

► Corso Scuderia Hanseat

DI Fabrizio Gasparetto. FOTO Raffaele Cristiano





A SCUOLA DI RING

Correre sulla pista più lunga, impegnativa e famosa del mondo richiede determinazione e abilità, ma anche tecnica e profonda conoscenza del circuito: è esattamente ciò che si apprende con il corso della Scuderia Hanseat

Il corso della Scuderia Hanseat è stato una rivelazione, una vera e propria università della guida all'interno del Nürburgring. Mi è capitato così per caso, o forse non proprio, perché è stato Max RS in persona a consigliarmelo, e non mi aspettavo fosse un'esperienza così forte in ogni senso. I presupposti però c'erano, quando Raffaele ed io siamo partiti da Milano a bordo della mia M3 E46 SMG II, con qualche upgrade, ma soprattutto tanta passione e tanta voglia di migliorare. Per la seconda volta salivamo al Ring, ma saltando il liceo per andare direttamente all'Università. Questo è il diario di quei giorni.

✓ *Martedì 8 settembre* **IN VIAGGIO**

Il viaggio è una vera noia! Sia per il tempo necessario ad attraversare la Svizzera con i suoi limiti assurdi, sia per il traffico della Germania. Arriviamo sderenati, ma all'Haus Marvin ci salutano dalla terrazza tre sconosciuti che di lì a poco sarebbero diventati fratelli: l'Alasia, il Crespi, il Fraschina. Hanno già una birra in mano. Saliamo per fare amicizia. Sotto di noi, parcheggiate, la mia M3 e le tre Porsche RS dei ragazzi...

✓ *Mercoledì 9 settembre* **IL BATTESIMO**

9 del mattino sul piazzale dietro i box del GP-Strecke, il circuito di Formula Uno. È pieno di auto, 70% Porsche, di cui la maggior parte GT3, RS e non. Entro con la mia povera M3 come uno sbarbato in un night club zeppo di playboy veri. Sensazione di inadeguatezza, ma ormai siamo qui... Ufficio Hanseat. Ci consegnano distintivi, adesivi, brochure e giù di nuovo nel piazzale, ad appiccicare adesivi sulla M3. Attacco sui finestrini

posteriori il mio numero, 706, che significa auto 6 del gruppo 7, nessuna simbologia, nessun numero che mi piaccia, meglio così. E poi l'onta, il numero 1 sul parabrezza e sul lunotto, che significano che sei un rookie, un esordiente, uno sfigato. Genio del marketing chi l'ha pensata: nel momento stesso in cui attacchi quel pezzo di plastica hai già deciso di iscriverti anche al prossimo corso, per non avere più la patente da incapace incollata in fronte. Furbi i crucchì! E infatti da quest'anno hanno istituito anche il numero 2! Usciamo e andiamo alla pista prove, per una mattinata noiosa fatta di esercizi su fondi scivolosi: perdita di aderenza, tornante bagnato, doppio transitorio da bagnato ad asciutto. Che seccatura. C'è il sole, portatemi sulla Nordschleife! Alla fine della pratica per principianti (solo quelli con l'1 appiccicato devono fare il beginners training) ti danno finalmente l'adesivo buono, quello con scritto "Scuderia Hanseat" da mettere sul parabrezza, quello che ti permette di girare "gratis" sulla Nordschleife durante la circolazione turistica e ti fa sentire un privilegiato. E allora si torna là, dov'ero stato la prima volta a maggio, dove avevo avuto paura, dov'era iniziata la malattia. Alla sbarra, la corsia centrale è riservata a noi. I commissari ci fanno passare, mentre la gente "normale" deve fermarsi a strisciare la tessera. Mi tiro un po' su, penso che il mio "1", per tutti gli altri non-Hanseat che sono lì, è magari un segno da temere, "Ehi, quell'M3 nera è un numero 1". Basteranno poche curve per far capire loro che mi possono sverniciare in tranquillità. Dentro. Due giri da schifo. Tutto dimenticato, traiettorie da vergogna e paura della velocità. Del Ring mi era rimasta

