



dedicato a  
**Clay Regazzoni**  
in occasione degli 80 anni dalla nascita  
**5.9.1939 – 5.9.2019**



Copyright 2019 Club Italia  
Per le opere © Jacopo Ghislanzoni 2019  
Per le foto delle opere © Jacopo Bellucci 2019  
Per le foto © Franco Varisco 2019

Foto di copertina Franco Varisco

[www.clubitalia.it](http://www.clubitalia.it)

# IL CLAY

a cura di

**Luca Delli Carri  
e Alberto Saibene**



# RICORDO DI UN AMICO



Il Club Italia è per forza di cose, data la sua natura, un'associazione elitaria. Ma il nostro compito è anche quello di allargare il consenso del pubblico verso le macchine storiche in generale e va direttamente a beneficio di tutti quanti si impegnano a produrre uno spettacolo così bello. Siamo certo un po' troppo famosi, cercheremo di farci perdonare organizzando manifestazioni accessibili non a tutti, ma indimenticabili per tutti”.

Così Clay Regazzoni, sabato 14 marzo 1987, sull'incrociatore portaeromobili *Giuseppe Garibaldi*, nave ammiraglia della Marina militare italiana, ormeggiato nel Golfo della Spezia con 14 auto da corsa sul ponte, moderne o d'epoca, ma tutte rigorosamente rosse, tutte con lo scudetto del Club Italia sulla carrozzeria, pronte a scendere in gara nella stagione agonistica che andava a iniziarsi.

È stato l'evento forse più iconico, tra i tanti organizzati dal nostro Club, sicuramente il più affollato e mediatico: 600

invitati, tra cui 84 giornalisti italiani e stranieri, e sette troupe televisive, due delle quali arrivate sin dall'Argentina e dal Giappone. Ed è bello ricordare che sia stato proprio Clay a riassumere così bene, quel giorno, lo spirito che da sempre anima l'associazione cui con orgoglio apparteniamo. Clay era un uomo dotato di grande coraggio, che ha dimostrato prima come pilota, poi come simbolo di tutti coloro che sono offesi nel proprio corpo. Ed era un immenso appassionato di automobilismo, non solo da corsa. Amava le auto, amava guidarle e con esse correre veloce. Ma sapeva che questa passione è inutile se non è condivisa. E questo è esattamente lo spirito del Club Italia, che vuole raccontare al mondo la bellezza della produzione automobilistica e motociclistica italiana, delle strade e dei luoghi di un Paese meraviglioso che sembra nato apposta per essere percorso al suono di un motore.

Questo nostro ricordo, nel giorno in cui avrebbe compiuto 80 anni, questo piccolo omaggio all'uomo di sport, al socio, ma soprattutto all'amico Clay con cui abbiamo condiviso così tanti bei momenti, vuole essere memoria di un uomo che ci ha rappresentato con tanto trasporto e tanta efficacia da essere rimpianto non solo da noi, ma da tutti coloro che, come noi, amano l'automobile in ogni sua espressione.

*Umberto Rossi di Montelera*  
presidente *Club Italia*



# GLI ANNI CLAY

**N**ella notte del 17 giugno 1970 gli Italiani scesero per la prima volta in piazza dopo la fine della Seconda guerra mondiale. Cosa era successo? Erano appena terminati i supplementari della semifinale dei mondiali di calcio in Messico: l'Italia aveva vinto 4-3 sulla Germania dopo una partita entusiasmante e la gente riempì le strade per abbracciarsi, per condividere un'emozione troppo grande per essere vissuta in solitudine.

Alla fine di quell'estate, nel pomeriggio del 6 settembre, una folla sterminata invadeva l'autodromo di Monza in delirio per la vittoria di Gian Claudio, detto Clay, Regazzoni sulla Ferrari 312 B nel Gran Premio d'Italia di Formula 1. Era la prima volta che accadeva in una forma così massiccia e Clay venne investito dalla passione popolare: quando passò per l'ultima volta sulla linea del traguardo alzò il braccio in segno di vittoria. Quegli avvenimenti inaugurarono gli anni Settanta e "partecipazione" fu una

delle parole chiave di quel decennio. La vittoria di Clay cancellò un sabato terribile per la morte di Jochen Rindt. Io avevo cinque anni, vidi il Gran Premio in tv e quello è il mio primo ricordo pubblico.

In un certo senso Clay ebbe la fortuna del neofita – prima di allora aveva partecipato a soli quattro GP –, ma fu all'altezza della situazione sia in pista, nello sfruttare il gioco delle scie in un circuito ancora senza chicane, che fuori, quando fece istintivamente corpo unico con la folla che lo festeggiava.

