. Prima Clay ha regalato agli amici quello che desideravano ascoltare: aneddoti, storie di donne della Formula 1, duelli in pista. Poi ha cominciato a dare, e a dire, quello che gli stava più a cuore.

Sono le 2.00 e qualche minuto quando si deve ripartire e lo sciagurato amico che mi aveva accompagnato in auto da Milano intanto se l'è squagliata con la scusa che la mattina dopo aveva un appuntamento molto presto. È calata una nebbia pazzesca, non mi resta che accettare il passaggio che mi offre Regazzoni su una Bmw serie 3 che romba come se fosse pronta per una gara. I primi chilometri sono a velocità

Clay corre verso il podio scortato dai carabinieri al GP d'Italia, Monza, 1975.

In basso:  
Clay posa per una foto accanto a un poliziotto, San Paolo, Brasile, 1973.



ridottissima. Mi rendo conto che non ero più salito su un'auto con lui da quando aveva avuto l'incidente. «Si è redento», mi dico, pensando a luoghi come Rio de Janeiro, durante le giornate del gran premio, tornando da un ristorante e attraversando le zone di Copacabana, Ipanema e Leblon, senza mai fermarsi ai semafori, tirando dritto specialmente col rosso. Cose che non mi fanno dormire, quando ogni tanto mi tornano alla mente.

Eccoci all'autostrada, casello, biglietto e via. Visibilità prossima allo zero, ma Clay accelera, accelera, accelera. Superiamo un camion a destra, poi via sulla corsia di

sorpasso. Non oso guardare a che velocità stiamo andando, non riesco neanche a chiudere gli occhi. Lo supplico di mollarmi dove crede, tornerò a piedi nella notte, ma vivo. Lui sorride: «Guarda, nella nebbia meno ci stai e meglio è!». E in un attimo siamo alla barriera di Milano. Poco dopo sono a casa: «Beh, mica avrai avuto paura, lo sai come guido...».

Altra serata allegra a Bologna, quando andiamo a cena al Diana, sotto i portici, ristorante di grande tradizione e importanti frequentazioni. Siamo in tre, ci accomodiamo. Subito dopo, accanto a noi, compaiono altre tre o quattro persone, tra cui Panatta, che è fresco di ritiro dalle scene del tennis. Baci, abbracci, la felicità di ritrovarsi. Uniamo i tavoli e comincia uno show, fra Clay e Adriano, che non dimenticherò mai. Uno mette a nudo il bello e il brutto della Formula 1, l'altro del mondo del tennis, con racconti di donne famose coinvolte in diversi flirt, di hotel, teatri di avventure boccaccesche, di viaggi da film di Vanzina, ovvero lo sport visto da un'altra (diciamo così) angolazione. Si tirano le solite 2.00, ho con me la borsa da viaggio, avrei dovuto prendere



Finale di gara al GP di Gran Bretagna che lo vedrà conquistare la prima vittoria per la Williams. 1979.

un treno per Milano alle 9.00. Regazzoni, gentile come al solito, mi offre un passaggio: «Dai, vieni con me, tra un'ora e mezza sei a casa...». Lo ringrazio, m'invento un appuntamento a Bologna per la mattina dopo e trovo subito una camera al Carlton.

«Sai che non mi sono quasi reso conto di aver vinto? Mi è parsa, sulle prime, una cosa normale. Poi stamattina, svegliandomi, ho capito che era accaduto qualcosa di straordinario. Sì, con Ferrari avevo parlato subito dopo la gara ed era raggianti, così come suo figlio Piero che era a Monza e al quale sono affezionato. Ma adesso, accidenti, ho il mondo che mi sta chiamando al telefono, vedo le immagini in televisione, i titoli sui giornali...».

È il 7 settembre 1970. Regazzoni il giorno prima ha vinto il Gran Premio d'Italia, i viali dove passavano le macchine da corsa sono stati invasi dai tifosi impazziti, mai accaduto negli anni precedenti. Tutti sotto il podio ad acclamare Clay che dopo sole tre gare di Formula 1 è già sul gradino più alto. Tra lui e la Ferrari scoppia un amore viscerale. Enzo Ferrari vede in Clay il pilota disposto a tutto, anche a qualche rischio di troppo, che può esaltare le sue macchine. Regazzoni vede in Ferrari il massimo punto di riferimento della sua avventura agonistica. I due parlano molto, scherzano, litigano, legano. Quando in Ferrari, su consiglio di Clay, approda Niki Lauda, l'ingegner Mauro Forghieri, direttore tecnico, precisa subito che la messa a punto della macchina, con consigli sempre molto mirati, la fa Regazzoni. Ed è un dolore per tutti quando il Mondiale sfugge di mano a Clay all'ultima gara della stagione 1974: improvvisamente la Ferrari non tiene più la strada, è un mistero mai chiarito.

Ma Regazzoni non è solo Ferrari. Passa alla Williams e, a 40 anni, regala alla squadra britannica la sua prima vittoria in Formula 1 sul circuito di Silverstone, dove nel 1950 cominciò il Mondiale. Un trionfo, un tripudio ai tempi in cui la Williams era sponsorizzata da un gruppo di aziende arabe, tra cui una società di costruzioni edili di proprietà del padre del tristemente (poi) famoso Osama Bin Laden.



«Ma sai che sul podio ho dovuto bere una bibita a base di succhi di frutta? Una roba schifosa. Non avevo considerato che l'alcol fosse bandito a causa degli sponsor dell'Arabia Saudita. Non concepisco le vittorie senza lo champagne. Però poi, la sera, si è brindato come si deve...».

Fu quello il suo ultimo successo prima del buio. O prima di un nuovo inizio.

**\* Pino Allievi**

Editorialista de «La Gazzetta dello Sport» e opinionista della Rai per la Formula 1. Con Regazzoni ha seguito per anni i gran premi in ogni angolo del mondo. Vincitore del Premio di giornalismo «Dino Ferrari», è autore di diversi libri di carattere automobilistico.





## Dietro un grande pilota, un grande uomo

di Cristiano Chiavegato\*



A sinistra:  
Presentazione della Ferrari 312 T  
sulla pista di Fiorano. Al volante della  
monoposto siede Niki Lauda, 1976.

In questa pagina:  
Clay con Niki Lauda ed Emerson Fittipaldi.

Clay sulla Ferrari  
312 B, GP Italia,  
Monza, 1971.



Ricordo il giorno dell'esordio di Regazzoni in Formula 1. Era il 21 giugno 1970, circuito di Zandvoort, in Olanda. Non ero presente. Lo avevo conosciuto a Maranello qualche tempo prima e seguii la sua bella prova, commentata in televisione da un giovane Mario Poltronieri. Si piazzò quarto nella gara vinta da Jochen Rindt, risultato ottimo per un debuttante, in una corsa con 20 partecipanti. Ma la prima volta che parlai con Clay fu per un altro evento molto speciale. Il 24 agosto 1975, a Digione, in un inedito Gran Premio della Svizzera, non valido per il Mondiale, il ticinese vinse con le maniere forti, partendo dalla terza posizione nello schieramento.

Lo intervistai subito dopo la festa sul podio:

«Sinceramente - mi disse - avrei preferito vincere un gran premio di campionato. Mi accontento di questo 'piccolo' della Svizzera con la speranza che sia di buon auspicio per i prossimi a Monza e in America. Sinora ho avuto troppa sfortuna e avevo bisogno di un successo che mi tirasse su il morale. Quante volte, nelle gare che ho disputato, sono stato in testa o nelle prime posizioni e poi non sono arrivato al traguardo? La Formula 1 è diventata una scienza esatta: non si arriva primi se non ci sono tutte le componenti necessarie. Basta una banalità, un piccolo particolare tecnico per 'andare ko'. Purtroppo il pilota conta pochino, è la macchina che vince. Ma qui è andata

e mi piacerebbe continuare in questa maniera. Il mio sogno sarebbe di vincere a Monza. Lauda potrebbe conquistare il titolo mondiale e io il gradino più alto del podio. Sarebbe fantastico».

