8,90 Euro + Autosprint (Italy only)
Allegato in vendita opzionale ad Autosprint della settimana - Non vendibile separatamente

AUTOSPRINT

PLATINUM

ENZO FERRARI
LE GRANDI
INTERVISTE

Faccia a faccia con il Drake

ACTUALFOTO

Non è vero che sono un **duro.** Sono un tiranno forse, ma sono anche **l'uomo più solo** al mondo.
Sembrerà strano. Lei sente che il telefono squilla ininterrottamente, c'è molta gente che vuole parlarmi, che ha bisogno di me, che mi cerca. Eppure, mi creda, sono solo...

Ferrari

INTRODUZIONE

Emozioni garantite

DI ANDREA CORDOVANI

Non c'è niente come l'estate per agevolare la lettura. O almeno così di dice. E allora meglio allacciarsi le cinture perché vi faremo vivere un'estate di fuoco, bollente e piena di appiccicosa passione come quella che inauguriamo con la serie Autosprint Platinum perché certe storie non si finirebbe mai di rileggerle all'infinito. Il primo numero della serie è quello che state sfogliando. Faccia a faccia con il Drake. La storia era lì. Ci aspettava da tempo nel nostro archivio, favoloso scrigno di racconti da corsa. ***«Anche i motori hanno un'anima. Alcuni sono fatti nell'identico modo ma ognuno ha una voce, un suono particolare».*** È stata questa frase che ha scatenato l'inferno dell'emozione e ci ha spinto a riaprire gli armadi per tuffarci dentro alle collezioni di Autosprint.

Su Enzo Ferrari si è ormai scritto di tutto. Ma stavolta permetteteci di dirlo: il contenuto è inedito. Già perché questo è il racconto di una vita, riletto attraverso le numerose interviste che il Drake ha rilasciato ad Autosprint dal 1961 (anno di fondazione del nostro settimanale) al 1988 (anno di scomparsa del Commendatore). Un lavoro d'archivio certosino, 142 pagine con la storia del Grande Vecchio di Maranello raccontata dai numerosi faccia a faccia, o uno contro tutti, che ogni anno lo vedevano protagonista della scena. Soprattutto su Autosprint, un amico caro, che a volte lo faceva pure indispettire, sul quale agli inizi aveva scritto e che non ha mai smesso di leggere fino a quel Ferragosto del 1988 quando finì la sua vita terrena e fregò tutti i giornali perché quel giorno non uscivano in edicola.

Quello che si compie attraverso la rilettura di certe interviste è un viaggio alla scoperta di un personaggio planetario e di un mondo che non c'è più, dove anche il linguaggio aveva la sua importanza e non si nascondeva dietro agli stucchevoli protocolli del politically correct. Ventisette anni di vita vissuta assieme da Autosprint ed Enzo Ferrari sono ripercorsi in questo volume dove il Drake parla di tutto. Di corse è ovvio. Ma pure di donne, dolori, stati d'animo. Vittorie e sconfitte. Anche di Silvio Berlusconi o del suo essere tifoso della Juventus. Un meraviglioso spaccato di vita e grandi aneddoti che conduce anno dopo anno fino all'ultima intervista apparsa su Autosprint nel dicembre del 1987. Anche quella volta Enzo Ferrari volle chiarire: ***«Finché sono al mondo decido io».*** Buona lettura. Fidatevi di noi. Le emozioni sono garantite.

Enzo Ferrari accompagnato dal fido Franco Gozzi, a destra, e dall'autista Dino Tagliazucchi ai Caschi d'Oro di Autosprint edizione 1981

ACTUALFOTO

IL CASO EDITORIALE

Il libro che il Drake scrisse senza saperlo

QUASI TRENT'ANNI DI INTERVISTE CUCITE INSIEME A FORMARE UN'OPERA INATTESA, AUTENTICA, SORPRENDENTE E PREZIOSA

DI MARIO DONNINI

Una volta al paddock di Monza sentii Henri Pescarolo pronunciare una delle frasi più strane, apparentemente disturbanti e sostanzialmente affascinanti in cui possa capitare di imbattersi, ovvero questa: «*Secondo me il principio che vede tutti gli uomini uguali è cromosomicamente falso. Devono esserlo per dignità e punto di partenza garantito, certo che sì, ma poi, una volta dato il segnale di via, ciascuno fa la sua corsa e si rivela diverso, diversissimo dall'altro. E di uomini ne incontri rarissimi di interessanti da ascoltare, da vivere e gustare e troppi ben poco interessanti. Il segreto, rispettando sempre tutti, è essere e cercare sempre tra gli interessanti. Tutto qua*».

Enzo Ferrari resta tra i personaggi più preziosi, sorprendenti e magnetici in tutta la storia delle competizioni. Novanta primavere campate - (1898-1988) -, di cui almeno settanta a contatto diretto con le corse. Testimone del tempo prezioso, unico e irripetibile non solo per vittorie, traguardi e creazioni, ma pure per qualità di gare, campioni e macchine in gestione diretta. Da agitatore di uomini e problemi tecnici, come amava ripetere, didascalizzando se stesso.

Ma c'è dell'altro, a rappresentare l'essudato adamantino e ancora più raffinatamente e intellettualmente godibile, la zona nobilissima, la Champions League del Drake, considerato come uomo di scena e proscenio e produttore di testi e teatralità d'eccezione.

Enzo Ferrari aforista e istrione, l'argomentatore, la macchina attoriale, l'uomo in grado di reggere magnificamente la scena comunque, con chiunque e davanti a qualunque pubblico, implacabilmente ipnotizzato.

Enzo Ferrari capace di produrre a braccio pensieri strutturati che in diretta diventano brocardi, perle, cristallizzazioni belle di carattere e pensiero. Presumibilmente più appartenenti alla sfera del concreto e del razionale che ai domini del visionario e dell'onirico, ovvio, ma nello stesso tempo ragionamenti che rivelano un'anima inquieta, volitiva e dall'andamento coraggiosamente rettilineo e mai vagabondamente o sterilmente sinusoidale.

Sentir parlare, ascoltare direttamente o leggere Enzo Ferrari, è tra i grandi piaceri della vita, per l'appassionato duro e puro. Perché, sì, dietro l'automobile e la competizione lui vede sempre le sfide della quotidianità e ben oltre, l'uomo e i nuclei esistenziali, gli umanissimi rovelli elevati a confessione intimista e personalissima scuola di vita, proposta non senza il motto di spirito a sorpresa, l'effervescenza ludica improvvisa, la scheggia balenante dell'ironia, spesso guarnita dalla lama spietata del sarcasmo.

Ma c'è un problema.

L'offerta è infinitamente minore rispetto alla domanda, tuttora inesausta e insoddisfatta.

Perché Enzo Ferrari in vita sua di libri ne ha scritti o griffati col contagocce.

Anzi, di fatto, praticamente solo uno o poco, pochissimo più. Gioie terribili, briglie del Successo, Ferrari 80, chiamatelo come volete nella rispettiva versione o edizione, cambia il titolo ma la base, l'intelaiatura o la matrice resta la stessa. Da un capitolo ben lievitato nasce poi Piloti che gente, ma sempre lì siamo. Aggiungici a corredo il Flobert, delizioso divertissement scritto da lui sui giornalisti per una volta bersagli e non più tiratori più o meno franchi, e raggiungiamo già quasi la fine corsa.

Certo, a latere ci sono pure libri intervista come quello stupendo di Enzo Biagi, che tanto dicono e fanno dire a Enzo Ferrari, ma l'impressione, alla fine, resta quella d'avere dal Drake molto, incredibilmente meno di quanto ci sarebbe piaciuto disporre.

Questa pubblicazione risponde alla sete inesauribile degli appassionati ai quali mancano pensieri, battute e memorabili motti di spirito che fecero grande Enzo Ferrari anche al di fuori delle piste

Enzo Ferrari in compagnia di Ignazio Giunti, Mario Andretti e Clay Regazzoni, nel 1970. Sullo sfondo, il meccanico Antonio Bellentani

Ferrari, la pista e la sua creatura. Il mito assoluto con i suoi ingredienti naturali. Nelle pagine a seguire troverete l'arma in più: la parola. Le sue parole...

ACTUALFOTO

E allora, muovendo da questo assunto, ecco l'idea di Andrea Cordovani, per l'occasione metà direttore di Autosprint e metà Indiana Jones nel tempio benedetto degli annali della Conti Editore, che vi traduco in due parole.

Esiste un libro perduto e sconosciuto di Enzo Ferrari, attribuibilissimo, autenticissimo e firmatissimo da lui, che nessuno ha mai letto e neppure lui sa d'aver scritto. Una specie di Sacro Graal che neanche sapeva d'esser tale.

Andava solo scovato, dissotterrato, riportato alla luce e spolverato, per poi offrirlo al godimento di tutti non già in una sfavillante, blindata e sorvegliatissima teca da museo, ma in elegante carta da edicola, finemente confezionata. Questa.

Sì, tutto ciò, fuor di metafora, può prendere forma davvero e l'avete sotto gli occhi, lo state toccando e già gustando. È l'insieme cucito e raccolto delle interviste rilasciate da Enzo Ferrari, pubblicate dalla creazione di Autosprint, dall'inizio della nostra avventura editoriale e sino alla fine dei giorni terreni del Drake. Senza timore alcuno d'esagerare, diciamo pure dal principio degli Anni '60 all'estate 1988.

Con gran prevalenza di sue apparizioni dialogiche stile uno contro tutti - le sue preferite -, fino alle eccezioni di "one to one", rarissime perle in cui il Grande Vecchio accetta l'esclusivo scambio a due, laddove l'altra metà della scrivania, quasi invariabilmente, vede all'opera l'altra metà del cielo, cioè l'intervistatrice di turno. Perché, in fondo, se la macchina è femmina, lo è pure il piacere allo stato puro della conversazione e del confronto cerebrale, no?

Morale della favola, questa è carta preziosa, neanche d'oro, ma di platino.

Anzi, Platinum.

Perché qui trovate pensieri, parole, opere e financo omissioni quasi fossero minerale purissimo direttamente estratto da miniere sepolte, a quasi tutti irraggiungibili e ormai ritenute perdute per sempre.

Invece per noi no. Per noi - e ora anche per voi -, Enzo Ferrari è di nuovo qui.

Immortale, con le sue pause e le sue riprese, le frasi ficcanti, insinuanti, a tratti beffarde, giocose o capaci di blandire, carezzare e colpire alla bisogna, in uno sfoggio magistrale di quella che Cicerone chiamava Ars opponendi et respondendi, l'arte di opporsi e ripondere. In una parola, la dialettica. Col clangore ineguagliato di forza argomentativa mista ad allure. In questo caso utilizzata come comunicazione pura ma anche quale strumento di potere e captazione di benevolenza, oltre che sfogo e ostentazione di fascino consapevole.

Storia della cultura, cultura della storia e in mezzo squillante e carezzevole qualità che Autosprint qui vi propone come una delle sue portate migliori, nell'anno novantesimo della creazione della Scuderia Ferrari.

Servita e elegantemente impiattata direttamente dal creatore del mito, capace di spandere con eguale e impercettibile sorriso essenze, veleni e farmarci capaci di rendere bella e degna d'esser vissuta l'esperienza di chi si presta a tali somministrazioni.

Signore e signori, vi diamo il benvenuto nel sorprendente libro perduto di Enzo Ferrari, che neanche lui era conscio d'aver scritto. Perduto, sì, ma risistemato e ora felicemente ritrovato.

Gustatelo bene sentendovi privilegiati, perché questo Autosprint Platinum a lui dedicato somiglia al Falcone Maltese sovrano ideale dei film noir: è costituito della materia stessa di cui sono fatti i sogni.

Buona lettura.

> **Vi diamo il benvenuto alla lettura di questo che per certi versi può essere definito il libro perduto di Enzo Ferrari. Perduto ma anche ritrovato e a voi proposto nella sua sorprendente freschezza**

1962

Vetture affidate ai collaudatori

«NON COSTITUIREMO UNA SQUADRA PILOTI QUESTO PER NOI È UN RITORNO ALL'ANTICO COME AI TEMPI DI CAMPARI, BORDINO, SALAMANO, NAZZARO E TANTI ALTRI»

AUTOSPRINT N.19 15 DICEMBRE 1962

Enzo Ferrari lei ha annunciato che non costituirà una squadra piloti, affidando le proprie vetture ai collaudatori. Con quali piloti affronterà la stagione 1963?
«La Ferrari nel 1963 non costituirà una squadra di piloti, ma affiderà le vetture F.1 e Prototipi GT che ha deciso di realizzare, ai propri collaudatori. Non possiamo più sottostare alle condizioni subite quest'anno e in precedenza. Questo è un ritorno all'antico, come ai tempi di Campari, Bordino, Salamano, Nazzaro e tanti altri. I nostri collaudatori sono John Surtees e Willy Mairesse. Inoltre entrerà a far parte della nostra casa nel reparto gestione sportiva anche un ingegnere di 31 anni, l'ing. Mike Parkes che curerà la messa a punto dei prototipi».

Per la partecipazione al Mondiale F.1 c'è qualche programma da parte della Ferrari?
«L'attività sportiva nel 1963 è condizionata ai risultati tecnici delle costruende macchine, ma comunque, noi confidiamo, fin da ora, di partecipare a tutte le più importanti corse del Campionato F.1 e del Trofeo Mondiale Prototipi e GT».

I due giovani piloti italiani Baghetti e Bandini hanno ancora legami?
«Baghetti e Bandini hanno un accordo che scadrà alla fine di dicembre. Qualora la costruende vetture F.1 e le prototipo GT dimostrino, attraverso le prove dei nostri collaudatori - prove che faranno anche in occasione di talune competizioni - possibilità probanti di affermazione, sarò lieto di mettere a disposizione dei piloti italiani, da quel momento, le macchine della Società. E questi piloti potranno essere quelli che, ovviamente, saranno liberi».

È previsto con quali macchine parteciperà al campionato GT e al campionato prototipi?
«Il calendario internazionale prevede 4 attività principali e cioè: F.1, Prototipi GT, campionato Marche GT e Campionato europeo della montagna. Per quello che riguarda la F.1 e i Prototipi GT, la Casa intende parteciparvi direttamente se ed in quanto le macchine che andrà a costruire, il più presto possibile, daranno soddisfacenti risultati. Per quello che riguarda il Campionato marche e l'europeo della montagna, questa sarà un'attività da riservare esclusivamente ai piloti-clienti. È possibile che la Ferrari ponga anche in vendita delle vetture tipo 196 S che sono le 2 litri a 6 cilindri, con la quale Scarfiotti, già nel primo anno di apparizione, ha potuto, partecipando solo a 5 corse sulle 8 in calendario, affermarsi 4 volte primo assoluto e guadagnare il campionato Europeo della montagna».

> **I nostri collaudatori sono John Surtees e Willy Mairesse. Entrerà a far parte della nostra casa anche Mike Parkes che curerà la messa a punto dei prototipi**

ACTUALFOTO

Arriva Surtees il re delle moto

Enzo Ferrari e John Surtees. È la fine del 1962 quando l'inglese ex iridato nel Motomondiale si accorda con Maranello e nella stagione F.1 1963 chiuderà al 4° posto vincendo il Gp di Germania al Nurburgring

Sembra di avere intravisto alcune difficoltà della Scuderia a portare, almeno dal punto di vista economico, avanti le corse. Ci vuol dire qualcosa su questa situazione?

«Penso che le difficoltà consistano sempre nelle dimensioni, nelle proporzioni. Vediamo un po': quanto si spende per mantenere un reparto corse con una squadra ufficiale di piloti? La Ferrari nel 1° esercizio della sua gestione sportiva, nel periodo 1° luglio 1960 - 31 dicembre 1961, e cioè per 18 mesi, ha speso più di 425.000.000 - con una spesa media mensile quindi di oltre 23.000.000. Il reparto consta di 94 unità fra operai, autisti, tecnici, impiegati ed ingegneri. Nel 2° esercizio della stessa gestione sportiva, dal 1° gennaio - 31 dicembre 1962, e cioè per 12 mesi, ha sostenuto per spese accertate su 11 dodicesimi, oltre 397 milioni con una spesa media mensile, quindi, di 36 milioni circa. Il reparto corse consta tuttora di 94 unità. Per una casa, con la produzione limitata che ha, e sempre che il lavoro si svolga normalmente, non è possibile sostenere un tale onere; necessita quindi, ridimensionarlo. Che cosa ha ricavato a fronte di queste spese per accessori nel 1962, la Ferrari? Tutto sommato, meno di 100 milioni».

Ci parli di Indianapolis.

«Non credo si possa parlare di Indianapolis perché ciò significherebbe un allargamento del programma non un ridimensionamento. D'altra parte è un problema che il giorno in cui dovrà essere affrontato richiederà tanto impegno, la qual cosa soffocherebbe le altre iniziative. È risaputo infatti che i tecnici, gli operai, gli specializzati in genere che si occupano di queste realizzazioni sono pochi e non facilmente aumentabili anche per chi dispone di grandi mezzi. Quindi, il giorno che si dovesse decidere la partecipazione a Indianapolis, cosa che io sogno (sogno perché l'ultima cosa che abbandona l'uomo è la speranza), penso che dovrei rinunciare, come minimo, o alla F.1 o ai prototipi, cioè a qualcosa di molto importante. Bisognerà inviare giù tecnici per vedere quello che gli altri fanno, perché non c'è nessuno che inventi tutto, ma ognuno di noi copia, anche se copiando si arriva normalmente in ritardo».

Se per il 1963 dovesse scegliere un pilota ed uno solo dei tempi passati o attuali, chi sceglierebbe?

«Parliamo dell'uomo, non parliamo dei tempi passati, perché ovviamente non è possibile giudicare i piloti avulsi dall'epoca nella quale hanno agito, ma se oggi dovessi assumere un pilota, e formulo un augurio, assumerei Moss, perché è l'uomo che rassomiglia di più a Nuvolari. Per quanto poi riguarda una squadra ideale di piloti per pilotare le macchine di F.1, io penso che bisogna riuscire anzitutto a realizzare una vettura con 20-30 cavalli in più dei concorrenti, dopo di ché il mio compito e quello del direttore sportivo diventerà estremamente semplice. È per quello che si discute di ambiente, di dirigenti, di tecnici, e un po' di tutto, perché quando non ci sono più le macchine con 20-30 cavalli in più ci vogliono allora i Nuvolari o i Moss che regalano i 2 secondi! Come un pilota aspira ad avere, legittimamente, la macchina migliore è ovvio che anche un costruttore tenda ad avere sempre quel pilota che in un momento di carenza tecnica possa dargli un aiuto determinante. Questi uomini li abbiamo avuti, si chiamavano Nuvolari, si chiamano Moss, ci sono degli uomini che hanno dato oltre la famosa mezzadria. Vi ricorderò l'episodio del circuito di Montenero, quando c'erano le macchine tedesche e correva il Pintacuda, grande pilota vincitore di Mille Miglia. Un bel momento Nuvolari, che aveva la 12 cilindri mentre Pintacuda la 8, si ferma; perché? Ha rotto un semiasse nella 12 cilindri e i tedeschi tutti avanti. Gelo assoluto! Allora il Ministro degli esteri era Galeazzo Ciano che aveva vicino il direttore dell'ACI, Ing. Ivo Magnani, mi manda a chiamare e mi chiede: "Come mai a Pintacuda, ora ultimo, avete dato la macchina che andava meno?". *Ogni volta che Carletto passava si lamentava a gesti che i freni non andavano. Ho detto:* "Si vede proprio che i freni non vanno". *Nuvolari arriva vicino ai box e mi chiede:* "Non puoi fermare qualcuno per darmi la sua macchina?". *Ed io:* "Guarda, c'è Pintacuda che fa segno che i freni non vanno ". *Allora lui:* "Non voglio la prima, voglio l'ultima; quella di Pintacuda, perché gli altri è meglio che vadano avanti". *Fermo allora Pintacuda, Nuvolari salta in macchina borbottando:* "Per andare forte non ci vogliono i freni" . *La morale è questa: Nuvolari dopo 4 giri aveva superato tutti ed ha vinto il Montenero. La 8 cilindri non era una macchina superiore alla Mercedes, all'Auto Union, però lui ha vinto! Questa è la verità; e noi si tende ad avere i Nuvolari come i corridori tendono ad avere le macchine, le migliori! Fangio c'è riuscito, ha sempre avuto la macchina migliore. Per quanto egli abbia scritto il contrario, ha sempre avuto la macchina migliore».*

ACTUALFOTO

> Se oggi dovessi assumere un pilota prenderei **Moss** perché è l'uomo che rassomiglia di più a **Tazio Nuvolari**

Moss un pallino dell'Ingegnere
In questa immagine Willy Mairesse sulla Ferrari 156 F.1 inseguito da Stirling Moss, pilota in quel periodo bramato da Enzo Ferrari

1964

Sono l'uomo più solo al mondo

ENZO FERRARI SPIEGA IL SUO CARATTERE: «SONO UN TIRANNO E UN EGOISTA, COME TUTTI DEL RESTO, CON LA DIFFERENZA CHE SO DI ESSERLO E LO AMMETTO!»

DI TITTI ARANGIO-RUIZ

AUTOSPRINT N.12 19 GIUGNO 1964

Non ho il dono della fede. Quando è morto mio figlio Dino ho chiesto a Dio, se esiste, di farmi diventare buono. Dopo la sua morte ho commesso tanti errori

ACTUALFOTO

Qualcosa esiste ma non so dove e non so come!

C'è un viaggio sull'Autostrada del Sole che colpisce Enzo Ferrari in quel 1962: «Sere fa mi sono fermato ed era una notte meravigliosa. La riprova evidente che qualcosa esiste, non so dove, non so come»

Sono le 19 di giovedì 23 aprile e il rettilineo che da Modena porta a Maranello scorre via liscio al tramonto. Ieri mattina ho telefonato alla scuderia Ferrari, perché voglio parlare con il padrone di casa. Mi hanno detto che è un'impresa abbastanza ardua, ma io ci provo lo stesso; alla peggio mi dirà di no. Il direttore dell'ufficio stampa parla con molta cautela, con molta circospezione; dice che vedrà se, sentirà se, telefonerà se, chiederà. Pare la Sibilla cumana, ciononostante io credo che accetterà. Nel pomeriggio Enzo Ferrari in persona telefona a casa mia quando io non ci sono e lascia detto che lo richiami la mattina dopo. Sto per farlo, ma mi precede la Sibilla cumana, ovverossia il direttore dell'ufficio stampa: *«Il commendatore è d'accordo, parli pure direttamente con lui»*. Ed ora eccomi qua, al volante della mia piccola macchina, diretta alla fabbrica delle super macchine. Alla fine di questo lungo viale, a sinistra, sta la roccaforte del commendatore, una costruzione bassa con tanti cavallini rampanti un po' dappertutto e dei grandi cancelli verdi. Arrivo proprio all'ora della chiusura e i cancelli verdi si aprono e si richiudono automaticamente alle mie spalle. Incontro molti occhi incuriositi, prima di arrivare ad una sala d'attesa nuova, anonima, spaziosa. Guardo fuori dalla

finestra e tutto quello che vedo si chiama Enzo Ferrari; poi un tale, il segretario suppongo, mi porta dalla sala d'attesa nuova, anonima e spaziosa in un'altra sala celeste, con una scrivania rettangolare, due telefoni con tanti pulsanti e tre poltrone. Nella parete di fronte tre lampadine a forma di rosa - una bianca, una rossa, una verde - illuminano perennemente il sorriso di Dino Ferrari, morto sette anni fa. Da una porta laterale arriva il commendatore, vestito di marrone. Chissà perché pensavo che sarebbe stato vestito proprio cosi. È alto e cortese. Si cambia gli occhiali e sostituisce quelli da vista professionali, con lenti bianche e montatura sottile, con un altro paio in tartaruga dalle lenti scure, molto piu enigmatico e protettivo.

Dico: la ringrazio per avermi ricevuto, conosco la sua allergia per i giornalisti...

«Nessuna allergia, anzi il giornalismo come professione mi ha sempre interessato; se avessi studiato avrei voluto fare il giornalista».

Non è tanto lo studio che conta, quanto saper scrivere con una certa proprietà, con una certa vivacità; avere un minimo d'intuito e un po' di coraggio. Tutte cose che non mi sembra le manchino, almeno a giudicare dai brani del suo libro che ho letto; mi pare anzi che lei scriva con uno stile abbastanza agile...

«Dica pure abbastanza arido».

Da lei nessuno si aspettava svolazzi letterari; lei racconta fatti di sangue, di morte: il suo è un lavoro che indurisce...

«Non è vero che sono un duro, legga il mio libro. Sono un tiranno forse, ma sono anche l'uomo piu solo del mondo. Le sembrerà strano; lei sente che il telefono squilla ininterrottamente, c'è molta gente che vuole parlarmi, che ha bisogno di me, che mi cerca, eppure sono solo».

Probabilmente ogni tanto lo squillo del telefono le porterà anche la voce di un amico.

«Amico è una parola grossa, nell'ambito del lavoro non se ne può avere. D'altra parte non credo nemmeno all'amicizia fra uomo e donna»

Uno dei due è sempre in malafede.

«Tutti e due sono in malafede. Perciò io amo i cani e da quando è morto mio figlio mi sono creato un mio mondo di sofferenza e di ricordi dove vivo solo. Non ho mai cercato di soffrire meno, di dimenticare. Ogni mattina vado al cimitero ed è il momento piu sereno della mia giornata. C'è un tale silenzio là, di eloquenza inaudita».

Lei è religioso?

«Non ho il dono della fede. Quando è morto mio figlio ho chiesto a Dio, se esiste, di farmi diventare buono. Eppure qualcosa c'è; sere fa mi sono fermato sull'autostrada del Sole ed era una notte meravigliosa. La riprova evidente che qualcosa esiste, non so dove e non so come. Comunque, dopo la morte del mio Dino io non ho fatto che commettere errori».

Mi dispiace di dover parlare di cose tanto dolorose, d'altro canto lei sa che io sono venuta per parlare con l'uomo Enzo Ferrari, delle sue abitudini, dei suoi desideri, dei suoi hobbies. L'altro lo conoscono tutti.

«Non si preoccupi, a me non piace parlare del mio lavoro anche se in fondo il lavoro è la mia vita. Sì, perché io lavoro tutto il giorno per dormire almeno 5 ore per notte e non vado mai a teatro, non però perché ritengo che sia più importante quanto sto facendo».

Non so se si tratti di una grossa presunzione o di una grossa fortuna.

«Comunque possiamo parlare di qualsiasi cosa, se vuole, perché io mi sforzo di tenermi aggiornato su tutto. Ogni mattina sfoglio molti quotidiani, senza fare distinzione di colore politico. Ritengo di non poter cominciare altrimenti la mia giornata e penso che ogni uomo debba sapere tutti i giorni quello che succede nel mondo. Attraverso i giornali imparo un sacco di cose che ignoro e potrei parlare di moda pur non essendo mai stato a un defilé, di cinema o di teatro senza avere assistito a uno spettacolo perché a me piace l'operetta e in Italia non se ne danno piu. Se non avessi fatto il costruttore di automobili, né il giornalista, avrei voluto fare il tenore d'operetta. Poi mi piacciono Puccini e Massenet, leggo di tutto, da Stendhal a Lenin ad Einstein. Leggo con disordine, ma leggo. Sa, io vengo dalla "periferia" e nella società occupo un posto superiore alle mie possibilità»

Lei è molto diverso da come me l'hanno descritto. Eclettico, non solo l'uomo dei motori.

«I motori, i motori, anche loro hanno un'anima, sa? Alcuni sono fatti nell'identico modo, ma ognuno ha una voce, un suono particolare»

Non ho alcuna allergia ai giornalisti, anzi il giornalismo come professione mi ha sempre interessato, se avessi studiato avrei voluto fare il giornalista

La giornata non inizia senza leggere i giornali

Racconta Enzo Ferrari: «Ogni mattina sfoglio molti quotidiani, senza fare distinzione di colore politico». La sua giornata non può iniziare senza la lettura dei giornali

Qualcosa che può anche diventare arte, poesia, commendatore?

«Non sono commendatore, mi diedero il titolo per meriti sportivi ma adesso è, come dire, scaduto. D'altra parte io mi sono astenuto dal rinnovarlo».

Lei è proprio un tiranno? Mi pare che sia molto di piu...

«Sono un tiranno e un egoista, come tutti del resto, con la differenza che io so di esserlo e lo ammetto. Non c'è niente di nobile, di buono, a questo mondo; mi dispiace di demolire i suoi ideali. Ma ora mi piacerebbe essere io a intervistare lei».

Non c'è molto da dire. Come mi chiamo lo sa, cosa faccio anche, sono emiliana per sbaglio, ma non mi dispiace, e lei?

«Emilianissimo. Mi piace viaggiare, comodamente s'intende, ma sono molto legato a questa Emilia dove sono nati il nonno, il nonno del nonno, il nonno del nonno del nonno. Direi che l'amo per tradizione, per abitudine».

Abitudine è una parola dolce e pericolosa; lei è un abitudinario?

«Se intende dire che ho impostato la mia vita, il mio lavoro, in un certo modo sì, ma se qualcuno mi suggerisce qualche idea, qualche programma nuovo, interessante, rispondo con slancio». Guardo l'orologio: è tardi. Vorrei sapere ancora un sacco di cose, non quelle scritte sul libro che Enzo Ferrari gentilmente mi dedica. Vorrei sapere, per esempio, qualcosa di quelle 250 pagine che saranno pubblicate solo dopo la sua morte. Invece mi accontento; sono stata nella roccaforte del tiranno, ho parlato con lui, abbiamo anche riso insieme e non mi ha fatto paura. Per oggi può bastare.

ACTUALFOTO

Ferrari non correrà il Gp di Monza. È vero? È falso? E poi perché una simile decisione proprio all'indomani dei grandi successi di Le Mans e di Reims? Una selva di interrogativi. Per una risposta esauriente non c'è che una soluzione: un colloquio con la sola persona in grado di dirci la verità, la verità pura. Un colloquio con Ferrari dove si sfiorano i limiti di una confessione, dove una volta di più ci si convince (ma eravamo già tutti convinti) del fatto che lo sport automobilistico in Italia è non solo compresso e oppresso, ma vilipeso e beffeggiato. Come se quando vince Ferrari il trionfo spettasse alla Terra del Fuoco e non già all'Italia.

Dicono, Ferrari, che lei a Monza quest'anno non correrebbe. È vero, non è vero? Le dichiarazioni riportate da certi giornali hanno un fondamento di verità?

«Quanto è stato scritto da più parti è sostanzialmente vero. Non smentisco nulla. È presto per ipotecare oggi il futuro, anche se è un futuro (settembre) relativamente vicino. A Monza potrei anche non correre: vedrò a quel tempo se ve ne sarà la convenienza. La verità è che la pista di Monza mi è stata negata proprio alla vigilia di Le Mans, senza consentirmi l'effettuazione di nessuna prova preliminare, senza permettermi di collaudare le vetture. Se a Le Mans abbiamo vinto lo dobbiamo anche alla gentilezza dell'Alfa Romeo e del suo sportivo presidente ingegnere Luraghi: ha messo a disposizione la pista dell'Alfa Romeo, ancora fresca di catrame, ancora non perfettamente a punto. E provando sulla pista dell'Alfa abbiamo rotto 2 delle 3 vetture che vi avevamo mandato, scoprendo così un inconveniente semplice e banale che ci avrebbe potuto impedire di conquistare a Le Mans e a Reims due importanti vittorie. Perché ora dovrei andare a correre su quella pista di Monza che mi è stata negata?».

E allora?

«Allora è prematuro ancora dire se Ferrari correrà o meno. Andremo a Monza se ciò risponderà ai nostri interessi agonistici, tecnici e commerciali. Agonistici, cioè se saremo ancora in lizza per la conquista del titolo; tecnici, se avremo pronte nuove soluzioni e nuove macchine; commerciali, se il mercato italiano non sarà chiuso per noi così come lo è ora».

Lei, Ferrari, ha parlato di un interesse tecnico, il che lascia supporre che stia preparando una nuova macchina...

«Sì, è vero: stiamo preparando una nuova macchina, come sempre proponiamo macchine con soluzioni nuove, più avanzate. Ma sarà pronta per Monza? La nostra officina sta facendo, per le corse, sforzi eccezionali. Basti dire che abbiamo preparato undici vetture per Le Mans e nove per Reims. Ora sono stati preannunciati degli scioperi. Come farò a preparare in tempo la nuova macchina?».

Si è parlato di un rilancio di Scarfiotti in F.1. Chiediamo conferma.

«Ho appena detto che siamo in difficoltà per preparare due macchine: come pensare, anche solamente pensare, che potrò realizzare tre vetture da F.1? Debbo dire che in formula non farò correre nessuno perché non ho altre macchine, anche se Scarfiotti è un pilota molto bravo. Guardi: confermo pienamente quello che avevo detto alla conferenza stampa di Modena, l'11 gennaio: nulla è cambiato da allora. A Monza correremo se ciò corrisponderà ai nostri interessi. Ancora comunque è prematuro parlare di rinuncia, così come è prematuro parlare di partecipazione».

> **A Monza potrei anche non correre: la pista mi è stata negata proprio alla vigilia di Le Mans senza consentirmi l'effettuazione di nessuna prova preliminare. Devo ringraziare l'Alfa Romeo se poi in Francia abbiamo vinto**

Surtees sbanca il Gp d'Italia a Monza

Monza 6 settembre 1964 John Surtees su Ferrari 158 precede Dan Gurney, Brabham BT11. L'inglese sulla Rossa si aggiudica la vittoria e alla fine dell'anno conquisterà il primo titolo iridato in F.1

SUTTON-IMAGES.COM

Italia terra ingrata

AVVILITO DA UNA SITUAZIONE CHE OSTACOLA IL SUO CORAGGIOSO E DISPENDIOSISSIMO IMPEGNO SPORTIVO FERRARI MINACCIA DI NON CORRERE IL GP D'ITALIA A MONZA CHE POI VINCERÀ

AUTOSPRINT N.15 31 LUGLIO 1964

ACTUALFOTO

> **Bandini** continueremo a farlo correre e a provarlo, ma non intendo creare delle **inamovibilità** per chiunque corra al volante di una **Ferrari**

Il caso Bandini non è un caso

«SE ANDRÀ PIÙ FORTE DEGLI ALTRI, OVVIAMENTE CORRERÀ SEMPRE. QUANDO UNO HA DUE VETTURE BISOGNA CHE LE AFFIDI AI DUE CHE VANNO DI PIÙ!»

DI GIANNI CANCELLIERI

AUTOSPRINT N.26 31 DICEMBRE 1965

MODENA - Il tradizionale "Convegno Ferrari" ha assunto nell'edizione 1965 il carattere di una autentica conferenza stampa. Ne è scaturito un dialogo serrato, a tratti spumeggiante, con un Drake più che mai identico a se stesso.

F.1/1966

La prima vettura è già pronta. L'abbiamo vista nel pomeriggio a Maranello, ci è stato consentito di rimirarla a lungo, di fotografarla e di... ricavarne i dati tecnici esteriormente percepibili. Si tratta di una poderosa monoposto in cui ad un telaio tubolare si accoppiano elementi portanti che danno vita a una soluzione mista fra struttura a traliccio vecchio stile e monoscocca, una soluzione che Ferrari ha già sperimentato con successo. Il motore è l'annunciato dodici cilindri a V di 60', con distribuzione a quattro alberi a camme, doppia accensione (quattro bobine e due distributori), alimentazione a iniezione indiretta Lucas (allo studio il passaggio all'iniezione diretta tipo Bosch come sulla otto cilindri di 1500 cc), cambio (per il momento) a cinque rapporti, regime massimo di rotazione 11.500 giri. *«Un nuovo motore* - ha testualmente precisato Ferrari - *un nuovo motore già realizzato e già provato a Balocco»*.

CHI LA GUIDERÀ?

La parola a Ferrari: *«Per ora abbiamo un corridore e mezzo; premesso che da noi lavora l'ingegnere collaudatore-corridore Parkes, vincolato fino al 1967, e premesso altresì che abbiamo un pilota ora, purtroppo, infortunato, e che è con noi impegnato fino al dicembre 1966, ci dichiariamo disposti ad allenare, come abbiamo già iniziato, dei piloti italiani. Solleciteremo poi la collaborazione di coloro che, per capacità di guida, conoscenze meccaniche e attaccamento alla professione risulteranno più idonei. Il direttore sportivo farà le scelte così come al direttore tecnico delle competizioni spetterà decidere sulle capacità di sfruttamento della vettura»*.

E BANDINI?

«Il caso Bandini non è un caso. Bandini è come un altro: continueremo a farlo correre, continueremo a provarlo. Se Bandini andrà più forte degli altri, ovviamente correrà sempre. Quando uno ha due vetture, bisogna che le affidi ai due che vanno di più; con questo non intendo sottovalutare Bandini. Ma non intendo neanche creare delle inamovibilità per chiunque corra su una Ferrari. Metteremo sopra quelli che ci daranno maggiore affidamento. Dragoni dirà chi mettere sulle vetture».

Lorenzo magnifico italiano

Nel 1965 Lorenzo Bandini, qui con Enzo Ferrari, chiude la stagione di F.1 al 6° posto nella classifica Piloti dietro al compagno di squadra Surtees. Il suo miglior risultato è il 2° posto al Gp di Montecarlo; piazzamento che ripeterà anche nella stagione successiva

LAT

Quando gli americani cominceranno a vincere le corse, noi avremo finito di vincere non solo per quell'anno, ma per una serie di stagioni future. Si inaugurerà un nuovo ciclo. Ricordatevelo!

Sull'asfalto di Watkins Glen

Watkins Glen, USA. 3 ottobre 1965. Lorenzo Bandini (Ferrari 1512) davanti a Jochen Rindt (Cooper T77 Climax). I due termineranno rispettivamente al 4° e al 6° posto

DRAGONI E FORGHIERI

«Il direttore sportivo è e resta Eugenio Dragoni e penso, quindi, che sarà inutile ripetere a scadenza più o meno ravvicinata chi lo sostituirà o meno. Il giorno che Dragoni vorrà andarsene sarà lui che dirà "divorzio dalla Ferrari". Mi auguro che questo divorzio non avvenga mai, perché un altro divorzio era stato preconizzato 15 anni fa, quando iniziammo i nostri rapporti con Pininfarina e tutti dissero: fra un anno o 2 ci sarà un clamoroso divorzio Pininfarina-Ferrari... Chiusa questa parentesi, aggiungo che, mentre Dragoni ha la responsabilità della scelta dei piloti e la conduzione sportiva delle corse, l'ingegner Mauro Forghieri ha la responsabilità della preparazione delle macchine e il giudizio sulle capacità tecniche e di sfruttamento delle medesime da parte dei piloti stessi. Evidentemente i due giudizi si integrano. Ambedue lavorano nell'interesse preminente della Ferrari e io non dubito che ci sarà mai disaccordo come non c'è stato fino ad oggi».

I PROTOTIPI-SPORT

«Non riteniamo di arrivare a fare macchine rincorrendo gli americani nell'assalto alle grosse cilindrate. Ricordiamo le critiche di quando Gonzalez e Trintignant vinsero a Le Mans. Sentimmo dire che avevamo corso con dei "carri cisterna". D'altra parte, noi riteniamo che le vetture sport debbano avere una stretta connessione con quelle che saranno poi le future vetture GT, quindi, noi stiamo facendo delle macchine nuove ma non intendiamo superare i 4 litri di cilindrata».

L'ATTACCO

«Io mi stupisco solo di come non abbiano ancora vinto le corse. È l'unica perplessità. Vi dirò di più: l'attacco americano è tanto massiccio che quando gli americani cominceranno a vincere le corse noi avremo finito di vincere non solo per quell'anno, ma per una serie di stagioni future. Si inaugurerà un nuovo ciclo, ricordatevelo! E quel giorno non sarà la Ferrari che dovrà preoccuparsi; dovranno invece preoccuparsene tutti quelli che agiscono in Italia nel campo dell'automobile, perché non sarà una crisi tecnica della Ferrari. Sarà una crisi di mezzi che ci avrà impedito di fare quello che fanno gli americani, anche se ne avessimo la capacità, perché non intendo affermare che noi siamo più bravi o tanto bravi come loro».

SPORT E GT

«La 275 GTB sarà omologata. Ne abbiamo fatto più di 500 esemplari; è la vettura che lo scorso anno è stata omologata con 2 mesi di ritardo per evitarci di correre là dove potevamo accantonare qualche punto. Ma è stato sufficiente Le Mans per dimostrare che la 275, che ha guidato il redivivo Mairesse, ha potuto vincere di fronte alle Gran Turismo presenti. E quando una vettura vince a Le Mans, che io continuo a definire la corsa della verità, è qualche cosa di veramente importante».

LA "DINO"

«Abbiamo fatto più prototipi per la Fiat e, ovviamente, la scelta tocca a loro: non possiamo precisare di quale cilindrata sarà la costruenda granturismo Fiat che carrozzerà Pininfarina. Noi non lo sappiamo né credo che a questo momento lo sappia la stessa Fiat; faranno delle prove, poi decideranno».

INDIANAPOLIS

«Tutto quello che è stato detto, francamente, non trova riscontro nei fatti. Quello che possiamo dire è questo: se la nostra nuova monoposto 3000 potrà risultare veramente come noi la prevediamo, il passo per montare un motore da 4000 cc non è lungo. Comunque, cosa faranno gli americani per venire incontro alla F.1, nel 1966 e fino al 1970? Noi non lo sappiamo. Sappiamo che gli europei, ad un certo momento, hanno accettato di portare a 3000 cc la F.1, dissipando così un enorme patrimonio, per agganciare gli americani sulla questione intercontinentale di Indianapolis; quello che è stato, cioè, il sogno dell'ACI Milano quando ha creato la pista sopraelevata di Monza. Abbiamo poi assistito ad una decisione americana secondo la quale nel 1968 la 3 litri dovrà diventare la formula veramente intercontinentale per consentire gli scambi Europa-America. Recentemente i costruttori americani, i proprietari delle vetture Indianapolis, hanno detto di no; si sono presi tre anni di tempo per ridurre la cilindrata dei loro motori da 4200, forse, a 3500. Concludendo, essi non hanno aderito alla formula della FIA, della Commissione Sportiva Internazionale, dei tre litri. Ora voi mi insegnate che si può fare un 3 litri ed anche un quattro litri ma dobbiamo, evidentemente, modificare cambio di velocità e molte altre cose. Dobbiamo in altre parole, sciupare le nostre energie in due realizzazioni, per quanto il problema si sia molto ravvicinato, perché non partiamo più da un 1500 ma da un 3000 per arrivare a un 4200. Ripeto, noi non facciamo motori al di sopra dei 4 litri ma, forse, con un 4 litri con una buona potenza specifica, noi riteniamo di essere vicini od uguali ai motori americani».

1967

Allo specchio non mi riconosco

«TANTE VOLTE MI SONO CHIESTO SE È PROPRIO VERO CHE SONO DAVVERO IO QUEL FERRARI DEL QUALE SI PARLA MALE O LO SI ESALTA CON PARI FACILITÀ»

DI MARCELLO SABBATINI

AUTOSPRINT N.33-34 21 AGOSTO 1967

Al lavoro ai box sotto gli occhi del Drake

Inizio di settembre del 1967 Gp d'Italia a Monza. Enzo Ferrari assiste e guarda il lavoro dei suoi meccanici sulla Ferrari durante le prove libere. In gara Chris Amon con la Rossa chiuderà al 7° posto

In queste ultime settimane sono state pubblicate notizie contrastanti sul suo ritiro totale e condizionato dall'attività agonistica. Può fare una dichiarazione definitiva?

«Non ho mai pensato di ritirarmi. Ho deciso fin da maggio, dopo la tragica fine di Bandini, di orientare, meglio limitare, la futura attività tecnico-sportiva della Ferrari. Desidero mantenere il termometro tecnico delle nostre possibilità comparativamente con la concorrenza che ogni giorno diventa più numerosa e tecnicamente impegnativa. Concludendo: una Ferrari di formula o prototipo sarà presente nelle più importanti competizioni; due al massimo se sarà possibile. Non intendo quindi ricostruire una squadra piloti come in partenza era in questo anno che ha visto decimata la nostra équipe, sia numericamente che moralmente».

Questo di limitare l'attività tecnico-sportiva della Ferrari, non è un proposito che ripropone ogni anno, dal 1962? Quando parla di concorrenza si riferisce a quella sportiva o a quella industriale?

«La concorrenza come emulazione è il principale stimolo del progresso, ed io insisto nell'affermare che le corse automobilistiche rappresentano un insostituibile banco di prova che deve avallare tutte le ricerche di laboratorio con la sperimentazione pratica. Questo vale oggi, come agli albori dell'automobilismo. Ricorderò quanto, poche settimane fa dichiarava a Maranello Mr. Firestone, presidente della Firestone mondiale: "Abbiamo imparato di più in questi mesi di collaborazione con la Ferrari per lo sviluppo dei nostri pneumatici gran turismo che non negli ultimi tre anni dai nostri laboratori di ricerca, i quali ora potranno ripetere i loro studi alla luce di quelle esperienze pratiche che voi ci avete offerte". *Ed ha finito affermando che le corse servono alla Firestone per conoscere soprattutto quello che non si deve fare nell'interesse dell'automobilismo in generale. Ormai tutte le Case grandi e piccole fanno ricorso ai risultati agonistici per reclamizzare il loro prodotto di fronte ad un mercato che potrebbe dare segni, a scadenza sufficientemente vicina, di saturazione».*

Non ci ha detto, però, come Mr. Firestone cosi interessato alle corse vede la riduzione della attività agonistica da parte della Ferrari. È vero che i dirigenti della Casa di pneumatici Usa, già adesso, non abbiano gradito che, dal Gp del Belgio in poi, sia stata schierata una sola Ferrari F.1, contro le 3 previste dal vostro contratto di collaborazione? Lei ritiene che la Ferrari dopo 20 anni che è sul mercato mondiale, abbia ancora bisogno di ricorrere alle corse e non crede che il successo del nome sia ormai tale da poter vivere di rendita?