Concluse il mondiale al terzo posto, ma i due anni successivi furono magri di soddisfazioni: qualche podio, molti ritiri, ma una popolarità che andava dilatandosi. Si fece crescere i baffi e divenne il campione che l'Italia aspettava da anni, anche se era svizzero, anzi ticinese. Lo ricordava lo scudo crociato sul casco. Il Ticino, allora all'inizio del suo boom economico, trovò un campione in cui rispecchiarsi.

Alla fine del 1972 Clay e Ferrari si lasciarono. Si accordò allora con la BRM per un anno con risultati davvero modesti, come furono scarsi, più che scarsi, i risultati della Ferrari. Alla fine dell'anno il Drake richiamò Regazzoni che portò con sé il compagno di squadra Niki Lauda, che aveva dieci anni esatti meno di lui.

Lauda ha spesso dichiarato che dal Clay ha soprattutto imparato ad amare la vita. È vero, il Clay aveva una contagiosa voglia di vivere, ma Lauda imparò da lui anche ad

affinare uno stile di guida di cui ancora non conosceva i propri limiti. Un pilota è davvero tale quando impara a conoscerli.

La stagione 1974 fu la prima senza Jackie Stewart, il padre della Formula 1 moderna, e la Ferrari B3 era finalmente competitiva. Il team manager Luca di Montezemolo, pur propendendo chiaramente per Niki, non diede ordini di scuderia. Clay vinse al Nürburgring e, dopo un'annata ricca di piazzamenti, arrivò all'ultimo GP, a Watkins Glen, a giocarsi il campionato con la McLaren di Emerson Fittipaldi. Lo perse per soli due punti.

Nel frattempo la F1 era diventato uno sport davvero popolare grazie a regolari riprese televisive che portarono con sé gli sponsor e il conseguente passaggio dell'automobilismo da sport d'élite a sport di massa. L'epicentro della passione sportiva era Maranello, dove Ferrari, grazie ai soldi della FIAT, aveva da poco costruito il circuito di Fiorano. Clay, con la sua Daytona, ci arrivava in un'ora e mezzo da Lugano.

Nel 1975 Lauda vinse il suo primo titolo mondiale. Conquistò il titolo a Monza, mentre Clay trionfava nel GP.

Una sintesi perfetta di un anno magico. Anche nel 1976 sarebbe dovuta andare così, ma il rogo del Nürburgring scompigliò i piani e la pioggia del Fuji fece il resto. Un anno talmente entusiasmante e avventuroso che qualche anno fa a Hollywood ne fecero un bel film: *Rush*.

Il Clay in quell'anno vinse un Gran Premio, ma qualcosa

si era incrinato con Ferrari e a fine stagione passò all'Ensign, una squadretta. Due anni di purgatorio, poi nel 1979 corse per la Williams di John Williams e Patrick Head, scuderia all'inizio di una luminosa carriera. Il team era tutto per Alan Jones, il coriaceo pilota australiano, ma il primo GP in assoluto per la Williams lo vinse il Clay a Silvestrone. Ai microfoni di Mario Poltronieri, l'asciutto cronista RAI di quell'epoca, Gigi Villoresi, grande pilota degli anni Quaranta, disse che era molto contento perché aveva vinto il suo amico Clay. Ruffianeria? No, perché il Clay era difficile che avesse nemici. Soprattutto la sua umanità non lasciava indifferenti uomini, donne e bambini.

Nel 1980 l'incidente con l'Ensign a Long Beach, un circuito che gli piaceva e dove vinse uno dei cinque GP della sua carriera. Poi l'operazione, la lunghissima degenza e la riabilitazione. Rivedendo le interviste in ospedale commuove per una forza d'animo straordinaria, non da eroe ma da uomo intelligente che valuta tutte le possibilità e intravede un cammino davanti a sé. Il Clay, con la sua sedia a rotelle, tornò a essere un personaggio del mondo dell'automobilismo sportivo. Corse, vinse, ma era chiaro che la sua lezione più grande era l'amore per la vita che lasciava traccia in ogni suo atto.

Quando morì, io ero in ospedale dopo un'opera-



zione difficile ed ebbi un black out per quindici giorni della mia vita. Quando ripresi memoria, lessi della morte di Clay ed ebbi l'impressione che fosse mancato qualcuno di famiglia, una sensazione condivisa con tanti, a giudicare dall'affetto che continua a circondarlo. Qualche mese fa, dopo la morte di Niki Lauda, nei paddock di Montecarlo si aveva l'impressione che fosse morto un padre, il papà della Formula 1 di oggi, il successore di Stewart. Un padre brusco, severo, ma giusto. Ecco, Clay non è mai stato un padre, semmai uno zio. Uno zio divertente, irriverente, anticonformista, che ti insegnava a vivere col sorriso sulle labbra.