Un sogno profetico, perché Regazzoni s'impose nel Gran Premio d'Italia e il campione austriaco conquistò il primo dei suoi tre titoli mondiali. Clay nel corso della carriera dimostrò molte doti. Sul piano umano simpatia e lealtà, su quello agonistico coraggio e determinazione. Qualità dichiarate da tutte le persone che lo hanno conosciuto: compagni di squadra, avversari, direttori sportivi e costruttori. Il grande Jacky Ickx, con lui alla Ferrari per tre stagioni, mi ha confessato:

«Saliva in macchina e andava forte. Subito. Nel 1970 a Monza la corsa fu molto combattuta, ma alla fine Regazzoni prevalse su tutti, compreso Stewart che era campione in carica. L'atmosfera nel circuito era triste per l'incidente mortale avvenuto a Rindt nelle prove. L'affermazione di Clay con la mitica 312B ricreò anche l'entusiasmo nell'ambiente ancora frastornato dal luttuoso evento del giorno precedente».

Jackie Stewart rimase impressionato dal talento del pilota svizzero. Lo scozzese mi ha raccontato un episodio avvenuto nel 1972:

Clay percorre la corsia dei box con uno scooter dando un passaggio a Giulio Borsari, il suo fedele capo meccanico.

A sinistra:  
Clay con Mauro Forghieri al Paul Ricard, Le Castellet (Francia), 1971.

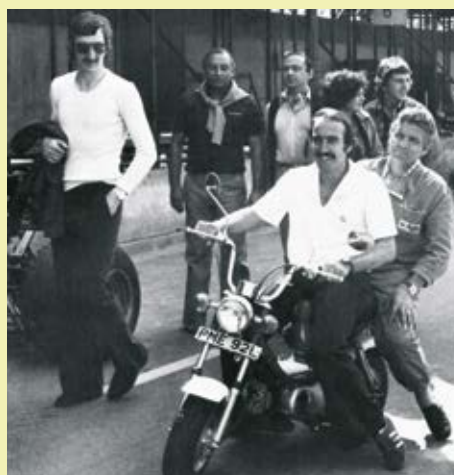
«Come uomo sono stato bene con lui, aveva un buon senso dell'umorismo, mi divertiva. Una bella persona. Ma in pista era un duro. Al Nuerburgring io guidavo la Tyrrell, lui la Ferrari. Il motore della sua monoposto era leggermente superiore e ogni volta che cercavo di superarlo mi sfuggiva. Io ero ancora in lizza per il titolo, ma rimasi senza freni e lui mi accompagnò fuori pista alla curva Hatzenbach nell'ultimo giro. Finii sulle barriere. Ero molto arrabbiato, ma in seguito la rabbia divenne amicizia. Clay, un grande uomo, affascinante, una figura positiva per lo sport».

L'ingegner Mauro Forghieri è stato il direttore tecnico della Casa di Maranello per quattro dei sei anni in cui Regazzoni ha corso con la Ferrari. E lo ha conosciuto molto bene, sotto tutti gli aspetti:

«Clay - mi ha spiegato - era l'emblema di un uomo che sapeva apprezzare tutto quello che la vita gli poteva offrire. Devo dire che spesso antepose il suo modo di comportarsi nel privato a quello che riguardava la sua attività di professionista. Non riusciva sempre a separare le due cose. Ma fu un ottimo pilota, un grande pilota. Soprattutto sapeva adeguarsi alle vetture che gli davamo, il che

non è poco. Perché spesso e volentieri ci sono dei piloti forti che pretendono che la macchina venga adattata alle loro caratteristiche. Non sempre è possibile. Dovrebbero capire che a volte è necessario fare il contrario. Regazzoni, invece, cercava di prendere tutto quello che poteva dall'auto sia in Formula 1 sia guidando i Prototipi. Alcuni grandi piloti non hanno fatto quello che avrebbero potuto perché non erano così. Di quelli ce ne sono anche oggi».

Pietro Corradini, meccanico, fu assunto alla Ferrari nello stesso anno in cui Regazzoni debuttò con la Rossa. Lo ha conosciuto molto bene, anche perché Clay non si comportava con gli uomini della squadra come certi colleghi, che tenevano le distanze:



«Lui era in Squadra Corse, io all'inizio mi occupavo dei motori, in particolare delle vetture Sport. Nel 1975 lavorando sui telai andai proprio nel suo team con Giulio Borsari come capo. Clay era uno di noi, un po' guascone, uno al quale piaceva vivere. Era di compagnia, si stava bene insieme. Amava scherzare, appena alzava la visiera del casco diventava un uomo normale. Era riuscito a quei tempi a coinvolgere anche Lauda, che prima pensava soltanto alle macchine. Secondo me e secondo i dati che i tecnici riuscivano ad accumulare, era velocissimo. Più di quanto alla fine non abbia raccolto a livello di risultati. A volte è stato anche sfortunato perché nella lotta 'ruota a ruota' non si tirava indietro. Si divertiva pure in pista. Non era uno di quei piloti che vogliono



fare gli ingegneri. Per noi è stato indimenticabile, un compagno di merende, coinvolgeva tutti, c'erano anche Mario Andretti e Jacques Laffite, si lavorava, si correva e ci si divertiva».

Niki Lauda, considerato da molti un computer della pista, dedicato, meticoloso sino all'eccesso, ha ammesso di aver imparato tanto da Regazzoni:

«A Clay, che era un compagno di squadra competitivo e molto veloce, devo una cosa importante: mi ha insegnato a vivere, a capire che lo sport, è vero, richiede dedizione. Ma che non è l'unica cosa per la quale valga la pena vivere. Ci sono anche i sentimenti, l'allegria, la spensieratezza. E lui era maestro in pista per la sua passione, quella ce la metteva tutta, e fuori perché sapeva cogliere i momenti giusti per alleggerire la pressione e distrarsi».

Luca Cordero di Montezemolo fu direttore sportivo della Ferrari dal 1973 al 1977 e visse in prima persona il secondo periodo nel quale Regazzoni gareggiò per il Cavallino, compagno di squadra proprio di Lauda.

«Di Clay - ha dichiarato - ho solo bei ricordi. Mi sembrava quasi uno svizzero napoletano. Estroverso, generoso, con una grande facilità nei rapporti. Una persona simpatica e coraggiosa. In pista



rifletteva il suo carattere, non tirava mai su il piede dall'acceleratore. Suscitava grande entusiasmo. Purtroppo, perse per colpa nostra il Mondiale del 1974. Ultima gara a Watkins Glen (Stati Uniti), Regazzoni era in testa alla classifica alla pari con Emerson Fittipaldi. Fu incredibile, Clay partì dietro al brasiliano ma riuscì a superarlo. Poi ebbe un problema alle sospensioni posteriori e il pilota della McLaren, quarto al traguardo, vinse il titolo. Era stato proprio Regazzoni a consigliare a Ferrari di ingaggiare il giovane Niki Lauda con il quale aveva corso in BRM l'anno precedente. Il Commentatore voleva prendere il francese Jean-Pierre Jarier, ma Clay fu convincente. Dopo è stata storia: l'austriaco era un martello e Regazzoni rimase convinto che noi avessimo favorito Niki. Ma furono i risultati a parlare. Lui ce la mise sempre tutta e lasciò la squadra deluso. Alla fine però rimanemmo amici.



In alto:  
Clay con Luca Cordero di Montezemolo e Niki Lauda, 1974.

Con Niki Lauda in una pausa durante le prove del GP di Monaco, Monte Carlo, 1976.

Posso raccontare un aneddoto che lo riguarda. Un giorno eravamo da Enzo Ferrari e giunse la notizia che il Governo stava decidendo sui limiti di velocità. La segreteria si attivò per avere un appuntamento a Roma e ci dissero che potevamo incontrare il Primo Ministro, Giulio Andreotti, alle 15.00. Era quasi mezzogiorno. Clay mi disse: ti porto io. Salimmo su una Ferrari e percorremmo l'autostrada da Maranello a Roma in un lampo, arrivando in tempo per l'appuntamento. Io però avevo i capelli dritti... era veramente un pilota straordinario».