«Effettivamente la Ferrari, dopo tanti anni di proficua attività agonistica, potrebbe rinunciare alle corse e dedicarsi unicamente alla produzione di vetture GT destinate alla clientela. È indubbio però che cesserebbe di progredire tecnicamente; potrebbe realizzare dei vantaggi economici che non ha mai potuto capitalizzare data l'enorme spesa che annualmente incontra

LAT

HOTEL MIRABEAU
BP
18

Quel tragico Gp di Monaco
Monte Carlo, 7 maggio 1967. Lorenzo Bandini sulla Ferrari 312 poco prima del crash che avrà conseguenze tragiche strappandolo alla vita. Morirà dopo settanta ore di agonia il 10 maggio 1967

LAT

per studi, costruzione e gestione delle vetture da corsa. Un industriale risponderebbe affermativamente alla sua domanda, un costruttore no».

Lei dunque si sente un industriale o un costruttore?

«Ho sempre affermato di essere un costruttore, sulla ricerca del nuovo e del meglio; è la sola cosa che m'interessa. La quantità non rientra nella mia provinciale mentalità».

Lei per la DINO (Fiat) si sente industriale o costruttore? L'opinione pubblica mondiale la colloca tra il pittore Morandi e il regista Fellini. Trova giusta questa collocazione?

«Non mi sono mai preoccupato di conoscere quale posto l'opinione pubblica mi abbia assegnato. Anche perché mi sono trovato a recitare una parte sproporzionata alle mie capacità. Una volta tentai di reperire informazioni sul mio conto rivolgendomi a due fonti; che potrei definire ufficiali, ed ebbi la sorpresa di leggere due versioni che mi riempirono di ilarità. Cosa posso concludere? Io stesso non mi conosco perché, guardandomi allo specchio, mi sono chiesto se è proprio vero che io sono quel Ferrari del quale si parla male o lo si esalta con pari facilità. Comunque non avendo il piacere di conoscere personalmente Fellini nè d'aver conosciuto Morandi, apprezzo l'accostamento che considero lusinghiero».

La Ferrari è sempre stata sensibile al problema dei piloti italiani. E ora?

«Ho recentemente parlato del dilettantismo dei piloti italiani e questo aggettivo è stato sfavorevolmente commentato. Desidero precisare: il compianto Bandini era l'ultimo esempio da me conosciuto di professionista sportivo che dedicava tutta la sua attività alla preparazione della macchina, ai collaudi e al pilotaggio in corsa. Era il meccanico diventato asso che aveva sposato la sua casa. Purtroppo è questa una razza che si va estinguendo. Non possiamo paragonare Bandini ad altri piloti italiani dotati di buone capacità, che non vivono del mestiere, ma che dalle corse traggono alimento per una legittima ambizione e popolarità. Non si può trasformare ricchi possidenti o amatori della guida in preparatori, collaboratori, piloti professionisti che non disdegnano di bollare la cartolina ogni mattina anche dopo aver vinto un Gran Premio. È vero che i tempi sono cambiati, ma io ricordo le origini dei Nazzaro, Lancia, Salamano, Ascari, Campari, Sivocci e non posso dimenticare che il caro Lorenzo era uno di loro. Che poi in Italia non si attui una politica sportiva tendente alla formazione di questi professionisti del volante è una realtà incontestabile e la prima causa va ricercata nell'assenza degli autodromi. E come nel 1957 la Mille Miglia concluse tragicamente il suo glorioso ciclo, penso che anche in Italia sia venuto il momento di abbandonare le corse che non siano organizzate su circuiti permanenti tecnicamente idonei, con ampie zone marginali di difesa e con efficientissimi servizi di pronto soccorso. Credo che il ministro Scalfaro abbia ragione nel prevedere questa drastica riduzione dell'attività sportiva sulle strade normali».

> **Il compianto Bandini era l'ultimo esempio da me conosciuto di professionista sportivo che dedicava tutta la sua attività di preparazione delle macchina, ai collaudi e al pilotaggio in corsa. Era il meccanico diventato asso che aveva sposato la sua casa. È una razza che si va estinguendo**

1967

Un anno davvero brutale

"LE VICENDE UMANE SOVRASTANO QUALSIASI EVENTO SPORTIVO, AGLI UOMINI DEDICHIAMO IL COMMOSSO NOSTRO RICORDO DI QUESTO TERRIBILE 1967". UNA LETTERA DI FERRARI

DI ENZO FERRARI

AUTOSPRINT N.1 3 GENNAIO 1968

ACTUALFOTO

Cari amici, il lungo, travagliato 1967 è passato. È stato un anno amaro, irto di avverse fatalità e ha infierito con segni tormentosi che non rimarginano. Resterà tra le memorie più care. Un anno assurdo, intollerante nella valutazione del nostro lavoro quanto rigoroso nel riconoscimento del merito. Dopo un avvio pieno e un seguito altrettanto positivo e promettente abbiamo perso corse importanti con vetture pari se non superiori alle concorrenti. Costretti poi a inseguire un campionato, disputato accanitamente alla ostinata malasorte, lo abbiamo strappato alfine, trasformato da legittimo trionfo in poco più che sufficiente concessione. La svolta di quel tragico 7 maggio, a Monaco, è stata brutale: ci ha lasciati decimati numericamente e moralmente troncando la stagione e determinando quell'inesorabile seguito che è venuto. Oltre al tristissimo sacrificio di Bandini e Klass ci è venuta a mancare, per ragioni diverse, una coppia fortissima di piloti "lunga distanza": Parkes, che ora sta bene, e Scarfiotti, sul quale è stato edificato un "caso" con fondamenta di carta stampata. Siamo andati avanti, nonostante tutto, con i giovani apprendisti Amon e Williams, e non sono mancate le occasioni che potevano concludersi molto favorevolmente. Si deve necessariamente fare un consuntivo? No. Quest'anno no. Le vicende umane sovrastano qualsiasi evento sportivo, e agli uomini dedichiamo il commosso nostro ricordo di questo 1967.

Fra pochi giorni i piloti della Ferrari parteciperanno alla prima prova mondiale del 1968. Amon ha completato la sua esperienza sulle monoposto e sta maturando un volitivo temperamento agonistico; ha ventiquattro anni. Ickx è ancora più giovane: ventidue anni. È la rivelazione delle nuove leve europee, una fondata promessa e correrà per noi in F.1 e F.2. Il 26enne De Adamich, ceduto sportivamente alla carriera delle monoposto dopo una valida scuola nazionale, rinverdisce le speranze italiane in campo internazionale. Con questi giovani e con nuove vetture la Ferrari sarà presente nella F.1, e con la Dino nella F.2. Quanto ai Prototipi, dopo le ricorrenti acrobazie regolamentari cui abbiamo assistito con stupore, la nostra futura attività in questa categoria, che ancor oggi attende un serio ordinamento normativo, non è decisa. Ogni ripresa è subordinata allo sblocco di una situazione che preferiamo non qualificare.

Il nostro preminente scopo resta quello di contribuire, indipendentemente dalle classifiche dei campionati, alla evoluzione del progresso tecnico con l'attualità della nostra ricerca; questo è l'unico impegno che ci assumiamo e ad esso dedicheremo la nostra passione di sempre.

1969

Qualcosa è cambiato nella Ferrari

«CHE IO SIA ANCORA IL PRESIDENTE, CHE SI ASCOLTINO I MIEI CONSIGLI, CHE IO INTERVENGA NELLA DECISIONI QUESTO È OVVIO. MA SIA CHIARO: DOPO L'ACCORDO CON FIAT VI SONO DEI RESPONSABILI INDICATI NELLA GERARCHIA DELLA SOCIETÀ»

DI MARCELLO SABBATINI

AUTOSPRINT N.45 10 NOVEMBRE 1969

Conferenze stampa appuntamento clou

Enzo Ferrari ritratto mentre parla con Franco Lini (diesse del Cavallino e anche inviato di Autosprint) e il "delfino" Franco Gozzi, poco prima di affrontare la conferenza stampa a chiusura della stagione agonistica. Uno dei momenti clou dell'intero anno

Così Enzo Ferrari ai giornalisti convenuti a Maranello giovedì scorso per quella che doveva essere una semplice "vernice" in onore della 5 litri anti-Porsche, e che si è trasformata invece nel rendez-vous annuale del botta e risposta. *«Chiedete ora perché sarà l'ultima volta che parlo. Poi ci saranno altri ad affrontare le vostre critiche».* Ammesso che si creda a questa ulteriore escalation del famoso pensionamento (Fiat), tentiamo di sintetizzare in un modo diverso quello che si è detto (e non detto) tra una cucchiaiata di tortellini, un sorso di lambrusco e un boccone di zampone. Anche ciò che nella grande annata del riscatto '70 (come tutti auspicano) mantiene inalterata l'immagine di sempre del settantenne terribile Enzo Ferrari: quella da ineguagliabile e ineguagliato temerario delle macchine rampanti.

CHI COMANDA? Dal giorno di luglio in cui fu annunciato il fifty-fifty di Maranello è stata una sottile battaglia. L'ing. Ferrari che mostrava di tirarsi indietro più di quanto magari avesse chiesto all'avv. Agnelli o di quanto volesse l'avv. Agnelli. Giochi di parole nei comunicati, esplicite interviste del Presidente Fiat sull'assoluta determinanza delle decisioni di Ferrari nel settore della gestione sportiva. Repliche di "ritirata" del Drake. Atto terzo, appunto in questo rendez-vous. *«Qualcosa è cambiato nella Ferrari. Che io sia ancora il Presidente, che si ascoltino i miei consigli, i miei suggerimenti, che io intervenga nelle decisioni, questo è ovvio. Ma sia chiaro: oggi vi sono dei responsabili indicati nella gerarchia della società. Non solo. Ma ci sono anche gli altri tecnici responsabilizzati nei vari settori dell'organizzazione che si è potuta realizzare dopo l'accordo di questa estate. È una precisazione necessaria. Perché se ci saranno delle critiche da porre nei reportages che farete, sappiate fin d'ora che ognuno di noi dovrà assumersi le proprie responsabilità per il settore che gli compete».* La replica è venuta dallo stesso tavolo. Dal consigliere delegato comm. Belliccardi, mentre il direttore generale ing. Dando annuiva. Sia chiaro - diceva l'uomo Fiat - che chi decide nel settore sportivo è sempre e solo l'ing. Ferrari. Ulteriore replica dell'ing. Ferrari, che in realtà non sembrava convincere alcuno della sua reale pensionabilità. Il punto è questo. Fino a quale limite esiste la assoluta decisionalità di Ferrari? La partita di tennis tra i due "soci" continua. Non bisogna dimenticare però un elemento fondamentale, nel quale è forse la spiegazione del sottile gioco di rimessa, tanto per rimanere in chiave tennistica. Quando Ferrari lasciò cadere l'accordo con la Ford, l'escamotage gli fu fornito dalla famosa clausola della possibilità decisionale al limite dei die-

ACTUALFOTO

Chiedetemi le cose adesso perché questa sarà l'ultima volta che parlo. Dopodiché ci saranno altri ad affrontare le vostre critiche

cimila dollari. Con la Fiat com'è la situazione? C'è stata una frase rivelatrice nel corso della conferenza stampa. Quando si è parlato degli impegni dei piloti e delle disponibilità economiche per il programma agonistico. Ferrari ha detto: *«In questo momento non posso nemmeno dire quale cifra sono in grado di spendere per l'attività "settanta". Il Consiglio di amministrazione non l'ha ancora fissata. Posso credere che essa sia in rapporto, come era nella precedente società, alla unità di produzione di tutta la fabbrica oltre che ai contratti degli accessori. Se adesso la produzione aumenterà debbo credere che aumenterà altrettanto la percentuale per il reparto corse»*.

AMON. Il grande quiz delle ultime settimane non ha trovato una risposta assoluta. Ferrari ha tentato di impostare su paragoni eroticosessuali il suo disappunto e la sua reazione al disprezzo dimostrato dal pilota. Non ha mostrato la spregiudicatezza di cui hanno fatto altre volte le spese altri suoi guidatori magari più famosi. Un mistero anche questo. Come resta un mistero (di educazione) il comportamento di Amon il quale dal 15 ottobre non si è più fatto vivo a Maranello, nemmeno per dire: addio! *«Qualcuno si trova ad avere la prova che la sua donna lo ha tradito con un altro. Cosa fa se dopo qualche giorno crede di non potere fare a meno di lei?»*. E ancora: *«L'importante è questa lettera che Amon ha firmato il 15 ottobre, nella quale confermava il suo contratto siglato il 4 settembre col qui presente direttore generale ing. Dando. Ora leggo che Amon ha firmato il contratto con un'altra Casa. Dico a voi: giudicate quanto vale la parola di Amon»*· Iniziative legali? *«Questi contratti hanno un valore fiduciario. E al pilota che non vuole rispettarli, non onora la sua firma, non si può opporre altro»*. Ma insomma, se Amon adesso tornasse, lo riprenderebbe? *«Se potremo farne a meno non lo riprenderemo. Oggi sappiamo di avere un corridore che si chiama Ickx sul quale ovviamente puntiamo perché ha dimostrato di saperci fare con intelligenza. Noi riconosciamo di aver commesso i nostri errori ma Ickx, quando si è trovato ad avere la macchina buona ha dimostrato di saperla portare davanti alle altre. Per Amon specie, sul bagnato, il discorso è stato diverso. Tutti hanno detto che Ferrari si è innamorato di Amon. Io non credo di essere arrivato a... dare certe dimostrazioni purtroppo molto frequenti nel mondo moderno. Amon lo abbiamo tollerato, appoggiato, convinti di aver fatto un buon affare. Se anche lui crede di essersi sbagliato, vuol dire che ci siamo sbagliati in molti»*. In poche parole Ferrari non ha voluto dire "caccio via Amon "· Come disse a Surtees. Come sostenne con de Adamich. Esperienza? Probabile. Necessità? Possibile. Amarezza per l'errore di averlo confermato? Umano. Quello che è certo è che Amon ha firmato il 4 settembre a Maranello. Ma solo un compromesso nel quale si dichiarava orientato a continuare la sua collaborazione anche nel 1970. Però, nello stesso tempo, rinviava a fine anno la sottoscrizione del contratto definitivo. A Watkins Glen accadde qualcosa. Jacky Ickx gli disse di aver letto il suo "compromesso". E questo mandò in bestia Amon. Almeno così raccontano i suoi amici. E poi, il fatto che Ickx avesse ottenuto più di lui, lo convinse a scegliere March. La Ferrari invece non è riuscita a rimediare né Siffert, né Courage, né de Adamich. Così adesso ha un pilota in meno per le sport (Andretti può fare solo tre corse) e per la F.1 dovrà ancora affidarsi a un solo big (quell'Ickx il quale forse ha ripetuto l'episodio con Stewart nel '67, sempre per il posto nella Ferrari). *«Francamente non abbiamo stabilito altri programmi definitivi. Proveremo Giunti, Schetty e Regazzoni sulla F.1. È l'ambizione di ciascuno di loro. Li faremo allenare, vedremo. Regazzoni correrà per suo conto con la Tecno in F.2, a Brambilla daremo una Dino che si gestirà per la F.2. E sarà sempre a portata di fischio per qualsiasi nostra esigenza. Anche di collaudatore»*.

PARKES. Contrappunto a tutta la riservatezza su Amon, nonostante lo sprezzante comporta-

> **Amon** era già d'accordo con la Ferrari. Ora leggo che ha firmato per **un'altra Casa**. Per questo dico a voi: giudicate quanto vale **la parola** di Amon...

fotografie LAT

Amon in fuga
Chris Amon sopra in primo piano e in questa foto in azione al Gp di Olanda a Zandvoort, dove nel 1969 chiude al 3° posto

mento, il caso Parkes"· Consulente della Ferrari dal 1° gennaio '69, dopo il lungo anno e mezzo di ristabilimento dal giorno nero di Spa, il lungo ingegnere inglese è diventato il più fantomatico quiz della Ferrari. Ha ritrovato per un anno un incarico di semi-responsabile della squadra prototipi, ma non la macchina. *«Il signor Parkes è un uomo indipendente. Il suo futuro non dipende da me. Dipende da lui. Lui vuol correre. Della sua vita può fare quello che crede. Noi gli abbiamo offerto un incarico tecnico con attinenza stretta alle corse. Ma lui evidentemente ha delle aspirazioni ancora sportive. lo francamente, siccome Parkes non è soltanto un collaboratore ma anche un amico, non sento di assumermi delle responsabilità che in questo momento mi si chiede di assumere...»*.

Le frasi che avete appena letto fecero arrossire violentemente Parkes. Che, dopo molti mesi finalmente udiva la sua sentenza. Forse quelle frasi lo convinceranno ad abbandonare la Ferrari. Ha tre offerte in tasca. Ma lui, inglese innamorato dell'Italia, di Modena e della Ferrari, non voleva, non vuole. Ma ormai è da credere lo farà.

Ferrari gli offre il reparto Clienti sportivi che si dovrà ripristinare per l'assistenza alle venticinque macchine della produzione sport. Un incarico che potrebbe !asciargli uno spiraglio di corse con qualche cliente. Ma Parkes sente forse l'orgoglio di voler riprovare nella squadra ufficiale. Che oggi più che mai, dopo la "fuga" di Amon (collaudatore esperto senz'altro) sarebbe necessaria. Ma invece Ferrari, proprio per Parkes, sente di ritrovare quella responsabilizzazione personale che, in questo suo ultimo dichiarato contatto diretto con i giornalisti, ha mostrato di rifiutare per tutto il resto. Sfiducia nella possibilità di un ritorno alla validità agonistica effettiva di Mike, allora? C'è da crederlo. Certo che, trovare una volta tanto uno straniero così "invasato" per qualcosa di italiano e vederlo respinto e deluso, fa impressione. Più che di ritrovare un Ferrari nuovo nei confronti di una politica per i giovani piloti italiani.

1970

A Fiorano farò nascere una pista

«MIO FIGLIO DINO ERA PROPRIETARIO DI 130 ETTARI DI TERRA E PROPRIO SU QUEL TERRENO REALIZZERÒ UN AUTODROMO CHE SERVIRÀ SOLO ALLA SPERIMENTAZIONE DELLE FERRARI»

DI LINO CECCARELLI E MARCELLO SABBATINI

AUTOSPRINT N.50 14 DICEMBRE 1970

ACTUALFOTO

Nel 1972 inaugurata la pista di casa

Due anni dopo questa intervista rilasciata da Enzo Ferrari, nel 1972 viene inaugurata la pista di Fiorano

LAT

Doppietta rossa per chiudere il Mondiale 1970

Jacky Ickx comanda davanti a Clay Regazzoni il Gp del Messico che il 25 ottobre 1970 chiude il Mondiale di F.1. La stagione si conclude con una doppietta delle Rosse e il titolo iridato che sarà assegnato postumo a Jochen Rindt. In quel campionato la Ferrari ottiene 4 vittorie: 3 con Ickx e una con Regazzoni

Al momento di fare i conti, cosa deve alle industrie degli accessori? Può darsi che qualcosa s'è modificata, successivamente al patto d'acciaio, (con la Fiat) del 18 giugno 1969?

«Siamo tributari all'industria non italiana per 18 voci. Vorrei citare in primo luogo la Shell (che dal 1929 rappresenta per noi un collaboratore commerciale, tecnico e sportivo nel settore dei lubrificanti e dei carburanti). La Firestone (che da tre anni conforta la nostra attività) ha sensibilmente mutato la sua politica sportiva con la minaccia di una rinuncia, e così alla vigilia del 1971 non sappiamo se avremo, o non, a disposizione pneumatici Firestone. Possiamo contare sulla sicura partecipazione della marca americana attraverso Andretti, che ho sotto contratto. Per quanto riguarda gli altri accessori, è ozioso enumerarli tutti. Forse può interessarvi il nuovo costo di un pneumatico Firestone da corsa: 47.850 lire, cui vanno aggiunti gli oneri doganali».

Quante volte sarà impiegato Andretti nel 1971?

«Correrà con noi, tutte le volte in cui non sarà impegnato nel campionato USAC».

Quali sono i programmi per la prossima stagione?

«F.1, se troviamo i pneumatici e sport-prototipi (con una vettura sperimentale tre litri, la 312 P,

> **La pista di Fiorano sarà lunga 3,200 km e larga 10 metri. Compendia tutte le difficoltà incontrate sui vari circuiti: dalla curva del gasometro a Montecarlo a quella di Brands Hatch o alla curva dei box di Zandvoort**

in previsione della formula unificata 1972».

Per le gare del mondiale marche, sono state fatte scelte precise circa l'impiego della macchina?

«Direi piuttosto assaggi, non scelte. Se l'efficienza della vettura sarà subito constatata, rinunceremo a correre nel 1971, limitandoci a preparare il prototipo del "grande duello" e a non spendere soldi inutili».

Oltre a Giunti e Merzario pensa di utilizzare altri piloti italiani?

«Intanto bisogna dire che nella squadra ci sono 4 italiani: 2 oriundi (Andretti e Regazzoni) e 2 indigeni (Giunti e Merzario). In più, va considerato Vaccarella, che potremo impiegare direttamente se partecipiamo al campionato marche con più di un prototipo, viceversa lo appoggeremo alle scuderie per farlo correre sulla 512 monotipo. Vaccarella è un pilota sempre valido: non dimentichiamoci della bella prova fornita a Le Mans, dove è stato fermato da rottura di una biella».

La presenza di Andretti in squadra non autorizza a pensare ad una Ferrari costruita appositamente per Indianapolis?

«Per il 1970-71 il regolamento prevede la partecipazione di monoposto con motori aspirati di 4200 cc e compressi di 2800 cc. Il regolamento del triennio 1972-74 si dice (e pertanto abbiamo chiesto conferma ufficiale) che permetta la partecipazione di motori aspirati di 4500 cc e compressi d! 2680 cc. E' nostra convinzione che se verrà così enunciato il regolamento definitivo, non escludiamo un nostro tentativo con una 4500 nel 1972, non avendo conseguito nessuna utile e recente esperienza nel settore dei motori compressi. D'altronde con il motore aspirato abbiamo colto il nostro primo grande successo, in F.1 con Gonzales sull'Alfetta».

Parteciperete alla Can-Am?

«Abbiamo in costruzione un motore 7 litri. Se ci darà soddisfazione in fase di collaudo e messa a punto, lo monteremo su due telai (già pronti) versione Can-Am. Una macchina la destineremo alla Can-Am vera e propria, ed una alla Interserie italiana, fin dal suo inizio (il 2 maggio '71) all'autodromo di Imola».

La 512 che fine farà?

«La 512 è stata uccisa dalla CSI due anni prima della sua scadenza, permettendo la costruzione del monotipo ed anticipandone l'utilizzazione. È stato veramente dissipato un patrimonio per il capriccio interessato degli organizzatori. Le nostre 5 litri continueranno l'attività nelle mani dei clienti, che assisteremo. Nata in gennaio, la 512 ha mostrato il suo reale valore solo in ottobre, quando ha raggiunto un peso di 800 kg ed una potenza di 620 cv».

È possibile che, come la Ferrari non parteciperà al mondiale Marche del 1971 con le vetture sport monotipo 5000, così la Porsche non partecipi a quello 1972 per i prototipi 3000. Cosa pensa di una decisione simile?

«Questa sarebbe una decisione della casa tedesca. Nel '55 quando correvamo praticamente da soli la Mercedes ci portò via il nostro miglior elemento, quel Piero Taruffi che vincendo a modo suo la Targa Florio assicurò alla marca di Stoccarda il campionato mondiale marche e quello F.1 per un punto. Con quel successo, la Mercedes decise il suo ritiro, motivandolo con "... la mancanza di concorrenti degni di impegnarla ancora sulle piste di tutto il mondo!". Ed io cosa avrei dovuto fare? Ritirarmi dalle corse dieci anni fa, almeno...».

La presenza dell'ing. Sguazzini della FIAT al tavolo dei maggiorenti della Ferrari, può far pensare ad un suo avvenuto o imminente ingresso nel Consiglio d'Amministrazione?

«L'ing. Sguazzini non fa parte del Consiglio. Se qualcuno dovesse dare le dimissioni, lui potrà rappresentare nel nostro Consiglio le Marche Associate».

E' scontata la presenza di Giunti in F.1?

«La capacità dimostrata sulla vettura sport e sulla F.1 (in 4 Gp che potevano essere 5 se voleva) è indubbiamente un titolo di merito. E noi siamo lieti di fargli continuare l'esperienza, in una lotta più ravvicinata, nella certezza di migliorare ulteriormente il carattere ostinato e combattivo, come non aveva Amon, al quale per la verità va riconosciuta un'indubbia abilità di guida».

Si potrebbero conoscere le spese generali della Ferrari sostenute per l'attività sportiva?

«I conti del '70 non sono ancora pronti. Vi posso dire, tanto per farvi un'idea che una monoposto di F.1 costa oggi 31 milioni di lire; la 312 P, 35 milioni; una CAN-AM, 43 milioni. Per stabilire con una certa approssimazione la portata del nostro impegno nella stagione che sta per iniziare, moltiplicate questi costi con il numero delle nostre macchine che scenderanno in pista. Non è ancora sufficiente. Oggi stesso partirà per il Sudafrica la tre litri prototipo per una prova di durata sul circuito di Kyalami (dove c'è un caldo da 35°). Fino a poco tempo fa la spedizione della vettura in aereo ci costava 3 mtlioni di lire. Da dicembre, la tariffa applicata dall'Alitalia è stata addirittura quadruplicata! Ci sono stati chiesti, sempre per andata e ritorno, 12 milioni!».

Può fare un distinguo sulla sua partecipazione azionaria e decisionale in azienda?

«Quando si disse che era paritetica, si disse tutto. E poi basta dare uno sguardo alle relative pubblicazioni economiche sulle partecipazioni Fiat. Per quanto riguarda le decisioni, esse sono prese collegialmente dal Consiglio d'Amministrazione della società di cui io sono solo un componente. Poi ci sono il comm. Bellicardi (amministratore delegato), l'ing. Dondo (direttore generale). Per la Gestione Sportiva il rag. Della Casa (responsabile del settore sportivo), l'ing. Forghieri (responsabile del settore tecnico sportivo). Io, infine, mi considero non un vostro collega, ma l'espressione vivente della vostra fantasia. Un giorno mi chiamate "mago", un giorno "Drake", e non vi siete accorti che mi avete fabbricato voi così. Il giorno in cui dovessi

SUTTON-IMAGES.COM

Ecco i piloti per il 1971

Dicembre 1970. A Modena Ferrari annuncia il piloti per la stagione 1971: assieme al Drake si riconoscono Mario Andretti, Ignazio Giunti e Clay Regazzoni

ACTUALFOTO

scomparire dalla scena, vi dovete preoccupare di fabbricare un altro guitto come me, perché possiate andare avanti».

Le prove di gomme recentemente sostenute sulla pista di Le Castelet con la collaborazione della Michelin preludono ad un futuro uso di pneumatici Michelin?

«La Casa francese utilizzerà i suoi esperimenti per la migliore fabbricazione di gomme da montare sulle GT. Fino ad oggi, in questo settore, ha compiuto passi da gigante e siamo perciò lieti di collaborare con questa azienda in continua espansione. Pensiamo che gli amici francesi possano risolvere presto i problemi relativi ai pneumatici da corsa, del tipo radiale a carcassa metallica che richiedono un diverso assetto della vettura. Se la Michelin supererà questi ostacoli, deciderà di partecipare quasi certamente alle corse più impegnative. Non possiamo dire, purtroppo, la stessa cosa nei confronti della Pirelli, che da 15 anni ha abbandonato l'attività agonistica. Non solo. Ma quando in febbraio un alto dirigente Pirelli mi informò del possibile accordo di unificazione con la Dunlop, risposi con una lettera augurandomi che la decisione non conducesse al ritiro della Dunlop dalle corse. Sono stato facile profeta. Però non mi risulta che questa situazione abbia dato alla Pirelli vantaggi importanti fino ad oggi».

Risulta che lei sia in lista d'attesa per la costruzione di un autodromo in zona Fiorano, cioè presso la fabbrica di Maranello. Quale sarà la sorte del progetto?

«Mio figlio Dino era proprietario di 130 ettari di terra. Su quel terreno la mia famiglia realizzerà un autodromo, un piccolo autodromo che servirà soltanto alla sperimentazione delle vetture Ferrari, da corsa e di quelle della produzione se l'amministratore delegato comm. Bellicardi troverà un accordo con me per l'affitto, altrimenti vorrà dire che potrò rivolgermi alle altre tre Case automobilistiche che si trovano in Emilia. Il progetto di questo autodromo è dell'ing. Cavazzuti, che ha già disegnato quelli di Modena e di Misano Adriatico. La pista sarà lunga 3 km e 200 metri e sarà larga 10 metri. È destinata ai collaudi e quindi compendia tutte le difficoltà che abbiamo incontrato sui vari circuiti: dalla curva del gasometro a Montecarlo, a quella di Brands Hatch o alla curva dei boxes di Zandvoort. Attualmente il progetto è alla approvazione del Comune di Fiorano. Ma come sapete con la complicata situazione dei partitismi politici non abbiamo ancora il visto definitivo. Ce lo hanno assicurato presto. Avrei voluto farvi vedere il plastico o un grafico del tracciato ma non avendo il crisma comunale definitivo abbiamo preferito rinunciare alla anticipazione».

Che cosa c'è di concreto sulla possibilità che Sandro Munari partecipi con una Dino-Ferrari ai rallies 1971?

«Veramente io di rallies ne so poco. Anzi non li capisco. Per la fatica sovrumana che impongono ai piloti costretti a guidare per notti e giorni filati. E' un test valido solo per la meccanica delle vetture...».

La catena di montaggio delle Dino-Fiat mostrataci a Maranello segna una svolta nella politica industriale della Ferrari?

«Escludo che possa trattarsi di una svolta. Ormai tutti sappiamo che la strada che collega Torino a Modena è un rettilineo ... Quando s'imbocca una via che riteniamo quella giusta, si va fino in fondo».

Clay vincente al Gp d'Italia

Ferrari e Regazzoni che nel 1970 firma una gran bella vittoria a Monza

> **Un giorno mi chiamate mago e un giorno mi chiamate Drake e non vi siete accorti che mi avete fabbricato voi così. Il giorno in cui dovessi scomparire dalla scena vi dovete preoccupare di fabbricare un altro guitto come me, perché possiate andare avanti**

1971

Quei fischi me li sono meritati

«HO SBAGLIATO ASCOLTANDO ANCORA UNA VOLTA IL RICHIAMO ALLE TRADIZIONI SPORTIVE. CAPISCO TUTTO MA NON GLI INSULTI E LE BOTTIGLIATE AI MIEI RAGAZZI»

AUTOSPRINT N.41 11 OTTOBRE 1971

Ferrari, come giudica questa deludente annata?

«La Ferrari compie il suo 42° anno di vita. Se fossero stati 42 capitoli positivi la Ferrari sarebbe già morta d'indigestione e lei non mi avrebbe fatto queste domande».

Quali reazioni hanno provocato in lei i fischi di Monza?

«A Monza avevo assistito, fin dalle prove del 24 agosto, a qualche intemperanza. Tra chi fischiava, chi zittiva e chi ripeteva l'incitamento nascevano contrasti e non solo verbali. Amareggiato, sono venuto via: non desidero sentirmi pretesto o causa di certi passionalismi moderni. I fischi si sono ripetuti domenica 5 settembre; li capisco e li giustifico. Erano forse dettati da troppo amore tradito o speranze deluse dopo ore di claustrofobia per entrare nel Parco. Gli insulti e le bottigliate, a gente già punita dalla brutta figura e che ha lavorato con sacrificio non minore delle altre volte, non li capisco e tanto ingiusti li considero che, se dipendesse solo da me il ritornare a Monza, oggi direi no. Come dovevo dire no alla partecipazione al Gp perché sapevo, purtroppo, che il miracolo non ci sarebbe stato. Ho sbagliato, ascoltando ancora una volta il richiamo alle tradizioni sportive, cedendo alle molte insistenze, quindi quei fischi li ho meritati».

C'è stato negli ultimi anni un impressionante aumento di interesse nei confronti dell'automobilismo: a cosa lo attribuisce?

«L'automobile fa ormai parte della vita. E' civiltà, è costume, è libertà dell'uomo. Logico che tale evoluzione trascini con pari impulso anche la sua espressione sportiva dalla quale, non dimentichiamolo, è nata. E il fenomeno non è solo europeo, perché negli Stati Uniti l'automobilismo ha superato anche il baseball e l'ippica guadagnando il primo posto in favore di popolarità».

Lei non deve giustificare nulla a nessuno. Ma la gente si chiede e domanda perché alla Ferrari ci sono tanti guai. Vuole rispondere?

«Si, abbiamo avuto tanti guai. Spesso anche la stampa ha invocato l'avversità della fortuna. Le rispondo che la sfortuna non esiste, ma con tale eufemismo si compendia la somma degli elementi, dei fatti, delle circostanze che non abbiamo potuto o saputo prevedere».

Nell'opinione pubblica il legame Fiat-Ferrari ha suscitato pensieri di vittorie più facili, di

A Monza avevo assistito fin dalle prove a qualche intemperanza. Tra chi fischiava, chi zittiva e chi ripeteva l'incitamento nascevano contrasti non solo verbali. Amareggiato sono venuto via

A Monza senza troppi sorrisi

A Monza, ecco Enzo Ferrari ritratto in compagnia di Fiamma Breschi, ex compagna di Luigi Musso

ACTUALFOTO

conquiste più rapidamente raggiungibili. Invece pare che si tratti di illusioni. Perché?
«Forse perché nell'opinione pubblica si ritiene che sia soltanto una questione di mezzi, e pertanto quello che era perdonato alla minuscola Ferrari non lo è più da quando esiste il legame paritetico con la grande industria europea. Non è così, e la storia dell'automobilismo sportivo è costellata di tentativi che, pur confortati da larga disponibilità di mezzi, non sono approdati ad alcun risultato. La Fiat stessa, nata dalle corse, non le avrebbe certo abbandonate per difficoltà economiche, ma per non distrarre avanzate capacità tecniche produttive. Per costruire una vettura da competizione è risaputo occorrono cifre notevoli contemporaneamente alla intuizione della formula, la rapida maturazione del progetto, la realizzazione della vettura, la sua messa a punto, la sua gestione. Tutte le fasi che dall'idea portano al prodotto di eccezione richiedono mezzi, d'accordo, ma anche e soprattutto tempo, uomini, patrimonio tecnico-agonistico».
Consenta, su questo punto, un'analisi più approfondita. Con la Fiat è da presumere che i mezzi ci sono; la Ferrari corre da 25 anni e lei personalmente ha una esperienza agonistica di oltre mezzo secolo, quindi anche il patrimonio tecnico-agonistico c'è. Che cosa manca dunque, il tempo? Gli uomini?
«Il tempo è il nostro primo avversario, ed è un valore incomprimibile. Si può lavorare giorno e notte, compresi i festivi, con turni di unità operative difficilissime a comporsi. E' il limite. Eppure sempre si è in mora con il calendario; per non parlare delle formule e dei regolamenti che impongono costruzioni sempre più complesse o del calendario che propone ogni anno un numero ere· scente di impegni. Quanto agli uomini, plasmare materiale umano, specie di questi tempi, è compito arduo. Premesse le qualità fondamentali intelletto, capacità, dedizione, occorrono ancora anni di preparazione, anni di pratica esperienza per avere un tecnico, per fare un meccanico da corsa, e poi, ancora, un'altra dote: il calore umano. Questo è l'arduo compito che tutti debbono affrontare, indipendentemente dalle dimensioni dell'azienda».
Nella buona e nella cattiva sorte lei preferisce che la sua opera sia oggetto di attenzione da parte di un'opinione pubblica calda e appassionata o preferisce una maggiore freddezza?
«Essere seguiti, in quello e per quello che facciamo, fa indubbiamente piacere. Apprezzo la critica e credo di saperne valutare la funzione. Non mi interessano, nel bene o nel male, le esaltazioni e gli estremismi che alterano la serenità di lavoro e considero infantilismi. Si ha bisogno, in particolari contingenze, di maggiore tranquillità, non dico un distacco totale ma una mitigazione di quella vincolante attenzione che abbraccia ogni nostra mossa. Lo ritengo un nostro diritto e vorrei ci fosse accreditato».
Lei ha detto che non ammetterà più piloti italiani nella sua squadra. Alludeva solo alla F.1 o anche ai prototipi? Vuole spiegare le ragioni che l'hanno spinta ad una decisione tanto importante?
«Le conseguenze, a volte terribili, che matura il pilota italiano non mutano con il tipo di vettura. Mi piacerebbe sapere come mi sono guadagnato la qualifica di contrario ai piloti italiani, mentre vero è invece che sono sempre stato sensibile a questo problema, dal 1929 a oggi, per averli in squadra e formarne dei nuovi. Dire quanta sofferenza mi è costata, anno dopo anno, questa intima italianità è difficile, forse anche poco credibile. Un esempio solo: il caso del caro Giunti. In questa tristissima circostanza si è trovato modo di dare una parte anche alla Ferrari nella motivazione di condanna e io personalmente sono stato accusato di cinico assenteismo per non avere informato subito i parenti dello scomparso Campione! Purtroppo è così che si confezionano certi scandali, si linciano persone, si liquidano situazioni. Ho subito pressioni morali e materiali di ogni genere, ho ricevuto mandati di comparizione, sono rimasto per anni senza passaporto, sono salito sul banco degli imputati. Sono stato oggetto di inchiesta parlamentare, la Chiesa mi ha paragonato a un Saturno ammodernato che divora i propri figli. Ho ripetutamente notato gli elogi della domenica trasformarsi in accuse brucianti il lunedì. Volta a volta ho avuto contro tutto e tutti, e ho imparato a trovarmi solo in quei momenti terribilmente tristi, quando si arriva a interrogare se stessi. E' questo che mi disarma: il dover rincorrere la calunnia e il pettegolezzo nel tentativo di ristabilire la verità. A Buenos Aires, esaurendo l'esempio, la Ferrari e Giunti non c'entravano per niente, quindi la condanna è iniqua; io non in-

LAT

Il dramma di Giunti in Argentina

1000 km di Buenos Aires, del 10 gennaio 1971. Ignazio Giunti in azione sulla Ferrari 312PB prima di trovare la morte quando al comando della gara andò a sbattere contro la Matra di Beltoise che, rimasto senza benzina in mezzo alla pista, stava spingendo la vettura

> **Nella morte di Giunti si è trovato modo di dare una parte alla Ferrari nella motivazione di condanna e sono stato accusato di cinico assenteismo per non aver subito informato i parenti**

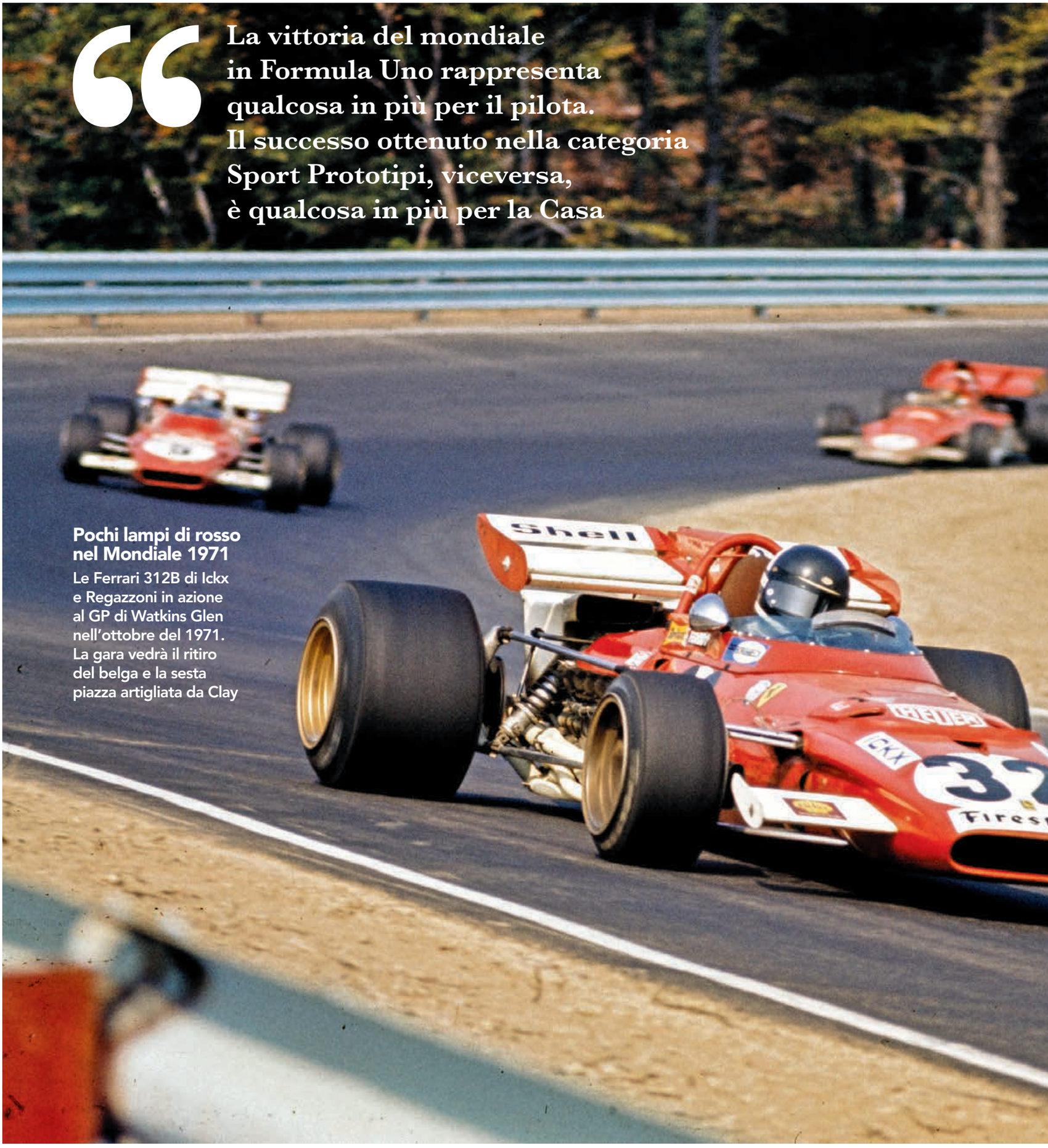
formai i parenti perché anche a me la notizia era stata taciuta fino all'ultimo dai collaboratori che mi sapevano infortunato a letto. E' giusto tutto questo? Non lo so, ma così è sempre stato, in ogni occasione. E sempre rinuncio ai miei propositi e cedo all'antico sentimento, forse perché l'uomo è uno smemorato costituzionale o troppo forte è l'ideale di una macchina italiana con pilota italiano. Il caso più recente è Merzario, che mi chiese a metà agosto, con affettuosa umiltà, che cosa potevo fare per lui nel 1972. L'ho riconfermato».

Ferrari, se lei fosse corridore già affermato come ad esempio de Adamich e Galli, quali strade batterebbe per coronare il sogno di avere una F.1 competitiva?

«Non è una indicazione facile. Dovrei rispondere che batterei la strada di cercare un ingaggio da parte di una Casa, come feci cinquant'anni fa. Ma ricordo di avere cominciato comprandomi la prima macchina da corsa firmando le prime cambiali, e così ha cominciato un giovanotto mantovano che diventò poi Nuvolari. Così Varzi, Ascari, e tanti altri. Anche Manuel Fangio, per mettere in evidenza quelle qualità che lo portarono successivamente a cinque titoli mondiali, comprò da noi la 2 litri che lo vide vincitore a Monza. I tempi sono cambiati, il progresso tecnico è più rapido, forse risulta non sempre facile acquistare una vettura competitiva, ma la possibilità esiste ancora e ritengo che questa sia una delle strade da battere per porsi in risalto. A meno che non si voglia ricordare come Lancia, Lampiano, Bergese, Nazzaro, Cagno, Bordino, Salamano dal collaudo Fiat, e Sivocci, Campari, Marinoni, Siena da quello Alfa Romeo, diventarono assi».

Recentemente lei ha lasciato intendere di essere disposto a collaborare con chi le si presentasse mostrandosi desideroso di formare una squadra F.1 di piloti italiani assumendosi le responsabilità, del concorrente: vuole spiegare in che cosa consiste esattamente questa

La vittoria del mondiale in Formula Uno rappresenta qualcosa in più per il pilota. Il successo ottenuto nella categoria Sport Prototipi, viceversa, è qualcosa in più per la Casa



Pochi lampi di rosso nel Mondiale 1971

Le Ferrari 312B di Ickx e Regazzoni in azione al GP di Watkins Glen nell'ottobre del 1971. La gara vedrà il ritiro del belga e la sesta piazza artigliata da Clay

LAT

sua disponibilità?