Nürburgring

La M3 del nostro "Turner"

È una BMW M3 E46 coupé SMG II del 2005, con 73.000 Km. La piccola ha subito diversi upgrade per prepararla al Ring, tutti realizzati da Mauro Morandin (www.wrcauto.com). Ammortizzatori ritirati: +60% in compressione e +50% in estensione all'anteriore, il contrario al posteriore. Le molle originali sono state sostituite con le Eibach, abbassando l'auto di 2,5 cm. Tubi in treccia in tutto l'impianto frenante. Olio DOT 4+. Dischi anteriori M3 CSL e pastiglie Pagid Blu. Sedili Recaro Speed e cinture a 4 punti. Nessun intervento al motore. Per adesso...



Il Crespi

addosso solo l'esaltazione per esserci stato, ma avevo completamente rimosso il timore reverenziale che devi a quella pista. Ma tanto ci pensa lei, in un giro, a dirti: "Ehi sfigato, io sono la Nordschleife e tu non sei nessuno. Chiaro?". Chiarissimo, grazie! Avevo rimosso. Due giri da schifo, cercando di andar forte e sbagliando tutto quello che c'era da sbagliare, umiliato da squadriglie di RS che ti piombano addosso come caccia militari in guerra. Esco, devo pensare, devo asciugare il sudore. I Recaro e le quattro punti tengono bene. Il problema come al solito è il manico. E i freni, a dir la verità, che anche stavolta iniziano ad andare in pappa. Ok, calma, fermati un attimo. Rilassati! Per fortuna becco subito il Crespi e il Frascina, che mi danno una grossa mano. Il Frascina ne dice anche una

delle migliori di sempre: "Se vuoi andar forte, vai piano. Pensa alle linee, non a schiacciare!". Grazie! Rientro, giro più piano, più graduale, meglio insomma. Miglioro a vista d'occhio, se non fosse che il volante inizia a vibrare e la frenata si è allungata. Ancora? Come faccio? Quattro giorni di corso in queste condizioni? Per fortuna i ragazzi hanno un meccanico lì e mi ci portano. Si chiama Christoph Breuer, è un tipo a posto. Lo consiglia Raffaele, sostenendo che i miei dischi compositi aftermarket, solo per via del loro essere compositi (disco in ghisa, campana in ergal), non ce le facciano. Christoph all'inizio non sembra dell'idea, ma poi si convince. Li sostituiamo con quelli del CSL, a un prezzo ridicolo, tra l'altro. Approfitto per farmi togliere i distanziali, che erano lì per mere ragioni estetiche. Via! Siamo seri... Faccio per mettere mano al portafoglio e Christoph mi dice che prima devo provare l'auto e solo se sarò soddisfatto lo pagherò. Non credo alle mie orecchie. Lo ringrazio, ma come faccio a fare il rodaggio? "Rodaggio? - dice lui - Il rodaggio da queste parti si fa sulla Nordschleife". Certo, come no! Come non averci pensato prima? Vado. Faccio due giri. I freni funzionano alla grande, senza nessun calo di prestazione. Perfetti. Torno, lo pago. Grazie Christoph. E grazie Raffaele! Domani si comincia sul serio. Serata al Pistenklause, di rito. Come il fiume di birra che scorre lì dentro!



Allenamento presso il Centro Prove della testata tedesca Auto Motor und Sport: fondo scivoloso!



In fila per ricevere consigli e tirate d'orecchie dai commissari sparsi su ogni tratto di curve.