Ma il personaggio Regazzoni ha presentato anche altri volti, quelli forse più veri e umani. Basta leggere quello che ci ha detto Luca Pancalli, ex atleta, Presidente del Comitato Italiano Paralimpico, divenuto disabile nel 1981 per una caduta da cavallo mentre praticava il pentathlon moderno:



«Conobbi Clay, dopo il suo incidente tramite un amico comune, Stefano Venturini. Insieme fondammo la Federazione Italiana Sportiva Automobilismo Patenti Speciali per offrire nuove opportunità ai ragazzi disabili che volevano cimentarsi nella guida ad alto livello e Clay, come suo solito, si tuffò in quell'avventura con passione. Era una persona autentica, verace e, allo stesso tempo, un po' a sorpresa per quanto mi avevano raccontato, pignola, professionale, con un modo di fare decisamente svizzero e meticoloso. Da lui ho imparato molto e sento di dovergli molto. Il fatto di potersi impegnare nella disabilità senza abbandonare il mondo dell'automobilismo, che gli apparteneva totalmente e verso il quale nutriva un amore profondo,

alimentava in lui una passione straordinaria. Il suo merito più grande, a mio avviso, è stato proprio quello di essere riuscito nell'impresa di rendere accessibile, a una persona disabile, l'ambiente dei motori, due universi che sino a quel momento apparivano distanti. E poi, era un uomo allegro, mai triste, capace di affrontare i problemi come una sfida continua, ma in modo sereno. In un certo senso posso affermare che Clay sia stato un pioniere, un uomo che ha spalancato porte che sembravano impossibili da aprire».

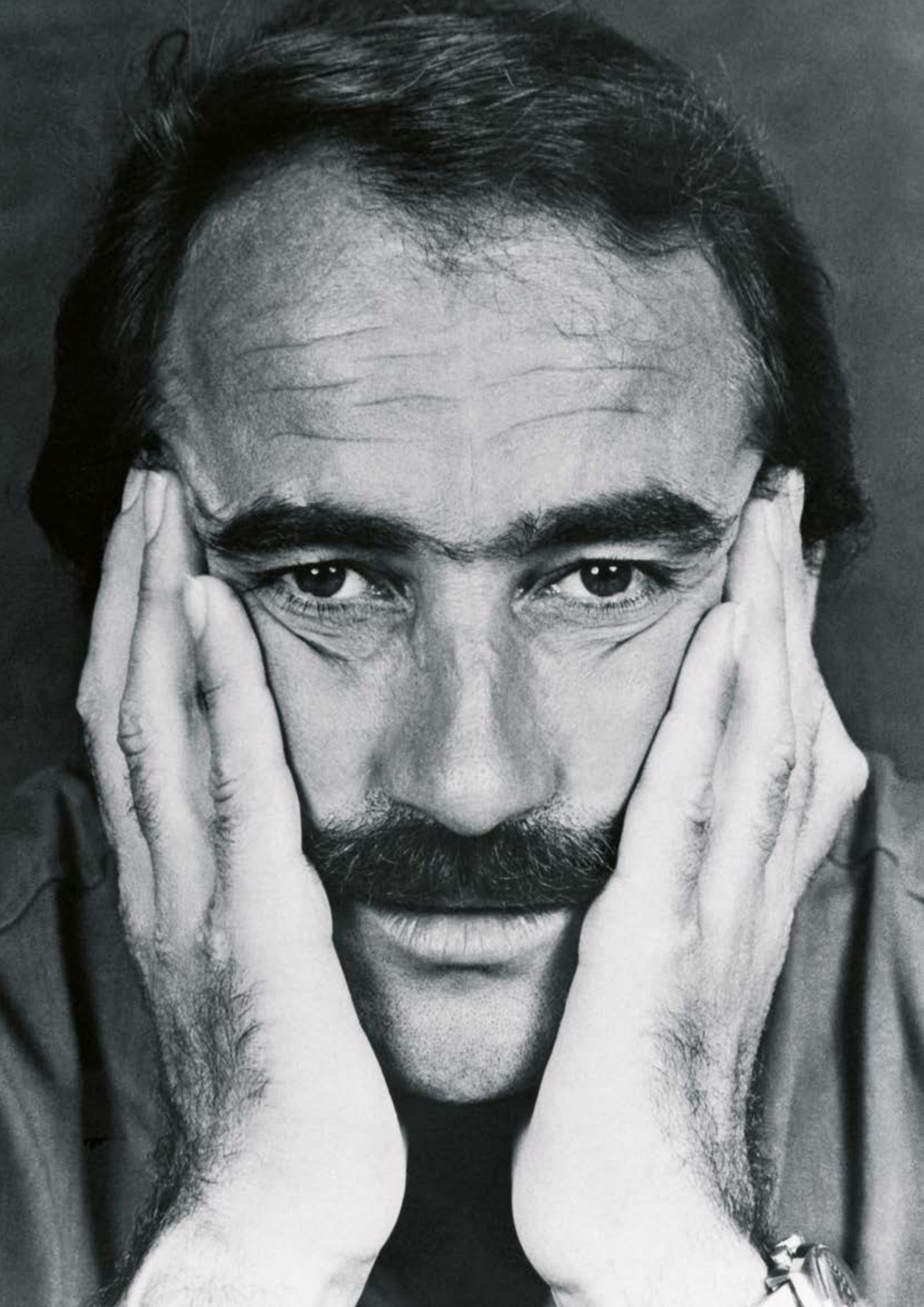
Con Clay Regazzoni ebbi ancora un contatto, la sera di quel tragico 15 dicembre 2006. Mi trovavo a Maranello per una cena di Natale. Non sapevo nulla. Mi telefonarono dal mio giornale e mi chiesero di andare a Parma per scrivere un articolo su quanto era successo. Arrivai all'Ospedale Maggiore che era quasi notte. In giro nessuno. Gli amici che lo aspettavano per la riunione del Club Italia si erano già ritirati, affranti, nei loro alberghi. Cercai delle indicazioni, vidi un cartello che segnalava il reparto «anatomia patologica». Accanto c'era la camera ardente... una tristezza infinita.

**\* Cristiano Chiavegato**

*Giornalista professionista.*

*Inviato del quotidiano «La Stampa»,  
ha seguito nei circuiti di tutto il mondo  
più di 500 gran premi di Formula 1  
e scritto diversi libri sull'automobilismo.*

Clay con Enzo Ferrari a Maranello, in compagnia dei veterani dei gran premi guidati da Maria Teresa de Filippis.



## La vena segreta del cuore

di Cesare De Agostini\*



A sinistra:  
L'intenso sguardo del pilota.

In questa pagina:  
I resti della Ensign di Regazzoni, rimasto  
incastrato fra il muretto e le gomme  
di sbarramento dopo il drammatico incidente,  
Long Beach (USA), 1980.

Clay insieme a Cesare De Agostini, al lavoro per la stesura della sua prima biografia, Lugano, 1983.

Clay Regazzoni fu il protagonista di un tempo votato al mito della velocità pura, confortata da una tecnica che stava raggiungendo risultati prodigiosi. Era il tempo dei piloti-cavalieri, arrembanti nelle praterie dei 300 all'ora.

Era anche il tempo dei «piloti sciamani» per i quali correre su una pista o su una strada voleva dire uscire dal normale e farsi inghiottire dallo straordinario.

Nato come Gian Claudio, vissuti i primi anni come Clyde, diventò infine Clay. Nome breve, veloce, senza complicazioni, adatto a un viso come il suo, da antico greco.

Il 30 marzo 1980, a Long Beach, era in corsa in una gara del Mondiale di Formula 1. Alla fine di un lungo rettilineo, arrivò in vista di una curva da 60, 70 chilometri all'ora. Andava a 280. Il piede destro passò velocissimo dall'acceleratore al freno e non trovò nulla. Vuoto, aria, spazio inutile... il pedale non c'era più. La sua Ensign urtò dapprima un'auto ferma nella via di fuga, poi una pila di gomme, quindi un muretto in cemento e infine una rete metallica.

Sentì un dolore acutissimo scivolargli sulla schiena. Giù giù, là dove il sedili di plastica premeva senza sosta; e poi su su, fino a insidiare il collo. Ne uscì vivo, ma un beffardo destino gli cancellò ogni orizzonte, gli cambiò perfino il senso della vita: le gambe non erano più capaci di reggerlo. Diventò come un tronco d'albero che riesce a vivere soltanto per un centimetro di corteccia attraverso la quale passa, quasi miracolosamente, un minimo di linfa.

Un ospedale statunitense si prese cura di lui, poi venne trasferito nella sua Svizzera, al Paraplegikerzentrum di Basilea, dove chi ha riportato gravi lesioni alla colonna vertebrale cerca di curarsi.

Fu un errore. Con nociva ostinazione, lo sottoponevano a una ginnastica sbagliata. Cercavano di convincerlo che tra camminare e non camminare c'era solo una linea sottile, quasi un capello, come un fiume visto da diecimila metri.

Fu un succedersi di giorni con uno scorrere, una profondità e un orizzonte oscuri e strani, sui quali dominava l'attesa. Ma di che cosa?