*Alberto Saibene*  
scrittore e regista

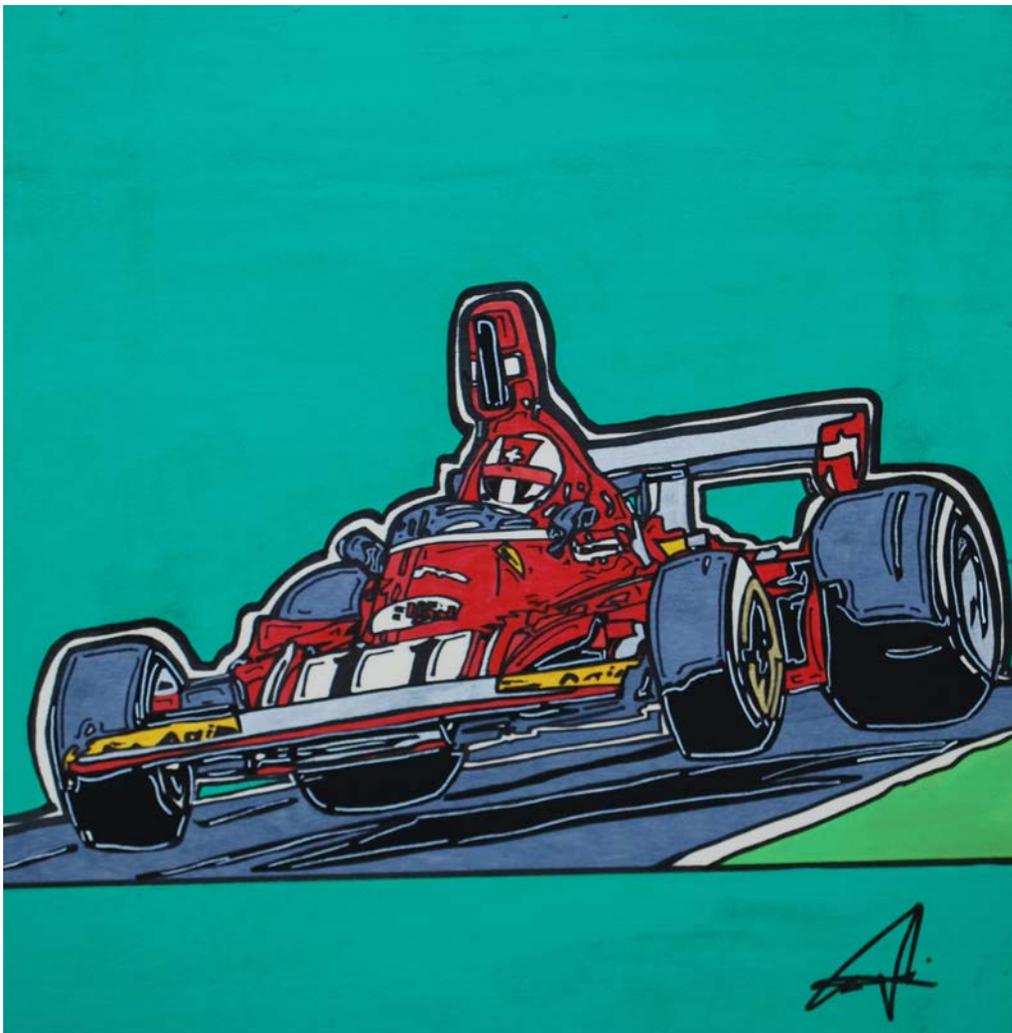


# **VARIAZIONI SUL REGA**

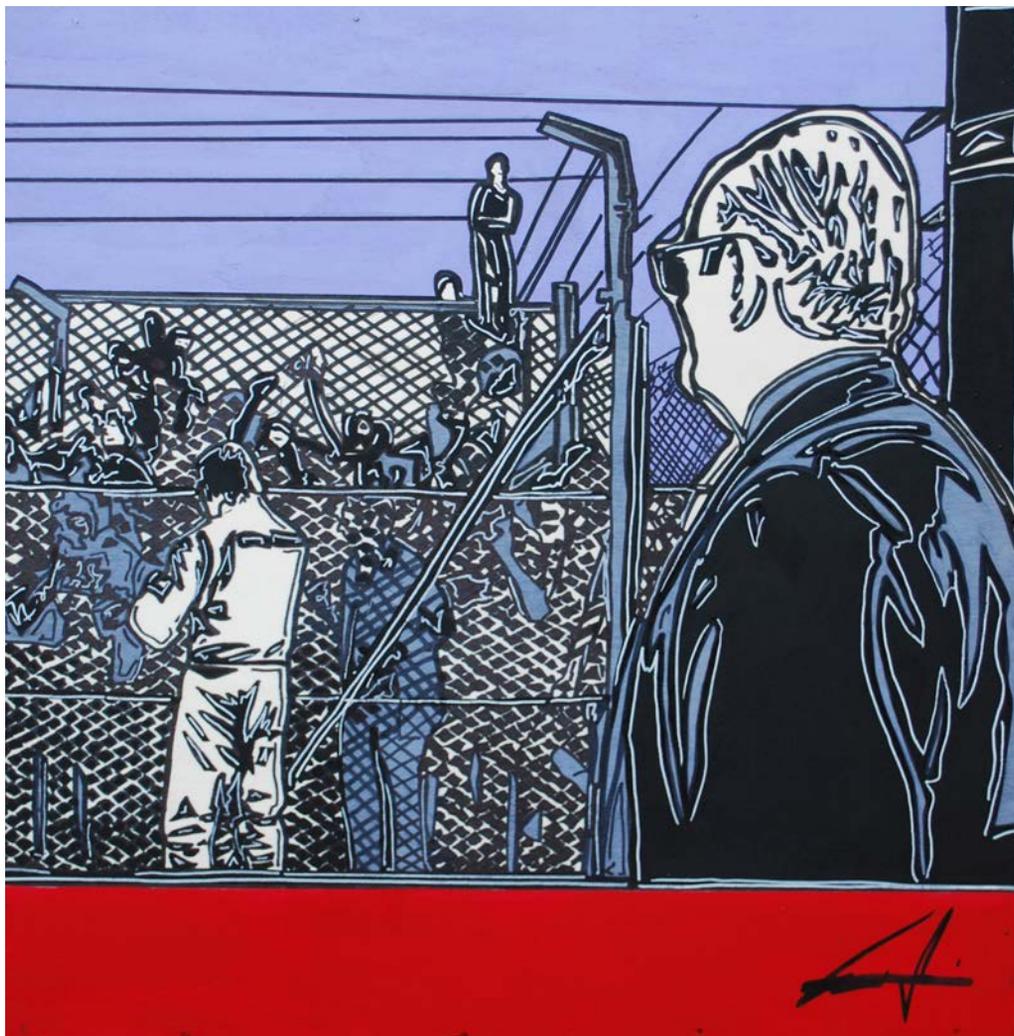
opere di  
**Jacopo Ghislanzoni**



Silenzio sulla griglia di partenza. Il motore è ancora spento, Clay cerca la concentrazione. Lampi di memoria di un mondo analogico, con frecce che salgono vorticosamente fino ai 12 mila giri. Si impara presto a riconoscere il suono di un 12 cilindri Ferrari e a distinguerlo dall'otto cilindri Cosworth o dal 12 cilindri Matra o BRM. Chiudi gli occhi e sei sopraffatto dal rumore, dal suono di quel motore, con quelle punte stridule, eccitate. Pura adrenalina. Tutto comincia in quell'istante.



Il Nürburgring è un circuito che gli piace, i quasi 23 chilometri con 98 curve, salite e discese, lo esaltano. È già stato due volte a podio con la Ferrari, ma nel 1974, il suo anno magico, Clay trionfa e poi lotta per il mondiale fino all'ultima corsa. Lo perde tra le polemiche per soli due punti, ma non ha mai fatto calcoli, nella vita come nelle corse.



Clay firma autografi e Ferrari lo osserva da lontano. Sono a Monza in un giorno di prove prima del Gran Premio, l'unica occasione in cui il Drake viene sul circuito. Questa foto è un documento straordinario che dice molto e non spiega nulla. Cosa ci sarà nella testa di Ferrari? Possiamo soltanto ricordare che per lui la macchina è sempre venuta prima del pilota, e chi la rispetta gode della sua considerazione. E il Clay?



Fu Clay a suggerire a Enzo Ferrari di prendere Niki Lauda per la stagione 1974. Era stato suo compagno di squadra nella BRM l'anno prima e si era accorto di quanto andasse forte. Nel 1974, dopo il peggior anno nella storia della Ferrari in F1, la scuderia di Maranello risorse. Il giovanissimo Luca di Montezemolo seppe gestire bene il rapporto tra i due che, pur tra polemiche, fu sempre improntato al reciproco rispetto. Certo Clay non si considerò mai un numero due.