«Su questo argomento ho avuto due colloqui con l'ingegner Rogano, Presidente della CSAI. Con lui si può parlare come a una persona appassionata, che ha voglia di fare, che ha preso a cuore i problemi del nostro sport e tenta di risolverli. Posso non essere d'accordo su determinati orientamenti, come la F.Italia, formula di reclutamento, mentre esistono già più formule similari, e io peroravo invece la nuova F.2, formula di affinamento e lancio, ma questo non significa che io intenda cessare un dialogo. Così, ho proposto la formazione di una scuderia, oppure la scelta della più attrezzata fra quelle esistenti, che avrebbe ricevuto da prima una vettura 312 P per avere poi, quando la Ferrari ne fosse stata tecnicamente in grado, anche una F.1. L'ingegner Rogano ha intuito questa possibilità concreta per cominciare a fare qualcosa, per i piloti italiani, ma si è dimostrato perplesso data l'indisponibilità immediata della F.1, senza la quale non si sentiva di designare gli eletti. Ho spiegato che mentre per la vettura Prototipo la disponibilità diventava immediata, non si poteva iniziare con una F.1 tipo B1 o B2, sulle quali abbiamo problemi ancora insoluti: avrei dato in seguito una vettura definitiva, la stessa che sarà affidata ai nostri piloti ufficiali. Devo ammettere che le perplessità di Rogano non erano infondate, perché il primo dei piloti interpellati ha concluso che non se la sentiva di finire in una scuderia, considerandolo un declassamento, e comunque la F.1 era la condizione base. Mi rimane la tranquillità di avere tentato una soluzione al meglio delle nostre attuali possibilità, anche se la proposta è rimasta nell'aria».

Qual è il suo pensiero in merito agli abbinamenti pubblicitari che stanno stringendo sempre più l'automobilismo?

«Sono contrario a certe forme di pubblicità e penso che alcune iniziative che si sta tentando di introdurre nell'automobilismo siano vere e proprie immoralità. Basti pensare all'ultimo Gp d'Inghilterra dove gli organizzatori pretesero di imporre su tutte le vetture il marchio della lana vergine, o all'Argentina, dove si è ammessi soltanto con la pubblicità HYPF. Ovviamente la pubblicità dei prodotti e degli accessori che partecipano allo sviluppo dell'automobile deve figurare, ma ogni altra ingerenza è incomprensibile. Si è giunti a ottenere abbinamenti che comportano addirittura un mutamento della marca dell'automobile! Se c'è uno sponsor potrà figurare quale concorrente, ma non deve sostituirsi o abbinarsi nella denominazione della marca costruttrice. Il discorso ci sta portando nelle esemplificazioni, mentre basta ricordare che esistono precise disposizioni del Codice Sportivo Internazionale che stabiliscono il diritto del concorrente alla pubblicità e non il diritto dell'organizzazione a sostituirlo, vietano espressamente la pubblicità sulle vetture - art. 127 - demandando ai regolamenti particolari di ogni singolo Paese i modi e le forme ammesse. Per l'Italia il Regolamento Sportivo Nazionale, cap. 15 art. da l a 8, è chiarissimo. E' sufficiente quindi rispettare le leggi, che prescrivono anche i colori nazionali delle vetture, per evitare speculazioni che nulla hanno a che fare con lo sport».

Fino a dove arriva la sua personale responsabilità nelle scelte tecniche della Ferrari e fino a che punto i suoi collaboratori hanno libertà d'azione? Una personale responsabilità di scelta tecnica di Enzo Ferrari su vetture che si chiamano Ferrari?

«E' una domanda che mi fa un po' sorridere. Certo, una volta discusso e definito il tema della nuova costruzione, interpretando ovviamente la formula, i tecnici della Ferrari hanno la più ampia libertà di svolgimento, costruzione e conduzione, ma l'ingratitudine del mio compito la riscopro ogni lunedì leggendo i giornali».

Da molti anni il miglior pilota del momento non è mai stato della Ferrari, vedi Moss, Clark, Rindt, Stewart. Perché?

«Non si può dare una risposta cumulativa. Ci sono, per ogni singolo caso, confluenze di situazioni che ne hanno Impedito, o ne impediscono, l'ingaggio. Con Stirling Moss, quando finalmente riuscii a combinare, l'ultima parola l'ebbe la fatalità: una settimana dopo essere venuto a Maranello, in quel drammatico lunedì di Pasqua a Goodwood, la sua carriera fu irrevocabilmente troncata. Jim Clark era, ovviamente, inavvicinabile. Nell'unico incontro con Jochen Rindt, apprendemmo il suo impegno triennale con una casa di carburante che non è la nostra fornitrice. Stewart ha sempre parlato in sterline e non in lire italiane. E potrei citare altri eloquenti esempi di ingaggi altrettanto desiderati e sfumati».

A lei fa più piacere vincere un Gp o una corsa di durata con un prototipo?

Gulf
Shell
ESSO

Monza 1971 vittoria in volata di Gethin

1971 Gp d'Italia arrivo in volata. La gara sarà vinta da Gethin che sulla BRM superò Peterson all'ultima curva. Alla fine della gara i primi 5 piloti all'arrivo furono distanziati da pochi centesimi di secondo

LAT

«La vittoria in F.1 rappresenta qualcosa in più per il pilota quella nella categoria Sport Prototipi per la Casa. La F.1 è certamente più prestigiosa, più spettacolare, più rinomata in tutto il mondo. Le vetture Sport Prototipi derivano da questa esperienza, ma a loro volta prefigurano le vetture Granturismo, quindi risultano per una Casa di estremo interesse. Concludendo: non ho una preferenza spiccata, quello che importa è l'affermazione».

Non ritiene che la sua presenza o quella di un altro dirigente dell'azienda alle corse potrebbe portare maggiore serenità fra tecnici e piloti e potrebbe evitare tante incomprensioni?

«Le ragioni della mia mancata presenza sui campi di gara sono scontate, penso comunque che essa potrebbe costituire più imbarazzo che vantaggio. L'ingegner Mauro Forghieri ha la totale responsabilità tecnica delle corse. Quanto alla serenità fra tecnici e piloti, al fine di evitare incomprensioni, è compito del direttore sportivo e ritengo di avere avuto la mano felice scegliendo Peter Schetty, già nostro pilota e pertanto conoscitore di quelle inevitabili situazioni che si evidenziano quando un tecnico deve valutare le possibilità della macchina attraverso gli entusiasmi o gli sconforti, le sentenze o le critiche dei piloti e di tutti coloro che li circondano. Ho detto mano felice, infatti, Schetty da oltre un anno ricopre questo incarico e non ho letto nessuna critica che lo riguardi».

Ancora una volta, dopo il Gp d'Italia, si sono moltiplicate le critiche al percorso di Monza, da tanti ritenuto superato, tecnicamente inespressivo, pericoloso. Cosa ne pensa del futuro di Monza?

«Mi lega a Monza un ricordo cinquantennale, da quando Arturo Mercanti nel '21 organizzò il Gp d'Italia sul circuito di Montichiari, Ghedi, Fasciadoro, con la famosa curva parabolica. Proprio durante gli allenamenti del venerdì io ebbi un pauroso incidente causato da un branco di buoi che aveva attraversato la strada. Penso che questa sia stata una delle cause che indussero Mercanti, lui bresciano, a trasferire la massima manifestazione italiana nel parco di Monza, allora Reale e poi ceduto alla Unione Italiana Combattenti. Troppo lungo sarebbe raccontare tutte le vicissitudini dell'iniziativa, le modifiche che subì e l'illusorio ultimo atto che si compendiò nella pista sopraelevata di alta velocità. Soluzione che io avversai in quanto sostenevo che se veramente si voleva ottenere un confronto intercontinentale Europa-America bisognava riprodurre a Monza un anello piatto che diventasse l'Indianapolis italiana. Fui facile profeta, e la pista resta inutilizzata anche dopo l'inserimento delle varianti, per le molte ragioni che conosciamo. La tecnica odierna, con la equivalenza dei valori in gara, sta a dimostrare che qualunque pilota dotato di adeguata disinvoltura può competere con chiunque su questo percorso. Le varianti si possono fare, inserendo difficoltà naturali, dato che a Monza esistono anche dislivelli sul terreno che circonda l'attuale percorso, ma è ormai risaputo che anche quelle progettate dalla SIAS non si sono realizzate, e non tanto per gli alberi da abbattere o ripiantare ma perché è chiaro che la scadenza del 1975 condiziona affittuari e concedenti nelle loro decisioni».

Ormai è tempo di programmi, di ingaggi di piloti: può dire qualcosa sull'attività Ferrari 1972 e sugli uomini che saranno al volante delle sue macchine?

«Nel prossimo anno la Ferrari si dedicherà, senza nessuna possibile evasione, a due tipi di competizioni: le corse riservate alla F.1 e quelle dei Prototipi. Ho detto si dedicherà e non si impegnerà, in quanto la Casa valuterà volta per volta le ragioni tecniche, agonistiche, organizzative e commerciali della sua partecipazione. Desidero essere preciso, affinché non si possa in futuro parlare di defezioni o mancate collaborazioni; in una parola la Ferrari vuole tenersi libera da precostituiti impegni fermi. Nella F.1 avremo una nuova edizione della malemerita 312 B2, in attesa della risolutrice B3. Quanto ai prototipi, la 312 P, che quest'anno ha potuto solo parzialmente dimostrare le sue possibilità, verrà presentata in edizione definitiva. Prevediamo, sia in F.1 sia nei Prototipi, un minimo di due e un massimo di tre vetture in gara, secondo le circostanze e le nostre disponibilità di officina. I piloti verranno scelti, secondo le circostanze, fra i seguenti che hanno già con noi perfezionato un accordo di collaborazione: Andretti, Ickx, Merzario, Peterson, Redman, Regazzoni».

Vinceremo l'anno prossimo?

«Non chiederemo ulteriori attese agli sportivi. Farò di tutto per tornare a vincere».

1972

Corse anelito di libertà

IL SENSO DELL'AUTOMOBILISMO PER ENZO FERRARI CHE, PERÒ, AVVERTE: «NON C'È PREZZO CHE PAGHI LA VITA DI UN PILOTA»

DI GIÒ LUNI

AUTOSPRINT N.16 17 APRILE 1972

ACTUALFOTO

Chiacchiere all'ombra coi giornalisti

Sfiorato dall'ombra, Enzo Ferrari parla in totale tranquillità con i giornalisti. Seduto con la mano appoggiata alla rete si riconosce il direttore di Autosprint Marcello Sabbatini

Preferisce essere chiamato ingegnere o commendatore?

«Direi che conviene essere chiamato unicamente Ferrari».

Enzo Ferrari. L'hanno chiamato il mago, il solitario, il grande di Maranello, ma chi è in realtà Enzo Ferrari? Un uomo con i problemi, le gioie, i dolori di tutti gli uomini. Amato e odiato al tempo stesso. Un uomo che ha avuto da solo la forza di conquistare il mondo automobilistico. Al di là delle vittorie e delle sconfitte delle sue macchine, il nome Ferrari è ormai un simbolo indistruttibile. La Ferrari è il punto di arrivo per tutti i piloti, è il traguardo più ambito. Come è nato il mito Ferrari?

«Il mito si è costruito attraverso una attività che si è iniziata nel 1929».

Grazie anche alla sua bravura...

«Ma non parliamo di bravura, parliamo di circostanze».

Ritiene di essere un uomo fortunato?

«Direi che la fortuna, come la sfortuna non fanno parte delle mie convinzioni».

Cos'è per lei l'automobilismo?

«L'automobilismo è un anelito di libertà».

Ferrari vuol dire il bene e il male dell'automobilismo agonistico. Fin dove il bene e dove comincia il male?

«Eh , stabilire una linea di demarcazione tra il bene e il male sarebbe lo stesso che io chiedessi a lei fin dove l'automazione risolve i problemi dell'uomo e quando diventa una distruzione di civiltà».

Secondo lei, quali sono i requisiti necessari per essere un grande pilota?

«Prima di tutto un'enorme passione, una vera passione. Secondariamente delle doti morali e fisiche non comuni».

Quale è stato per lei il più grande pilota di tutti ì tempi?

«Ogni tempo ha avuto il suo campione».

E nei vari tempi, nelle varie epoche quali sono stati secondo lei i migliori piloti?

«Ne ricordo uno: Nuvolari».

Ingegner Ferrari, secondo i tifosi i costruttori pensano dì più alle vittorie che non alla vita dei piloti. Quanto vale la vita di un uomo che va a trecento all'ora e entra nel muro del buio, come ha detto Andretti?

«Non c'è prezzo che paghi la vita di un pilota».

Tanti dicono che Ferrari è un uomo senza cuore; non possiamo crederci...

«Bah, bisogna anche vedere, intendersi che cosa si pensa per cuore; così come quando ci troviamo ad un funerale e piangiamo, molte volte lo facciamo per quelli che ci stanno a guardare, ma i veri dispiaceri non sono quelli. I veri dolori non sono quelli che si manifestano, in pubblico».

Ingegner Ferrari, lei allora non ha mai pianto?

«Io? Raramente. Comunque credo di avere una mia intima religione che mi conforta in quello che ho fatto».

Quale è stato il giorno più bello e quello più brutto di Ferrari costruttore?

«Sono troppi da ncordare».

Neppure i più belli?

«Neppure i più belli, perché quando conquistiamo un'affermazione, una vittoria noi pensiamo già che quella non è l'ultima, quindi la più bella deve sempre venire».

Si potrà un giorno giungere alla macchina sicura?

«Alla macchina meno insicura, sì; alla macchina sicura, no».

È un po' dì tempo che i tifosi attendono la vittoria della Ferrari in F.1. Quando verrà questa vittoria?

«Beh, potessi gliela darei anche domattina».

Perché la Ferrari non vince in questo momento?

«Perché non abbiamo avuto delle capacità sufficienti a presentare una vettura superiore alle altre».

In questo momento ci sono diversi milioni di persone che la stanno ascoltando: cosa vuoi dire ai tifosi, agli appassionati di automobilismo?

«Di credere nell'automobilismo. Di tener presente che anche l'automobile è femmina e pertanto stare attenti a possibili tradimenti».

1975

Niki Lauda professionista molto serio

«È UN UOMO CHE AGISCE SECONDO UN CALCOLO PREORDINATO, LA SUA PIÙ GRANDE PASSIONE È LA MACCHINA, VIVE PER LEI: È UN RAGAZZO MOLTO ORDINATO!»

DI MARCELLO SABBATINI

AUTOSPRINT N.38 16 SETTEMBRE 1975

Enzo Ferrari in genere si sfoga una volta l'anno. La conferenza stampa di fine stagione è un rito. Solo poche volte l'ha saltata. Negli anni più negativi. Questo 1975, che è il più positivo da 11 in qua, ne farà due. Martedì scorso 9 settembre ha riunito una cinquantina di giornalisti al ristorante Cavallino di Maranello per *«ringraziare la stampa anche per le critiche che hanno contribuito* - ha detto - *al felice esito della stagione»*; tra un mese riconvocherà i giornalisti per annunciare i programmi 1976. In questo numero, doverosamente dedicato all'iride-del ritorno ferrarista, pensiamo sia giusto dare al Drake la tribuna stenografica diretta di colloquio con gli appassionati, riferendo praticamente parola per parola le sue affermazioni, convinzioni, giudizi, così come li ha resi ai giornalisti martedì scorso.

Nel suo preambolo lei ha accennato a 7 campionati mondiali per i Conduttori e 14 campionati per vetture sport. Alcuni dicono 12 campionati sport...

«Lo dicono tutti, soltanto che i conti tornano così. Prima il campionato era per le vetture sport e abbiamo vinto nel 1952 - '53 - '54 - '56 - '·57 - '58 - '60. Poi venne il campionato costruttori ed ecco le vittorie: '62 - '63 - '64 - '65 . '67. Per ultimo è arrivato il campionato marche che da noi è stato vinto nel '72. Questi sono 14 titoli mondiali. Non ci sono titoli discutibili, è soltanto che questo tipo di prove ha cambiato per ben tre volte denominazione».

Credo che la vittoria che ha entusiasmato di più gli italiani sia stata quella di domenica 7 settembre; credo inoltre che l'esultanza non derivasse soltanto da una conquista sportiva. Lei crede che si possa dare una interpretazione anche di questo tipo di affermazione?

«Qui ci riportiamo al Giro di Francia e all'attentato a Togliatti. Quando in un Paese ci sono molte cose che vanno male, quando vediamo dei delitti come si sono perpetrati in Lombardia e in altre parti, ovviamente se viene una ventata di qualcosa di buono fa piacere a tutti. Sono stato anche accusato di non essere molto incline alla utilizzazione di piloti italiani. Questa è una polemica che trae origini lontane. Io sono di questa opinione: in questa democrazia dove tutti si sforzano a parlare di Paese, o a parlare di Nazione, io credo che esista ancora la parola Patria. La Patria non si nega, ma si conquista e si onora anche sui campi dello sport».

La vittoria di domenica è stata la più esaltante anche per lei?

«Non è che sia stata la più esaltante. È un po' come una cosa che si fa attendere per molto

LAT

Indimenticabile Monza 1975

Monza, 7 settembre 1975. È il giorno dell'apoteosi per Niki Lauda che sulla Ferrari 312T chiude al terzo posto e diventa per la prima volta campione del mondo, regalando al Cavallino un titolo iridato dopo una lunga attesa

fotografie LAT

Gp Italia il palcoscenico più bello per festeggiare

Regazzoni va alla conquista della vittoria nel giorno in cui il suo compagno di squadra Lauda artiglia il Mondiale Piloti. La pista di Monza diventa il palcoscenico più bello per celebrare un titolo che nella bacheca di Maranello mancata da ben 11 stagioni

tempo. L'importante è che, dopo avere conquistato un alloro, non bisogna sentire il vuoto. Bisogna impegnarsi per uno nuovo».

Che cosa dice di Niki Lauda?

«Niki Lauda per me è un professionista serio. È un uomo che agisce secondo un calcolo preordinato, la sua più grande passione è la macchina, vive per la macchina, è un ragazzo molto ordinato. Lui fa per calcolo quello che altri possono fare per entusiasmo. Ma lui ha sempre un punto di vantaggio sugli altri, si prepara coscienziosamente la macchina. A Monza aveva seguito Regazzoni senza problemi. Poi c'è stato quell'attacco di Fittipaldi. Intendiamoci: Fittipaldi è un grande campione e ha fatto una corsa da campione. Ha visto che poteva acciuffare Lauda e l'ha fatto. Lauda correva per vincere il campionato del mondo. Doveva preoccuparsi di Reutemann e dal box gli segnalavano il distacco su Reutemann e non su Fittipaldi. Non interessava, quello a lui. Le nostre macchine erano partite con gomme dure, di sicurezza, non cercavamo i tempi delle prove. Ci sono state delle vibrazioni che hanno consigliato Lauda a non correre rischi inutili. Ecco...».

Quali saranno i piloti dell'anno prossimo e qual è stato il segreto della vittoria 1975?

«Con Lauda e Regazzoni siamo già d'accordo. Ci siamo stretti la mano prima di Monza. Non hanno chiesto una lira in più dell'anno scorso. Mi sembra siano stati bravi. Sapete bene che Lauda ha avuto un'offerta dallo sponsor di sigarette, di un contratto di 200 milioni per passare ad altra squadra. Correttamente ce l'ha detto. Ed ha rifiutato. Non hanno ancora firmato solo perché io voglio essere a posto. Firmeremo i contratti appena sarà presa la decisione ufficiale per i programmi 1976, che sarà ufficialmente definita prossimamente. La Ferrari ha due piloti che hanno in programma 16 Gp per il prossimo anno. Debbono fare 32 corse, perché per ogni Gp, se si vuol veramente giocare tutte le carte a disposizione, bisogna andare a provare la macchina su quel circuito 15 o 20 giorni prima. Qual è stato il segreto della nostra macchina quest'anno? La possibilità che abbiamo avuto di andare a provarla sul circuito di gara: ne abbiamo ricavato insegnamenti tali da trovarci alle competizioni con la vettura a punto al 90%».

Chi sono oltre i piloti altri collaboratori quelli che hanno contribuito al successo Ferrari?

«Penso che una delle ragioni del nostro successo consista nei tre tecnici che vanno d 'accordo fra di loro e collaborano lealmente. Voi sapete meglio di me che tutte le conquiste nella vita, sono frutto di una collaborazione leale. Se lei poi si riferisce al direttore sportivo della Ferrari, il direttore sportivo alla Ferrari non c'è, non c'è mai stato, non esiste. C'è un mio assistente che divide il suo tempo fra gli incarichi che ha avuto a Torino e quelli a Modena. È chiaro che la Ferrari è controllata da me al 50% e l'altra metà è di Torino. Quindi che ci sia uno che viene e

che mi assiste lo sapete bene: questa persona, tanto per non far nomi, è l'avv. Montezemolo. Non è che mi sia stato dato ad un certo momento o imposto. Montezemolo è venuto alla Ferrari perché un giorno io chiesi ad un vostro collega qui presente (sì, ve lo posso dire, è Marcello Sabbatini) l'indirizzo di Montezemolo. Lo avevo ascoltato alla radio, al 3131: era intervenuto in una questione automobililstica. Io mandai a Montezemolo un mio libro, Iui mi scrisse che sarebbe passato un giorno da Modena. È venuto a Modena, ma doveva partire per gli Stati Uniti perché doveva prendere una seconda laurea in quel Paese. Siamo restati in corrispondenza, d'accordo che quando fosse rientrato sarebbe venuto alla Ferrari. Tanto è vero che è stata una sorpresa anche per chi mi aveva dato l'indirizzo il giorno che ha saputo che Montezemolo era venuto con noi. Non avevo detto niente a nessuno, e non avrei detto niente a nessuno perché non c'era una ragione di rendere pubblica una trattativa che era partita un anno e mezzo prima. Quindi Montezemolo non è un direttore sportivo: noi abbiamo un segretario che è Ghedini e che voi tutti conoscete, abbiamo tre capi che sono: Forghieri, capo dell'ufficio studi e che ovviamente ha la parte sperimentale; abbiamo Rocchi che come sapete è capo dell'ufficio sviluppo ed infine l'ing. Bussi che è il capo dell'ufficio esperienze. Quindi mi sembra che sia una famiglia abbastanza limitata, e soprattutto ognuno ha il suo compito. Compito diverso l'uno dall'altro, ed è quello che rende redditizio il tutto. Perché? Perché da noi non c'è bisogno di spendere (era quello che capitava a me quando lavoravo all'Alfa Romeo) 8 ore al giorno a difendermi e due a produrre. Otto ore per difendermi il posto. Qui viceversa tutti sanno di essere insostituibili nel settore di loro competenza. Quando poi leggo che qualcuno è stato messo in frigorifero, beh, quando fa... caldo non è che poi gli faccia male. Ma non ci sono dei drammi, non ci sono dei disaccordi. Voi siete della brava gente. Io ho già imparato a invidiarvi profondamente. Stamattina mi hanno fatto leggere un trafiletto dove si dice che Ferrari aveva dei motori maggiorati a Monza, perché non era possibile che dessero un secondo a tutti. Però - si legge - si son ben guardati di fare il gesto signorile di dire "controllateli!" Leggendo ciò, mi son detto: debbo arrabbiarmi? Poi ho pensato: questo è uno che vuole sapere da me la verità. La dico ora che siete in tanti ad alscoltare. Ecco: ci siamo sbagliati! Abbiamo montato per le prove due motori che abbiamo fatto durante le ferie estive e che sono destinati al prossimo anno. Non li abbiamo montati in corsa, perché ci interessava contare su dei motori noti e conosciuti. Questa è la verità! Non ci credete? Ma è la verità ... L'ing. Bussi era in ferie in Sardegna, l'ing. Casarini non è più con noi, è in America con un nostro concessionario. Il giovane tecnico del Reparto Motori, aveva otto motori con dei numeri. Li ha scambiati! Sì, è stato uno sbaglio... Perciò quei due secondi in più che poi al sabato si son ridotti a un secondo in meno di vantaggio sugli altri, su Fittipaldi. Come dice? (e qui Ferrari si secca un po' n.d.r.) No, no; non c'entrano niente quei motori che si sono rotti di Regazzoni in corsa al Castellet e - in prova a Digione... Un'altra cosa ...».

Lei ritiene di essersi preso quest'anno una rivincita nei confronti della Ford oppure solamente nei confronti dei vari assemblatori inglesi?

«La parola assemblatori, se non sbaglio, è stata coniata da queste parti. L'assemblatore è una formula redditizia per fare dello sport. Per esempio, se la sua donna di servizio andasse in piazza alla mattina in Inghilterra, con la sporta capace, potrebbe tornare a casa avendo comprato tutto quello che occorre per fare una macchina da corsa. Secondo me questa 1975 non è una vittoria contro la Ford, ma una vittoria nei confronti di quelle Case specializzate che concorrono e sono rappresentate dagli assemblatori inglesi. Mi pare che in Inghilterra c'era una sola fabbrica che faceva un po' tutto ed era la BRM, la quale ha anche avuto il suo periodo di notorietà. Ma non c'è nessun titolo di demerito, ora per gli altri. La Ferrari è nata nel 1929; nel 1930 e 1931 facevo l'assemblatore. Quando Nuvolari ha stabilito i 361 all'ora, essi furono raggiunti con un telaio e un cambio fatti dalla Ferrari e due motori acquistati dall'Alfa Romeo. Io ero un assemblatore e per la verità ho fatto dei quattrini, perché sennò non avrei fatto una fabbrica di automobili».

Il contributo della FIAT è stato determinante per il conseguimento di questo successo sotto il profilo umano, finanziario, tecnologico?

«Finanziario ovviamente, perché coi mezzi e con la produzione della Ferrari non si sarebbe potuto costruire interamente delle macchine, come invece stiamo facendo. Dal punto di vista

SUTTON-IMAGES.COM

> **L'avvocato Montezemolo non è che mi sia stato dato a un certo momento o imposto. È venuto alla Ferrari perché un giorno chiesi il suo indirizzo a Marcello Sabbatini dopo averlo sentito parlare alla radio alla trasmissione 3131**

A Maranello Cavallino Raggiante

Maranello. Conferenza stampa per festeggiare il titolo iridato con Montezemolo, Fusaro e uno scoppiettante Ferrari davvero al settimo cielo

tecnologico non è l'appoggio che ci può dare la Fiat a breve scadenza. Quando capita per esempio un incidente a un pezzo di una nostra macchina noi glielo mandiamo, quindi a distanza di 4-5-6 mesi noi abbiamo risultanze dettagliate di quelle che forse sono state le cause determinanti di questo inconveniente. Ma noi ne possiamo tenere conto per l'anno dopo, ma non immediatamente. Quello che viceversa è stato per noi un aiuto veramente notevole è stato di aver ottenuto un collegamento col loro calcolatore elettronico».

Cosa prevede per il futuro delle corse automobilistiche e per quelle squadre, come la sua, che costruiscono anche tutti i pezzi necessari per le proprie vetture?

«Per il futuro delle Case automobilistibhe, quelle cioè che si vogliono dedicare alla costruzione generale della vettura da corsa, ovviamente è un compito molto impegnativo, perché richiede investimento di capitali. Ma soprattutto richiede degli uffici tecnici che si dedichino esclusivamente alle ricerche e alle nuove soluzioni. Ora bisogna vedere perché si fa questo. Le corse si fanno per molte ragioni, ma possiamo considerarne due. Si fanno per progredire, per capitalizzare dei ritrovati tecnici, che poi trovano col tempo l'applicazione nella produzione di serie, o si fanno anche per proibire agli altri di fare la pubblicità sulle corse. Ora io credo, che la vera vittoria, se permettete, che io mi attribuisco, è questa del 1975 nel constatare che tutte le fabbriche di automobili hanno deciso di venire alle corse, sono già alle corse o verranno alle corse. Perché l'automobile è nata con le corse, ed è fatale che debba finire così. In questa occasione sono stato ripagato con gli interessi composti di tutte le umiliazioni che ho subito quando leggevo sui giornali "il rifiuto del sangue", "Saturno ammodernato", e mille altre definizioni di quella che veniva anche detta una mia inconsulta passione, o una croce di egoismo, o uno spregiudicato modo di concepire o di far rischiare la vita agli altri. Ora le Case di automobili hanno capito che gli studi, le ricerche, i laboratori possono sì fare moltissime cose, ma soltanto l'uso impensabile che si può fare di un mezzo meccanico durante una corsa o in prova mette in condizioni il tecnico di capire, se ha davvero risolto, al limite della concepibilità delle concezioni umane, i processi di una apparecchiatura o di un organo vitale di una macchina».

Quanto viene effettivamente alla produzione di serie, delle esperienze delle corse?

«È un conto che non oso fare, perché io non sono un industriale, sono un costruttore. L'industria è una cosa molto diversa, essa deve tener conto prima di una cosa: che non vi sia dissipazione di ricchezza. Quindi occorre un conto, dare e avere. Ma le corse sono un altro discorso. Nelle corse si può attendere 2-3-4 anni, come ha fatto la Ferrari, senza risultati apparenti, però si capitalizzano delle conquiste tecniche che poi un bel momento si scoprono. Ecco perché io mi sono sempre dichiarato contrario nell'invocare la sfortuna e nel criticare coloro che attribuiscono alla fortuna un risultato. La sfortuna non è altro che la dimostrazione di quello stesso che non abbiamo saputo fare o prevedere. Mentre la fortuna è la esplosione concomitante di elementi che noi abbiamo preordinati nel tempo. Quindi l'industria raccoglie dalle corse. Ma in quanto tempo porterà a benificio delle auto di tutti queste esperienze positive? In una piccola fabbrica come la Ferrari che ha un programma di 1800-2000 vetture all'anno, questi inserimenti innovativi sono rapidi. Ma per altre Case come la Fiat avviene a distanza di anni».

Vuol spiegare meglio i vantaggi pratici?

«Prima di tutto la conquista di un campionato mondiale ci porta a mantenere l'immagine Ferrari nel mondo. Poi è ovvio che tante cose che noi abbiamo imparato attraverso queste esperienze, le portiamo nelle nostre produzioni. Quindi al Salone di Parigi, che si inaugurerà all'inizio di ottobre, voi potrete vedere una nuova costruzione Ferrari. Questa nuova macchina, non dico che abbia molte cose, ma ha già qualcosa che è la conseguenza della nostra attività più recente. Per me, sotto il sole, non c'è niente di nuovo, ma c'è una inesorabille progressiva evoluzione di quella che è l'automobile».

Come dovrebbero essere le F.1 e le loro corse?

«Ho detto che i Gp dovrebbero tornare alle origini, quando erano di 600 km. Io ho detto che nelle corse dovevano esserci anche i rifornimenti, perché anche questi insegnano tante cose. Per esempio tutta la menata dei serbatoi di sicurezza... Sono stato l'unico che ha sostenuto di fare un serbatoio di 120 litri, questo perché avrebbe costretto tutti i concorrenti a fare rifornimento. Come è stato fatto per le sport, dovevano farlo per le F.1. Mi è stato obiettato che non esistono gli autodromi capaci di poter garantire una sosta delle vetture partecipanti alle com-

LAT

Splendida giornata per i tifosi della Rossa

Meccanici al lavoro sulla Ferrari 312T di Niki Lauda col quale parla Montezemolo in una giornata davvero indimenticabile per tutti i tifosi della Rossa

ACTUALFOTO

Sapete bene che Lauda ha avuto un'offerta dallo sponsor di sigarette, di un contratto di 200 milioni per passare ad altra squadra. Correttamente ce l'ha detto e ha rifiutato!

Luna di miele tra Niki e il Drake

Sono dolcissime le giornate a Maranello dopo la conquista del titolo iridato. È quasi una luna di miele tra il Drake e Lauda

petizioni. Dei circuiti possiamo parlarne finché volete. Ho sostenuto anche con la CSAI che i circuiti debbono essere quelli permanenti. Invece pensate a dei circuiti stradali come Montelcarlo, dove se uno si mette in testa di non lasciare passare, non passa nessuno. Vediamo anche che adesso in America si fa un Gp che imita Montecarlo, e si corre su strade cittadine anche se di estrema larghezza. I signori della federazione non tengono nessun conto di questi suggerimenti. I componenti della CSI sono soprattutto degli organizzatori e si preoccupano più che di ogni altra cosa del risultato della loro manifestazione. La parte tecnica è una cosa che non li riguarda molto. D'altra parte nella sede dell'associazione dei costruttori di F.1, ho avuto dei colleghi che hanno dichiarato: "Ma non possiamo rinunciare a Monte Carlo? Monte Carlo è la vetrina da corsa d'Europa. Se non ci si va, quelli delle sigarette, dei giubbotti e dei blue jeans non ci pagano"».

Quello è sport?

«Quello è commercio. Adesso hanno fatto un gruppo di esperti che studiano i problemi della F.1 e chi ci hanno messo? Gli sponsors, quelli delle sigarette, non quelli dellla benzina e delle gomme... Forse perché i "sigarai" possono incidere oggi di più sul mercato-piloti? Lo sapete dei 200 milioni offerti a Lauda...».

A Watkins Glen vedremo certamente delle nuove vetture. La 312T durante questa stagione ha dato buoni risultati, ma è chiaro che ha bisogno di aggiornamenti, lei ha accennato ad una nuova macchina. Può dirci qualcosa in merito?

«Non credo che questo sia il momento per parlare delle caratteristiche tecniche od altro della nuova vettura. Posso dire che sulla carta la T2 è completata. Ovviamente nei primi giorni di ottobre noi daremo il via al programma costruttivo. È ovvio che per gli Stati Uniti noi non prevediamo niente di nuovo. Semmai, potremmo commettere l'errore che abbiamo commesso a Monza, quando i nostri concorrenti avevano ventilata la possibilità di un controllo della cilindrata dei nostri motori, in quanto non si rendevano conto di come la Ferrari avesse potuto realizzare dei tempi sensibilmente inferiori a loro».

Oltre alla F.1, state lavorando qualcosa d'altro?

«No, non stiamo preparando niente altro. Abbiamo però studiato tre soluzioni per quelle che dovrebbero essere le silhouettes, le macchine destinate al campionato mondiale marche '76-'80. In questo momento è escluso che la Ferrari possa partecipare direttamente a questo campionato. Questa è una attività che eventualmente sarà devoluta alle scuderie private, ai nostri rappresentanti o ai singoli clienti. Come ripeto, sono cose che non sono ancora state deliberate, ovviamente noi ci siamo preparati per non trovarci disarmati nel caso che la decisione dovesse essere positiva».

Secondo lei, l'esperimento della scuderia del Passatore ha dato degli esiti positivi?

«Noi abbiamo dato una vettura a Minardi, che abbiamo conosciuto come persona seria e che sa fare le sue cose con ordine. Minardi ha provato tre elementi. Di questi due sono stati scartati e uno l'ha ancora in esame. So che adesso dovrà provare altri due per poi fare una scelta. Quello che possiamo dire è questo: se non interviene niente di diverso nei nostri rapporti (e noi non sappiamo da che parte potrebbe scaturire un mancato accordo in quanto noi ci siamo limitati a dare una macchina, due motori, cambi di velocità e gli abbiamo anche detto di farne ciò che voleva) io proporrò ai miei collaboratori, e questo lo decideremo nella riunione di ottobre, di ritirare a Minardi B3 in cambio di una T. Penso quindi che possiamo dargli un'alternativa efficiente per allenare dei giovani piloti italiani».

Pensa che questo tipo di allenamento possa portare a un risultato o è meglio, per esempio, svolgere attività nel vivo stesso di una corsa come ha fatto Zorzi domenica scorsa?

«Noi non buttiamo nessuno nella mischia delle F.1, noi diamo dei mezzi. Ora daremo la T a Minardi e credo che qualunque scuderia sarebbe disposta a comprare una T dalla Ferrari. Ma la Ferrari non vende. Noi diamo la T a Minardi della scuderia del Passatore, che mi sembra si stia organizzando. Come detto prima, Minardi ha già accantonato due dei piloti provati, ora ne proverà altri due, non so dirle se fra questi altri due che proveranno potrà esserci Zorzi, Pesenti Rossi, Brancatelli. Però io non prendo uno, lo butto nella mischia: dovrà prima prepararsi facendo migliaia di km. Come facemmo con Munari e i risultati furono mi sembra buoni, se vinse subito una Targa Florio».

1976

La paura di Lauda? L'ho avuta anch'io

«CAPISCO IL RITIRO DI NIKI AL FUJI. PURE IO DA PILOTA FUI COLPITO DA FORTE ESAURIMENTO NERVOSO ED EBBI IL CORAGGIO DI TELEGRAFARE E DIRE: "NON ME LA SENTO DI CORRERE IL GP DI LIONE". ERA IL 1924...»

AUTOSPRINT N.44 2 NOVEMBRE 1976

Ingegner Ferrari qual è il suo parere sulla decisione di Lauda al Gp del Fuji?
«Circa la decisione di Lauda in Giappone io sono legittimamente preoccupato di quello che si è detto e scritto. Pertanto io vi leggerò quello che penso di questo avvenimento e distribuirò questa mia dichiarazione affinché non venga riportata una parola diversa da quello che è il mio pensiero: "Lauda ha fatto bene a non correre se ha avuto timore delle condizioni ambientali, pensando a quello che ha provato il 1° agosto e alla sua attuale condizione. Il futuro dipende unicamente da quanto lui deciderà. Anch'io mi sono trovato nella necessità di interrogarmi come pilota, quando nacque il mio Dino, e decisi di non correre più. Quando gli avrò parlato, saprò dirvi se per Lauda esistono intime motivazioni che non si conciliano con il volontariato del rischio". *Aggiungo, a completamento, che Lauda mi ha telefonato non prima della disputa del Gp, ma due ore dopo la disputa del Gp e io gli ho detto:* "Hai fatto bene, se non ti sentivi di affrontare la prova in quelle condizioni, a non partire ". *Questo è quello che debbo dire sul caso Lauda e lo riterrei esaurito per il momento almeno, fino a quando non avrò incontrato il pilota, e non saprò esattamente cosa c'è dentro di lui. Sempre che io riesca a comprenderlo. Quello che sta dentro di lui forse in parte l'abbiamo già appurato dai fatti. Perché una cosa sono le parole, le dichiarazioni che lui può rilasciare. In Giappone si è sentito, dopo il ritiro, Lauda che diceva*: "Non c'entra nulla l'incidente del Nurburgring con la decisione di ritirarmi". *A un metro di distanza l'ing. Forghieri diceva:* "Hai visto? Il Nurburgring c'entra, a me Lauda ha detto che il Nurburgring c'entrava". *Quindi questa è più una considerazione: ormai un rapporto tra Lauda e la Ferrari appare molto difficile: questo rapporto in futuro non servirebbe altro che a creare un alibi per la Ferrari, perché qualunque inconveniente, difficoltà tecnica, difficoltà di sviluppo, di progresso potrebbe essere facilmente imputato al pilota. E ciò non permetterebbe di criticare l'efficienza dei tecnici e delle scelte Ferrari. Ma io non posso dire niente, voi avete degli elementi superiori ai miei. Se il desiderio è quello di poter dire che noi siamo dei buoni a niente lo hanno già scritto, quindi chi lo vuole ripetere, lo farà».*

Come potete continuare serenamente questo rapporto, dopo quello che è successo?
«Io non intendo né continuare, né troncarlo. Io lascio arbitro lui. Lauda ha rappresentato per noi qualcosa di estremamente importante. Noi l'abbiamo assistito come un fratello, come un figlio, se volete, da parte mia. Abbiamo sempre dato a lui la massima gratitudine e in un mo-

LAT

Lauda ha fatto bene a non correre se ha avuto timore delle condizioni ambientali, pensando a quello che ha provato il **1° agosto** e alla sua attuale condizione. Il futuro dipende unicamente da quanto lui deciderà

Coraggio di avere paura o paura di avere coraggio

È domenica 24 ottobre 1976 e sul circuito del Fuji in Giappone va in scena il Gp decisivo del Mondiale di F.1. Dopo un giro Niki Lauda si ritira. E così il titolo Piloti va a James Hunt. Da quel giorno si parlerà del coraggio di avere paura o della paura di avere coraggio

mento nel quale io avevo intravisto la possibilità di far gareggiare tre macchine per difendere un mondiale compromesso nel tragico 1° agosto. A questo ho dovuto rinunciare per non scontrarmi con lui. Io credo che l'errore, se c'è stato un errore (io non lo so ancora, se c'è stato un errore da parte di Lauda), questo sia avvenuto il giorno che ha preteso di correre a Monza».

Sareste tutto sommato abbastanza sollevati, se non felici, se Lauda venisse a Maranello e dicesse: "Basta, chiudo, perlomeno chiudo con voi". Però da quanto ha dichiarato Lauda nei giorni scorsi questo sembra poco probabile. Da parte vostra se Lauda viene qui a provare e per lui continua tutto normalmente, la vostra posizione resta totalmente passiva?

*«Non siamo mai stati degli uomini passivi, abbiamo dimostrato di essere attivi. Abbiamo messo al mondo anche dei figli no? Quindi cosa dobbiamo dire? Quello che diremo il giorno che Lauda parlerà. Non posso anticipare delle decisioni; le dirò dopo averlo ascoltato. Dovrò sentire la viva voce di quest'uomo. Dovrò farmi delle opinioni e le opinioni che mi faccio io certamente non possono essere quelle che vi fate voi, dopo avergli parlato in un momento come quello che ha attraversato. Se venisse a dirci: "*Ho chiuso con voi*", questa sarebbe la più grave offesa e irriconoscenza del mondo. Come fa a chiudere con noi? Se lui chiude con tutti, ciò vuol dire che lui ha coronato la sua esistenza di pilota attraverso un Campionato del Mondo e non ne ha guadagnati 3-4 come si proponeva. Non può chiudere di sua iniziativa dopo che abbiamo dato a lui tutto quello che era nelle nostre possibilità, dopo che gli abbiamo offerto perfino la possibilità di scegliere il pilota che andava bene a lui per il futuro. Perché noi abbiamo rinunciato alla generosa offerta del conte Zanon, quando si trattava di prendere Peterson. Abbiamo rinunciato alla possibilità di Scheckter e abbiamo optato sulla scelta di Reutemann che è un uomo sereno e positivo, che non ha un codazzo di amicizie e che riteniamo un buon collaudatore e lo ha già dimostrato. A proposito: Reutemann non era, come è stato scritto, in Spagna a prendere il sole durante il Giappone; Reutemann era a Maranello. E quando era in Spagna era perché a Maranello c'erano gli scioperi e si sa che c'erano dal mese di luglio. Alla vigilia della partenza dei motori per il Giappone abbiamo visto che della gente non ci permetteva di spedire i motori in Giappone. Per fortuna che non tutti gli operai della Ferrari sono così e la maggioranza è di estremo buon senso e ha detto* "No, i motori per il Giappone debbono andare". *Noi abbiamo sempre lavorato. A Fiorano, in fabbrica, i sotterfugi li abbiamo fatti per poter lavorare. Non voglio più delle accuse da parte di chiunque, che alla Ferrari si è dormito sugli allori, si è fatta indigestione di gloria...».*

Lauda ha detto che è pagato per correre a 300 all'ora e non per correre per morire. Questo suo atteggiamento che l'ha portato al ritiro, è stato poi condiviso da Fittipaldi e anche da Pace che dicono si siano ritirati volontariamente. Cioè tutti i piloti, all'inizio della gara non volevano correre, salvo 5-6. Tre di loro hanno abbandonato addirittura la corsa. Chi ha voluto far disputare la gara a tutti i costi sono stati i costruttori...

«Non i costruttori, gli organizzatori e l'associazione F.1. Ma i costruttori no. Perché noi abbiamo detto no».

Lei si sentirebbe il prossimo anno di portare avanti una campagna impedendo lo svolgimento di gare in circostanze pericolose, tipo pioggia, nebbia?

«Non scopriamo niente. In America lo fanno da anni, quindi noi arriviamo sempre molto dopo. Noi abbiamo una possibilità: la nostra presenza conta per un voto. Purtroppo sulla questione Lauda mi pare di aver già detto tutto. Cosa posso aggiungere? Io sono disarmato, non ho nient'altro da dire».