Gli restò il ricordarsi e il raccontarsi nel modo più vero e compatto possibile. Un



articolo, un «numero unico», un libro? Ecco sì, un libro. Il suo libro.

Al Paraplegiker, in un lungo corridoio con le pareti color aragosta, una porta grigia e pesante portava austeramente un numero, il 204. Al di là, in una camera tutta per sé, c'era lui con addosso tutto il suo passato di campione.

Ma un dubbio rallentava la determinazione e persino la voglia di bussare a quella porta. Ci voleva coraggio per affrontarlo e quello non era l'ambiente migliore.

Le tre lettere del «204» – il 2, lo zero, il 4 – continuavano a essere immobili e severe, quasi una sfida per chi volesse oltrepassarle. Il momento di indecisione fu lungo.

Bisognava bussare, girare la maniglia, aprire la pesante porta, metterlo a fuoco e quindi guardarlo fisso negli occhi. Ma poi c'era il saluto, che doveva essere il più convincente possibile.

Dargli la mano o no? Come si fa a stringere la mano a un uomo inchiodato a una sedia a rotelle? Un braccio che si alza, l'altro che si abbassa. E poi?

Dopo qualche secondo, sotto una spinta timida e indecisa, accompagnata dal più esile dei respiri, la porta si aprì. Un «ciao» risuonò, eliminando impacci e imbarazzi.

Non c'era bisogno di guardarlo negli occhi e superarne la barriera, non si doveva metterlo a suo agio, scuoterlo, farlo parlare, tutto veniva spontaneo. Avanzò sulla sedia con naturalezza, sembrava che da un momento all'altro si alzasse e cominciasse a camminare disinvolto ed elastico, come il mondo lo conosceva.

Le prime parole, il primo alito nostalgico, non fu per i bolidi e nemmeno per le piste e neppure per la velocità. Fu per i campi da tennis, per la lunga rete trasversale sulla



quale la palla ogni tanto andava a sbattere, per i colpi di racchetta precisi e potenti, per gli scatti che le gambe gli consentivano: «Pensa – disse – fare una bella partita a tennis!».

Guardò nel vuoto qualche secondo, poi abbassò la testa, si osservò le cosce, le ginocchia e i piedi: «Vedi, è stato il destino... ma perché proprio a me?». Di seguito:

«Una volta sembravo un ragazzo come tanti altri. Ma dentro cominciava a farsi strada una vena segreta anche a me stesso, che mi spinse verso una strada con una possibilità su mille di riuscire. Credo che questa vena segreta si possa chiamare cuore».

Le parole avevano preso la consistenza chiara di un pensiero, di un rammarico.

Le sue ciglia incorniciavano palpebre e occhi assieme a tutto ciò che, nel profondo, sostava dentro di lui.

Ma era la voce a colpire. Capace di dondolarsi, di imporsi e subito dopo di ricadere in mille risonanze, forse rubate – chissà – ai 300 all'ora, per lui del tutto familiari.

Fu una sorpresa questo riesumare il tennis come sport nostalgico. Ma non aveva altro? Passò subito all'automobilismo, cominciando col dire di essere stato custode di un rigido rituale che lo accompagnava sempre prima di scattare al «via» di ogni

gran premio: calarsi gli occhialoni sul viso. I successivi caschi integrali, con il loro abbassare e alzare la visiera, non gli procuravano alcun effetto emotivo.

Invece, quel calare gli occhialoni, quell'aggiustarseli tra la fronte e gli occhi, era quasi una magia capace di cambiarlo, di farlo preda di una speciale vibrazione. Diventava rigido, distaccato, polare. Quasi un robot.

«Ma sì, un robot» precisò. Le labbra assunsero la forma particolare di quando era un po' sorpreso, un po' meravigliato. Grazie a quel robot, non aveva mai pensato ai rischi affrontati in quarantatré anni, non li esorcizzava, né li rifiutava. Anche se per gli altri, gente ammalata di normalità, erano assurdi. Maggio 1965. Ci fu un giorno speciale a Monaco, la Monaco del principe Ranieri. Dal 1929, ogni anno una gara su un percorso cittadino che era ed è tuttora illogico, zeppo di capricci stradali. Tendente più al sadismo automobilistico che a un normale tracciato di gara.

Clay lo scoprì quando ancora era un giovanissimo pilota dalle speranze immancabilmente belle, al volante di una piccola monoposto di Formula 3.

Cominciarono le prove e la gente vide subito un certo Regazzoni (sconosciuto allora) avventarsi sul circuito. Pericolo evidente, rischio estremo, vita persa. Difatti, alla variante del porto, perse il controllo, dirigendosi contro il guard rail e al di là il mare.

L'impressionante incidente di Regazzoni nelle prove di qualificazione del GP di Monaco (Formula 3), dal quale uscirà miracolosamente incolume, Monte Carlo, 1968.





Il musetto della monoposto s'infilò sotto e non si fermò. Ancora un centimetro e la testa del pilota sarebbe stata tagliata di netto. Troppo alta per passare sotto. Una prima fotografia non mente, si vedono uomo e macchina al di qua dell'ostacolo.

Ma non mente nemmeno un'altra, scattata un secondo dopo: è evidente che la stessa testa, lo stesso casco, le stesse spalle erano passate dall'altra parte.

«Ma io non ricordo di essermi abbassato... Fu comunque un incidente di irruenza.»

Anni dopo tentò l'avventura della 500 Miglia di Indianapolis. Solo quattro curve e quattro rettilinei. La media sul giro superava i 300 all'ora. A un tratto la macchina si mise a volare: «La velocità era tale – sottolineò – che non avevi il tempo di accorgerti di nulla».

Atterrò incolume e già dopo pochi minuti un medico gli posava lo stetoscopio sul torace: il suo cuore batteva più piano di quando aveva fatto la visita di controllo per essere ammesso a correre sulla grande pista americana. Un cuore indifferente, staccato dai nervi, dalla paura, da tutto. Non ci volevano credere.

I giorni di colloqui faccia a faccia si susseguivano. Solo così fu possibile scavare dentro di lui, provocarlo, farlo scendere nella zona più intima del suo io. E così il Regazzoni simpatico, estroverso, guascone, poco a poco sbiadì all'orizzonte, lasciando il posto al Clay riflessivo, concentrato, obbligato – forse per la prima volta – a fare i conti con se stesso.

Fu in quelle ore che parlò della delusione per il modo con il quale la Ferrari l'aveva scaricato alla fine del 1976; che sottolineò l'incredibile comportamento di Frank Williams, al quale aveva dato, nel 1979, la prima vittoria senza ricevere nemmeno un grazie; che raccontò come il general manager della Formula 1, Bernie Ecclestone, nel giro di un mese, gli avesse dimezzato la proposta d'ingaggio per averlo alla Brabham dopo un accordo verbale già raggiunto.

«Non accetto, io sono un professionista.»

Poi divenne una di quelle rare creature che paiono essere venute al mondo pronte non solo a subire ma anche a testimoniare la reazione che si deve avere davanti a una diminuzione feroce come quella che non consente più l'uso delle gambe.

La strada, la pista erano diventate qualcosa di sfumato che si perde all'orizzonte. Sfumato, ma non impossibile. Dai gran premi di Formula 1 impensabili, era passato a misurarsi nei grandi rally, nelle infinite maratone con i camion da gara (la Parigi-Dakar, per esempio) e persino nei kart.

Continuava a essere visto come un eroe che viveva di estri, di regole tutte sue e di un carisma naturale che lo rappresentava. Per il profilo, il carattere, la condotta, il modo di vivere giorno dopo giorno; per il sorriso, per gli scatti d'impazienza, per il suo stesso destino poteva essere identificato proprio come un eroe moderno. Spavaldo, incisivo, affascinante.

Passare in pochi metri da quasi 300 a zero chilometri all'ora era stata un'esperienza oltre ogni limite, costata otto mesi al Paraplegiker, cinque operazioni e oltre 60 ore di anestesia. Tuttavia si reinserì nel giorno dopo giorno, pronto a esplorare un'altra faccia della vita.

Accettare gli inviti che arrivavano a valanga, recuperare gli amici, reinserirsi nel caos che il vivere impone, muoversi con disinvoltura. Era un ritrovare se stesso, mentre tutto ai suoi occhi stava diventando una vera e propria sfida.

«Dovevo rompere il ghiaccio», ricordò.