Clay è stata una star naturale. Nelle molte foto che lo ritraggono con attrici, politici, celebrità di altri sport – in questo caso è col fortissimo centrocampista tedesco Gunther Netzer – l'occhio di chi guarda è attratto dal suo naturale magnetismo. È raro che si metta in posa ma fa sempre la gioia dei fotografi.



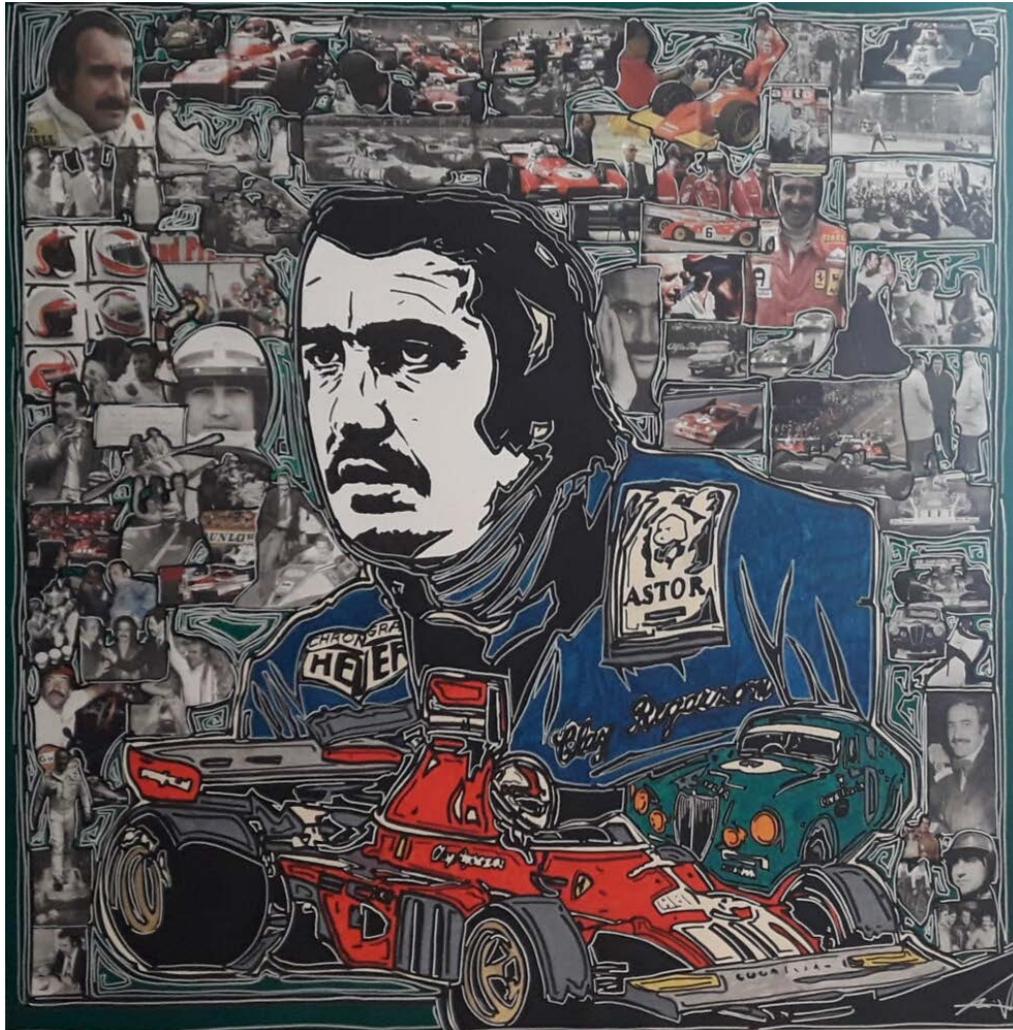
Quando il Clay arrivò in Formula 1 aveva già moglie e figli. Difficile trovare però una foto di Mariapia ai Gran Premi. A casa c'era una famiglia a cui badare.



L'epoca d'oro delle corse su strada finì con la Targa Florio del 1973. Il Clay, che vinse anche nei prototipi, partecipò a quella gara, ma distrusse la sua Alfa Romeo 33 TT12 in prova. Peccato, perché anche il rosso Alfa gli donava parecchio.



