

IL MEGLIO DEL CAVALLINO



GLI UOMINI





*Q8 Hi Perform
i carburanti che rendono
speciale ogni motore*

Q8 Hi Perform
più qualità più prestazioni



IL MEGLIO DEL CAVALLINO

GLI UOMINI AL SERVIZIO DEL "DRAKE"

Gallerie Ruoteclassiche
N. 86 - Aprile 2017
Periodico mensile
Direttore Responsabile
David Giudici
Registrazione del Tribunale di Milano
N. 85 del 11/02/2002

Il meglio del Cavallino - Gli uomini

A cura di
Fabrizio Greggio
Testi di
Marco Di Pietro, Tamara Zenobi
Art director
Stefano Tosi
Impaginazione
Paolo Pedrozzi

Fotolito
Editoriale Domus
Stampa

Rotolito Lombarda S.p.A.
Via Sondrio, 3 - 20096 Seggiano di Priolotto (Milano)

EDITORIALE DOMUS S.p.A.

Presidente
Giovanna Mazzocchi Bordone
Via Gianni Mazzocchi, 1/3
20089 Rozzano (Milano)
tel. 02 824721 fax 02 82472420 - www.edidomus.it

Distribuzione per l'Italia
SO.DIP. "Angelo Patuzzi" S.p.A.
Via Bettola, 18 - 20092 Cinisello Balsamo (Milano)
tel. 02573911 - Fax 0257512606

Copyright © 2017
Editoriale Domus S.p.A. - Rozzano (MI)

È vietata la riproduzione, totale o parziale,
del contenuto della pubblicazione senza
l'autorizzazione preventiva dell'editore



na settantina di personaggi. Uomini veri che hanno forgiato il Cavallino rampante in acciaio inossidabile. Ritirati un po' fuori dai soliti schemi. Abbiamo

cercato, nel dipingere questi brevi affreschi di vita, di fare emergere il lato umano degli uomini del Cavallino, più che i dati e i fatti. Sono questi i "capitani coraggiosi" che hanno colorato di Rosso Ferrari il mondo intero. A partire, ovviamente, dal fondatore Enzo Anselmo Ferrari e i suoi figli Dino e Piero. A me Ferrari piace chiamarlo Commendatore, più che "Drake", "Mago", Ingegnere eccetera. Perché nel dialetto modenese Commendatore si dice "Comandatùr", come a intendere "Colui che comanda". Il "Capo", insomma. In effetti questo è stato il suo ruolo: ha comandato. Sotto di lui, la truppa. Dapprima un nugolo di uomini votati al successo. Poi sempre di più. A mano a mano che l'impresa si faceva grande e diventava la più incredibile epopea della storia dell'automobile: la Ferrari. Progettisti, stilisti, designer, dirigenti, direttori sportivi, venditori e, naturalmente, piloti. Tutti han-

no aggiunto qualcosa di proprio a questa grande avventura. Tutti hanno messo la loro vita al servizio del "Comandatùr", alcuni in senso figurato, altri, purtroppo, in senso letterale. Nelle prossime pagine troverete la nostra selezione. Non è stato facile scegliere, tanto è vasta la rappresentanza di

personaggi di valore e caratura nei settant'anni della Ferrari. Sicuramente abbiamo tralasciato qualcuno d'importante. Ce ne scusiamo:

non era nostra intenzione. Ferrari e gli Uomini di Ferrari. Durante e dopo di Lui. Questo è quindi il contenuto del terzo volume dei nostri "Speciali" dedicati ai settant'anni della Casa di Maranello. Il prossimo appuntamento in edicola è a maggio con il quarto volume: "Il meglio del Cavallino - X-Ray". Ovvero i disegni con gli spaccati delle Ferrari più importanti, da corsa e da strada, con i nostri commenti sui principali dettagli tecnici di rilievo.

**Dirigenti, progettisti, stilisti,
carrozzeri, concessionari,
meccanici, collaudatori e piloti.
Ecco gli uomini che hanno
costruito il mito Ferrari con
talento, dedizione assoluta e
indomita passione**

Marco Di Pietro



TALENTO E OSTINAZIONE

Di "gioie terribili" ne ha vissute a profusione. Ha attraversato di slancio il secolo diventando il costruttore più famoso del mondo e il più titolato nella storia delle corse. Raggiungendo in ogni ambito l'eccellenza

La vita dell'uomo più famoso del mondo, almeno in campo automobilistico, è un affascinante romanzo di straordinaria passione. Enzo Anselmo Ferrari nasce a Modena nel 1898, secondo figlio del carpentiere meccanico Alfredo Ferrari, originario di Carpi, e di Adalgisa Bisbini, forlivese. Il padre muore di polmonite nel 1915; il fratello maggiore Alfredo Junior, volontario, rimane ucciso al fronte nello stesso anno. Enzo, in attesa di essere richiamato in guerra, si ammala di pleurite e se la cava per miracolo. La storia della Ferrari avrebbe dunque potuto terminare prima ancora di iniziare.

Anche perché il giovane Enzo ha un paio di sogni "strambi" nel cassetto: diventare tenore di operetta oppure giornalista. Non diventerà né uno né l'altro, ma conserverà entrambe le passioni: al canto darà sfogo durante pranzi e cene con amici e collaboratori (chi l'ha sentito afferma avesse un talento straordinario), al giornalismo si applicherà con una breve collaborazione come inviato da Modena per la Gazzetta dello Sport e, più tardi, scrivendo libri autobiografici, invero assai graffianti. La passio-

ne per la meccanica lo porta, all'indomani della Grande Guerra, a chiedere un posto di lavoro alla Fiat, che però lo respinge. Trova occupazione nel recupero e nella trasformazione di autocarri militari e poi come collaudatore alla CMN, un'azienda automobilistica milanese. Per la quale inizia anche a correre. Poi passa all'Alfa Romeo che, come dirà lui stesso, considera "sua madre". Ha talento, ma troppo rispetto per la meccanica per diventare un campione. La vittoria al Circuito del Savio nel 1923 colpisce però la madre dell'asso dell'aviazione Francesco Baracca, morto in combattimento, che gli concede di utilizzare il Cavallino, simbolo della squadriglia del figlio. Gli porterà fortuna.

Enzo Ferrari ci sa fare: non ha conoscenze ingegneristiche, questo sì. E, soprattutto, è un grande organizzatore. Anzi: un "agitatore di uomini", come si definisce lui stesso. Sa aggregare attorno a sé i migliori talenti ed è in grado di "succhiare" da loro il meglio sempre e comunque. Nel 1929 fonda a Modena la Scuderia Ferrari, società sportiva legata all'Alfa Romeo; nel 1933 la squadra corse assume direttamente la gestione dell'attività agonistica della Casa del Biscione.

Il legame con la sua terra è viscerale: se 





15

Costruttore e pilota

Nella foto, Enzo Ferrari in maniche di camicia ai box di Monza negli anni Cinquanta.

Nella pagina accanto, dall'alto: con Nuvolari negli anni Trenta; a tavola con Felice Bonetto (il primo a sinistra) e Gigi Villoresi (ultimo a destra); con "Ciccio" Ascari; al volante della CMN alla Targa Florio del 1920.



“Era nato alla fine dell’Ottocento in mezzo alla campagna. Cosa poteva fare? Poteva mettersi a zappare. Invece si mise a immaginare forme preziose e lontane dalle nostre mani” (Tonino Guerra)

ne distacca malvolentieri e solo quando è necessario. I suoi primi uomini sono Vittorio Jano, il progettista che strappa alla Fiat per portarlo in Alfa (lo convince facendogli trovare, nella casa a lui destinata a Milano, un meraviglioso pianoforte a coda) e i piloti Antonio Ascari, Giuseppe Campari e Tazio Nuvolari. Nel 1938 la Scuderia Ferrari diventa Alfa Corse, la squadra ufficiale della Casa milanese, ed Enzo Ferrari ne è il boss. Ma il 6 settembre del 1939 lascia l’Alfa Romeo, con la clausola di non potere utilizzare il suo cognome in attività automobilistiche per quattro anni. Pochi giorni dopo, il 13 settembre 1939, fonda a Modena l’Auto Avio Costruzioni. Che partecipa alla Mille Miglia del 1940 con due esemplari della sua prima vettura, la 815.

Durante la guerra l’azienda si trasferisce a Maranello; produce componenti militari e si occupa di assistenza ai veicoli. Alla fine del conflitto può chiamarsi Auto Costruzioni Ferrari, poi semplicemente Ferrari. Nel 1947 la prima auto a fregiarsi del nome Ferrari è la 125 S, cui seguono modelli da corsa e da strada che impongono in tutto il mondo la Casa di Maranello come il punto di riferimento. Quando il 14 luglio del 1951 l’argentino Froilán González vince il Gran Premio di Silverstone sulla Ferrari 375 F1, Enzo dichiara “Oggi ho pianto di gioia, ma ho mescolato lacrime di dolore a lacrime di entusiasmo, perché ho ucciso mia madre”, riferendosi alla sconfitta inflitta all’Alfa Romeo. Nel 1952 e 1953 la Ferrari vince i suoi primi due Mondiali di F1.

Nel 1960, a seguito di un cambiamento di assetto societario, il nome dell’impresa diven-

ta Sefac (Società Esercizio Fabbriche Automobili e Corse), anche se molti rileggono l’acronimo come “Sempre Enzo Ferrari Al Comando”. C’è chi dice che dietro questa definizione ci sia lo stesso Ferrari, un uomo dal carattere deciso, forte, spesso scontroso. Capace di slanci di generosità immensi, così come di scatti d’ira inimmaginabili. Un uomo solo al comando, in grado di affrontare momenti di difficoltà terribili, come la morte dell’amato figlio Dino, come la scomparsa di tanti piloti durante le corse, come le enormi difficoltà, soprattutto nei primi anni, per far quadrare i bilanci dell’azienda.

Nel 1969 Ferrari cede la metà della Ferrari alla Fiat rimane lui al timone, ma può concentrarsi sulle corse, lasciando (in parte) la gestione della fabbrica delle granturismo a manager graditi a Torino. Alla morte del Grande Vecchio, il 14 agosto del 1988, un altro 40% passa alla Fiat, mentre il restante 10% rimane a Piero Ferrari, il secondo figlio di Enzo.

Non si deve pensare a Enzo Ferrari come a un uomo capace, pur di raggiungere i suoi obiettivi, di passare sopra tutto e tutti. È un uomo che ha sofferto per ogni briciola di risultato ottenuto. Ha vissuto crisi tremende (lo spiega il titolo di uno dei suoi libri, “Le mie gioie terribili”), come quando il quotidiano del Vaticano, l’Osservatore Romano, l’ha definito, dopo la tragedia della Mille Miglia del 1957, un “Novello Saturno che divora i suoi figli”. Ferrari viene processato per la strage di Guidizzolo (è assolto con formula piena). Il “Drake” è un uomo che si trova a gestire situazioni difficili, ma dalle quali esce sempre trionfante grazie al suo intuito. **R**





Il Grande Vecchio

Nella foto, una delle ultime immagini del "Drake", scattata nel 1988. Nella pagina accanto, in alto, con Battista "Pinin" Farina; in basso mentre osserva i meccanici al lavoro sulla Dino 166 P alla 1000 Km di Monza del 1965. Nella foto a colori, Enzo Ferrari accanto all'ultima nata sotto la sua gestione: la F40, che festeggia nel 1987 i 40 anni della Casa di Maranello.



NATO NELLE CORSE

Alfredo ha un grande talento per i motori. Il primo figlio di Enzo è appassionato di corse, amico dei piloti e progettista in erba. Scompare a soli 24 anni, stroncato dalla distrofia di Duchenne

La storia di Dino Ferrari, nato il 19 gennaio 1932 dal matrimonio di Enzo Ferrari e Laura Garelo, è da libro "Cuore". Quando viene alla luce, Ferrari smette di correre, si converte a tempo pieno al ruolo di team manager e ad allevare l'erede. Alfredo (come il padre e il fratello di Enzo), detto Dino, cresce tra i motori. Respira olio e benzina. Si diploma come perito industriale all'istituto Comi di Modena, poi effettua studi di ingegneria in Svizzera e inizia la facoltà di economia a Bologna.

Dino è serio, preparato, talentuoso come il padre, ma più tecnico. Il carattere è più tranquillo, ma sempre deciso. È un ragazzo che sa quello che vuole, che parla da pari a pari con i tecnici di Maranello: Colombo, Lampredi, Jarno. Quest'ultimo lo prende sotto la sua ala e lo svezza tecnicamente. E Dino mostra tutto il suo valore. Di lui, il padre affermerà dopo la morte: "Era nato nelle corse e con le corse. Era pervaso da una passione esclusiva per questo sport, e del resto sapeva pilotare con disinvoltata perizia le macchine che potevo dargli". Come la vecchia Ferrari 166 che Dino affida al carrozziere Sergio Scaglietti, perché la trasformi in una leggera Sport secondo i suoi dettami. Ha le idee chiare, supportate da una preparazione che, a soli 20 anni, gli dà un'autorevolezza assoluta. Partecipa alla concezione di un motore V6 di 65° che, in suo onore, verrà battezzato Dino. Purtroppo la malattia, manifestatasi prestissimo, lo rende sempre più inabile, stanco e affaticato: la distrofia di Duchenne è incurabile.

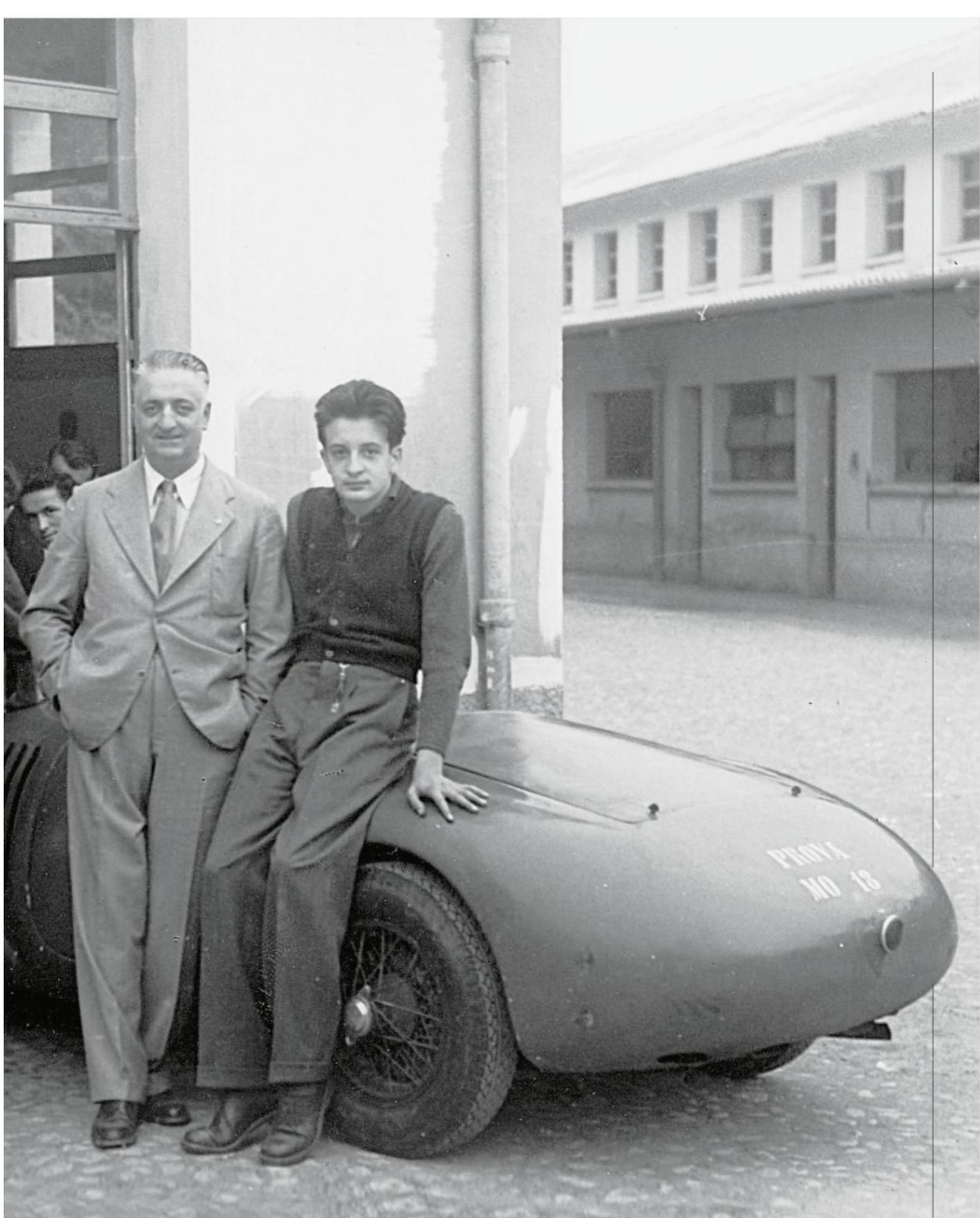
Il tragico destino di Dino si compie il 30 giugno 1956. Enzo Ferrari cade in una crisi profonda: si pente persino di averlo messo al mondo e medita di ritirarsi dalle corse. Scrive all'amico giornalista Gino Rancati: "Bisogna saper rinunciare nella vita a qualcosa che ci preme veramente, e io penso che, dopo aver perduto mio figlio, io non possa e non abbia nulla di più caro a cui rinunciare".

Il "Drake" dona alla ricerca sulla distrofia muscolare somme di rilievo assoluto. A Dino è dedicato dal 1970 l'autodromo di Imola, cui viene associato anche il nome di Enzo dopo la sua scomparsa nel 1988. **R**



Sulle orme del padre

Dino Ferrari accanto al papà Enzo e ai collaboratori nelle officine Ferrari di Maranello con la 125 S in fase di messa a punto prima dei collaudi su strada. Dino collabora attivamente in azienda fin dalla tenera età.





TUTTO SUO PADRE

Cresciuto all'ombra del più ingombrante e difficile genitore che possa capitare, ha avuto l'opportunità di dimostrare intelligenza e capacità. E doti imprenditoriali fuori dal comune



Stessi lineamenti, stesso talento

Piero Ferrari assomiglia al padre in maniera impressionante, ma ha un carattere differente. Oggi è vicepresidente della Ferrari e azionista che detiene il 10%. Ma anche imprenditore di successo. Nella pagina a fianco, in alto, con Marco Arrighi, coordinatore di Ferrari Classiche.



P

iero Ferrari nasce a Castelvetro di Modena il 22 maggio 1945. È figlio di Lina Lardi ed Enzo Ferrari. Nasce dunque fuori dal matrimonio: Ferrari è sposato con Laura Garelli e ha già un figlio, Dino. Piero rimane ai margini della Ferrari per molti anni. Il suo cognome è Lardi. Solo anni dopo assumerà il doppio cognome Lardi Ferrari per poi, in seguito a Decreto del Presidente della Repubblica del 5 dicembre 1990, assumere soltanto il cognome Ferrari. Nei primi anni il "Drake" è ovviamente un padre presente in modo non sempre assiduo, ma non fa mancare a Piero affetto e risorse. Sembra quasi che voglia tenerlo il più lontano possibile dall'azienda. Piero ha raccontato, in un'intervista a Ruoteclassiche di qualche anno fa, che quando era ragazzino il padre gli disse: "Piero, se sei furbo, da grande fai l'agricoltore o, meglio ancora, il vescovo. Non un mestiere come il mio, che dà soddisfazioni, ma anche un sacco di guai e dispiaceri".

Inutile dire che Piero invece l'automobile ce l'ha nel DNA. Però può entrare in azienda soltanto quando nonna Adalgisa, la madre di Enzo Ferrari, impone al figlio: "Quel ragazzo, tienlo vicino, prendilo a lavorare con te in fabbrica". Adalgisa Bisbini è l'unica persona a cui Ferrari non può rispondere no. È il 1965 e Piero, ventenne, ha da poco iniziato a frequentare l'università di ingegneria; entra in azienda in punta di piedi, ma inizia a conoscerla bene, da cima a fondo. Le porte per lui si aprono, forse in maniera non trionfale (chi deve sapere sa, il resto non conta. E nessuno può commentare), ma totale sì. Impara a gestire le leve dell'azienda, affiancando il cavalier Giberti, responsabile degli acquisti, il motorista Bazzi, poi Mauro Forghieri. Con responsabilità sempre crescenti.

All'ombra del padre. Segue progetti di produzione, diventa persino responsabile della Squadra Corse per qualche anno.

PIÙ RIFLESSIVO DEL PAPÀ

Enzo Ferrari è una figura gigante, uno schiacciasassi enorme che avrebbe stritolato chiunque. Ma non Piero, che ha avuto capacità, costanza e orgoglio per farsi da sé. Certo, la corsia preferenziale in qualche misura c'è stata, ma mai nessuno ha regalato nulla a Piero Ferrari. Tutto quello che ha conquistato è stato merito suo. La somiglianza fisica tra padre e figlio è stupefacente. Ma non è soltanto esteriorità. Chi l'ha conosciuto da vicino afferma che Piero Ferrari è sicuramente meno aggressivo, ma non per questo malleabile. È una sorta di Enzo Ferrari più riflessivo, meno incline allo scontro frontale, ma con la stessa ferrea volontà di emergere, la stessa intelligenza, la stessa capacità di vedere avanti, dove gli altri non arrivano.

Piero, alla morte di Enzo Ferrari, è suo erede universale. Detiene il 10% delle azioni dell'azienda ed è vicepresidente. Fino al 1995 è presidente di Ferrari Engineering, dal 1998 è azionista di maggioranza e presidente dell'azienda aeronautica Piaggio Aero Industries. Nel 2014 cede la quota di controllo agli arabi di Mubadabi Company. Nel 2016 rileva una quota del Gruppo Ferretti, che produce yacht di gran lusso. Siede nel consiglio d'amministrazione di banche e università. Lo scorso anno è entrato per la prima volta nella lista degli uomini più ricchi del mondo, alla posizione 1694, con un patrimonio personale di circa 1,2 miliardi di dollari. È anche il quarantunesimo "Paperone" d'Italia. Ma per tutti è semplicemente "il figlio di Ferrari". Anche per lui stesso. Un titolo, ve lo assicuriamo, che ha fatto di tutto per meritarsi. **R**

DIRETTORI D'ORCHESTRA

In settant'anni di storia della Ferrari si sono succedute centinaia di persone che hanno contribuito, con un ruolo di primo o primissimo piano, a creare il mito accanto (o dopo) al "Drake". Tutti hanno svolto compiti fondamentali, nei rispettivi ruoli. In questa carrellata, Ruoteclassiche ha scelto figure con responsabilità ben distinte tra loro, ma ugualmente importantissime: alcuni, come Gianni Agnelli, non possono essere nemmeno considerati manager, poiché l'Avvocato, come si sa, è stato di fatto socio di Enzo Ferrari a partire dagli anni Sessanta. E ha concorso, con le sue direttive (e il sostegno finanziario), a

far diventare la Ferrari quello che è ora. Per certi versi ben da prima di "entrare" ufficialmente a Maranello. Ruolo fondamentale è stato quello dei direttori sportivi, che hanno coordinato i piloti e ben oliato la gioiosa "macchina da guerra" della Scuderia Ferrari (poi diventata GeS). Compagno nelle prossime pagine anche un responsabile della comunicazione (il mitico Franco Gozzi) e alcuni direttori generali o amministratori delegati. E infine i presidenti, che hanno preso il posto di Ferrari: da Vittorio Ghidella a Luca Cordero di Montezemolo, a Sergio Marchionne.



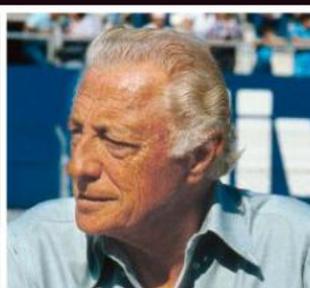
FRANCO GOZZI - PAG. 14



NELLO UGOLINI - PAG. 16



EUGENIO DRAGONI - PAG. 17



GIANNI AGNELLI - PAG. 18



FRANCO LINI - PAG. 22



CESARE FIORIO - PAG. 23



MARCO PICCININI - PAG. 24



VITTORIO GHIDELLA - PAG. 26



LUCA CORDERO
DI MONTEZEMOLO - PAG. 28



ROSS BRAWN - PAG. 32



I MANAGER

IL MEGLIO DEL CAVALLINO GLI UOMINI



JEAN TODT - PAG. 34



STEFANO DOMENICALI - PAG. 36



AMEDEO FELISA - PAG. 38



SERGIO MARCHIONNE - PAG. 42



L'APPRENDISTA STREGONE

Dal 1961 all'ultimo giorno di vita di Enzo Ferrari è il suo più stretto collaboratore. Vuole diventare notaio, si ritrova a fare il segretario. Con la complicità del suocero barbiere

Dura la vita dell'aspirante notaio, pur in una cittadina tranquilla come la Modena di fine anni Cinquanta. Franco Gozzi, una laurea fresca di stampa in giurisprudenza, sbarca a fatica il lunario perché da praticante non percepisce nemmeno un quattrino: la paga è l'opportunità di imparare il mestiere. Così si rivolge al futuro suocero, il barbiere Antonio, che sentenzia: "Qui ci vuole il Commendator Ferrari". Detto fatto. Pochi giorni dopo, col viso imbiancato di schiuma, mentre Antonio usa il rasoio con mano delicata, il boss di Maranello sentenzia: "Ce l'ho io un lavoretto per te". Franco entra in Ferrari e fa il correttore di bozze per la corrispondenza privata del grande capo, in più affianca il segretario Valerio Stradi e talvolta il direttore sportivo Romolo Tavoni alle corse. A far che? "Tu guarda e basta", gli dice Ferrari.

Quando nel 1961 otto massimi dirigenti divorziano da Ferrari, il "Drake" dichiara: "Visto che sono partiti i generali, farò coi caporali". Uno dei caporali promossi è un certo Mauro Forghieri, l'altro è Franco Gozzi, che diventa il segretario personale e responsabile dell'ufficio stampa e poi sempre di più. È il "filtro" con il mondo esterno. Da apprendista notaio, Franco diventa apprendista stregone.

Ferrari vuole essere informato su tutto, incassa giudizi e raramente reagisce, specie coi giornalisti. Ma Gozzi annota e mette da parte. Una volta all'anno, alla conferenza di presentazione della stagione, Enzo Ferrari sfodera il suo show, e ripaga tutti con gli interessi, per ogni virgola scritta o non scritta. Chi è la memoria del Commendatore? Franco Gozzi. Giorno dopo giorno, notte insonne dopo notte insonne, Franco Gozzi diventa l'uomo più

vicino a Ferrari. Il braccio destro, sinistro... e persino tutte e due le gambe. Quando Franco Lini, il giornalista e direttore sportivo della Ferrari (è l'inventore dell'arrivo in parata a Daytona) lascia l'incarico perché logorato dalle responsabilità e devastato dalla tragedia di Lorenzo Bandini a Montecarlo, Ferrari dice a Gozzi: "Stavolta lo fai tu, giusto per tappare un buco". Un buco che dura tre stagioni.

UNA FEDELE SPALLA

Vivere "acca-ventiquattro" a disposizione di Enzo Ferrari è un compito che sfiancherebbe un toro. Non Franco Gozzi, che resiste a tutte le intemperie fino all'ultimo giorno di vita del Grande Vecchio. Bluffando quando è necessario, sostenendolo nel gioco di sponda. Gozzi è la spalla dell'attore protagonista.

Non un comprimario, si badi bene: se Ferrari è Totò, Gozzi è il suo Nino Taranto. Gozzi, dopo la dipartita del suo capo, è andato in pensione, ha scritto un libro meraviglioso ("Alla destra del Drake") ed è diventato la memoria storica di Maranello. Ma i segreti veri, quelli Gozzi non li ha mai raccontati a nessuno. Ha solo sorpreso tutti quando ha detto che Ferrari, in caso di sconfitta, diventava più buono, più mite. Come se avesse bisogno del conforto dei suoi uomini. Al contrario, quando vinceva, si trasformava in un incontentibile, roboante, aggressivo dittatore. Gozzi è l'uomo che sapeva tutto, anche i segreti più intimi del Grande Vecchio. E ha rispettato le consegne fino all'ultimo istante. Ci ha lasciato il 23 aprile 2013 per raggiungere il suo Capo. Posizionandosi alla sua destra, naturalmente. **R**



Custode di segreti

Franco Gozzi, in completo scuro, segue attentamente i discorsi di Enzo Ferrari davanti ai cronisti.

Nella pagina accanto, il mitico Gilles Villeneuve "a cavacecio" di Franco Gozzi, in un'immagine famosa in tutto il mondo.





PER TUTTI, IL “MAESTRO”

Dal pallone alle auto, il passo è breve. Direttore sportivo del Modena Calcio, del Bologna, della Fiorentina e del Torino. E poi al comando della Scuderia Ferrari. Prima e dopo la guerra

Nello Ugolini, classe 1905, ha trascorso la sua carriera sportiva tra il calcio e le corse d'automobili. Con Ferrari ha condiviso un lungo pezzo di storia: prima della guerra è con lui alla Scuderia Ferrari, emanazione semiufficiale dell'Alfa Romeo, poi all'Alfa Corse. E il Commendatore, quando se ne va, pretende che i suoi collaboratori, compreso il direttore sportivo Ugolini, abbiano un posto fisso in Alfa. Nel dopoguerra Ferrari risorge con l'azienda che porta il suo nome. Quando decide che è il momento di vincere, ricomincia a corteggiare Ugolini che, in quel momento, è direttore sportivo della Fiorentina e risponde “Sto bene dove sto”.