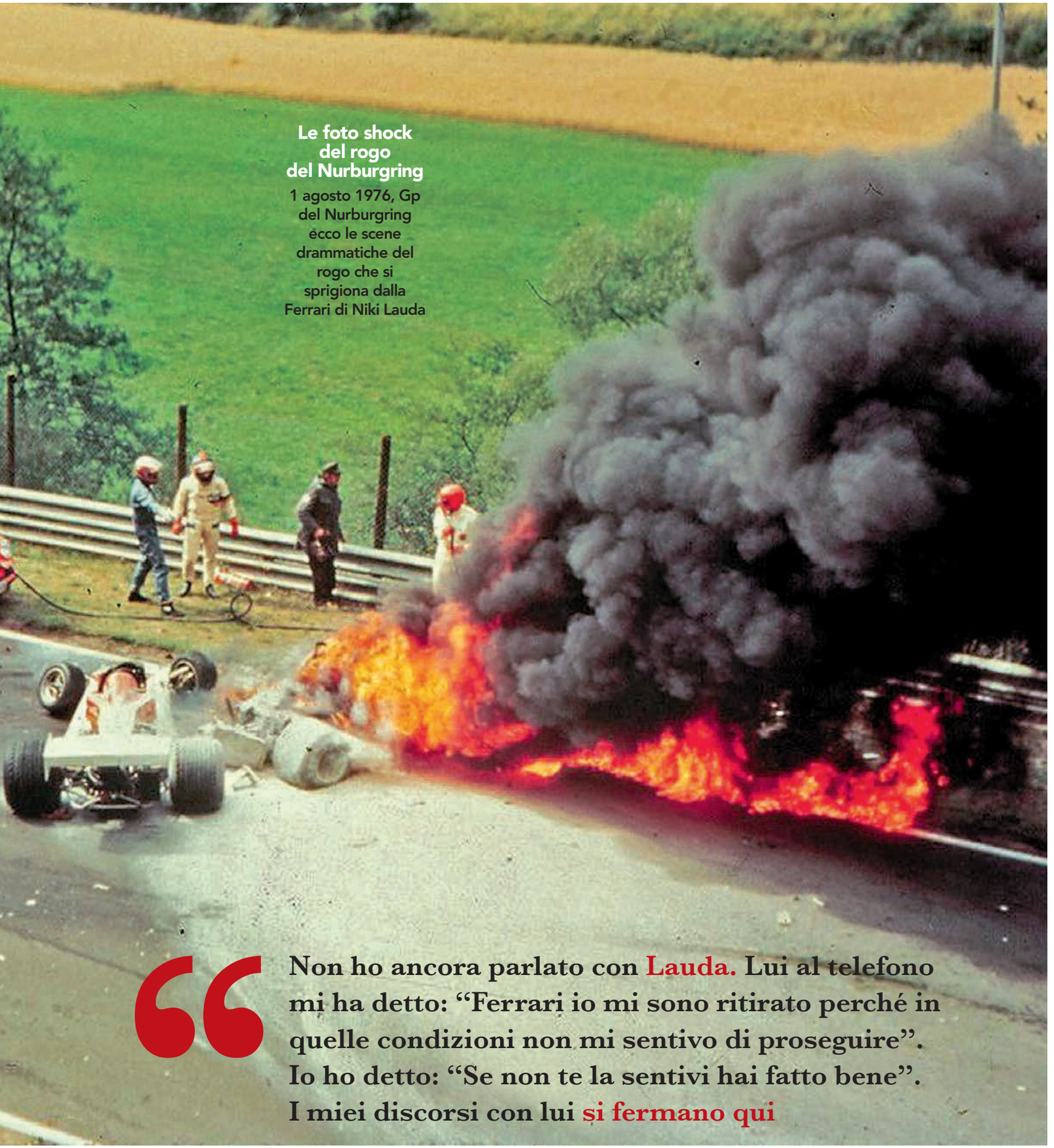
Lei con Lauda ha parlato dopo la corsa...

«No, non ho parlato. Ho parlato per il tempo di dire: "Ferrari, io mi sono subito ritirato perché in quelle condizioni non mi sentivo di proseguire". *Io ho detto:* "Se non te la sentivi hai fatto bene". *I miei discorsi con Lauda si fermano qui. Lo attendo nel fine settimana, perché oggi mi dicono che è a Vienna per una visita medica. Quando tornerà e verrà a Maranello io diligentemente vi informerò di quelle che sono state le mie impressioni e le conseguenti decisioni».*

Esiste già un fatto: le sue dichiarazioni in TV e ai giornali...

«Ma cosa devo, scaricarlo oggi? Ma scusate, voi dimenticate che a Maranello la parola vale, sostituisce la carta bollata? Noi ci siamo dati la mano, e siamo vincolati a tutto il 1977. Anche se lui fosse stato gravemente inabilitato dall'incidente del Nurburgring, noi avevamo il dovere

GETTY IMAGES



Le foto shock del rogo del Nurburgring

1 agosto 1976, Gp del Nurburgring ecco le scene drammatiche del rogo che si sprigiona dalla Ferrari di Niki Lauda

“Non ho ancora parlato con Lauda. Lui al telefono mi ha detto: “Ferrari io mi sono ritirato perché in quelle condizioni non mi sentivo di proseguire”. Io ho detto: “Se non te la sentivi hai fatto bene”. I miei discorsi con lui si fermano qui

Hunt chiude 3° al Fuji ed è campione del mondo

Le condizioni limite della pista del Fuji nel giorno del grande rifiuto di Lauda. La vittoria nel Gp del Giappone andrà a Mario Andretti. James Hunt chiuderà al 3° posto e avrà l'aritmetica certezza della conquista del titolo

“James Hunt è un pilota furbo e ottimo, tanto che volevo ingaggiarlo accordandomi con lord Hesketh ancora poco prima che io prendessi contatti con Lauda. Questo è quello che vi dico sul conto di Hunt

SUTTON-IMAGES.COM

di tenerlo in carica fino al 31 dicembre del '77. E' come quelli che scrivono che non dovevamo far correre Regazzoni in Canada, non dovevamo farlo correre in Giappone, non dovevamo farlo correre in America. Ma Regazzoni ha un accordo con noi che scade il 31 dicembre. Noi lo abbiamo rispettato. Dove abbiamo mancato? In un solo punto mi rammarico. Di non aver mandato la terza macchina, perché mi è stato detto che questo avrebbe pregiudicato la preparazione delle altre. Ma se io l'avessi mandata noi avremmo vinto un altro mondiale. Oggi non saremmo qui a fare queste discussioni, anche se avremmo vinto per un calcio di rigore».

Oltre a Lauda, ha mai avuto un pilota che dopo 2 giri ha detto basta me ne vado a casa?

«Sì».

Mi dica il nome per favore.

«Enzo Ferrari»

Io non ci credo, scusi, se mi permetto di dirglielo.

«Lei non ci crede perché è un giovanotto. Se avesse l'età mia ci dovrebbe credere, perché io ho vissuto questo. Dovevo andare al Gp di Lione in Francia e c'era una quarta macchina che dovevo pilotare. In quel momento sono stato colpito da un forte esaurimento nervoso e ho avuto il coraggio di dire... Sono andato a far le prove, sono venuto a casa, dovevo ritornare. Ho avuto il coraggio di telegrafare e di dire: "Non me la sento" *e non sono andato».*

Ma se lei fosse partito si sarebbe fermato?

«Questo è un altro discorso. Quel giorno a Lione si moriva dal caldo, quindi probabilmente avrei tenuto duro».

Ma poi ritornò a correre?

«Certo, quando ho superato il grave stato di esaurimento che mi aveva colpito nel 1924. Non dimenticate che io sono un ragazzo del 1898 e che nel 1918 sono stato operato due volte di toracentesi. Ho avuto dei gravi disturbi, ma il Padre Eterno mi ha ancora conservato...».

Pensa ancora adesso che Lauda sia paragonabile a Nuvolari?

«Non credo di aver mai paragonato Lauda a Nuvolari, perché la situazione di Lauda non era certamente quella di Nuvolari. Nuvolari è un esempio unico nel mondo. Nuvolari è un uomo che ha cercato di morire in corsa, e non c'è riuscito, perché aveva bisogno di cancellare il dramma di due figli morti in un letto. Lauda non è in questa situazione».

Domenica scorsa c'è stata una dichiarazione dell'avv. Montezemolo alla radio: ha detto che in fondo la sconfitta non gli dispiace del tutto perché serve a ridimensionare un ambiente. In più ha detto anche che dentro alla Ferrari bisogna riequilibrarsi anche da parte di certe singole persone. Non ha nessun commento da fare?

«Francamente dei commenti ne avrei più di uno da fare. Comunque, io questa mattina su Tuttosport ho letto l'articolo di Ottolenghi dove c'è scritto che "Ci sia dell'altro alla Ferrari lo si intuisce dalla diagnosi fatta da fonti autorevoli che con linguaggio neppure troppo velato ha messo il dito sulla piaga". *Quindi ci sarebbe una piaga alla Ferrari. No? Va bene. Prima eccessiva sicurezza e perdita di umiltà, inopportune soste nella ricerca di continui miglioramenti, rilassamento dell'ambiente con il deprecabile ritorno alla confusione dei compiti nell'ambito della squadra. Quindi io dovrei rispondere a queste tre accuse che Tuttosport formula come provenienti da fonte bene informata».*

A proposito di umiltà...

«Io rispondo ad accuse documentate, quando mi si dimostrerà eccessiva sicurezza e perdita di umiltà. Ho sempre dichiarato che la Ferrari aveva un decimo di vantaggio su tutti i concorrenti, questo decimo era la conseguenza dell'efficienza meccanica e dell'efficienza umana del pilota. Il giorno che uno dei due elementi è venuto meno, tutto è crollato. Questa è la verità. Ci sono altri elementi. Parleremo delle gomme se qualcuno di voi non lo dirà, farò un'intervista a me stesso e ve lo spiegherò io. Inopportune soste nella ricerca di continui miglioramenti. Ma quali soste! Abbiamo avuto un Salvarani a letto con l'angina pectoris ormai da mesi, un Rocchi a letto con l'infarto: le colonne della Ferrari sono restate con solo Forghieri, con il solo esuberante e intelligentissimo Forghieri, quindi come potete mettere degli altri a quel posto? È come quando qualcuno ha scritto: "Ma Ferrari perché non ha pensato a prendere delle altre gomme, già che la Goodyear aveva quell'inconveniente?". *Come se fosse facile, come se esistesse al mondo un'altra fabbrica che faccia le gomme F. 1. Non esiste, o meglio esiste, esiste in Fran-*

cia. Chi ce le ha se le tiene e le darà alle macchine francesi ed è la Michelin, che noi abbiamo ottenuto di provare dati gli ottimi rapporti che abbiamo con questa Casa e hanno dimostrato che queste gomme consentono velocità eccezionali. Però, attenzione, questo è servito alla Goodyear perché abbiamo detto: "Signori svegliatevi, perché il giorno che la Michelin verrà con la Renault alle corse, quel giorno voi non sarete più in tempo a fare dei nuovi pneumatici". *Ecco perché in Giappone hanno cominciato a tirare fuori delle gomme tenere, ecco perché la T2 tanto discussa a Brands Hatch non è andata, perché avevamo la gomma tipo unico, che è stata imposta dall'associazione costruttori, la gomma che va soltanto su determinate macchine con equilibri di peso che non sono quelli della Ferrari. Quando c'era caldo abbiamo vinto, quando c'era freddo abbiamo sempre perduto e già il mese di marzo abbiamo dimostrato che non potevamo vincere. Ma cosa si deve fare, l'altra macchina, l'amico Cervetto mi dice, ma cosa ci vuole a cambiare le sospensioni? Niente, bisogna progettare la macchina nuova, ma scherziamo? Allora vogliamo parlare delle gomme? Parliamone, noi abbiamo un contratto con la Goodyear che è cominciato nel 1974, questo contratto si esaurisce nel 1978. Nel 1978 saremo liberi, in quel momento vedremo chi c'è».*

Lei pensa che Hunt quest'anno abbia usurpato il titolo mondiale?

«La ringrazio, perché sembra quasi che ci sia qualcuno che viene a leggere nei miei appunti per poi sollecitare le domande. Fin dal 1974 ho tentato un accordo con lord Hesketh perché avevo messo i miei occhi su questo pilota disinvoltamente audace. Quest'anno Hunt si è offerto alla Ferrari il 12 giugno in Svezia sollecitando poi una risposta al Gp di Francia. Veniva anche senza ingaggio purché gli fosse assicurata continuità con i suoi sponsor. Io non ho risposto perché avevo dato la parola che fino al 1° settembre non avrei contattato nessun pilota. E' chiaro che è un pilota furbo (vedi i sorpassi che ha fatto in Olanda col giallo, vedi a Watkins Glen, dove con l'incendio in corso invece di tenere la posizione raggiunge Scheckter) è ottimo, tanto che volevo ingaggiarlo accordandomi con lord Hesketh ancora poco prima che io prendessi contatti con Lauda. Questo è quello che dico di Hunt...».

Lei esclude di schierare l'anno venturo tre vetture, cioè di portare alla Ferrari, indipendentemente dalla risposta che le darà Lauda, un terzo pilota?

«Ci risiamo ancora! Non siamo al futuro, parliamo del passato. Scusi un momento, se i suoi colleghi hanno esaurito gli argomenti del passato, sono a disposizione per il futuro».

Allora: la terza macchina nel 1977 corre?

«No. La Ferrari non può far correre tre macchine, avrebbe schierato tre macchine in queste ultime 2-3 corse unicamente per difendere la posizione di Lauda constatato il grave infortunio che aveva subito. Ma questo non è stato possibile».

In che cosa sono consistite esattamente le prove svolte a Fiorano a settembre-ottobre di Reutemann?

«Rispondo subito: chi vuole, venga lì, farò vedere il numero di giri, cosa abbiamo provato, radiatori di motori, telai, tutto. Non posso fare adesso un'esposizione tecnica. Siccome però si può venire in qualunque momento e faccio vedere i litri di benzina consumati, il numero di ore impiegate e tutto quello che interessa, tempi compresi».

Comunque siccome esiste sempre la possibilità, seppur ormai remota, che Lauda abbia questi ripensamenti voi avete già pensato a eventuali soluzioni da prendere?

«No. Per il momento non ho pensato, non solo, ma sono molto dispiaciuto di ravvisare la possibilità di una rinuncia nelle corse ma alla Ferrari. Vorrebbe dire che qui alla Ferrari non ha trovato degli amici e degli estimatori come noi sappiamo di essere e, che resti ben chiaro, noi non abbiamo niente da farci perdonare da Lauda. Che sia ben chiaro! Abbiamo fatto tutto quello che dovevamo fare per difendere lui e le sue capacità e gliene siamo grati. Se lui poi lasciasse la Ferrari in questo momento per correre per un'altra Casa dovrei rivedere le opinioni che mi sono fatto sul suo conto».

Scusi, non ha ancora confermato se Reutemann ha firmato il contratto per il 1977?

«No, non ha ancora firmato, ma noi lo aspettiamo perché confidiamo senz'altro che lo firmerà. Questo è intuitivo. Ma non l'abbiamo ancora firmato».

La simile debolezza tecnica della pioggia per i due piloti non potrebbe, nella collaborazione di squadra per la Ferrari, ostacolare ambedue i piloti o perlomeno coprire la persona-

lità dell'uno sull'altro?

«Lei definisce una debolezza tecnica quella dei due piloti, cioè che l'argentino e l'austriaco non vadano forte con la pioggia. A me a questo punto viene a memoria un editto del Duca di Modena, che veniva affisso dove adesso c'è l'Accademia Militare. "Per i dragoni domani passeggiata, se non piove". *Cosa vuole che le dica? Correremo solo quando c'è il sole».*

Qualora Fittipaldi fosse libero in questo momento, domani o dopodomani, cioè prima che inizi la stagione 1977, lei lo ingaggerebbe o no?

«Io lo ingaggerei, se la Ferrari fosse libera di ingaggiarlo».

Mi ricorda molto la risposta di monsieur La Palisse ...

«Io non lo conosco questo signor La Palisse...».

Neanch'io ma, data l'abitudine, e cioè ho sentito altre risposte così, date da qualche personaggio insigne della Ferrari, allora mi sembra che sia lei a dare disposizione di rispondere così...

«Se la Ferrari fosse libera e Fittipaldi fosse libero, s'incontrerebbero certamente perché è un desiderio penso reciproco. Ma questo non dipende da me né da lui; dipende da chi può definire la sua posizione e dalle disponibilità della Ferrari».

E se bastassero le pressioni della stampa brasiliana, un contatto della Ferrari, suo personale probabilmente, con il Presidente della Copersucar per liberare Fittipaldi, almeno per un anno, lo farebbe? Perché Fittipaldi, ha buttato via un anno adesso, prepara la macchina nuova ma ha paura di rovinare per una seconda stagione ancora di più la propria immagine, e allora potrebbero renderlo disponibile...

«Questo è molto interessante e io mi auguro... che se si verificheranno delle condizioni che reciprocamente ci consentano un incontro, noi perché dobbiamo rifiutarle?».

Ma l'ha visto Fittipaldi?

«Il mio amico Minini ha detto che io l'ho incontrato, che l'ho visto. Ha detto delle balle. Io l'ho visto ad una riunione di Autosprint qualche anno fa e fui io a consegnargli il casco d'oro per il primo campionato del mondo che vinse e gli dissi che era un giovane simpatico e umile. E' vero Sabbatini?»

Sì.

«Poi non l'ho mai più visto. Allora è vera un'altra cosa: che Audetto, che aveva letto su di un'intervista il giorno dopo dell'incidente del Nurburgring che Fittipaldi, rispondendo ad un giornalista, affermava che il suo sogno restava quello di andare alla Ferrari, ha incontrato il signor Fittipaldi e gli ha detto: "Se vuoi venire alla Ferrari, noi non sappiamo per quanto tempo Lauda ne avrà, e saremmo lieti di averti". *E lui disse:* "Io ho degli impegni con la Copersucar, ora non credo di potermi svincolare, ma se mi potessi svincolare sarei felice di venire alla Ferrari". *Tutto quello che c'è stato con Fittipaldi si riassume in questa precisa relazione. Non c'è mai stato nessun accordo successivo, non c'è mai stato nessun colloquio. Se da parte sua c'è un desiderio di venire, ovviamente dalla Ferrari ci può essere il desiderio di averlo. Ma Io conosco anche per quello che mi è stato riferito dei suoi impegni famigliari che sono quelli che possono aver sconsigliato Fittipaldi di interrompere o di non rinnovare un accordo con la Copersucar».*

Se cambiasse la situazione in questo momento?

«Se cambiasse la situazione... oggi piove, può darsi che domani venga il sole».

Ma c'è stato un incontro con Montezemolo?

«No con Audetto, non con Montezemolo. Con Montezemolo ha avuto una telefonata, quando Montezemolo con la sua spalla fratturata era a Cortina d'Ampezzo. C'è stata una telefonata e se volete conoscere il motivo della telefonata Io dico: stava discutendo di una concessione Fiat in Brasile. Non si parlava di corse».

Piloti a parte, pensa di cambiare qualche cosa nell'équipe e nello staff tecnico sportivo dedicato alla F.1?

«Nello staff tecnico più che cambiare, bisognerà sostituire quelli che sono all'ospedale. Questa è la prima cosa da fare. Quindi non è un compito molto difficile e lo stiamo cercando di fare. Quindi non so se ci riusciremo. Quanto tempo ci vorrà? Ma certo che noi prenderemo dei giovani, vedremo di allevare qualcuno. Insomma ci daremo da fare. Quindi lo staff tecnico e la

troika resta quella che è e non si discute. Impossibile pensare di sostituire un Rocchi con 25 anni di attività in queste condizioni. Noi auguriamo tutti a Rocchi fra un paio di mesi di tornare in ufficio, anche se non potrà dedicarsi immediatamente al suo lavoro come prima, potrà appunto confortare le idee di questi giovani. Quindi sullo staff tecnico non c'è niente da dire. Se ci sono altre domande da fare di altro genere, ben volentieri».

Sulla direzione sportiva?

«La direzione sportiva? Ve lo dico subito! Il direttore sportivo della Ferrari non ci sarà più. La carica di direttore sportivo è cancellata. Non ci sarà più. Audetto non è mai stato della Ferrari. Audetto è un funzionario della Fiat che si è trasferito alla Ferrari in un momento nel quale c'era bisogno di una mano. Ci voleva. Audetto è un perfetto funzionario diligente, e io l'ho ripetuto più di una volta. Ora penso che se voi volete sapere come sarà articolata la gestione Ferrari l'anno prossimo, visto che è quello che volete sapere. Anzi ve lo dico; tanto oggi non faccio economia. Quest'altr'anno come c'è una troika a casa, ci sarà una troika anche alle corse. E ci sarà Tomaini che ha la totale responsabilità tecnica, un ottimo elemento che voi conoscete, diligente appassionato e pronto a tutte le ore. Ci sarà l'ottimo Ghedini che curerà i rapporti coi corridori e sarà il segretario logistico responsabile delle trasferte e dei rapporti con i piloti. Ci sarà un rappresentante della società, il quale avrà... il compito con opportuna procura di interessarsi, con gli Automobile Clubs, con gli organizzatori, con l'Associazione F.1, col Club dei 100.000 dollari se avrà dei soldi da spendere, con la Commissione Sportiva Internazionale e con la CSAI. Volete sapere chi è questo? Sì. Cosa mi dite? Allora non ve lo dico».

Come? Sì ma lei lo sa. Ma lo dica lei che lo sa. Chi è?

«Allora lo dico io: l'ingegner Nosetto. Quindi anche voi della stampa dovete avere l'amabilità di rivolgervi in occasione delle prove delle corse unicamente all'ingegner Nosetto. Durante la settimana è inutile cercare Nosetto, Forghieri, Rocchi e tutti gli altri. Durante la settimana c'è il nostro Gozzi che è un disoccupato che non ha niente da fare, quindi resta lì a vostra disposizione».

In che cosa consiste la responsabilità tecnica di Tomaini?

«Nel decidere qualunque cosa ritenga utile per l'affermazione della nostra vettura sul campo delle corse e la preparazione della vettura perché a Maranello ci sono altri responsabili. La sua responsabilità comincia e si esaurisce con tutto quello che deve preordinare prima della partenza e con quello che deve decidere sul luogo della competizione».

Questo significa che l'ingegner Forghieri non verrà più ai box...

«Vediamo di tirar fuori il verbale. Riunione del 23 luglio '76. "Ghedini fa presente il desiderio di non andare più alle corse per ragioni personali, spiacente di non poter più assistere Lauda. Audetto fa notare che la presenza di Montezemolo e Forghieri alle corse lo imbarazza e pertanto chiede formalmente di essere lasciato solo"· *Io, accetto la richiesta salvo necessità tecniche contingenti. Quindi Forghieri è andato alle corse quando Audetto o le necessità lo hanno richiesto altre volte. Siccome poi mi hanno accusato che non ho dato autorità ad Audetto, si vede che Audetto l'autorità l'ha avuta».*

Ma il fatto che Forghieri sia venuto per esempio a Watkins Glen, dopo la sconfitta della Ferrari a Mosport, implica che di fronte al pericolo, così alla minaccia della rovina c'era bisogno di un uomo nuovo, di un uomo forte e venne chiamato, io penso, Forghieri.

«Ma scusi, in questo verbale è scritto che quando c'è una contingenza tecnica, l'uomo è lui. Io non ne ho un altro da mandare. Se viene male alla pancia a Forghieri bisogna che mi fermi anch'io, perché ho dei giovani ma non sono ancora all'altezza di Forghieri, perché ce ne sono anche di quelli che erano alla Ferrari e che sono anche andati via. Perché evidentemente hanno trovato accoglimento nella sponsorizzazione di uno sponsor noto anche a Regazzoni».

La qualifica dell'ing. Nosetto sarà di dirigente accompagnatore?

«Non è nessun dirigente accompagnatore; l'accompagnatore è il signor Sante Ghedini».

E a Brands Hatch che succede poi?

«A Brands Hatch cosa è successo? Ma cosa mi venite a raccontare, tutti sanno il chiasso su Regazzoni, andiamo a guardare i giornali. Regazzoni ha dimostrato ancora una volta per chi corre e in quale modo collabora al successo della fabbrica e di Lauda. In queste condizioni gli dissi che se vuole rinunciare può farlo anche subito. Quindi il divorzio con Regazzoni era prati-

SUTTON-IMAGES.COM

Ecco che cosa c'è scritto in un verbale della riunione che c'è stata il 23 luglio 1976: "Audetto fa notare che la presenza di Montezemolo e Forghieri alle corse lo imbarazza e pertanto chiede formalmente di essere lasciato solo"

camente avvenuto il 23 luglio, non è avvenuto a fine stagione».

Ma chi comanda in pista? In Giappone dopo la corsa Regazzoni e Audetto hanno avuto un po' uno scambio di idee...

«È per quello che non ci deve essere il direttore sportivo. Perché quando non c'è un direttore sportivo, non se la prendono con nessuno!».

Ma lì si trattava di decidere se fermare o no una macchina per cambiare le gomme.

«Cambiare le gomme. Un corridore guarda quando gli segnaliamo i tempi, la posizione. È lui che deve decidere. Hunt non ha avuto bisogno che gli segnalassero, l'ha deciso lui quando ha creduto. Infatti si sono arrabbiati al suo box. Non me ne importa niente, il pilota deve essere lui il padrone perché è la sua vita che è in gioco».

Allora avremo alla Ferrari un allenatore come alla Lazio che diceva: palla lunga e pedalare?

«Ma scusi, cosa devo prendere della gente a fare dei discorsi?».

Come nel calcio alla fine di ogni campionato si va sempre alla ricerca delle cause che hanno portato alla sconfitta. Mi sembra di capire che in questo momento l'operato di Audetto durante il corso della stagione non sia stato completamente positivo.

«No, non ho mai detto questo. Ho precisato quello che Audetto mi ha chiesto, quello che io gli ho riconosciuto, e ho precisato prima e l'ho anche scritto che Audetto è un bravo diligente funzionario. Direttori di corsa non ne voglio più. Direttori della Scuderia Ferrari non ne voglio più. I tempi di Mino Amorotti sono passati e hanno lasciato il segno».

Quando Audetto le fece presente che la presenza ai box di Montezemolo e Forghieri lo innervosiva, in quel momento avete pensato se l'eventuale assenza dei due personaggi che pure l'anno scorso erano risultati i più notevoli del team della Ferrari per la vittoria del Campionato del Mondo non avesse poi di conseguenza portato Audetto a prendere delle decisioni oppure a un comportamento tale da nuocere alla stessa Ferrari?

«Scusi un momento, noi la fiducia non la diamo a rate. Noi abbiamo dato in principio d'anno la fiducia a Audetto che ci è stato ceduto graziosamente e temporaneamente da Torino e chi ce lo ha proposto è stato Montezemolo. Che poi Montezemolo non andasse alle corse non c'era bisogno che lo dicesse con me, perché Audetto lo ha detto anche con Montezemolo. Ha detto: "Mi fai un piacere se non vieni più alle corse". *Quindi cosa c'entro io?».*

Ma se non ci fossero stati Montezemolo e Forghieri...

«Io non posso sapere, non posso sapere. Io so soltanto che in un certo momento Audetto mi ha telefonato che doveva far reclamo, ho detto di sì ed è la prima volta che decido di fare reclamo. Se adesso mi venite a dire che la presenza di Forghieri e Montezemolo ha infastidito Audetto, è probabile. Se lui ha esternato il desiderio, la preghiera di non averli più alle corse, bisogna che sia così. Certo, l'ho autorizzato io che non ci andassero più. Poi il reclamo l'ho autorizzato io a farlo, non solo gli altri. Perché ero col dente avvelenato della Spagna».

Regazzoni in fuga per la vittoria a Long Beach

Sopra Montezemolo, Audetto e Forghieri a colloquio con Reutemann, che in quel momento corre per la Brabham, durante il Gp di Spagna a Jarama. Sotto: il Gp Usa a Long Beach, Regazzoni va in fuga per la vittoria davanti a Depailler e Hunt al via. Conquisterà il suo quarto successo iridato davanti a Lauda per una splendida doppietta Ferrari

LAT

Addio a Niki con polemiche

L'addio di Niki Lauda alla Ferrari è una delle pagine più lette e raccontate in quei giorni del 1977. Con il Drake che non riesce a godersi appieno la conquista di un altro titolo iridato

ACTUALFOTO

1977

Divorzio consumato in 8 minuti

«PRIMA DELL'ADDIO LAUDA AVEVA DETTO A MONTEZEMOLO: "MA COME PENSI CHE IO LASCI LA FERRARI QUANDO CONSIDERO FERRARI UN SECONDO PADRE". GIUDICATE VOI...»

AUTOSPRINT N.38 20 SETTEMBRE 1977

Lauda mi ha detto: "Mi trovo in grande imbarazzo perché ricordo perfettamente di averle promesso che io sarei rimasto alla Ferrari. Non posso mantenere la promessa perché non ho le motivazioni per restare"

Enzo Ferrari va subito all'attacco. Sottolinea e argomenta. «*Dopo gli avvenimenti di questi ultimi tempi, ritengo necessario dovervi delle informazioni e dei chiarimenti. Ovviamente qualche chiarimento l'avrò anch'io da chiedere. Questa è una conversazione fra la Ferrari e i giornalisti che tanto si sono interessati al caso Lauda e alla attività della Casa onde chiarire talune zone d'ombra che sono state avvolte nel mistero. Penso a voi interessi conoscere la verità sul caso Lauda. Sono dell'opinione che la verità come la ragione, sia il materiale pre fabbricato più diffuso al mondo e, d'altra parte, so ancora che voi siete contenti quando le verità che noi vi offriamo corrispondono alle vostre convinzioni. Quindi, ci sono soltanto le verità convincenti che trovano consenso e ospitalità nei vostri giornali. Ecco la verità della Ferrari suffragata da documenti che restano a vostra disposizione. Lauda è venuto a Modena il 29 agosto. Erano presenti a questo colloquio Della Casa e Lardi, come nel 1976, gli stessi dirigenti della Ferrari che erano presenti al rinnovo del contratto per il 1977. Otto minuti dopo è arrivato Montezemolo ma il divorzio era già praticamente consumato. Lauda si è trovato di fronte ad un uomo che gli ha chiesto cos'era venuto a fare dopo tutto quello che era stato scritto e lui gli ha testualmente risposto:* "Mi trovo in un grande imbarazzo perché ricordo perfettamente di averLe promesso che io sarei stato alla Ferrari. Oggi, purtroppo, non posso mantenere questa mia promessa perché non ho motivazioni per restare alla Ferrari". *Io allora ho chiesto cosa intendesse dire con la parola motivazioni. Lui mi ha risposto:* "Non trovo in italiano parole sufficienti per esprimermi". *Così ha cominciato a parlare inglese. Io l'ho interrotto dicendo:* "per dire cose spiacevoli, puoi anche adoperare l'italiano che conosci perfettamente". *La conversazione è finita presto perché gli ho fatto osservare:* "Quando tu hai detto con me queste cose, cioè che saresti restato alla Ferrari fin quando ci sarei stato io, hai calcolato la mia prossima età di 80 anni nel prossimo febbraio 1978 e hai calcolato la malattia professionale che mi affligge da tanti mesi. Se tu hai fatto questi calcoli, comprendo benissimo quale fosse il fondamento della tua promessa". *Lauda ha continuato ad esprimersi in modo abbastanza frammentario e non ha trovato nessuna diversa parola da quella di motivazioni».*

MICHELIN
Grazie dei complimenti per la conquista dell'ottavo titolo. Ma non è l'ottavo. La Ferrari di titoli ne ha vinti ventidue!
GOODYEAR
Agip
John Player Special
Valvoline
arexons
11

LAT

L'ultima vittoria in rosso di Niki

Zandvoort, 28 agosto 1977 Niki Lauda (Ferrari 312T2) qui in lotta con Andretti conquista la vittoria nel Gp d'Olanda. È l'ultimo successo da ferrarista per l'austriaco che mette le mani sul secondo titolo iridato

«Come in quell'occasione, la Ferrari non ha mai offerto: nessuna contropartita perché Lauda restasse. Non ha mai stabilito nessuna cifra, però qui c'è stato qualcuno che ha inventato che Lauda avrebbe preteso nel mese di maggio un rinnovo del contratto che la Ferrari non avrebbe accettato. Questa è cosa non vera. È un'invenzione sulla quale tutti hanno ricamato l'origine del dissidio della Ferrari con Lauda. Lauda non ha chiesto niente. Lauda ha dichiarato in Spagna che soffriva di questo acutissimo dolore intercostale, cosa alla quale noi abbiamo creduto e crediamo tutt'oggi. Il prof. Gui, dopo aver visitato Lauda, ci ha dichiarato che effettivamente il pilota poteva aver avuto un'innervazione intercostale che lo ha fatto stare tanto male. Che potesse correre o no con una iniezione di novocaina, queste sono cose che a noi non interessano. Comunque, nel discorso di Lauda c'è stata una premessa: non aveva motivazioni per correre e non sapeva se avrebbe continuato la sua attività sportiva. Ho osservato che sono le solite frasi che si dicono quando ci si lascia e ho aggiunto: "mia madre mi ha lasciato in eredità tre proverbi, uno dei quali dice "quando ci si lascia soltanto i giorni belli passati insieme bisogna ricordare". *Ci siamo interessati subito di stilare un comunicato che abbiamo diffuso attraverso l'Ansa con la precisa intesa che nessuno avrebbe più parlato del rapporto Lauda-Ferrari sino alla fine del contratto, consci della reciproca responsabilità, dell'importanza e del clamore che questa decisione avrebbe suscitato. Noi abbiamo mantenuto questa parola. Non so se dall'altra parte sia stato fatto altrettanto e debbo dare credito che, se è vero quello che avete pubblicato, è pur vero che lui ha parlato. Una ragione di più per dire che ci siamo attenuti ad un accordo stilato in presenza di Lardi, Della Casa (vice direttore generale della Ferrari e dall'età di 14 anni mio collaboratore) e dell' avv.Montezemolo. Ora, posso aggiungere che, se è vero quello che ha pubblicato un settimanale, Lauda il 25 agosto a Zandvoort, nella camera 406 dell'Hotel Bouwes, attinse alle turgide mammelle di una nutrice inglese, il suo futuro. Non posso aggiungere altro. Se questa sia la verità, io non lo so. L'ho letto. Nessuno finora lo ha smentito. Lauda, sempre se questo corrisponde a verità, ha dichiarato in un'intervista a Newsweek quanto segue:* "il mio incidente mi ha insegnato che è troppo facile morire; ma quando aggiungi la stupidità è ancora più facile. Ad ogni modo c'è voluto più fegato a fermarmi che andare avanti e ci voleva il fegato per sopportare la "merda" del poi". Ci sono piloti che devono rispondere ad una persona sola. Se io perdo, devo rispondere a Ferrari, alla gente Fiat che è proprietaria della Ferrari, ai loro dipendenti e a tutti gli stramaledetti fanatici della nazione italiana. Il vecchio non mi ha mai detto niente per aver abbandonato in Giappone. Certo, se io fossi al suo posto, immagino che non sarei contento. Ma se lui vuole un idiota per pilota, allora dovrebbe prendere una scimmia. Io sono un essere umano con cervello". *A questo punto penso che qui siano presenti dei giornalisti come lo scorso anno, da me hanno ascoltato la difesa che ho fatto in favore di Lauda per la decisione che aveva preso al GP del Giappone ed ho invocato, in proposito, il ricordo della mia rinuncia al GP del mese di luglio del 1924 a Lione. Quindi, se c'è stata una persona che ha giustificato l'assenza di Lauda e il ritiro dalla competizione, sono stato io. Un giornalista qui presente aveva chiesto cosa avrebbe fatto la Ferrari se Lauda non fosse tornato quello di prima. Gli avevo risposto che noi avevamo il dovere morale, anche se Lauda non fosse più stato quello di prima, di conservarlo perché Lauda era stato per noi un grande campione e aveva la possibilità di ridiventarlo. Questo è stato il benservito che io ho dato a Lauda. A distanza di un anno si tenta di capovolgere le cose. Non ci si riuscirà. Ho sempre dichiarato che il pilota concorre al successo di una corsa per il cinquanta per cento. È il caso di Lauda. Non ho bisogno di ingaggiare una scimmia per la semplice ragione che ho sempre riconosciuto la parte determinante del pilota nella misura del cinquanta per cento. Anche Mennea vince ed è sponsorizzato Fiat, ma quando vince non adopera un autotelaio Ferrari o un motore boxer. Adopera le sue gambe. In questo caso il merito del cento per cento del pilota-atleta. Se poi vogliamo parlare del valore e della combattività dei piloti, allora vi dirò che ci sono stati, e restano nella mia memoria, due grandi piloti: Tazio Nuvolari e Stirling Moss. Sono piloti che, con ogni probabilità, in determinate occasioni, hanno modificato il rapporto del cinquanta per cento e hanno esaltato la loro partecipazione anche se questi due grandi non sono mai diventati campioni del mondo».*

Sul settimanale della rivista Blick, vengono attribuite a Lauda le seguenti frasi: "Ho lasciato la Ferrari perché non era una macchina competitiva e la tecnica della Casa di Maranello non rispondeva più alle mie esigenze. Non è vero che abbia ricevuto da Ferrari un'assistenza

Un dualismo con tanti sorrisi

Niki Lauda si diverte con James Hunt al quale ha "sottratto" lo sterzo. I duellanti della stagione 1976 strappano sorrisi

degna del nome, perché caso mai sono stato io ad aiutare le maestranze e i tecnici della Casa di Maranello. In occasione degli ultimi GP le maestranze e i tecnici non sono stati gli artefici delle mie vittorie bensì io stesso. È Niki Lauda che ha reso grande la Ferrari, non viceversa, come si sostiene da parte della stampa italiana. Mi sono sempre sacrificato per la squadra e non viceversa. In queste condizioni, essendo io un professionista, ho badato soprattutto ai miei interessi e quindi ho accettato una macchina più competitiva e un'assistenza migliore rispetto a quella offertami da Ferrari anche in relazione al contratto economico...".

«Questa sarebbe la mancanza d'affetto della Ferrari! Continuiamo. È comunque chiaro che noi non abbiamo avuto bisogno di denudarci per conquistare le simpatie di Lauda nel 1973. Abbiamo offerto a Lauda tutto il sostegno tecnico e morale possibile. Cinque giorni prima di venire a rinunciare alla sua collaborazione, ha telefonato a Montezemolo a Cortina d'Ampezzo dicendo: "ma come pensi che io lasci la Ferrari quando io considero Ferrari un secondo padre?". *Ora Lauda può dichiarare quello che vuole. I limiti della sua collaborazione sono stati notevoli. Noi riconosciamo e ricordiamo il Lauda collaudatore tipo 1974-'75, ma ricordiamo anche il Lauda degli anni successivi quando la sua personalità di fornitore di pubblicità a moltissime aziende ha fatto anteporre gli interessi personali a quelli della Casa. Comunque è inutile che parliamo di contrasti tecnici o non tecnici. Dobbiamo ancora trovare un collaudatore che, scendendo dalla macchina, oltre a precisare quello che può essere la sua impressione dei diretti che ha riscontrato, offra anche un suggerimento per intervenire. Questo non è mai capitato. Un'ultima osservazione. Stamattina i giornali hanno riportato che Lauda avrebbe detto - notate che uso il condizionale - perché faccio appunti ad affermazioni che voi giornalisti avete riportato nell'interesse delle vostre testate, infatti non ho sentito Lauda parlare e non ho alcuna responsabilità di quanto è stato scritto - Lauda avrebbe detto che il motore di Monza è uno scherzo. Uno scherzo che gli ha consentito di finire la corsa. Uno scherzo che gli ha consentito di segnare il secondo miglior tempo della giornata! Un amico di Milano ha detto che Lauda abbandona la Ferrari per mancanza d'affetto. A proposito di affetto, vorrei leggervi un telegramma che Lauda mi ha mandato. Voglio testimoniarvi quali sono stati i nostri rapporti:* "Caro Ferrari. Prima di tutto voglio ringraziarLa moltissimo della decisione che ha preso e che mi ha fatto piacere enorme (la decisione era quella di non correre in Austria). Sapere qualcun altro sulla mia vettura sarebbe stato un brutto colpo per me. Purtroppo non potrò guidare a Monza a causa delle bruciature. Credo di avere vinto in questi giorni la battaglia più importante. Spero di venire presto a Maranello. Cari saluti. (firmato) L'Ebreo". *Non so come interpretiate questa firma. Lo leggerò sui vostri giornali».*

Gradirei conoscere come Enzo Ferrari ha interpretato la firma.

«Ebreo. Io ho dato la stessa interpretazione dei meccanici, degli amministratori, dei tecnici e dei suoi... amici. Tutta gente che con lui aveva familiarità. Lo chiamavano Abramino. Non so cosa dirvi. Io direi che sottolinea la natura di un uomo molto attento al valore del denaro. Io darei questa interpretazione. Non credo sia malevola».

Nella sua interpretazione della parola ebreo, il riferimento è solo alla moneta sonante?

«Mah, io la metterei in parallelo con l'affetto».

Ho letto che il conte Rattazzi è d'accordo con Lauda che Lei debba rivedere la teoria del cinquanta per cento del rapporto macchina-pilota. Cosa ne pensa? Pensa che il conte Rattazzi, quando dice che Lauda fra due anni ritornerà alla Ferrari, quando cambieranno le cose, interpreti il pensiero della Fiat o soltanto il suo personale?

«*Credo che sia opportuno a questo punto chiarire qual è la mia posizione nei confronti della Fiat e della Fiat nei confronti della Ferrari. Dal 18 giugno 1969 io non ho mai avuto con la Fiat alcun contrasto. Non ho mai ricevuto alcuna imposizione. Non ho mai avuto bisogno di sollecitare comprensioni o compiacenze. L'ultimo episodio è stato quello delle mie dimissioni curiose. La verità salta fuori oggi. Io sapevo di essere ammalato. Difatti, non mi è mai capitato, come quest'anno dal gennaio ad oggi, di restare assente 47 giorni da Maranello. Voglio aggiungere un'altra cosa. La Fiat, anche in questa occasione, si è dimostrata estremamente deferente nei miei confronti perché sono stato nominato presidente onorario, ma alla Ferrari non è stato nominato un successore, non è stato nominato un altro presidente. Sono state semplicemente am-*

pliate le procure all'ingegnere Sguazzini amministratore delegato, perché provvedesse alle eventuali incombenze della presidenza. Quindi, io non ho niente da rimproverare a Torino! Non ho niente da chiedere. So che quando ho chiesto mi è stato dato. So che quanto hanno promesso il 18 giugno 1969 è stato mantenuto perché allora l'avvocato Agnelli, e in seguito il senatore, anche di recente mi ha assicurato che la Ferrari vi sarà continuità e sviluppo. Ho lasciato un'azienda nelle loro mani, dal punto di vista produttivo, industriale, amministrativo con 400 operai circa. Oggi la Ferrari ha 1250 lavoratori. La Ferrari produce macchine. Si sta diversificando. È la prima azienda che in Emilia ha ottenuto anche il trasferimento - io personalmente mi sono interessato e l'ho preordinato di 150 lavoratori da Modena a Maranello per la necessità della mobilità del personale. Vedete, io non ho niente da recriminare nei confronti della Fiat che mi ha sempre trattato, lo ripeto, con deferenza. Quindi il pensiero di questo giovane alto dirigente Fiat è evidentemente del tutto personale come lui d'altronde premette alle sue dichiarazioni. Se mi sfiorasse nella mente che il pensiero espresso dal conte Cristiano Rattazzi riproduce il pensiero di Torino, oggi non sarei qui a parlare con voi ma sarei già a Torino. Quindi, la questione Fiat, siate gentili, mettetela da parte perché il divorzio ci sarà il giorno che io me ne andrò. Ricordate che anche in quel giorno la Ferrari andrà avanti lo stesso perché è in buone mani oggi come ieri. Abbiamo l'ingegnere Fusaro che ha 38 anni. È un ottimo direttore generale. Per la parte amministrativa e vice direttore, abbiamo Della Casa. Abbiamo il signor Lardi, che mi è molto vicino e che ha la responsabilità della gestione sportiva nella costruzione delle automobili. Forghieri, voi sapete chi è. Come tutti i tecnici avrà i suoi difetti, ma sia chiara una cosa. Forghieri è nato alla Ferrari e resta alla Ferrari. Dopo averlo messo per un anno e mezzo in frigorifero, per far posto ad altri, ho dovuto toglierlo dal frigorifero stesso se volevo riportare, dopo il periodo di Ickx, la Ferrari al punto che la Ferrari aveva bisogno di riconquistare. Abbiamo Rocchi che, per fortuna, si è ripreso ed è tornato. Abbiamo l'ottimo ingegnere Bussi. Abbiamo gente giovane che dopo di me porterà avanti questa azienda che è niente altro che una università artigiana provinciale che sta diventando una vera e propria fabbrica di automobili. Una società, una ditta, un nome che dal 1950 ad oggi vi ha regalato 22 campionati del mondo, perché la coppa mondiale costruttori l'abbiamo guadagnata già quest'anno, e vi ha offerto materiale per scrivere. È un'azienda che dal 1950 ha portato nel mondo un'Italia che non era quella degli spaghetti e dei mandolini. Era un'Italia nuova. L'Italia del lavoro italiano perché nel nostro vocabolario esiste ancora la parola patria. Nel nostro vocabolario si trova ancora questa parola e la Patria non si nega, ma si conquista e si onora anche sui campi dello sport».

Lauda, alla tv austriaca ha rilasciato nuove dichiarazioni, molto chiare, nelle quali ha detto fra l'altro che i 4 anni trascorsi alla Ferrari gli sono pesati come 8 anni di vita, inoltre ha detto che Lei è un dittatore ed è difficile collaborare, ha detto anche al tre cose ...

«Vorrei essere certo che abbia detto queste cose. Ma ho già risposto prima, qualunque cosa Lauda dica oggi di Ferrari, di me, non mi interessa più perché io, come uomo d'onore, ho già chiuso. Ho chiuso, il 29 agosto. Se lui continua a parlare significa che dovremo rivedere l'opinione che ci eravamo fatti di Lauda come uomo».

Lei ha detto che non esprimete giudizi sul pilota Lauda, ma lei poco fa ha detto che Lauda è un pilota come tutti gli altri e, tutto sommato, non è un collaudatore che suggerisce delle modifiche. Allora, mi permetta, mi sembra che ci sia un piccolo contrasto.

«No! Io non ho parlato del pilota Lauda. Ho parlato del collaudatore. Lei mi fa dire una cosa che io non ho detto. Ho detto il "collaudatore Lauda" è come altri. Anzi, se vuole la mia opinione, la Ferrari ha avuto un grande collaudatore che si chiamava Amon. Il più grande di tutti, sebbene non abbia mai vinto una corsa, ma è stato un grande collaudatore. Sul pilota Lauda non c'è bisogno del mio giudizio. Ci sono i risultati che dimostrano chi sia».

Ma Lauda correrà ancora con la Ferrari nelle ultime tre corse che sono in programma?