Il Drake commentò così un celebre tango in tv tra Clay e Raffaella Carrà: “Viveur, danseur, calciatore, tennista e, a tempo perso, pilota”. Era la primavera del 1976 e quello fu l’ultimo anno di Clay in Ferrari. Seguì una brusca separazione che, messo da parte l’orgoglio, col tempo, fu rimpianta da entrambe le parti.



# «LA STORIA DEL CLAY COME ISPIRAZIONE INFINITA»

## Jacopo Ghislanzoni

Ho 36 anni e dipingo. Ho cominciato all'età di sei anni, quando mio padre mi mise nelle mani un pastello a cera verde scuro con il quale passavo ore a fare disegni sui muri di casa, che lui stesso aveva rivestito di legno per permettermi di esprimermi liberamente.

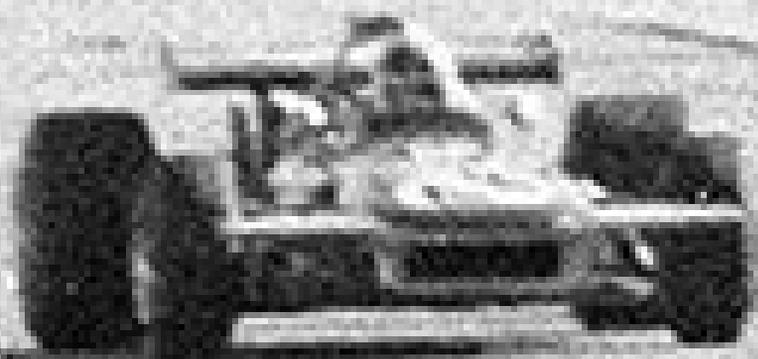
Per tutto il corso della mia esistenza ho rincorso la necessità di esprimermi, lo faccio rifacendomi al linguaggio della filosofia, delle metafore, delle simbologie figurative implicite ed esplicite, delle religioni, delle visioni oniriche, dei passaggi mai troppo chiari dal dormiveglia alla realtà. Amo dipingere con colori acrilici, i figli sintetici dell'industria, che non necessitano di tempi lunghi per l'asciugatura e quindi soddisfano la mia impazienza, la mia impulsività, che si fonde con basi lignee, omaggio all'arte quattrocentesca.

Vi sono spesso richiami alla letteratura, alla poesia, in particolar modo a quella di Leopardi, D'Annunzio e Paso-

lini, a cui mi sento così vicino, quasi fossero pensieri miei, così intimi, voglia di un mondo diverso che cerco di costruire attraverso il gesto artistico ritrovando la libertà in una realtà spesso prigioniera di costumi e regole.

Le sperimentazioni continue nella realizzazione di tecniche miste sempre più innovative e complesse sono un omaggio perenne all'industria, all'automobilismo e alle corse, da sempre una passione che mi accompagna e che amo approfondire con divagazioni e indagini artistiche sempre nuove.

*Jacopo Ghislanzoni*







# CURVE DA PELO E BACH

**I**l Clay è un pensiero allegro che ruggisce in un mondo veloce e violento, la vita allora era violenta e le auto lo erano e così le corse, i settimanali che ne parlavano potevano chiamarsi *Rombo* senza dare scandalo, il rumore in un'auto era un valore aggiunto e lo erano anche i piloti allegri che parevano essere nati per sorridere oltre che guidare, capaci di trasformare una corsa in un confronto fisico quale è la vita, quella vissuta fisicamente e non per il tramite di un qualunque schermo. I piloti come il Clay, il cui solo ricordo mette il buonumore e inonda di rumore la domenica pomeriggio, ogni domenica pomeriggio, non solo quelle del Gran Premio, e alle due, non alle due e dieci, come han fatto gli americani chissà perché, alle due, di ogni domenica, quando a un silenzio che pare assoluto si sostituisce lo scoppio d'ira dei motori che accelerano fino alla zona rossa e poi respirano a ogni cambio di rapporto e tor-

nano a gridare frustrati come sono, allora l'emozione diventa troppa, il cervello fa clic e c'è Pau Casals che in una chiesa deserta suona la suite in re minore per violoncello di Bach, la colonna sonora scelta da Bergman per *Come in uno specchio* che diventa la colonna sonora della follia della corsa e una pace interiore ti invade.