ALLA CORTE DI MARANELLO

Ferrari è una “sirena” che sa come ammalciare i suoi interlocutori: difficile resistere al suo richiamo. E così, il “Maestro” (il soprannome non è un riconoscimento al merito sportivo, ma semplicemente il titolo professionale: diplomato alle magistrali, Ugolini inizia a lavorare insegnando alle scuole elementari) torna alla corte del Commendatore. Fioccano i Mondiali: 1952 e 1953 con Alberto Ascari. E poi le vittorie a Le Mans con le Sport e in giro per il mondo.

Cosa apprezza Ferrari in particolare di Ugolini? La schiettezza e l'intelligenza. E il polso nel comandare. Sangue freddo e furbizia: il ruolo del direttore sportivo in quegli anni necessita non soltanto di competenze tecniche. Il ds è colui che tratta gli ingaggi con gli organizzatori, che ha l'ultima parola nelle diatribe tra meccanici, ingegneri e piloti. Ferrari lo sa. Si fida del suo “Maestro”. Tra l'altro, Ugolini è famoso per la capacità di prendere più tempi sul giro contemporaneamente: con tre cronometri differenti in mano è infallibile.

Un bel giorno, una sfuriata di Ferrari chiude il rapporto. Ugolini si accasa presso la rivale Maserati nel volgere di 24 ore. Ma la stima di Ferrari rimane inalterata. Fino all'ultimo giorno. **R**



Incontro al vertice

La foto, scattata nel 1956 alla vigilia della Temporada Argentina, immortalava Ugolini (a destra), con l'ingegnere Sculati, direttori sportivi rispettivamente di Maserati e Ferrari.



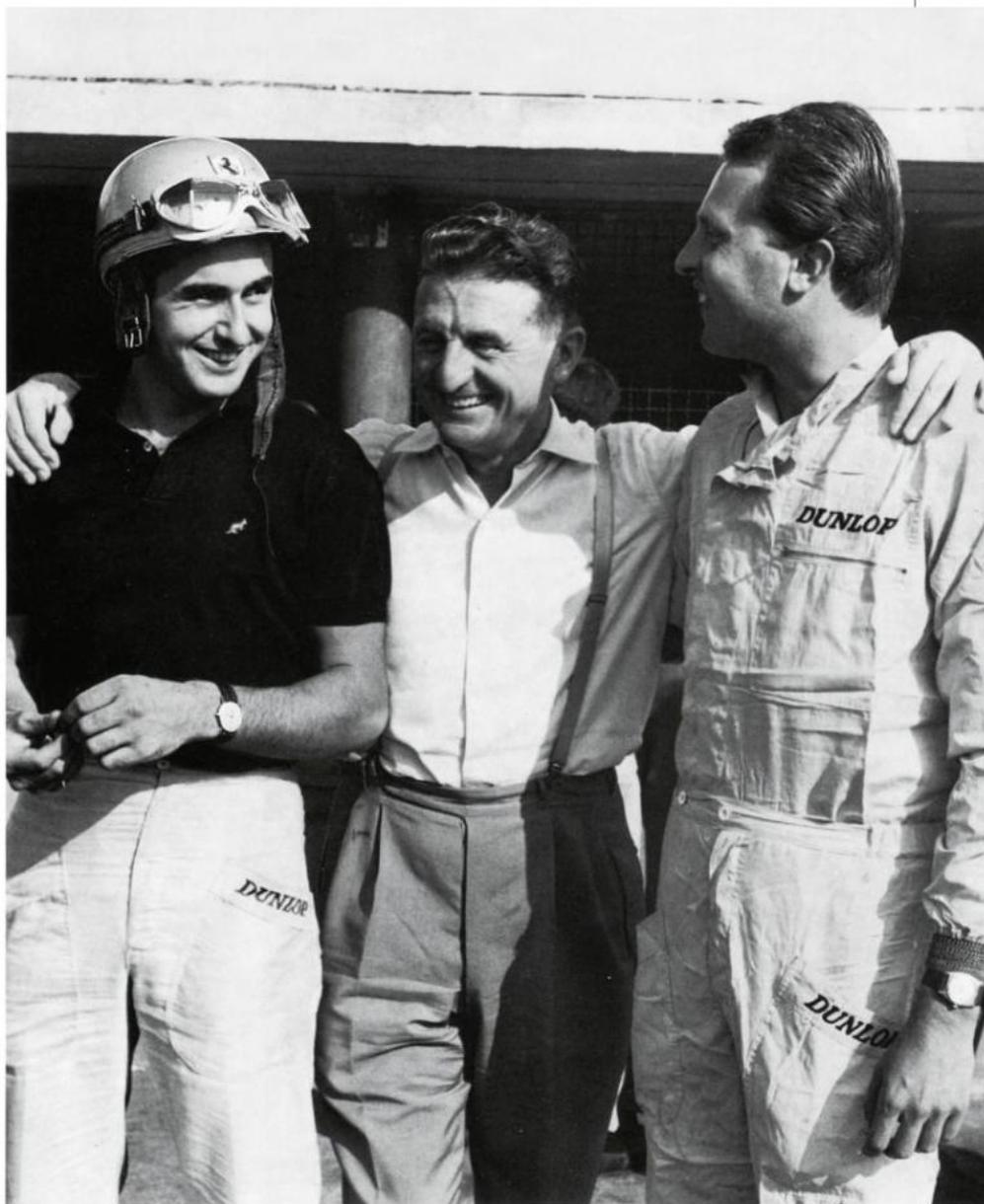
IL TALENT SCOUT

Appassionato di sport automobilistici, è tra i fondatori della Scuderia Sant Ambroeus e promotore dei giovani piloti italiani, tra cui spiccano Baghetti e soprattutto Bandini

Eugenio Dragoni è stato definito da Enzo Ferrari "Un raro esempio di adamantina e disinteressata dedizione allo sport". Detto da uno solitamente avaro di complimenti, è una laurea da 110, con lode e bacio in fronte. Dragoni, pilota dilettante di discreta capacità, si accorge ben presto che il suo ruolo è quello di organizzatore: fonda a Milano con Elio Zagato e altri tre moschettieri la Scuderia Sant Ambroeus, che sarà la fucina di tanti campioni italiani. Uno di loro è Giancarlo Baghetti, che il talent scout riesce a portare nell'orbita Ferrari: il "Drake" concede a Dragoni una 156 F1 che verrà gestita semiufficialmente dalla Fisa (Federazione Italiana Scuderie Automobilistiche, un'altra delle invenzioni del ds). Baghetti vince tre gare all'esordio (due non titolate per il campionato mondiale) e poi si eclissa. Ma Dragoni ottiene la promozione a direttore sportivo della Ferrari. Un ruolo che mantiene dal 1962 al 1966. Vince un titolo Piloti e uno Costruttori nel 1964 (con John Surtees) e continua a promuovere i giovani piloti italiani. Un nome per tutti: Lorenzo Bandini. Nel 1966 iniziano i dissidi con Surtees, che mal sopporta la predilezione per i piloti tricolori e sostiene (a torto) di essere boicottato. In realtà Surtees ha voglia di cambiare aria. Per giunta, ha ambizioni di mettersi in proprio, per diventare costruttore. Dragoni e Ferrari in pratica lo accompagnano "gentilmente" alla porta.

IL DIVORZIO NEL 1966

La vicenda dell'uscita di Surtees dalla Ferrari ha strascichi per mesi, soprattutto sulla stampa sportiva, anche perché, per ammissione dello stesso Ferrari (che stimava moltissimo Surtees come pilota, come tutti quelli che avevano iniziato a correre prima sulle due ruote, come Tazio Nuvolari), Surtees avrebbe potuto bissare il titolo nel 1966 se fosse rimasto in Ferrari. Senza alcun dubbio a Ferrari il fatto che Surtees fosse un consulente occulto della Lola, mentre era sotto contratto con Maranello, non faceva piacere. A fine anno, anche Dragoni esce di scena dalla Ferrari.



Oltre ai mondiali di Formula 1, sotto la gestione Dragoni la Ferrari conquista tre titoli Costruttori Gran Turismo (1962-63-64) e tre Trofei Internazionali Prototipi. Lasciata la Ferrari, continua a occuparsi di corse ed è un antesignano nella promozione delle misure di sicurezza nelle corse automobilistiche.

I suoi pupilli

Eugenio Dragoni abbraccia due dei piloti a cui è più legato: Lorenzo Bandini (a sinistra) e Giancarlo Baghetti. Il primo diventa uno dei più forti piloti di Formula 1 e con le vetture Sport degli anni Sessanta. Il secondo si rivela una meteora, dopo le tre vittorie iniziali.



PRESENZA DISCRETA

Cliente, finanziatore più o meno occulto, comproprietario: l'Avvocato ha vissuto il suo rapporto con Enzo Ferrari su base paritetica. Un caso unico, sia per l'uno sia per l'altro

Il Signor Fiat ama le automobili. Visceralmente. Non può dunque che ammirare le Ferrari, simbolo della velocità, della possanza, dell'ardimento. L'Avvocato Agnelli, nel suo periodo "scapestrato", ossia dal dopoguerra agli anni Cinquanta, è un cliente speciale per il "Mago" di Maranello, ma anche in seguito non rinuncia mai ad avere nelle sue scuderie un bolide fuoriserie.

Già, perché una Ferrari di Agnelli non può

che essere più speciale delle altre. La prima è, nel 1950, una 166 MM Touring in livrea bicolore verde-blu: l'Avvocato la tiene due anni, durante i quali la guida ogni giorno, almeno un paio d'ore, giusto per libidine, come racconterà molti anni dopo in un'intervista a Ruoteclassiche. Quello che il boss della Fiat non ha mai confermato ufficialmente è che con quella Ferrari barchetta subisce un grave incidente sulla Milano-Torino: dicono le biografie "non autorizzate" che l'incedere claudicante dell'Avvocato fosse un ricordino lasciato dalla carambola... 



L'orgoglio del Cavallino
Gianni Agnelli ed Enzo Ferrari,
entrambi, curiosamente, con
la mano destra in tasca, illustrano
la Dino in occasione della 1ª Mostra
delle vetture da competizione
svoltasi al Museo dell'Automobile
di Torino nel febbraio 1966.





Appassionato ferrarista e di Formula 1, difficilmente fa mancare la sua presenza nei box del Cavallino durante i gran premi a Monza e a Montecarlo

➔ Poi l'Avvocato possiede altre Ferrari: una 375 America "possente e scorbatica", una 400 Superamerica, una 365 P a tre posti, con guida al centro che "disorientava al volante perché non dava punti di riferimento". La utilizza poco perché è troppo vistosa: appena si ferma al semaforo viene subito circondato da curiosi. Candore da Avvocato Agnelli...

Un giorno Agnelli spiega perché, dopo la barchetta 166 MM, abbia quasi sempre preferito le sue Ferrari speciali grigio-argento: "Sono più discrete, si fanno notare di meno". Certo, Avvocato. Proprio come la Testarossa Spider allestita per lui dalla Pininfarina!

Gianni Agnelli finanzia sottobanco la Ferrari fin dai primi anni Cinquanta. Dicono i ben informati che in un lustro scuce al Commendatore 250 milioni di lirette. Che Ferrari utilizza con oculatezza, per lo sviluppo delle corse e per vincere a mani basse. Parafrasando la celeberrima frase dell'Avvocato "Quando va bene la Fiat, va bene l'Italia", si potrebbe dire: "Quando la Ferrari vince, vincono tutte le auto italiane". Insomma, un investimento di marketing, fortemente voluto dall'Avvocato. E nemmeno il plenipotenziario Fiat di allora, il Professor Vittorio Valletta, può mettere il becco sull'esborso: l'assegno lo firma il padrone in persona.

Quando Gianni Lancia si ritira dalle corse, privando la magnifica D50 di Formula 1 della necessaria messa a punto, basta una telefonata dell'Avvocato per far transitare auto, ricambi (e il progettista Vittorio Jano annesso) direttamente da Torino a Maranello. Con la D50 la Ferrari (e Fangio) conquista il Mondiale del 1956.

Poi, quando il "Drake" tratta con Ford la cessione dell'azienda (davvero o per finta? Mah...), l'Avvocato interviene e la Fiat entra nel capitale sociale della Casa di Maranello. Questa è forse l'unica volta in cui Gianni Agnelli fa valere la sua superiorità con Enzo Ferrari. Un piccolo aneddoto, ma significativo: la trattativa si conclude a Torino nel palazzone antistante la fabbrica di Mirafiori. L'Avvocato ha il suo ufficio all'ultimo piano. Sa che Ferrari non prende mai l'ascensore, perché gli provoca crisi di claustrofobia. Nonostante ciò, lo aspetta al varco. Ferrari, naturalmente, sale a piedi. E arriva su col fiato (probabilmente lanciando qualche epiteto irripetibile in dialetto modenese...). Quando lo vede, Agnelli accenna a un sorriso beffardo e dice: "Commendatore, forse questo accordo lo potevamo fare prima!".

Da quel momento, il rapporto Ferrari-Fiat è



assolutamente paritetico. Agnelli non si intramette nella gestione dell'azienda, Ferrari spadroneggia incontrastato nella Gestione Sportiva, ma anche nella produzione di serie. Anche quando Ferrari passa lunghi anni con un bottino di vittorie sempre più striminzito, e i collaboratori dell'Avvocato premono sul "capo" asserendo che il responsabile è solo il Vecchio, che non è più al passo coi tempi, Agnelli lascia fare. E i fatti gli danno ragione: anche dopo la scomparsa di Ferrari il digiuno continua.

CI VUOLE UN PILOTA TEDESCO

"Perché per vincere ci vuole un tedesco" sentenzia l'Avvocato. "Io glielo ho detto a Ferrari un sacco di volte. Lei vince quando non ci sono i tedeschi. Ma lui non gradiva: si infuriava. E io lo incalzavo: a meno che al volante non ci sia Nuvolari. Se invece a guidare la Ferrari è un tedesco, le possibilità crescono. Guardate che è successo con Lauda, che è austriaco e quindi tedesco, e poi con Schumacher...". Un Avvocato in versione... profeta!

Tra Gianni Agnelli ed Enzo Ferrari c'è sempre stima e rispetto reciproco. Ferrari non chiede mai: ottiene prima di doman-

dare. E l'Avvocato osserva silenzioso. Giudica, perché è abituato a farlo, ma sempre con garbo. Si considera un tifoso e, specie in certe occasioni, come il G.P. di Monza o quello di Montecarlo, è difficile che faccia mancare la sua presenza. Si aggira nel box delle Rosse, con la mano destra infilata in tasca. Parla con tutti, ascolta e commenta. Sempre con grande tatto. Suggestisce, consiglia. E Ferrari ascolta. Accetta. Ma non subisce. Come quando l'Avvocato sponsorizza il giovanissimo Luca Badoer di Montezemolo (amico di famiglia) come direttore sportivo. Ferrari si informa. Intuisce che il ragazzo ha qualità e lo assume. Montezemolo è l'artefice dei successi Ferrari del 1974 e 1975. Poi torna in Fiat. E nel 1991 fa il grande balzo al vertice della Ferrari. Come è andata a finire, lo sappiamo bene!

Ferrari scommette sempre sui giovani. È una cosa che stupisce l'Avvocato: "Quando vado a Maranello rimango sempre colpito. I suoi ingegneri hanno 25-26 anni, sono appena usciti dal Politecnico. Ferrari ha un'enorme fiducia nell'inventiva dei giovani". È il passo da caporali a generali di cui parla talvolta il Grande Vecchio. **R**



L'IDEATORE DELLA "PARATA"

È il secondo giornalista che approda a Maranello dopo Eraldo Sculati. Una sfida lanciata da Ferrari agli "amici-nemici" della carta stampata. Un'avventura che dura un anno, di trionfi e tragedie

Il 14 dicembre 1966 la Ferrari comunica ufficialmente l'assunzione come direttore sportivo di una delle più famose "penne" della carta stampata negli sport

motoristici: il mantovano Franco Lini, giornalista di punta di Auto Italiana, il periodico sportivo dell'Editoriale Domus. Franco Lini è allo zenit della sua carriera: segue la Formula 1, le corse Sport e, naturalmente, scrive anche su Quattroruote nelle pagine riservate alle corse.

Lini prende il posto di Eugenio Dragoni, protagonista della querelle con John Surtees. Sembra l'ennesimo beffardo azzardo del Commendatore; ai giornalisti che l'hanno criticato per la gestione della vicenda Surtees, risponde "in codice": "Adesso assumo uno di voi, e vediamo cosa vi inventate". Franco non ha il pedigree del direttore sportivo, ma se lo crea nel volgere di poche settimane. Il 1967 sarà una stagione ricca di trionfi e di tragedie.

IL CAPOLAVORO DI DAYTONA

Lini ha una dote innata: il senso della notizia, come tutti i migliori giornalisti. Riesce infatti a trasmettere all'opinione pubblica il concetto della "guerra totale" di Ferrari contro il resto del mondo, un'immagine cara al "Mago" di Maranello. Il suo capolavoro è l'arrivo in parata delle tre Ferrari (due 330 P4 e una 412 P) alla 24 Ore di Daytona del 1967. Dai box, Lini organizza lo scenografico passaggio sulla curva sopraelevata con le tre Rosse affiancate. L'onta subita a Le Mans nel 1966 da parte delle avversarie Ford è cancellata con la straordinaria vittoria sul circuito americano, che nell'immaginario collettivo è identificato come la pista di casa della marca dell'Ovale blu.

A maggio, sul circuito cittadino di Montecarlo, la tragedia di Lorenzo Bandini (il trionfatore di Daytona): alla chicane del porto ha un incidente, la sua monoposto si ribalta e prende fuoco. Muore dopo settanta ore di agonia in ospedale. Per Franco Lini è il momento più duro della sua vita. A fine stagione lascia la Ferrari e torna a fare il giornalista. Con Ferrari, la solida amicizia durerà per sempre. **R**

Il giornalista e il barone

Ai box, Franco Lini conversa con l'amico-rivale responsabile della squadra corse Porsche, il barone Huschke von Hanstein, già eccellente pilota e vincitore della Mille Miglia del 1940 con la BMW 328 berlinetta Touring.





UN TITOLO SFIORATO

L'inventore della Squadra Corse HF Lancia approda alla direzione sportiva della Ferrari nel 1989. Vince all'esordio con Mansell e perde di un soffio il Mondiale del 1990 con Alain Prost

Cesare Fiorio ha avuto l'onore (e la bravura) di condurre alla vittoria la Lancia nei rally e nel Mondiale Marche Sport-Prototipi. Figlio d'arte, il padre Sandro è capo Ufficio Stampa della Lancia, è l'ideatore della Squadra Corse HF, lo stratega dietro alle vittorie della Fulvia, l'inventore dell'arma assoluta Lancia Stratos e l'ispiratore delle Delta da rally; è stato pure responsabile dell'attività sportiva del gruppo Fiat e dell'Alfa Corse. Con un curriculum così, non poteva che approdare a Maranello.

Succede all'indomani della scomparsa di Enzo Ferrari, alla fine del 1988, in vista della prima stagione di Formula 1 sen-

za il Grande Vecchio sul ponte di comando. Fiorio raccoglie l'eredità di Marco Piccini, per oltre dieci anni l'alter ego in pista del "Drake". Il buongiorno si vede dal mattino: Nigel Mansell vince la gara d'esordio con la 640 F1 progettata da John Barnard. È la stagione in cui il regolamento obbliga ad abbandonare i motori turbo in favore degli aspirati di 3,5 litri. Mansell vince anche in Ungheria, e Gerhard Berger in Portogallo. Al termine della stagione, la Ferrari è terza nel Mondiale e il titolo Piloti va ad Alain Prost (su McLaren).

NEL 1991 È IL CAPRO ESPIATORIO

Allora Fiorio porta il pilota francese alla Ferrari per la stagione 1990. Prost vince cinque gare e sfiora il titolo, Mansell soltanto una. Nella stagione seguente, nono-

stante le premesse eccellenti, la Ferrari colleziona magre figure. E a maggio il presidente Piero Fusaro "costringe" Fiorio ad andarsene.

Colpe il grande Cesare non ne ha: lo dimostra il resto della stagione, con zero vittorie. Con la "ciliegina sulla torta" della defenestrazione di Prost, licenziato in tronco per "dichiarazioni lesive dell'immagine della Ferrari" alla vigilia dell'ultimo G.P. E dire che, prima della sua fuoriuscita, Fiorio stava trattando l'ingaggio di Senna alla Ferrari, che purtroppo non si concretizzerà mai.

Oggi, a settantasette anni splendidamente portati, vive tra i trulli della sua masseria nell'estremo Sud della Puglia. A ricevere gli ospiti, sull'ingresso di casa, la scocca della Ferrari 640 di Nigel Mansell. **R**



La stagione migliore
Cesare Fiorio segue i tempi sul giro dei suoi piloti durante la stagione 1990, annata in cui la Casa di Maranello torna a sfiorare il Mondiale di Formula 1 con Alain Prost.



IL "MONSIGNORE"

Ecco il soprannome del direttore sportivo più longevo prima dell'arrivo di Jean Todt. Per dodici anni la longa manus del boss sulle piste di tutto il mondo e dentro i palazzi del potere

Se qualcuno volesse sapere chi è l'uomo più intelligente, scaltro, furbo, geniale e camaleontico mai transitato dalle parti di Maranello, non potrebbe ricevere che una risposta: Marco Piccinini. Dopo Enzo Ferrari, naturalmente.

Marco Piccinini, Signore con la "S" maiuscola. Anzi, "Monsignore", come lo hanno soprannominato in tanti. Figlio di un banchiere. Romano di nascita, monegasco d'adozione. Modenese per necessità. Già, perché da pendolare abitudinario tra Montecarlo e Maranello ("Tanto questo lavoro durerà poco", pensava all'indomani dell'assunzione in Ferrari nel 1977), si trasforma in... vicino di casa di Enzo Ferrari. Nella palazzina di Largo Garibaldi a Modena, dove il Grande Vecchio vive a piano terra. Al primo piano, Piero con la moglie Floriana e i figli. E all'ultimo, un "quartierino" che il "Drake" concede a disposizione di Marco Piccinini. "Così sei più vicino a me e possiamo parlare delle nostre cose quando serve".

Quando non è in giro per il mondo, Piccinini si accomoda dunque a casa Ferrari. Sempre pronto alle conversazioni con il Commentatore ("Tranne quando in tv ci sono i quiz di Mike Bongiorno, che per Enzo Ferrari hanno la precedenza assoluta").

UN PERFETTO REGISTA

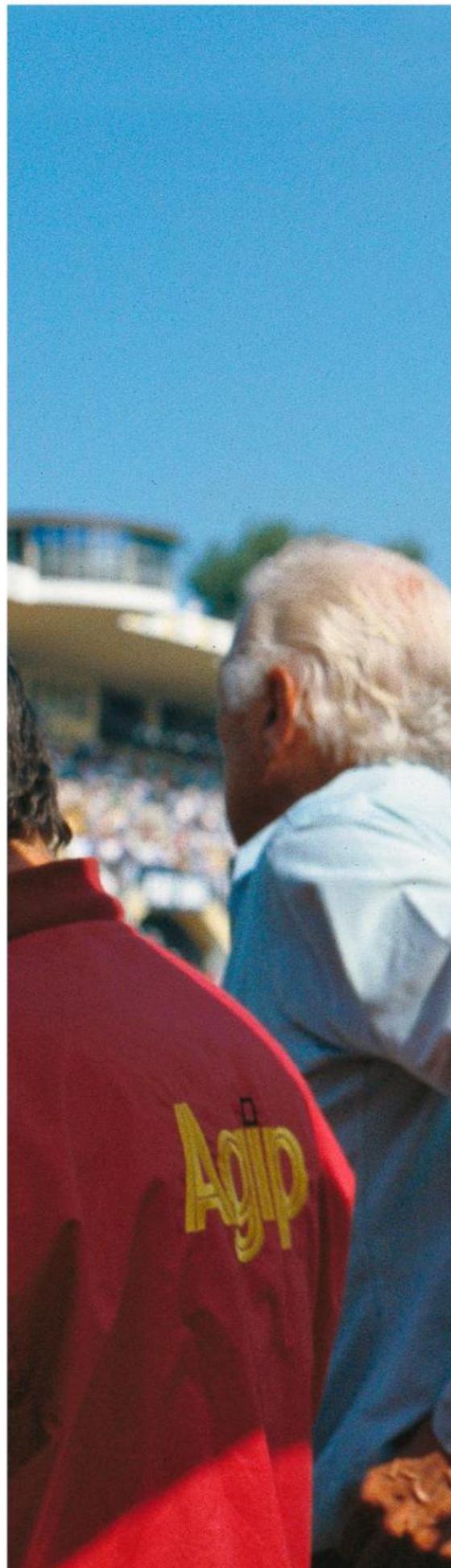
Classe 1952, già a quattordici anni Marco Piccinini ha le idee chiare. È tifoso Ferrari e non si perde un gran premio alla tv. Il suo punto di riferimento è Eugenio Dragoni, il ds della scuderia. Signorile, preparato, misurato anche dopo le vittorie più eclatanti. Un esempio da imitare. Il giovane Marco in cuor suo ha deciso: "Un giorno farò il direttore sportivo della Ferrari". Un sogno che si traduce in realtà, per una serie di fortunate coincidenze, ma anche per le sue capacità innate. Lascierà il segno per sempre. Fino alla scomparsa del Grande Vecchio, quando abbandonerà l'incarico, ma rimarrà nel consiglio d'amministrazione dell'azienda, così come in quello delle più prestigiose banche d'affari del mondo. In

seguito, sarà per dieci anni presidente della Fia (la Federazione Internazionale dell'Automobile), ministro dell'Economia del Principato di Monaco nel 2011 e 2012 e, dal 2013, nuovamente nel CdA della Ferrari.

Piccinini entra in contatto con Ferrari grazie al padre, che intrattiene con il boss di Maranello rapporti di lavoro. Quando il giovane romano riceve l'incarico di riorganizzare la Csa, si confronta con Ferrari in persona. Come sappiamo, il patron di Maranello ha fiuto per i giovani. E un genio come Marco Piccinini non può che cadere tra le sue sgrinfie. Gli chiede di occuparsi di una mediazione tra la Foca (Formula One Constructors' Association) e gli organizzatori dei gran premi, compito che Piccinini assolve con stupefacente perfezione. Quindi la proposta: "Mi serve uno, ma uno solo, che si occupi un po' di tutto in vece mia. Regolamenti, politica, rapporti con la stampa, con gli sponsor, con i piloti, con l'autorità sportiva. Vuoi farlo tu?". "Ma, ingegnere, forse è un po' troppo, non so se sono in grado...". "Ma va là, non dire così. Qui siamo tutti una famiglia. Ti aiuteremo noi".

A 25 anni, Marco Piccinini diventa il plenipotenziario di Ferrari. Ovunque si trovi è in costante contatto con il "Drake". A ogni fine stagione, Piccinini rassegna le dimissioni, almeno dal ruolo di direttore sportivo, proponendo al suo posto i suoi migliori collaboratori. E il Vecchio a dirgli: "No, Marco, guarda che hai promesso di rimanere accanto a me fino alla fine dei miei giorni. Vuoi sapere quando me l'hai detto? Guarda che tiro fuori l'agenda...".

Con Piccinini la Ferrari vince il Mondiale con Scheckter nel 1979, e i due Mondiali Costruttori del 1982 e 1983. Ma queste sono soltanto le punte dell'iceberg. In realtà il "Monsignore" è il regista della Ferrari a 360 gradi, soprattutto sul versante politico e istituzionale. Può essere considerato uomo di Ferrari, di Agnelli, di Ghidella, di Romiti, di Montezemolo, di Marchionne. O forse no: è riduttivo considerarlo "uomo di...". È sempre stato molto, molto di più. Forse, tra tutti i suoi rapporti professionali, quello che lo ha più coinvolto è l'amicizia fraterna con Piero Ferrari. Oltre a quella con il padre Enzo. Ma non chiedeteglielo, vi condurrebbe su un altro discorso... **R**



Il banchiere misterioso

L'eminenza grigia della Ferrari, dagli anni Settanta a oggi: Marco Piccinini, dopo la sovraesposizione mediatica di quando era direttore sportivo della scuderia di Maranello, è ritornato nell'ombra. Ma la sua relazione con il Cavallino continua.





INGEGNERE CON PASSIONE

Il "papà" della Fiat Uno è stato per cinque anni presidente della Ferrari, fino alla burrascosa uscita dal gruppo Fiat. Durante i suoi anni, nasce la Thema 8.32 e si impostano le GT della nuova generazione



"Trapianto" riuscito

Salone di Torino del 1986, Vittorio Ghidella tra l'Avvocato Agnelli e Cesare Romiti, davanti al motore Ferrari V8 della Thema 8.32. La cosiddetta "Thema Ferrari" nasce da una felice intuizione dell'ingegnere vercellese.



Vittorio Ghidella, l'ingegnere. Quello che le auto le guida "con le chiappe, non con la lingua", come ama dire ai suoi collaboratori (in realtà, lui utilizza un termine più crudo). Quello che di giorno o di notte, durante la settimana lavorativa o nel weekend, sale sui prototipi del gruppo Fiat e li collauda personalmente, sul suo circuito stradale favorito: Livorno-Collesalveti-Pinerolo-Torino Mirafiori. Poi esprime il suo giudizio. Netto. Preciso. Definitivo. Inappellabile come una sentenza della Cassazione. Nascono così Fiat Uno, Croma, Tipo, Lancia Delta e Thema, Alfa 164, Autobianchi Y10 e tutte le altre auto concepite e sviluppate sotto l'egida dell'ingegnere meccanico vercellese, laureato a pieni voti al prestigioso Politecnico di Torino.