La prima uscita pubblica avvenne a Bassano del Grappa, in Italia, il 30 novembre 1980. Si presentava il libro *Cisitalia*, l'automobile più prestigiosa nel dopoguerra italiano. Un volume nato da un'idea dell'amico Nino Balestra, documentato e appassionato scrittore di auto d'epoca.

Al cospetto di un uditorio numeroso e attento, Clay esordì così: «Scusate, mi alzerei in piedi, ma non posso».



A sinistra:  
GP del Sudafrica,  
la BRM di Clay  
prende fuoco dopo  
una collisione con la  
Surtees di Hailwood  
e la Ferrari di Ickx.  
Clay privo di sensi è  
salvato da Hailwood  
che si getta nel rogo,  
Kyalami, 1973.

A destra:  
Rally Londra-Messico  
su Mercedes, 1995.

Clay percorre  
15.000 km al volante  
di un grosso Iveco  
110, Parigi-Dakar,  
1986.

In basso:  
Il camion Tatra T815  
durante il rally di  
Tunisia, 1988.



Lungo battimani. Ritornato il silenzio, si riudì la sua voce inconfondibile. Diceva di essere diventato un protagonista per uno strano gioco del destino.

«Non si può eludere il richiamo della vita – sottolineò – ogni giorno, molti handicappati si rivolgono a me per sapere come comportarsi, a chi rivolgersi, se c'è speranza. Ma purtroppo non esiste una strada in grado di condurre alla fabbrica dei miracoli.»

Stava emergendo un uomo forte al punto di riuscire a riprendere il senso del passato, il controllo del presente e la speranza nel futuro.



Stava emergendo il Gian Claudio Regazzoni, il giovane degli inizi, che a poco a poco era diventato Clyde. Quindi Clay, pronunciato con la «a». E infine Clay ma intonato come Clei. Nome senza frontiere.

Era logico che un uomo così si ribellasse alla sedia per disabili. Era inevitabile che si interessasse ai gravi problemi di chi non può più camminare. Era inevitabile che pensasse di metterli al volante e i più idonei, addirittura, su una pista.

Dopo varie «lezioni», scelse sette ragazzi e li allineò sull'autodromo di Monza, poche ore prima che si svolgesse il Gran Premio d'Italia. Anfiteatro migliore non esisteva. In testa ai sette c'era lui, il Clay considerato da tutti come svizzero-italiano, che non aveva esitato a mettere in gioco nome e destino.

Prima del «via», il *briefing*, come lo chiamano, fu semplice e chiaro: «Ragazzi – disse – non dobbiamo dimostrare niente a nessuno. Al volante siamo uomini come gli altri».

Naturalmente scattò subito in testa, seguito dai ragazzi che aveva preparato. Fu uno straordinario show, inedito in Italia.

Rifece amicizia con i motori, con le ruote, con i volantini, con i caschi e le tute ignifughe. Raggiunse un armistizio con i dottori e un «patto» globale con le sue gambe.

A destra:  
Clay sulla Lancia  
Aurelia B20 (in  
coppia con Cesare  
De Agostini) alla  
Mille Miglia,  
1985.

In basso:  
Clay presso  
l'autodromo romano  
di Vallelunga, sede  
della scuola per piloti  
disabili, con l'Alfa  
Romeo 1.3 TI con  
comandi di guida  
al volante, 1984.

La sfida era cominciata, ora bisognava portarla al limite.

Pensò a qualcosa che aveva il carattere dell'assoluto, il rally più famoso al mondo: l'«impossibile» Parigi-Dakar, l'imprevisto allo stato puro, l'ultima vera avventura a motore dei nostri tempi.

Furono ventidue giorni in cui la somma dei chilometri percorsi alla guida del camion Iveco 110 numero 627 era stata equivalente a 50 gran premi.

Tre settimane in cui visse il respiro, il vento, il sole del deserto, mescolati al caldo torrido del giorno e all'incredibile freddo della notte.

«Mentre vai - notò - soffri, imprechi e ti convinci di essere coinvolto in qualcosa di impossibile, di irrazionale. Comunque, da vinto o da vincitore, il mio scopo era arrivare a Dakar, in gara o fuori gara.»

Capace di sintesi, con due parole centrò il senso ultimo di quei pazzi giorni: immensità e inquietudine.

Era evidente che stesse scrivendo, pagina dopo pagina, il nuovo albo d'oro di una seconda carriera automobilistica, estesa a ogni mezzo con quattro ruote e un motore, dai camion ai kart.

Rimaneva un rammarico, quello di non aver potuto disputare la Mille Miglia nella sua versione originale.

«Non ho mai smesso di sognare quei 1600 chilometri percorsi a tutta velocità sulle strade di mezza Italia. Non ho fatto in tempo, sono nato troppo tardi.»

Più volte partì da Brescia per arrivare a Brescia dopo aver raggiunto Roma. Si trattava della rievocazione storica della mitica



gara che riuniva campioni, mezzi campioni, gentlemen e autisti della domenica. Non si trattava di una corsa di velocità ma di regolarità, diciamo, un po' spinta.

Ai vari controlli, la gente lo riconosceva, si avvicinava alla sua macchina e la bloccava applaudendo, lanciando urla di incoraggiamento, battendo forte i pugni sul tettuccio. Tanta gente era ammassata ai bordi della strada; uomini, donne, vecchi, bambini. Ma c'erano anche i gruppi organizzati di sportivi che agitavano bandiere e striscioni, inalberando cartelli che esprimevano una grande passione.

«Sul passo della Futa, lo sguardo mi cadde su uno di quei cartelli. Portava disegnato un cuore e due parole: 'Grazie, Clay'».

#### \* Cesare De Agostini

Giornalista e scrittore, è considerato il maggior conoscitore di Tazio Nuvolari. Nel 1983 ha vinto il «Bancarella sport» e il «Premio CONI».







Ausonia

Marlboro  
CLAY REAZIONI  
Marlboro PRO

Agip

Goodyear

Clayton

Doppia pagina  
precedente:  
Clay su Ferrari  
312 T2, Monte Carlo,  
1976.

### Bibliografia essenziale

DE AGOSTINI, CESARE, *E la corsa continua*, Sperling & Kupfer, Milano, 1988.

DE AGOSTINI, CESARE, *Regazzoni. È sempre questione di cuore*, Giorgio Nada Editore, Vimodrone, 2011.

HILTON, CHRISTOPHER, *Regga: the Extraordinary Two Lives of Clay Regazzoni*, Haynes Publishing, Sparkford, Somerset (UK), 2008.

REGAZZONI, CLAY - DE AGOSTINI, CESARE, *È questione di cuore*, Sperling & Kupfer, Milano, 1982.

### Filmografia

«Destin: Clay Regazzoni», film-documentario realizzato da Antoine Bordier, TSR 1997.

### Sitografia

www.clayregazzoni.com  
www.clubclayregazzoni.it  
www.irp.ch

## Per saperne di più

**ANDRETTI, MARIO** (n. Montona, 1940), pilota automobilistico statunitense di origini italiane. Nel 1969 si è aggiudicato la 500 Miglia di Indianapolis e l'anno dopo, in Formula 1 con la March, ha tagliato per la prima volta il traguardo in Spagna arrivando terzo. Nel 1978 ha conquistato il Mondiale di Formula 1.

**BORSARI, GIULIO** (Montale, 1925-2013), meccanico di Maserati e Ferrari, fondatore e presidente del Club Meccanici Anziani di Formula 1. Dal 1974 al 1976 ha guidato la squadra addetta all'assistenza della monoposto di Clay Regazzoni.

**BRABHAM**, scuderia di Formula 1 fondata nel 1962 dall'ex campione del mondo (1959 e 1960) Jack Brabham e dal tecnico Ron Tauranac. Si è imposta in quattro edizioni del Campionato mondiale di Formula 1 (1966, 1967, 1981, 1983).

**BRM**, British Racing Motors, team inglese di Formula 1. Ha vinto 17 gran premi ed è stato Campione del Mondo Costruttori nel 1962.

**CASONI, MARIO** (n. Finale Ligure, 1939), presidente delle Piccole industrie italiane e vicepresidente di Confindustria. Alla grande

passione per la velocità affianca fin da subito la straordinaria capacità imprenditoriale: ha vinto il Trofeo della Montagna (1963-1964) e si è piazzato secondo in quello di velocità su pista (1964). Ha gareggiato anche in Formula 2 con la Ferrari «Dino». È stato pilota ufficiale fino al 1970, ma ha smesso completamente soltanto nel 1983.