Il Clay. Che è Monza, è la vittoria con l'odore della morte di Rindt addosso, a lui come a tutti, sono i suoi baffi, il suo essere icona di un decennio da brivido, un mondo per tanti versi improbabile e barbaro ma vero, i maschi che sapevano di acqua di colonia e le donne con quelle messe in piega indimenticabili, è il Curvone affrontato di pelo prima che s'inventassero le chicane, è lui e Ronnie, un altro passato alla storia per nome e non per cognome, i re senza corona dei Settanta, è un mondiale perso senza perdere il sorriso, è un dopo comunque al massimo, che è la sua grande lezione ed è la lezione di tutti i grandi. È questo che ci rappresenta il Clay, che ci dice il Clay oggi, ciò che importa veramente, che può avere un senso nelle nostre vite.

Lui com'era, riguarda chi l'ha conosciuto, amato, vissuto e forse odiato; anche se uno come lui, candido nell'innocente ferocia che contraddistingueva ogni suo gesto agonistico, odiarlo era forse impossibile.

Luca Delli Carri  
autore de *Gli indisciplinati*







# UNO DI NOI

fotografie di  
**Franco Varisco**







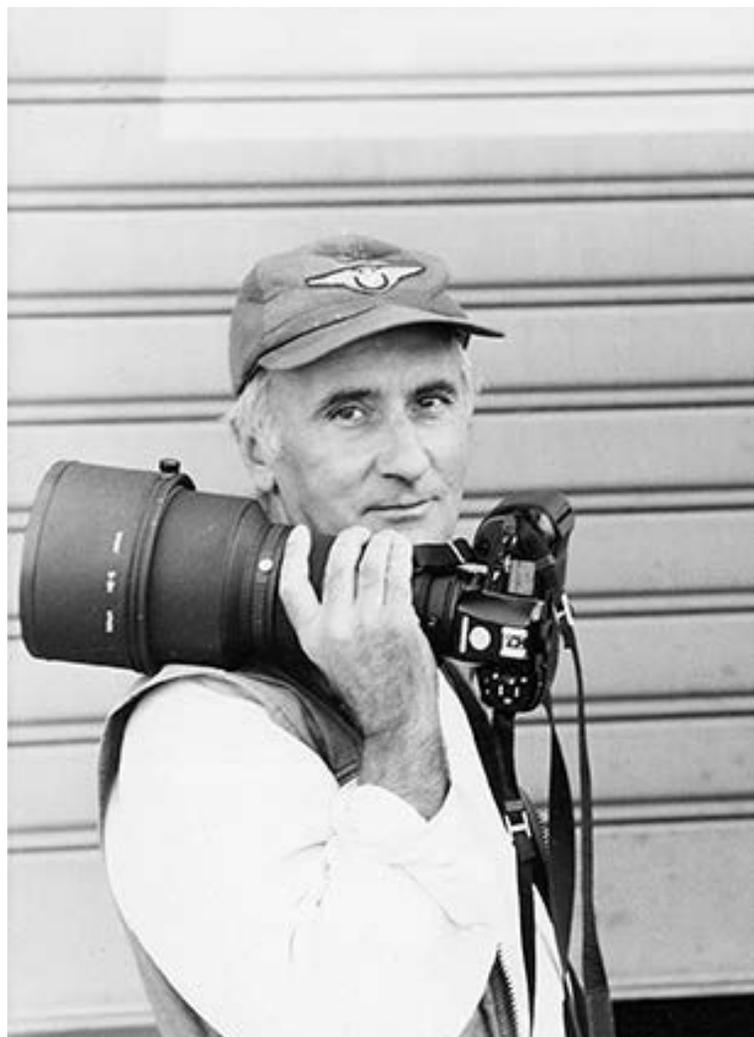












# «DOPO DI LUI SONO DIVENTATI PILOTI E BASTA»

**Franco Varisco**

Me lo ricordo già con la Formula 3. Era un periodo che c'erano anche altri piloti ticinesi, come Silvio Moser. Ticinesi, non svizzeri. Sono due cose diverse. Che poi noi lo consideravamo italiano. Anzi, di casa: uno nato a Monza, al massimo a Milano. Clay, che i ticinesi chiamavano "clai", non "cley", parlava la nostra lingua, il nostro dialetto. Quando ha vinto il Gran Premio d'Italia, nel '70, e poi l'ha vinto una seconda volta, cinque anni dopo, è venuto giù l'autodromo, perché vedere un pilota italiano vincere a Monza è sempre stato un sogno. Ma vincere il titolo mondiale dipende anche dalla testa, e lui non aveva la testa di Lauda, che voleva diventare un fenomeno e faceva una vita regolare, se doveva arrivare secondo, arrivava secondo. Regazzoni no, voleva stravincere. Era di quella razza di piloti lì. Era un animale da corsa. Si accendeva la domenica pomeriggio. E dava spettacolo. Però è stato uno dei pochi a vincere a Monza con la Rossa.