UN UOMO DI FABBRICA

Il 31 gennaio 1984, già di fatto numero uno tra gli "operativi" della Fiat, Vittorio Ghidella è nominato presidente della Ferrari. Come è sua abitudine, prende di petto la situazione. Con Enzo Ferrari instaura un rapporto eccellente. Sono entrambi appassionati, dunque parlano la stessa lingua. È Ghidella che imposta il nuovo corso in fabbrica, dando il via a una generazione di Ferrari moderne. È lui che delibera la 288 GTO e la Testarossa (ovviamente in sperimentazione già da tempo), è lui che fissa i punti cardinali della 348, che arriverà nel 1989 quando già l'ingegnere non sarà più al timone di Maranello. Riesce persino a inventare (e, soprattutto, a far "digerire" a Ferrari) una piccola "eresia": una sorta di Ferrari a quattro porte, la Lancia Thema 8.32. Che naturalmente non si fregia del Ca-

vallino Rampante in bella vista, ma che tutti chiamano la "Thema Ferrari".

Sotto la sua gestione ritorna un pilota italiano sulla monoposto Rossa: Michele Alboreto. Che sfiora il Mondiale. Ghidella è assiduo alle corse: ama la velocità ed è tifoso. Lo si vede spesso ai gran premi, molte volte in compagnia dell'Avvocato. Il suo ufficio di Maranello è spesso deserto, come del resto quello di Torino. L'ingegnere passa gran parte della sua giornata tra i tecnici, gli ingegneri e gli operai. Dove si progetta, si assembla, si prova, si sperimenta. È un uomo di fabbrica, come lo è stato per tanti anni Ferrari. Per questo vanno d'accordo. Come per il Grande Vecchio, anche per Ghidella l'azienda è "la" famiglia. Nel poco tempo che dedica al riposo, staziona nella sua casa sui colli torinesi. Con i familiari e pochi amici veri, tutti al di fuori del mondo dell'auto. Vita mondana? Zero.

Nell'ambiente si mormora che sarà lui l'erede di Ferrari, non soltanto dal punto di vista operativo, ma anche perché Agnelli gli ha promesso il 40% delle azioni Ferrari ancora formalmente in mano al "Drake" e che, alla sua morte, passeranno a Fiat. Vero o non vero? I pochi che sanno non parleranno mai, oppure saranno smentiti. Sicuramente è inverosimile. Lo scontro con Cesare Romiti per il comando operativo della Fiat porta Ghidella alle dimissioni. Un unico lapidario commento da parte del vercellese: "Non ci si improvvisa ingegnere a 60 anni". Romiti fino a quel momento si è occupato soltanto della gestione finanziaria del gruppo. Il 16 dicembre 1988 Ghidella lascia anche la poltrona di presidente della Ferrari. Poi il silenzio. Si ritira a Lugano dove continua a fare l'imprenditore fino all'ultimo istante di vita (si spegne nel 2011). Di Fiat, ma anche di Ferrari, non parlerà più. **R**



RISORGIMENTO FERRARI

O lo si ama alla follia, o lo si odia; le mezze misure non esistono. Per lui comunque parlano i fatti: ventidue anni al vertice della Ferrari e quattordici titoli Mondiali. Senza contare i due del 1975

Partiamo con un paradosso, per quanto assurdo possa sembrare. Se la Ferrari non avesse avuto Enzo Ferrari, quale sarebbe l'uomo che l'ha rappresentata di più in settant'anni di storia? Indubbiamente Luca Cordero di Montezemolo. Un uomo controcorrente, abituato a parlare senza peli sulla lingua, anche a costo di risultare sgradevole. D'altronde, mica gliel'ha detto il medico che deve per forza risultare simpatico...

Un uomo dalle mille cariche, ma sempre operativo più di quanto ogni titolo professionale od onorifico abbia fatto supporre. Un imprenditore manager che si è dimostra-

to vincente in quasi tutto quello che ha fatto. Ma limitiamoci al suo rapporto con la Casa di Maranello.

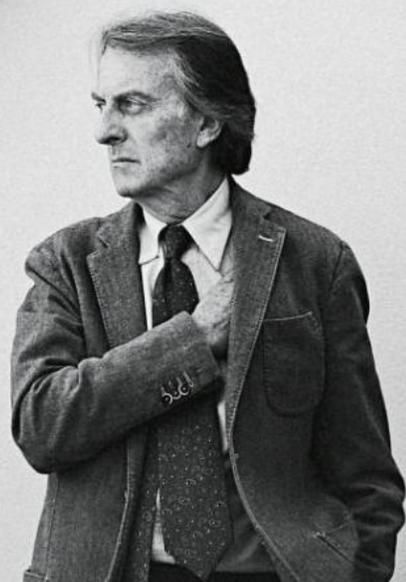
AMICO DI FAMIGLIA

È vero: parte con una raccomandazione formidabile. In casa Agnelli è di famiglia, perché il suo compagno di scorribande post liceali si chiama Cristiano Rattazzi, nientemeno che il figlio di Susanna Agnelli, la sorella dell'Avvocato. In quanto a blasone, il giovane Luca ha poco da invidiare: appartiene a una nobile casata sabauda con secoli di storia al servizio dei Savoia. Entra nelle grazie dell'Avvocato, lo zio di Cristiano, ma soltanto perché è sveglio, molto sveglio. Raffinato e intelligente.

Chiamate Luca 3131: il primo contatto

tra Ferrari e Montezemolo avviene quando il "Drake" lo chiama personalmente al telefono dopo averlo sentito intervenire in radio alla trasmissione "Chiamate Roma 3131", in cui il giovane Luca di fende a spada tratta la Ferrari, da accanito tifoso. In seguito è Gianni Agnelli che lo propone a Ferrari come assistente personale: sa che al Commendatore i giovani "di sostanza" piacciono. Oltre che "occhi e voce" in pista del boss, Montezemolo diventa quindi ufficialmente il direttore sportivo della Ferrari. Dal 1973 al 1975. Nel 1974 la Casa di Maranello sfiora il titolo, nel 1975 lo vince con Niki Lauda. "Il giorno più bello della mia vita, assieme a quelli della nascita dei miei figli", ricorderà Montezemolo anni dopo. È il 7 settembre 1975 sulla pista di Monza: Regazzo- 





Successo in due riprese

Nella pagina accanto, Luca Cordero di Montezemolo con Enzo Ferrari e Niki Lauda nella "fase uno" della sua vita in Ferrari. In questa pagina, nella "fase due" da presidente (1991-2014). È l'uomo che "inventa" la Ferrari del terzo millennio.



ni vince la gara, l'austriaco si classifica terzo ed è campione del mondo. A undici lunghissimi anni dalla vittoria di John Surtees. Per di più, sulla pista di casa: vittoria e Mondiale. L'immagine di Montezemolo che invade la pista quando ancora Lauda non è passato sul traguardo è una delle foto più storiche della Formula 1.

Quando torna in Ferrari, il 15 novembre 1991, è per assumere contemporaneamente la carica di presidente e amministratore delegato (quest'ultima la mantiene fino al 2006). Ne ha fatta di strada il fascinoso Luca. Come è sua abitudine, mette il naso ovunque: in fabbrica, in pista, nelle stanze segrete della progettazione. È un presidente operativo. Merito suo la rinascita industriale o, meglio, la nascita della Ferrari moderna. Quella che non vende ordini ai concessionari, ma macchine vere, solide, affascinanti, desiderabili e affidabili.

UN TRIONFO SENZA PARI

Ad aggiustare le cose in Formula 1 ci mette un po' di più: deve attendere il 1999 per riportare il titolo Costruttori a Maranello, e l'anno seguente per quello Piloti (con il suo asso migliore: Michael Schumacher). Soffre, ma non molla mai. E poi scatena la sua bulimia: in tutto sei titoli Piloti e otto Costruttori: quasi la metà di tutti quelli vinti dalla Ferrari in settant'anni. Con Schumacher non vince, stravincede: 170 gare, 72 successi. E cinque Mondiali Piloti. È il suo capolavoro. Montezemolo è la Ferrari.

Quando esce di scena il 12 ottobre 2014, per un'aspra divergenza di idee con l'uomo forte di Torino, Sergio Marchionne, è una svolta clamorosa, ma nell'aria da mesi. Per Montezemolo, però, non si tratta di un tonfo, come sarebbe accaduto a chiunque nella sua situazione. Lui non cade, plana. Come è nel suo stile. Polemiche poche, un po' di ironia sì.

Lascia in eredità un'azienda fortissima, magari non vincente in Formula 1 (per ora), ma con basi solide, pronte a resistere altri settant'anni. Settanta: guardacaso, è proprio il compleanno che ricorre quest'anno. Non solo per la Ferrari, ma anche per Luca Cordero di Montezemolo. Che è nato il 31 agosto del 1947, proprio nello stesso anno in cui le auto del Cavallino emettevano il primo (rombante) vagito. Auguri, Presidente (con la "P" maiuscola). Questo anniversario è anche, tantissimo, suo. **R**





Coppia d'assi

Nella pagina accanto in alto, Montezemolo al muretto dei box con i due piloti della migliore stagione degli anni Settanta, il mitico 1975: Clay Regazzoni e Niki Lauda. In basso, un'immagine degli ultimi anni da presidente della Ferrari. In questa pagina, Montezemolo e Lauda, al volante della 312 T.

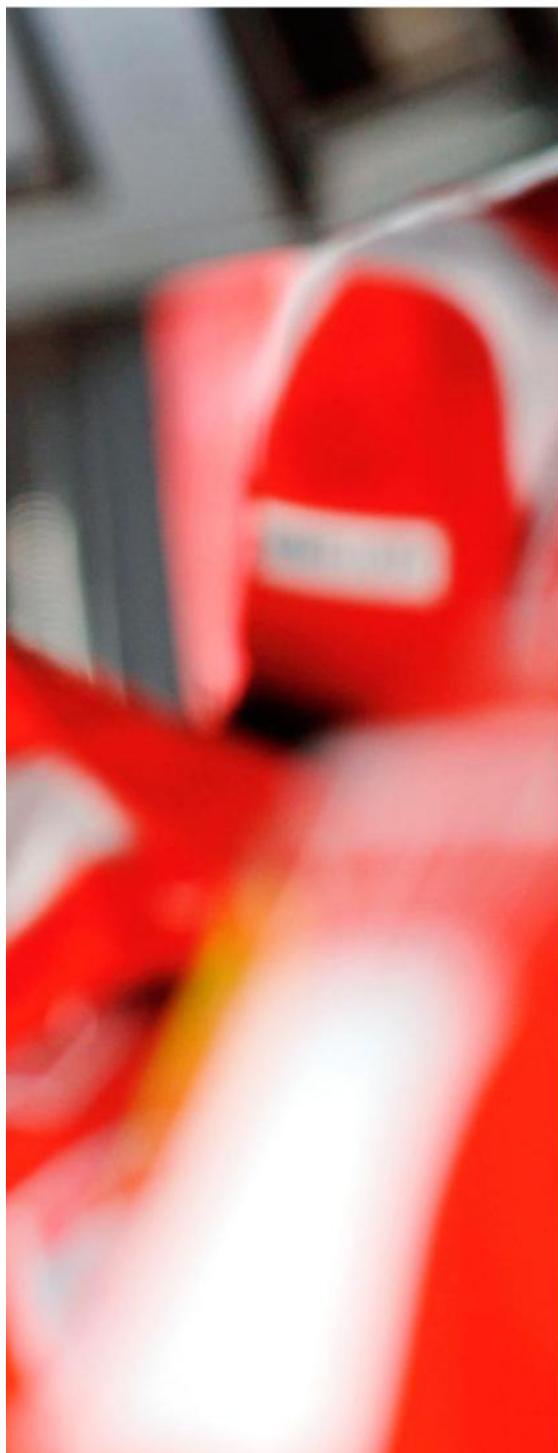


IL “MANGIABANANE”

Il tecnico britannico segue Michael Schumacher a Maranello; e il campione tedesco conquista grazie a lui cinque Mondiali Piloti. Quando “Schumi” arriva alla vittoria, lui ritualmente si gusta l'esotico frutto



Il duo delle meraviglie
 Ross Brawn la mente, Michael Schumacher il braccio: ecco i due formidabili protagonisti delle mirabolanti vittorie di undici campionati mondiali di Formula 1. Il "dream team" ha altri due protagonisti: Jean Todt e Rory Byrne.



N

egli anni Settanta, Ross Brawn è un giovane ingegnere impiegato alla United Kingdom Atomic Energy Authority. Dall'energia ai motori il passo è breve, ma inizia dalla gavetta. Operaio alla March, poi meccanico in Formula 3 e, nel 1978, aggregato al team di Frank Williams in Formula 1. Passa poi dalla Arrows e transita in Jaguar, dove contribuisce alla conquista del campionato del mondo Sport Prototipi del 1991. Il ritorno in Formula 1 è la sua prima consacrazione: da direttore tecnico della Benetton inizia il suo sodalizio con Michael Schumacher che frutta al tedesco i suoi primi due Mondiali, nel 1994 e nel 1995.

Quando il "Cannibale" trasla a Maranello nel 1996, Ross Brawn è il suo valore aggiunto. È in quel momento che nasce il team più formidabile della storia della Formula 1: Michael al volante, Jean Todt alla regia, Brawn come responsabile tecnico e Rory Byrne come progettista (anch'egli arrivato dalla Benetton). Nel 1999 l'antipasto: il Mondiale Costruttori. Seguito dal pranzo completo: dieci Mondiali (cinque Piloti e cinque Costruttori) in cinque anni consecutivi dal 2000 al 2004.

TEAM MANAGER D'ECCEZIONE

Decenni di vita sulle piste a ritmi indavolati hanno logorato il britannico, che decide di prendersi un anno sabbatico al termine della stagione 2006. La Ferrari lo lascia andare a ritrarsi. Evidentemente, però, recupera fin troppe energie, perché nel 2008 si accasa alla Honda, che poi rileva per la stagione 2009, dando origine alla Brawn GP. E

vince a sorpresa i due titoli dell'annata all'esordio. Poi cede il tutto alla Mercedes, dove diventa team principal.

Brawn è soprannominato dal giornalista Leo Turrini il "Mangiabanane". Per l'ingegnere britannico, omeone grande e grosso, è un rito scaramantico (oltre che un effettivo bisogno energetico) che ripete ogni volta che Michael Schumacher prende la testa di un gran premio. Quando l'"atomico" è sicuro che la vittoria non può più sfuggire dalle mani del "Cannibale", si piazza sul muretto dei box e si ingurgita una banana ipercalorica. In carriera è riuscito a trangugiarne talmente tante da far sballare tutti i valori di glicemia, azotemia e compagnia bella...

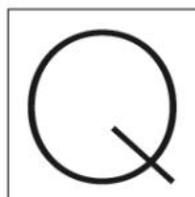
All'epoca d'oro dei trionfi plurimi, Ross Brawn assurge a personaggio mitologico: le sue capacità di team manager sono inimmaginabili. È un grande tecnico, anche se non sviluppa direttamente le macchine da tempo immemore quando entra in Ferrari, ma coordina una squadra di validi progettisti. Infatti il suo alter ego è Rory Byrne, che sviluppa tutta la sua genialità: il binomio è lo stesso che ha garantito i trionfi di "Schumi" in Benetton.

A intervalli regolari si parla di un ritorno di Brawn al capezzale della Rossa che non vince. Spesso gli emissari di Maranello si recano in pellegrinaggio a Forte dei Marmi, dove il "Mangiabanane" ha la casa delle vacanze. Ma l'offerta viene sempre respinta al mittente. Non è una questione di quattrini (quando rileva il team Honda lo paga simbolicamente una sterlina, e dopo il mondiale conquistato come Brawn GP ricava dalla Mercedes 140 milioni di dollari), ma di stress. Di fare lo zingaro in giro per il mondo, non ne ha voglia più. E le banane le compra dal fruttivendolo sotto casa. R



L'IMPERATORE FRANCESE

Nella botte piccola c'è il vino buono. Paragone irriverente per il grandioso stratega che ha "costruito" il capitolo più entusiasmante della storia sportiva di Maranello



Quando si presenta ai cancelli di Maranello, nel 1993, chiamato dal presidente Luca Cordeiro di Montezemolo per risolvere le sorti di un Cavallino da corsa im-

bolsito, commette un errore clamoroso, ma non gli sarà fatale. Jean Todt infatti arriva al volante di una fiammante Mercedes. Immaginabile il travaso di bile del numero uno della Ferrari. Eppure, Montezemolo non può immaginare, nemmeno nei suoi sogni più belli, che quel piccolo francese gli porterà in dote ben 14 Mondiali di Formula 1.

Un Napoleone dalle mille esistenze. La prima è quella di eccellente e vittorioso copilota nei rally, la seconda quella di pluridecorato direttore di Talbot e Peugeot Sport, la terza è quella in Ferrari, la quarta è al vertice della Federazione Internazionale dell'Automobile. Oltre a queste vite, ce ne sono tante altre...

Quella che ci riguarda da vicino è la sua esistenza in Ferrari. Un periodo d'oro, ma iniziato con tanti sacrifici: una lunghissima messa a punto per formare una squadra che, tornata ai massimi livelli, ha abdicato solamente dopo un decennio. Ossia proprio quando questa sorta di novello Richelieu lascia. Ma soltanto perché convinto di aver chiuso un ciclo: ha raggiunto tutti i suoi obiettivi e inizia a sentire lo stress di chi ogni domenica deve vincere per forza.

UN LUNGO DOMINIO

Todt non è stato solamente il team principal della Ferrari: per tredici anni abbondanti al timone della Squadra Corse Ferrari (1993-2006), direttore generale dal 2004 al 2006, amministratore delegato dal 2006 al 2008. Negli ultimi anni non segue più assiduamente le corse in pista, ma la sua ombra si sente eccome. Anche gli ultimi mondiali, come quello di Raikkonen del 2007 e i due Costruttori 2007 e 2008 sono ascrivibili a lui.

Quando giunge in Emilia, la sua fama di vincente lo precede: ha carisma, è autoritario, ma sa ascoltare. Montezemolo gli dà carta bianca e Todt decide di partire dai piloti: Berger e Alesi. Passa un anno prima di riu-



scire a salire sul podio a fianco del vincitore di un gran premio: nel 1994 con Berger in Germania, l'anno seguente con Alesi in Canada. Poi la decisione (non condivisa con nessuno, tranne che con Montezemolo): per vincere il titolo... ci vuole un vincitore di titolo. Dunque Michael Schumacher approda a Maranello. Porta in dote il numero 1, ma per vederlo conquistato sul campo dalla rossa passerà ancora qualche annetto.

Poi il "dream team" inizia a macinare vittorie. Il "Cannibale" si mangia tutti gli avversari fino al 2004. Nel 2006 si ritira dalla Formula 1 (provvisoriamente). La GeS è affidata a Stefano Domenicali da quando Todt è amministratore delegato di Ferrari SpA, ma il piccolo immenso francese non fa mancare la sua presenza al muretto dei box.

Nel marzo del 2008 lascia la carica di amministratore delegato e inizia progressivamente a staccarsi dalla Ferrari. Rimane presidente del CdA Ferrari, continua a rappresentare la squadra in seno alla Fia e nel mar-

zo del 2009 si congeda definitivamente da Maranello.

Sta per iniziare l'ennesima vita: a luglio viene eletto presidente della Fia, ossia il vertice assoluto che governa 150 Automobili Club nazionali in rappresentanza di 100 Paesi al mondo.

Todt è ricordato per l'affettuoso rapporto con Schumacher. Un rapporto perfetto cresciuto giorno dopo giorno. Perché il tedesco non è uomo che esterna facilmente i suoi sentimenti. È diffidente, all'inizio, riservato, chiuso. Da del tu solamente all'auto su cui si trova al volante. Poi si scioglie, ed è capace di gesti impensabili per uno come lui, solitamente misurato e schivo. Come quando abbraccia, solleva e prende in braccio Jean Todt sul podio come se fosse il suo bambino, mentre invece è lui il figlio putativo di cotanto padre. Un rapporto stupendo, che va al di là del lavoro. E quando Michael subisce il gravissimo incidente sulle nevi, è Jean Todt il più vicino alla famiglia. Con discrezione e riservatezza assolute. **R**

Un podio rosso

Nella pagina accanto, al Gran Premio di Francia del 2006 Jean Todt festeggia il trionfo della Ferrari con Michael Schumacher, primo al traguardo, e Felipe Massa, terzo.





UN'EREDITÀ NON FACILE

In Ferrari dal 1991 al 2014, si costruisce una carriera all'interno della squadra di Formula 1, dove arriva a essere team principal al posto di Todt. Dopo le dimissioni, passa all'Audi e quindi alla Lamborghini

Domenicali ha un ruolo importante nella stagione dei grandi successi in Formula 1 della Gestione Sportiva. Per tredici anni è direttore sportivo della squadra: dal 2002 al 2007 della Scuderia Ferrari, dal 2008 al 14 aprile 2014 della GeS. Moltissimi i ruoli di cui si occupa nei ventitré anni in Rosso: dalla logistica del team allo sviluppo del Circuito del Mugello, alla gestione del personale della squadra corse, ai contatti con le autorità sportive internazionali (la Fia). Il ruolo di numero uno del team gli viene affidato quando Jean Todt passa dietro alla scrivania.

Sicuramente un contributo importante all'epoca d'oro in cui Schumacher straccia gli avversari lo dà anche Domenicali, in particolare quando assume la qualifica di direttore sportivo nel 2002. Quando però ha la responsabilità totale del team, nonostante le sue grandi capacità, incassa meno di quanto meriti. In pratica il "suo" unico titolo è quello Costruttori nel 2008, quando Felipe Massa e Kimi Raikkonen sono rispettivamente secondo e terzo nella classifica Piloti. Dal 2010 al 2013 raccoglie due secondi e due terzi posti nella graduatoria Costruttori e tre secondi posti Piloti (con Alonso). Insomma, troppo poco per un team abituato negli anni precedenti a sentire cantare Fratelli d'Italia in quasi tutte le gare di campionato. Ma soprattutto i secondi posti ottenuti (Enzo Ferrari diceva sempre "Chi arriva secondo è il primo dei perdenti") in molti casi hanno coinciso con distacchi abissali dal vincitore.

TIFOSO DI GILLES VILLENEUVE

Stefano Domenicali nasce respirando olio e benzina, perché è di Imola. Cresce dunque a pane e motori. Quando c'è il Gran Premio sul Circuito del Santeramo, alle quattro del mattino è già piazzato sulla curva della Tosa, dove si vede quale pilota ha più fegato e il piede più pesante. Naturalmente a tifare per il suo idolo Gilles Villeneuve. Si laurea in economia e commercio ed en-

tra in Ferrari nel 1991. I suoi ruoli iniziali sono amministrativi, ma dopo due anni di apprendistato passa alla Squadra Corse. È un appassionato di sport: oltre naturalmente alle corse della Formula 1, segue il calcio, il basket e le due ruote.

L'uscita di scena dai ruoli operativi in pista di Jean Todt lo proietta al vertice del team, un ruolo che Domenicali merita ampiamente.

Però negli ultimi anni diventa il parafiume degli errori dei tecnici e dei suoi uomini e coordinatori. Essendo il capo, Domenicali si carica la croce in spalla e sale sul suo Golgota. Il momento peggiore, forse, è quando, durante le prove di qualifica del Gran Premio d'Italia a Monza nel 2013, Fernando Alonso, esasperato dagli errori commessi ai box, si lascia sfuggire un commento via radio, che i telespettatori sento-

no distintamente: "Mamma mia... siete degli scemi". Domenicali capisce al volo che il conto alla rovescia per il suo licenziamento è ormai scattato. Il 14 aprile 2014, alla vigilia del Gran Premio della Cina, rassegna le dimissioni nelle mani del presidente Montezemolo: "Lascio per dare la scossa. Una scelta difficile e sofferta. Da capo mi assumo le responsabilità, sperando che la Ferrari torni dove merita".

Dopo pochi mesi, Domenicali passa in Audi, che lo corteggia da anni. Nel 2016 viene nominato presidente e amministratore delegato della Lamborghini. La rivale storica nel combattuto mercato delle supercar. Che però in Formula 1 (tranne una breve parentesi tanti anni fa) non corre. Così Stefano non dovrà mai dire un giorno "ho ucciso mia madre", come invece Enzo Ferrari dovette fare... **R**





Impegno e sfortuna

Nonostante abbia contribuito alle stagioni d'oro di Michael Schumacher, Stefano Domenicali è più ricordato per gli anni meno felici dell'epoca più recente. Anche se nessuno ha mai messo in discussione il suo grande valore. Nella pagina accanto, Domenicali con Felipe Massa.



DEUS EX MACHINA

Se è vero che un'automobile è il frutto di un lavoro di squadra, c'è comunque qualcuno che ne ha la responsabilità, dalla concessione alla delibera produttiva. Ecco chi è questo ingegnere milanese

“È

il meglio che c'è. E quello che vediamo in Ferrari è merito suo e della sua squadra”. A parlare così è Sergio Marchionne, il giorno della quotazione in borsa della Ferrari.

E la persona a cui “dedica” queste belle parole, lui solitamente avarissimo di complimenti, è Amedeo Felisa. Per 25 anni alla corte di Maranello, dapprima come direttore tecnico, poi come direttore generale e infine come amministratore delegato. Amedeo Felisa può senza alcun dubbio essere considerato il vero padre di tutte le Ferrari dalla 456 GT fino praticamente a oggi.

Entra in Ferrari nel 1990, giusto in uno dei periodi più bui dell'azienda. Perché, passata la sbornia degli anni degli yuppies, dell'edonismo reaganiano, della caccia alle supercar a tiratura limitata, il mercato delle auto sportive e di lusso si ridimensiona notevolmente. La Casa di Maranello ha riposato un po' troppo sugli allori. Certo, ha rinnovato la gamma, ma soltanto in parte: la 348, per esempio, è una Ferrari non delle più fortunate e non reggerà per quindici anni quanto la sua progenitrice 308-328. La grossa 412 è un imbellettamento di un progetto nato nel 1972, la Testarossa sotto sotto nasconde ancora la BB, che è della classe 1971. E la F40, pur con il suo successo straordinario, è stata gestita con troppa disinvoltura dal management: anziché una tiratura limitata per pochi eletti è stata spremuta fino all'ultima goccia di benzina, arrivando a totalizzare oltre 1300 esemplari. Non propriamente quello che si dice una supercar per pochi intimi.

MILANESE DOC

Proveniente dall'Alfa Romeo, in cui era entrato nel 1972 fino a raggiungere il grado di direttore dello sviluppo del prodotto (nel 1987), è l'uomo giusto al momento giusto. È laureato in ingegneria meccanica al Politecnico di Milano ed è uomo di ampie vedute ed eccezionali capacità di coordinamento di un team. Arriva alla vigilia del “ciclone” Montezemolo: l'uomo che ha ricevuto l'incarico di ribaltare la Casa del Cavallino come un guanto di pelle scamosciata. Giusto il tempo di acclimatarsi un 



Tradizione e innovazione

La 550 Maranello è uno dei capolavori di Amedeo Felisa: azzera vent'anni di supercar a motore posteriore-centrale e reinventa la Daytona. Un successo clamoroso la cui erede è la nuovissima 812 Superfast.



➡ annetto, e l'arrivo del top manager diventa il trampolino di lancio per Felisa.