«Non vedo perché non dovrebbe correre. È interesse nostro e suo. Noi siamo legati da un contratto, ma a Maranello basta una stretta di mano per rispettare un accordo. Lauda fa le sue tre corse e noi ci impegnamo. Noi ci siamo preoccupati della serenità di Lauda, a Monza noi siamo stati quelli che gli abbiamo fatto cambiare albergo, a Monza siamo stati quelli che si sono recati al comando dei carabinieri per procurargli una squadra speciale che lo difendesse da un'eventuale aggressione di qualche forsennato. Ma cosa dobbiamo fare di più? Ma è ora di finirla di

> **Qualunque cosa Lauda dica oggi di Ferrari, di me, non mi interessa più perché io, come uomo d'onore, ho già chiuso. Ho chiuso il 29 agosto. Se lui continua a parlare significa che dovremo rivedere l'opinione che ci eravamo fatti di Lauda come uomo**

Quella stagioni davvero indimenticabili

Niki Lauda e Luca Cordero di Montezemolo nella stagione 1974. Il rapporto tra i due è subito di quelli saldissimi. Sono stagioni di trionfi, gioie, paure, sconfitte. Anni indimenticabili con riverberi che vanno oltre la chiusura del rapporto tra Niki e la Rossa

GOODYEAR
GOODYEAR

citare la Ferrari come una fossa di invidiosi e di isterici! Scherziamo?! Lo dico con tutta la mia forza, voi potete scrivere di Ferrari quello che volete perché alla mia età io posso godermi il privilegio di dire tutto ciò che penso ad alta voce. Ma attenzione! Giù le mani dalla Ferrari, perché la Ferrari è fatta di galantuomini, di persone serie, che lavorano e che hanno serie responsabilità. Di me dite quello che volete. Un volta all'anno vi rispondo. Se sarò al mondo, quest'altr'anno vi risponderò».

Comunque sia Commendatore complimenti per l'ottavo titolo mondiale...

«La ringrazio. Non è l'ottavo. La Ferrari ne ha vinti 22».

Mi pare che Reutemann stia provando la macchina in questo momento. Lauda parteciperà ad ulteriori sviluppi della macchina anche in previsione al campionato 1978 fino al 31 ottobre?

«Lauda collauderà le sue macchine destinate alle competizioni del Canada, di Watkins Glen e del Giappone. Se mi consente, gli sviluppi li lasciamo a chi dovrà godere eventuali benefici. Già che si parla di sviluppi, desidero precisarvi che la Ferrari fornirà dei motori F. 2 ad una scuderia limitatamente a due piloti, che, con ogni probabilità saranno Cheever e De Angelis. La Ferrari ha in costruzione, e pensa di presentare prima della fine dell'anno, la nuova T3 che sarà una macchina, riteniamo, inedita anche se non esiste una macchina nuova che non comporti una discreta percentuale di esperienza di quella che l'ha preceduta. La Ferrari ha inoltre nel suo programma tecnico un nuovo motore con compressore di 1500 cc. Riteniamo debba essere esplorata anche questa strada. Vediamo che già altri stanno facendo delle prove e mi riferisco alla Renault e come è possibile prevedere avvenga alla Porsche. Noi riteniamo che il nostro compito sia fin d'ora quello di interessarci a questo motore che da noi gira già da diversi mesi. Si tratta di un motore completamente nuovo, di nuovo progetto che beneficerà delle esperienze che stiamo producendo sull'attuale sei cilindri 1500. Inoltre la Ferrari presenta al Salone di Francoforte la sua nuova 8 cilindri 3 litri spider. È una macchina creata dalla Pinifarina. Molto interessante e ancora una volta dà segno della vitalità Ferrari nel campo industriale».

La partenza di Lauda Le ha creato un problema così grosso per cui non può darci il nome del successore?

«La partenza di un pilota del valore e della capacità di Lauda crea indubbiamente un problema. Lui da mesi aveva deciso di lasciare la Ferrari per delle ragioni che non sono di dissidio personale con me. Ritengo che noi oggi non avremmo le difficoltà che stiamo incontrando».

Ha detto molto bene, quando ha affermato che da mesi Lauda aveva probabilmente deciso di abbandonare la Ferrari...

«Suppongo. Suppongo per informazioni che oggi arrivano. Io non l'ho mai pensato. Quando mi dicevano che Lauda si era incontrato con Ecclestone e che Lauda era andato in aereoplano a Londra, io non credevo a queste notizie, pensavo Lauda a casa ammalato per una intossicazione intestinale, lui e il suo pilota. E voi insistevate. Oggi, in un certo senso, vi debbo presentare le mie scuse perché ho insistito su quanto pensavo; reputavo Lauda un uomo che non avesse alcun interesse a raccontare bugie. Chi ha fatto la figura del fesso sono io, perché ho sempre creduto che lui mi dicesse la verità. Ora si scopre che quelle notizie non erano la verità. A voi il giudizio sull'uomo! Non spetta a me».

La domanda che le faccio è difficile. Ingegnere, perché allora se n'è andato?

«Perché! La sua domanda mi sembra un po' strana. Sarebbe lo stesso che io chiedessi a Lei perché oggi è qui e chi è Lei. Io non lo so. Ogni uomo è un mondo a se. Ogni uomo ha le sue frustrazioni e le sue ambizioni. Ogni uomo ha la sua mentalità. Ogni uomo ha i suoi traguardi. Ogni uomo ha le sue simpatie. Ogni uomo ha delle mete. Con ogni probabilità lui ha una meta che non coincide con la situazione della Ferrari. Come faccio a sapere cos'ha nella testa Lauda e che cosa ha determinato il suo distacco? Un dissidio con Forghieri? Può darsi. Come Lauda difendeva il suo lavoro, così Forghieri difende il suo e quello dei suoi colleghi che con lui hanno creato la macchina. Difende il lavoro degli operai della Ferrari. Per fare una macchina prima di tutto bisogna pensarla. Una piccola folgorazione. Dopo aver pensato cosa gli resta da fare, deve convincere i suoi collaboratori che quella idea è giusta. Quando lei ha convinto i suoi collaboratori deve progettarla. Dopo la progettazione si deve procedere alla costruzione e poi alla messa a punto. Poi si deve gestirla e trovare il pilota che la conduce. Tutte queste fasi voi le sintetizzate

Niki e Carlos accoppiata vincente

Niki Lauda e Carlos Reutemann al Gp degli Usa a Long Beach del 1977, un anno tinto di rosso prima delle polemiche che caratterizzeranno il finale di stagione

C'è Villeneuve per rimpiazzare Lauda

Carlos Reutemann, Enzo Ferrari e la scommessa Gilles Villeneuve: lo sconosciuto canadese che il Drake sceglie dopo l'addio di Niki Lauda

Non credo di aver mai paragonato Lauda a Nuvolari che è un esempio unico al mondo e un uomo che ha cercato di morire in corsa e non c'è riuscito perché aveva bisogno di cancellare il dramma di due figli morti in un letto. Lauda non è in questa situazione

ACTUALFOTO

in una sola: nel risultato che voi vedete, nella cronaca della corsa. Del travaglio che sta dietro, non dico a monte, di quello lì, voi non parlate mai. Se voi analizzaste e riusciste a comprendere tutte le rinunce, i drammi, le umiliazioni che stanno alla base di questa creazione, di questa materia grezza che diventa palpitante e viva. Se pensate a questo, sareste molto più indulgenti».

Dopo aver letto le primissime dichiarazioni di Lauda, Lei oggi, ingegnere, così ormai nudo alla meta diciamo, si sente solo "una donna sfiorita". Non l'ho detta io la frase, se pur brutale. Lei sa che l'ho anche addolcita...

«Cosa dovrei dire? Non ho capito. Che mi sento una donna sfiorita?».

La prima dichiarazione di Lauda è concepita in una simbologia tra il romantico ed il sessuale. Non so se Lei abbia qualcosa da aggiungere...

«Quello che potrei aggiungere sarebbe veramente curioso. Le posso soltanto dire che Lauda non liquida la Ferrari come ha liquidato Mariella. Non le dico altro!».

Ferrari ha parlato di Formula 2, Cheever e De Angelis. Credo possa essere quasi o pressoché esaurito l'argomento perché ha parlato in modo esauriente di tutto ciò che erano le precisazioni che doveva dare. Ora io mi permetterei di chiedere quali sono i programmi della Ferrari.

«Per quanto riguarda i programmi tecnici per il '78 credo di essere stato esauriente. Per quanto riguarda i piloti vi ho già detto che per la F. 2 abbiamo messo gli occhi su questi due giovani e cercheremo di fornire loro ottimi motori. Siamo convinti che è arrivato il momento di imitare il calcio, cioè di prepararci un vivaio, e questo vivaio lo possiamo fare attraverso una formula promozionale come la F. 2».

I telai sono Ferrari?

«I telai non sono Ferrari. Saranno quelli che la Scuderia, alla quale affidiamo i motori intenderà scegliere. Non abbiamo purtroppo il tempo di dare né un telaio né un cambio di velocità. Per quello che riguarda la squadra, purtroppo, non sono in condizioni di dirvi quali saranno i piloti che correranno per la Ferrari nel 1978. Vi posso dire che Reutemann sarà confermato, anche se non ho ancora firmato con Reutemann. Ho precisato che fino al 30 ottobre non firmo contratti. Ho ovviamente delle trattative in corso, ma oggi venderei del fumo dicendovi che spero di combinare con tizio piuttosto che con caio. Non ho niente di concreto. Vi posso assicurare che avrò un pilota. Potrebbe anche essere un Lauda '73».

Ingegnere, ci può dare i nomi dei papabili 1978?

«I papabili! I nomi li avete pubblicati voi. Io li leggo sui giornali. Non c'è persona che arrivi davanti alla Ferrari e che non venga fotografata dal solerte collaboratore di Autosprint Stefanini. Non c'è avvenimento tecnico che avvenga all'interno della Ferrari che non sia riferito ad Autosprint. Nulla sfugge ai vostri obiettivi e ai vostri informatori».

Le siamo grati se dicesse i nomi dei piloti...

«Sono quelli di cui avete scritto. Sono 4 o 5, speriamo venga uno di quelli. Se non verrà nessuno, perché la Ferrari è un covo di vipere, come è stato descritto da qualcuno, in quel momento ci limiteremo a far correre quegli "ingenui" che vanno ancora scalzi nei prati».

Lei ha detto che è affamato ed è in condizioni di dover mangiare quello che trova, ma se potesse trovare la tavola imbandita che cosa sceglierebbe?

«Purtroppo la mia malattia non mi consente scelte. Devo mangiare solo semolino e tapioca».

Per lei sarà più divertente o più preoccupante avere contro Lauda l'anno prossimo?

«La macchina da corsa è la ragione della mia vita. Non ho mai avuto niente gratis. Nella vita ho pagato tutto. Avere Lauda con me ha significato vantaggi, dispiaceri, angustie, preoccupazioni. Averlo contro? È un concorrente in più. La Ferrari ha vinto 22 campionati del mondo e prima di morire spero di vederne un altro. A questo punto voglio parlare dell' Alfa Romeo. Ho notato che c'è un certo andazzo a montare un duello Ferrari-Alfa Romeo per il futuro. Vi dico subito che sono fatiche sprecate perché ora vi leggerò una lettera che ho mandato all'Alfa 25 anni orsono.

"Cari amici dell'Alfa, permettetemi di incominciare così questa lettera che vi scrivo dopo tanti anni. Il vostro telegramma di oggi mi ha portato una grande ventata di primavera e nel cielo terso ho letto, con chiarezza sconcertante, l'intero libro dei nostri ricordi. Venti anni ho vissuto con voi; quanti fatti, avvenimenti, uomini sono passati! Tutto e tutti oggi ho ricordato. Ho ancora per la nostra Alfa, statene certi, l'adolescente tenerezza del primo amore, l'affetto immacolato

per la mamma! Credetemi vostro Enzo Ferrari". *Ho lasciato l'Alfa nel dicembre 1939, ma questi sentimenti non sono cambiati. Io non sono né un pilota né un tecnico che abbandona una Casa e che si perita, poi di criticare o disconoscere quello che ha ricevuto. Sono nato all'Alfa. Dalla mia bocca non verrà mai fuori una parola contro mia madre. Ricordatevelo! Sprecate inchiostro e fatica, perché non alimento mai polemiche con l'Alfa. I vecchi dirigenti sono morti e i nuovi dell' Alfa-Autodelta o sono nati alla Ferrari o hanno incominciato a fare macchine da corsa alla Ferrari. Ci conosciamo tutti e io stimo il lavoro».*

Volevo sapere: lei, dicendo che potrebbe venire un Lauda '73, esclude o non esclude Andretti per il prossimo anno?

«Le potrei rispondere in due modi. Tutti lo sanno perché Andretti non è restato con la Ferrari. Aveva Indianapolis e altri impegni. Le potrei rispondere in un altro modo. Quando lavoravo a Torino, alla fine del 1918 e ai primi del 1919, alcune sere andavo a letto senza cena. Se avessi trovato uno che mi avesse offerto da mangiare l'avrei ringraziato. Oggi, sono affamato di piloti, ma non sono neanche uno che viene a raccontare storie per dirvi che posso scegliere. Oggi bisogna lavorare per creare i piloti. Questa è la verità. Abbiamo anche questo compito tardivo, se volete, ma l'abbiamo. Lo abbiamo svolto con Lauda, e sapete cos'era Lauda quando è venuto da noi».

Allora escludiamo Andretti dalla lista dei possibili candidati?

«Le ho detto che ho fame! Quando uno ha farne prende quello che trova».

Lei preferisce non dire che c'è una prima guida e una seconda guida. Lo ha sempre detto anche in passato...

«È perché risponde ad una verità che io sento. Per me la prima guida è quello che vince la corsa quella domenica. Noi lavoriamo. Qualunque cosa si sia detto e scritto, per i nostri piloti facciamo tecnicamente tutto quello che dobbiamo fare sempre allo stesso modo, nella stessa forma, con la stessa diligenza, con lo stesso zelo. Non abbiamo una prima e una seconda guida. Quello che vince è la prima guida di quella domenica ma noi, non nominiamo assolutamente delle prime guide. Reutemann mi aveva chiesto, prima del Gp d'Olanda, cosa avrebbe dovuto fare la domenica. Gli risposi che doveva difendere le sue possibilità. La, stessa domanda me l'aveva posta prima di Monza e ancora gli risposi che doveva difendere le sue capacità. Un giorno, quando ero pilota, fui invitato, a Pescara, a lasciare passare Campari. Lui si fermò. So quello che ho provato in quel momento. Non infliggerò mai ad un mio pilota l'umiliazione che ho subito».

Da questo punto di vista lei pensa che il pilota che presto firmerà il contratto possa essere una prima guida oppure potrà essere un giovane, un Lauda edizione '73?

«Le ho già detto che prendo quello che trovo. Ho qualcosa, ma ve lo dirò solo il 30 ottobre. Non posso comunicarlo prima. Se capitasse un fatto nuovo è mio interesse togliervi la sete. Sono tutte storie quando ci attribuiscono dei segreti e delle finezze. La questione è che siamo giudicati uomini furbi e allora le nostre verità non sono credute. Voi avete bisogno di quelle verità che convincono e per convincervi bisogna che si adattino al vostro pensiero originario».

Lei il prossimo anno si accontenterebbe di avere in squadra soltanto Reutemann od un altro pilota della forza di Reutemann? Le andrebbe bene una squadra con Reutemann "prima guida" e un giovane da allevare? Vorrebbe due galli in un pollaio?

«Io so quanto sia controproducente avere due galli in un pollaio. Abbiamo visto il connubio Lauda-Regazzoni nel Gp d'Inghilterra. Abbiamo visto tante cose. So perfettamente però che una Casa non può puntare unicamente su un pilota, altrimenti dovrebbe fare come Wolf che fa correre il solo Scheckter. Noi abbiamo bisogno di due piloti. Se potremo aver un primo pilota lo prenderemo, se non potremo avere un primo pilota, faremo correre una promessa sperando che questa suffraghi le nostre previsioni come ha fatto Lauda».

Pensa che Lauda oggi sia intelligente?

«Dopo quello che vi ho detto spetta a voi giudicare».

Ingegnere, nel caso piuttosto improbabile che nessun pilota di primo grado si renda disponibile per voi, non crede ci sarebbe la possibilità finalmente di trovare un pilota italiano?

«L'affare dei piloti italiani o semi-italiani l'abbiamo già annunciato. Noi tentiamo di preparare

Tutto era iniziato con tanti sorrisi

Era iniziata così tra i sorrisi l'avventura di Niki Lauda alla Ferrari. Era il 1974 e a Fiorano questo sconosciuto austriaco aveva subito scaldato il cuore del Drake. Tre anni e due titoli iridati dopo il loro sodalizio giungeva al capolinea

per la F.1 De Angelis e Cheever».

Se Lauda tornasse pentito e piangente, lo riprenderebbe?

«La storia del figliol prodigo l'ho letta quando ero ragazzo. Nella vita non l'ho mai constatata».

Ingegnere, si è parlato della necessità assoluta di moralizzare la F.1 il cui ambiente, specialmente negli ultimi anni si è andato irrimediabilmente deteriorando. Se l'ingegner Ferrari fosse il massimo esponente della FIA oltre che della CSI quale provvedimento adotterebbe per riportare un po' d'aria sana nell'ambiente della F.1?

«Bisognerebbe cambiare un po' la mentalità di certe persone. Poi lei sa che viviamo in un periodo assembleare. Se fossi un questore e a Modena, potrei sopprimere Viale Fontanelli o qualche altro, per portare un poco di pulizia nell'ambiente, ma come si fa a cambiare testa alla gente? È tutto un sistema. È tutta democrazia! È questa la situazione: la violenza ha sostituito la ragione. Cosa si vuole aspettare? Cosa bisogna attendere? Anche i dirigenti sportivi lavorano all' insegna del compromesso! In stato di necessità! Non abbiamo visto per il numero dei partecipanti a Monza? La CSI era presente, perché non è intervenuta? C'è stato uno che ha detto che dovevano provare tutti insieme e allora si sono fatti partire tutti! Poi nelle prove c'è stato chi si è girato e neanche farlo apposta era proprio uno di quelli che non dovevano provare».

E Lauda?

«Un momento. Che si giri Lauda questo è lecito. Ma che si girino tre volte in corsa... Ma andiamo, non facciamo nomi. Abbiamo visto in gara che piroette ha fatto certa gente, a ripetizione! Entriamo nel problema del rilascio delle licenze».

Lei ha parlato di immoralità nel fatto che i concorrenti abbiano sostituito i colori nazionali...

«Non i colori nazionali. Che la CSI abbia soppresso l'obbligatorietà di dipingere le macchine con i colori nazionali e inoltre ho aggiunto che gli sponsor hanno sostituito con la pubblicità delle sigarette, dei preservativi, degli aperitivi, ecc. il nome della marca. Questo ho detto».

Però ha aggiunto che quando uno riceve 700 milioni è immorale.

«Per la verità non ho detto così. Ho detto che la immoralità è arrivata a cifre di 700 milioni, non ho detto che uno è immorale, ho detto che è immorale l'ambiente. C'è stato un signore che ha parlato di immoralità e io ho convenuto che l'immoralità è arrivata a cifre di questo genere. Non l'ho detto io, l'immoralità l'ha citata questo signore, non io. Lo confermo in questo senso: quando bisogna pagare un pilota 700 milioni, mi pare che quadri con la immoralità della F.1».

Pagare un pilota 700 milioni, cosa significa? Lei lo ha letto sul giornale dei 700 milioni?

«Sì, l'ha dichiarato un giornale. Ho letto su un settimanale, anzi ho osservato un disegno che precisava tutti i cespiti di un pilota. Poi devo tenere conto di quello che Tanzi ha detto. Ecclestone gli ha dichiarato che deve dare dare 500.000 dollari a Lauda. Quindi, si fa presto a fare il conto se si aggiungono le altre sponsorizzazioni sulla tuta. Si vede dove si arriva».

Con lei Lauda ha mai fatto dei discorsi economici?

«Ho premesso che il nostro divorzio è avvenuto senza parlare di denaro. Lui ha dichiarato che non aveva più motivazioni per restare alla Ferrari. Non ha mai parlato di denaro. Non ho mai fatto controfferta e io non ho mai proposto niente».

Ing. Ferrari, perché non suggerisce a Della Casa, al momento dei contratti, di mettere un articoletto piccolo piccolo che imponga ai signori piloti della Ferrari di rendersi disponibili per i giornalisti subito dopo le gare, come fanno altri?

«Non lo fanno nemmeno per le aziende che pagano i loro ingaggi! Abbiamo avuto questioni con la Heuer, con l'Agip, con la Goodyear, con della gente che paga ingaggi ai piloti. Abbiamo avuto delle questioni perché si lamentano del loro poco interesse. I piloti, dopo aver ricevuto il denaro, rincorrono nuovi sponsor per le etichette e le patacche che mettono sulle tute. Questa è la verità. È questione, parliamo chiaro, di sensibilità morale. Uno che ha ricevuto, 20-30 milioni da una ditta deve corrispondere con delle prestazioni, con della cortesia, con della sensibilità. Non lo fanno! Immaginate se lo fanno per voi. Lo faranno il giorno che hanno bisogno di giustificare qualche loro figuraccia, allora sì, vengono da voi a dire che non hanno sbagliato la curva, che non sono andati sul cordolo, ma che la colpa è della macchina. Quel giorno sì, prima no! Ogni uomo è dominato da un istintivo egoismo. Gli uomini grandi sono quelli che sanno mitigare i loro egoismi e sanno condizionarli alla convivenza sociale».

SUTTON-IMAGES.COM
GITANES
MICHELIN
MICHELIN

Montecarlo snodo mondiale

Jody Scheckter, davanti a Gilles Villeneuve nelle prime battute del Gp di Monaco. È un inizio fantastico per le Ferrari 312T4 sulle strade del Principato. Sarà il sudafricano a conquistare la vittoria, mentre il suo compagno di squadra canadese si ritirerà per la rottura della trasmissione. Quello di Montecarlo diventerà uno snodo decisivo nella corsa al titolo iridato per Scheckter

La fabbrica di carriole vince ancora

IL TITOLO IRIDATO. LE DINAMICHE DELL'ACCOPPIATA SCHECKTER-VILLENEUVE. FERRARI PARLA DI TUTTO E SI TOGLIE ANCHE UN ENORME SASSO DALLE SCARPE

AUTOSPRINT N.43 23 OTTOBRE 1979

Lei non trova che sia stato decisivo il blocco di Villeneuve alle spalle di Scheckter nel Gran Premio di Montecarlo. Cioè: se Villeneuve in quell'occasione avesse potuto andare via, avrebbe potuto cambiare il mondiale? O no?

«Non soltanto a Montecarlo, ma anche in altre circostanze il risultato del mondiale avrebbe potuto cambiare ed io sarei stato felice di poter dimostrare che alla Ferrari si fabbricano macchine ma anche piloti. Ma Villeneuve non poteva andare via perché lui aveva già pregiudicato probabilmente per sempre la sua macchina con un sorpasso che noi tutti abbiamo visto e registrato, quando ritenne di superare un avversario al terzo giro (ma poi non aveva il margine sufficiente). Comunque è quello che poi ha provocato la rottura della trasmissione, in quanto i cordoli non perdonano sempre. Comunque, giacché Minini (Corriere Informazione) è intervenuto, vorrei pregarlo di prendere atto di una cosa, che quella fabbrica di carriole di Maranello riesce ancora a stare a galla e qualche volta a vincere!». (Risate...).

Ha avuto l'impressione che Scheckter sia stato molto favorito o poco favorito, tecnicamente, nei riguardi di Villeneuve soprattutto nelle scelte della preparazione della macchina quest'anno?

«No, lo nego nettamente. Noi abbiamo sempre trattato i nostri piloti nello stesso modo, se Scheckter ha avuto un vantaggio del quale non ha avuto bisogno di usufruire, è perché nelle prime corse aveva a disposizione il muletto preferenzialmente su Villeneuve. Ma lui non è stato favorito in nessun altro modo. Che poi Scheckter segua la parabola del campione che io ho scritto (e che poi alla fine dell'anno vi manderò: è un piccolo appunto sulla parabola del campione, non per Scheckter ma per tutti i campioni), vi convincerete che questi uomini fino a quando hanno l'ansia di correre, il desiderio di arrivare primi, sentono quello che significa l'applauso della folla, e quindi si ha un corridore. Quando interviene il calcolo economico e predomina su tutti questi avvenimenti che ho precisato, in quel momento cessa il corridore e si trova il comprimario. Quanto a preferire l'uno o l'altro noi lasciamo la responsabilità al pilota. Diciamo che abbiamo fatto le prove e queste sono le nostre risultanze, poi la responsabilità della scelta dei pneumatici, e di altri particolari tecnici resta del pilota perché sale in macchina ed ha questa sensibilità. Chi rischia la vita è lui, se le prove vengono fatte a Fiorano, noi abbiamo degli strumenti tali da poter dare non solo un consiglio ma anche un orientamento preciso,

> **Il risultato del mondiale avrebbe anche potuto cambiare a favore di Villeneuve e io sarei stato felice di poter dimostrare che alla Ferrari si fabbricano macchine ma anche piloti**

ma su ogni circuito noi non abbiamo le attrezzature tecniche di Fiorano».

Però le attenzioni dell'Ingegner Forghieri erano maggiori per Scheckter...

«Ma caro amico, anche lei avrà delle simpatie per le bionde o per le brune. Comunque noi vogliamo bene ad entrambi, perché abbiamo fatto un matrimonio che fino a che va avanti deve andare avanti. Se nell'ambito della famiglia non è possibile andare d'accordo, pensi nell'ambito dello sport... L'elemento determinante è l'affermazione di una superiorità personale. Io mi ricordo che alla Targa Fiorio del 1923, dopo che il povero Ascari mi aveva favorito per entrare nell'Alfa Romeo, il sabato delle prove io ero il più felice di tutti perché ero stato più veloce di Campari, Ascari e di Sivocci! Però la domenica sono andato fuori strada. Questo è un altro discorso, quindi come si può dire che si va d'accordo quando si è dei concorrenti? Che ci sia un rispetto reciproco e che Villeneuve si sia comportato correttamente nel momento in cui ha visto che non aveva più niente da sperare, questo è giusto, legittimo ed apprezzabile; ma non che la Ferrari abbia dato degli ordini. Entrambi si sono comportati correttamente, perché hanno capito che da questo accordo poteva scaturire un vantaggio comune».

Indipendentemente dal Campionato del Mondo, lo Scheckter arrivato alla Ferrari era lo Scheckter che desiderava lei o è stato un pilota troppo rinunciatario a un certo punto?

«Lo Scheckter che noi abbiamo assunto e che già l'anno precedente avrebbe dovuto venire con noi era uno Scheckter combattivo, irriducibile. E noi avevamo bisogno di un uomo che sostituisse Reutemann, il quale è un ottimo pilota, che quando si trova davanti va forte e difficilmente è prendibile, però è un uomo tormentato e tormentoso. Noi abbiamo preso questo Scheckter, il quale si è rivelato un saggio amministratore delle proprie possibilità, che ha giocato non so se al risparmio o all'esito finale. La verità è questa, che quando si è trattato di tirare ed impegnarsi si è impegnato, quando si è trattato di risparmiare ha risparmiato... Ora, certo, c'è una differenza. Così ci siamo trovati con l'uomo d'assalto che è il campione della motoslitta, l'aviatore, e viceversa, con l'uomo dalla bagarre accesa che doveva essere Scheckter (e l'abbiamo visto tale quando era alla Wolf) che viceversa si è dimostrato un saggio amministratore delle posizioni conquistate o conquistabili».

Da come parla del campione mondiale appaiono delle sfumature amare...

«No, non ci sono delle sfumature amare, c'è la constatazione di una parabola che è nella natura stessa di tutti gli uomini, perché gli uomini che arrivano al successo, all'apice e che sanno conservare in quel momento l'umiltà delle origini e sanno guardarsi allo specchio, sono molto, molto pochi. Ecco perché dico "La parabola del Campione". Nel mio prossimo libro ho descritto appunto questo fenomeno che non è di Lauda, né di Scheckter, ma è di tutti. È un fatto estremamente umano».

Se lei fosse stato uno dei suoi due piloti, per vincere il titolo mondiale, come avrebbe corso? Come Villeneuve o come Jody Scheckter?

«Quando correvo io si correva in un altro modo. In altre condizioni, con altri circuiti. Io ammiro Villeneuve. Evidentemente è il prodotto di una scommessa che io ho fatto. Quando ho assunto Villeneuve, credo che non ci fosse nessuno che giocasse su quel nome, che avrebbe giocato un dollaro su Villeneuve. Ora commette ancora alcune ingenuità, ma è uno che ha voglia e vuole arrivare a tutti i costi, e poi - quando è stato criticato ed anche giustamente si è dimostrato criticabile - non dobbiamo dimenticare che quell'entusiasmo, quella esasperata passione, ha avuto un predecessore e noi abbiamo trovato anche chi ha pubblicato le fotografie di Nuvolari che ha vinto il Gran Premio di Brno in Cecoslovacchia con tre ruote nel '35. Quindi, per dire come sarei stato io se avessi corso, bisogna che torni indietro di tanti anni. È come per quelli che scrivono le autobiografie e cominciano dall'età di due anni. Io no...».

Lei ritiene personalmente che abbia più personalità come pilota il piccolo canadese o il sudafricano?

«Sarebbe lo stesso se mi chiedesse se mi piacciono più le donne bionde o le donne brune. È difficile rispondere perché la personalità di uno è un complesso di capacità e di interessi, mentre l'altro è un giovane proiettato alla conquista di una notorietà mondiale e questo qui l'ha già avuta. Quando queste riescono ancora a coagulare ed a creare il 100%, il risultato viene fuori».

Sappiamo come corre uno e come corre l'altro, anche se è mutato il modo di correre di Scheckter in quest'anno. Nel lavoro di preparazione e di messa a punto della macchina,

ACTUALFOTO

Maggiori attenzioni di Forghieri verso Scheckter? Ma caro amico anche lei avrà delle simpatie per le bionde o per le brune. Comunque sia chiaro: noi vogliamo bene ad entrambi e senza dare ordini

A Fiorano un'altra festa iridata
Da sinistra verso destra Forghieri, Villeneuve, Piccinini, Ferrari e Scheckter sulla pista di Fiorano festeggiano il titolo artigliato nel 1979 ma con lo sguardo già rivolto al futuro

di collaudo; lavora di più Scheckter o l'altro?

«Sono tutti e due preziosi. Uno per una ragione e l'altro per l'altra. C'è chi preferisce Scheckter, c'è chi preferisce Villeneuve. Ci sono indicazioni che partono dall'uno e dall'altro. Quello che posso dire la stupirà è che in occasione di determinate trasferte affrettate, uno ha dato l'incarico all'altro di provare anche la propria macchina. Vuole dire che hanno delle esigenze affini».

Quindi hanno una resa paritaria...

«Come le dico non posso fare un bilancio. Posso dire che Villeneuve mi appare in certe circostanze più veloce, ma non so se Scheckter si è impegnato al pari di Villeneuve. Noi abbiamo un uomo con 6-7 anni di esperienza di Gran Premi internazionali, poi abbiamo un neofita che l'anno scorso ha cominciato a venire alla ribalta. Quindi è difficile poter stabilire un parallelo».

Lei sa che la competitività di Villeneuve è superiore oggi nei confronti del pubblico a quella di Scheckter, che pure è campione del mondo: non disturba questo fatto?

«No, a noi fa piacere».

Chiedevo: soprattutto per ciò che concerne i rapporti interni...

«Ma caso mai, se uno li vuole turbare, se il titolo conseguito dovesse turbare, il danno sarà suo, non sarà della Ferrari».

Restando a Villeneuve, ci dica esattamente come l'ha scoperto?

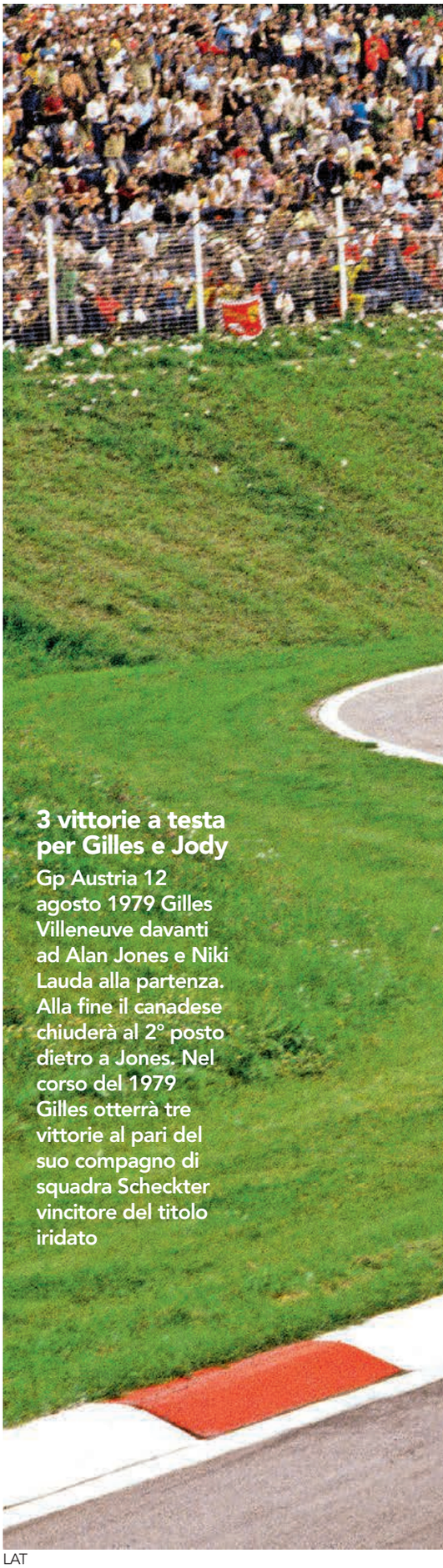
«Io l'ho scoperto in un modo semplice. L'ho visto una sola volta in televisione a Silverstone. Avevo avuto delle ottime informazioni dal figlio di un nostro dirigente che lavora in Canada, poi avevo visto i risultati della Formula Atlantic. In seguito Wolf mi aveva parlato del coraggio di questo giovane, nelle corse che aveva fatto con la sua Can Am. Molte volte si sa che nella vita si agisce sotto l'impulso di deduzioni, piuttosto che con il freddo ragionamento. Quindi, nel momento del divorzio di Lauda, che quando l'abbiamo preso noi non era quell'asso che poi si è dimostrato meritatamente, ho detto: "Tentiamo". Ho premesso prima che Villeneuve è una scommessa; ho vinto, almeno fino ad oggi. Ad ogni modo vorrei precisare a quelli che hanno messo in dubbio la nostra affermazione (che Piccinini ha rilasciato a Montecarlo) quando dichiarammo che Villeneuve sarebbe stato con noi anche nel 1980, posso aggiungere che Villeneuve non solo ha firmato per il 1980, ma abbiamo anche un'opzione per il 1981. Piccinini (che non è quel fonografo di una volta su cui era scritta «La Voce del Padrone») è uno che le cose le sa, che ragiona e le conduce. Egli ha detto: noi adesso definiamo la squadra prima di Montecarlo e l'abbiamo definita prima di Montecarlo. Perché anche Scheckter noi avremmo potuto lasciarlo libero quest'anno. Ora riguardo a Villeneuve, non vedo perché ci sia chi abbia romanzato i 500.000 mila dollari, gli 800.000 mila dollari, i 5 miliardi. Sono tutte spiritose invenzioni, Villeneuve resta con noi. Ora poi, che lui guadagni del denaro perché la Ferrari ha sempre rispettato l'immagine del pilota, tanto meglio. Noi siamo felici che Scheckter o Villeneuve reclamizzino personalmente i prodotti che loro desiderano e che rendono loro denaro mentre noi siamo sulla ferma posizione di non accettare nessuna sponsorizzazione che non partecipi all'evoluzione tecnica della macchina. Perché riteniamo che sia un diritto dell'Agip, della Marelli, della Michelin, della Champion, della Brembo, di tutti coloro che collaborano con noi alla creazione e all'esercizio di queste vetture, di figurare sulla fiancata della nostra macchina. Noi non siamo d'accordo, direi una parola brutta, di prostituirci a vantaggiose combinazioni pubblicitarie per prodotti che non contribuiscono alla tecnica. Abbiamo visto delle macchine che portano il marchio di una sigaretta del Monopolio italiano, mentre lo Stato fa la guerra contro il fumo».

L'ha fatta più arrabbiare l'errore di Villeneuve con Lauda a Imola o quello di Scheckter con Laffite a Zeltweg?

«Io potrei dire che Villeneuve abbia commesso a Imola una delle sue ingenuità che fanno parte del repertorio. Ma siccome alla base di questa ingenuità, c'è sempre la volontà di vincere, per me lui diventa più un eroe. Per quello che riguarda Scheckter indubbiamente ha avuto una pausa di riflessi in quell'occasione. Se mi domanda invece se sono restato entusiasta della prova di Scheckter a Imola, il discorso è diverso...».

Che cosa ha provato quando Lauda ha vinto ad Imola?

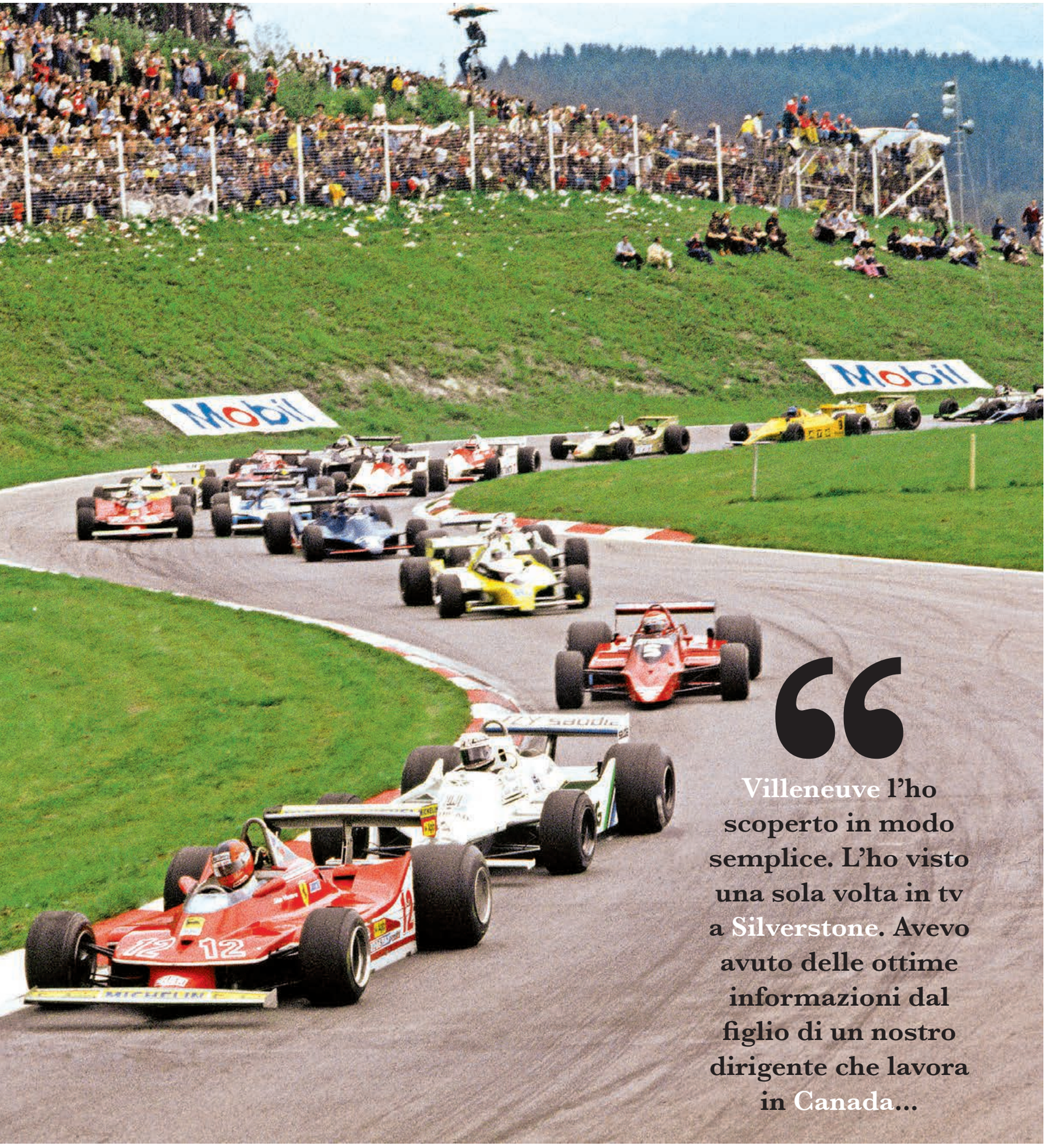
«Io ho provato qualche cosa che mi ha profondamente soddisfatto, poiché tutti si erano affrettati a dichiarare che era la passerella organizzata espressamente per la Ferrari. Si è dimostrato



3 vittorie a testa per Gilles e Jody

Gp Austria 12 agosto 1979 Gilles Villeneuve davanti ad Alan Jones e Niki Lauda alla partenza. Alla fine il canadese chiuderà al 2° posto dietro a Jones. Nel corso del 1979 Gilles otterrà tre vittorie al pari del suo compagno di squadra Scheckter vincitore del titolo iridato

LAT



Villeneuve l'ho scoperto in modo semplice. L'ho visto una sola volta in tv a Silverstone. Avevo avuto delle ottime informazioni dal figlio di un nostro dirigente che lavora in Canada...

invece che la legge dello sport è l'unica che vale nelle competizioni, quindi se la vittoria di Imola ha contribuito in qualunque modo a servire perché Lauda cessasse il suo ciclo vittorioso e in sordina da due anni, vincendo una corsa nel Gran Premio nel circuito intestato al mio compianto Dino, io ne sono contento e gliene do una prova. Vi do la copia della lettera che ho scambiato con Lauda quando lui mi ha telegrafato per complimentarsi dopo la conquista del Campionato mondiale perché così tutti quelli che parlavano sul dissidio Ferrari-Lauda possono constatare quali sono i nostri rapporti».

Leggendo la risposta al telex di Lauda, lei ha già anticipato un giudizio sull'austriaco: potrebbe ampliare il discorso? A questo punto Lauda non è più un protagonista, quindi se ne può parlare fuori della mischia...

«L'affare Lauda lo sintetizzo in due episodi. Primo, quando avvenne il ritiro in Giappone e lui rinunciò alla corsa perdendo per un punto il Campionato Mondiale. Alla conferenza stampa che dopo ho tenuto a Modena mi pare che sia stato l'inviato speciale di allora del Corriere a dirmi: "Ma allora? Lei che cosa fa, come interviene?" lo gli dissi: "Niente, perché nel 1924, alla vigilia del Gran Premio di Lione, io mi sono trovato in condizioni morali, psichiche, da non poter partecipare al Gran Premio di Francia". Ora, io che sono stato un pilota giustifico il gesto di Lauda. Quando pochi giorni fa ho letto della sua decisione di ritirarsi dalle corse, ho detto: è una decisione onesta che io stesso ho preso nel 1932 quando è nato il mio Dino, quindi non so se affiancare la nascita di Lucas da pochi mesi con la decisione di Lauda, ma indubbiamente ci sono degli affetti che non sono valutabili, intraducibili, in un contratto di sponsorizzazione. È stata, ho detto, una decisione onesta. Quindi, quando uno compie un atto onesto (a parte che a mio parere essere onesti non è un privilegio ma un dovere) io dico che è stato un atto onesto: ha fatto bene. Correre per prendere i soldi e non dare tutto quello che ha sempre dato... ha fatto benissimo».

Quanti piloti hanno rinunciato a correre dicendo che si sentivano cretini nel continuare a correre in tondo?

«Mah, è un inventario che non ho mai fatto. Forse Lei, con tutte le informazioni riservate che ha, riesce a farne una statistica, ma io non l'ho mai fatto. Ho fatto l'inventario di quelli che hanno continuato a restare nella mischia, per portare a casa le lire oppure perché ritenevano di essere dei sacrificati. E pertanto non avevano avuto un mezzo idoneo che concedesse loro di dimostrare le loro capacità. Questo è l'inventario che posso fare».

Non ha l'impressione che il campionato del mondo su 18 prove non sia troppo lungo?

«È roba da matti: cominciare in gennaio e finire in novembre! A parte le questioni umane che sono di primo piano, ma come si fa a tenere anche due squadre di meccanici impegnate tutto l'anno? E quando vanno in ferie? Noi abbiamo due mesi e mezzo o tre che possiamo dedicare praticamente dopo Monza alla costruzione e allo sviluppo di nuove unità. Perché durante la stagione garantire la presenza a tutte le manifestazioni costituisce un impegno tale per l'officina che non vi è la possibilità di miglioramenti tangibili. Quindi è una pazzia far cominciare un campionato il 12 di gennaio e finirlo la prima domenica di novembre. Io rifiuterò un calendario di questo tipo. A tutto quello che viene stabilito e che va oltre il 5 di ottobre io sarò decisamente contrario, e credo di trovare anche la maggioranza su questo terreno. Si è detto, è vero, che vogliono rinunciare a dei Gran Premi come la Svezia, che comporta una trasferta eccessiva (e non è possibile conciliare la trasferta della Svezia che si corre al sabato col Gp di Spagna che è agli antipodi geografici) e come il Gp d'Austria, che non ha alberghi, non ha ricettività, per grane di televisione ecc. Sono sicuro che un paio di corse salteranno, ma non è questo che dobbiamo valutare. Se è un campionato del mondo, come deve essere, sono del parere di includere i Paesi di tutto il mondo è una cosa giustificata, ma si devono concentrare queste

> **Non posso fare un bilancio, ma posso dire che Villeneuve mi appare in certe circostanze più veloce, ma non so se Scheckter si è impegnato al pari di Villeneuve**

Gp Usa qui finisce l'avventura

7 ottobre 1979, Gp degli Usa a Watkins Glen. È la gara conclusiva di un'esaltante stagione per il Cavallino. L'ultimo graffio sarà quello lasciato da Villeneuve che conquisterà la vittoria nella corsa statunitense con Scheckter campione del mondo con la Rossa

corse in uno spazio più limitato. Non è possibile accettare le date».