✓ Giovedì 10 settembre A SCUOLA NELLA NEBBIA

Sveglia infame: ore 6.45. L'appuntamento in pista è per le 8.30. Crucchi fino in fondo! Siamo schierati sulla griglia di partenza del GP-Strecke, a gruppi. 250 vetture, un tripudio. Oltre all'esercito di porschisti, qualche M, qualche Ferrari, due Gumpert Apollo! Qualche auto di

vent'anni fa, eccoli i manici veri! Il piano della giornata è un massacro. 5 esercitazioni su altrettante porzioni di pista e due ore libere, una a metà giornata e una alla fine, per esercitarsi sulla Nordschleife. Sarebbe il paradiso del ringista se non fosse per un piccolo particolare: la nebbia. Il sole e i 27 gradi del giorno prima sono un ricordo. Oggi sembra di essere a febbraio a Pavia, quando non vedi il gradino sull'uscio di casa e fa freddo. Si parte incolonnati per raggiungere la prima sezione in programma: Wehrseifen-Breidscheid. Non si vede veramente niente. Sto attaccato agli scarichi tuonanti dell'RS del Frascina, sennò finisco per prati. Il grip è da comiche: quel bel viscidino bastardo che non è bagnato e però non asciuga... la situazione peggiore. Bisognerà

stare attenti. I ragazzi davanti a me hanno le Michelin SportCup sulle loro RS da 415 cavalli. Non li invidio. Mi godo le mie Michelin Sport II e il DSC inserito. Arriviamo là. È il pezzo guidato dopo Adenauer e prima di Ex-Mühle. Inizia il corso. E funziona così. Gli istruttori spiegano tutta la linea ideale di quel pacchetto di curve: punti di frenata, punti di ingresso, di corda, di uscita. Ti indicano i riferimenti fissi, ma per aiutarti hanno anche messo qualche birillo, dove i riferimenti non sono proprio immediati. I rookie, gli esordienti come me, fanno un passaggio in auto accanto a un istruttore, sulla sua vettura. Poi si comincia. Si fanno un po' di passaggi liberi (anche 5 o 6). E poi 2 o 3 fermandosi al ritorno, con il capo istruttore e gli altri coach di quella sezione che, a bordo pista, ti fermano e

ti dicono cos'hai fatto bene e cos'hai fatto male. E tu cerchi di farne tesoro. La prima sezione che facciamo è facile, penso, i riferimenti saranno 6 o 7. Bene, ho imparato tre punti di corda posticipati che prima non sapevo. Si va alla prossima. Bergwerk-Kesselchen. Dopo Ex-Mühle, la curva a destra in salita e poi tutto il tratto veloce fino a prima del Karussell. Prima degli esercizi un carro attrezzi e due auto ammaccate. Cos'è successo? Niente, un piedone avventato, alla guida della sua Viper, partendo per la ricognizione -non per la 24 Ore del Nürburgring- ha fatto prima seconda e PAM! Nel didietro della vettura dell'istruttore. Carro attrezzi per entrambe e qualche minuto da attendere. Con una sorpresina finale niente

male: la macchinetta che lava la pista dall'olio. Uno spettacolo! Veniva voglia di mettersela in casa. A costo di asfaltarla tutta. Bergwerk, altro punto di ingresso ritardato e poi le Kesselchen, velocissime, dove devi lasciar scorrere l'auto il più possibile "lasciala andare dove vuole andare", ti dicono loro e, al netto dell'apparente assurdità del consiglio, hanno ragione. In velocità è inutile e soprattutto pericoloso "tirare di sterzo". Questo tratto veloce te lo fa capire bene. La nebbia si alza

un po', ma in compenso pivoviggins e il grip rimane ridicolo. Ci spostiamo sulla sezione Karussell-Hohe Acht.



Il Fraschina



Briefing mattutino appena prima di affrontare uno dei tratti di curve.