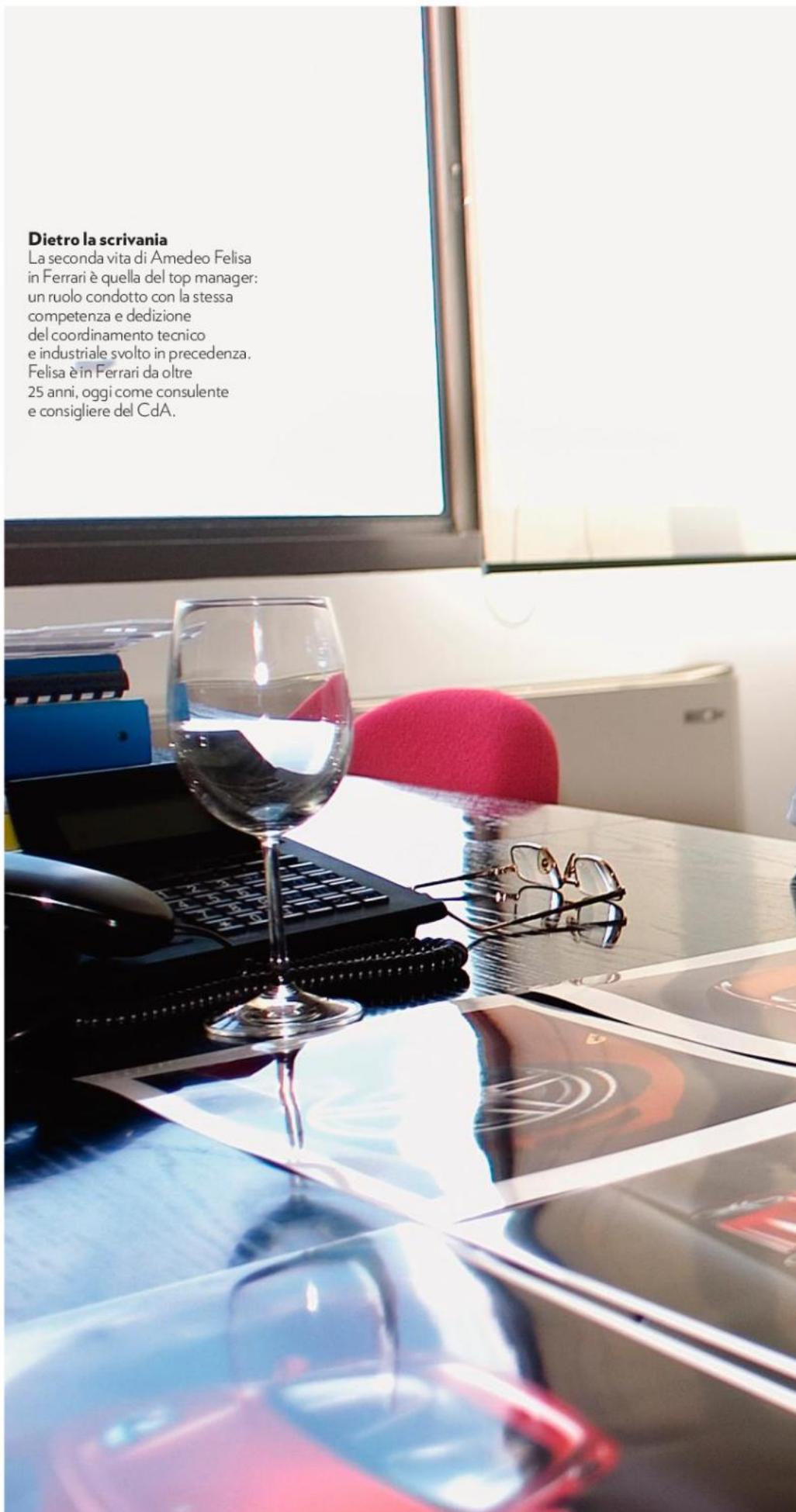
L'ingegnere non è tipo da proclami roboanti, né ama farsi notare. Lavora silenzioso, a testa bassa. Fa valere la sua competenza con discrezione. È serio e preparato. Montezemolo prende presto una decisione: sarà lui il braccio operativo in fabbrica. I risultati non tardano ad arrivare: il primo capolavoro di Felisa è la 456 GT, la nuova grossa 4 posti, con il V12 di cubatura opportuna ben piazzato davanti (ma arretrato verso il centro). Ecco il primo esempio della sagacia di Felisa: rispetto della tradizione (la classica V12 granturismo di Ferrari), ma con l'Innovazione con la "I" maiuscola. Subito dopo è il turno della F355: un'auto importante, perché costituisce l'ossatura della produzione della Casa di Maranello. La 348 piace: perché cambiare esteticamente? Bastano pochi ritocchi estetici. Dove occorre intervenire è sotto pelle. Una berlinetta V8 Ferrari deve rappresentare il massimo della tecnologia e l'eccellenza delle prestazioni. Ancora una volta: rispetto per la tradizione, esaltazione dell'innovazione. Poi arriva la terza "felisata": la 550 Maranello. Questa volta potrebbe sembrare un calcio nel di dietro dei tradizionalisti, abituati a due generazioni di supercar a motore centrale-posteriore. L'erede della Testarossa ha il motore davanti, è più comoda, più abitabile, più facile da guidare. Ma va più forte: semplice e geniale al tempo stesso. Senza per questo rinunciare al DNA Ferrari. La 550 Maranello è infatti ispirata alla mitica Daytona. Non vi basta? Andiamo avanti: l'opera seguente si chiama F50. Ossia la F40 di un decennio dopo. L'idea è di Piero Ferrari, che suggerisce una supercar che sia l'espressione stradale più vicina possibile a una Formula 1. Felisa annota ed esegue.

FASE DA TOP MANAGER

Potremmo proseguire all'infinito, fino all'odierna 488. Invece ci fermiamo qui. Perché c'è da parlare della seconda vita di Amedeo Felisa in Ferrari: assume all'incarico di direttore generale e poi di amministratore delegato. Ora è un top manager. E svolge egregiamente anche questi ruoli. Senza dimenticare la sua inestimabile conoscenza tecnica. Ora comanda un team che lavora per lui, e si occupa di tutto quello che fa funzionare bene una macchina complessa come l'azienda Ferrari. Che sotto la sua gestione cresce e si trasforma in un atelier del terzo millennio. E lo prepara per le sfide degli anni a venire. A maggio 2016 lascia la poltrona di amministratore delegato. Ma siede nel consiglio d'amministrazione dell'azienda. **R**

Dietro la scrivania

La seconda vita di Amedeo Felisa in Ferrari è quella del top manager: un ruolo condotto con la stessa competenza e dedizione del coordinamento tecnico e industriale svolto in precedenza. Felisa è in Ferrari da oltre 25 anni, oggi come consulente e consigliere del CdA.







L'UOMO DELLA BORSA

È il protagonista dell'attuale fase della storia della Casa di Maranello. Subentrato in maniera burrascosa a Montezemolo, ha ridisegnato l'azienda per il futuro

Sergio Marchionne ha polso e piglio del manager di ferro: poche parole, molti fatti. Ha rimesso in carreggiata la Fiat, l'ha sposata a Chrysler, ha ridisegnato le strategie di tutti i marchi del Gruppo ed è proiettato verso un futuro che renderà FCA sempre più attore protagonista del mercato e non un comprimario. Il manager italo-canadese verrà ricordato nella storia della Ferrari per la quotazione in borsa, avvenuta il 4 gennaio 2016. Da questa data, Exor, la "cassaforte" della famiglia Agnelli, possiede il 23% delle azioni di Ferrari N.V. (società di diritto olandese creata nel 2013 che ha preso il posto di Ferrari SpA), Piero Ferrari mantiene il suo 10%, mentre il resto delle azioni è un "flottante" pari a circa il 67% a disposizione del mercato. Un patto parasociale tra Piero Ferrari ed Exor che controlla quasi il 50% dei diritti di voto in assemblea.

La Ferrari, dunque, non è più un'azienda italiana? Tecnicamente non lo è. In realtà, è italianissima. Perché mantiene il suo DNA storico e perché il centro gravitazionale rimane a Maranello. Sono in pratica strategie finanziarie quelle che portano alla quotazione in borsa, che permettono di ottenere dagli investitori un fiume di denaro cash che consente all'azionista di riferimento, FCA, di avere risorse fresche da investire su tutto il gruppo e alla Ferrari di continuare a fare quello che meglio sa fare: costruire e vendere auto da sogno.

È una visione moderna, pratica, proiettata verso il futuro. Marchionne non è manager sognatore: è un uomo votato al business. Ha pianificato la sua esistenza con freddezza e determinazione. Rimarrà sulla tolda di comando di FCA fino al 2019, mentre in Ferrari, di cui è presidente dal 13 ottobre 2014 e amministratore delegato dal maggio 2016, si dice, resterà fino al 2021. Ha preso il posto, non senza destare sensazione, di Luca di Montezemolo, che ha lasciato suo malgrado l'azienda dopo 23 anni. I due hanno una visione strategica differente. Quella di Montezemolo si è dimostrata vincente sul piano sportivo per molto tempo, ma non negli ultimi anni, mentre sul versante industriale lo è stata fin dall'ini-



zio della sua avventura in Ferrari. Quella di Marchionne deve dimostrare la sua efficacia nell'ambito delle competizioni, invece sul piano industriale ha già dato i suoi frutti.

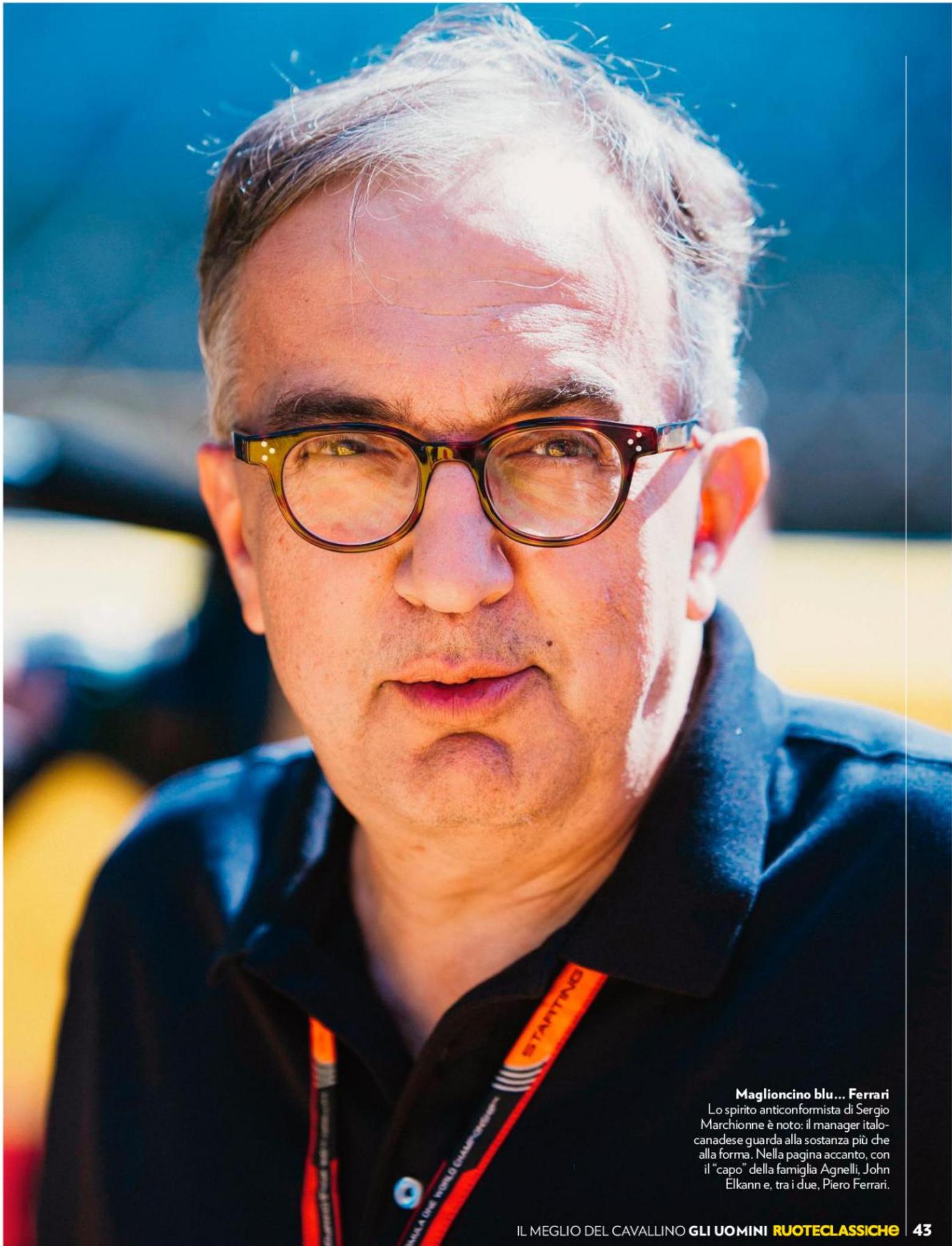
AUMENTO ANNUALE DEL 10%

L'obiettivo di Marchionne è sviluppare gradualmente la produzione industriale in base alle esigenze del mercato. "Siamo oggi in grado di produrre 10.000 Ferrari all'anno, ma ne costruiremo sempre una di meno rispetto a quelle che i clienti ci chiedono, parafrasando Enzo Ferrari". Questo il Marchionne-pensiero. Cioè non una rivoluzione, ma uno sviluppo armonico nel rispetto della tradizione. Montezemolo, invece, ha una visione più "elitaria" del prodotto Ferrari: le strategie produttive devono essere indipendenti dal mercato, è il mercato che deve adattarsi a loro.

Cosa cambia, in concreto? Per adesso poco. Lo provano i numeri: che dal 2013 al 2016 sono cresciuti in maniera armonica al ritmo di circa il 10% all'anno: 6922 "pezzi" nel 2013, 7255 nel 2014, 7664 nel 2015, 8014 nel 2016. Quindi il prodotto Ferrari non verrà mai snaturato: non vedremo mai una Ferrari Suv, né una berlina a 4 porte, per intenderci. Ma vedremo prodotti

sempre più aderenti a quello che il cliente chiede, nel totale rispetto della filosofia del Cavallino. Dunque una forte accelerazione sul versante tecnologico, sempre più prodotti di nicchia e personalizzazione spinta all'apoteosi. Ogni Ferrari del futuro sarà su misura del suo acquirente. Il potenziamento della rete di distribuzione non passa attraverso la moltiplicazione dei punti vendita, ma dal miglioramento della qualità professionale: la formazione e la competenza sono i parametri di riferimento. Questa strategia si sta dimostrando perfetta: l'immagine della Ferrari è la più alta di sempre in ogni parte del mondo. Nell'ambito delle corse, la Ferrari rimane la punta di diamante di FCA. Anche se la strategia vincente ancora non si è vista nel concreto. Ma non c'è dubbio che, come ha più volte sottolineato Marchionne, la Ferrari "deve" tornare a vincere. Non importa se gli effetti negativi di un ruolo da comprimario in Formula 1 non si sono sentiti, né probabilmente si sentiranno. In ogni caso per la Ferrari salire sul gradino più alto del podio è irrinunciabile. Così vuole la tradizione, così impone l'ambizione. Un Marchionne, dunque, che può essere considerato il "terzo" Enzo Ferrari della storia di Maranello già adesso.





Maglioncino blu... Ferrari

Lo spirito anticonformista di Sergio Marchionne è noto: il manager italo-canadese guarda alla sostanza più che alla forma. Nella pagina accanto, con il "capo" della famiglia Agnelli, John Elkann e, tra i due, Piero Ferrari.

MECCANICA E STILE

Cosa sarebbe la Ferrari senza il suo mitico motore? E cosa distinguerebbe questo marchio se non avesse una sua precisa identità stilistica? Nei settant'anni della sua esistenza, tra una Ferrari e l'altra si è sempre mantenuto un fil rouge. Che, nel caso della meccanica, è stato magistralmente interpretato da alcuni dei più geniali "inventori" della tecnica: dai mitici Colombo e Lampredi, che hanno fatto del V12 la religione tecnica di Maranello, a Chiti e Forghieri che hanno caratterizzato le soluzioni vincenti per dominare il mondo delle competizioni. Tra loro, progettisti

meno noti come Franco Rocchi, che hanno fatto della loro modestia una religione. In questa sezione meritano la citazione pure i "maestri" del design, da Battista Pinin Farina all'attuale responsabile del Centro Stile Ferrari Flavio Manzoni, passando attraverso personaggi assai differenti tra loro, per cultura, formazione e professione, come il "battilastra" Sergio Scaglietti e lo stilista Leonardo Fioravanti, ma tutti ugualmente votati alla causa Ferrari. Ciascuno di loro ha dato la sua impronta, in sintonia con il codice genetico dell'azienda del Cavallino.



VITTORIO JANO - PAG. 46



GIUSEPPE BUSSO - PAG. 47



GIOACHINO COLOMBO - PAG. 48



AURELIO LAMPREDI - PAG. 50



ALBERTO MASSIMINO - PAG. 52



FRANCO ROCCHI - PAG. 53



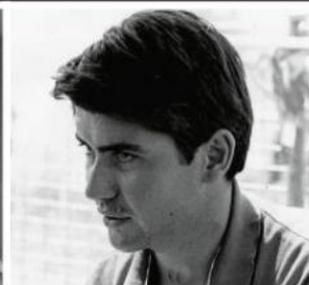
CARLO CHITI - PAG. 54



GIOTTO BIZZARRINI - PAG. 56



MAURO FORGHIERI - PAG. 58



GIANNI MARELLI - PAG. 62



PROGETTISTI E STILISTI

IL MEGLIO DEL CAVALLINO GLI UOMINI



HARVEY POSTLETHWAITE - PAG. 63



JOHN BARNARD - PAG. 64



ALDO COSTA - PAG. 66



BATTISTA PININ FARINA
PAG. 68



ALFREDO VIGNALE - PAG. 70



SERGIO SCAGLIETTI - PAG. 71



SERGIO PININFARINA - PAG. 72



LEONARDO FIORAVANTI
PAG. 76



LORENZO RAMACCIOTTI
PAG. 80



FLAVIO MANZONI - PAG. 82



PER MOLTI, IL MIGLIORE

Uno dei progettisti più famosi della storia. Affianca Ferrari come responsabile tecnico nella lunga stagione di vittorie con le Alfa Romeo negli anni Venti e Trenta. Torna da lui come consulente nel 1955



Vittorio Jano è il padre delle Fiat da corsa dei primi anni Venti, è il capo della progettazione di tutte le Alfa Romeo che hanno contribuito a creare il mito del Biscione, è stato

in Lancia dalla vigilia della guerra fino al 1955. Per la Casa torinese è il principale responsabile dell'epopea vincente dei primi anni Cinquanta. Portano la sua firma tutte le derivate dall'Aurelia e le D20-D25 Sport, fino alla D50 di Formula 1. Quando la Lancia alza bandiera bianca, diventa consulente del suo vecchio amico Enzo Ferrari e segue le D50 "regalate" a Maranello, contribuendo al successo di Fangio nel Mondiale vinto dal Cavallino nel 1956.

Il suo rapporto con il Commendatore è di antichissima data: è il 1923 quando Jano, che ha realizzato tutte le Fiat da corsa che dominano le competizioni del dopoguerra, vien convinto dalla "sirena" Ferrari ad accasarsi in Alfa Romeo. È uno dei colpi da maestro del "Drake": strappare alla concorrenza il piemontese Jano per portarlo a Milano, è come se Palmiro Togliatti fosse riuscito a strappare Andreotti alla Democrazia Cristiana, per nominarlo massimo dirigente del PCI. Ferrari come responsabile sportivo, Jano come progettista al vertice della direzione tecnica del Portello, sono i protagonisti di centinaia di vittorie mirabolanti per l'Alfa Romeo. Quando l'Alfa lascia le competizioni, il ruolo di Jano diventa un po' marginale. L'offerta della Lancia di ricominciare al vertice dell'azienda orfana del fondatore Vincenzo è per lui un'occasione d'oro.

La strade con Ferrari si dividono, ma ritorneranno a unirsi quando la Squadra Corse Lancia viene ceduta in blocco a Maranello. La D50 è un gioiello interamente firmato da Jano. Ferrari lo sa e, pur circondato da validissimi progettisti, stipula un contratto di consulenza con il piemontese. Che rimarrà legato per anni al "Drake". Quando scopre di essere malato di cancro, nel 1965, depresso anche dalla prematura scomparsa del figlio, il tecnico la fa finita con un colpo di pistola. Così commenta Enzo Ferrari l'accaduto che lascia attoniti i protagonisti del mondo dell'automobile: "Ha vissuto da forte, da forte ci ha lasciato". **R**



A bordo della sua creatura

Vittorio Jano a bordo della Lancia-Ferrari D50 conversa con il pilota Nino Farina al box di Monza alla vigilia del Gran Premio d'Italia del 1955, prima gara in cui la D50 corre col Cavallino.



TROPPI GALLI NEL POLLAIO

Primo direttore tecnico della neonata Casa di Maranello, rimane in Ferrari dal 1946 al 1947. Poi torna in Alfa Romeo, non senza aver lasciato un contributo fondamentale

Giuseppe Busso è uno dei più longevi progettisti della storia dell'automobile italiana. È noto come il "padre" di tantissimi motori Alfa Romeo, ma la sua breve stagione a Maranello è importante, perché è stato il primo responsabile tecnico della neonata casa del Cavallino. Se il padre effettivo, il progettista del primo V12 di Ferrari, è Gioachino Colombo, Busso è quello che ha iniziato a svilupparlo. Colombo, infatti, è soltanto consulente di Ferrari, perché è sospeso dall'Alfa Romeo a seguito delle epurazioni attuate per questioni politiche. Busso conosce Ferrari ai tempi dell'Alfa Corse. La stima è reciproca. Quando Ferrari ha bisogno di un direttore, assume Busso e lo fa venire a Modena a giugno del 1946. Busso capisce subito che la cilindrata di soli 1,5 litri, per un motore così frazionato, è troppo piccola, quindi lo sviluppa per irrobustirlo e incrementare la cubatura a 1,9 e poi a 2 litri.

Poi accade una delle tante mosse "alla Enzo Ferrari", difficilmente spiegabili: senza dire nulla a Busso, a ottobre assume Aurelio Lampredi, come vice. I due valenti tecnici iniziano a scontrarsi. È Lampredi ad andarsene in pochi mesi. Poi ritorna Colombo: insomma, i galli nel pollaio sono sempre almeno due. Forse l'idea di metterli in competizione tra loro convince Ferrari che rendano di più. Ma non è vero, almeno in questo caso. A questo punto è Busso a voltare le spalle al Commendatore, perché il capo della progettazione dell'Alfa Romeo, Orazio Satta, lo rivuole a tutti i costi al Portello.

Ferrari reagisce con una delle sue classiche sfuriate. Strilla a Busso: "Adesso lei prende questo telefono, chiama Satta e gli dice che non intende muoversi da qua!". A Busso non passa nemmeno dall'anticamera del cervello di fare marcia indietro, e se ne torna a Milano. E Ferrari che fa? Richiama Lampredi, giusto per affiancarlo nuovamente a Colombo...

Col senno di poi, l'esperienza è positiva per tutti: per Ferrari, innanzitutto, perché "succhia" il meglio da tutti questi talentuosi ideatori e riesce a raggiungere rapidamente il successo. Per gli stessi progettisti perché, no-



nostante le continue litigate, la competizione li spinge a dare il meglio di sé. Anche Busso, anni dopo, ammette: "In Ferrari ho imparato a sviluppare nuove idee a getto continuo, e ho persino imparato a fare il collaudatore, maturando una migliore sensibilità, un ruolo che poi in Alfa mi è servito moltissimo". **R**

Gare d'esordio

Giuseppe Busso, in camicia e cravatta, accanto alla 125 S. Al volante, il cavalier Luigi Bazzi, uomo di fiducia di Ferrari da sempre. Forse il primo collaboratore del "Drake".



IL "DODICI" È IDEA SUA

La scelta tecnica che caratterizzerà i motori di Maranello nasce da un suo pensiero. Disegna il V12 nel 1945, durante una pausa forzata in Alfa Romeo. Torna in Ferrari nel 1948, per rimanervi fino al 1951



"Ma lei come costruirebbe un nuovo motore millecinquente?". Questa è la domanda che Enzo Ferrari rivolge a Gioachino Colombo, progettista lombardo (è di Legnano) allievo di Vittorio Jano, forzatamente "a riposo" dall'Alfa Romeo, nella tarda primavera del 1945. Colombo è stato "epurato", subito dopo la Liberazione, come molti esponenti di primo piano della Casa del Portello che, essendo azienda di Stato, era stata

molto legata al regime. Non licenziato, però. Ma messo da parte con stipendio azzerato.

Colombo viene convocato a Modena dal Commendatore, che dopo aver realizzato l'Auto Avio 815 alla vigilia della guerra, sta per ritornare in campo con una nuova azienda che porterà il suo nome, libero dai vincoli contrattuali dell'anteguerra con l'Alfa. Colombo e Ferrari si conoscono dal 1937, quando Jano se ne è andato in Lancia e l'Alfa Romeo ha assorbito la Scuderia Ferrari trasformandola in Alfa Corse. Colombo è uno dei principali responsabili della progettazione dell'Alfa 158 e delle successive 308, 312 e 316. Ha dun-

que una formidabile esperienza sui propulsori plurifrazionati. La risposta di Colombo alla domanda del "Drake" è articolata: "Masera ti ha un 4 cilindri, la Era un sei, l'Alfa Romeo corre con l'otto. A mio parere Lei dovrebbe costruire un 12 cilindri". Ferrari non aspetta altro che il conforto di un tecnico di grande levatura come Colombo per partire nell'impresa.

Oltretutto, essendo praticamente a spasso, ben volentieri Colombo accetta l'offerta di Ferrari, nonostante il compenso sia veramente modesto. Da una parte la nota capacità di Ferrari di trattare allo spasimo con i fornitori e la sua ben nota parsimonia, dall'altra l'impossi-

Due geni per il "Drake"
Nella pagina accanto, Aurelio Lampredi (a sinistra) e Gioachino Colombo (a destra) al tavolo da lavoro a Maranello nel periodo della loro coabitazione in Ferrari.

Qui a destra, Colombo alla fine degli anni Sessanta.

bilità di essere più generoso per le ristrettezze imposte dalla situazione economica del tempo, quando la guerra è appena finita, e dalla necessità di essere molto oculato dato che stava avviando una nuova impresa in cui ogni lira risparmiata sarebbe stata la benvenuta...

Ricevuto l'incarico di disegnare il motore, Colombo, narra la leggenda, torna a casa a Castellanza, pochi chilometri a Nord di Milano, e sotto le fresche frasche di un albero del giardino inizia a lavorare al V12 che porterà il nome di Ferrari. Passa l'estate e la collaborazione tra Colombo e Ferrari si interrompe, perché il tecnico è stato graziato e può riprendere il suo posto al Portello. Il V12 "Colombo" è però, almeno sulla carta, pronto per essere costruito. Tra Ferrari e Colombo, comunque, è soltanto un arrivederci. Perché le loro strade s'incroceranno ancora molto presto.

UN GENIO ERRANTE

È il 1948, quando Ferrari è ormai un costruttore consolidato e il suo V12 è stato già più volte rimaneggiato da Busso e Lampredi. Busso se ne è andato da poco, sbattendo la porta. Consulente dell'Ufficio Progettazioni: questo è il ruolo ufficiale di Colombo. A lui si debbono molte delle prime evoluzioni del V12, che crescerà di cilindrata fino a 3 litri, la cubatura impiegata nelle 250. Il V12 "Colombo" ha grande fortuna per almeno quindici anni, soprattutto sulle vetture stradali e sulle Sport. Meno, invece, in Formula 1, dove avrà miglior sorte l'aspirato di Lampredi, dotato di cilindrata portata al limite dei 4,5 litri, come da regolamento fino al 1951 compreso.

Colombo rimane in Ferrari fino al 18 gennaio 1951. Non assiste al primo trionfo della Casa di Maranello in Formula 1 al Gran Premio d'Inghilterra a Silverstone, che è a luglio perché... è passato, per l'ennesima volta, dall'altra parte della barricata. Infatti è ritornato al Portello.

Non resisterà per molto: nel 1953 si accasa nuovamente a Modena. Ma stavolta presso i "nemici" della Maserati. Dove realizza la 250 F che consentirà a Fangio di vincere il Mondiale del 1957. Nel frattempo Colombo, però, è già emigrato un'altra volta: è in Bugatti. Poi passa alle due ruote, legandosi fino al 1970 alla MV Agusta. **R**



DESTINATO ALLA MUSICA

Avrebbe voluto diventare direttore d'orchestra, ma le circostanze lo hanno indirizzato a mettere d'accordo tecnici e progettisti per creare una sinfonia meccanica unica: quella del V12 di Maranello

Il tecnico livornese si accasa due volte a Maranello: per pochi mesi agli albori della grande avventura e qualche anno dopo, per rimanere un po' più di tempo, fino al trasferimento in Fiat dove raggiungerà il massimo del successo.

Il giovane Aurelio avrebbe voluto diventare direttore d'orchestra, ma anziché mettere d'ac-

cordo archi e fiati, si trova ben presto a dirigere tecnici progettisti. Esordisce, dopo una brevissima (e naturale, vista la città d'origine) esperienza ai cantieri navali di Livorno, all'ufficio progetti della Piaggio di Pontedera, dove si trova come capo quel Corradino d'Ascanio che è l'inventore della Vespa. Passa quasi tutto il periodo della guerra mondiale alle "Reggiane", le famose officine emiliane che sono state una vera palestra d'ardimento per i migliori tecnici nazionali. Quando Enzo Ferrari è alla ricerca

di un giovane per rinforzare il suo piccolo studio di progettazione motoristica, va a pescare nel bacino naturale delle Officine Meccaniche Reggiane, dove gli segnalano proprio Lampredi. Che prende servizio a Maranello a settembre del 1946, ossia nel momento clou della sperimentazione del V12 di Colombo. Aurelio ha carattere e idee. È ancora acerbo, ma si farà. Ferrari lo intuisce e se lo coccola, anche se, come da abitudine, lo mette in competizione con il più esperto Giuseppe Busso. Nascono le pri-



Vince con 4 e con 12 cilindri

Nella pagina accanto, Aurelio Lampredi con "Ciccio" Ascari durante le due stagioni vincenti del 1952 e 1953 della Ferrari 500 F1, dotata del 4 cilindri progettato da lui. Che è anche il "padre" del V12 di elevata cubatura.

me scintille, quindi è il più giovane livornese a farne le spese: preferisce un lavoro magari meno stimolante, ma più tranquillo all'Isotta Fraschini e quindi abbandona Maranello.

SI PUNTA SULL'ASPIRATO

Però ci ritorna dopo poco. Giusto in tempo per intuire che occorre affiancare al V12 di Colombo un propulsore costituzionalmente più grosso, sempre col medesimo frazionamento. Come si fa in quel periodo, nasce di 3,3 litri, poi passa a 4,1 litri e infine arriva alla cubatura "giusta": 4,5 litri. È il 375 che consente alla Ferrari di vincere il suo primo G.P. con González il 14 luglio 1951 a Silverstone. In sostanza l'idea vincente, partorita da Ferrari e concretizzata da Lampredi, è che, anziché sfidare l'Alfa Romeo nel campo dei 1500 sovralimentati, si può puntare su un aspirato di cubatura tripla, come consentito dai regolamenti della F.I. Funziona, anche se la successiva stagione delle corse prevede un cambio di regole: parteciperanno alle gare della massima serie i motori con limite di 2 litri. Lampredi opta per un quattro cilindri. Ferrari lascia fare, anche se mugugna.