**CORRADINI, PIETRO** (n. 1947), storico capo meccanico della Ferrari, per la quale ha cominciato a lavorare nel 1970.

**ECCLESTONE, BERNIE** (n. Ipswich, 1930), pilota e imprenditore britannico. Nel 1974 è stato tra i fondatori della FOCA (Formula One Constructors Association) e della FOA (Formula One Management), società che acquisiscono e gestiscono i diritti televisivi del Campionato di Formula 1.

**ENSIGN**, scuderia britannica di Formula 1 fondata da Morris Nunn nel 1973.

**FERRARI, ENZO**, (Modena, 1898-1988), fondatore nel 1929 a Modena della prestigiosa scuderia Ferrari. Per la formidabile carriera ha ricevuto numerose onorificenze fra cui nel 1952 la nomina di Cavaliere del lavoro e nel 1979 di Cavaliere di Gran Croce della Repubblica italiana.

**FITTIPALDI, EMERSON** (n. San Paolo del Brasile, 1946), pilota automobilistico brasiliano, campione del mondo di Formula 1 nel 1972 (su Lotus) e nel 1974 (su McLaren). Nel 1989 ha vinto la 500 Miglia di Indianapolis e il Campionato di formula Indy.

**FOLETTI, PABLO** (Lugano, 1937-1998), giornalista, telecronista e scrittore dell'automobilismo. È stato uno dei fondatori di Esposauto.

**FORGHIERI, MAURO** (n. Modena, 1935), ingegnere italiano, progettista di auto di Formula 1, direttore tecnico della scuderia Ferrari dal 1962 al 1971 e dal 1973 al 1984. Sotto la sua guida il Cavallino conquistò quattro titoli mondiali piloti.

**GABBIANI, GIUSEPPE** (detto Beppe, n. Piacenza, 1957), pilota automobilistico italiano, ha gareggiato anche in Formula 1 nelle stagioni 1978, 1979 e 1981.



**HAILWOOD, MIKE** (Oxford, 1940-Birmingham, 1981), soprannominato «Mike the Bike» per la sua eccezionale predisposizione alla guida di motoveicoli, è considerato uno dei più grandi campioni di motociclismo di tutti i tempi. Fra il 1961 e il 1967 è stato nove volte campione del mondo di motociclismo. In seguito si è affermato anche in campo automobilistico, diventando uno dei pochi sportivi in grado di competere nelle serie maggiori sia su motoveicoli sia su autoveicoli.

**ICKX, JACKY** (n. Bruxelles, 1945), formatosi nel motociclismo, ha corso in Formula 1 dal 1966 al 1979, conquistando otto vittorie, 13 pole position, 14 giri veloci e quattro *hat trick*. Vicecampione del mondo nel 1969 su Brabham e nel 1970 con la Ferrari, è considerato uno dei migliori piloti di sempre a non aver vinto il titolo mondiale.

**JABOUILLE, JEAN-PIERRE** (n. Parigi, 1942), pilota automobilistico francese, ha vinto due gran premi di Formula 1 nel 1979 e nel 1980, è stato campione europeo di Formula 2 nel 1976. È conosciuto anche per essere stato il primo pilota a portare alla vittoria la Renault F1 (1977).

**JARIER, JEAN-PIERRE** (n. Charenton-le-Pont, 1946), pilota automobilistico francese di Formula 1, campione europeo di Formula 2 nel 1973. Le migliori occasioni di vittoria le ebbe però con la Lotus, quando nel 1978 fu chiamato a sostituire Ronnie Peterson, morto dopo l'incidente al Gran Premio d'Italia.

**LAFFITE, JACQUES** (n. Parigi, 1943), pilota automobilistico francese, campione europeo di Formula 3 nel 1973 e di Formula 2 nel 1975. Ha fatto il suo esordio in Formula 1 nel 1974 e vi è rimasto fino al 1986 (ottenendo in tutto sei vittorie), anno in cui si è dovuto ritirare a causa di un grave incidente. Attualmente fa il commentatore sportivo per la televisione francese.

**MOSER, SILVIO** (Zurigo, 1941-Locarno, 1974), pilota svizzero di fama internazionale. Indimenticabile la stagione del 1967 grazie alle vittorie alla Temporada argentina e al Campionato europeo di Formula 3. Fu il primo ticinese a conquistare punti nel Campionato mondiale di Formula 1 negli

anni dal 1967 al 1971. È stato uno dei fondatori di Esposauto.

**NUNN, MORRIS** (n. 1938), ingegnere britannico, fondatore e proprietario negli anni Settanta della Ensign, scuderia di Formula 1.

**PANCALLI, LUCA** (n. Roma, 1964), pentatleta, nuotatore, dirigente sportivo e politico italiano. Dopo un grave incidente durante una gara di equitazione (1981) che lo ha costretto sulla sedia a rotelle, ha continuato a praticare sport ad altissimo livello, partecipando a quattro edizioni dei Giochi Paralimpici e vincendo otto ori, sei argenti e un bronzo.

**POLTRONIERI, MARIO** (Milano, 1929-2017), giornalista, pilota automobilistico e telecronista sportivo, è stato per quasi 25 anni la voce della Formula 1 sulla RAI.

**RINDT, JOCHEN** (Magonza, 1942-Monza, 1970), pilota automobilistico austriaco, campione del mondo di Formula 1 nel 1970, unico corridore a cui sia stato assegnato il titolo mondiale dopo la morte.

**STEWART, JACKIE** (n. Milton, Fife, 1939), pilota automobilistico britannico, vincitore del Campionato mondiale conduttori di Formula 1 negli anni 1969, 1971 e 1973.

**TYRRELL**, scuderia di Formula 1 fondata alla fine degli anni Sessanta da Ken Tyrrell. Ha vinto 24 gran premi e nel 1971 il Campionato mondiale costruttori; in questo stesso anno il suo pilota Jackie Stewart ottiene anche il titolo piloti. Quasi sull'orlo del fallimento dopo un lungo declino conclusosi con la stagione 1998, è stata rilevata dalla British America Racing.

**WILLIAMS, FRANK** (n. Southshields, 1942), pilota automobilistico britannico, si è affermato in seguito come costruttore di auto sportive, fondando una scuderia (Williams Grand Prix Engineering Limited) che ha esordito in Formula 1 nel 1973, aggiudicandosi per nove volte il Campionato mondiale costruttori.

Fonti: [www.treccani.it](http://www.treccani.it), [www.sapere.it](http://www.sapere.it)



## Clay Regazzoni: il ricordo di un campione



«Clay? Che bella persona! È stato con noi, in due riprese, per sei anni, lasciando un incancellabile ricordo. La sua scomparsa è stata un enorme dolore, perché Regazzoni era uno di noi, della famiglia. Mio papà lo richiamò nel 1973 poiché lo stimava moltissimo e gli piaceva quel suo modo disincantato di concepire le corse, tipico dei piloti di una volta, quelli dei suoi anni, in cui coraggio, spavalderia e bravura erano all'ordine del giorno. Clay, poi, era molto socievole e con mio padre discuteva di tutto, dal calcio alle donne. Come dimenticare che fu lui a caldeggiare l'ingaggio di Niki Lauda? Fu un gesto di lealtà, anche se poi da compagni di squadra si confrontarono senza esclusione di colpi. E a proposito del Mondiale che Regazzoni perse nel 1974, devo ribadire che non ci fu alcuna congiura ma solo circostanze sfortunate legate a scelte di assetti e altri dettagli tecnici. Con me, Clay ebbe rapporti splendidi, improntati all'amicizia con un tocco di cameratismo. Grandissimo pilota, grandissimo uomo.»

### **Piero Ferrari**

Nato a Castelvetro di Modena nel 1945, imprenditore e dirigente sportivo, è l'unico figlio vivente di Enzo Ferrari.

«Un tipo fantastico, era bello stare con Clay sia in pista sia fuori dalle piste: trasmetteva sempre ottimismo, serenità. E non si arrendeva mai, anche quando le cose non andavano per il meglio. In pista sapeva esaltare, perché era inarrendevole, coraggioso. Non aveva paura di niente, dopo incidenti spaventosi impiegava un attimo a ritrovare il sorriso. Il fatto che parlasse la nostra stessa lingua e fosse comunicativo, ci facilitò le cose, specialmente quando si trattava di mettere a punto le macchine. Clay, nei test, andava facilmente al limite e questo ci permetteva di scoprire subito i punti deboli, ma anche quelli forti, di ogni vettura. Era ottimo nella messa a punto, ovviamente, ed era un grande lavoratore. Il ricordo più bello? La vittoria a Monza nel 1970, con la folla che invase la pista e noi, ai box, ad abbracciarci.»