Finalmente mi spiegano il Karussell. Stare sui quadrati di cemento. Entrare con la mezzera del muso dell'auto a metà del lato esterno del terzo quadrato. Ma il consiglio più prezioso è quello che mi darà il giorno dell'esame il mitico Max RS: il punto di corda alla Steilstrecke, la destra prima del

anche sui mattoncini, ma non cercate di chiuderla a quella velocità, perché vi fate male". L'istruttore è un tipo stranissimo, sembra Capo Indiano di "Qualcuno volò sul nido del cuculo". Ci fa percorrere tutto il pezzo a piedi, per farci vedere i punti. Come i discesi, prima della libera sulla neve. Alla fine della sessione del pomeriggio la



Alexandre Wolter, istruttore della Scuderia Hanseat

Alexandre è svizzero, è simpaticissimo, va forte e parla tante lingue in un modo tutto suo. Gli abbiamo fatto qualche domanda sulla Scuderia Hanseat.

È vero che hai iniziato come normale studente del corso?

Sì, nel 1979, con la mia Golf GTI!

E poi invece sei diventato istruttore. Come mai?

Il Porsche Club di Ginevra mi chiese di fare da co-istruttore per i suoi membri iscritti al corso. Da cosa nasce cosa...

Da quanto tempo fai l'istruttore?

Dal 1985.

Complimenti! Quanti appassionati sono passati sui "banchi di scuola" dell'Hanseat?

In 51 anni (!) il corso ha avuto circa 15.000 iscritti e molti di loro continuano a tornare anno dopo anno.

Qual è il segreto per avere così tanti clienti affezionati?

Un mix fra perfezione, divertimento, sicurezza e la possibilità di effettuare molti giri liberi sulla Nordschleife.

E il segreto per fare un giro perfetto della Nordschleife? L'umiltà.

Il punto più pericoloso della pista?

Ogni curva, ma il più pericoloso di tutti non è nessuna curva, bensì il guidatore che pensa di aver capito la pista.



La nostra M3 appena uscita dalla Adenauer-Forst.



Le auto del Gruppo 7 schierate sul rettilineo del GP Strecke.

Karussell, è il punto dove sta il lampione. L'istruttore ci aveva messo un bel birillo e, sparito il birillo, non avrei più saputo dove andare. E inizio a capire il problema: loro ti danno una decina di riferimenti per ogni sezione, le sezioni sono 24... Come farò a ricordarmi tutto? È con questa domanda amletica nella testa che mi accingo a ritornare alla base, pronto per compiere i miei primi giri liberi di allenamento. Arriviamo là e la nebbia è di nuovo piombata giù come una coperta di piombo. Non si vede niente! E infatti la direzione di pista annulla i giri liberi. Al pomeriggio altre due sezioni. Prima le Wippermann-Brünnchen, poi le Pflanzgarten, velocissime. Le Wippermann hanno un punto di attacco ritardato che è facile da ricordare: la rete metallica sulla destra, prima dell'attacco della prima a sinistra. Ma anche se ti ricordi quel punto, puoi sempre sbagliare tutto dopo. E sull'ingresso delle Brünnchen mi insegnano un'altra dritta preziosa: è inutile andare a centro pista e far scorrere l'auto fino all'inizio della discesa. Sull'uscita di Pflanzgarten, invece, torna il consiglio salvavita: "se arrivate forte, non cercate di stringerla con lo sterzo, fatela scorrere invece

nebbia si è finalmente alzata. Si possono fare i giri liberi. Entro concentrato, cercando di tenere a mente i punti che ho imparato e pensando al preziosissimo "Se vuoi andare forte, vai piano". Compio due giri, di cui il secondo è il migliore che abbia mai fatto al Ring. Perché non è oggi l'esame?! La sera del giovedì è più parca. Non esageriamo con la birra, siamo stremati. A letto presto, anche domani la sveglia non è proprio da vacanzieri...