Quindi lei pensa a quale numero massimo?

«Il massimo era 16 corse, per quanto cui fu una riunione nella quale si stabilì che era meglio fare dodici Gp ben preparati, selezionati, sia per importanza di afflusso di pubblico sia per importanza tecnica, con riferimento alle caratteristiche dei percorsi. Il campionato su 12 prove doveva essere più che sufficiente a dimostrare l'eccellenza di una macchina e quella del pilota. Questa era una decisione di consenso che non ha avuto seguito».

Il suo stato d'animo nei confronti dell'Alfa Romeo?

«Con l'Alfa siamo in ottimi rapporti. Quando abbiamo sollecitato un'opinione sulla questione della difesa del compressore è stata accettata la nostra tesi e ci siamo associati. E poi penso che l'azione che ha svolto "monsignor" Piccinini anche in Canada, dove la stessa Alfa Romeo gli ha affidato l'incarico di rappresentarla nei confronti della Commissione d'Appello, per quella ingiustizia che stavano commettendo ai suoi danni, credo che testimoni a sufficienza dei nostri rapporti con l'Alfa. In due si suona sempre meglio... Il progresso scaturisce dall'antagonismo tecnico, tutto il resto sono chiacchiere. Noi non parleremo mai dell'Alfa, e se qualcuno della Ferrari parlerà dell'Alfa, commetterà qualche cosa che è contro la mia volontà e sarà ripreso. Chiudo con un ringraziamento sperando che in quello che andrete a scrivere ci sia effettivamente il mio pensiero, nel senso che sono venuto non per raccontarvi delle bugie, ma per esporvi dei fatti. Siate generosi, credetemi una volta tanto».

Volevo Patrese, ho preso Pironi

DAL MANCATO ACCORDO COL PILOTA PADOVANO ALL'ARRIVO DEL FRANCESE DI ORIGINI ITALIANE CHE AVEVA INCURIOSITO ENZO FERRARI AL GP DEL BRASILE 1979

AUTOSPRINT N.39 23 SETTEMBRE 1980

Villeneuve la scommessa di Ferrari

Ci sono immagini che parlano da sole. Come questa che ritrae Enzo Ferrari e Gilles Villeneuve, la grande scommessa del Commendatore dopo l'addio di Niki Lauda a Maranello

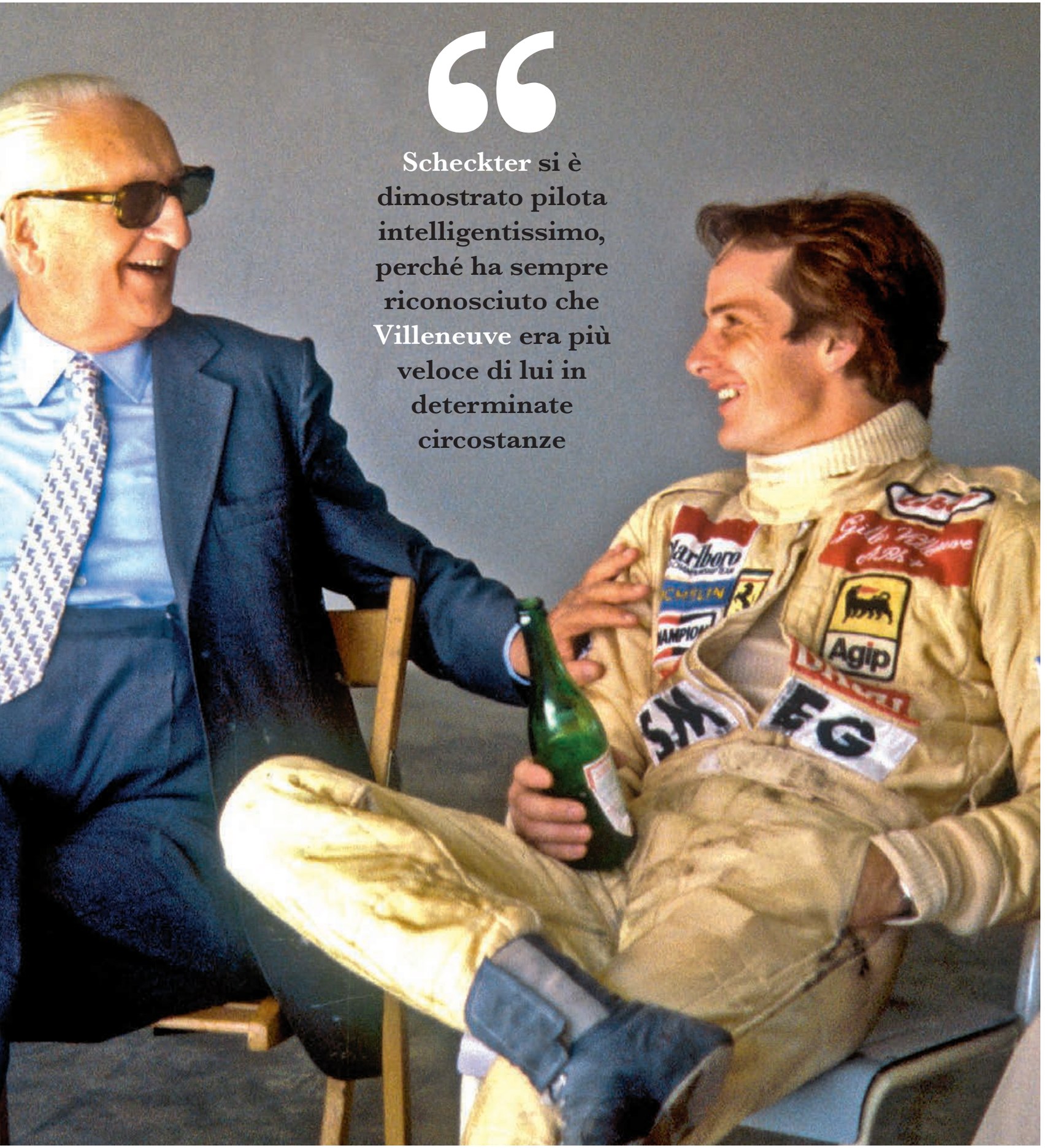
ACTUALFOTO

Chi annuncia la squadra 1981?

«La squadra 1981 si compone di due piloti: Gilles Villeneuve, e non vi erano dubbi sulla sua permanenza alla Ferrari perché fin dal Gran Premio di Monaco di quest'anno Piccinini aveva precisato che egli aveva rinnovato con noi un accordo di collaborazione per l'anno successivo, e l'altro sarà l'italo-francese Didier Pironi. Penso che qualcuno vorrà conoscere come mai la Ferrari ha deciso soltanto oggi di rendere pubblica ufficialmente questa notizia. La questione è semplice: il 6 marzo noi abbiamo sottoscritto un impegno con Pironi. Impegno che doveva essere reso operante soltanto il lunedì dopo il Gran Premio d'Italia di Imola. Se qualcuno ha avuto interesse a propagarlo prima, ha fatto bene a farlo, quello che è importante è che nessuno della Ferrari e dei miei collaboratori può essere stato, perché soltanto io e Piccinini sapevamo che sussisteva questo impegno con Pironi dal 6 marzo 1980».

Ma basta l'essere "oriundi" per non pesare moralmente? Lei un po' di tempo fa disse: "Se un giorno avrò un pilota italiano, sarà Patrese". Ha cambiato opinione?

«Non ho cambiato opinione, né sulla valutazione che ho dell'uomo né sui sentimenti che ho per lui. Quando Patrese si è trovato in serie difficoltà dopo il luttuoso incidente di Monza la Ferrari ha preso le sue difese in tutte le sedi competenti. Patrese ha sempre goduto della mia simpatia, anche se purtroppo nell'ambiente i suoi colleghi non sempre sono del mio parere. Patrese aveva avuto con noi un accordo nel 1979, un impegno di prelazione che noi abbiamo rispettato perché scadeva il 1° settembre. Il 1° settembre non abbiamo potuto confermarlo, perché Scheckter aveva rinnovato il suo rapporto e in quella occasione abbiamo soddisfatto quello che dovevamo pagare. Dal 1° settembre 1979 non avevamo più nessun impegno fermo con Patrese. È ovvio che le mie simpatie sono proseguite nei confronti di Patrese e quando nel mese di febbraio - il 15 di febbraio - in una circostanza verificatasi a Torino si è auspicato la



Scheckter si è dimostrato pilota intelligentissimo, perché ha sempre riconosciuto che Villeneuve era più veloce di lui in determinate circostanze

presenza di Patrese presso le aziende del gruppo Fiat, io ho colto quell'occasione, pur non essendo presente in officina perché impegni di altro genere mi hanno tenuto per quattro giorni assente dal mio lavoro, così ho pregato il direttore amministrativo di prendere contatti con Patrese per conoscere la sua disponibilità e le sue pretese, pretese che lui ha precisato. Alcuni giorni dopo il ragioniere Della Casa, che è direttore amministrativo e vice direttore generale della Ferrari, ha precisato telefonicamente a Patrese che in quel momento la Ferrari non poteva assumere un impegno della importanza che lui richiedeva. Senza entrare nel merito se egli valeva o no la cifra richiesta, ha semplicemente detto che in quel momento non eravamo maturi per sottoscrivere un accordo che prevedeva un impegno per il 1981. Il caso Patrese lo possiamo registrare come il caso Jones. È stato scritto e detto che io sono un uomo che decide personalmente e non ascolta nessuno. La verità è sensibilmente diversa. Ho l'abitudine di consigliarmi con i miei collaboratori tutti, di conoscerne gli umori, di annusare, dare le proporzioni del mio naso, l'ambiente. Quando ho trovato nell'ambiente una certa indifferenza, talvolta anche una ostilità, ho dovuto rinunciare. Jones poteva essere alla Ferrari, a suo tempo, al posto di Villeneuve. Non che io sia pentito di avere vinto una scommessa assumendo Villeneuve di fronte alla incredulità generale, ma ho rinunciato a Jones. La Ferrari, lo dico in modo che voi tutti lo ricordiate, non sottoscrive contratti, ma offre garanzie; garanzie che sono in ragione del montante che le nostre case collaboratrici, alla realizzazione delle nostre vetture, ci mettono a disposizione per ingaggiare piloti. E Jones sarebbe venuto alla Ferrari con una garanzia di 75.000 dollari nel 1978! Posso aggiungere che il caso Patrese mi è veramente dispiaciuto perché, ripeto, come nel caso Jones, non ho deciso con la mia sola testa. Non invoco questo a giustificazione del mio operaio. Dopo avere osservato il comportamento di Pironi nel Gran Premio del Brasile dissi a Piccinini: "Tienilo d'occhio", *considerando che la trattativa di Patrese aveva incontrato questo arresto per diverse ragioni, non escluse quelle economiche che non sarebbero state in ogni caso insormomabili. D'altra parte era giusta la richiesta di Patrese, perché dove si trovava guadagnava una somma già notevole e non paragonabile a quella della opzione concordata per il 1979. Per Pironi ho deciso:* "Questa volta farò una scelta di testa mia". *L'ho fatta, l'ho condotta a termine con la preziosa collaborazione di Piccinini e tutto è finito tre giorni fa quando qualcuno si è premurato di darne notizia. Una notizia che avrei dato soltanto oggi perché questo era stabilito nell'accordo sottoscritto da Pironi e Piccinini; accordo che io intendevo fosse rigidamente rispettato per non creare contrarietà a un pilota come Pironi che aveva un buon punteggio nel campionato mondiale, che correva per una Casa concorrente e poteva trovarsi in difficoltà nell'ambiente dove operava. Non sapevamo che i pareri dei collaboratori contassero tanto per Ferrari! In certe occasioni è avvenuto esattamente l'opposto. E fu rivendicato in altre conferenze-stampa. Ma quel che conta sul caso-Patrese è annotare qualcosa di più preciso su certe date. I contatti risorti improvvisi col padovano ora, a data dichiarata di opzione con Pironi (6 marzo), assumono un altro palese significato. E qualche altra data va forse ritoccata. Il frettoloso benservito a Patrese, con la scusa dell'eccessiva richiesta (tale fu indicata dall'ing Ferrari al nostro direttore) , significava solo quello che si capisce: una risposta alla Fiat che aveva anticipato per bocca dell'avv. Montezemolo il prevedibile impegno del padovano nella Ferrari per il 1981. Tout court si facevano saltare i ponti e avviate scelte alternative. Perché, dispiace dirlo, ma Pironi non ha firmato il contratto con la Ferrari il 6 marzo,*

Caldo benvenuto a Pironi

Maranello, Italy Enzo Ferrari stringe la mano al neo arrivato Didier Pironi assieme al Drake si riconoscono Villeneuve e la moglie Joann, Piccinini e Gozzi. Sotto a sinistra Patrese

LAT

Io ho bisogno di due piloti che combattono per vincere. È chiaro che se dovesse arrivare il momento nel quale il loro antagonismo dovesse pregiudicare gli interessi della Casa, solo in quel momento interverrò

LAT

Gp Monaco Pironi è 4° Vince Gilles!

1981 Gp di Monaco Didier Pironi torna ai box su un PX della Piaggio dopo aver chiuso al 4° posto sulle strade del Principato nel giorno in cui il suo compagno di squadra Gilles Villeneuve artiglia la quinta vittoria in F.1 della carriera

> **Perché non sono riusciti a provocarmi? Perché mi sono ricordato che quando a 16 anni ero innamorato di una ragazzetta di 14, lei non mi ha mai neanche guardato. Ho cosi constatato che l'arma più terribile di tutte è l'indifferenza**

casomai solo un'opzione. D'altronde un Ferrari, che sottolinea sempre la correttezza della sua Casa ai regolamenti, come avrebbe potuto ripetere con tanto anticipo quello che condannò Lauda e la Parmalat tre anni fa scatenando le ire del "tradimento" e le accuse a "venditori di salumi" che gli tramavano in casa?».

Perché la sua scelta è caduta su Pironi, e pensa che un binomio Pironi-Villeneuve alla Ferrari possa essere positivo?

«La scelta è caduta su Pironi perché io sono un emotivo e nella vita ho sempre constatato che molte volte siamo portati a prendere delle decisioni non per un freddo, razionale ragionamento ma a seguito di emozioni subite. Per la stessa ragione ho preso Villeneuve, facendo una scommessa con me stesso. Oggi ho preso Pironi e non credo che sia una scommessa. Non mi preoccupo affatto di quello che è stato scritto e di quello che si scriverà su un dissidio Pironi-Villeneuve, perché sono le stesse cose che sono state scritte con Jody Scheckter e con Villeneuve. La verità è un'altra: lo scorso anno Villeneuve e Scheckter hanno dimostrato che cos'è la professionalità di due uomini impegnati a dare lustro ad una Casa e soddisfazione a se stessi. Oggi le corse non si vincono più per distacco altro che eccezionalmente; oggi le corse sono strenuamente combattute e abbiamo visto delle classifiche con differenze di decimi di secondo, pertanto sono del parere che avere due piloti combattivi e veloci in squadra sia necessario. A cosa serve un pilota che non possa valere dal punto di vista velocistico almeno come l'altro? Non mi interessa, io ho bisogno di avere due piloti che combattano per vincere. È chiaro che se dovesse arrivare il momento nel quale il loro antagonismo dovesse pregiudicare gli interessi della Casa, solo in quel momento interverrò. Ma io ho provato ad essere un pilota, come ho provato a dirigere da vicino uomini che corrono, e non vi è niente di più umiliante di quello che subii in una Targa Florio, nel 1923, quando ero in squadra con Antonio Ascari, Sivocci e Campari; il venerdì delle prove feci un tempo migliore dei miei compagni e mi fu detto: "Ferrari, stiamo attenti". *In quel momento Ascari, che mi aveva portato all'Alfa Romeo, non credo mi fosse tanto riconoscente, ma indubbiamente mi apprezzava. Questo che cosa è costato? È costato a me il giorno successivo una uscita di strada, perché non ho capito che quello che era stato l'exploit di un giro di prova non avrei potuto mantenerlo per una Targa Florio logorante di 500 km. Così ho fatto il "pivello" e mi sono trovato in un fosso. Si può comandare a un pilota? Si può imporgli di lasciare vincere un altro? Ma tutti i piloti sono uomini che vivono e hanno delle aspirazioni! Vogliamo togliere loro la rara bellezza di questo sport? L'ansia del superamento umano, per farli diventare unicamente esecutori di ordini? Io trovo che ·questa sarebbe una politica umiliante e ripeto: noi interverremo soltanto nel momento in cui l'antagonismo fra i due uomini dovesse portare nocumento alla classifica finale».*

L'assunzione di Pironi, è per un anno o più di un anno?

«Noi, quando facciamo un accordo, ci riserviamo sempre la possibilità di una conferma, non vorrei aggiungere altro.

Lei scrisse tempo fa "L'evoluzione di un campione". Lei pensava, ritengo, a Jody Scheckter, che aveva ingaggiato credendolo un pilota piuttosto diverso da quello che ebbe dopo dalla sua evoluzione totale. Ora prende un pilota, Pironi, che dovrebbe darle quelle soddisfazioni, diciamo così emotive, che le doveva dare Scheckter e Scheckter poi non le ha dato. Sbaglio o è vero?

«Ha sbagliato totalmente».

Va bene, non è la prima volta.

«Adesso le spiego il perché, se mi permette. Quando ho preso Scheckter ho preso un grande combattente. Scheckter si è poi dimostrato tutto diverso, anche agli occhi di quelli che l'avevano sempre giudicato un orso scorbutico e un uomo troppo grintoso. Si è dimostrato pilota intelligentissimo, uomo ardito quando l'ardimento doveva contare, intelligente perché ha sempre riconosciuto che Villeneuve era più veloce di lui in determinate circostanze. Un uomo che ha deciso di non correre più nel momento nel quale aveva raggiunto una certa agiatezza che gli consentiva di pensare alla famiglia e ai suoi affari. Un uomo che si è comportato e si sta comportando come nessun suo predecessore. lo ho scritto, e ripeto, che la parabola del campione è fatale. Un uomo quando diventa campione del mondo si trasforma soprattutto in uomo di pubbliche relazioni, distratto da mille interessi. Non è più concentrato nella corsa, la

corsa non è più il suo preminente obiettivo, ma il suo interesse si è spostato a consolidare la notorietà che le corse gli hanno conferito e che il suo ardimento gli ha guadagnato. Pertanto io ho scritto la parabola del campione. Un collega ha scritto: "e la parabola del costruttore, quando la scriverà Ferrari?". Bene, quel collega non ha pensato che se io avessi voluto scrivere la parabola del costruttore, l'avrei potuto fare 23 volte, perché la Ferrari ha vinto 23 campionati del mondo e avrei potuto ritirarmi quando vincevo. Non mi sono ritirato quando abbiamo perduto, non mi sono ritirato quando abbiamo vinto. Mi sono sempre preoccupato, invece, delle difficoltà di andare avanti, perché un conto è svegliarsi un mattino campioni del mondo e un conto è saperci restare. Questo l'ha dimostrato anche Chapman: è chiaro. Veramente Ferrari si è ritirato, o l'ha annunciato, più di una volta. Anche se poi ha rinunciato alla minaccia. Appena dopo "l'esplosione" del NO a Patrese in primavera ha dichiarato ad Autosprint, anche se non lo scrivemmo. Non solo non prenderò più un pilota italiano, ma non sceglierò più un pilota. Lo lascerò scegliere a chi sarà il nuovo Presidente della Ferrari a giugno».

Nel 1981 non ci saranno le minigonne. La Ferrari come si comporterà? Si è parlato anche di due corse in una, se non saranno rispettati certi regolamenti.

«Sono due gli argomenti. Uno tecnico, uno organizzativo. Le dirò subito che per quello tecnico è lecito prevedere che dovranno essere fatti nuovi studi alla galleria del vento, perché le minigonne ormai sono decretate defunte. Minigonne che sono esisti te perché a suo tempo la Commissione Sportiva Internazionale e la nascente FISA non hanno fatto tecnicamente rispettare i regolamenti dando alla interpretazione di queste appendici una forma sbagliata. La regolamentazione dice chiaramente: "è autorizzato colmare lo spazio tra la carrozzeria e il suolo tramite delle strutture flessibili". Ora mi domando: le minigonne che sono state realizzate sono delle strutture flessibili?. Le minigonne sono state realizzate con delle strutture rigide e la flessibilità è stata contrabbandata con lo scorrimento di una superficie rigida in verticale. Quindi, se i commissari tecnici avessero fermato la vettura del signor Chapman alla prima presentazione di queste minigonne, l'affare delle minigonne, probabilmente, non sarebbe sorto. Posso aggiungere che in un certo momento, quando i regolamenti sono fatti , i costruttori evidentemente cercano di eluderli, meglio, di interpretarli a vantaggio della loro marca, però vi è un limite e questo limite, ad esempio, è stato rilevato nel Gran Premio di Svezia quando la Brabham montò il ventilatore e fu imposta la cessazione di questo vantaggio. Ricordo perfettamente che in quella circostanza venne da me Ecclestone e disse: "va bene, io tolgo il ventilatore però Chapman deve togliere le minigonne". *Che cos'è accaduto? Ecclestone ha tolto il ventilatore, ma Chapman non ha tolto le minigonne perché nella riunione che ci fu allora alla FOCA il signor Ecclestone corse il rischio di essere messo in minoranza e di perdere la carica di presidente. In quella circostanza, evidentemente, Ecclestone ha sacrificato il ventilatore alla presidenza della FOCA».*

Lei a Imola teneva in maniera particolare. Come si sente dopo questo Gran Premio?

«Imola si è meritata una laurea a pieni voti, credo, da tutti quelli che vi sono andati. Imola ha risposto a certe preventive critiche: nessun impianto ha dei box come Imola, e servizi, e telefoni, e servizio informazioni, e servizio televisivo. Impianti e attrezzature che vorrei vedere in tutte le corse. Diciamo: bravo Nosetto! Io mi sono privato di un prezioso collaboratore come Nosetto perché Imola aveva bisogno di un tale uomo, pratico e soprattutto onesto, il quale ha fatto le cose al meglio. Ce l'ha messa tutta e io oggi esprimo un elogio a Nosetto, confortato attclte da Conti che non si è stancato di firmare il necessario perché lui potesse riuscire in questa, impresa. Questa è la verità e d'altra parte ho avuto la soddisfazione che il presidentedella CSAI Serena e Carpi de Resmini, venendo proprio sabato a Fiorano, mi hanno detto: "Ferrari, adesso che abbiamo visto Imola siamo veramente felici di avere sostenuto questa candidatura e nel contempo preoccupati perché dobbiamo garantire un futuro a Imola". *Ho risposto:* "Vi ringrazio, perché è il mio sogno e la mia speranza". *Ecco l'affare Imola: credo che tutti siate d'accordo nel valutaria una cosa magnifica».*

La seconda domanda riguarda Piccinini ...

«Piccinini pare poca cosa a quelli che non conoscono Piccinini e non conoscono Ferrari. Lo dico, perché sono un po' annoiato dalle tante cose che si scrivono per il piacere di provocare reazioni, che non ci sono state e le dirò subito il perché. Perché non sono riusciti a provocarmi?

ACTUALFOTO

Ferrari e l'editore Conti

Enzo Ferrari e l'editore Luciano Conti a colloquio. Una foto che testimonia un rapporto strettissimo

Perché mi sono ricordato che quando a 16 anni ero innamorato di una ragazzetta di 14, lei non mi ha mai neanche guardato. Ho cosi constatato che l'arma più terribile di tutte è l'indifferenza. Oggi ormai mi sono rassegnato di fronte a tutto quello che si scrive e che si dice. Io resto indifferente: chissà, mi sono detto, che non faccia l'effetto che mi faceva quella ragazzina... Non dico niente, parlo oggi e poi chiudo bottega. Piccinini? È un amico, oltre che essere un intelligente, prezioso collaboratore. Piccinini non è benvisto da Ecclestone: per forza, perché gli porta le mie opinioni, perché aggiunge la sua particolare competenza. Allora che cosa farà nel 1981 Piccinini? Piccinini è un uomo che ha altri impegni, altre cose, è un amico e un collaboratore che in un certo momento mi ha chiesto di essere assistito da uno che gli dia una mano. Quindi, se lei ha qualcuno, me lo proponga. Voglio assumere un giovane che conosca perfettamente francese e inglese almeno, che abbia voglia anche di viaggiare e possa affiancare Piccinini in tutte quelle circostanze dove lui potrà arrivare all'ultimo momento perché trattenuto da altri impegni. Concludendo: Piccinini non ha mai pensato di lasciare la Ferrari né io ho mai pensato di privarmi di Piccinini, perché per me egli vale come tutti i miei collaboratori di primo piano, i tecnici, e non potrei andare avanti senza il braccio destro. L'affare Piccinini lo liquidiamo una volta per tutte. D'accordo? Mi proponga poi questo ragazzo».

Quando e come è nata "l'emozione" per Pironi?

«Ho precisato prima che io ho osservato Pironi nel Gran Premio del Brasile. Da quel momento ho detto a Piccinini: "quello è l'uomo che mi interessa", *come dissi a suo tempo a Montezemolo, dopo il Gran Premio d'Inghilterra:* "l'uomo che mi interessa è Lauda". *Lauda non aveva un passato così brillante come Pironi in quel momento e d'altra parte tenete presente che Pironi ha già pilotato e vinto una Le Mans con un motore turbo Renault».*

Ha provato anche una emozione per Arnoux?

«Ecco, mettiamo in chiaro anche l'affare Arnoux. Ho conosciuto Arnoux nell'ottobre del 1979, mi è stato presentato dal signor Larrousse. Da quel giorno non ho più visto il signor Arnoux, non è mai stato interpellato da nessun mio incaricato, non gli abbiamo mai fatto nessuna proposta. Non mi sarei mai peritato di iniziare una trattativa con un pilota di una Casa concorrente con la quale abbiamo degli ottimi rapporti. Proprio sabato, questo è stato da me precisato al vice presidente e direttore generale della Renault che era ospite a Fiorano. La stessa cosa si può dire anche per altri piloti, ma credo che sia ozioso. Sostenere che Pironi è stato a Maranello in occasione della sua presenza sul circuito del Mugello significa affermare una cosa non vera, perché nel momento nel quale vi parlo io non ho ancora conosciuto Pironi e non ho mai stretto la sua mano. Non l'ho visto, non l'ho mai visto e non abbiamo mai parlato. Ha parlato una volta con Piccinini, ha sottoscritto un impegno, l'impegno lo rispettiamo oggi come era previsto in quello che abbiamo sottoscritto».

Invece ci sono stati contatti con Prost?

«È chiaro che noi dei contatti ne abbiamo avuto e continueremo ad averne. Prost: siamo andati sul mereato per vedere cosa vi era di nuovo e Prost è stato avvicinato per una semplice ragione, fra le tante voci questa è la più vera: Prost ha sempre dichiarato che sarebbe stato felice di approdare alla Ferrari, ma io ho ricevuto un telex dal signor Mayer con il quale mi diceva: "vi preghiamo non contattare il nostro pilota, vi preghiamo, pur conoscendo la vostra correttezza, e non dubitiamo che questo non si verificherà". *Io gli ho risposto:* "grazie per avermi esonerato dall'assicurarvi, conoscendo la mia correttezza, che Prost non correrà con noi nel 1981"».

Tutti questi contatti con i piloti danno l'impressione che Piccinini da buon diplomatico nonché cardinale ecc. ecc., abbia buttato in giro tutte queste voci per prenderci per i fondelli. Lui ormai sapeva che Pironi veniva alla Ferrari, però doveva dirottarci.

« I motivi li ho già detti. C'era una ragione fondamentale: dovevamo bruciare un ragazzo che poteva avere anche delle possibilità di aspirare al campionato mondiale? Dovevamo metterlo in difficoltà nell'ambiente dove lui lavora? Piccinini ha preso contatti perché noi non vogliamo restare senza contatti, noi desideriamo constatare le simpatie che possiamo ancora godere nell'ambiente dei piloti e avere delle possibilirà di trattative per il futuro o per necessità improvvise. Mi pare che sia umano questo. Le cortine fumogene? Piccinini di solito non usa cortine fumogene; caso mai, le ha adoperate il giorno che si è incontrato, il 6 marzo, con Pironi e non dopo».

Digione, Gilles ko per noie elettriche

Gp di Francia a Digione, 5 luglio 1981. Fermo al box Villeneuve. Gilles si ritirerà dopo 41 giri per problemi elettrici

1982

Le ferie più belle? Quelle in officina!

«NON HO MAI FATTO UN VIAGGIO TURISTICO, NON SONO MAI ANDATO UNA VOLTA IN VACANZA IN VITA MIA». FERRARI SI CONFESSA A CATHERINE SPAAK. ECCO COME

DI CATHERINE SPAAK

AUTOSPRINT N.13 30 MARZO 1982

FIORANO - *«Ho trovato uomini che indubbiamente amavano come me l'automobile. Ma forse non ho trovato altri con la mia ostinazione, animati da questa passione dominante nella vita che a me ha tolto il tempo e il gusto per molte altre. Io, non ho mai fatto un vero viaggio turistico, non sono mai andato una volta in vacanza in vita mia, per me le più belle ferie sono quelle che trascorro in officina...».*

Credo anch'io che all'uomo basti una volontà ostinata, un'ambizione sorda, determinata, costante, per superare tutti gli ostacoli che incontra lungo il cammino della sua vita. Il punto focale però è "per quale scopo". A Fiorano, a Maranello non sono andata eccitata dai celebrati simboli della potenza, riverente e ossequiosa davanti al mitico cavallino rampante, né in cerca di emozioni a trecento all'ora. Volevo incontrare un uomo, non la sua leggenda. Guardingo, sospettoso, mi osservava con impassibilità dietro spesse lenti scure. Capii perché Ferrari intimorisce, l'arte di mettere gli altri alle strette non è fatta di parole ma di silenzi e di sguardi. Comunque, gli occhiali li tolse a metà colazione. Potrà sembrare strano ma abbiamo parlato di filosofia, mangiando un ottimo souflé. *«Io mi sento solo dopo tanti avvenimenti e quasi colpevole di essere sopravvissuto».* Credo che questa sia la sola considerazione che possa fare un uomo all'età di 84 anni, per il quale la tecnica e il progresso meccanico sono stati l'unica ragione di vita. Più di quanto ha fatto lui, sembra, non si poteva fare in questo mezzo secolo. Domani il mondo della ricerca e della tecnica in materia di automobili, andrà avanti comunque, forse meno rapidamente, con meno amore, ma tutto continuerà a mutare. L'imperatore, lo zar, il re della F.1 è però solo, forse come il più umile dei suoi operai, sembra una favola per bimbi saggi e un po' assonnati, eppure non lo è. A volte il più grande è anche il più piccolo. Dipende dall'angolazione e dagli occhi che guardano.

«La sola preghiera che so è questa: Dio, fatemi diventare buono».

Forse Ferrari è cattivo? Direi proprio di no. Né più né meno degli altri. È forse poco pratico di cose spirituali. Sorride un po' sornione e nostalgico quando sussurra: *«La donna rimane il più bel premio al lavoro... La donna deve avere cinque qualità: essere una buona moglie, ottima madre, esperta cuoca, gentile e bella creatura con gli ospiti, passionale al punto di non far desiderare una scatenata amante».* E poi aggiunge, quasi per rassicurarsi nel timore di avere

> **La donna rimane il più bel premio al lavoro. Deve avere 5 qualità: essere una buona moglie, ottima madre, esperta cuoca, gentile e bella creatura con gli ospiti, passionale al punto di non far desiderare una scatenata amante**

Spaak, sciarpa rossa in onore del Drake

Catherine Spaak in visita a Fiorano in occasione dell'intervista a Enzo Ferrari nel marzo del 1982

un dubbio: *«Pensando anche a certi gemiti, sostenere che l'uomo schiavizza la donna e la considera semplice oggetto, mi sembra eccessivo».* Forse che il piacere di una donna (vero o simulato), sia il perno del dare e dell'avere o dell'essere. Ma perché stupirsi se Ferrari è pronto a dire che, se anima c'è è più probabile che ce l'abbia un motore anziché un essere umano.

Lei dunque, ingegnere, crede solo nel corpo, nella materia?

«E cos'altro ci dovrebbe essere?».

Lei è solo un tubo digerente, metri d'intestino, acqua e un mucchietto di ossa?

«C'è il pensiero, mia cara, un grande computer fatto di innumerevoli cellule...».

E cosa c'è, ingegnere, che non cambia mai, al di là del corpo e della mente?

Ferrari mi guarda stupito, e sì che di "attori" ne ha visti passare a Fiorano. Vede Ferrari, il guaio, secondo me, è tutto nell'identificazione, noi finiamo per diventare quello che crediamo di essere. Lei si è identificato con un meraviglioso motore e ne derivano conseguenze curiose, così si mescolano idee e sentimenti vari e si fa confusione con l'orgoglio, il possesso, la competizione, il senso patriottico, il coraggio, la moralità, la politica e il progresso. C'è gente un po' esaltata che si rivolge a lei in questi termini: La Ferrari, ai vostri concorrenti mette paura, inquietudine, incute rispetto, riverenza, Lei, Ferrari, ha creato un desiderio in noi che possediamo macchine inferiori, una mira per la quale vale la pena combattere, possedere un giorno la vettura "non plus ultra"! Avete lanciato una sfida: è una Ferrari, siete degno di pilotarla?

«Noi ascoltiamo attentamente il suono del motore e ci chiediamo: non è questo un motore che piange di protesta. No: questo è il suono d'un motore che urla di gioia, un suono che nessuna orchestra può suonare, una sinfonia di suoni che porta gioia alla mente e il sorriso sul volto».

A me, tutto questo sembra pericoloso: può davvero, una Ferrari, rappresentare l'ideale di felicità d'un uomo? La gioia della mente? E non è grottesco che, come è avvenuto in California, una miliardaria si faccia seppellire al volante della sua Ferrari cabriolet, murate insieme per l'eternità in un blocco di cemento? Progredire è necessario, l'impegno di Ferrari è nobile, ammirevoli il suo contributo, la sua dedizione, la sua tenacia. Tuttavia Ferrari che dice che le donne le ha tradite, i motori mai, mi intenerisce perché, secondo me, non si è accorto che, forse, la sola persona che ha tradito davvero è se stesso. Chissà che il vero progresso, quello che cambia davvero qualcosa per il bene dell'umanità, non vada cercato dentro l'uomo anziché fuori. La sinfonia più bella per gli uomini non è quella dei giri d'un motore, dovrebbe risiedere nel silenzio di un cuore ottantaquattrenne che ha trovato la pace, la serenità e che sa che non è e non sarà mai, né solo né colpevole.

Il suo nome è famoso in tutto il mondo, il suo marchio somiglia a una leggenda. Come si costruisce tutto questo?

«Lavorando immensamente e considerando il lavoro un'ancora di salvezza in mezzo a tanto disordine».

In che cosa consiste l'alleanza Ferrari-Fiat?

«L'accordo Fiat-Ferrari è nato il 18 giugno 1969 e fu definito per assicurare alla mia azienda artigiana sviluppo e continuità, garantendo al tempo stesso a me la facoltà di continuare a interessarmi ai problemi connessi allo sport e al progresso dell'automobilismo».

È vero che le spese di gestione della Ferrari per la F.1 si calcolano quest'anno oltre i 9 miliardi?

«Nella mia conferenza stampa di fine anno ho avuto occasione di precisare che il disavanzo della Gestione Sportiva per l'anno 1981 è stato di lire 5.805 milioni (dei quali lire 500 milioni pagati dalla Fiat). Questa cifra, per il 1982, subirà ovviamente la lievitazione imposta dalla svalutazione».

Lei ha detto che "lo Sport con la S maiuscola e stato ucciso dalla sponsorizzazione, dalla selvaggia speculazione commerciale". Come mai le sue macchine sono tappezzate di adesivi Olivetti, Goodyear, Agip, Longinus ecc? La sua è una resa?

«Sostengo, da sempre, che l'unica pubblicità ammissibile è quella di coloro che contribuiscono all'evoluzione tecnica della vettura da corsa. Le Case da lei citate nulla hanno a che fare con la miriade di prodotti di consumo e voluttuari che hanno invaso l'ambiente fino al punto di personalizzare le vetture: sono sponsorizzazioni tecniche e possono, anzi, hanno il diritto di apparire».

Il concetto di vittoria per Ferrari

Sorride Enzo Ferrari sulla porta rossa della mitica casetta bianca all'interno della pista di Fiorano. E a Catherine Spaak spiega anche qual è il suo concetto di vittoria: «Vincere non significa soltanto l'applauso della folla, ma soprattutto il riconoscimento della sintesi di tutto quello che abbiamo saputo fare e prevedere»

Nel suo faccia a faccia con Catherine Spaak, Enzo Ferrari racconta che le donne in vita sua le ha tradite, ma i motori mai

ACTUALFOTO

È vero che Cartier ha comprato il suo marchio (il cavallino rampante) per un orologio?
«La Ferrari non ha venduto il suo marchio, ma ha in corso di perfezionamento un accordo con Cartier affinché questa marca possa usufruire del cavallino rampante su diversi suoi prodotti che annualmente verranno sottoposti all'approvazione della Ferrari. Con ciò, la Ferrari ha inteso difendere il suo marchio su un mercato invaso da tanti profittatori, fidando che la Cartier saprà opportunamente difendere la concessione».

Come pensa si concluderà la "guerra" fra motore aspirato e turbo?
«Sono quindici anni che esiste l'attuale F.1 e solo da due le Case tentano di esplorare compiutamente questa formula prima che essa concluda il suo ciclo nel 1984. Questa guerra preventiva al turbo, che non ha ancora vinto nessun campionato mondiale, è condotta da chi tende a trasformare i Gp di Formula Uno in una spettacolare corrida motoristica, nella quale sport e tecnica diventano degli intrusi disturbatori».

Chi, secondo lei, deve comandare in questo giro d'affari senza regole fisse e che sembra allargarsi giorno per giorno?
«È vero: il giro d'affari si va allargando sempre più con la spinta dei piloti che esercitano e pianificano la commercializzazione del loro diritto d'immagine, mentre tante scuderie che da questa attività traggono alimento e guadagno non intendono spendere per il progresso tecnologico. Però, le regole fisse esistono: ci sono regolamenti, c'è il Codice Sportivo, è tutto preordinato perché tutto ritorni alla normalità. Manca soltanto la presenza di una forte autorità sportiva-legislativa che ne pretenda il rispetto».

Se è ambigua la regola sul peso alla partenza per le macchine in gara, perché non la si cambia?
«La regola non è ambigua. Ne viene consentita una interpretazione distorta che, disinvoltamente operata da diverse scuderie, si traduce in aperta violazione dello spirito della legge. Con la stessa "buona fede" si potrebbe pretendere l'impunità per chi uccide una donna, soltanto perché il codice punisce l'omicidio e non parla di "donnicidio"».

Perché non si riesce a stabilire una più giusta formula di equivalenza per equilibrare i Cmc di cilindrata fra i vari motori?
«Non ritengo, allo stato attuale della ricerca tecnica, che si possa stabilire che l'attuale formula di equivalenza è ingiusta. Chi può dirlo?»

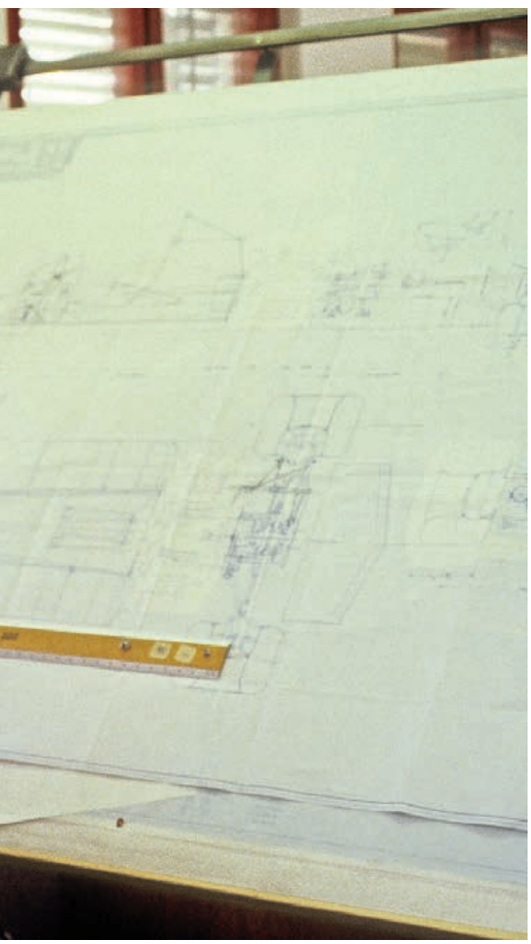
A lei nuocerebbe (la suddetta formula più giusta) o comunque i motori turbo sono i più forti?
«Ho già detto che la nostra ricerca tecnica è volta al progresso. I motori turbo sono una innovazione che si trova ormai sulla maggioranza degli attuali motori Diesel già entrati nelle vetture di uso comune e questo significa progresso, poiché questa strada tecnica offre la possibilità di ottenere motori meno inquinanti e con maggiore disponibilità di potenza a parità di consumo».

A che servono i reclami se prima della partenza non si stabiliscono regole da rispettare?
«I reclami dovrebbero servire a far riconoscere le vere ragioni. Purtroppo mi sono convinto che oggi, nel nostro ambiente, pretendere la ragione equivale ad esporre la propria impotenza».

Se è vero che il rapporto uomo-macchina in corsa è così suddiviso: telaio 33 per cento, motore 33 per cento, gomme 20 per cento; un pilota che contribuisca al 14 per cento vale davvero miliardi? Perché?
«Ho sempre sostenuto che nello sport dell'automobile, salvo rare occasionali eccezioni, i successi non sfuggono alla legge della pura mezzadria: cinquanta per cento di merito al pilota e cinquanta per cento alla macchina. Quello che guadagna oggi un pilota non può essere previsto da nessuna piattaforma sindacale ma, ripeto, la cessione del diritto della propria immagine è operazione che compete al solo soggetto interessato».

Servono davvero la sperimentazione e la ricerca per la F.1 alla produzione in serie o dietro tutto questo c'è una diversa motivazione? Quale?
«L'automobile è nata e progredita con le corse. La competizione è il necessario avallo di qualsiasi ritrovato tecnico, poiché soltanto il pilota può trovarsi in uno stato di necessità che lo induce a una somma di manovre impensabili, imprevedibili, abnormi e pertanto solo la corsa, con le sue esasperate sequenze, può generare giudizi assoluti».

Nell'ufficio tecnico del Cavallino
Franco Gozzi e Catherine Spaak nell'ufficio tecnico della Ferrari. L'attrice, cantante, ballerina e conduttrice televisiva nella sua intervista ci regala un ritratto molto vero di Ferrari



Niki Lauda ha detto: "Oggi in corsa nelle curve l'accelerazione di gravità raggiunge i 3 g. Il tuo corpo pesa cioè tre volte tanto, come negli aerei in picchiata. Gli occhi si iniettano di sangue, sfuggono dalle orbite, la testa si reclina e tu non vedi più niente". Non le sembra mostruoso tutto questo? E a che scopo, poi?

«Niki Lauda ha fatto un'affermazione che è stata confermata anche nel recente Gran Premio del Brasile. Tutti abbiamo potuto constatarlo. Aveva visto giusto il presidente della FISA Balestre quando decise la soppressione delle famigerate minigonne, che consentono velocità eccessive in curva. Il guaio è che egli non ha avuto poi la forza di far rispettare la disposizione di fronte all'avversione delle scuderie inglesi. Tutto questo è irrazionale e comporta responsabilità morali per coloro che hanno aggirato una disposizione tecnica estremamente valida e saggia».

Secondo lei, la violenza delle corse di F.1, che può comportare anche la morte «in diretta», è spettacolo? Non siamo tornati ai tempi dei cristiani divorati dai leoni?

«C'è stato un Onorevole che ha dichiarato che le corse di F.1 sono un'espressione di violenza, ma io spero che lei non si associ a questo assunto. Le ho già parlato delle finalità di progresso che sono alla base della competizione: accanto a questo contenuto tecnico c'è nella competizione anche un aspetto spettacolare in grado di offrire al pubblico la somma di emozioni che compendia quell'ansia di superamento connaturata all'essenza e al gusto della vita umana».

Cosa prova quando un pilota muore?

«Al di là dei valori sentimentali, potrei dire affettivi, ritengo un mio imperativo dovere cercare di conoscere se l'incidente è stato causato da ragioni tecniche. Io sento profondamente la responsabilità che mi assumo quando affido una mia macchina a un pilota e la considero sicura, nei limiti della perfettibilità umana».

C'è guerra fra lei, Ecclestone e Jean-Marie Balestre. Cosa pensa dei metodi d'assalto?