### **Mauro Forghieri**

Nato a Modena nel 1935, ha dedicato la propria vita all'automobilismo. Ingegnere, progettista di auto di Formula 1, direttore tecnico della scuderia Ferrari per diversi anni, sotto la sua direzione il Cavallino ha conquistato quattro titoli mondiali piloti.

A sinistra:  
Clay vincitore sul podio nella Corsa dei Campioni, Brands Hatch (Gran Bretagna), 1971.

In alto a sinistra:  
Con Enzo Ferrari.

In alto a destra:  
Con Mauro Forghieri.



*Il coraggio del pilota, la generosità dell'uomo*

---

## Mio padre Gian Claudio, per tutti Clay

di Alessia Giorgetti Regazzoni\*



A sinistra:  
Regazzoni con la famiglia, sulla terrazza  
della casa di Cassarate - Lugano, 1970.

In questa pagina:  
Clay tiene per mano il figlio Gian Maria, 1970.

Clay sul mitico Velosolex con la famiglia al completo, Cassarate - Lugano, 1970.



Tutti hanno conosciuto Clay ma Clay era la versione pubblica di papà. Io, invece, voglio parlarvi di Gian Claudio, in gran parte rimasto all'ombra di Clay ma che per me e la mia famiglia era più importante.

Se Clay era l'uomo mondano, Gian Claudio era l'uomo di fede plasmato dall'educazione severa dei suoi genitori. La fede che lo aveva guidato nella seconda parte della sua vita, quella da paraplegico, e che gli aveva suggerito una morale: «Se è capitato a me, è perché sono un uomo famoso e posso essere di esempio al mondo dei disabili». Il concetto di integrazione per lui era una priorità. Con la sua grinta, ha fatto capire a molte persone in sedia a rotelle che avrebbero potuto avere una seconda chance nella vita. Vedere un paraplegico che affronta corse proibitive come la Parigi-Dakar ti dà automaticamente un segnale di forza, ti fa venire voglia di lottare.

L'incidente di Long Beach non ferma l'uomo Gian Claudio e nemmeno il pilota Clay, anzi gli offre la possibilità di aprire un nuovo affascinante capitolo della sua vita. Il suo spirito indomito e senza paura di niente e di nessuno gli permette di superare il trauma psicologico, oltre a quello fisico. Senza mai piangersi addosso, senza essere considerato un caso umano. S'impone nuovamente e ulteriormente come «persona» di fronte a tutti. In questa nuova veste

ha donato speranza a chi pensava che un handicap impedisse una normale vita quotidiana.

Se Clay era il playboy del *paddock*, Gian Claudio era l'uomo di famiglia, il marito, il papà. Lontano, ma sempre vicino. Gian Claudio è stato sempre presente. Se avevo un problema, lui c'era. Se avevo un contrattempo, una difficoltà, lui mi aiutava con quel suo ottimismo che tendeva a guardare oltre; ma anche con la sua durezza e la sua meticolosità ci ha insegnato a non arrenderci mai, a impegnarci per realizzare i nostri sogni. Ci insegnava a vivere nella semplicità, a essere contenti delle piccole cose perché nelle piccole cose trovi la serenità.

Clay firmava i contratti. Gian Claudio non aveva mai voluto un manager, e si fidava ciecamente della mamma per amministrare i suoi guadagni, ma anche per l'educazione dei figli e per il buon andamento della casa. Ci insegnava a non aver paura, perché diceva che la paura è fatta di niente. La parola «problema» per lui non esisteva: per lui i problemi erano solo piccoli ostacoli da risolvere. Mio fratello e io sapevamo che avrebbe assecondato le richieste più impensabili anche se la sua ultima frase sarebbe comunque stata: «chiedete alla mamma». In tal senso c'è un curioso aneddoto, accaduto durante l'estate del 1980: mentre il papà si trovava al Paraplegikerzentrum

di Basilea per la rieducazione, Gian Maria e io eravamo in vacanza studio nella Svizzera francese. Lì abbiamo avuto l'occasione di fare un giro sul lago Lemano a bordo di un piccolo aereo Piper, solo che serviva l'autorizzazione dei genitori. Dall'ufficio del direttore chiamai Basilea, ma invece di rispondere papà, prese la chiamata la mamma e comincio a urlare, chiedendoci come mai avesse potuto venirci in mente quell'idea. Ma sapendo, in cuore mio, che papà sarebbe stato d'accordo (perché un'occasione di questo genere non ti si presentava tutti i giorni) dissi al direttore che eravamo autorizzati a quella gita! Di tutta la scuola partimmo solo noi due!

Clay era quello che si era trasferito a Monte Carlo per motivi fiscali, ma Gian Claudio era quello che aveva la sua patria nel cuore, che si commuoveva sentendo l'inno svizzero o che faceva il tifo per un atleta o una squadra rossocrociata.

Clay era stato protagonista di un addio burrascoso con la Ferrari, ma poi Gian Claudio aveva curato un dolce scambio di corrispondenza con il Commendator Ferrari per trasmettergli riconoscenza e gratitudine.

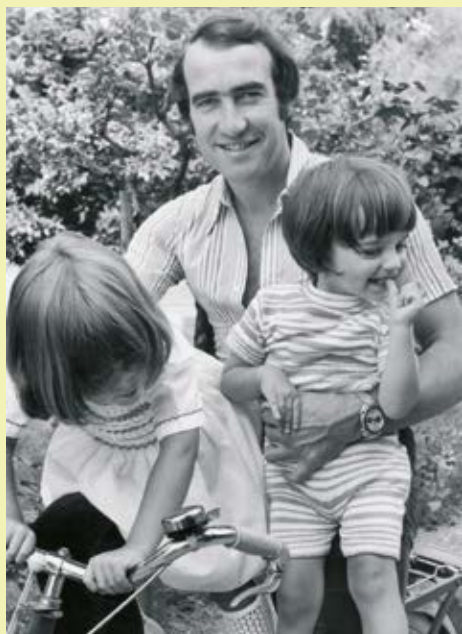
Clay e Gian Claudio, purtroppo, divisi anche nell'epilogo: così coraggioso a 300 all'ora Clay, e morto in uno stupido incidente a 80 all'ora Gian Claudio.

Questo è il nostro Gian Claudio, che riposa non a Hollywood o a Monte Carlo, ma nel cimitero di Porza, sopra Lugano. Il suo porto tranquillo, là dove tutto, anche la passione per le auto nel cortile di casa, era cominciato.

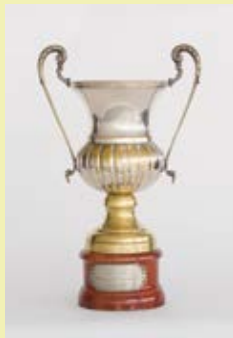
E, *last but not least*, grazie a Clay, o a Gian Claudio, fate voi. Per il quale continuiamo la sua battaglia con la raccolta di fondi per aiutare la ricerca sulla paraplegia. Il cuore e l'anima, il motore trainante è sempre la mia cara mamma.

**\* Alessia Giorgetti Regazzoni**

*Figlia di Clay*



Con i figli Alessia e Gian Maria, Cassarate - Lugano, 1970.





## Clay Regazzoni Memorial Room

Quando, il giorno prima di morire, mio padre acquistò un terreno nel quartiere di Pregassona a Lugano, certo non avremmo immaginato la creazione di un Memorial Room in suo ricordo. Mia mamma ben presto pensò che non sarebbe stato male allestire, proprio in quel luogo, una stanza dove raccogliere vetture, fotografie, caschi, trofei e oggetti appartenuti alla sua carriera automobilistica. Il Memorial Room sarebbe diventato in seguito il ponte tra il ricordo di Clay e l'idea che lo aveva accompagnato nella seconda parte di vita. La lotta a favore dei paraplegici, la prevenzione per avere meno incidenti sulle strade, la certezza che una vita non finisce nel momento in cui ci si trova su una sedia a rotelle. Una attività che lo aveva assorbito e che aveva portato avanti con la grinta e la spettacolarità che tutti i suoi tifosi e gli appassionati gli riconoscevano al volante di una Formula 1. Lo stesso entusiasmo, lo stesso coraggio, la stessa voglia di vivere, la stessa positività, la stessa allegria per una buona causa.