✓ **Venerdì 11 settembre SEMPRE DI PIÙ: NORDSCHLEIFE + GP-STRECKE**

Prima sezione: Schwalbenschwanz, il cosiddetto "piccolo Karussell". Rognoso. Ingresso e corda ritardati, non mi entrano in

testa. Poi si torna alla pista prove a fare il tondo bagnato e altri esercizi come quelli del primo giorno. Ci godiamo il Frascina, che con la sua RS sembra essersi addormentato nel tondo. Ha fatto più di tre giri di traverso senza scomporsi, prima che l'istruttore, non senza concedergli un onorevolissimo "Respect", gli intimasse di uscire, perché non aveva proprio più niente da imparare. Dopo gli esercizi si va allo slalom. Un pezzo di GP-strecke, del quale si fanno tre curve e poi uno slalom in velocità, realizzato ad hoc per noi. Finalmente nel circuito GP, con sabbioni e corsie di fuga che ci potresti parcheggiare il Titanic; mi concedo di togliere il DSC e provo a bruciarmi le "PS2" in un pomeriggio solo. Il Crespi a un certo punto mi dice che era dietro di me allo slalom e andavo bene. Lo mando amorevolmente a quel paese, non mi prendesse in giro. E invece ha ragione. Al termine di quella sessione c'è una mini premiazione e sono il primo dei rookie nello slalom. Sono emozionato come un bambino. Mi danno anche la coppa! Dopo lo slalom si effettuano due giri liberi e al pomeriggio le ultime due sezioni: il primo tornante del GP-Strecke e le Hatzenbach. Il tornante in fondo al rettilineo gira come un uncino. Il paradiso del sottosterzo. Lo sbaglio continuamente durante l'esercizio. E mi viene in aiuto il Crespi, il quale dice che lo sbaglierò anche all'esame: "È la prima curva, appena uscito sparato dalla pit lane, arriverai troppo forte, preso dalla tensione e spazzolerai via l'anziore come un pirla". Grazie Crespi, lo terrò a mente! Alle Hatzenbach invece sono in stato di grazia, le faccio benissimo. Il che mi dà fastidio: per averle fatte così bene oggi, sicuramente le sbaglierò domani, all'esame. Pazienza!



Sul navigatore satellitare della M3 è presente la Nordschleife per intero: può essere un valido aiuto per chi non ricorda tutte le curve.



Un attimo prima del via per l'esame finale: coraggio si parte!

CHI È MAX RS

Massimo Alasia, alias Max RS, è un ottimo veterinario cuneese, grandissimo appassionato di Porsche e assiduo frequentatore del Nürburgring e del corso Scuderia Hanseat. Inoltre è il fondatore di uno dei più interessanti e completi portali italiani che trattano dell'Inferno Verde: www.maxrs.it. Proprietario e



driver di una Porsche Carrera RS 964 viola, splendida e tenuta come una figlia, Massimo è un grandissimo "manico" e un profondo conoscitore di ogni punto di riferimento, traiettoria, dislivello e salto della Nordschleife. Sentirlo parlare di automobilismo e soprattutto di Porsche è proprio come sentire parlare Valentino Rossi di moto: un concentrato di passione, competenza e anche, perché no, di sana follia. Un estremista del Ring, di quelli che se non salgono almeno due volte all'anno stanno male!

C'è ancora un'ora per esercitarsi sulla Nordschleife, ma sono definitivamente cotto. Stanco. Bruciato. La concentrazione continua per tre giorni, le levatacce al mattino, la tensione. Sento quel prezioso e sinistro uccellino che mi sussurra che non è il caso di infilarsi nella compressione a 200 all'ora se proprio non ti senti in formissima. Poi penso "che cavolo, è una sessione di allenamento utile, domani c'è l'esame!". Meglio di no, sono troppo stanco. Preferisco tornare a casa. E proprio per prepararci "come si deve" all'esame, usciamo a cena e stavolta non siamo parchi. Scorre un po' di birra di troppo. Sulla via del ritorno a casa, il mitico Max (RS) Alasia, che conosce la zona meglio di tutti, si offre per guidare il trenino verso l'albergo. E la sua

cortesia gli è fatale, perché becchiamo un posto di blocco e fermano la prima auto, cioè lui. Il livello etilico non è proprio da educando. E quindi la forza pubblica tedesca si appropria legittimamente della sua patente. Senza patente non può guidare la vettura. Niente esame per l'Alasia. Che disdetta! Per lui, perché invece per me si rivelerà una fortuna. Ma lo scoprirò solo il giorno successivo, quello dell'esame.