«Non sono in guerra con nessuno. Rispetto le norme stabilite dalla FISA, nulla lasciando d'intentato affinché tutti le rispettino. Questo ha portato disaccordi e contrasti, è ovvio, come pure è ovvio che ognuno trasferisce nella vita di tutti i giorni l'educazione che ha ricevuto».

Cosa poteva fare Lauda per la Ferrari che non abbia fatto? Si è mai sentito in qualche modo responsabile dell'incidente del Nurburgring che rischiò di costargli la vita?

«Come posso immaginare le disponibilità di un essere umano nei confronti dei suoi rapporti con una casa costruttrice cho lo ha rivelato? Sia chiaro, comuque, che fra la Ferrari e Lauda non ci sono conti sospesi».

Perché sono così poche le donne che riescono ad approdare alla F.1?

«Forse perché la Formula Uno si addice più agli uomini che alle donne. Le eccezioni che ricordo, infatti, sono poche: Maria Antonietta Avanzo, Elisabetta Junek, Maria Teresa De Filippis, Lella Lombardi».

Lei ha dichiarato: "La macchina mi ha sempre dato un grande senso di libertà". Ingegner Ferrari, per lei cos'è la libertà? E cos'è il coraggio?

«Ho letto che la nostra libertà finisce dove comincia quella altrui e che il coraggio è l'individuazione dell'esatto confine che le separa».

Sono più di 50 anni che vive di motori, non si è stancato? Non ha mai avuto altri interessi, altre passioni?

«Sì, effettivamente sono 63 anni che mi interesso di motori e di macchine e io attribuisco a questa passione il merito di avermi offerto uno scopo nella vita fra tanti crudeli tormenti».

Cosa l'ha delusa di più in tutta la sua vita?

«L'impotenza a difendere la vita di un figlio che mi è stato strappato, giorno dopo giorno, per ventiquattro anni».

È più forte chi comanda o chi sa ubbidire?

«Chi veramente comanda non ha bisogno di essere forte, poiché le sue capacità gli conferiscono prestigio e consenso. Ubbidire, anzi, saper ubbidire significa aumentare costantemente la propria forza, apprendere, collaborare, e molte altre cose».

Che cosa vuoi dire vincere?

«Vincere non significa soltanto l'applauso della folla, ma soprattutto il riconoscimento della sintesi di tutto quello che abbiamo saputo fare e prevedere».

1983

Alboreto? Sarò felice se viene da noi

«IL GIORNO IN CUI MI DOMANDERÀ LA MACCHINA, IO SARÒ DAVVERO CONTENTO DI DARGLIELA. INTANTO QUEST'ANNO MI ASPETTO BUONE COSE DA ARNOUX E TAMBAY»

DI DIEGO ERAMO

AUTOSPRINT N.10 8 MARZO 1983

FIORANO - A mezza voce l'avevano fatto capire: «*Probabilmente parlerà*». Perché Ferrari non fa conferenze stampa, non fa discorsi. Ferrari parla. E ogni volta è un avvenimento. Ogni volta la sua parola vale, giornalisticamente parlando, la prima pagina. Una sua intervista non è mai banale, mai scontata. Se banali sono le domande, sicuramente non lo saranno le sue risposte. Argute, sottili ma anche taglienti se necessario, spiritose e vibranti. Il personaggio è sempre da scoprire, da gustare. Come una calamita attira gli spilli, Ferrari cattura la tua attenzione in maniera irresistibile. Fascino? Carisma? Chiamatelo come volete. Ma lo spessore umano del personaggio è lì, tangibile e incrollabile. Questo giovane vecchio di 85 anni sembra eterno, inossidabile dal tempo e dalle difficoltà della vita. Grande agitatore di uomini, come ama definirsi, e venerabile demiurgo dell'automobilismo sportivo. Questo è Enzo Ferrari.

È così che giovedì 3 marzo, alla presentazione della Ferrari 126 C2 aggiornata, tutto il resto è passato quasi in secondo piano. Arnoux, Tambay, Forghieri e la stessa Rossa F.1 di Maranello sono stati un semplice aperitivo in preparazione al piatto forte del pomeriggio: l' udienza con Ferrari.

Ma c'era troppa gente sul circuito di Fiorano: troppi giornalisti, troppi operatori TV, troppi fotografi. E Ferrari non voleva esporsi all'assalto. Così si è operata la selezione organizzando la fuga di un gruppetto scelto sulle orme debitamente mimetizzate del Gran Vecchio e il depistaggio di tutti gli altri. Appuntamento poche centmaia di metri più in là, nella nuovissima sede del reparto sportivo della Ferrari, in un'atmosfera di sapore vagamente carbonaro.

E qui, attorno a un tavolo nel suo ufficio, Ferrari ci accoglie. È in ottima forma, sembra quasi sentire l'euforia dell'imminente debutto delle sue macchine nel mondiale che ancora una volta le vedrà protagoniste. Ecco dunque, in un incalzante botta e risposta, ciò che Enzo Ferrari ha voluto dirci alla vigilia della partenza delle sue monoposto per il GP del Brasile.

«*Mi dispiace* (riferendosi alla ristrettezza del locale - ndr). *Ho fatto in questi nuovi uffici una stanza in cui ci si sta in quarantotto, ma oggi non sapevo che avrei avuto tanti ascoltatori. Io ho ben poco da dirvi, però. Una domanda per uno, per cortesia, così snelliamo il lavoro. Spegni quell'affare lì* (il registratore di un collega)».

Fra tutti i cambiamenti portati dal nuovo regolamento della F.1, la riduzione del peso mi-

> **Quanto mancherà Villeneuve al mondiale di F.1? Io ho scritto quello che rappresentava Gilles come pilota, collaudatore e concorrente. Credo che la sua assenza sarà certamente sentita vivamente da tutti!**

In attesa dell'ultimo trionfo

Inverno 1983: Enzo Ferrari siede alla scrivania del suo ufficio a Maranello e si prepara alla conquista dell'ultimo titolo della carriera. Il campionato del mondo costruttori Formula 1

LAT

nimo lascia un po' perplessi. Lei trova giusto aver ridotto il peso mantenendo le stesse potenze?

«Io penso che al mondo, di giusto c'è solo quello che terribilmente desideriamo. Io non ho perorato la diminuzione del peso, perché i costruttori saranno indotti sempre più ad una ricerca di materiali specialissimi e i tecnici a lesinare nel dimensionamento di molti particolari che possono comportare anche rischi. Ecco fatto».

Secondo lei, ingegnere, quanto mancherà Gilles al campionato 1983? Quanto mancherà la personalità di Villeneuve alla F.1?

«Io ho scritto quello che rappresentava Gilles come pilota, collaudatore e concorrente. Credo che la sua assenza sarà certamente sentita vivamente da tutti».

Comincia un nuovo mondiale per la Ferrari, con una macchina non nuova ma nuova. Come si apre questo campionato per la Ferrari?

«Si apre con un mezzo tecnico adattato alla nuova regolamentazione in attesa di poter presentare a maggio una vettura totalmente nuova».

Abbiamo visto che ci sono due scuole di pensiero come scelta aerodinamica: la macchina a fondo piatto con la larghezza ancora a 140 centimetri e la macchina stretta con la ricerca di un po' di effetto suolo posteriormente. Per la Ferrari nuova, quale delle due scuole di pensiero verrà seguita?

«Per la macchina nuova sarà la galleria del vento a dare una risposta esauriente a questo quesito».

Parliamo di piloti. Lei ha fatto una scelta che economicamente la soddisfa, ma...

«Beh, quello glielo saprò poi dire alla fine dell'anno».

D'accordo. Ma la promessa ad Alboreto è sempre valida?

«Dipende dal valore che lei attribuisce alla mia parola. Il giorno in cui Alboreto mi domanderà la macchina, io sarò felice di dargliela».

- Quell'impegno triennale in F.1 con il motore turbocompresso che lei prese appunto tre anni fa, potrebbe coincidere con una fine di questo impegno in vista di quegli studi che la Ferrari sta portando avanti, sembra abbastanza felicemente, con i motori per un eventuale impegno nell'Endurance?

«Mi scusi un momento, io avrei preso un impegno tre anni fa...».

Quando venne presentato il motore turbo, si parlava di un impegno triennale della Ferrari...

«Eh, son passati i tre anni?».

Alla fine di quest'anno diventano tre.

«Ecco, allora, l'impegno triennale scade il 31 dicembre. Al 31 dicembre io spero di essere ancora al mondo, ci vediamo e le dico quello che farà».

Glielo auguriamo tutti, ingegnere, però questa domanda era dettata un pochino dal fatto che c'era stato qualcosa di non troppo chiaro fra Torino e Maranello per quanto riguarda la fornitura dei motori ...

«0ooh, ma quello è l'alimento dei settimanali! Noi non abbiamo niente che non sia chiaro. A noi è stato chiesto il 2 di settembre di fare un motore per la Lancia e l'abbiamo fatto. Gira al banco, abbiamo già dato una fotografia ai giornali, è un motore che oggi dà 600 cavalli, quindi il nostro compito finisce il giorno in cui abbiamo omologato questo motore. Oggi non è ancora omologato. Il futuro lo decideremo alla fine di quest'anno».

Con quali prospettive la Ferrari si presenta al GP del Brasile?

«Il Gran Premio del Brasile rappresenta per noi una curiosità interessantissima perché sono convinto che le sorprese non mancheranno».

A che punto siamo, secondo lei, con la sicurezza passiva delle F.1? Cioè, la sicurezza della loro struttura è aumentata con il nuovo regolamento? E in che percentuale?

«Senta, far discorsi di percentuale oggi mi sembra che sia prematuro. Dobbiamo augurarci che non capitino incidenti per non dover constatare conseguenze spiacevoli».

No, ma mancando del materiale ai lati... Ci sono anche altre cose, mi scusi. Oggi lei vede che fra la pinna posteriore e anteriore c'è un vuoto. Chi mi dice che qualche corridore intelligente non vada a guadagnare dieci centimetri?

LAT

Per Arnoux tre vittorie stagionali
Rene Arnoux, qui con la moglie Annette, nel Mondiale 1983 conquista tre successi (Canada, Germania e Olanda) chiude 3° nella corsa al titolo Piloti e contribuisce in modo determinante alla conquista del Mondiale Costruttori

«Ma questo dobbiamo vederlo, non possiamo oggi ipotizzare. Oggi non si può ipotizzare niente».

Che cosa si aspetta dai suoi due piloti quest'anno?

«Delle buone prove che mi confermino la fiducia che la Ferrari ha riposto in loro».

Fra le tante cose che si sono sentite a proposito dei nuovi regolamenti, c'è anche quella di una rivalutazione del pilota dal punto di vista della guida. Lei che cosa ne pensa?

«Ritengo che sia possibile ipotizzare una maggiore sensibilità di guida in quanto le monoposto in curva non correranno più su un binario».

I piloti dicono che c'è più difficoltà a tenere una macchina senza effetto suolo e che ci sono maggiori pericoli in curva proprio per la mancanza di questo binario di cui ha parlato lei. La sicurezza quindi è compromessa oppure si affida soltanto ed esclusivamente alla professionalità dei piloti?

«Bah, è strano. Scusa, Piccinini, ma non erano stati i piloti che avevano chiesto l'abolizione delle minigonne? Può darsi che arrivino a constatare che la loro richiesta, che fu fatta per iscritto, risulti una scelta non felice. Ed è bella e finita. Non si può dire niente altro».

Per il debutto della nuova Ferrari F.1 ha scelto il GP di San Marino a Imola per motivi affettivi o per motivi di tempo?

«Ho scelto Imola perché il nostro programma di lavoro prevede che soltanto alla fine di aprile la nuova vettura possa risultare pronta».

E come sarà questa nuova Ferrari?

«Come sarà, intanto non glielo potrei dire perché non lo so neanch'io. La stiamo progettando. Vi chiameremo e ve la faremo vedere quando sarà pronta».

Come mai il vostro interessamento particolare nei confronti dell'Osella?

«Osella mi ha sempre dato l'impressione di essere un brav'uomo che in un certo momento

Anche Tambay firma una vittoria

Patrick Tambay conquista una bella vittoria a Imola e chiude il Mondiale al 4° posto

Il mondiale F.1 lo può vincere un pilota che abbia un mezzo meccanico efficiente, una vita personale stringata e che anteponga l'ansia della vittoria a qualunque altro calcolo occasionale

ho trovato moralmente disarmato. Mi sono sentito in dovere di rincuorarlo, incoraggiarlo a perseverare perché i momenti come i suoi li avevo conosciuti. E quando vi sono tanta buona volontà e amore per lo sport, si superano. Lottando».

I costruttori inglesi temono di non poter più utilizzare i motori Ford Cosworth aspirati. La Renault ha iniziato a dare i propri motori, l'Alfa Romeo li darà in un futuro immediato. La Ferrari potrà cambiare la sua politica e in un domani cedere i propri motori per permettere a più scuderie di utilizzarli?

«Se questo rientrerà nell'interesse del gruppo Fiat, potremo anche considerare di vendere i nostri motori. Io però sono della opinione che il motore turbocompresso attraversa ancora oggi una fase fortemente evolutiva e che ha bisogno di particolari assistenze da parte di chi lo ha progettato e lo sviluppa».

Dopo tanti anni, a pochi giorni dall'inizio di un mondiale, lei come si sente?

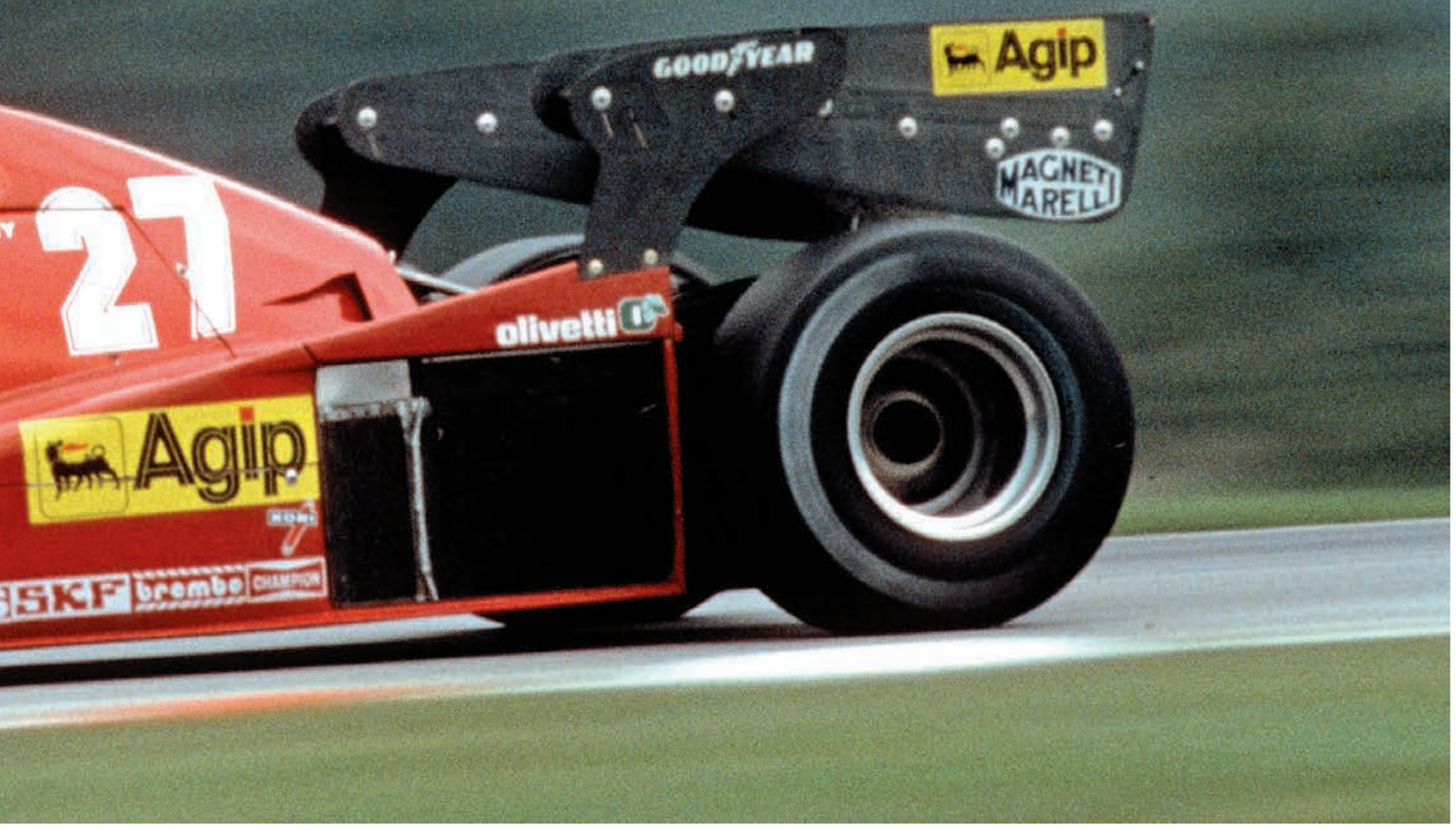
«Benissimo, perché so come impiegare le attese del venerdì, del sabato e della domenica».

Ingegnere, ci parli un po' di questo nuovo reparto in cui ci troviamo.

«Il significato della gestione sportiva, lei vuole sapere? È quello di concentrare in un unico locale riservato un'attività che esige particolare impegno e collaboratori di notevole... direi anche attaccamento a questo impegno, di attaccamento a questo lavoro, ecco. Insomma c'è qualcosa di più dell'operaio normale, secondo me, in chi viene a lavorare qui dentro».

Secondo lei, quale pilota italiano può vincere il mondiale?

«Il mondiale lo può vincere un pilota che abbia un mezzo meccanico efficiente, una vita personale stringata e che anteponga l'ansia della vittoria a qualunque altro calcolo occasionale. Un pilota deve sentirsi anche moralmente tranquillo per vincere».



> Grazie per quel bacio lanciato dalla **televisione** però adesso aspetto di ricevere anche quello **ravvicinato**

Il bacio della Carrà in collegamento tv

CON RICORDI INEDITI E RIVELAZIONI CURIOSISSIME, ENZO FERRARI È PROTAGONISTA ANCHE NELLA FORTUNATA TRASMISSIONE "PRONTO, RAFFAELLA"

DI DANIELE BUZZONETTI

AUTOSPRINT N.9 28 FEBBRAIO 1984

Facciamo gli auguri ad Alboreto e Arnoux

Sopra Enzo Ferrari al telefono durante il collegamento tv con Raffaella Carrà che inizialmente fa gli auguri per il compleanno e per la stagione di F.1 che sta per iniziare. Con il Drake che ribatte: «Gli auguri in questo caso vanno fatti ad Alboreto e Arnoux!»

Nel simpatico intervento Ferrari è stato al gioco ed ha accettato di rispondere all'indovinello, legato alla trasmissione della Raffa nazionale per il quale migliaia di italiani intasano ogni giorno i centralini della SIP. Un indovinello legato al colore giallo e l'ingegnere non ha avuto esitazioni nell'abbinarlo al suo scudetto con il Cavallino Rampante.

«Lei è l'uomo più famoso d'Italia e del mondo - ha ripreso la Carrà- *è troppo bello sentirla al telefono: ne approfitto per farle gli auguri visto che l'altro giorno era il suo compleanno. Ma vorrei farle anche gli auguri per il prossimo campionato di F.1...»* .

«Quelli li facciamo ad Alboreto ed Arnoux ... », ha risposto Ferrari.

La macchina non c'entra?

«La macchina conta per il cinquanta per cento».

«Io spero di poterla conoscere personalmente tra non molto - ha proseguito la Carrà -. *Lei mi sta vedendo in questo momento? Si? Allora aspetti un momento, ne approfitto per inviarle una cosa alla quale tengo molto...».* A quel punto l'ingegnere Ferrari che aveva davanti a sè un televisore si è visto beneficiare di un bacio che è stato anche parecchio apprezzato *«Grazie* - ha detto - *ma aspetto quello ravvicinato...».* La battuta naturalmente è stata sottolineata da un applauso spontaneo che i telespettatori italiani hanno indirettamente sentito.

«Lei in questo momento è ad una bellissima festa - ha quindi ripreso la Carrà - *peccato non sia potuta venire, le auguro che possano essercene ancora con l'Agip, dieci anni non sono pochi».* Prontissima e pungente la risposta di Ferrari: *«Lo credo anche io, d'altronde abbiamo superato la crisi del settimo anno... Immagino che anche lei abbia superato qualche volta una crisi...».* È stato dunque un botta e risposta vivacisssimo che si è purtroppo esaurito presto per le ferree leggi della TV.

10 ANNI DOPO. Ferrari ha iniziato ringraziando i dirigenti ed i tecnici dell'Eni e dell'Agip che poco prima avevano ricordato i successi delle sue macchine. Soprattutto ha ricordato come è nato il matrimonio Agip-Ferrari ed in merito si sono conosciute molte cose inedite: «*Devo partire da lontano* - ha raccontato -. *Ho iniziato i miei rapporti nel 1929 con la Shell, rapporti che si sono conclusi nel gennaio del '74. In quell'anno siamo passati all'Agip e, vi confesso con molte perplessità perché non conoscevamo i tecnici con i quali avremmo lavorato. Soprattutto cessava una antica ed affettuosa amicizia con gli amici della Shell. E vi cito un esempio: la mia più grande preoccupazione veniva proprio dai lubrificanti. Questo perché in quel momento usavamo il "Super" della Shell che non era altro che Pennsylvania puro additivato con un dieci per cento di olio vegetale di colza ed una piccola quantità di legante. Allora dissi, va bene, iniziamo con l'Agip ma teniamoci in casa parecchi barili di questo olio Shell perché in caso di problemi per il '74 non saremmo rimasti senza lubrificante. Per dirvi come è finita, l'amministratore della Ferrari dopo quattro mesi mi dice:* "che cosa ne facciamo di tutto quell'olio che non utilizziamo... ". *Era chiaro che con l'olio di sintesi dell'Agip si era sostituito validamente un prodotto che noi avevamo sposato da un pezzo. C'è di più: ora arriviamo a disputare un Gran Premio con un consumo d'olio che va dai 500 ai 600 grammi, una cosa davvero irrisoria; e questa credo che sia la più bella pubblicità che possiamo fare a questo lubrificante creato sinteticamente dali'Agip*».

POLEMICO. Ferrari ha poi riconosciuto la correttezza della Casa italiana delle benzine, correttezza che non è stata tenuta da altre grandi società che hanno lavorato assieme alla Ferrari. Come esempio massimo di chiarezza di rapporti, ha citato il "caso-Emulsystem": «*Quando ci è stato proposto* - ha detto - *ci siamo preoccupati che questo non fosse un vantaggio per i nostri concorrenti ed abbiamo detto chiaramente: va bene le prove ma poi che cosa capiterà? Bene, è stata l'unica ditta in Italia, dico l'unica, che ci ha detto:* "Ferrari questo ritrovato per tre anni sarà esclusivamente a sua disposizione". *Questo è un gesto che io valuto moltissimo visto che quando abbiamo collaudato altri particolari sulle nostre vetture di F.1, questi sono stati immediatamente ceduti alla concorrenza straniera*».

PUNGENTE. Un Ferrari polemico con alcune Case che hanno lavorato con Maranello quindi ma nella mattinata della festa l'ingegnere non ha risparmiato nemmeno la stessa Agip: pur se in forma molto elegante e spiritosa: «*Devo aggiungere che l'Agip ha davvero degli ottimi manager* - ha attaccato - *infatti io penso che nel 1934 la Shell pagava alla Ferrari 120.000 mensili che devono essere moltiplicate per 760, che è il rapporto tra il '34 l '84, e che corrispondono a 91 milioni e 200.000 lire. I dirigenti dell'Agip sanno quello che danno alla Ferrari e bisogna proprio dire che se tutte le aziende dell'Eni sono amministrate con la stessa parsimonia, non c'è che da compiacersi... a meno che non siamo dei privilegiati noi...* ». La punzecchiata benevola ha acceso ancora più l'atmosfera di una mattinata decisamente festosa ed i dirigenti dell'Agip non hanno potuto che sorridere davanti alla sortita improvvisa. Quasi scontato poi che nel botta e risposta con i giornalisti sia stato chiesto a quanto ammonta questo appoggio finanziario dell'Agip alla Ferrari. Il dottor Grignaschi, vice presidente dell'Eni, ha risposto dicendo di dare «*Quello che è giusto. È una questione di equilibri...*».

SPIRITOSO. Ferrari però ha capito che quella che doveva essere poco più di una battuta scherzosa, stava diventando un caso ed ha sdrammatizzato aggiungendo: «*Quando ci si vuole bene si prova gusto a stare assieme, ai quattrini ci si passa sopra, soprattutto nel caso di chi li deve dare...*». Come dire che l'ultima battuta è stata la sua ma senza polemica, come d'altronde ha fatto quando gli è stato chiesto perché fosse passato alla sponsorizzazione della Marlboro. «*Ho già detto che sono un uomo che vive nel passato ma che si adegua al presente.* - ha argomentato - *Chi dice che la Marlboro non sia uno sponsor tecnico? Non sono d'accordo: ha messo a disposizione della Ferrari dei piloti validissimi. In questo senso per tre anni non avremo alcuna preoccupazione. I corridori sono brava gente ma devono guadagnare in fretta, abbiamo trovato chi ci ha risolto il problema mentre noi potremo investire meglio dal punto di vista tecnico*». E d'altronde che la collaborazione con la Ferrari interessi alla Marlboro, era testimoniato dalla presenza del primo dirigente della Philips Morris svizzera, Aleardo Buzzi, accompagnato da De Granferried Jr. e da altri dirigenti. È stata una presenza poco pubblicizzata ma indubbiamente significativa.

> **Chi dice che Marlboro non sia uno sponsor tecnico? Non sono d'accordo ha messo a disposizione della Ferrari piloti validissimi che vogliono guadagnare in fretta. Così abbiamo risolto il problema**

1985

Tifo Juve ma esulto per il Verona

«QUEST'ANNO PER NOI BIANCONERI C'È QUALCHE PROBLEMA, PREFERIREI VINCESSE UNA SQUADRA PROVINCIALE CHE POTREBBE ESSERE QUELLA GIALLOBLÙ»

DI DANIELE BUZZONETTI

AUTOSPRINT N.8 19 FEBBRAIO 1985

FIORANO - Vivacissimo e battagliero più che mai, l'ingegnere Ferrari ha intrattenuto i giornalisti subito dopo la presentazione della monposto F.1 1985, toccando ogni genere di argomento legato alla nuova gestione sportiva della Casa di Maranello e alla F.1 in generale.

Un Ferrari che alla vigilia del suo 87° compleanno si è regalato una fiammante Formula 1 e che ha tenuto a difendere il suo staff tecnico, addossandosi la piena responsabilità di eventuali problemi futuri. Un gesto di coraggio che è anche uno stimolo per i più diretti collaboratori. Eppure l'inizio della stimolante conferenza non è stato dedicato all'automobilismo, bensì al... calcio: «*Scusate il ritardo* - ha attaccato l'ingegnere Ferrari - *ma mi stavano chiedendo un 'opinione sul campionato. Io tifo per la Juventus ma visto che quest'anno ha qualche problema, preferirei vincesse una squadra provinciale come potrebbe essere appunto questo Verona, una squadra con la quale ebbi dei rapporti negli Anni '30 quando mi occupavo anche di calcio*».

Poi Ferrari ha risposto in merito alla futura 154 di F.1 e al possibile impiego di un terzo pilota: «*Quando verrà questo pilota? Appena pronta la 154; chi sarà? Non lo posso dire perché stiamo ancora cercando un soggetto giovane e che abbia discrete capacità e che possa eventualmente, una volta portato a termine il ciclo di collaudi, partecipare a qualche competizione. Deve insomma riunire una somma di requisiti, trovarlo libero non sarà facile, forse lo dovremo fabbricare. Non abbiamo fretta, vedremo le prossime corse. La 154 invece va avanti bene; fra 3/4 mesi speriamo di poterla presentare, comunque senza portare pregiudizio alla nuova 156*».

SPERANZE PER L'85. In merito alla partecipazione della Ferrari al prossimo campionato del mondo, il "Grande Vecchio" ha precisato: «*Non abbiamo niente da recriminare ma la certezza di avere lavorato intensamente. Ci saranno i risultati? È meglio che parliamo chiaro: questa è una squadra e io sono il portiere, se ci saranno delle sconfitte sarà colpa mia, se vinceremo sarà merito di tutti perché abbiamo la certezza che tutti quelli che sono stati interessati alla costruzione di questa macchina hanno fatto il loro dovere. Dovessimo giudicare dalle ultime prove, dovremmo aggiungere che non siamo più distaccati di un secondo, un secondo e mezzo dagli avversari e inoltre dovremo mettere in pista questa macchina nuova. Come andrà? Lo vedremo*

Quel poster della Juve per il Drake

Il giovane Renato Buso, appena approdato alla Juventus, con Enzo Ferrari che dei bianconeri è tifoso. Sul tavolo anche un mega-poster della vecchia signora. Quello col calcio per il Drake è sempre stato un rapporto particolare

Il 1985 passa alla storia del calcio italiano come l'anno del Verona scudetto. Una squadra con la quale Ferrari ebbe dei rapporti quando negli Anni '30 si occupava di calcio

Alboreto vice campione del mondo

Michele Alboreto sulla Ferrari 156/85, in azione al Gp di San Marino sulla pista di Imola. Approdato a Maranello nella stagione precedente, il pilota italiano concluderà il Mondiale 1985 al 2° posto dietro ad Alain Prost

SUTTON-IMAGES.COM

dalla settimana prossima in poi; la nostra presenza alle successive prove di Rio, quelle di metà marzo, dipenderà proprio da questi primi risultati». Subito dopo, un gustoso intermezzo sul nome della nuova F.1 con interessante riferimento storico: *«Perché non l'abbiamo chiamata C5? Sarebbe come se uno cambiasse fidanzata e le mettesse il nome di quella precedente. No, fin dai tempi dell'Alfa 158, che io suggerii di chiamare così, è sempre stato un giochetto di cifre... Tornando alla situazione attuale, posso aggiungere che abbiamo cambiato sistema di lavorare. C'è ora una suddivisione di responsabilità e i tempi ci diranno se abbiamo agito bene. E d'altronde è qualche cosa di diverso fino ad un certo punto: le persone sono le stesse»*. Quando gli è stato ricordato che non aveva inserito l'ingegnere Forghieri nello staff, Ferrari ha così risposto: *«Non lo abbiamo affatto disinserito per la semplice ragione che l'ingegnere Forghieri è a capo dell'ufficio ricerche e studi avanzati, creato apposta e al quale è stato affidato l'incarico di studiare le future Ferrari, sia da corsa che di produzione»*. In merito alle possibilità di vedere tre Ferrari al via del GP di Roma, l'ingegnere ha invece precisato che si tratta *«di una speranza che abbiamo»* e subito dopo si è buttato in una vera difesa dell'attuale regolamento della F.1: *«Molti l'hanno criticato ed è invece magnifico. Pensate che solo nel 1979 avevamo una T4 vincente con soli 180 cavalli/litro; ora siamo passati a 600 cavalli/litro in alcuni casi con consumi di 220/230 grammi* (per cavallo/ora, n.d.r.), *significa che si tratta di un progresso enorme. Qualche anno fa noi "legalisti" abbiamo subìto degli attacchi tendenti a fare scomparire il turbo dalla F.1: questo perché noi cerchiamo di costruire vetture che servano per il progresso tecnico; gli altri sono dei concorrenti* (i costruttori inglesi soprattutto, n.d.r.) *bravi ma che hanno considerato la F.1 eminentemente uno spettacolo e fanno dello spettacolo una fonte di guadagno»*.

BILANCIO. Non è stato invece possibile conoscere quale sarà la spesa della Ferrari per la stagione F.1, semplicemente perché lo si saprà solo dal consuntivo '85 mentre a proposito del consuntivo '84 ha detto che *«si sono compiaciuti perché abbiamo speso molto meno di quello che avevamo previsto»*. Il tutto non sempre detto con calma e pacatezza: ad esempio, Ferrari si è un po' scaldato quando gli è stato chiesto quale sarà il direttore tecnico nell'organigramma '85: *«Ma l'organigramma lo conoscete benissimo* - ha sottolineato - *i nomi sono ben precisi fin dal 10 settembre '84 ma ora vorrei chiedervi un particolare regalo per il compleanno: siete d'accordo? Vi prego, qualunque cosa accada, in bene e in male, nominate sempre e unicamente la Ferrari. Ogni volta che si tirano fuori meriti e demeriti si crea uno stato d'animo di agitazione ... poi tocca a me correre dietro a tutte queste cose ... non volete aiutarmi a questa mia età? Quelli della McLaren? Sono stati tutti bravi, è inutile che la giriamo. E se veramente la Michelin è stato un vantaggio per la squadra inglese, ora non c'è più e noi non avremo più la scusante delle Goodyear. E la McLaren ha poi avuto l'effetto che Berlusconi ha avuto sulla RaiTV, una reazione positiva. Se a fine stagione avremo vinto, direte "promossi", in caso contrario saremmo rimandati ma non ci sarà nessuno da processare»*.

INDIANAPOLIS. La 500 Miglia degli Stati Uniti è da sempre un argomento toccato alle conferenze di Ferrari e quella più recente non ha fatto eccezione: *«Indianapolis? Si tratta di un nostro vecchio sogno, ci andremmo volentieri ma presi come siamo dalla F.1 non abbiamo energie sufficienti pitr se molti sponsor sarebbero lieti di vederci in USA»*. Dopo avere dato ancora una volta la propria piena fiducia ad Arnoux e Alboreto, Ferrari si è invece soffermato sul futuro calendario della F.1: *«Ricordo quando i GP erano appena sei o sette, da quando c'è questo desiderio di sfruttare questo patrimonio da parte della FOCA, siamo arrivati a 17 GP, una cosa assurda ma quando la pubblicità prevale sullo sport è la fine. In quanto ai circuiti cittadini, sono ovviamente desiderati dagli organizzatori ma l'importante è inserire quesiti tecnici anche in questi tracciati. Sulla questione di Monaco, posso aggiungere che noi saremmo certamente presenti a un GP non valido se anche tutti gli altri dessero la loro adesione. Non potremmo certo mancare sul circuito che è la vetrina d'Europa...»*. Quasi un augurio per il GP, dal destino in quel momento ancora incerto. Una delle ultime battute è invece per Didier Pironi il cui nome è stato fatto in merito alla questione sul terzo pilota: *«Pironi* - ha concluso Ferrari - *è il campione del mondo morale dell'82. È un giovane che ha una grande passione ma bisognerà vedere le sue condizioni. Legate a un suo ritorno ci sarebbero poi delle questioni umane, morali e anche assicurative»*.

A 88 anni va ancora forte con le parole

Splendido 88enne Enzo Ferrari continua a spingere forte sull'acceleratore della dialettica. I suoi rilievi seguitano a essere sempre molto pungenti

Non ascolto le parole di Berlusconi

«HA DETTO CHE MI DEVO FARE DA PARTE? QUANDO NEL 1929 HO COSTRUITO LA FERRARI NON L'HO CHIESTO A LUI. NON VEDO PERCHÉ DOVREI ASCOLTARLO OGGI, NÈ MI PERMETTO DI CHIEDERGLI COME VA IL MILAN»

DI DANIELE BUZZONETTI

AUTOSPRINT N.40 30 SETTEMBRE 1986

John Barnard dall'1° novembre assumerà le funzioni di direttore tecnico della gestione sportiva della Ferrari

FIORANO - Una stagione poco esaltante per la Ferrari, comporta inevitabilmente una serie di domande e interrogativi; una sorta di ricerca della verità intorno a una Casa per la quale i giudizi e i commenti si sprecano giornalmente. Ma tra piloti e tecnici di nuova nomina e altri contattati e mai arrivati, oppure licenziati, la Ferrari si trova particolarmente nell'occhio del ciclone da mesi. Alle 11 di mercoledì 24 settembre l'intera stampa nazionale e gran parte di quella straniera era assiepata nella saletta-riunioni del Reparto corse, accanto all'ufficio dello stesso ingegnere Ferrari. Quest'ultimo ha tenuto testa alla raffica delle domande con la verve e l'acutezza dei suoi momenti migliori, a tratti polemico e a tratti ironico, comunque sempre incisivo nelle risposte. «*Sono qui, in attesa della prima domanda*», ha attaccato Ferrari che, subito dopo ha bonariamente punzecchiato qualche collega che si era incautamente esposto. Ma non è stato necessario attendere molto per la prima domanda vera: quali novità comprenderà la Ferrari 1987? «*La prima novità* - ha risposto Ferrari - *è questa: ho ricevuto a Maranello il 12 settembre l'ingegnere John Barnard che dal primo novembre assumerà le funzioni di direttore tecnico della gestione sportiva della Ferrari*». Altra ovvia curiosità quella riguardante i piloti: «*Abbiamo avuto una prima intesa con Berger il 4 agosto; oggi possiamo dare conferma anche perché il suo impegno con la Bmw ha trovato una felice conclusione*». Non è mancata la domanda incauta, quella legata all'incarico di Barnard e alla funzione di direttore tecnico. Prontissima la risposta: «*Significa solo che non è un amministrativo!*». Ma a quel punto premeva la domanda pesante, quella su Mansell e il suo strano rapporto con Maranello. «*Noi non abbiamo mai cercato Mansell; per due volte siamo stati da lui sollecitati. Ho incontrato Mansell a Maranello il 9 luglio ed egli ha sottoscritto un regolare contratto che è qui e che precisa tutto, perfino il numero dei "pass" da lui richiesti per ogni Gp* (erano 4, ndr). *Il suo comportamento successivo ci ha stupito e il nostro legale darà il seguito appropriato alla*

vicenda. Questo non muta la nostra grande considerazione per il pilota ma ci dimostra il tipo di persona con la quale avremmo avuto a che fare. Abbiamo trattato con lui perché ci aveva confermato che non avevà impegni per il futuro con l'amico Williams, al quale rinnoviamo i nostri auguri». Poi si è tornati però su Barnard e sul grado di indipendenza che governerà il suo lavoro: «*Barnard alternerà la sua presenza dove la riterrà più utile*».

E dove lavorerà, visto che si è parlato di uno sdoppiamento tra l'Inghilterra e Maranello?

«*Potrà fare quello che vuole, sarà direttore tecnico a pieno titolo*». Una risposta che però ha creato qualche dubbio: «*Sono preoccupato per i vostri dubbi, perché credevo che fossero relativi soltanto al vostro lavoro. Adesso che so che vi preoccupate anche del mio lavoro ve ne sono grato. Voglio soltanto aggiungere che dall'1° novembre Barnard entrerà in funzione. Aspettate a giudicare quando l'avrete visto. Non penso che vogliate anticipare un giudizio sul suo comportamento futuro*». Giudizi no, ma un desiderio di conoscere il futuro sistema operativo è rimasto: «*Un desiderio ... Domandatelo a lui! Non potete chiederlo a me, io ne so tanto come voi. So semplicemente che lui si è assunto l'onere di essere il direttore tecnico della Ferrari con pieni poteri. Questo ve l'ho detto e ve l'ho confermato*». La curiosità sul lavoro di Barnard è stata uno dei motivi della conferenza ma anche sui piloti passati e presenti c'è stato parecchio da dire: «*Johansson è un ottimo pilota*», ha risposto Ferrari a chi chiedeva perché è stato sostituito ma ha aggiunto: «*Quanto a classifiche di partenza mi lasciava fortemente dubbioso. Abbiamo pensato di prendere un giovane di 26-27 anni, anche per i rapporti che lui ha con un nostro tecnico. Non abbiamo niente da rimproverarci o rimproverare sull'attività di Johansson anzi, abbiamo speso per lui buone parole di raccomandazione*».

Perché la scelta è caduta proprio su Berger: hanno contato le raccomandazioni di Lauda?

«*Perché ritengo che abbia le qualità per diventare un grande pilota. Lauda non ha mai parlato con me. Non posso dire che lui abbia influito, spero che questo non le consenta di fare un titolo a nove colonne sul suo giornale*».

Che cosa dice del mancato accordo con Senna e Ducarouge?

«*Senna è stato a Maranello dopo il Gp del Belgio ma per il 1987 non è stato raggiunto un accordo, questo non significa che non ci riusciremo in futuro. Ho trattato con Ducarouge e con lui ho avuto due incontri. Quando ho ricevuto una lettera dalla Lotus contenente l'invito a non intrattenere rapporti con un loro dipendente, dati i precisi impegni che lui aveva già assunto, fummo d'accordo di sospendere i contatti, avendo peraltro noi, in via di definizione, l'accordo con Barnard. Le trattative si sono fermate a Ducarouge e Barnard, una volta accertato che non avevano impegni*».

Barnard si è inserito in un organigramma già definito: quali sono state le reazioni?

«*Ho invitato tutti i miei collaboratori tecnici ad esprimere la loro opinione prima che il signor Barnard venga. Nessuno ha obiettato. Io ho detto chiaramente: la Ferrari non licenzia nessuno, non ha nessuno da processare, ma pretende lealtà assoluta da quelli che desiderano restare. Quindi, chi non vuole collaborare lealmente, se ne può andare prima dell'1° novembre*».

Perché rivolgersi all'estero per assumere un tecnico come Barnard?

«*Vorrebbe precisarmi lei perché quando abbiamo bisogno di fare vincere una squadra italiana, andiamo all'estero a prendere dei giocatori? Le competenze, secondo me, vanno prese dove sono. Non è che in Italia non si facciano cose egregie dal punto di vista tecnologico. Non è che non abbiamo tecnici. Il fatto è che non abbiamo tecnici che si siano dedicati a questo particolare lavoro. D'altra parte, all'infuori della Ferrari che opera dal 1929, ditemi voi se c'è un'altra azienda che sia rimasta con costanza assidua nelle corse come la Ferrari. Se c'è, ditemela*».

Che cosa dice sul presunto esorbitante ingaggio che avrebbe richiesto Barnard?

«*Lei le ha già giudicate esorbitanti: io non ho più niente da dire perché a fare conti in tasca agli altri tutti sono bravi. In quanto ai suoi giorni di permanenza in Italia, a Modena, eccetera, è una cosa che vedrete. Oggi non so che cosa dirvi. Abbiamo dato fiducia a un uomo: aspettiamo*».

Ma le cifre "esorbitanti" hanno mosso curiosità...

«*Quali cifre? Prenda il bilancio della Ferrari: c'è scritto tutto. Le rispondo quello che ho risposto a un altro, il quale, non contento di questa risposta, è andato all'ufficio competente e si è divertito a vedere il bilancio della Ferrari*».

Ma è vero che Barnard abbia messo le mani sulla Ferrari prima di Monza?

> **Abbiamo preso Berger perché ritengo che abbia le qualità per diventare un grande pilota. Lauda non ha mai parlato di lui con me, non me l'ha raccomandato**

2 Gp vinti da Berger nel 1987

Gerhard Berger approda alla Ferrari nel 1987. Alla sua prima stagione in rosso, dopo un rapporto non sempre facile con il compagno di squadra Michele Alboreto, ottiene due vittorie negli ultimi 2 Gp in Giappone e Australia

Alboreto 1986 senza squilli

È una stagione difficile senza gioie per Michele Alboreto quella targata 1986. Nel Mondiale Piloti chiuderà dietro al compagno di squadra Stefan Johansson

SUTTON-IMAGES.COM

«Non c'è niente di vero! Barnard non ha fatto nessun intervento. Il signor Barnard è una persona seria, fino a prova contraria, e comincerà i suoi interventi dal primo di novembre in poi».

Barnard realizzerà la vettura '87 ma i motori?

«Mi consenta una precisazione. Non sappiamo se Barnard progetterà la macchina '87. Non sappiamo niente. Lei è a conoscenza che c'è una formula in discussione, che deve uscire: noi non sappiamo ancora come sarà questa formula. Se chiede la mia opinione sulla nuova formula, io potrò dirgliela. Non si può negare il progresso tecnico dei motori turbocompressi, che la Renault iniziò nel1977-78 e noi nel 1980. Basti constatare che oggi si può normalmente avere un motore di 600 cv litro con consumi di 198 grammi per cavallo-ora. Questo è dovuto al progresso tecnico dei compressori e all'impiego di materiali specialissimi, da qui il costo proibitivo dei motori e il freno alla ricerca dei progettisti meccanici di motori, tributari della tecnologia dei compressori. Il ritorno al motore aspirato offrirebbe indubbiamente ai progettisti un settore che merita di esser sviluppato ricordando che già nel 1957 la Ferrari aveva da tempo superato il muro dei cento cavalli-litro. Il ritorno all'aspirato potrebbe portare a gare più combattute, anche per il prevedibile equilibrio di rendimento dei motori delle diverse marche, senza dimenticare che le corse sono un interessantissimo banco di sperimentazioni tecniche, ma debbono tener conto delle ferree leggi economiche che reclamano i diritti dello spettacolo. Aspettiamo comunque i nuovi regolamenti, ritenendo che una transizione dal turbo all'aspirato sia accettabile, mentre non lo sarebbe una equivalenza stabile tra i due motori, come prova il recente passato».

Quanto si stia facendo in fatto di telaio e aerodinamica?

«I programmi tecnici li farà il nuovo direttore tecnico. I programmi sportivi riguardano la Formula Uno e in seconda battuta Indianapolis».

Quando la Ferrari sarà in America?

«Come ho già detto, questo programma viene in seconda battuta maturerà una volta che siamo a posto con la F.1».

Altri piloti hanno chiesto di entrare alla Ferrari?

«Abbiamo avuto diverse altre richieste, ma noi pensiamo di esser sufficientemente tutelati con Alboreto, che è per noi una certezza, e con il nuovo acquisto Berger».