Era un tempo che i piloti erano già più in riga, più inquadrati. Ma Clay era diverso da tutti gli altri, era fatto alla sua maniera. Andava forte, ha vinto, ma gli piaceva la bella vita. Non era tanto in linea con la Ferrari di allora, che stava cambiando. La Ferrari di Lauda e Regazzoni era una Ferrari già più complicata, scambiare due chiacchiere con i piloti non era più così facile.

Clay correva col cuore. Dava di più. Era il genere di pilota che piaceva a Enzo Ferrari. Anche Villeneuve non è stato molto vincente, ma quanto è stato amato?

Quando mi chiedono cosa mi manca delle corse, non so rispondere, l'emozione mi vince. Quando mi chiedono del Clay, dico che dopo di lui sono diventati piloti e basta.

*Franco Varisco*  
monzese, ferrarista, fotografo



6 settembre 1970: alla sua quinta gara in Formula 1, Clay vince il Gran Premio d'Italia.

---



Ai box c'è sempre un filo nascosto che tiene legato il pilota alla sua monoposto.

---



Clay e Niki: compagni di squadra per quattro anni, amici e rivali per tutta la vita.

---



Il Clay con la Ferrari 312 B3, fedele compagna della sua stagione d'oro in Formula 1.

---



1976, l'ultima stagione in rosso di Regazzoni, tra soddisfazioni e amarezze.

---



1974, l'acuto del Clay: con la Ferrari sfiora l'iride e perde il titolo all'ultima corsa.

---



7 settembre 1975: Clay entra nella leggenda vincendo per la seconda volta il GP d'Italia, come Ascari.

---



Quel giorno a Monza fu il tripudio: oltre alla vittoria, la Rossa tornava al titolo dopo 11 anni.

---



# IL CLUB ITALIA

“**L**a domanda è: può l'oggetto automobilistico andare oltre la funzione strumentale? L'automobile è solo una macchina? Come può una macchina suscitare emozioni? E in definitiva, può l'automobile avere un'anima?”. Gli interrogativi di Luca Grandori, tra gli ispiratori del Club Italia, erano pleonastici se non pretestuosi, perché conducevano a risposte invariabilmente affermative. Le auto non sono solo macchine, hanno un'anima e suscitano forti emozioni. Non tutte, ma le automobili italiane sì. È da queste premesse, nonché da innocenti evasioni motoristiche a base di sgassate e sportellate, che nel 1985 un gruppo di amici che reputa l'automobile come una delle espressioni migliori del genio italico del Novecento fonda il Club Italia. Un'associazione privata che presto diventa ambasciatrice dell'automobilismo italiano, promuovendone l'immagine da un punto di vista sportivo e culturale, nonché icona di un nuovo modo di vivere le belle automo-

bili: esclusivo, ma estremamente dinamico. Eventi speciali, incontri straordinari e tanta attività agonistica sono stati il sale di questi primi 35 anni. Senza contare le serie speciali e numerate che, in diretta collaborazione con le aziende, il Club Italia ha creato per i propri soci: dalla Lancia Delta Integrale del 1992 alla Ducati Monster 900 del '95, dalla Fiat Barchetta del 1996 fino all'Alfa Romeo 4C presentata in occasione dei 25 anni dalla fondazione.

Con l'elezione nella primavera 2019 del nuovo consiglio e del nuovo presidente, Umberto Rossi di Montelera, il Club Italia ha deciso di tornare allo spirito degli anni Ottanta e di proporsi come primattore a livello internazionale nell'organizzazione di eventi che abbiano al centro l'amore per l'Italia e per i motori italiani. Significa diventare il punto di riferimento della comunità dei veri appassionati di motori, collezionisti spesso stranieri che nel più puro stile anglosassone non si limitano a custodire splendide automobili e motociclette nei garage ma trasformano l'amore in chilometri percorsi *pied à la planche*: perché, come sosteneva Ettore Bugatti, “le auto sono fatte per correre”. Il patrimonio Italia, la storia e i valori delle aziende italiane, un gruppo di soci e un parco vetture che nessun altro club può vantare, rappresentano una garanzia di riuscita. Le possibilità offerte dal mondo digitale saranno invece la via per raggiungere un pubblico sempre più vasto con cui condividere qualcosa di profondo che però può essere riassunto in una sola parola: passione.



Stampato nel mese di agosto 2019  
con una tiratura di 250 copie  
per conto del Club Italia  
da Galli Thierry Stampa Srl