✓ **Sabato 12 settembre L'ESAME!**

È il giorno. Solita sveglia infame, peggiorata dal fatto che ho dormito male. Sono teso, non riuscirò a fare la linea. La Linea! "Die Idealline". La linea che hanno cercato di insegnarmi con professionalità qui all'Hanseat e che valuteranno tutti gli istruttori

sparsi per i 24 punti di osservazione sulla Nordschleife e sul primo tratto del GP-Strecke. La linea che se la fai giusta vai semplicemente molto meglio e anche più forte. Alasia, Crespi e Frascina hanno fatto il corso più volte e ancora dicono che hanno da imparare. Io sono al primo esame del primo corso e l'unica cosa che ho in mente è che non mi ricordo più niente. Classico da esame. Ma l'università l'ho finita più di 10 anni fa, com'è possibile? Sono qui per divertirmi! Niente da fare. Sono teso. Come quando al liceo c'era l'interrogazione e avevi finito le giustificazioni. Pura regressione adolescenziale, con in più il leggero timore legato alla velocità media che si tiene nell'Inferno Verde. Il Crespi contribuisce a farmi salire l'adrenalina, dicendomi che

secondo lui sono in odore di coppa e inizia pure a minacciarmi: "Se prendi la coppa sei morto!". Con chiaro riferimento a quello che sogna di farmi passare durante, e soprattutto dopo, la cerimonia finale. Ho il tempo per fare due giri buoni prima dell'esame. E qui mi viene in soccorso l'Alasia che, appiedato, sale in macchina a farmi da navigatore, dispensando consigli preziosissimi e dandomi infine la chicca, da Maestro: "Quando entri per l'esame, non pensare alle linee, pensa a guidare bene e basta". E grazie anche all'Alasia. Sole caldo e grip da vendere. Le "PS2" sono un po' più gonfie di quanto dovrebbero, per paura che non mi si scaldino in tempo e vada già lungo alle prime curve. Durante l'interminabile attesa prima della partenza (ci sono sei gruppi prima di noi), scopro che sono il primo dei rookie del mio gruppo. Il Crespi sorride

sonniona e rinverdisce la minaccia. Primo in partenza vuol dire che dovrei essere messo bene rispetto alla valutazione finale. Cerco di non pensarci, ho paura. Ma invece ci penso. Confusione. Agitazione. Vai piano alla prima curva. Aiuto! Finalmente parto. Apnea. Mi si spegne il cervello e vado! Non so dire come, ma certo non bene come il giro di due giorni prima. Nel dubbio prediligo velocità a pulizia e, quando ho finito il giro, sudato fradicio, so che non ho guidato come avrei dovuto perché la tensione un po' mi ha fregato. Ma chisseneffrega. È andata! Ci sono quattro livelli al corso Hanseat: 1) i Rookie, gli esordienti; 2) gli Sportfahrer, quelli che hanno già sostenuto il corso; 3) i Routiniers, quelli che hanno sull'auto la "R", che sarebbero gli esperti e infatti i ragazzi sono tutti e tre "R"; 4) i "W", ossia Winners' Group, quelli che hanno totalizzato la

