

**dal depliant della XXIV cronoscalata dello Spino  
disputata il 22 maggio 1988**

## **INTERVISTA AL CAMPIONE: MAURO NESTI**

di Carlo Ciccaglioni

Mauro Nesti, toscano 50 anni, è il mattatore delle cronoscalate. Coraggioso sicuro di se, capace di "parlare" con il motore della sua vettura che cura personalmente con certissima pazienza. Nesti è un pilota collaudato nelle gare di salita, con la stoffa del campione di «formula». È destinato a concludere la carriera certamente in salita! Un'ascesa, la sua, che lo ha portato in poco più di una dozzina d'anni a macinare cronoscalate su cronoscalate, mietendo un sacco di allori: ha vinto 6 titoli europei della montagna (1975, '76, '77, '83, '84, '85). Nesti ha iniziato la sua attività agonistica, alla fine degli anni cinquanta su moto MV/AUGUSTA; è stata un'esperienza sfortunata perché interrotta da un brutto incidente ma, nel contempo positiva perché gli ha permesso, passato all'automobilismo, di affinare una guida pulita, incisiva senza fronzoli né eccessi agonistici.

Abbiamo avvicinato Mauro Nesti per sentire dalla voce, impressioni e pareri: cosa provi in corsa? perché sono più impegnative le gare in salita? quali doti deve avere un pilota per essere ritenuto un vero campione? Le risposte sono arrivate puntuali; eccole sintetizzate in questa intervista.

### **Perché alle gare su pista preferisci le corse in salita?**

- Correre in salita è un'avventura che affascina e che dà grosse soddisfazioni molto più che gareggiare in pista. Là, nei circuiti, è un continuo ripetersi di cinque sei curve che tu affronti dieci, quindici, venti volte, sempre le stesse, tanto che dopo pochi giri le potresti fare ad occhi chiusi. In salita no, la padronanza del percorso la devi prendere in due sole prove ufficiali e le difficoltà e le insidie sono molte. Innanzi tutto l'asfalto; si corre su strade normali di montagna e non sul manto levigato di un autodromo; cunette, cordoli, pendenze, tutto ti devi tenere a mente, anche un sasso che sporge da un muretto a secco, perché lì, in gara ci devi passare al pelo a 180/200 Km/h. Conoscenza pignola del percorso e riflessi sempre all'erta, ecco cosa ci vuole; la gara, poi, non dura più di una manciata di minuti e il tragitto lo fai una sola volta, non hai quindi il tempo né la possibilità di correggere un errore o di reimpostare un'entrata in curva.

### **Quanto ti ci vuole ad "imparare" un percorso? Ti bastano le due prove ufficiali?**

- Le prove ufficiali sono importanti, anzi importantissime. In pista, l'ho detto prima, si ripetono le curve ad ogni giro, in salita no; ecco che le prove ufficiali sono necessarie per affinare l'assetto di guida, i rapporti giusti, portare al limite le entrate in curva... Per uno che ambisce al record, al titolo, le prove ufficiali sono un test per stabilire i limiti della propria preparazione, delle proprie capacità, delle proprie aspirazioni.

Ma da sole non bastano; per mandare a memoria il percorso sono inevitabili le pre-prove; niente di ufficiale, semplici ricognizioni sul percorso su normali auto di serie a velocità moderata; per fare buone ricognizioni occorre passare al rallentatore ogni metro del percorso; dell'asfalto si deve conoscere tutto: dove è buono, dove è gibboso, dove tende a sfaldarsi; le curve vanno studiate con accuratezza; la giusta angolazione di entrata e di uscita non la si improvvisa, va provata e riprovata. Cosa poi dire dell'orientamento? Sembra una cosa futile, ma non lo è. Oserei dire che è vitale in gara sapere esattamente, chilometro dopo chilometro, dove si è in che esatto punto della corsa ti trovi. Non puoi permetterti, se vuoi puntare a tempi eccezionali, di arrivare alle prove ufficiali pieno di incertezze su percorso. Queste pre-prove sono come tanti fotogrammi di un film da fissare nel cervello, immagine dopo immagine; sequenze, queste, che il pilota dovrà poi montare nelle prove ufficiali per poter offrire il giorno dopo, in gara, un buon spettacolo della sua bravura.

**Immaginiamoci in gara, sulla linea di partenza. Tu sei pronto per il via, cosa succede? quali sensazioni provi? quei pochi minuti di gara ti sembrano un'eternità?**

- Ho un modo tutto mio di partire, tengo il motore a giri molto bassi e la visiera del casco alzata, fino a tre quattro secondi dal segnale di partenza. Al verde schizzano via due Mauro Nesti; uno è l'automa Nesti che muove il suo corpo-braccia, gambe, mani, in sintonia con la vettura, meccanicamente; l'altro è il pilota Nesti, lucidissimo concentrato.

In gara ho gli occhi incollati sul percorso; devi sapere dove passare con le ruote, quale marcia tenere o scalare, quale traiettoria scegliere, dove impostare la curva, dove trovarti a metà, e dove finirla; venti centimetri più avanti o venti più indietro ti possono costare preziosi decimi di secondo. Una gara come lo "Spino", la cui durata oscilla intorno a cinque minuti e mezzo, per me dura soltanto pochi attimi. No, non dura affatto un'eternità, solo qualche attimo: arrivo in cima senza accorgermene, tanto riesco ad estraniarmi dal mondo che mi circonda. Forse questo dipende, oltre che da una corretta quanto minuziosa preparazione della gara, anche da anni e anni di pratica sportiva e dalla meccanicità (data la ripetitività nel tempo) che ne deriva.

Mi è parso di capire dalle tue parole che le curve, nelle gare in salita, sono tutto. Sono loro a selezionare i migliori dai meno bravi? E vero che un'indecisione in curva può costare il primato?

- Chiaramente, nell'affrontare una curva, cerchi la perfezione, perché è lì che puoi guadagnare o perdere decimi di secondo. In una serie di curve velocissime (come negli ultimi chilometri dello "Spino") non trovi il tempo di respirare tra un tornante e l'altro; un occhio sulla strada e uno al contagiri, gli altri strumenti del cruscotto neanche li vedi, sei tutto concentrato su quelle tre, quattro, sette curve, da affrontare in pieno, con problemi di cattiva aderenza al suolo o con fastidiosi sotto o sovrasterzi. Se tu, in una serie di curve, imposti male la prima (magari soltanto due o tre metri più il là) ecco che sei costretto a togliere gas e questo errore te lo trascini per tutte le altre sei o sette curve.

**Quando arrivi in vista del traguardo cosa provi?**

- Niente, ho la testa ancora concentrata sulla gara. L'unica cosa che faccio, quando le ruote anteriori della mia vettura sorpassano le fotocellule della linea di arrivo, è di togliere una mano dal volante e staccare il cronometro. Si stacco il cronometro, perché ho il "brutto vizio" di prendermi il tempo personalmente; è un tempo ufficioso, d'accordo, ma normalmente non sbaglio che di qualche decimo di secondo!

Una cosa, però, posso dire con certezza: arrivo al traguardo che sono lucido come quando sono partito, forse un po' più stanco ma senza che i riflessi si siano minimamente appannati. E la lucidità in gara che segna, secondo me, la linea di demarcazione che separa i campioni dai tanti piloti che fanno soltanto dello sport automobilistico.

**tratto dal depliant della XXIV cronoscalata dello Spino  
disputata il 22 maggio 1988**