Ricordo i primi corsi con vetture adatte con comandi speciali. La gioia negli occhi quando raccontava l'entusiasmo dei suoi allievi. Il Memorial Room è quello che ci consente di proseguire quella battaglia tramite un lavoro di divulgazione, di prevenzione e di raccolta fondi. Lavoriamo in collaborazione con istituti scolastici e varie associazioni. Con la certezza, confermata dall'esperienza, che una lezione ai ragazzi sulla sicurezza stradale e sul mondo della paraplegia, tenuta nel Memorial Room, ha tutto un altro impatto sui giovani, rispetto a quanto potrebbe averne tra le quattro mura di un'aula. Mi ricorderò sempre quello che diceva mio papà:

«Lo Stato dovrebbe educare le generazioni più giovani, bisogna insegnare il rispetto degli altri e i principi importanti fin dall'asilo, per fare dei bambini di oggi dei bravi adulti di domani. Se

vado al ristorante con un amico capita ancora che il cameriere prenda gli ordini da chi mi accompagna. È una cosa che non sopporto. Una sottocultura che è tempo di cambiare perché se uno non cammina non vuol dire che non pensa, anzi, spesso pensa anche meglio e di più. Non parliamo poi della questione 'barriere architettoniche' che è soprattutto una carenza culturale».



I ricordi, dicevamo. Innanzitutto c'è la Ferrari 312 B3, quella con cui papà divenne vicecampione del mondo nel 1974. Ce la consegnò un collezionista svizzero: pensava che qui potesse stare molto meglio che a casa sua! Poi c'è la Tecno con cui vinse il Campionato europeo di Formula 2 nel 1970. E le tre sue vetture preferite adatte con i comandi al volante: una Ferrari Daytona, una Ferrari F40 e una Mustang con cui girava in città oppure nelle rievocazioni e nelle manifestazioni di vario titolo. Ci sono le fotografie. Tante. Tutte corredate di didascalie, alcune familiari. Sulle pareti le gigantografie che raccontano cosa è stato Clay per gli appassionati. Il salto al Nürburgring con la B3, durante il Gran Premio di Germania del 1974 che vinse, e poi una foto bellissima: lui, dopo aver vinto il GP d'Italia del 1975, che corre a piedi verso il podio, senza casco, sorridente, mentre una folla entusiasta lo insegue come la scia di una cometa. Ci sono i trofei, anche quello da vincitore che il compagno Jackie Ickx

A sinistra:  
Una selezione dei  
molti trofei conquistati  
da Clay Regazzoni  
nell'intensa carriera.

A destra:  
Un'immagine  
del Memorial Room  
di Lugano.



gli regalò dopo che gli aveva ceduto una vittoria. Mi viene da sorridere pensando che Clay un giorno era saltato fuori con una idea bizzarra: far fondere dal grande scultore César tutti i trofei che aveva e farne uno solo gigante. Dove lo avremmo messo? Poi ci sono i caschi. Il primo è quello della Tecno con la visierina rossa sulla quale spicca la croce elvetica. Il secondo è leggermente più personalizzato ed è forse il più importante perché lo indossava la prima volta che vinse a Monza nel 1970. Poi i caschi integrali. Mio papà fu uno degli ultimi piloti ad adottare il casco integrale perché calare gli occhiali prima della partenza era un gesto al quale si era affezionato.

Con le visite che organizziamo al Memorial Room cerchiamo di avvicinare i visitatori alla dimensione umana dello sport motoristico, di generare interesse e curiosità verso l'esperienza di papà, di rendere consapevoli dell'importanza dell'attenzione alla sicurezza stradale e di illustrare dati e informazioni relativi alla paraplegia in generale.

Il materiale audiovisivo disponibile attraverso un monitor in sala permette di sintetizzare e armonizzare la comunicazione dei concetti e dei valori determinanti nella vita sportiva di Clay.

Nei nostri incontri con le scolaresche possiamo avvalerci di preziose collaborazioni come quella di Alvaro Franchini, rappresentante della Polizia Cantonale (educazione alla sicurezza stradale), e di Giampaolo Donghi, rappresentante del gruppo InSuperAbili (sensibilizzazione alla paraplegia).

Liberare le persone dalla sedia a rotelle era il sogno di Clay e insieme a mia mamma abbiamo voluto fortemente dare continuità a questo suo progetto di aiuto e sostegno alla paraplegia iniziato oltre trent'anni fa. Il Clay Regazzoni Memorial Room è un'iniziativa senza scopo di lucro finalizzata a sostenere la ricerca scientifica e l'assistenza delle persone paraplegiche attraverso il «Club Clay Regazzoni - Aiutiamo la Paraplegia» (unica associazione autorizzata da mio papà nata nel 1994) e la «Fondazione Internazionale per la Ricerca in Paraplegia - IRP» di Ginevra di cui mio papà è stato cofondatore nel 1995 e successivamente membro di comitato.

Infine chiudo dicendo che il Memorial Room per me è indubbiamente un posto speciale, dove respiro aria di casa. Forse anche per quella gigantografia di papà sorridente, che sembra seduto sul divano di casa dove mi raccontava le sue avventure e mi insegnava a essere sempre positiva e ad affrontare il futuro con entusiasmo. Sempre in controsterzo.



#### **Alessia Giorgetti Regazzoni**

*Prenotazioni e visite:*

*Tel.: +41 91 972 68 33*

*E-mail: [info@clayregazzoni.com](mailto:info@clayregazzoni.com)*

*[www.clayregazzoni.com](http://www.clayregazzoni.com)*

In alto:

Le coppe e i trofei di Clay custoditi nel Memorial Room.

Tre generazioni alla guida del Memorial Room: la moglie Mariapia, la figlia Alessia con la piccola Sofia e Gian Maria.

Clay pronto per una nuova sfida con la Ensign, 1977.



#### Citazioni parte numerica e retrocopertina

La ricerca e la selezione delle citazioni che corredano la parte numerica e il retrocopertina sono state curate da Pino Allievi e Alessia Giorgetti Regazzoni.

#### Crediti fotografici

##### parte numerica e retrocopertina

- © LiveGP: retrocopertina.
- © Actualfoto: p. 38 (colori).
- © Archivio Famiglia Regazzoni: p. 20 (b/n).
- © Collezione Adriano Cimarosti: p. 30 (b/n).
- © Getty Images: p. 8 (colori), p. 20 (colori).
- © Olympia: p. 13 (b/n).
- © Rainer W. Schlegelmilch: pp. 4-5.
- © Roger Swan: p. 8 (b/n).
- © Studio Ercole Colombo: pp. 13 (colori), 14 (colori e b/n), 30 (colori).

#### Crediti fotografici parte culturale

##### dedicata a Clay Regazzoni

- © Actualfoto: pp. XIX (con G. Borsari), XXVI.
- © Collezione Adriano Cimarosti: p. XXII.
- © DPPI, Paris: p. I.
- © Foto Moisis: p. XXXV (con M. Forghieri).
- © Getty Images: p. XXV.
- © Gianni Vescovi: pp. XXX-XXXI.
- © Loris Di Girolamo: p. XL.
- © PCE Vaduz: p. XXXIV.
- © Roger Benoit: p. XIV (Clay in Brasile).
- © Studio Ercole Colombo: pp. IV, X-XIII, XV, XVIII, XX (con N. Lauda), XLIII.

Le restanti fotografie sono state fornite dall'Archivio Famiglia Regazzoni.

#### Ringraziamenti

Si ringraziano per le immagini messe cortesemente a disposizione:

- Archivio de «La Stampa», Torino.
- Mariapia Regazzoni, Lugano.

#### Note

I testi non impegnano la BPS (SUISSE) e rispecchiano il pensiero degli autori.

BPS (SUISSE) rimane a disposizione dei detentori dei diritti delle immagini i cui proprietari non sono stati individuati o reperiti, al fine di assolvere gli obblighi previsti dalla normativa vigente.

A CURA DI

Andrea Romano

in collaborazione con Lucas Häfliger

EDITING

Alessandra Dolci

PROGETTO GRAFICO

Petra Häfliger

*Lucasdesign, Giubiasco*