Prost è stato contattato?

«Non abbiamo preso contatti con il pilota che è impegnato. Noi abbiamo sempre parlato con piloti e con tecnici che ci hanno premesso di esser liberi».

Quali sono i rapporti attuali fra Ferrari e Fiat?

«I rapporti attuali con la Fiat sono quelli di 17 anni fa. Le preciso che della gestione sportiva Ferrari io rappresento il passato, conduco il presente, e quanto al futuro lo deciderà il Padreterno, comunque, tutto quello che è stato ora deciso ha avuto sostanziale stima e il conforto del presidente della Ferrari, ingegnere Vittorio Ghidella. Che sia chiaro questo. Io vorrei chiedervi se dopo diciassette anni di fidanzamento, vi sia ancora qualche cosa da dubitare su questo sodalizio».

Dalla Fiat all'imprenditore delle tv Berlusconi che in occasione della recente crisi in F.1 l'ha invitato a mettersi da parte che cosa risponde?

«Io non mi interesso di cinema né di televisione. Non mi interesso di nessun canale. Quando nel 1919 ho iniziato questa attività, quando nel 1929 ho costituito la Scuderia Ferrari, non l'ho chiesto al signor Berlusconi. Non vedo perché dovrei ascoltarlo oggi, né mi permetto di chiedergli come va il Milan. Se Berlusconi vuole prendere il posto del Padreterno, stia tranquillo io ho molta stima di lui e di quello che fa e dovrei concludere, se ha detto così di me, senza conoscermi, che lui non ne sa niente di quello che faccio io. E una questione di intendersi. Qui ci sono due persone: Piero Lardi Ferrari, che è mio figlio, e il signor Piccinini. Il signor Piero è destinato a prendere il mio posto il giorno che me ne andrò; il signor Piccinini, se dipenderà da me anche in quel momento non lascerà la Ferrari, perché so io quel che ha fatto e quel che sta facendo. Che poi sia il direttore sportivo, che sia amministratore - come lo è, essendo nel consiglio di amministrazione della Ferrari -, che lui sia un uomo di totale mia fiducia, questa è una cosa vecchia, quindi mi dispiace se qualcuno non lo digerisce per il suo perfezionismo, a me va bene così. Per voi non è bravo, perché non fa quello che gli chiedete».

1987

Combattivo anche nell'ultima intervista

Invitato a parlare sulla situazione della Ferrari al termine del Mondiale F.1 1987, Enzo Ferrari torna a ribadire il concetto: a Maranello il re è sempre e solo lui...

Finché sono al mondo decido io

«PRIMA DI TUTTO IN CASA FERRARI NON ESISTONO DELLE PARTI. VOI E TUTTI I MIEI COLLABORATORI DOVETE AVERE PAZIENZA. COMANDO IO. QUANDO NON CI SARÒ PIÙ TOCCHERÀ A CHI VERRÀ NOMINATO O DESIGNATO. IO NON STO DA NESSUNA PARTE»

DI CARLO CAVICCHI

AUTOSPRINT N.51 15 DICEMBRE 1987

> **Ho preso il signor Barnard perché lo considero un grande progettista. Aspettate a giudicarlo quando avrà portato a termine la sua macchina interamente nuova e la vedrete all'opera**

MARANELLO - Anche se non si è trattato di una conferenza stampa in senso ufficiale, l'incontro tra Enzo Ferrari e 14 giornalisti (11 italiani, un francese, un inglese e un austriaco) merita di essere riportato nella sua totalità. Dalla prima domanda all'ultima così come si sono susseguite. Di certo non si tratta di una lettura che può mancare di vivacità.

Cosa è questa... storia che l'anno venturo ci sarà un terzo pilota?

«Le dico semplicemente una cosa: non è deciso niente ma se dovessi prendere una decisione al momento opportuno ravviserei anche quella possibilità. Perché non è possibile fare la piena attività con due piloti e pretendere la loro presenza anche per le prove».

Sarebbe quindi un pilota da utilizzare per i test?

«Per le prove di collaudo, ovviamente della nuova vettura».

Questo pilota è per caso uno che si chiama Modena e vive a Modena?

«Non c'è nessuno in pectore perché dovrà corrispondere a più di una attitudine. Non abbiamo ancora preso in esame la questione. È un'eventualità che si può verificare. Glielo assicuro».

Berger è un pilota emergente. Quindi lei ha avuto fiuto ancora una volta. Però non avrebbe preferito per i colori italiani che a vincere fosse stato Alboreto?

«Ho sempre pensato che nello sport ci debbano essere delle preferenze ma non di arrivare a quel punto. Alboreto lo ricordo nell'ultimo Gp al Nurburgring in una epica battaglia con Prost che lui vinse. Mi auguro che finite le sue ansie familiari, e con la nostra macchina a punto, possa ritornare quello di allora».

Anche dopo i successi di Berger le polemiche su Barnard e Postlethwaite si sono acuite. Come vede la situazione e da che parte sta?

«Prima di tutto in casa Ferrari non esistono delle parti. Voi e tutti i miei collaboratori dovete avere pazienza. Finché sono al mondo decido io. Quando non ci sarò più toccherà a chi verrà nominato o designato. Quindi non sto da nessuna parte. Ho preso il signor Barnard perché avevo letto, conosciuto ciò che aveva fatto a Indianapolis, e nei Gp in Europa e fuori. L'ho

preso perché lo considero un grande progettista. Aspettate a giudicarlo quando avrà portato a termine la sua macchina interamente nuova e la vedrete all'opera. Aspettate. Quindi il signor Barnard è l'uomo al quale ho dato fiducia e la fiducia non la do a rate. Sta facendo un lavoro. Il 7 di agosto mi disse: Ferrari, per poter realizzare la vettura nuova ho grande bisogno di concentrarmi: gli ho risposto: lei faccia il suo lavoro, non si preoccupi. Ci pensiamo noi per il resto. Lei vada avanti. Ecco perché si è ritirato a Guildford. Ha portato avanti la macchina e noi riteniamo che nel mese di gennaio dovremmo averla. Si capisce che in Inghilterra viene realizzata la scocca perché il resto, motore e cambio viene fabbricato a Maranello».

Dove si faranno le prove aerodinamiche di questa scocca?

«Prima si costruisce il modellino e le prove del modellino si faranno alla galleria del vento che ha la Ferrari a Maranello. Che la galleria del vento si sia dimostrata utile lo abbiamo visto dagli ultimi risultati della macchina attuale, per la quale tutti hanno parlato di telaio che non teneva la strada. Il giorno in cui abbiamo avuto la galleria in piena efficienza e dei collaboratori che hanno saputo giustamente interpretare quello che la galleria indicava, noi abbiamo avuto la possibilità di dimostrare che il telaio andava bene».

Ma Barnard si è arrogato dei meriti sulla vettura che è stata sviluppata da altri. Lo ritiene giusto?

«Io so quello che lui ha fatto. E rispondo a lei e a tutti gli altri: la macchina da corsa è un lavoro di équipe. Non c'è mai stato nessuno dal '24 in poi, dai tempi del grande Jano, che abbia fatto una macchina dal principio alla fine e che abbia sovrainteso alle prove e a tutto il resto. I tempi sono cambiati: oggi si compendia di infinite specializzazioni. Ognuno ha fatto la sua parte. E chiaro che Barnard ha avuto una parte. Brunner un'altra. Quando Barnard è giunto in Ferrari Brunner aveva già fatto la scocca ed è chiaro che poi gli altri hanno messo quello che hanno ritenuto giusto mettere. In conclusione se dovessi fare una graduatoria di meriti... è possibile anche farla. Di questa macchina quelli che sono in casa hanno fatto il motore. Nessuno ha parlato di questo particolare. Il propulsore è dell'ingegner His che è uno che cura molto bene le potenze, vi posso confermare che, tanto per essere esatti sui dati, nelle ultime gare disponeva di 910 cavalli e 960 quando poteva andare con la mappatura grassa. Ora nessuno ha parlato dell'ingegner His. È colui che ha realizzato il motore. Direi che una parte di merito l'abbia anche lui. Poi dopo abbiamo Migeot, l'addetto alla galleria del vento. Abbiamo Postletwhaite che è colui il quale raccoglieva i dati. Abbiamo l'ingegner Ascanelli, l'ultimo nostro collaboratore giovane, che doveva trasferire i dati di galleria del vento sulla macchina. Abbiamo i nostri addetti come Nardon e gli altri che hanno contribuito a mettere a posto la macchina. Come vi ripeto è la conseguenza di un lavoro d'équipe. Guai se questa équipe venisse meno. In un certo momento io dissi: inauguriamo il tempo della cooperativa. Era l'epoca in cui non c'era più un ingegnere capo al quale avrei dovuto dire anche i nomi di chi ricevevo perché dovevano andar bene a lui. Quindi la verità è questa: oggi tutti sono indispensabili».

Lei ha attribuito dei meriti tecnici. E il merito di questo riequilibrio umano in seno alla Ferrari a chi va?

«Gli uomini sono sempre quelli. Chi procura ad essi del lavoro credo di essere io. Non voglio nessun merito perché, ripeto, è di tutta la squadra, anche di coloro i quali stanno a casa. Vi ho citato come esempio l'ingegner His di cui nessuno ha parlato. Ma i 910 cavalli e i 960 li ha tirati fuori lui con l'ingegner Govoni, con l'ingegner Renzetti eccetera. La Ferrari un tempo era piccola. Adesso è diventata di 228 persone. Le considero tutte indispensabili».

La popolarità della Ferrari, dopo qualche mese di offuscamento, è rientrata nel cuore del nostro Paese?

«Ma sa... io le dico la verità. È da molto tempo che attribuiscono alla Ferrari un ruolo. Dovrebbe essere la nazionale rossa su quattro ruote. È una cosa che ho sempre rifiutato. Sono contento che oggi esistono altre fabbriche che preannuncino un'attività sportiva perché venga rivolto a loro questo onorifico incarico. Io credo che la Ferrari sia un esempio di continuità e niente altro».

Come sarà la musica del motore Ferrari l'anno prossimo? Turbo o aspirato?

«Potrò darle una risposta quando avremo provato il dodici cilindri. Non prima. E quando avremo messo a posto il sei cilindri. Oggi siamo in fase di preparazione. Quindi non posso dirle

SUTTON-IMAGES.COM

Per Michele tre podi

Con un secondo posto e due terze piazze si chiude il Mondiale 1987 di Michele Alboreto

quali saranno i risultati. Noi speriamo di fare buona figura. Ma non è stata fatta una scelta».

Tornando all'argomento Barnard da quello che si è letto da un suo telegramma inviato al Corriere della Sera è sembrato di capire che lei non ha ancora preso una decisione. Ci sono dei dissapori?

«Ma quale dissidio! Io devo prendere una decisione relativa alle macchine. Se correrà l'aspirato o quella turbo. Barnard ha dei rapporti personali con me e sono fuori discussione. A un certo momento lui non poteva suddividere la sua attività tra Guildford e Maranello perché doveva portare avanti il progetto della macchina nuova. Io gli ho detto: resti in Inghilterra. I miei rapporti con Barnard sono sempre quelli».

C'è per caso stato un momento difficile di particolare tensione con il tecnico inglese?

«Non ho mai avuto un particolare attrito. D'altra parte ho letto molte cose belle e cose meno belle sul conto di Barnard. Sia chiaro: io non ho assunto un educatore per i miei collaboratori né un istruttore. Ho scelto un tecnico che mi dicono essere un grande tecnico. Almeno chi lo conosce ne parla in questo modo. Può darsi che un bel giorno mi veniate a dire: Ferrari lei aveva sbagliato. E io vi risponderò: sono addolorato. Ammetterò questo errore assieme a tutti gli altri che ho compiuto in settant'anni di attività».

Però quando fu assunto Barnard sembrava che avesse preso qualcosa più di un semplice tecnico. Ci disse verrà qui a sceglierà le sedie, il tavolo, la stanza e avrà certi poteri...

«Mi pare che lui sia venuto e abbia fatto quello che io dissi anche se non con le parole che lei oggi ripete. Dovrei andare a prender la registrazione di allora per confrontare. Oggi lui è venuto. Ha fatto quello che doveva e a un certo momento mi ha chiesto di restare in Inghilterra per portare avanti il suo lavoro. E io gli ho detto di sì. Non so perché nell'esercizio della mia professione io debba rendere conto a tanta gente di quello che faccio. Me lo domando. Perché quando un giornale scrive: "Adesso Ferrari deve dirci...". Ma chi è che mi manda lo stipendio? Nessuno! Abbiate pazienza. Se in un certo momento non posso mantenere ciò che ho detto significa che sono nate delle circostanze tali da causare un cambiamento. Ci sono state, a proposito di ciò, delle cause tecniche che io ho accettato».

Ma, quando un giornale scrive "Ferrari deve dirci..." è semplicemente un modo di tradurre quelle che sono le attese dei lettori i quali sono coloro che hanno nei suoi confronti un affetto e una particolare dedizione da tanto tempo e vogliono sapere, avere delle risposte...

«Uno non può darmi un ordine. E quando è tradotto in quella forma... sul giornale a me non sta bene. Io sono un permaloso. Deve dire: mandami lo stipendio poi ti dirò quello che devo dire».

Insomma con Barnard un clima completamente idilliaco non c'è mai stato...

«È completamente idilliaco. Però io non sono mai stato a letto né con Barnard né con sua moglie né con nessuno. Mettiamo le cose a posto. Quando è l'ora di dire che le Ferrari sono fatte di latta accettiamo anche... la latta perché ha fatto dei miliardari. Mi auguro che con Barnard i rapporti continuino come sono sempre andati. Non ho niente da dire. Il giorno che ci sarà qualcosa di nuovo, che cambierò opinione vi dirò: signori è capitato questo, io rinuncio a questa collaborazione. Oggi no. Neanche per sogno. Lui sta a Guildford; lavora per me e mi sta bene così».

Che cosa è e chi appartiene Guildford?

«Appartiene a lei? Stia tranquillo non appartiene a lei, non appartiene a Barnard. Appartiene alla Ferrari. E non accettiamo il consiglio di darlo a Barnard. Non lo regalo a nessuno».

Ritiene sia obbligatorio che colui il quale progetta la vettura la segua anche in pista?

«Non è assiomatico. Lo era ai miei tempi. Oggi non più. Ad esempio Postletwhaite può farlo, ma deve avere Ascanelli perché legge il calcolatore che ci vuole ai box, ha bisogno d! Migeot il quale gli dà gli elementi. E un lavoro di équipe».

Voi vi aspettavate qualche buon risultato già da agosto?

«Guardi, noi dovevamo vincere il Gran Premio del Messico e lì abbiamo sbagliato nella messa a punto del motore perché avevamo dato un anticipo che non ha tenuto rigidamente conto dell'altitudine. Quindi siamo andati in alta tensione subito. Abbiamo perduto in Portogallo per un errore del pilota e non nostro. Abbiamo vinto le altre due corse con la superiorità che con-

Giorni agitati con Barnard alla Ferrari

Barnard a colloquio col motorista His. Sono giorni agitati quelli del 1987 alla Ferrari sotto la direzione tecnica del poco amato tecnico inglese

“Non c’è mai stato nessuno dal 1924 in poi, dai tempi del grande Jano, che abbia fatto una macchina dal principio alla fine e che abbia sovrainteso alle prove e a tutto il resto. Oggi i tempi sono cambiati...

sentono i 910 e i 960 cavalli del motore».

Quale era la potenza ad inizio della stagione?

«Sarà stata di 870 cavalli. Ma la macchina è arrivata vergine in corsa, senza prove e ha pagato il tributo che tutte le novità debbono pagare».

A proposito di Berger. Le ricorda qualche altro pilota dei suoi?

«Di Berger mi piace soprattutto una cosa: la voglia di vincere. E quando esiste il desiderio di vittoria si torna ai tempi in cui correvo anch'io. Quando si correva per vincere una coppa».

Quali saranno i principali contenuti tecnici della nuova macchina e del motore a dodici cilindri?

«Guardi il motore a dodici cilindri sarà un 65 gradi. Della nuova macchina non ho visto completamente i disegni. Ho visto una buona parte e le posso dire che si tratta di una macchina totalmente nuova in tutti i particolari».

Come mai 65 gradi? Si tratta di una misura non molto in voga...

«E una necessità che è derivata dagli ingombri e dal baricentro come ha richiesto Barnard».

Può spiegarci i motivi delle difficoltà di inizio stagione?

«Mi pare di averli detti prima: si trattava di una macchina che non avevamo mai provato. È mancata la preparazione. Avremmo avuto bisogno di due, tre mesi di prove e non avremmo fatto certe magre. E la prima vera vettura nuova dal 1981!».

Perché certi assenti, oggi?

«Bandiera bianca, due Ferrari rosse di vergogna, arrancanti. Francamente... mi sono rifiutato di leggere i titoli di questo giornale dopo il Giappone e l'Australia. Io accetto qualunque critica perché a leggere c'è sempre da imparare, ma quello che mi indispone è il dileggio. Quando un giornale lo fa me la paga: non lo compro più. Dovete avere pazienza. Finché il Padreterno non decide che io me ne debbo andare resto nel mio posto. Se qualcheduno ha fretta mi dispiace: non posso accontentarvi».

Cosa pensa di quei suoi ex collaboratori che si sono messi in proprio?

«Io gli auguro di potere fare nella nuova attività le stesse buone figure che hanno fatto alla Ferrari. Perché debbo augurare del male quando uno tenta una strada nuova? Al nostro Rocchi gli avevo dato modo di lavorare, ma lui mi disse che preferiva fare il pittore. Poi un bel giorno ho visto che c'è stato qualcuno più abile di me che lo ha convinto a tornare a lavorare: vedremo cosa salta fuori. Lui sta rispolverando il motore che aveva realizzato per noi: così non fa neanche fatica a ricalcolarlo».

Non le sembra che nei confronti di Barnard sia ritornata da parte di alcuni italiani la vecchia antipatia contro gli inglesi della sorta "Dio li stramaledica". Se fosse stato francese o tedesco forse non sarebbe stato così? ...

«Caro amico non abbiamo più... Mario Appelius. Voi vi dovete convincere che le competenze nascono così dappertutto. Non hanno un domicilio. Marconi l'abbiamo avuto noi, in Emilia. Ma ce ne sono altri di Marconi? Non ne vedo. Quando un giorno io andai a Bologna a ricevere la laurea ad honoris causa in ingegneria ho pensato che c'era stato un tempo, molti anni prima Guglielmo Marconi. Mi sono vergognato di fronte a un fatto di questo genere. Quindi se Barnard è un uomo che è andato in America e ha vinto Indianapolis, è tornato in Europa e ha portato avanti una macchina che ha vinto tre campionati del mondo abbiate pazienza: mi voglio levare la voglia di vedere cosa fa per me».

A proposito di progettisti di motori. Quali sono stati nella storia della Ferrari quelli veri e quali invece i motori frutto della collaborazione di squadra?

«La Ferrari ha avuto dei grandi progettisti. Colombo, Lampredi, uno di quelli provenienti dalle "Reggiane", Rocchi, Salvarani, Bellei, colui il quale realizzò il motore 1500 del campionato del mondo. Forghieri? Ci fu una persona che ai tempi del matrimonio Fiat disse: molliamo Forghieri, ne facciamo a meno. Mi rifiutai di licenziarlo e lo misi a Modena dove fece quel bellissimo motore che era il dodici cilindri boxer che poi ha dato alla Ferrari quelle soddisfazioni che ha dato. È stato un anno e mezzo a Modena. L'avevo esiliato là per non fare vedere quello che faceva. Dire che uno solo ha fatto... Tutti hanno goduto dell'apporto dei colleghi. Anche l'ingegner His. Ha dei disegnatori, dei bravi collaboratori, ha quattrini, ha tanta gente che l'aiuta».

Quindi è sparita la figura del progettista unico...

SUTTON-IMAGES.COM

Modena ipotesi 3° pilota

Sopra Stefano Modena e sotto Michele Alboreto: si è parlato anche di loro nell'intervista con Enzo Ferrari

SUTTON-IMAGES.COM

> **Mi interesso solo di automobilismo. Quando ci sono discussioni politiche alla radio io cambio programma perché c'è tanta gente che parla e nessuno che pensa all'Italia**

«L'ho già detto: si torna ai tempi di Jano che è quello che andava a scrutare se la matita aveva la punta o meno. Erano altri tempi; altre necessità, altri mezzi. Oggi la meccanica si compendia di tante specializzazioni. Quando pensate che ho dovuto discutere tre anni per avere la galleria del vento... I risultati un bel momento sono saltati fuori. Se l'avessimo avuta due anni prima».

Chi non voleva la galleria?

«Che discorsi... ! Non voglio creare polemiche con nessuno. Anch'io, in effetti, devo fare quello che posso. Ho i pieni poteri, ma evidentemente sono sempre condizionati dalle possibilità».

Fra tutte le cattive verità...

«Non esistono cattive verità. Ci sono delle verità e ci sono delle balle. Se in un certo momento lei ha scritto che non ho potuto fare la galleria del vento quando volevo ha riportato una cosa giusta. Ho dovuto discutere tre anni. D'altra parte che sia chiaro: da quando l'ingegner Ghidella è diventato il numero due di tutto il complesso Fiat (perché l'uno, mi sembra detto dall'avvocato Agnelli, è Romiti) io mi sono trovato sempre a mio agio perché tutto quello che ho fatto porta l'assenso e il conforto dell'ingegner Ghidella. L'ho sempre interpellato. Tutti gli affari, compreso quello con Barnard, e lo potete scrivere, sono stati fatti con l'approvazione dell'ingegner Ghidella. È un giovane pieno di ingegno al quale confidare le proprie aspirazioni, le proprie mire, i propri desideri c'è tutto da guadagnare e niente da perdere».

Mansell ha dichiarato che con la Ferrari non tutto è chiuso e che ci sono rapporti aperti e che il discorso potrebbe aprirsi nell'89 se non già nell'88 ...

«Chi è Mansell? Io non ho niente da dire di Mansell, perché lui è venuto poi si è dimenticato di avere messo una firma dove l'aveva fatta...».

Se non avesse Berger e Alboreto chi le piacerebbe avere?

«Questa è una domanda molto curiosa. Vorrei prendere il campione del mondo del 1988. E magari lo sapessimo adesso perché Piccinini spenderebbe meno... Sui miei piloti posso dire con tutta franchezza: mi auguro che Alboreto, finite le preoccupazioni che aveva, possa tornare quello del Nurburgring. Io l'ho stimato anche se ogni tanto parla a ruota libera. E questo non dovrebbe essergli consigliato».

Ingegnere ha visto dei giovani interessanti? Ha avuto informazioni in questo senso dal direttore sportivo?

«Il direttore sportivo vive di simpatie strane. Io vi posso dire che a suo tempo prendemmo quello che attualmente dimostra di essere un uomo di speranze, Berger, e lo presi non dico con contrasto dei miei collaboratori, ma con la semindiffidenza. Il primo approccio fu di questo genere: "Ma lei vuole proprio quello là?". Mi ricordo ancora l'interrogativo. Comunque in verità, a proposito delle mie simpatie per i piloti, debbo tenere qualche segreto con il mio direttore sportivo e anche con mio figlio. Se le dicessi adesso quelli a cui penso mi sentirei in contraddizione con loro. Preferisco tenerli dentro».

Cosa ne pensa di Senna a un anno di distanza?

«Indubbiamente è un gran bel pilota. Che sia simpaticissimo ma così sono un po' perplesso sull'uomo. Sul pilotaggio è un uomo di valore ma di Senna ne ho parlato per esteso nel mio libro».

Piquet il giorno in cui ha conquistato il terzo mondiale ha dichiarato che lui non è mai venuto in Ferrari perché gli avete sempre offerto pochi soldi ...

«Se lei legge in fondo al mio libro c'è tutto anche su Piquet».

E l'affare Prost in ballo nel 1986?

«È sempre stato lì su una nuvoletta. È un po' come quei cherubini, quegli angioletti che volano senza coda».

Passando a temi diversi dall'automobilismo: cosa ne pensa dell'accordo Reagan-Gorbaciov?

«M'interesso solo di automobilismo. Quando ci sono discussioni politiche alla radio io cambio programma perché c'è tanta gente che parla e nessuno che pensa all'Italia».

A volte anche le corse riguardano la politica se è vero che a Milano si dibatte della sorte di Monza ...

«Monza è da tanti anni che la devono sopprimere. Mi dispiace per gli amici di un tempo che ho sempre conosciuto come bravi organizzatori... Non so quale sia il problema. Anche i verdi

avranno le loro ragioni. Ho visto a Imola che c'era una questione in cui siamo entrati di straforo. Abbiamo detto: basta! Avete ragione. Voi protestate per il Gran Premio? Ma Imola cosa sarebbe senza di esso? Niente. Allora abbiate pazienza. Si sono messi al tavolo: se voi non volete che vengano in autodromo durante la settimana delle macchine senza silenziatore avete ragione. Debbono rispondere al codice della strada!».

Per febbraio ci presenta un altro libro?

«Se dovessi scrivere la verità di quella che è stata la mia vita, tutti i pensieri che l'hanno attraversata... cosa finirei per fare? Per dire delle cose che non sarebbero perdute. Meglio che alla gente io dia l'illusione che io sono qualcuno anche se non sono che un disgraziato che ora cerca di dormire per non pensare ai tanti lutti che ha avuto».

Quale tra gli appellativi che le danno tutti: Grande Vecchio, commendatore, eccetera è quello che le piace meno?

«Non me ne piace nessuno».

Con quale vettura inizierete la stagione?

«Non lo posso dire. Con l'aspirato abbiamo iniziato le prove al banco mentre col turbo dob-

1987, Gerhard chiude in bellezza

Il Mondiale di F.1 1987 si chiude il 15 novembre sulla pista di Adelaide in Australia dove Gerhard Berger conquista la seconda vittoria consecutiva al volante della Ferrari

> Ferrari in **cooperativa** ci va sempre perché lì l'acqua minerale costa 35 lire di meno e perfino sulle siringhe si possono risparmiare cento lire. **Diavolo d'un vecchio** se non fosse troppo famoso per barare sull'età, verrebbe da credere che è molto più giovane e attento di noi!

SUTTON-IMAGES.COM

biamo ancora iniziare».

Quando si è reso conto che Berger era veramente una buona scelta?

«Me ne sono reso conto quando l'ho visto correre con la Benetton».

Avete accantonato il progetto Indianapolis?

«Quando ci saranno delle ragioni o avremo degli interessi superiori che lo richiederanno andremo a Indianapolis. La macchina e i motori sono pronti».

Modena le piace?

«L'ho visto alla televisione, mi sembra un ragazzo molto solido».

Fin qui il dibattito vero e proprio. Poi, durante la colazione, si è parlato ancora di altre cose. Anche di politica scivolando con molta naturalezza da Gorbaciov al modello comunista emiliano. E Ferrari ha ricordato di ammirare le Cooperative rosse che fatturano più della Fiat Trattori. Lui in cooperativa ci va sempre perché lì l'acqua minerale costa 35 lire di meno e persino sulle siringhe si possono risparmiare oltre cento lire. Diavolo d'un vecchio, se non fosse che è troppo famoso per poter barare sull'età verrebbe da credere che è molto più giovane (e più attento) di noi...

STORIE PARALLELE

Drake Autosprint rapporto speciale

Ferrari e la stampa: un rapporto particolare. Ferrari e Autosprint: un rapporto davvero speciale. Il nostro settimanale nasce nel 1961: il Cavallino trionfa nel Mondiale F.1 con Phil Hill e il legame che si instaura tra questi due "vecchi" dell'automobilismo fatto e scritto è immediato. L'ingegnere accetta addirittura una rubrica tutta sua: sulle pagine di As riporta, settimanalmente o quasi, il suo parere, critica, elogia personaggi e istituzioni dello sport nazionale e estero. Lo fa con la solita verve, con la solita spregiudicatezza e con uno stile da fare invidia a più di un giornalista professionista. La tribuna personale di Enzo Ferrari dura a lungo negli Anni '60, poi si interrompe sotto l'incalzare degli avvenimenti, di uno sport automobilistico e di una stampa specializzata che fanno passi da gigante e che devono pensare con sempre maggiore assiduità ai rispettivi interessi. Ciò nonostante i rapporti tra Autosprint e l'Ingegnere rimangono ottimi: non manca - e come potrebbe - qualche differenza di vedute, anche qualche scontro, ma si resta sempre nell'ambito di un corretto rapporto dialettico. La riprova arriva a metà degli Anni '80, quando Enzo Ferrari e la Conti Editore - il legame tra Maranello e l'editore Luciano Conti si è ulteriormente inspessito in seguito al trionfo internazionale dell'autodromo Dino Ferrari di Imola, entrato nel Circus della F.1 - raggiungono anche un accordo per stampare e mettere in commercio il volume del Drake "Piloti che gente".

1977 AUTOSPRINT ANNO

1979 AUTOSPRINT ANNO

1962 N.13 15 SETTEMBRE

1963 N.17 30 AGOSTO

1964 N.2 31 GENNAIO

1965 N.4 26 FEBBRAIO

1965 N.26 31 DICEMBRE

1967 N.47 20 NOVEMBRE

1968 N.8 19 FEBBRAIO

1968 N.27 1 LUGLIO

1970 N.50 14 DICEMBRE

1972 N.49 4 DICEMBRE

1974 N.50 10 DICEMBRE

1975 N.38 28 OTTOBRE

1975 N.44 28 OTTOBRE

1977 N.12 22 MARZO

1978 N.5 31 GENNAIO

1978 N.7 14 FEBBRAIO

1978 N.23 6 GIUGNO

1979 N.7 13 FEBBRAIO

1979 N.21 22 MAGGIO

1979 N.39 25 SETTEMBRE

1981 N.24 9 GIUGNO

1981 N.39 22 SETTEMBRE

1981 N.44 27 OTTOBRE

1983 N.1 4 GENNAIO

1983 N.14 6 APRILE

1984 N.7 14 FEBBRAIO

1984 N.8 21 FEBBRAIO

1984 N.36 4 SETTEMBRE

1987 N.51 15 DICEMBRE

1988 SUPPL. N.33 15 AGOSTO

Enzo Ferrari e i direttori di Autosprint

DI ANDREA CORDOVANI

AUTOSPRINT N.32-33 13 AGOSTO 2013

Marcello Sabbatini alla guida di As dal '66 all'81 è stato uno degli interlocutori privilegiati di Ferrari. Ecco cosa scrisse per gli 80 anni del grande vecchio

È il n° 7 di As 1978. Il megadirettore Marcello Sabbatini a pagina 2 dedica un pezzo al suo amico Drake. "Ferrari 80" urla il titolo, mentre l'occhiello spiega: Il traguardo d'oro di un campione della vita.

«Di Enzo Ferrari è stato scritto tanto, tutto. E si potrebbe (anzi si potrà) scrivere ancora molto. In questa settimana il Grande Solitario di Maranello (ma lo è poi tanto, con quel coro di affetto nel mondo che sa suscitare?) raggiunge un traguardo importante: gli 80 anni. Anzi per dirla con l'indimenticato poeta Ungaretti, che ha avuto pur lui una grande vitalità umana negli anni più longevi: quattro volte vent'anni. Perché chi ha la forza umana di saper vivere con la carica di sempre, non somma gli anni ma cicli di generazioni. È la stupenda lezione di vita di questi uomini veri (e non semplici personaggi) che sanno conservarsi integri nei loro entusiasmi, convinzioni, determinazioni, violenze, affetti, antipatie, simpatie, interessi non solo economici, ingenuità e protervie, cocciutaggini e slanci istintivi, vuoi che abbiano 20 o 40 o 60 o 80 anni. Campioni della vita, non c'è dubbio, si nasce, anche se lo si diventa con la somma giusta e non occasionale, strumentale di queste qualità. Che fanno l'Uomo Vero, non l'Uomo-NO farneticato da Mancuse, il filosofo che ha marchiato purtroppo la nostra epoca di lezioni alla rinuncia, ma l'UOMO-SI nel pensiero e negli atti, nei fatti, non nella retorica della dissacrazione suicida di ogni valore, reale e non costruito sui sofismi dei contorcimenti del pensiero e della parola. Si è scritto tutto di Ferrari? Ma quando si potrà scrivere davvero tutto di uomini come lui, uomini che sanno eccellere nei propri campi e sconfinare anche in altri, con una forza e una convinzione che – come ha permesso loro di saper essere unigenerazionali nel riuscire a rinnovarsi nei vari momenti vissuti – si permettono perfino di trovare credibilità e suscitare passioni irrinunciabili in coetanei come in adulti maturi, in giovani, in ragazzi e bambini. Una capacità di simbiosi di sentimenti in persone diverse, diversissime per età, per cultura, per ceto, che dovrebbe dar da pensare a chi ricorre ai più squallidi artifici per conquistare consensi ideologici o divistici, ma che in realtà dimostrazioni come queste confermano possibile sublimare solo in pochi personaggi veri che abbiano saputo guadagnarsi tanto con la continuità e sincerità del proprio operato. 80 anni di una vita così non possono essere riassunti anche in un solo numero

> **Chi ha la forza umana di saper vivere con la carica di sempre, non somma gli anni ma cicli di generazioni. È la stupenda lezione di vita di questi uomini veri**

Con Sabbatini rapporto saldo e molto franco

Enzo Ferrari e Marcello Sabbatini: storia di un rapporto molto franco e ben saldo, oltre ogni polemica o articolo di giornale

ACTUALFOTO

di As. Perciò si è pensato di festeggiare questo traguardo di vero arcobaleno umano oltre che con la cartolina di copertina che vi abbiamo invitato ad inviare (TUTTI, mi raccomando!) a Maranello, proponendovi lo stralcio del libro "Le Briglie del Successo". Ferrari vi racconta Ferrari, il primo se stesso. Il Ferrari ante-automobilistico. Quello meno noto e che vale tratteggiare».

Gianni Cancellieri nell'estate del 1981 raccoglie un'eredità pesante alla direzione di Autosprint. «Guai a rivelare le confidenze dell'ingegnere»

Comunque la guardasse Gianni Cancellieri era arrivato dopo. Dopo l'As di Marcello Sabbatini, dopo anni di grandi numeri, dopo una fuga in massa per dar vita a Rombo, il nuovo concorrente in edicola. Raccoglieva un'eredità pesante. Era l'estate del 1981. *«Ho conosciuto Enzo Ferrari a fine 1962 e l'ho incontrato con maggiore o minore frequenza sino all'inizio del 1984* – racconta Cancellieri – *La maggiore o minore frequenza dipendeva dalla maggiore o minore importanza dei giornali per cui lavoravo nonché dalla mia posizione all'interno degli stessi. Non c'è niente di eccezionale: Ferrari scrisse che gli uomini non valgono per ciò che sono bensì "per l'incarico contingente cui sono stati chiamati". I contatti più intensi – incontri personali, lettere, telefonate – li ebbi con lui nei 7 anni che mi videro dapprima responsabile dei servizi motoristici della Gazzetta dello Sport (1977-1981) e poi direttore di Autosprint (1981-1984). Approdato ad As, ebbi i suoi rallegramenti, molti auguri e un'offerta di totale disponibilità alla comunicazione: mi diede tutti i suoi numeri di telefono personali, compreso quello dell'apparecchio che teneva sul comodino:* "Se le posso essere utile, mi chiami a qualunque ora" *disse. Mi servii di quel canale privilegiato. Il mio scopo era quello di avere l'opinione del Grande Vecchio, e anche di conoscere gli immancabili retroscena, sui quali magari non avrei mai potuto pubblicare una riga ma che potevano darmi una migliore comprensione di altri fatti, più o meno collegati. Mi chiedevo che cosa si aspettasse Ferrari "in cambio". E mi rispondevo: un interlocutore corretto. Risposta esatta ma incompleta. Esatta perché lui sapeva di poter contare sulla mia discrezione quando era richiesta: se avessi tradito la sua confidenza anche una sola volta me la sarei giocata per sempre. Incompleta perché lui si attendeva altrettanta confidenza (o quasi) anche da parte mia. E questo, a volte, era impossibile: usando, s'intende, il mio metro di giudizio e basandomi sulla mia concezione di questo mestiere. Se As aveva un'anticipazione, un piccolo o grande scoop che magari riguardava la Ferrari, che cosa doveva fare il suo direttore? Telefonare a Maranello, confidarsi, "trattare" i termini della pubblicazione? Figurarsi. La notizia, la foto, l'indiscrezione raggiungevano la loro destinazione naturale: le pagine della rivista. E a volte provocavano l'ira dell'Ingegnere. Se si trattava di cose di poco conto, mi faceva chiamare da Franco Gozzi, il quale bonariamente mi comunicava:* "Ha detto il Capo che se tu gli avessi telefonato ti avrebbe dato dei chiarimenti con i quali avresti potuto pubblicare la notizia con più precisione, mentre così c'è qualche inesattezza". *Se l'arrabbiatura era più forte, Ferrari interveniva di persona, con modalità che andavano dalla sceneggiata telefonica alla lettera di rettifica e/o di protesta, alla lamentela con l'editore. Il quale a sua volta inscenava un simpatico doppio gioco: a Ferrari diceva che con i giornalisti c'è da diventare matti; e a me:* "Ferrari ce l'ha con lei, ma ha fatto bene a scrivere quello che ha scritto, non si preoccupi"».

Italo Cucci a digiuno di motori diventò direttore di As nell'84. L'editore Conti disse: «Non preoccuparti, avrai un consulente straordinario: Enzo Ferrari»

A fregarlo fu il contropiede. Italo Cucci, icona del giornalismo pallonaro, rimase spiazzato dalla mossa smarcante di Enzo Ferrari che spingeva per il suo arrivo alla direzione di Autosprint, in un periodo in cui la Rossa vinceva poco ma faceva vendere molto. *«Vista la sua amicizia con Luciano Conti chiese dapprima la testa di Gianni Cancellieri* – racconta Cucci – *e poi gli impose il mio nome. Ricordo ancora quando l'editore mi chiamò e con aria afflitta mi disse:* "Devi fare As". *Rimasi stupito perché era una cosa che non mi passava neanche per l'anticamera del cervello. Conti tentò subito di convincermi:* "Avrai un consulente straordinario - mi disse - Enzo Ferrari". *Presi coraggio, alzai il telefono e fissai un incontro a Maranello. Quando fui davanti al*

Invasione di giornalisti a Maranello

Da sinistra Piero Ferrari, Italo Cucci, l'editore Luciano Conti, Enzo Ferrari, Candido Cannavò, Franco Gozzi, Marino Bartoletti, Carlo Cavicchi, Fabrizio Serena (presidente della Csai) e Tommaso Valentinetti. Invasione di giornalisti a Maranello

ACTUALFOTO

> **Guai a scrivere della rottura di un suo motore. Quando una sua auto da corsa si rompeva o non andava bene guai a fare troppo i curiosi**

Drake gli dissi: "ingegnere in che guaio mi sono infilato?", "Guardi io sto bene con lei, vedrà che andrà tutto bene". *Presi a frequentarlo tutti i venerdì di quel 1984. Ogni volta Ferrari faceva le analisi e se non c'erano valori sballati andavamo a pranzo. A tavola non si negava nulla. Si discuteva di politica internazionale, sapeva tutto sui grandi del mondo, e di donne. Non parlavamo mai di auto perché mi diceva* "Lei Cucci non ci capisce niente!". *In quel periodo Ferrari ci fece fare numerosi scoop, ma guai a scrivere della rottura di un suo motore. E poi quando una sua auto in corsa si rompeva o non andava bene guai a fare troppo i curiosi. Ricordo ancora quando vinsi il premio letterario "Dino Ferrari". Avevo scritto un pezzo paragonando l'Ingegnere a Vasco Rossi, una Vita Spericolata. Appena letto Franco Gozzi mi telefonò aggrottato, impaurito quasi dal parallelo. Passarono 15 minuti e via telex, mi scrisse Ferrari:* "Pezzo bellissimo, mi sono divertito, suo Vasco". *Convinsi il Drake a organizzare la festa di Autosprint a Maranello. Eppure la mia storia con Ferrari non era iniziata bene: chiese il mio licenziamento; all'epoca lavoravo per il Resto del Carlino. A far andare su tutte le furie Ferrari era stato un mio pezzo dopo la morte del pilota Giunti. Scrissi di Saturno che divorava i suoi figli. Chiese il mio licenziamento ma accettò di incontrarmi. Mi ricevette nella famosa stanza buia indossando occhiali neri. Sbottò:* "Sa che in America dell'Italia conoscono solo Mussolini, Fellini e Ferrari: lei non sa un cazzo di me". *Stette ad ascoltarmi e iniziò anche a volermi bene. Mi trattava con grande correttezza. Solo una volta in quegli anni mi mangiò la faccia. Con grande educazione risposi per le rime. Mi richiamò dopo pochi minuti:* "Cucci non c'è bisogno di incazzarsi". *Ci fregò a tutti andandosene via a Ferragosto, quando i giornali non uscivano. Io avevo lasciato già da diversi anni Autosprint nelle mani di Carlo Cavicchi, il Drake aveva continuato a seguirmi con affetto anche quando approdai al Corriere dello Sport, giornale che aveva contribuito a far nascere negli Anni 20».*

Carlo Cavicchi fu l'ultimo direttore al timone di Autosprint con Ferrari in vita. E quando il telefono squillava...

Il tempo di sentire lo squillo del telefono, alzarsi in piedi, battere militarmente i tacchi ed era già tutto finito. *«Non abbiamo mica cominciato bene eh?».* Da poco nominato direttore di As, Carlo Cavicchi, non ebbe neanche il tempo per rispondere. *«Il Drake mise subito giù la comunicazione* – racconta l'uomo che è stato in sella al nostro settimanale per 14 anni dal 1985 al 1999 – *Non aveva assolutamente digerito un servizio su dei test a Imola: avevamo ironizzato sulla rottura di un motore Ferrari titolando: Chi fuma avvelena anche te, digli di smettere!».* Non passa tanto tempo e un martedì mattina con As fresco di edicola, ecco un'altra telefonata. Sorride Cavicchi: *«Non ricordo quale fu la causa scatenante, ma anche quella volta la conversazione fu a senso unico:* "Pronto, sono Ferrari: lei viene dai rally vero? Si vede!". *Al di là di tutto, comunque, ho avuto un buon rapporto con Ferrari, una personalità forte capace di dettare la linea editoriale del giornale, cosa che io non volevo. Un giorno chiesi a Franco Gozzi che cosa pensasse di me Ferrari: la sua riposta fu immediata:* "Pensa che non sei neanche il peggio!". *In mente ho ancora il Natale del 1987 a Maranello. La classica cena di auguri, Enzo Ferrari si avviava alla fine dei suoi giorni, ma era ancora arzillo e curioso. Mi presentai da lui in compagnia del collega Ezio Pirazzini: rimanemmo nel suo ufficio per due ore, quando tutti gli altri venivano liquidati in cinque minuti. Argomento principale trattato? Le donne. Pirazzini raccontava di una favolosa moldava. Ferrari lo ascoltava ma poi a un certo punto lo fermò e chiese:* "Pirazzini ma come fa a raccontare certe cose se ha raggiunto l'età dell'argento in testa, dell'oro in bocca e del piombo proprio lì?". *Quella massima non l'ho mai più dimenticata e non posso scordare neanche il giorno in cui lo feci arrabbiare per l'ennesima volta. Pubblicammo un servizio sull'antenna tecnologica della Ferrari in Inghilterra. Il nostro Cevenini, con un colpo di genio, riuscì a introdursi sotto mentite spoglie, nella sede di Guildford. Mostrammo tutte le foto dell'interno, wc compresi. Fu un grande scoop visto che a quei tempi c'era molto mistero sulla sede inglese. Qualche settimana dopo l'uscita di quel servizio, ricevetti la solita telefonata:* "Io da lei Cavicchi ho sopportato di tutto, ma i gabinetti no, lo sanno tutti che li odio"». Enzo Ferrari se ne andò a metà agosto del 1988. Cavicchi richiamò la redazione dalle ferie: in un lampo venne preparata un'edizione speciale.

Caro, Cucci di auto con lei non parlo!

Enzo Ferrari e Italo Cucci. Racconta l'ex direttore: «Ferrari ci fregò tutti andandosene via a Ferragosto quando i giornali non uscivano. A me diceva non parlo con lei di auto, perché non ci capisce niente!»

AUTOSPRINT

CONTI EDITORE

Direttore Responsabile: Andrea Cordovani
Redazione: Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227242. **Registrato** presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969. **Stampa:** Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051 6034001.
Distribuzione esclusiva per l'edicola in Italia: m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel 02.25821- Fax 02.25825302 - e-mail: info-service@m-dis.it
Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:
Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it - Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma - Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano - Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450 - Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401
Banche Dati di uso redazionale: In conformità alle disposizioni contenute nell'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell'allegato A.1 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003", la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli artt. 7 e ss. del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - via del Lavoro 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Telefono 051-6227101 - fax 051-6227309. Responsabile del trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs 196 del 30 giugno 2003): Andrea Cordovani.

Articoli, foto e disegni, anche se non pubblicati, non si restituiscono. Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.
Tutti gli articoli contenuti in Autosprint sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art. 7 R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

Grafica **ALBERTO RONDELLI**
ROBERTO RINALDI
GIANFRANCO ROSSI

Scelta fotografica **CHICCO RIMONDI**

Fotografie **ACTUALFOTO**
GETTY IMAGES
LAT - PHOTO4
SUTTON-IMAGES.COM

Anche i motori hanno un’anima. Alcuni sono fatti nell’identico modo ma ognuno ha una voce, un suono particolare