Lampredi ha ragione, e le Ferrari (con Alberto Ascari in primis), fanno il vuoto dietro di sé, conquistando i primi due titoli Mondiali: 1952 e 1953. Per il V12 "Lampredi", una nuova vita è prevista con le Sport e con le derivate da granturismo. Non abbastanza soddisfatto dal 4 cilindri, Lampredi esagera: si inventa un due cilindri. Anche stavolta Ferrari borbotta, ma consente la sperimentazione. Nonostante i consigli dell'esperto Luigi Bazzi che scuote la testa in continuazione, come un pendolo da parete... Alla prova al banco, il motore sradica gli attacchi e parte in aria come un siluro. Inutile dire come la faccia del Commendatore riesca a rappresentare tutti i colori dell'iride in un nanosecondo. L'uscita di scena del tecnico livornese è inevitabile.

Lampredi si accasa a Torino in Fiat, dove progetta, tra gli altri, il primo bialbero con distribuzione a cinghia, il longevo motore che rimarrà in produzione dal 1966 per trent'anni e andrà a equipaggiare anche le plurivittoriose "Deltone" da corsa. Lampredi sarà anche capo progettazione dell'Abarth quando l'azienda dello Scorpione entra nell'orbita Fiat. **R**



SUA LA PRIMA “FERRARI”

Al tecnico piemontese si deve l'Auto Avio Costruzioni 815 del 1940. Negli anni Cinquanta molte sono le collaborazioni con Maranello: da una di queste nasce la 246 F1 campione del mondo 1958

La scuola dei piemontesi ha fornito linfa preziosa alla storia tecnica della Ferrari: da Jano a Busso, passando anche da Massimino. Alberto Massimino conosce

Ferrari ai tempi dell'Alfa Romeo del “dopo Jano”. Uno strano destino lo porterà ben due volte a prendere il posto di quello che è considerato il miglior tecnico della storia dell'automobile italiana: nel 1923, quando Jano cede alle lusinghe di Ferrari e passa dalla Fiat all'Alfa Romeo; nel 1937 quando Jano abbandona la Casa del Portello e se ne va in Lancia. In entrambi i casi, il prescelto per prenderne il posto è Alberto Massimino.

In Fiat, nel 1923-1924, progetta l'ultima monoposto da corsa, la 806, in Alfa Romeo affianca dapprima Colombo e poi Ricardo nella genesi dell'“Alfetta” (la 158) e le successive monoposto. In mezzo alle due esperienze, lavora alla carrozzeria Farina e poi di nuovo in Fiat a occuparsi di motori d'aereo. All'Alfa Romeo, attorno al 1937, è uno dei più stretti collaboratori di Ferrari. Quando il Commendatore se ne va per mettersi in proprio, e fonda l'Auto Avio Costruzioni, è proprio Massimino che realizza la 815, il cui 8 cilindri in linea è frutto dell'abbinamento di due motori derivati dal blocco della Fiat 1100. Massimino rimane alle dipendenze di Ferrari fino al 1944. La 815 è una meteora, ma non perché non sia un'auto valida: è la guerra che ne interrompe lo sviluppo. E quando Ferrari torna alle corse all'indomani del conflitto, ha già altre idee per la testa.

MONOPOSTO VITTORIOSA

Massimino, però, dopo il conflitto si è accasato in Maserati in Via Ciro Menotti, a poca distanza da quella Via Trento e Trieste a Modena dove sta per risorgere la Scuderia Ferrari (mentre lo stabilimento da cui in futuro usciranno le auto col Cavallino sta già a Maranello). In Maserati Massimino fa grandi cose fino al 1953, quando decide che è giunta l'ora di mettersi in proprio, e fonda il suo studio indipendente di progettazione.

In tanti gli chiedono di collaborare: Stan-



Genio poco noto
Alberto Massimino (a destra) è stato uno dei più validi progettisti in circolazione tra gli anni Venti e gli anni Sessanta, anche se altri hanno raggiunto fama maggiore. Da lui nasce l'Auto Avio Costruzioni 815, la prima Ferrari.

guellini, Moretti, De Tomaso, la Scuderia Serenissima. E, naturalmente, Enzo Ferrari. Con cui le strade si incrociano parecchie volte. Una, per esempio, è quella che porta alla realizzazione della 555 F1, l'auto che verrà sostituita, senza molti rimpianti, prima dalla 625 e poi dalla D50. Una monoposto ori-

ginale, ma che per sfortuna si imbatte in un “mostro sacro” come la Mercedes W196 del 1954-55. Più fortuna avrà con la 246 F1, che consente a Hawthorn di laurearsi campione del mondo nel 1958. Anche in questa monoposto ci mette lo zampino Alberto Massimino. **R**



IL GEOMETRA MOTORISTA

Trent'anni accanto a Ferrari, dal 1949 al 1978. Vissuti in soggezione: non uno scontro con Ferrari e senza mai assumersi la paternità in esclusiva di tanti motori nati a Maranello

Francò Rocchi, pur appartenendo alla seconda generazione dei progettisti della Ferrari, può essere considerato un uomo di Maranello della prima ora. Più giovane di Lampredi (che è del 1917), nasce a Reggio Emilia nel 1923. Anche lui proviene dalle Officine Meccaniche Reggiane. Non è un ingegnere (come peraltro tutti i progettisti approdati in Ferrari fin dall'inizio), bensì un geometra. Alle "Reggiane" conosce Lampredi, che lo chiama in Ferrari. È il disegnatore: tutti i pezzi meccanici in sviluppo allo studio tecnico vengono "messi in bella" da Rocchi: dimensioni, quote, forme, dettagli. Disegna dalla mattina alla sera. In silenzio, a capo chino.

È abituato ai ritmi impossibili imposti da Ferrari. Quando sale di grado, anno dopo anno, Ferrari continua ad apprezzare la sua modestia. Anche se mai una volta gli dice "bravo!". Del resto, non l'ha mai fatto con nessuno...

Al lavoro per almeno quindici ore al giorno, e ferie zero. Come quella volta che, arrivati alla vigilia di Ferragosto, già pregusta qualche giornata di mare, e presenta a Ferrari il piano ferie del suo reparto, sottintendendo che anche lui merita un po' di riposo. La risposta di Ferrari: "Benissimo, così finalmente io e te abbiamo qualche giorno per stare insieme qui in ufficio a parlare dei nostri progetti futuri!". E così Rocchi avvisa casa di disfare le valigie già pronte...

ESEMPIO DI MODESTIA

Rocchi è uno dei veri geni che frequentano Maranello. Mette la sua grande esperienza in tutto quello che concerne i motori della Ferrari: dal 2 cilindri ipotizzato da Lampredi (quello che ne provoca l'allontanamento) a un W18. Già, perché pochi sanno che Rocchi si è inventato un W18 che deriva dal "boxer" di Forghieri. È rimasto sulla carta perché non ci sono i soldi per svilupparlo, ma dai calcoli teorici si dimostra potentissimo. Rocchi, a fine anni Ottanta, quando ha lasciato da oltre un decennio la Ferrari, dimostra la fattibilità di un motore a tre teste (quindi a W), re-



Occhiata alla concorrenza
Giancarlo Bussi, Franco Rocchi (al centro) ed Enzo Ferrari sbirciano una BRM di Formula 1 durante una sessione di test. Ai tempi in cui ai box e ai paddock non esistevano paraventi.

alizzando un W12 per la Scuderia Life, che lo impiega senza successo per qualche gara del campionato mondiale di Formula 1 nel 1990.

Rocchi, nella sua grande modestia, ha sempre detto che attribuire la paternità di un motore a un singolo progettista non è corretto: è sempre il frutto del lavoro di una squadra. Tranne nel caso del "boxer" attribuito a Forghieri. Quello è tutto frutto dell'ingegnere mo-

denese. Come ha rivelato Rocchi in occasione di un'intervista a Ruoteclassiche, in quel periodo Forghieri era "in castigo" a Modena, presso la sede dell'assistenza Ferrari. Succede a tutti, prima o poi, in Ferrari. Per una qualsiasi ragione, si viene parcheggiati per un po' in Via Trento e Trieste. Lì, in attesa di essere richiamato in servizio operativo, Forghieri "crea" un capolavoro per l'eternità. **R**



SPOSTA I BUOI DIETRO

Entra in Ferrari nel 1957 in sostituzione di un ingegnere morto in collaudo. È il fautore del motore collocato alle spalle del pilota. Leggendarî i suoi scontri con il "Drake"

Laureato in ingegneria all'Università di Pisa, Carlo Chiti, pistoiense classe 1924, entra nel 1952, fresco di studi, all'Alfa Romeo, ma già dopo cinque anni approda alla corte di Maranello. Il "Drake" deve rimpiazzare uno dei migliori giovani talenti della Ferrari, l'ingegner Andrea Frascchetti, capo del reparto esperienze che si è appena ucciso durante alcune prove all'Aerodromo di Modena. Di Frascchetti si è sempre parlato pochissimo: se fosse campato sarebbe diventato uno dei pilastri portanti della Ferrari.

DUE CARATTERI "INFIAMMABILI"

Chiti è un progettista dalle mille intuizioni. Nonostante i feroci scontri con Ferrari (l'ultimo dei quali porterà al suo allontanamento dall'azienda, ma non per questioni tecniche) e le mille discussioni lavorative, il rapporto è sempre stato di reciproca stima. Chiti ha l'improbabile compito di convincere Ferrari che è il momento di spostare il motore in posizione posteriore, se si vuole vincere ancora. Ferrari, come si sa, è un conservatore. Per lui "i buoi devono essere davanti al carro, non dietro". Ma intuisce e lascia fare. La monoposto 156 F1 porterà in dote il Mondiale del 1961. Contemporaneamente, nascono le Sport della nuova generazione, che danno altrettante soddisfazioni. Anche esse sono il frutto del lavoro dell'equipe di Chiti, come pure la 250 GTO. Già, perché all'epoca a Maranello tutti si occupano di tutto: non c'è distinzione tra Formula 1 e gran turismo. Chiti si avvale di un team formidabile, in cui si sta facendo le ossa un giovanissimo Mauro Forghieri, ma uno degli uomini di punta è un certo Giotto Bizzarrini. Un altro ingegnere toscano che, rispetto a Chiti, ha anche il physique du role (e la capacità) del collaudatore. La leggendaria 250 GTO è figlia di entrambi.

Quando viene allontanato dalla Ferrari, Chiti si accasa alla neonata ATS, poi torna in Alfa Romeo, dove sarà l'artefice della meravigliosa epopea dell'Autodelta. **R**





Tra piloti e manager

Carlo Chiti con il direttore sportivo Romolo Tavoni a Monza nel 1961.

Nella pagina accanto, in alto, scambio di opinioni in un momento di pausa. Si riconoscono Andrea de Adamich (primo da sinistra) e Giancarlo Baghetti (a destra).
In basso, ai box con Phil Hill.



L'ARTE DI "SENTIRE" L'AUTO

Capo del reparto esperienze e collaudi, Bizzarrini è ingegnere toscano come Chiti, e proviene anch'egli dall'Alfa Romeo. Dalle sue intuizioni nascono due Rosse iconiche: la 250 TR e la 250 GTO

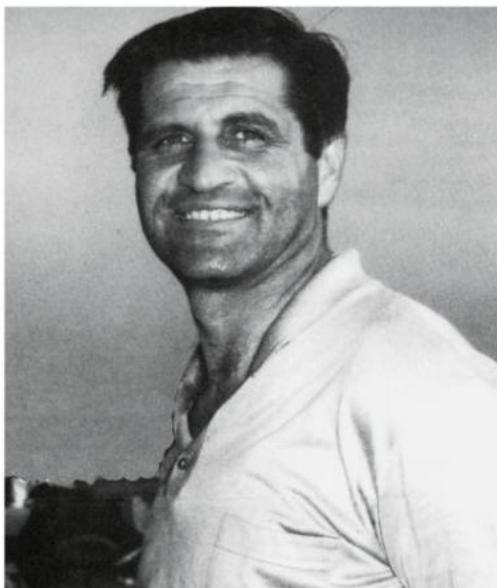
Laureato in ingegneria all'università di Pisa, come Carlo Chiti che ha tre anni più di lui, fresco di titolo accademico si dà all'insegnamento, ma ben presto l'irresistibile

richiamo dei motori lo convince ad accettare una proposta di lavoro in Alfa Romeo. Dove incontra proprio Carlo Chiti, con il quale nasce un bel sodalizio. Ma non solo: conosce anche il collaudatore Consalvo Sanesi, toscano anch'egli, che gli insegna l'arte del testare le automobili. È con questa specializzazione che entra in Ferrari nel 1957. Trova ad attenderlo una situazione non esaltante: le Ferrari stradali e da corsa sono soprattutto un gran motore, e un pessimo telaio, per non parlare degli accessori.

Per le auto da competizione, l'esperienza del pilota può fare molto, per quelle stradali, bisogna provvedere alla svelta. È il mestiere in cui si applica il livornese Bizzarrini, che prova e riprova, smonta e modifica, fino a trovare le soluzioni opportune. L'adozione degli ammortizzatori telescopici, quella dello sterzo a circolazione di sfere, l'arretramento del motore anteriore il più possibile verso il centro... sono tutte modifiche suggerite da Giotto.

Che compie il suo capolavoro "inventando" la 250 GTO. Deriva dalla 250 GT SWB, su cui Giotto interviene spostando il motore il più possibile indietro. L'aveva già fatto sulla 500 Testa Rossa, sulla quale, da un'intuizione di Enzo Ferrari, aveva trapiantato un motore V12 e, per farcelo entrare, l'aveva dovuto arretrare verso l'abitacolo. Collaudandola, Bizzarrini aveva notato quanto la migliore distribuzione dei pesi influisse positivamente sulla tenuta di strada.

Se Bizzarrini è il braccio, la mente è Carlo Chiti, che alla mattina realizza quello che inventa di notte e che nel pomeriggio Giotto collauda. La 250 GTO nasce dalla necessità di aggiornare la SWB, ormai in difficoltà contro le Aston Martin e le Jaguar. Ci lavora in gran segreto. Per la carrozzeria provvisoria (la famigerata "Papera") provvede un battilastro improvvisato, che viene assunto direttamente nel reparto Esperienze. Bizzarrini, lavorando in Ferrari, realizza il sogno di una vita: passare tutto il santo giorno al volante di



Tecnico e collaudatore

Giotto Bizzarrini in alcune immagini: qui sopra con il giovane Amedeo, quarto duca d'Aosta; a sinistra, al lavoro sul tecnigrafo qualche anno fa; nella pagina accanto, davanti a una batteria di carburatori.

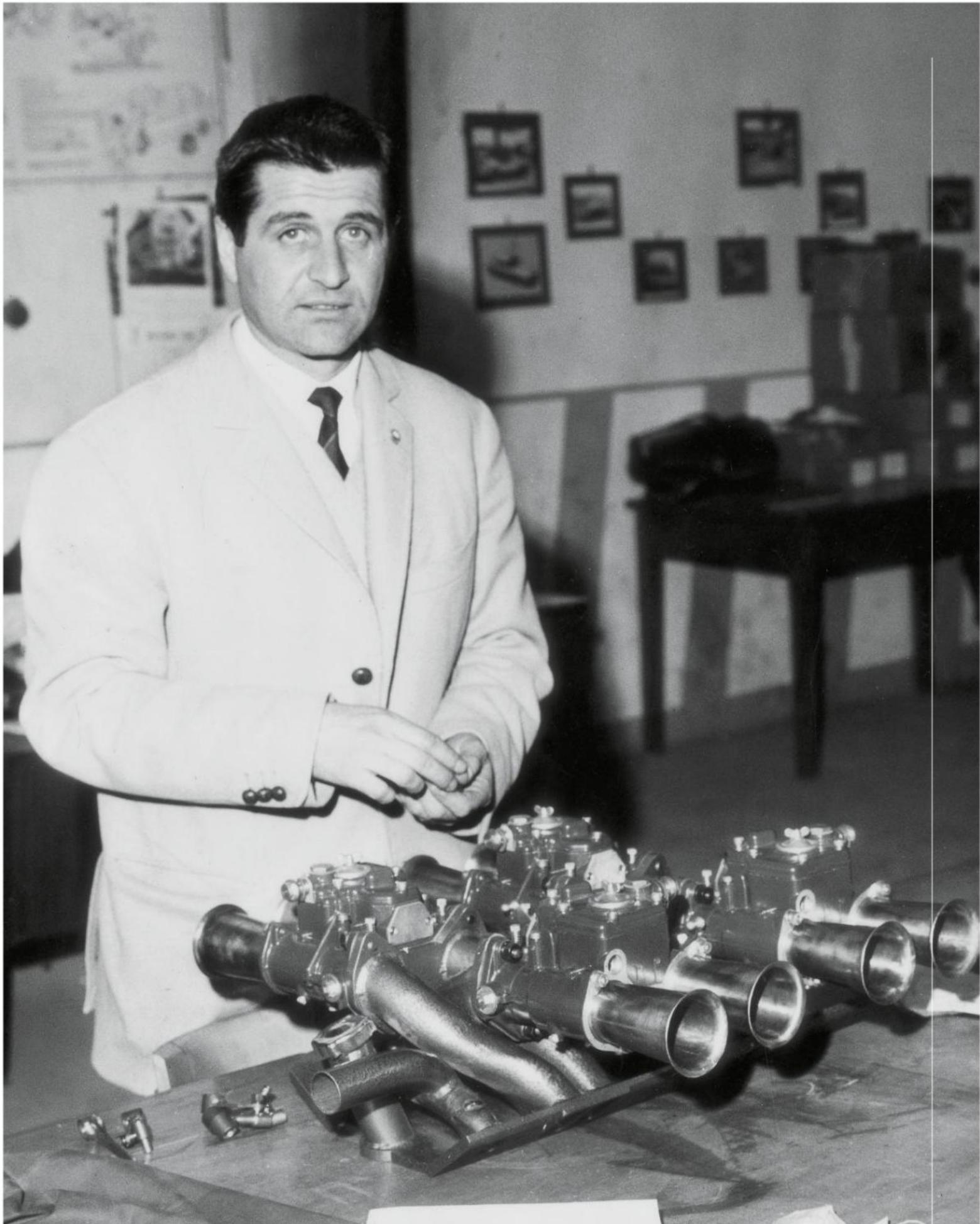
un'automobile, per sfogare la sua passione (e il suo talento di tecnico).

LA CACCIATA DA MARANELLO

Un brutto giorno, però, nell'ottobre del 1961, viene licenziato in tronco dalla Ferrari. Assieme ad altri sette tra i principali dirigenti dell'azienda: sono Ermanno Della Casa (direttore amministrativo), Girolamo Gardini (direttore commerciale), Enzo Selmi (direttore del personale), Carlo Chiti (responsabile della progettazione), Fausto Galassi (direttore della fonderia), Federico Giberti (responsabile degli approvvigionamenti) e Romolo Tavoni (direttore sportivo). Cosa è successo? I ma-

nager hanno mandato una lettera tramite un avvocato, in cui si chiede che la signora Laura, la moglie di Ferrari, smetta di intramettersi nell'attività lavorativa e, soprattutto, la finisca di offendere a vario titolo alcuni di loro.

Ferrari caccia tutti, dal primo all'ultimo. Soltanto Giberti ritornerà in poco tempo al suo posto. Un'altra versione ipotizza che il management voglia più autonomia gestionale. Cosa impossibile in un'azienda dove Ferrari è padre, padrone e tutto il resto. Bizzarrini ha firmato il documento senza valutarne le conseguenze, esortato dai colleghi. E si ritrova fuori dalla Ferrari senza volerlo. Segue Chiti nella breve avventura dell'ATS e poi si mette in proprio. **R**





“FURIA” IN ROSSO

Così soprannominato per via della sua irascibilità, il tecnico di Modena è figlio di un meccanico della prima ora di Maranello

Papà Reclus e mamma Afra: come spesso avviene in terra d'Emilia, i nomi propri più fantasiosi sono molto frequenti. Al figlio della coppia modenese, nato nel 1935, viene assegnato un nome più banale: Mauro. Saprà distinguersi per altre particolarità. Il padre Reclus, meccanico tornitore, è uno dei primi assunti alla Ferrari. In pochi anni diventa uno dei motoristi più esperti e apprezzati.

Mauro si diploma a Modena al liceo scientifico, poi si laurea a Bologna in ingegneria meccanica, con una tesi su un motore bicilindrico contrapposto: un "boxer", insomma. Particolare da non scordare...

Entra in Ferrari per raccomandazione paterna: nulla di negativo in ciò. La Ferrari è una famiglia. Il patron pontifica per ispirazione divina: "Lasciate che i figli vengano a me". Scelta profetica. È il 1960 quando l'ingegner Mauro, orgoglio di padre, varca i cancelli di Maranello: viene assegnato all'ufficio tecnico, dove il capo è l'ingegner Chiti. Che l'anno dopo è defenestrato. Ferrari ha già messo gli occhi sul giovane occhialuto. È uno dei caporali promosso generale seduta stante: responsabile del reparto vetture da corsa. Formula 1 e Sport. Un bel salto.

RAPPORTO CONFLITTUALE

Fino al 1984 sarà il plenipotenziario della Scuderia Ferrari, al vertice assoluto delle corse, salvo qualche breve periodo "in castigo". Il purgatorio in cui tutti, prima o poi, devono passare in Ferrari. Il geniale Mauro non è tipo che le mandi a dire. Se c'è da fare baruffa e sbraitare, Forghieri non si tira indietro. Al punto da meritarsi il soprannome di "Furia". Ma se l'interlocutore è Enzo Ferrari in persona, che in quanto a ugola non teme rivali (non dimentichiamo le aspirazioni da tenere)? Non importa: "Furia" è in grado di strillare più di lui.

Non è vero quello che dice la vulgata, che i due hanno passato oltre vent'anni a litigare e a prendersi a male parole. I litigi ci sono sta-

ti, ma nemmeno troppo frequenti. Però sono stati veri e propri fuochi d'artificio: Ferrari rosso come... una Ferrari, ululante come... un V12. E Mauro Forghieri... più rosso ancora e più urlante di lui.

Però si sono amati a lungo. E stimati ancora di più. Il loro rapporto è franco, professionale. Sicuramente non una relazione da pari a pari. Mauro Forghieri ha rispetto per i ruoli. Ferrari è il suo capo, con tutta la forza e il potere di un capo vero. Stima e rispetto infiniti per il Grande Vecchio, vero genio imprenditoriale e industriale. Ma soprattutto un intuito formidabile, anche nelle questioni più squisitamente tecniche, dove Ferrari non ha conoscenza diretta, ma fiuto infallibile. Quando Forghieri viene buttato in acqua, impara a nuotare meravigliosa- 



Una vita in pista

Nella foto, Forghieri con il belga Jacky Ickx. Nella pagina accanto: in alto, al Gran Premio d'Italia del 1966 con Giancarlo Baghetti, iscritto con una Ferrari 156; in basso, con John Surtees (di spalle al volante della monoposto), il direttore sportivo Eugenio Dragoni ed Enzo Ferrari a Monza nel 1963.



Operativo in giacca e cravatta

Qui accanto, un attimo di sosta con John Surtees, al riparo del portellone della Peugeot 404 di servizio. In basso a sinistra, mentre è intento ad aiutare durante il cambio gomme di una monoposto, e a destra impegnato in un intervento d'emergenza per ridurre la dimensione dell'appendice aerodinamica di una P4 a Daytona.

mente, perché è coadiuvato da una squadra di eccellenze: i tecnici Rocchi, Salvarani, Marchetti, Bellei; i meccanici di infinito talento, che sacrificano l'esistenza sull'altare del Cavallino; i piloti che, come racconta ancora oggi, in quell'epoca sono molto meno miliardari, e molto più umani. A coordinare il lavoro in pista, c'è uno degli uomini che Forghieri ricorda con maggiore nostalgia: Eugenio Dragoni, il direttore sportivo. È lui, secondo l'ingegnere modenese, che imposta la Ferrari come una "fabbrica di macchine da corsa".

Prima di lui regna l'improvvisazione, il sopperire alle necessità di volta in volta, con la fantasia, con l'ingegno. Dall'inizio degli anni Sessanta Maranello si trasforma in una autentica macchina da guerra. Un risultato ottenuto grazie anche all'apporto insostituibile di Carlo Chiti e Giotto Bizzarrini, grazie ai quali la Ferrari smette di essere solo un gran motore per trasformarsi in una vettura sublime.

UN VENTENNIO IN PRIMA FILA

Con Forghieri sulla tolda di comando, la Ferrari vince tutto quello che c'è da vincere. E con un approccio non più conservatore, ma anticipatore. È vero che Enzo Ferrari aveva dubbi sul motore posteriore, ma non rimproveranze tecniche: temeva di disorientare i clienti delle granturismo, che avrebbero visto auto da corsa totalmente diverse da quel-



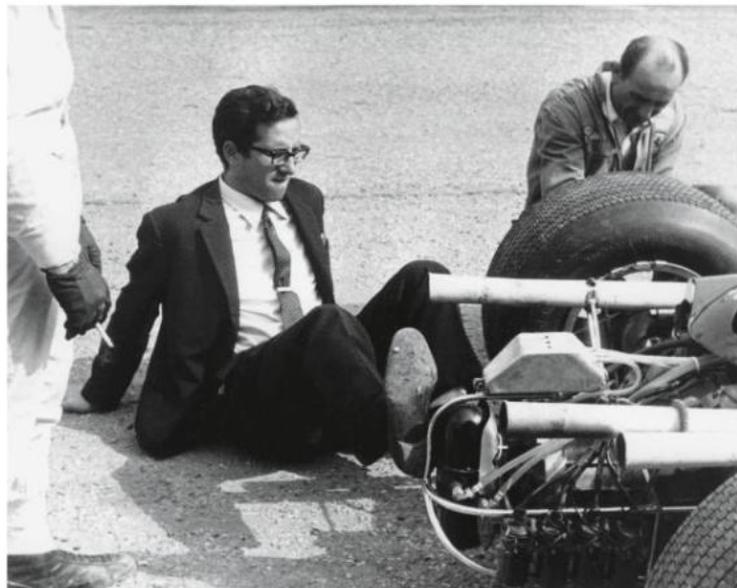
le che compravano.

Nella prima metà degli anni Sessanta, la Ferrari di Forghieri riesce a dominare in lungo e in largo in tutte le specialità. Poi inizia il digiuno: troppi e troppo dispersivi i fronti su cui sono impegnati: Formula 1, Formula 2, Sport Prototipi, Campionato della Montagna, Can-Am, Granturismo. Tutto per un unico team. Le vittorie continuano, ma gli sforzi non sono paragonabili ai risultati. È quando Ferrari, su consiglio di Forghieri, permette, a malincuore, di concentrarsi soltanto sulla Formula regina, che tornano le vittorie più belle: l'epopea delle 312 T, con le mille genialità di Forghieri. E poi l'epoca dei turbo, che frutta solamente due titoli Costruttori, a causa della prematura scomparsa di Villeneuve.

Poi l'occasione mancata di Alboreto, primo italiano che sfiora il Mondiale Piloti dall'epoca di Alberto Ascari.

È giunto il momento di fare marcia indietro per Mauro Forghieri. I dissapori con i vertici della Ferrari, soprattutto quelli targati Torino, si acuiscono. Esce dalla squadra corse ed è nominato responsabile di Ferrari Engineering: il reparto di sperimentazione avanzata dell'azienda. È solo il primo passo verso l'uscita definitiva.

Nel 1987 dà le dimissioni. Inizia a lavorare per la Lamborghini, poi per la Bugatti, risorta a Campogalliano, a pochi chilometri da Modena. Infine apre un'azienda tutta sua (con un paio di soci), la Oral Engineering, che realizza prototipi.