QUELLI DEL GRUPPO 7

Il corso Hanseat ospita circa 250 auto suddivise in 12 gruppi. Noi eravamo nel gruppo 7, il mitico Gruppe Sieben (sette, in tedesco) degli italiani. I nostri compagni più esperti, reduci da ben cinque corsi a testa, ci raccontano degli inizi, quando essere italiani qui al Ring, e a dire il vero anche in molti altri posti e in altre epoche, significava quasi essere un perdente, uno che ci prova. Ma i ragazzi hanno saputo portare alta la bandiera italiana, in tutti i sensi. Prima di tutto sono riusciti a sfatare il luogo comune che gli italiani sono lenti: i loro punteggi e il 3° posto assoluto del Fraschina lo dimostra. E, consci della loro bravura, Crespi e Fraschina hanno pensato bene di decorare le loro 997 GT3 RS con il tricolore su cofano, tetto e alettone, in modo da rendere inequivocabile la loro provenienza a tutti quelli che vengono sorpassati da loro nell'Inferno Verde. Il Gruppe 7, però, non è formato solo da italiani. La maggioranza sono tedeschi, compreso quel "manico" di Harmut (soprannominato "Mamut" dal Crespi, forse per via del suo piedone destro da elefante) e "quasi-compreso" - vive in Germania ma è irlandese - il mitico Denis, casinista come e più di noi. L'area molesta del Gruppe Sieben regala insomma emozioni. I nostri nuovi amici italiani, da perfetti sconosciuti quali erano, in quei 4 giorni sono diventati fratelli, compagni d'armi e di zingarate. Il potere aggregante di questa comune esperienza, grazie ai ragazzi del gruppo, è stato veramente potente, profondo, travolgente. È stato un mettersi in gioco insieme, spalla a spalla. Prima di tutto contro se stessi, contro la propria paura, contro le proprie capacità di guida. Poi, soltanto poi, gli uni "contro" gli altri, al netto delle differenze di valore assoluto, con quel sano spirito di competizione non aggressivo, non brutale, ma amichevole, che ricorda le accessissime partite a biliardino con gli amici di una vita. Certo, giocare a biliardino a 200 all'ora...



Il Gruppe 7 al completo.



volta scorsa un punteggio inferiore a 50. Cosa significa? I punti di valutazione sono 24, i voti da 0 a 9, dove con 0 sei Schumacher, con 9 te ne puoi tornare a casa. Il voto peggiore viene eliminato e quindi, per intenderci, se prendi 100 inizi a capirci qualcosa. Gli "R" sono per forza sotto 100. Se scendi sotto 50 significa che sei un manico. È giunta la sera. Dopo essere svenuti in albergo e "docciati" per benino, si va alla cerimonia di premiazione. Le minacce del Crespi crescono di intensità durante la serata. Viene il momento del Gruppo 7. Sono primo dei rookie, ho fatto 89 e sono terzo tra i non "R", quindi divento "R". Promozione e coppa! Non ci credo. Il Crespi con gli occhi iniettati di sangue, felicissimo, già si pregusta la bottiglia di champagne che mi

rovescherà in testa qualche ora dopo. Ma la notizia veramente sensazionale è che il Fraschina è primo del gruppo e terzo assoluto di tutto il corso. E non solo: ha fatto 48! Quindi si becca coppa, controcoppa e una bella "W" che potrà sfoggiare sul suo parabrezza l'anno prossimo. Il Crespi tira su un ottimo 55, terzo del gruppo. Il secondo, con 53, è il simpaticissimo Denis, altra 997 GT3 RS. Il resto della serata degenera come previsto e come più volte minacciato dal Crespi, il quale nel pomeriggio però si era premurato di prenotare il taxi per tutti. Senza il taxi credo saremmo tornati in albergo a piedi o, meglio, rotolando per i prati. Che giornate incredibili! Un'esperienza fantastica, gratificante, che sentiamo di consigliare a tutti. Ah, non c'è

bisogno di avere una RS. Il secondo assoluto del nostro corso guidava un'Opel Kadett. Magari un po' pompata, ma sempre una Kadett! Il corso è fatto proprio bene, preciso, intenso, tempi lunghi per allenarsi e feedback continuo dagli istruttori. È indispensabile tuttavia conoscere l'inglese o il tedesco, visto che sono le uniche due lingue parlate dagli istruttori e comunicare con loro è essenziale per imparare e progredire. A meno che non abbiate accanto il Crespi, che traduce perfettamente dal tedesco. E il Crespi è la risorsa principale del Gruppo 7, ma questa è un'altra storia...



www.scuderia-hanseat.de
Costo 1.990,00 Euro