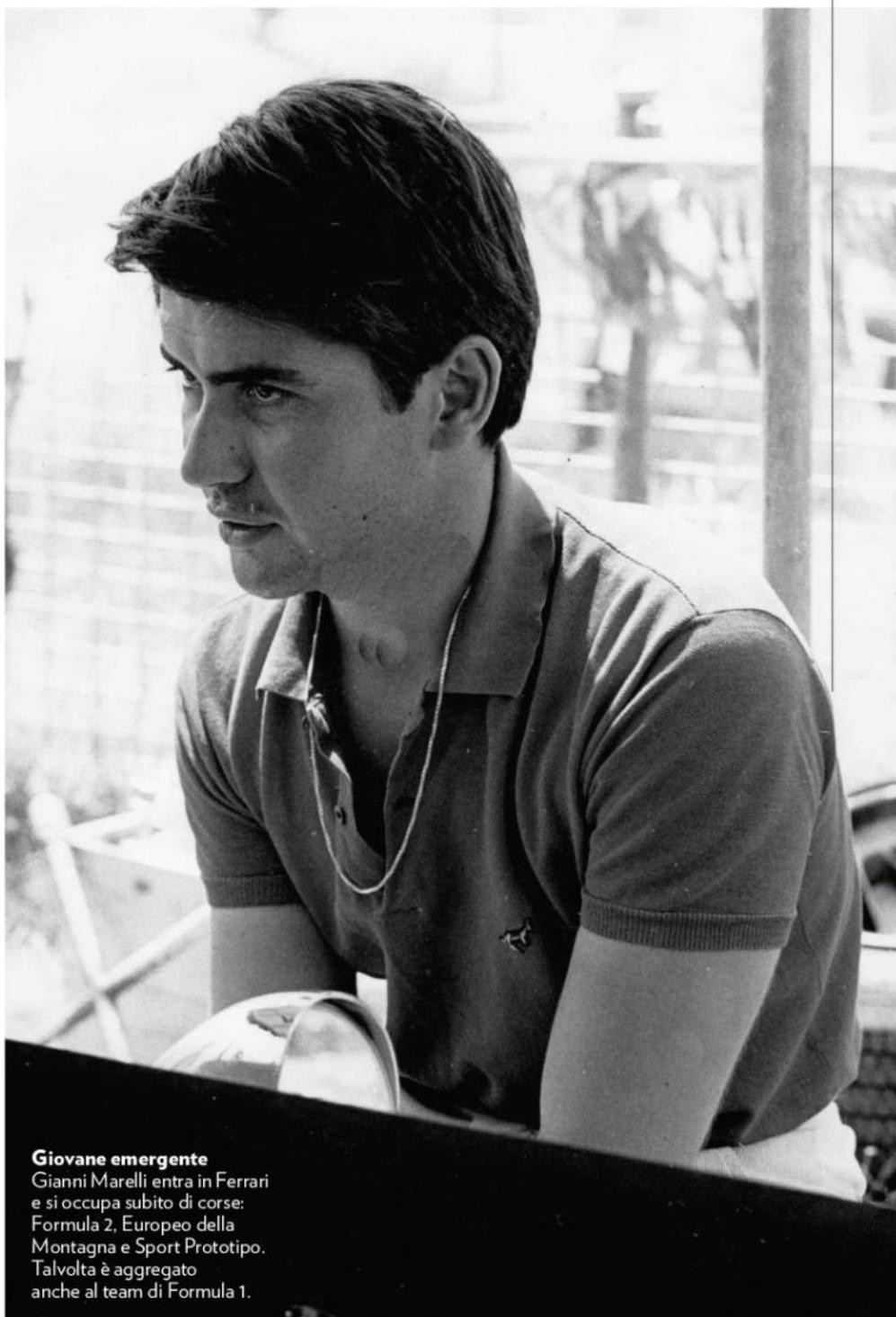
LO STAGISTA

Entra con la promessa di un tirocinio prima della laurea da parte del "Drake" in persona. E arriva a governare la squadra delle Sport Prototipi. Poi se ne va per un malinteso

Nato a Gallarate, in provincia di Varese, studente di ingegneria a Padova, incontra il "Drake" ai box di Monza, quando si aggira a curiosare prima di essere cacciato. A Ferrari strappa la promessa di uno stage prima della laurea. In realtà in Ferrari ci entra dopo la laurea, a seguito di un incontro con il Commendatore, che non si rimangia la parola, anche se gli dice: "Lavorare in Ferrari non è come sembra all'esterno. La mia azienda è un castello sotto assedio, dove tutti dall'esterno vorrebbero entrare, ma chi c'è dentro vorrebbe fuggire".

Inizia come assistente di Mauro Forghieri: si occupa della Formula 2, apportando modifiche che danno buoni risultati. Poi passa alla realizzazione della 212 E, montando su una scocca Dino il motore della vecchia monoposto V12 1500, portato a 2 litri e con l'aggiunta delle 4 valvole: nella stagione 1969 Peter Schetty vince tutte le gare. Passato alle Sport, è tra i protagonisti della stagione poco felice delle 512 S e M. Tra le poche soddisfazioni, la meravigliosa vittoria di Andretti alla 12 Ore di Sebring del 1970. Quando Marelli si siede sull'auto alla fine della corsa, nota che il parabrezza è oscurato dai moscerini. Chiede a Mario Andretti come abbia fatto a guidare e a vincere in quelle condizioni. "Ma, ingegnere - gli risponde serafico - io a Sebring giro a memoria!".

Poche settimane prima di Sebring, durante le prove a Daytona, Marelli nota che i freni delle Porsche 917, quando si surriscaldano, diventano verdi anziché rossi. Capisce che stanno testando i dischi al berillio. Informati della scoperta, in Porsche chiedono a Marelli di tenere la notizia riservata fino a fine corsa. John Wyer, team principal della Porsche, vuole ringraziare personalmente Marelli perché ha rispettato la promessa e gli offre un posto in squadra. Che però rifiuta. Al ritorno in Italia dalla spedizione in Usa, l'accoglienza non è certo festosa per la vittoria a Sebring: è accusato di essere andato a spiare in casa Porsche, suscitando le proteste dei tedeschi. Non è vero, ma Marelli è messo in purgatorio. Dopo pochi mesi va all'Alfa Romeo, dove rimane per un decennio, vivendo l'avventura delle GTA, delle 33 e della Formula 1. **R**



Giovane emergente
Gianni Marelli entra in Ferrari e si occupa subito di corse: Formula 2, Europeo della Montagna e Sport Prototipo. Talvolta è aggregato anche al team di Formula 1.



IL MAGO DEI TELAI

Impossibile pronunciare correttamente il suo cognome e i meccanici lo battezzano "Postalmarket". Primo straniero con ruoli di responsabilità, è un tecnico specializzato. E arrivano i Mondiali Costruttori 1982-83

Cognome impronunciabile, quello di Harvey "il chimico" (prima di entrare nel mondo delle corse lavora per il colosso inglese ICI). Molto più facile, per i meccanici del team di Maranello, storpiarlo in un più comodo "Postalmarket". Dopo un eccellente lavoro come progettista alla March, alla Heskett e alla Wolf (con la WR1 all'esordio, Jody Scheckter arriva secondo nel Mondiale del 1977), l'ingegnere britannico si crea una solida fama di eccellente telaista. Proprio quello che serve alla Ferrari, che nel 1980 ha vissuto una stagio-

ne disastrosa e che quindi è all'affannosa ricerca di riscatto.

Viene assunto il 15 giugno 1981 e partecipa allo sviluppo e alla progettazione della prima Ferrari Turbo, la 126 CK, mentre può vantare la paternità delle successive C2 e C3 che riescono ad aggiudicarsi il titolo Costruttori del 1982 e 1983. Sua anche la 156/85, che con Michele Alboreto sfiora il titolo Piloti del 1985, che va alla McLaren di Prost soltanto per la nota moria dei turbo-compressori, che affligge le monoposto Rosse nell'ultima parte della stagione.

Con l'arrivo di John Barnard in Ferrari nel 1987 (arrivo per modo di dire, perché John rimane trincerato nel polo tecnologico di Guil-

dford in Inghilterra, che si è fatto costruire apposta dalla Ferrari, per evitare di fare il pendolare), Postlethwaite, che ormai si esprime in un eccellente dialetto modenese con leggera inflessione britannica, viene confinato alla gestione delle auto in pista. In effetti è messo da parte come un vecchio arnese.

Nel 1988 si autospedisce in Tyrrell. Torna a Maranello tra il 1992 e il 1993, ma con risultati piuttosto deludenti. Riprende ancora una volta la via dell'esilio, nuovamente in direzione Tyrrell e poi progetta la Dallara-Honda. Nel 1999 è stroncato da una crisi cardiaca mentre segue delle prove di Formula 1 sul circuito di Jarama in Spagna. Ha soltanto 55 anni. **R**





NESSUN IDILLIO

Si tenta di tutto per indurre il guru della McLaren ad approdare alla Ferrari, ormai assetata di vittorie. Arriva (per modo di dire, perché lavora da casa, a Guildford), ma purtroppo l'alchimia non funziona



Il biglietto da visita di John Edward Barnard fa impressione: è lui il progettista delle McLaren con cui Fittipaldi vince il Mondiale del 1974 e Hunt quello del 1976.

Sempre lui realizza la McLaren che vince la 500 Miglia di Indianapolis dello stesso anno. Poi bisca sul "catino" americano con la Chaparral del 1980. Infine, ritorna in Europa alla McLaren e realizza la prima monoscocca in carbonio della Formula 1. Inventa la sagoma delle monoposto "a Coca Cola" (in vigore per decenni) e stradomina i tre Mondiali dal 1984 al 1986. Insomma, il "quasi- ingegnere" londinese, che prima di approdare al Circus si occupa di progettare lampadine, sembra l'uomo giusto per rilanciare la Ferrari, che dal 1979 rimane sempre col cerino in mano.

Strappa un contratto principesco, ma non si degnava di venire a far visita a Maranello, se non nelle grandi occasioni. Preferisce lavorare da casa: la nebbia e la pioggia del suolo britannico gli ossigenano meglio la preziosa materia grigia. All'uopo, quindi, la Ferrari gli crea su misura un polo tecnologico sul suolo inglese, a Guildford che, quando finalmente a Maranello prendono atto che Barnard, almeno in Ferrari, non funziona, gli viene ceduto gratis

come una sorta di liquidazione.

Prende servizio (probabilmente senza sfilarsi il pigiama) nel 1987. Si occupa dell'affinamento della F1/87 progettata da Gustav Brunner e, sul finire della stagione, arrivano un paio di vittorie che fanno venire l'acquolina in bocca. L'antipasto? No: il prodromo al digiuno. Nel 1988, con flemma tipicamente britannica, Barnard si dedica alla progettazione della monoposto per il 1989. Tutta nuova, segna il ritorno al V12 aspirato, e ha persino il cambio semiautomatico. Conquista tre vittorie, e basta. Alla fine dell'anno, scade il suo contratto (deo gratias) e se ne va.

Che fare del macchinino progettato da John? Con tutti i soldi spesi, è meglio provare a metterci le mani. Con gli aggiustamenti di Steve Nichols, permette ad Alain Prost di sfiorare il Mondiale del 1990. Dal 1993 al 1995 ritorna (si fa per dire...) in Ferrari con tutti gli onori. Si fa costruire un altro centro nevralgico in Inghilterra e, nuovamente, non combina nulla di buono. L'arrivo di Schumacher nel 1996 archivia la pratica Ferrari-Barnard, anche se il tedesco è costretto per un paio di stagioni a utilizzare la macchina progettata dall'inglese (migliorata da altri). Anche il secondo polo tecnologico inglese gli rimane in eredità. Lui lavora un po' per la Arrows, poi per la Prost. Infine si dedica, anziché all'ippica, alle due ruote. **R**



Guida da salotto

Il guru della Formula 1 John Barnard, nonostante la Ferrari si affanni a soddisfare tutte le sue richieste, porta in dote alla Casa di Maranello soltanto qualche striminzita vittoria. E "zero titoli".





UN PARMENSE NEL GOTHA

È lui che dopo anni di progettisti stranieri riporta un po' di italiano a Maranello. Nonostante il talento, la sua è una direzione tecnica molto tormentata. Nel 2011 lascia e passa alla Mercedes

L'esperienza in Formula 1 di Aldo Costa, nato a Parma nel 1961, inizia alla Minardi, vera e propria fucina di talenti, in molti casi transitati poi da Faenza a Maranello (e non solo). Laurea classica, per un ingegnere meccanico in servizio alla Ferrari, all'università di Bologna. Alla scuderia romagnola approda nel 1988, salendo in pochi anni al vertice tecnico della squadra: responsabile dei calcoli strutturali, responsabile di progetto della monoposto dal 1990, direttore tecnico dal 1991.

Varca le porte di Maranello e Fiorano nel 1995. Ma all'inizio non si occupa di monoposto di Formula 1, bensì dello sviluppo della F50 GT (che non debutterà mai in gara). E viene notato per le sue notevoli capacità. Passa soltanto un anno e Aldo Costa diviene responsabile della progettazione telaistica della Gestione Sportiva, entrando da una delle porte principali nel Gotha della Formula 1.

Nel 1998 è nominato assistente del capo della progettazione il sudafricano Rory Byrne, che già aveva affiancato Michael Schumacher in Benetton e che è giunto in Ferrari al suo seguito. Alla scuola di Byrne, Costa si affina.

CON LUI L'ULTIMO MONDIALE

Iniziano gli anni del "Cannibale". Con Schumacher si vince tutto dal 1999 al 2004: i Mondiali Piloti e quelli Costruttori. Un dominio assoluto, schiacciante. Le responsabilità di Costa crescono sempre di più, quando Byrne, pur rimanendo consulente della Ferrari, occupa una posizione non ufficialmente di vertice. Costa assume la direzione tecnica di tutta l'azienda dall'inizio del 2008. È l'anno in cui Maranello conquista l'ultimo titolo Costruttori. Poi inizia il buio, con vittorie saltuarie e drammi più o meno consumati, in pista e in ufficio.

I tecnici che si alternano nelle posizioni di vertice sono tanti. A Fiorano è un via vai di gente. Il 24 maggio 2011, dopo soli cinque gran premi della stagione in corso, Al-

do Costa viene licenziato dalla Ferrari. Al suo posto viene nominata una triade di manager: Pat Fry come responsabile del telaio, Corrado Lanzone per la produzione e Luca Marmorini al vertice della sezione motori ed elettronica. Dei tre, nessuno oggi fa ancora parte del team.

Passano pochi mesi: è il 30 settembre dello stesso anno quando la scuderia Mercedes annuncia l'assunzione di Aldo Costa come responsabile della progettazione e sviluppo. Una notizia che giunge agli appassionati e ai tifosi della Rossa come una bomba. Aldo Costa, nel volgere di un anno, inizia a fare shopping in Italia: i suoi "negozi" preferiti sono il supermercato di Maranello e le università di ingegneria. Alla fine la comunità italiana in Mercedes arriva a contare oltre una dozzina di persone. L'ultimo arrivato, recentissimo, è James Allison, ex progettista della Ferrari fino al luglio del 2016, che assume il ruolo di direttore tecnico del team Mercedes in Formula 1, quello che oggi vince a mani basse. **R**







STORICO RENDEZ-VOUS

Il noto carrozziere e il "Drake" si incontrano a Tortona a metà strada tra Torino e Modena, in campo neutro. È l'inizio di una collaborazione destinata a durare più di 60 anni. Fino a quando la Ferrari inizia a fare da sé

L' incontro tra i due protagonisti della storia dell'automobile italiana (e non solo), uno sul versante dello stile, l'altro nell'ambito sportivo, è come la chiusura di un cerchio. Per Ferrari è la consacrazione definitiva del suo marchio, per Pinin Farina è l'ennesimo gioiello da aggiungere alla sua corona.

Si desiderano l'un l'altro da tempo, ma nessuno dei due fa la prima mossa. È il giovane figlio di Pinin, Sergio, fresco di laurea e che da poco lavora nell'azienda paterna a combinare l'incontro. In campo neutro. Sergio si "lavora" il padre, mentre Fontanella, ex pilota e venditore di Ferrari, fa pressing sul "Drake". L'incontro avviene a Tortona: chilometro più, chilometro meno, siamo a metà strada tra Modena e Torino. È l'estate del 1951. Tanto è stato difficile fissare l'abbozzamento, tanto i due si trovano a meraviglia: "Allora, che macchina facciamo?". La scelta cade su una 212 cabriolet per Filipinetti, il distributore per la Svizzera.

UN LEGAME INSCINDIBILE

La collaborazione tra i due produce capolavori che presto soppiantano tutta la concorrenza. E il binomio Ferrari-Pinin Farina sbaraglia tutti gli altri carrozzieri. Cui rimangono gli esemplari unici e le piccole tirature di pochi

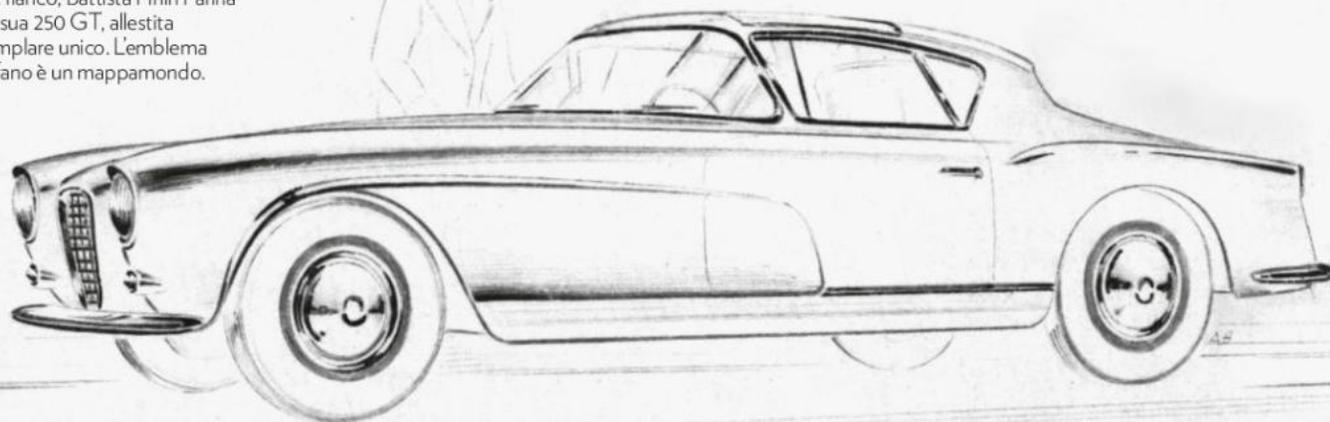
pezzi su richiesta. Persino le vetture da corsa vengono appaltate a Pinin Farina.

È una richiesta stessa di Ferrari: vuole che le sue auto da competizione siano efficaci e pure belle. Solo Pinin Farina sa infondere a meraviglia la quintessenza di una Ferrari. A dir la verità, c'è anche un altro, che però non è uno stilista, ma un carrozziere puro: Sergio Scaglietti. La cui collaborazione con Pinin Farina è una sorta di simbiosi, dove il lavoro di uno si fonde in quello dell'altro. Da una parte il maestro, ormai divenuto industriale del design. Dall'altra l'artigiano, che vive all'ombra di Ferrari. Molto spesso le Sport di Maranello sono costruite direttamente da Pinin Farina nei primi esemplari, poi la produzione in piccola serie passa a Scaglietti. Che talvolta ci mette del suo. Modifiche funzionali, ma che spesso aggiungono qualcosa che migliora lo stile. Ma avremo occasione di parlarne tra poche pagine. Gli incontri tra il Commendatore e il Cavaliere sono limitati, ma tutti importanti: in occasione di presentazioni, ai Saloni dell'auto, oppure alle corse. Due gentiluomini che si rispettano e che si parlano fitto fitto. Discutono di lavoro e di affari. In barba all'invidia degli altri. Quando nel 1966 Pinin Farina si spegne dopo lunga malattia, Ferrari si reca a Torino a vegliare sull'amico. Vede Sergio Pininfarina e gli sussurra: "D'ora in avanti, diamoci del tu". È come un passaggio del testimone. **R**

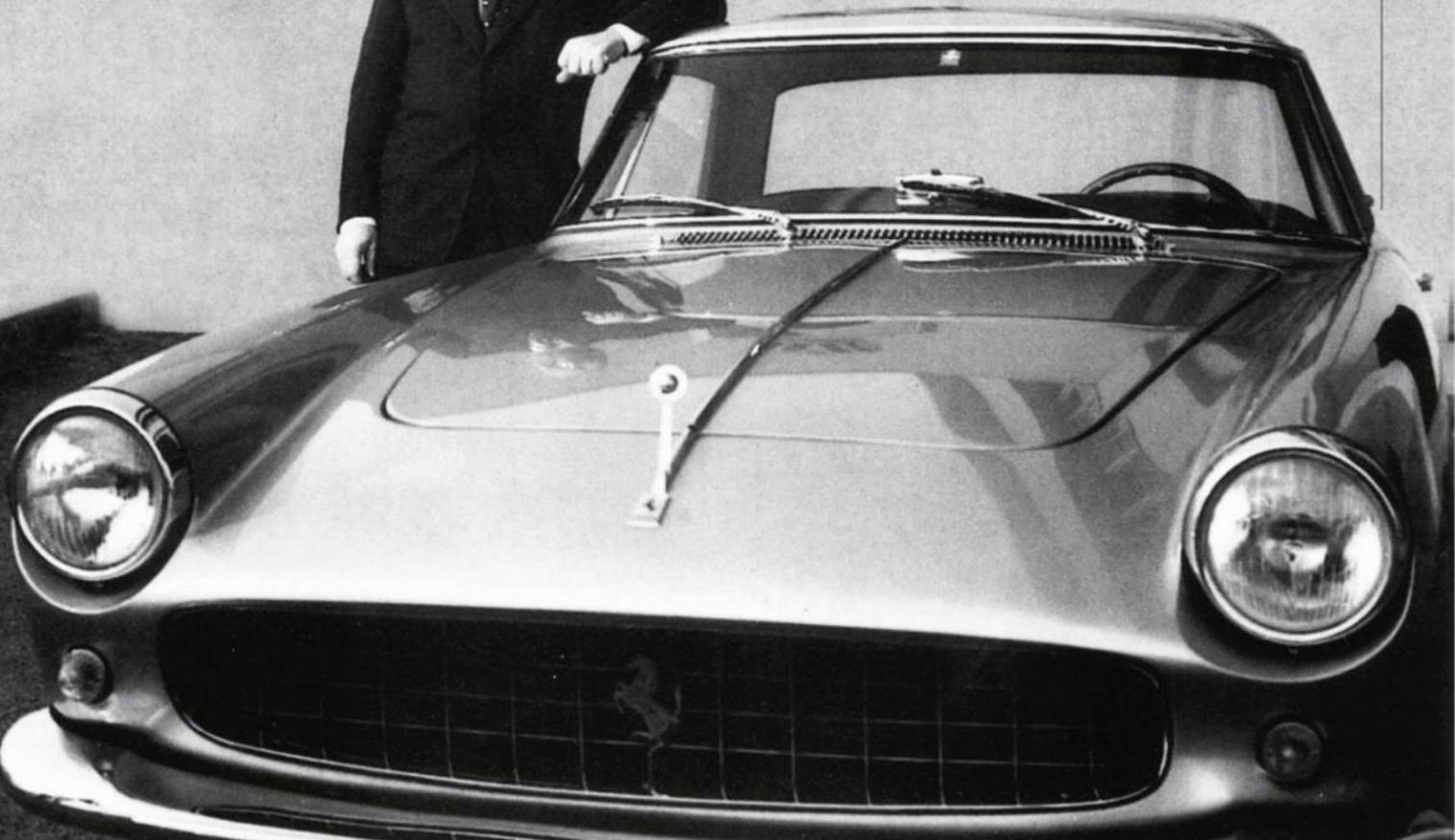


Il mondo dello stile

Nella foto, un bozzetto per una 250 GT. A fianco, Battista Pinin Farina con la sua 250 GT, allestita in esemplare unico. L'emblema sul cofano è un mappamondo.



*ecco la macchina che a dorso
Primo Ferrarini*





UN SARTO PER POCHI

Inizia come garzone di bottega da Battista Pinin Farina. Nel dopoguerra si mette in proprio e allestisce capolavori per palati fini. Il rapporto con Maranello finisce di fatto nel 1954



Ha soli diciassette anni Alfredo Vignale, quando "va a bottega", come si dice a quel tempo, nel 1930, da Battista Pinin Farina, che si è appena staccato dal fratello, ti-

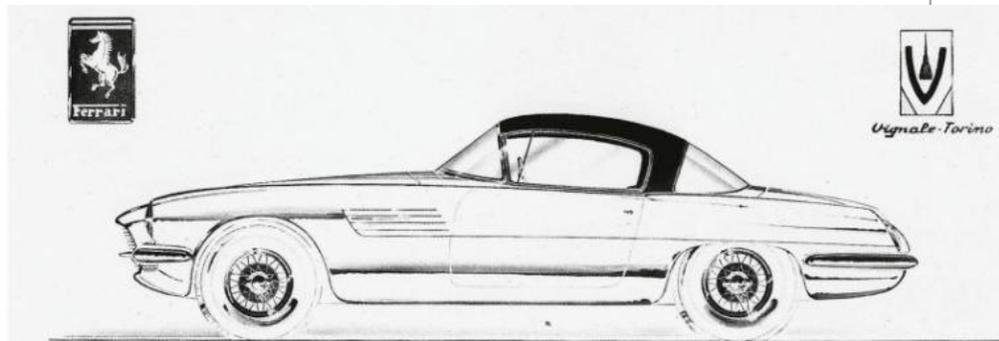
tolare degli Stabilimenti Farina. Alfredo è già un abilissimo battilastra, ma da Pinin apprende i segreti dello stile. Poi, sei anni dopo, passa alla concorrenza, ovvero proprio agli Stabilimenti Farina. E, all'indomani del conflitto, fa il grande salto e si mette in proprio, con l'aiuto economico di Piero Dusio, il proprietario della Cisitalia.

Alfredo Vignale ha già una certa fama, tra i costruttori d'auto e tra i clienti. Non è difficile per lui emergere. Tant'è che in pochi anni deve trasferirsi dall'iniziale piccola carrozzeria di Torino a un capannone industriale a Grugliasco. Fioccano le commesse, anche su telai prestigiosi come quelli delle Ferrari. Fino al 1954 una buona fetta della produzione della Casa di Maranello porta sulla fiancata la "V" di Vignale. Perché il carrozziere piemontese ha un asso nella manica: il suo collaboratore più prezioso è infatti dal 1949 lo stilista Giovanni Michelotti. Un vero artista.

UNA CLIENTELA ESCLUSIVA

Le Ferrari di Vignale e Michelotti sanno interpretare a meraviglia i gusti dei clienti: linee essenziali per le berline e le barchette più sportive, con orpelli un po' più barocchi per le cabrio e le coupé relativamente più turistiche. Si tratta di produzioni modeste in termini di volumi produttivi: qualche decina di esemplari all'anno. Ma destinati tutti a una clientela facoltosa ed esclusiva. Nell'alta società il nome di Vignale circola tra commenti di ammirazione. La migliore pubblicità arriva dalle corse: le Ferrari di Vignale si impongono alla Carrera Panamericana, e alla Mille Miglia per tre edizioni consecutive, dal 1951 al 1953.

L'inizio della collaborazione Pinin Farina ed Enzo Ferrari interrompe gradatamente il suo sodalizio con Maranello, ma Vignale non se ne ha a male: ha altri clienti da ac-



contentare. Maserati in primis, e poi Osca, e le fuoriserie americane e quelle dell'Alfa Romeo. In quegli anni Cinquanta c'è spazio per tutti. Alfredo Vignale muore in un incidente stradale alla fine del 1969, quando è in trattativa per cedere l'azienda, in difficoltà, agli americani del gruppo Rowan. **R**

Collaborazione vincente

Alfredo Vignale con lo stilista Giovanni Michelotti: il loro sodalizio durerà dal 1949 al 1962. Qui sopra, il bozzetto della Ferrari 250 GT fuoriserie (1954) destinata alla principessa Liliane de Réthy, moglie di Leopoldo III del Belgio.



DEDIZIONE ASSOLUTA

Inizia a lavorare per la Scuderia Ferrari nel 1937, riparando le Alfa Romeo incidentate nelle corse. Nel dopoguerra si lega indissolubilmente alle Rosse



Sergio Scaglietti è il prototipo dell'artigiano, dotato di mestiere e fantasia. Per Ferrari, che ha ventidue anni più di lui, è un ragazzo che gli darà sempre del Lei, mentre

lui gli dà, come si conviene a un garzone, sempre del tu. Anche quando, nel 1969, diventano soci della Carrozzeria Scaglietti, che assume una dimensione industriale, diventando il reparto di assemblaggio scocche della Ferrari. E poi viene assorbita dall'azienda del Cavallino nel 1975. Sergio è per Ferrari un amico vero, con cui passare il poco tempo libero o, meglio, le giornate di lavoro a ritmo più blando. Come il sabato, quando, verso le 11 del mattino, Ferrari passa a prendere Sergio in carrozzeria, e poi via... all'Aerodromo a vedere le prove, oppure in collina alla ricerca di antichi sapori.

Scaglietti ha una predilezione speciale per Dino, che spesso gli va a far visita e si spreca in suggerimenti, da appassionato e intenditore vero. Come quando gli propone di applicare i poggiatesta carenati alla 500 Mondial, la prima Ferrari Sport di piccola serie che Scaglietti realizza in un discreto numero di esemplari. Alla vista della novità, Ferrari strilla subito: "Cos'è quel lavoro lì?". Poi, saputo che l'idea è di Dino, abbozza.

SEMPRE DI FRETTA

L'accordo tra Ferrari e Scaglietti è semplice: ogni carrozzeria da realizzare ha un prezzo non trattabile. Ferrari dispone, Scaglietti accetta. Il valore, nella seconda metà degli anni Cinquanta, varia da 900.000 lire al milione. Poco o tanto? Il giusto. La vita di Sergio è tutta dedicata a Ferrari. Non ci sono orari, non ci sono pause. Il ritmo dell'attività è scandito dalla fretta. Fretta di finire il lavoro, talvolta sulle bisarche in partenza per le corse. Fretta di consegnare al cliente speciale.

Il carrozziere modenese arriva a realizzare quasi tutta la produzione sportiva, più le auto da granturismo più vicine alle Sport che alle stradali. Come per esempio le Tour de France. A lui è dedicata la 612 e il programma di personalizzazioni della gamma Ferrari. Muore a Modena nel 2011 all'età di 91 anni. **R**

Dedicata a lui

In alto a destra, il carrozziere al volante della Ferrari 612 Scaglietti durante la presentazione del 2004. Nella foto, Sergio nell'ufficio della sua officina di Modena nel 1959.





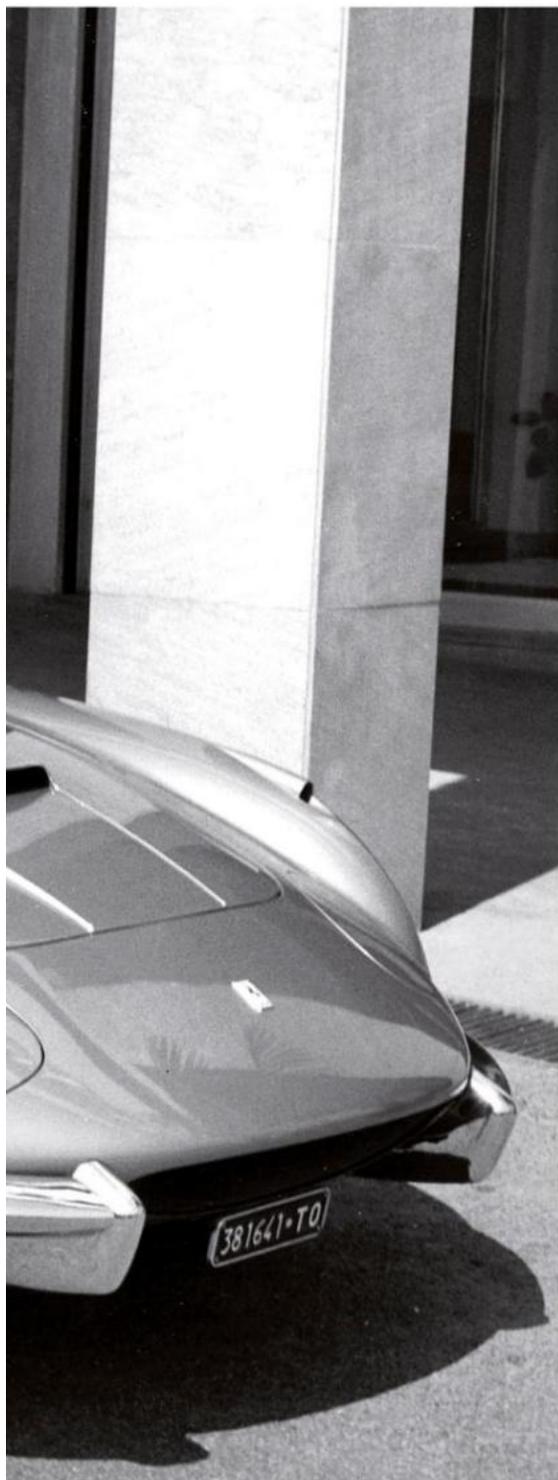
SIMBIOSI PERFETTA

All'inizio il "Drake" mostra qualche perplessità ad avere come interlocutore un ragazzo di appena 24 anni. Ma poi la sua onestà intellettuale e l'assoluta dedizione al lavoro vincono qualsiasi incertezza



Nuova generazione

Sergio Pininfarina osserva i dettagli della Ferrari 400 Superamerica esemplare unico del 1960 destinato all'Avvocato Gianni Agnelli. Nella foto grande, sempre l'erede di Pinin, assieme al cognato Renzo Carli, questa volta davanti alla 400 Superfast II. Stesso anno, stessa meccanica, ma proposte stilistiche differenti.



Di ritorno dal viaggio di nozze, e da poco laureato, Sergio Pininfarina combina (e vi assiste) il primo incontro tra il padre ed Enzo Ferrari. L'accordo di collaborazione è subito trovato. Ma quando Ferrari viene a sapere che il vecchio Pinin ha affidato la gestione dell'attività al giovane Sergio, inizia a sbuffare. E accampa difficoltà ogni volta diverse. Pinin non interviene: sa che se dovesse presentarsi in persona da Ferrari, Sergio sarebbe esautorato per sempre.

Piano piano il giovane Pininfarina riesce a conquistare la fiducia del Commendatore. Con la dedizione al lavoro, con l'onestà intellettuale: le doti che Ferrari apprezza di più. Il rapporto tra la Pininfarina e la Ferrari, il cui primo esempio pratico è una 212 del 1952, continua per decenni. Fino a quando viene creato il Centro Stile Ferrari. Dapprima come coadiutore della Pininfarina, poi inizia a fare da sé. Ma solo in anni recentissimi. Il cambio di strategia avviene quando l'atelier piemontese cade in una profonda crisi, che conduce nel 2016 alla vendita agli indiani della Mahindra. Le ultime Ferrari disegnate da Pininfarina sono le 458 Italia. La F12, invece, è una riproduzione

tra la carrozzeria piemontese e il centro stile interno, mentre la 488 è tutta "interna".

Le auto che nascono dalla collaborazione tra Ferrari e Pininfarina sono sostanzialmente di due tipologie: o sono più Ferrari, oppure più Pininfarina. Ovvero: la prevalenza della sportività e dell'agonismo rispetto allo stile, e viceversa. Pensiamo alla 250 GT Spider California e alla 250 GT a passo corto (SWB): appartengono alla prima tipologia. Una 400 Superamerica o una 500 Superfast alla seconda. Questo non significa che alcune Ferrari non siano inequivocabilmente di Pininfarina, né che alcune disegnate da Pininfarina non possano mostrare con orgoglio la loro natura selvaggia da Ferrari. Ogni auto nata da questo matrimonio possiede il codice genetico di entrambi i genitori, però in alcune prevale il carattere del padre (Ferrari), oppure della madre (Pininfarina).

TRA STILE E PRESTAZIONI

Quello che è certo, è che da questa unione nascono alcune delle più belle automobili di sempre, perché Pininfarina riesce a esprimere concetti di stile innovativi e sensazionali soprattutto attraverso l'interpretazione estetica e formale della nobile meccanica sportiva del Cavallino. Prendiamo per esempio la 275 GTB, che è stata una del- 



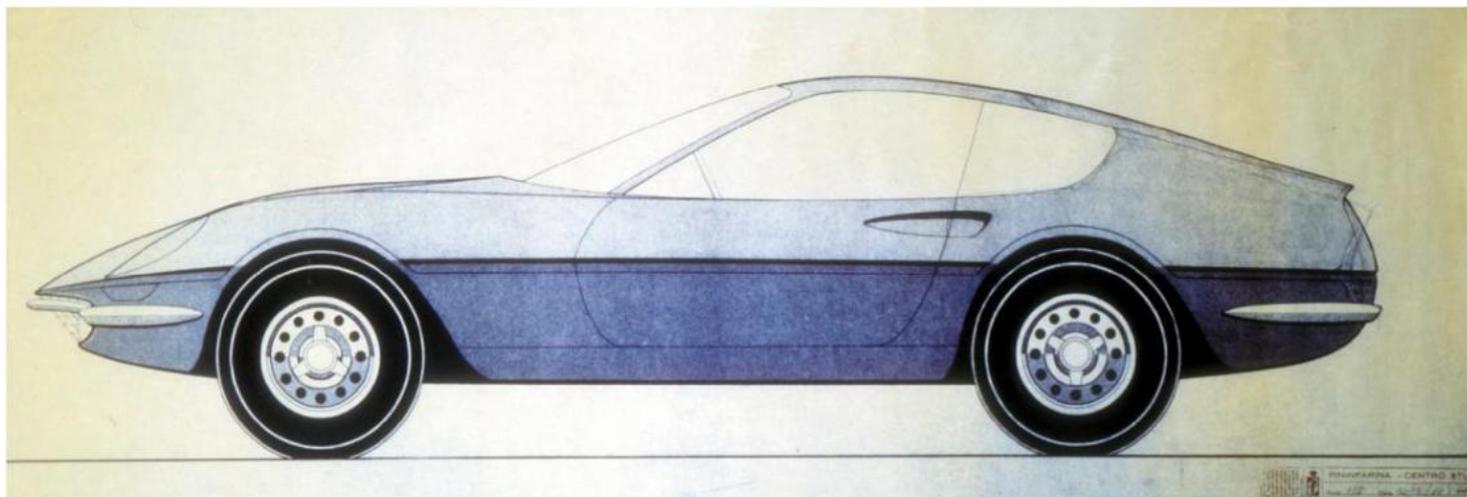
Asse Maranello-Torino

Enzo Ferrari e Sergio Pininfarina: stima, rispetto, amicizia e collaborazione all'unisono. A centro pagina, Sergio con Luca di Montezemolo, un altro rapporto duraturo nel tempo, che ha portato a una lunga serie di ulteriori capolavori. In basso, un bozzetto iniziale della 365 GTB/4 Daytona.

🇨🇭 le Ferrari-Pininfarina preferite da Sergio: manifesta l'eleganza tipica di Pininfarina, ma comunica al tempo stesso la sensazione di potenza che una Ferrari racchiude in sé. La sua linea presenta tutte le reminiscenze formali che derivano dalle competizioni (c'è tanto in lei della 250 GT SWB e della 250 GTO), ma anche tutti gli stilemi d'eleganza tipici della Pininfarina. Lo stesso si può dire della precedente 250 GT Lusso, rara sintesi di sportività unita, come dice la denominazione stessa, al lusso tipico di un'auto nata per farsi apprezzare non soltanto per le caratteristiche prestazionali, ma anche per quelle di stile.

Tutte le Ferrari di Pininfarina evidenziano un continua compresenza di queste due anime e tutte sono dei capolavori, che spesso superano il concetto di attualità e di durata nel tempo. Come la 365 GT4 2+2, che si evolve, con pochi e sapienti ritocchi, prima nella 400 a carburatori, poi nella 400 a iniezione e infine nella 412, ma rimane in produzione dal 1972 al 1990. Senza apparire obsoleta. Almeno fino al momento in cui nasce la sua erede che, ovviamente, la fa apparire datata; una formidabile leva commerciale che permette alla Ferrari di spingere le vendite, perché solletica il desiderio di novità dei clienti.

Lo stesso vale per un'auto che si posiziona all'estremo opposto: la 288 GTO, una belva che esprime senza mezze misure l'aggressività necessaria alle competizioni. È l'estremizzazione degli stilemi della 308, enfatizzati fino allo spasimo. Ancora oggi è



I capolavori di Pininfarina nascono dal binomio stile e sportività, concetti magistralmente sintetizzati in un'unica splendida automobile

bellissima ed efficace. Poi, dopo soli tre anni, arriva la F40, che archivia nella storia il modello da cui pur deriva. Ma ne mantiene il temperamento attraverso alcuni tratti distintivi. Come per esempio il filetto nero che corre da un estremo all'altro delle fiancate. Uno stilema presente nella 308, conservato nella 288 GTO, che non manca neppure nella F40. E che appare anche in tantissime berlinette successive, soprattutto in quelle più performanti, come la F50, la Enzo, la LaFerrari.

NEL SEGNO DELLA CONTINUITÀ

È proprio questo uno dei meriti di Pininfarina: l'aver saputo interpretare i cambiamenti della Ferrari in maniera magistrale, in perfetto equilibrio tra tradizione e innovazione. Quando arriva la 365 GT4 BB, la prima delle Berlinetta Boxer, questo modello è destinato a prendere il posto di uno dei più grandi successi del Cavallino: la 365 GTB/4 Daytona. Un'auto magnifica come granturismo, eccellente nelle prestazioni straordinarie e ancora attuali quando nel 1971 viene mostrata per la prima volta la BB. Ma le Ferrari da competizione, nel frattempo, sono cambiate, e molto: hanno ormai il motore posteriore-centrale. Quindi anche le supercar stradali devono voltare pagina, ed ecco la BB. Che consegna alla storia la Daytona. Anche nel capitolo successivo, avviene la stessa cosa: la Testarossa cela sotto la sua carrozzeria innovativa la meccanica della 512 BBi, appena un po' ritoccata. Ma il suo "vestito" detta nuovi canoni estetici. Come la BB ha fatto sognare gli appassionati e i clienti per più di un decennio, lo stesso fa la Testarossa (anche se per un periodo di tempo più breve, perché nelle ultime decadi, lo stile ha accelerato l'evoluzione).

E poi la 550 Maranello, che segna il ritorno al motore anteriore, quindi al concetto della Daytona, ma che riesce a stupire, interpretando sapientemente stilemi e suggestioni del passato. Non quindi un banale passo indietro, bensì un balzo in avanti, all'insegna di una moderna eleganza.

Sergio Pininfarina gestisce lo stile di questi capolavori passando attraverso sei decenni di attività, da quel lontano 1951, quando convince il padre Pinin a incontrare a Tortona Enzo Ferrari, al 2012, anno della sua scomparsa. 





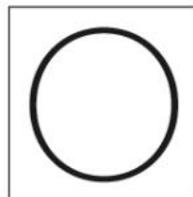
LEONARDO FIORAVANTI CARROZZIERI E STILISTI





GENIALI BREVETTI

Da ragazzo disegna auto, aerei, sottomarini. Il suo sogno è lavorare in uno studio di design, meglio se alla Pininfarina. Ci riesce. Realizza lo stile di Rosse iconiche. E poi si mette in proprio



Oggi Leonardo Fioravanti mostra la stessa passione che l'ha caratterizzato per una vita. Alla soglia degli ottant'anni, "L'uomo più felice del mondo", come si è definito una volta, continua a sognare l'automobile. Perché felice? Perché per tutta la vita ha potuto disegnare automobili, e vederle realizzate.

Fioravanti entra nella Pininfarina assunto direttamente da Sergio Pininfarina e Renzo Carli: riesce a incontrarli dopo una visita all'atelier con gli studenti di ingegneria. Esaminando i suoi disegni, intuiscono che Leonardo è un talento da coltivare. Deve ancora laurearsi (in ingegneria, al Politecnico di Milano): lui, preso dall'entusiasmo, vorrebbe smettere e accasarsi subito. I due lo frenano: "Laureati, e poi vieni qui". Con un'accelerazione degna della migliore Ferrari, Fioravanti termina l'iter universitario, si laurea e prende servizio in Pininfarina il 4 maggio 1964.

Il primo compito che gli viene affidato è da far tremare i polsi: "addomesticare" una Ferrari 250 Le Mans per un cliente americano che vuole utilizzarla su strada tutti i giorni. Missione compiuta: il cliente è soddisfatto. Visto che, con il Cavallino, Leonardo ha feeling, i capi lo spingono a continuare. Fioravanti disegna la prima Dino, poi la 206 con motore longitudinale, e infine la 206 GT di serie, quella con il motore trasversale.

La carriera è rapida, perché la stoffa è infinita: in poco tempo diventa vice direttore del Reparto Esperienze, sotto la guida di Franco Martinengo. Che per Leonardo Fioravanti è il maestro. Quando Pininfarina realizza il Centro Studi e Ricerche come entità separata, Fioravanti ne diventa il direttore, poi l'amministratore delegato. Nascono dalla sua matita show car e modelli di serie: la P5, la P6, la 365 GTB/4 Daytona, la Dino 246 GT e GTS, la 365 GT4 BB, la 365 GT4 2+2, la 308 GTB e GTS, la 288 GTO, la Mondial e la 328. Mette le mani, ma non in esclusiva, pure nella F40. Fioravanti diven-

ta lo stilista di punta della Pininfarina. Lavora anche su altri marchi (sua per esempio la Lancia Gamma berlina). Ma è con la Ferrari che mostra l'estro migliore.

Con Enzo Ferrari i rapporti sono frequenti, per necessità di lavoro. Fioravanti impara subito a trattare col Grande Vecchio: sa che certi argomenti non si possono toccare... Come quando in Pininfarina si decide che è giunta l'ora di sostituire la 275 GTB/4 con qualcosa di più moderno. Non è uno scherzo andare da lui a dire che il suo modello di punta ha fatto il suo tempo! Infatti, in pellegrinaggio a Maranello con Sergio Pininfarina, il "Drake" li guarda con fare sospettoso. Però sentenza: "Va bene. Fate pure". Che nel gergo di Ferrari significa: "Fate pure, ma a spese vostre. Se mi piace ci sto, altrimenti, avete perso tempo e denaro, perché io non sgancio una lira".

"ALLARGATE LE CARREGGIATE"

Dopo una settimana passata giorno e notte a disegnare quella che sarebbe diventata la Daytona, preso da sacro furore, Fioravanti fa realizzare il mascherone del prototipo, da cui risulta evidente che la larghezza delle carreggiate troppo ridotta, perché derivata dalla stretta 275, rende sgraziata la vettura. E chi lo dice a Ferrari che bisogna allargare la carreggiata? Quello è un suo pallino...! È Ferrari stesso a presentarsi (una delle rare volte) in Pininfarina a vedere il prototipo in gesso. Pininfarina e Fioravanti temono la sfuriata. Ma lui guarda il mascherone, lo riguarda, fa una smorfia. E poi sentenza: "Allargate le carreggiate di sei centimetri". Enzo Ferrari non è un tecnico, non è uno stilista. Ma ha la sensibilità giusta per capire, per vedere avanti. È burbero, ha un pessimo carattere, ma sa quando le cose sono fatte bene o devono essere cambiate. Non è uomo che gratifica con le parole. Ma sa farlo in mille altre maniere. Generoso con chi gli sta accanto, terribilmente vendicativo con chi, magari soltanto secondo lui, gli volta le spalle.

Come quando, all'inizio degli anni Settanta, affida la realizzazione della Dino 308



Dalla sua matita nascono alcune pietre miliari nella storia di Maranello, dalla 246 GT alla Daytona, dalla 308 alla 288 GTO



Granturismo e hypercar

Nelle pagine precedenti, l'ingegner Leonardo Fioravanti con una delle sue creazioni migliori: la Ferrari 288 GTO, la prima hypercar di Maranello. In questa pagina, in alto, uno dei primi disegni della 308 GTB, tra le più longeve berlinette Ferrari.

GT4 al principale concorrente di Pininfarina, ossia Bertone. Un vero affronto. Ripicca per qualche sgarbo? Voglia di pungolare il fornitore? Necessità tecniche? Non lo sapremo mai. Certo è che Pininfarina, con Fioravanti naturalmente, subito dopo realizza la 308 GTB, un capolavoro destinato a rimanere in produzione (con le successive varianti), quindici anni. In fin dei conti, dunque, il Grande Vecchio ha sempre ragione.

Alla fine del 1987 Vittorio Ghidella ed Enzo Ferrari esigono che Fioravanti entri direttamente in Ferrari in qualità di vice-direttore generale. Rimane a Maranello per un anno circa, poi viene richiamato a Torino, per assumere la carica di direttore del Centro Stile Fiat.

Esce dall'azienda nel 1991. Già da quattro anni Fioravanti ha fondato il suo studio di architettura: la Fioravanti srl, con sede a Moncalieri. Ma continua a pensare alla Ferrari, con cui si mantiene in stretto contatto, come pure con tutte le aziende del gruppo Fiat, per il quale mette a punto diversi progetti. Per Ferrari realizza il tetto Revocromico (uno dei tantissimi brevetti depositati dal geniale ingegnere), ossia un tettuccio in cristallo tipo "Targa" apribile elettricamente (attraverso un moto rotazionale intorno a un fulcro unico) e oscura-

bile in modo autoadattativo (a seconda della luce del sole). Viene adottato su un'edizione limitata della 575 M Maranello: la Superamerica, prodotta in 559 esemplari. Nel 2008 è Fioravanti a inaugurare la serie delle Ferrari SP, le Special Project. Sono esemplari unici, richiesti da facoltosi clienti. La SP1 è una berlinetta derivata dalla F430. Insomma: delle Ferrari su misura. Come avveniva ai tempi d'oro dei grandi carrozzieri. E grande stilista, Leonardo Fioravanti, lo è.

PROGETTUALITÀ E INVENTIVA

Fioravanti è senz'altro uno dei migliori talenti che abbia finora espresso lo stile italiano. Un designer-ingegnere versatile, eclettico, fantasioso. In una parola: geniale. Il classico genio che il "Drake" sa valorizzare e sul quale punta per riaffermare la supremazia delle Rosse. È la storia che si ripete: il Commendatore che sa circondarsi degli uomini giusti al momento giusto, che sa spremersi sempre al meglio.

Fioravanti abbinava la maestria nel disegno alla capacità progettuale e all'inventiva. Nel corso della sua lunga e onorata carriera ha saputo tirare fuori dalla sua fantasia decine di brevetti geniali. Non per nulla si chiama Leonardo... **R**





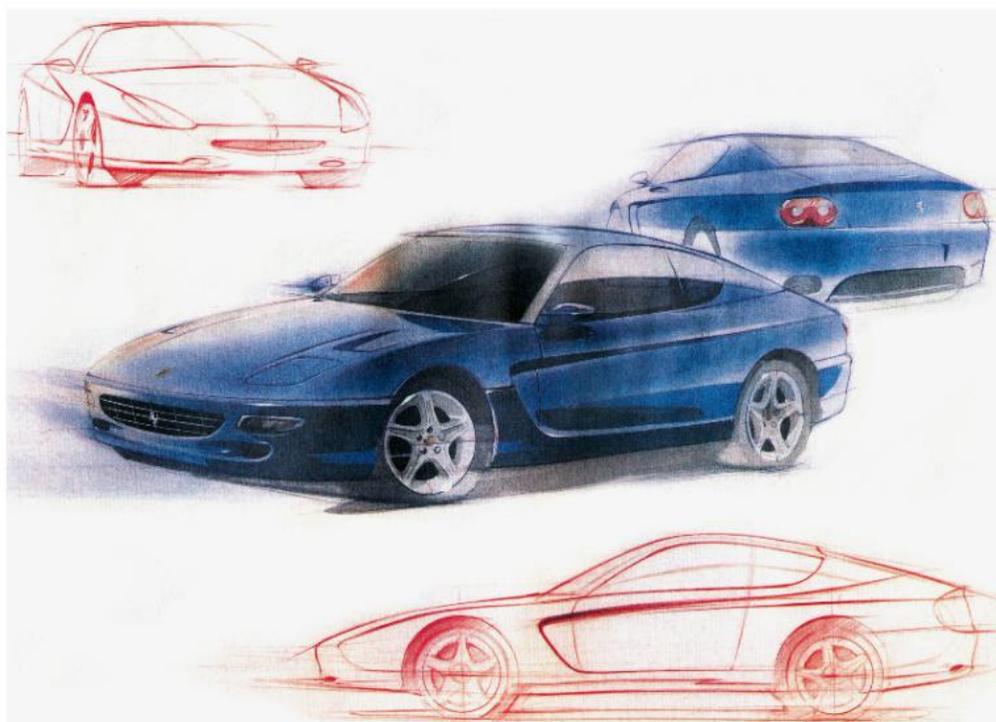
QUESTIONE GENETICA

Ennesimo talento di Pininfarina che si esalta quando deve realizzare una nuova Rossa. Perché nelle sue vene scorre il sangue della sua terra. Veste le più belle V12 anteriori moderne

La terra dei motori, l'Emilia, è grassa, ricca, feconda. È capace di far nascere i frutti migliori. Anche e soprattutto nel campo dell'automobile. Lorenzo Ramaciotti è uno di questi germogli che, quando è cresciuto, è diventato prima arbusto vigoroso, poi albero generoso, infine sequoia gigante. Lavora in Pininfarina per trentadue anni, dal 1973 al 2005, arrivando al vertice della divisione Sviluppo e Ricerca. Poi la meritata pensione. Che però dura poco, perché Sergio Marchionne lo chiama al ruolo di vertice del Centro Stile Fiat, con la supervisione di tutti i marchi. Lorenzo il Magnifico si rimbocca nuovamente le maniche. Perché la sua gestione non è solo una visione dall'alto, ma è anche design puro. Da lui nascono l'Alfa Romeo 4C e altri capolavori. Nel 2015 il ritiro, ancora una volta non definitivo, perché rimane consulente personale di Marchionne con il ruolo di Special Advisor per il design.

Ramaciotti, modenese (ma l'origine della famiglia è, guarda un po' gli scherzi del destino, a Maranello), si trasferisce con la famiglia a Torino all'età di soli tre anni. Ma il codice genetico emiliano, ovviamente, non si cancella. Compie tutto il percorso di studi nel capoluogo piemontese e raggiunge la laurea in ingegneria al Politecnico di Torino in tempi record e con il massimo dei voti con l'aggiunta della lode. Come il suo predecessore in Pininfarina Leonardo Fioravanti (che ha soltanto un anno in più), dunque, è ingegnere. Il che significa forma mentis razionale. Che quando si abbina al talento e alla fantasia si traduce nel genio puro.

Dopo la laurea, entra subito in Pininfarina e raggiunge presto la responsabilità della realizzazione dei modelli e prototipi. È questa l'area strategica dell'azienda, dove si impara la capacità di convertire il disegno nelle tre dimensioni. In sostanza, Ramaciotti impara come si costruiscono davvero le automobili: come si saldano le lamiere, quali sono i punti critici delle carrozzerie, i difetti delle superfici, tutto ciò che rende gradevole all'occhio lo stile di un'automobile senza trascurare la fattibilità in-



dustriale. Il braccio operativo di una carrozzeria deve essere gestita da un ingegnere, che però ha la sensibilità e la fantasia di uno stilista. Nel 1982 è nominato vicedirettore di Pininfarina Studi e Ricerche di Cambiano, il "pensatoio" dove si profetizza e poi concretizza il futuro. Sotto la sua supervisione nascono una ventina di concept car, e tantissime auto di serie. Per Ferrari crea la 456, la 550 Maranello, la 360 Modena, la Enzo, la F430, la 612 Scaglietti. Ma anche la meravigliosa concept Mithos.

LE PREFERITE: MITHOS E 456 GT

Nel 1994 entra nel consiglio d'amministrazione di Pininfarina, nel 2002 è amministratore delegato della divisione Sviluppo e Ricerca. Due sono le Ferrari a cui Ramaciotti è più legato: tra i prototipi la Mithos del 1989, perché è servita da base per sviluppare la F50. Tra i modelli di serie, la 456 GT. Perché è stato un impegno difficile. All'inizio degli anni Novanta, la Ferrari, pur avendo una lunga tradizione sul tema GT 2+2, ha di fatto quasi abbandonato questo segmento di mercato, avendo lasciato

invecchiare per troppo tempo la 400 GT poi diventata 412. Lasciando spazio alla concorrenza. Si tratta quindi di recuperare la tradizione classica, con l'aggiunta degli stilemi più moderni. Ramaciotti riesce a creare la sintesi perfetta dei due concetti che solitamente si pongono agli opposti: modernità e tradizione. Ma non solo: la 456 GT è la capostipite delle nuove generazioni di Ferrari con il motore V12 davanti. Oltre alla 612 Scaglietti (2004) e alla FF (2011), dalla 456 deriva la 550 Maranello (1996), che segna il ritorno del motore davanti nelle berline a 12 cilindri. A sua volta dalla 550 prendono origine altre entusiasmanti Rosse, come la 599 GTB Fiorano (2006), la F12 (2012) e la nuovissima 812 Superfast (2017). **R**

Un legame particolare

La Ferrari di serie cui Ramaciotti è più legato è la 456 GT, il modello che segna il grande ritorno della Casa di Maranello tra i protagonisti nel segmento delle granturismo a quattro posti.





SVOLTA A MARANELLO

Oltre che in Lancia e in Fiat, matura una solida esperienza anche nei centri stile del gruppo Volkswagen. Approda a Maranello nel 2010 come responsabile del design. La sua prima Rossa è la F12

Un Manzoni architetto che sfiora la fama del celeberrimo Manzoni scrittore. No, non è un'iperbole. Flavio Manzoni, oggi Senior Vice-President del Design Ferrari, è una delle firme stilistiche più apprezzate del mondo. Dal 2011 il suo nome compare nella Hall of Fame della progettazione dell'automobile al Museo nazionale di Torino, ma ha anche ricevuto, nel 2014 (per la Ferrari F12) il Premio Compasso d'Oro, il più prestigioso e antico riconoscimento per il design industriale, nel 2016 il Red Dot Design Award Best of the Best per la Ferrari 488 GTB e un'infinità di altri premi.

Manzoni è sardo di Nuoro. Laureato in architettura, è l'uomo che gestisce il passaggio di consegne da Pininfarina direttamente alla Ferrari per la realizzazione dello stile delle vetture di Maranello. Il testimone passa da Torino a Maranello nel 2012, con la realizzazione del primo prodotto congiunto: la F12. In precedenza, la paternità delle Ferrari è principalmente di Pininfarina, con il Centro Stile Ferrari che ha una funzione secon-

daria. Da questo momento i ruoli si ribaltano, fino a raggiungere la piena autonomia stilistica della Ferrari.

GENIALITÀ ECLETTICA

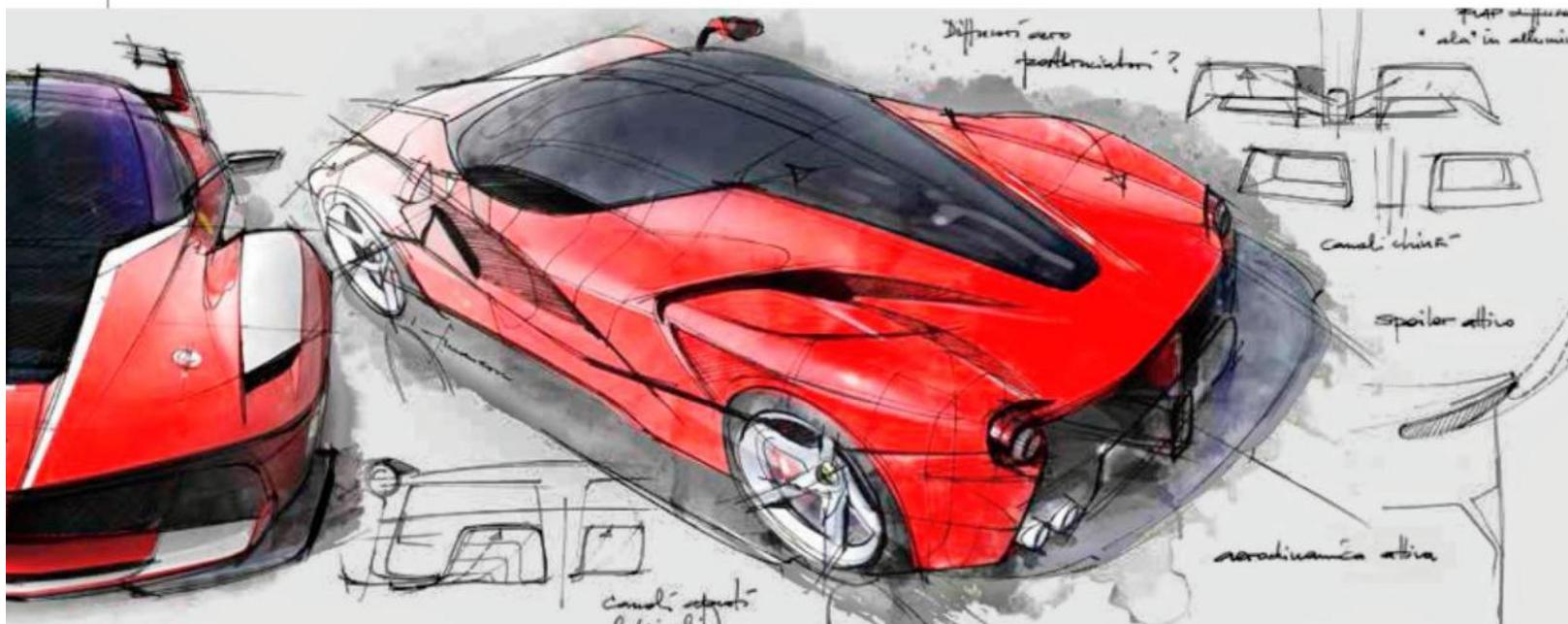
Ma la carriera "con la matita" di Manzoni inizia da lontano: nel 1993 è in Lancia, nel 1996 assume la direzione della progettazione degli interni, poi, nel 1999, la prima esperienza estera, precisamente a Barcellona in Seat. Tornato in Lancia nel 2001, realizza alcuni concept di stile, tra cui la celeberrima Fulvia Coupé (purtroppo mai entrata in produzione) e le vetture di serie Ypsilon e Musa. Passa alla direzione del centro Stile Fiat (Grande Punto, 500, Bravo e Qubo) e nel 2006 il salto prima in Audi poi in Volkswagen.

Lo sbarco in Ferrari avviene nel 2010. E rappresenta la definitiva consacrazione, oltre, naturalmente, all'incremento della visibilità personale. Perché quando si è a capo del design della Casa di Maranello, i riflettori sono sempre puntati addosso.

La sua prima Ferrari è la F12, poi il restyling della California e la LaFerrari. Infine la 488 GTB, la GTC4 Lusso e la 812 Super-

fast. Manzoni è uno stilista poliedrico, come ben sanno i lettori di Ruoteclassiche perché è "columnist" della nostra rivista. Capace di passare con facilità dal tema della ipercar più estrema di Maranello, come la LaFerrari oppure la FXX K, alla granturismo a quattro posti veri, come la GTC4 Lusso. Anche Manzoni, quindi, racchiude nella sua opera la geniale sintesi di razionalità e fantasia, ed è capace di distribuire sapientemente il mix di questi due ingredienti.

La GTC4 è un compito molto difficile da realizzare, perché impone vincoli che nei modelli più estremi non ci sono. Concepire una quattro posti del Cavallino significa fare i conti con una delle tradizioni più antiche di Maranello, ma soprattutto con la tipologia di Ferrari preferita dal fondatore. Non per nulla questo ultimo modello riprende e sintetizza la denominazione di due modelli celeberrimi: 365 GTC/4 e 250 GT Lusso. Se quest'ultima, in realtà, era una "2 posti secchi", è stata tra le Ferrari più amate dal Commendatore. Mentre la GTC4, pur rimasta in listino solamente per poco più di un anno, è stata un successo di notevole caratura. **R**





Sua LaFerrari per antonomasia

Nella pagina accanto, i bozzetti di Flavio Manzoni per la LaFerrari, il modello di punta della Casa di Maranello, costruito in 500 esemplari dal 2013 al 2016. Cui ha fatto seguito la LaFerrari Aperta: 209 esemplari (200 per i clienti "a invito", nove per le celebrazioni dei 70 anni Ferrari).

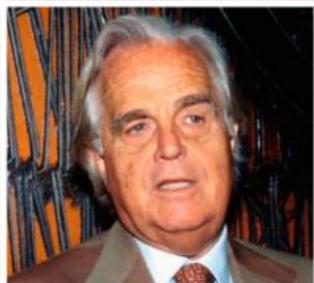
PER CLIENTI E PILOTI

Una rete commerciale piccola, ma efficiente: Ferrari ha sempre potuto contare su venditori di serie A. Di fatto collaboratori esterni dell'azienda, ma che hanno contribuito in maniera determinante a farla conoscere in tutto il mondo. Come Luigi Chinetti, il gentleman driver italo-americano vincitore della 24 Ore di Le Mans nelle edizioni 1932-1934-1949 e divenuto l'importatore delle granturismo di Maranello negli Stati Uniti, oppure Vincenzo Malagò, sulla breccia ancora oggi, nell'importante piazza della Città Eterna. Oppure Jacques Swaters, l'uomo che ha vissuto ben quattro

vite all'insegna del Cavallino: cliente, distributore, titolare di squadra corse semi-ufficiale e infine collezionista/conservatore di "cose" Ferrari. Questi uomini hanno rappresentato il "terminale nervoso" della Casa modenese. Così come lo sono stati i meccanici e i collaudatori, lavoratori spesso silenti e raramente sotto le luci dei riflettori, ma che hanno consentito ai piloti di raggiungere il successo o ai clienti di guidare le più eccitanti creazioni a quattro ruote della storia dell'automobile. Uomini che con la loro quotidianità professionale hanno contribuito a rendere grande, grandissima la Ferrari.



LUIGI CHINETTI - PAG. 86



VINCENZO MALAGÒ - PAG. 88



RONNIE HOARE - PAG. 89



JACQUES SWATERS - PAG. 90



GIULIO BORSARI - PAG. 92



GLI ALTRI

IL MEGLIO DEL CAVALLINO GLI UOMINI



SERGIO VEZZALI - PAG. 94



PAOLO SCARAMELLI - PAG. 95

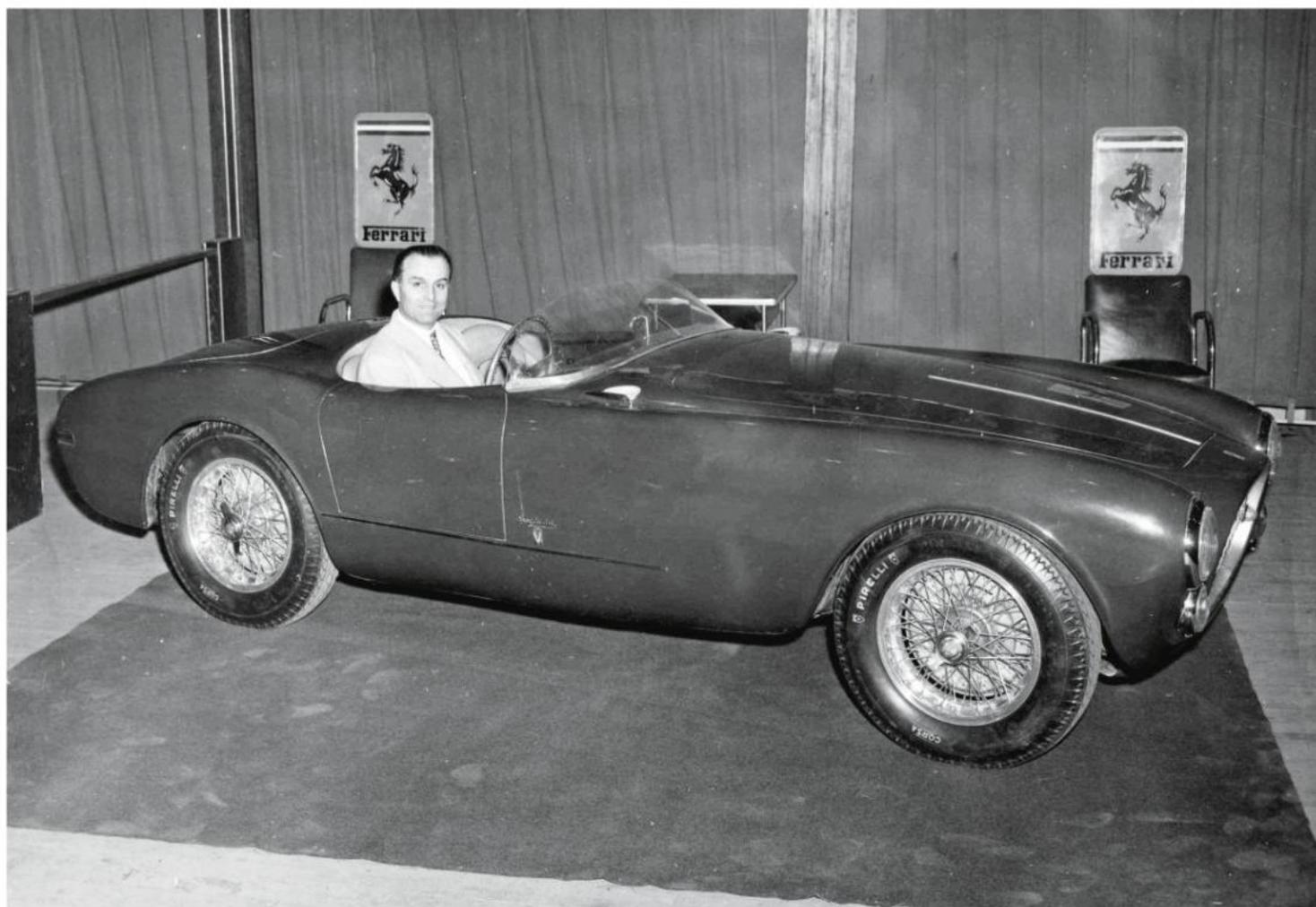


DARIO BENUZZI - PAG. 96



L'UOMO D'AMERICA

Vince alla 24 Ore Le Mans del 1949, la prima per una Ferrari, guidando una 166 MM per 23 ore filate. Aveva già conquistato due volte il circuito de La Sarthe. Poi diventa importatore delle Rosse Oltreoceano



La vita di Luigi Chinetti è una leggenda. Se un regista (ovviamente americano) fosse alla ricerca di una bella storia, troverebbe in questo personaggio un'epopea affascinante da raccontare in immagini. Chinetti nasce a Jerago con Orago (uno scioglilingua in provincia di Varese) nel 1901. A tredici anni inizia come meccanico sulle automobili nell'officina paterna. A diciassette diventa specialista di Alfa Romeo. Dopo la guerra, fa il collaudatore ed entra in contatto con Enzo Ferrari, con il

quale nasce un'amicizia solida. Diventa noto come il mago dei motori da corsa dell'Alfa, al punto che Antonio Ascari lo vuole con sé nella trasferta di Montlhéry del 1925, dove purtroppo l'asso perde la vita durante il G.P. di Francia. Rimane Oltralpe ad "assistere" e poi a vendere le Alfa Romeo. E si mette anche a correre sul serio. Nel 1932 vince la 24 Ore di Le Mans in coppia con Sommer. Poi bisca il successo con Etancelin nel 1934. L'anno prima soltanto Nuvolari è riuscito a tenerlo dietro a Le Mans. In seguito, parte e va a lavorare come meccanico da corsa negli Stati Uniti e vi rimane fino a ottenere la cittadinanza americana nel 1946.

Nel 1949 si presenta dal vecchio amico Enzo Ferrari a Maranello e chiede una 166 MM per correre nuovamente a Le Mans. Il "Drake" coglie l'occasione al volo, per interesse più che per amicizia. L'italo-americano stavolta supera se stesso: guida per 23 ore filate e, soltanto perché lo prevede il regolamento, cede il volante nell'ultima ora al compagno di squadra Lord Selsdon (Peter Mitchell-Thompson), proprietario della vettura nonché finanziatore della spedizione in terra francese. È un trionfo. Per la prima volta un pilota si aggiudica per la terza volta la gara francese. Ferrari sprizza gioia da tutti i pori, pensando all'immensa pubblicità che gli



Italo-americano

Luigi Chinetti con la spilla regalatagli dal Commendatore. Nella pagina accanto, nel suo salone di vendita a Greenwich nel Connecticut, al volante della 340 America allestita da Vignale (telaio n. 0140 A). Questa concessionaria esiste ancora, vende sempre Ferrari (e Maserati), ma ora appartiene alla Miller Motorcars.

ha regalato (pagando pure la macchina, oltretutto!) l'amico Luigi. Il quale non si ferma più: vince due settimane dopo la 24 Ore di Spa. Nel 1951 si beve tutto d'un fiato la Carrera Panamericana con la Ferrari 212 della Scuderia Guastalla, in coppia con Piero Taruffi e vince davanti a Villorresi-Ascari.

LA CONQUISTA DEGLI USA

Poi appende il casco al chiodo (per manifesta superiorità?) e fa un accordo con Enzo Ferrari per vendere le Rosse in America. Diventa importatore ufficiale prima per tutti gli "States", poi si deve limitare alla zona a Est del Mississippi (in pratica metà del ter-

ritorio). Chinetti sa che le corse sono il miglior biglietto da visita per un concessionario: nel 1958 fonda la sua North American Racing Team (Nart), che diventa una fucina di campioni, tutti transitati poi nel team ufficiale del Cavallino: Phil Hill, Richie Ginther, i fratelli Pedro e Ricardo Rodriguez. La Nart conquista una serie impressionante di vittorie. Tra cui due in Formula 1. Sì, perché quando Ferrari litiga con la Commissione Sportiva nel 1964, dà ordine di far correre le ultime due gare del campionato 1964 con i colori bianco e blu della Nart. E John Surtees si laurea campione del mondo senza il rosso. L'anno seguente, la Nart si ag-

giudica la 24 Ore di Le Mans, dopo la morte delle vetture ufficiali di Maranello, con la 250 LM di Gregory-Rindt rossa con la fascia bianca e blu su cofani e tetto.

Nel 1975 la Ferrari decide di aprire la sua filiale diretta negli Stati Uniti: ma Enzo Ferrari in persona pretende che, per ogni auto venduta negli Usa, Chinetti debba ricevere una royalty. Questa è la vera amicizia tra i due. Luigi Chinetti si spegne a Greenwich nel 1994 all'età di 93 anni. Muore in una caldissima giornata di metà agosto, proprio come Enzo Ferrari cinque anni prima. Stavolta Luigi arriva secondo, dietro il Grande Vecchio, per deferenza. R



IL PATRIARCA

È il più antico concessionario Ferrari ancora in possesso del mandato. Da più di sessant'anni vende le Rosse a Roma, a imprenditori, attori, vip e regnanti di mezzo mondo

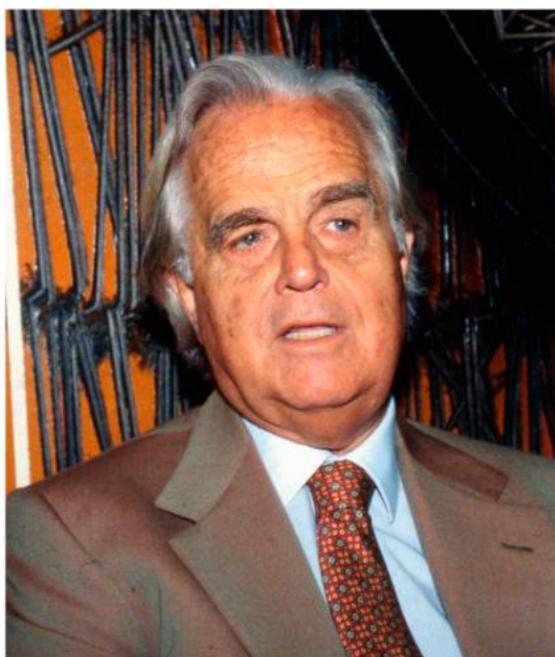
"M

alagò, come sta oggi il Papa?". "Non lo so, Commendatore, non ho la fortuna di vederlo tutti i giorni!". "E Andreotti che combina?".

"Ma, Commendatore, che ne so io? Piuttosto perché non viene lei a Roma?". "Malagò, ci sono già stato una volta!". "Sì, Commendatore, ma c'era ancora il fascismo!". Ogni telefonata tra Vincenzo Malagò, dealer della Casa di Maranello nella Capitale dal 1956, ed Enzo Ferrari, è così. Perché a Ferrari la curiosità di sapere tutto su Roma, sulla Dolce Vita, sul mondo della politica, dei nobili e dei personaggi dello spettacolo che gravitano attorno alla Città Eterna, non è mai passata. Ferrari, da giornalista mancato, si informa, si intriga con i pettegolezzi...

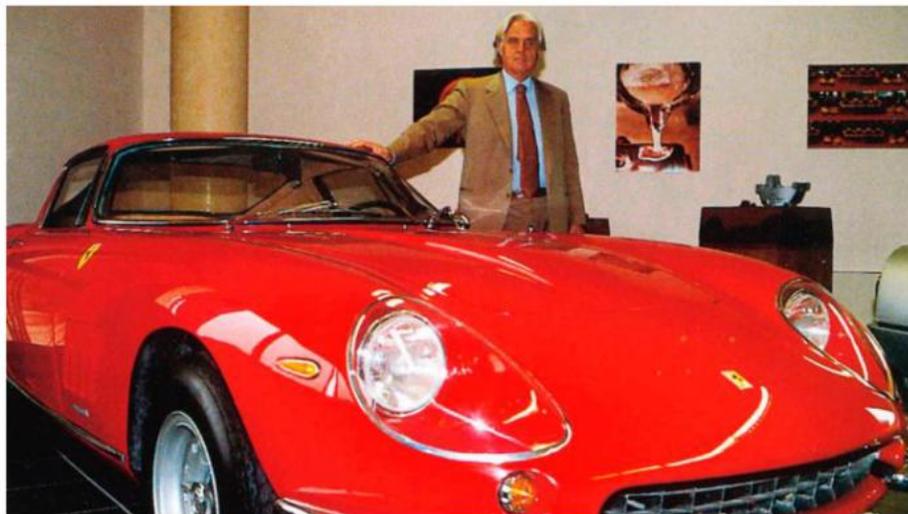
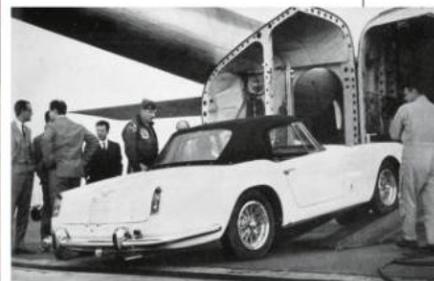
Malagò, ancora oggi il nome più altisonante nel mercato della distribuzione automobilistica nazionale, è sempre sulla cresta dell'onda. Conosce tutto e tutti. Politici, attori, imprenditori. Per tutti è il venditore di automobili per eccellenza. Vendendo poi Ferrari (e Maserati e un tempo anche BMW in esclusiva a Roma), è abbastanza logico che in oltre 60 anni di attività abbia incrociato personaggi assai noti. Come quella volta che Mohammed V, re del Marocco, lo chiama personalmente e ordina due Ferrari: una per il compleanno del figlio e una per il re di Giordania che viene a trovarlo dopo tre mesi. Malagò smuove l'impossibile a Maranello per accontentare lo sfizio regale. Quando le auto sono pronte, appena in tempo, Malagò e il collaboratore guidano personalmente le auto da Maranello all'aeroporto di Ciampino, dove un aereo cargo è in attesa. Gli emissari del re, strappano di mano il volante e caricano in fretta e furia le due Ferrari. E partono in volo. E le pratiche doganali? Quisquillie e pinzillacchere, avrebbe detto Totò. Non stiamo a raccontare la fatica per risolvere la questione, tra interventi dell'ambasciata del Marocco, del Ministero degli Esteri Italiano e della Finanza...

Di aneddoti così, Vincenzo Malagò ne ha da raccontare molti. Inizia a vendere Ferrari a 24 anni, alla fine del 1956, grazie a delle conoscenze con il direttore commerciale della Ca-



Pronta all'imbarco

Una delle due Ferrari 250 GT Cabriolet destinate al re del Marocco Mohammed V sale sull'aereo a Ciampino. In basso, Vincenzo Malagò, titolare della Samocar di Roma, concessionaria Ferrari della Capitale, con una 275 GTB.



sa di Maranello. All'epoca vendendo Ferrari, non si campa: pochi pezzi, una decina all'anno. Il salto avviene negli anni Sessanta, quando i numeri aumentano di pari passo con il boom economico. E poi Roma è caput mundi: ci sono gli "studios" di Cinecittà, c'è l'imprenditoria che gravita attorno alla politica, c'è il jet-set internazionale. I vip se si vogliono regalare una Rossa, pensano solo a Malagò. Il salo-

ne di via Pinciana, di fronte a Villa Borghese, è il locale storico per i clienti e per i ragazzini che appiccicano il naso alle vetrine. Ma la sede operativa da un po' di anni sta sul Raccordo Anulare, all'uscita Tiburtina. Lì i modelli Ferrari si susseguono anno dopo anno, si aggiornano, cambiano, migliorano. L'unico che resiste nel tempo, sulla tolda di comando, è lui. Il signor Vincenzo. **R**



AL POSTO DI HAWTHORN

Concessionario Ford e appassionato di corse, subentra al campione britannico, morto in un incidente subito dopo aver ottenuto il contratto di distribuzione Ferrari per la Gran Bretagna



Vendere una Ferrari in Inghilterra, patria di Aston Martin, Lotus, Jaguar e Bentley non deve essere stato facile negli anni Cinquanta e Sessanta.

Nel 1958, appena conquistato l'alloro di campione del mondo di Formula 1, ci vuole provare l'asso britannico Mike Hawthorn, primo inglese a conquistare il titolo. Ferrari stesso dà il via libera. Purtroppo dopo poche settimane l'asso che corre col papillon si ammazza in un incidente stradale. Due esemplari di 250 GT sono già in Inghilterra, pronte per i clienti. Una trova subito il compratore. L'altra rischia di fare le ragnatele in salone. Arriva il Colonnello Ronnie Hoare, noto frequentatore assiduo di corse automobilistiche, nonché importante concessionario Ford, e la rileva lui. Hoare capisce il potenziale del marchio e chiede al Commendatore di subentrare nell'attività. È il 1960 quando sorge la Maranello Con-

cessionaires, con sede inizialmente in un cantone della concessionaria Ford di Bournemouth. Parallelamente la Maranello Concessionaires diventa anche una squadra corse che, sebbene senza i risultati altisonanti dell'americana Nart, ottiene brillanti affermazioni come scuderia privata della Ferrari. Hoare, nel primo anno di attività, piazza quattro Ferrari nel Regno Unito. Oggi sono quasi cinquecento all'anno. Il vecchio colonnello non c'è più (molla l'azienda nel 1987, che oggi appartiene al colosso della distribuzione automobilistica Inchcape), ma il nome della concessionaria è quasi lo stesso: si chiama Maranello Sales e sta sempre a Egham, nel Surrey, a poche miglia da Londra. E ha sede nel mitico Tower Garage, lo stesso edificio con accanto la torre in stile liberty e dettagli originali di art decò rilevato nel 1967 da Hoare. Ancora oggi il Tower Garage è il più grande showroom Ferrari al mondo: nel salone di vendita si possono allineare ben cinquanta macchine del Cavallino.



R

Sangue blu, auto rosse

Il Colonnello Ronnie Hoare con la principessa Margaret, sorella della regina Elisabetta e, sotto, l'importatore della Maranello Concessionaires in posa con una 250 Testarossa, una 250 GTO e una 250 GTL.





IL COLLEZIONISTA

Corre da gentleman driver senza grandi pretese. Acquista una Ferrari da corsa di seconda mano e nel 1954 diventa importatore ufficiale per il Belgio. Tra i suoi clienti figurano reali, attori, magnati e playboy

La bandiera del Belgio è rossa, gialla e nera. Il rosso è quello della Ferrari, il giallo è il colore di Modena, il nero quello del Cavallino. Coincidenza o destino? Jacques Swaters è stato, fino all'ultimo giorno della sua vita (si spegne il 10 dicembre 2010), il dealer Ferrari del Belgio, con la sua azienda Francorchamps Motors. Jacques ha vissuto quattro vite Ferrari: la prima come cliente: nel 1953 compra una vecchia 166 carrozzata spider corsa, poi una monoposto 500 F2. Quando, in occasione del Salone di Bruxelles dello stesso anno, Ferrari gli chiede la cortesia di trovare un "buco" dove esporre un'auto e di ritirarla alla stazione ferroviaria, Swaters non solo fa il favore, ma durante l'esposizione trova pure un compratore. E inizia la sua seconda vita Ferrari: quella del venditore. Nel 1954 diventa l'importatore per il Belgio, una nazione estesa quanto l'Emilia. Ma con clienti particolari: per esempio il re Leopoldo, appassionatissimo di Ferrari, così come la seconda moglie, la principessa Liliane de Réthy. Nel 1957 vende 20 Ferrari su una produzione totale di 200. I suoi clienti si chiamano James Coburn (l'attore), il protagonista delle cronache mondane Porfirio Rubirosa, il magnate dello stagno Jimmy Patino.

SCUDERIA DI CAMPIONI

Il terzo periodo in rosso è quello da titolare della Ecurie Francorchamps, una delle più prestigiose squadre da corsa private di Ferrari, che in genere corrono con le Ferrari gialle (che è il colore ufficiale delle auto da corsa del Belgio, peraltro identico al giallo Modena). Per lui, vincono campioni del calibro di Olivier Gendebien, Lucien Bianchi, Willy Mairesse, Paul Frère. Significative le vittorie dal Giro di Sicilia 1957 alla 500 Km di Spa del 1966. L'Ecurie chiude nel 1979. Dal 1992, Swaters inizia la sua quarta "fase" all'insegna del Cavallino: Francorchamps Ferrari Galerie, una raccolta di documentazione e ricordi sulla storia di Maranello (oltre che una collezione di auto dall'eccezionale valore). Libri, memorabilia, documentazione sportiva, risultati dei piloti



che hanno corso su una Ferrari, dati di produzione, schede di prodotto. Insomma, l'archivio più completo al mondo di cose inerenti l'azienda fondata dal "Drake".

La collezione di auto contiene alcuni pezzi eccezionali, come la 166 MM ex Avvocato Agnelli, di colore verde e blu, esposta nel 1990 alla manifestazione L'idea Ferrari a Forte Belvedere (FI) e ceduta nel maggio 2012 al

collezionista inglese Clive Beecham.

Che l'imprenditore belga sia stato un personaggio importante per la storia della Ferrari lo dimostra il fatto che, nel 1992, al lancio della 456 GT (avvenuto proprio nella sua concessionaria), la gamma colori contenga una tinta inedita speciale: si chiama ufficialmente Blue Swaters. Ed è ancora proposta per la gamma di modelli attuale. **R**



Non solo pilota

Pagina accanto, Jacques Swaters sul podio dell'Avus, vincitore nel 1953 con la Ferrari 500 F2. Nella foto, un'immagine del 1995; in basso, al centro della foto (con l'impermeabile), nel 1961 alla 1000 Km di Parigi attorniato dai suoi collaboratori.





IL RIPARATUTTO

A differenza di tanti colleghi, è stato da entrambe le parti della barricata: prima della Ferrari infatti è stato meccanico di Formula 1 nei box della rivale Maserati

Il meccanico in pista è una figura fondamentale per una squadra corse. Basta pensare al cambio gomme in gara: è sufficiente il minimo errore e la perdita di 2-3 secondi

può rivelarsi fatale per perdere una gara. Una distrazione può mettere in pericolo la vita del pilota. Ma non è soltanto questa la vita del meccanico: è fatica, sonno arretrato, dedizione, improvvisazione, fantasia e spirito di squadra.

Certo, durante l'epoca eroica, diciamo fin verso la metà degli anni Ottanta, c'era più improvvisazione, per certi aspetti più "autonomia" nel ruolo. In seguito la professionalità non cambia, ma l'organizzazione (e la disponibilità economica dei team, che si traduce in mezzi più generosi) sì. Giulio Borsari, di Montale, un paese nei pressi di Maranello sul limitare dell'Appennino modenese, è uno dei più importanti meccanici della storia della Formula 1.

LUNGA ESPERIENZA COL TRIDENTE

A differenza di altri colleghi, che hanno trascorso una vita in Ferrari, dagli esordi in fabbrica come semplici operai al debutto nelle competizioni e alla crescita professionale, arriva a Maranello nel 1962, dopo una lunga esperienza alla concorrenza. È tra i meccanici che conquistano l'ultimo Mondiale di Fangio, quello in Maserati nel 1957. Quando il reparto corse del Tridente chiude (e la Maserati è sull'orlo del fallimento), passa alla Scuderia Centro Sud di Mimmi Dei dove collabora, tra gli altri, con un giovanissimo Lorenzo Bandini. E poi in Ferrari per chiamata diretta del Commendatore. A 134.000 lire al mese. Stipendio piuttosto generoso per l'epoca, ma non certo un emolumento da nababbo. Specie considerando la vita... di corsa.

Giulio Borsari è uomo di squadra nel senso più totale del termine. Che si traduce, anni dopo essere andato in pensione, nel tentativo, coronato da un grande successo, di creare l'associazione dei meccanici di Formula 1, nata nel 1988, che ancora oggi raccoglie centinaia di membri, legati tra loro da un vincolo fraterno. Borsari è morto nel 2013, ma il gruppo continua a rimanere unito e a partecipare

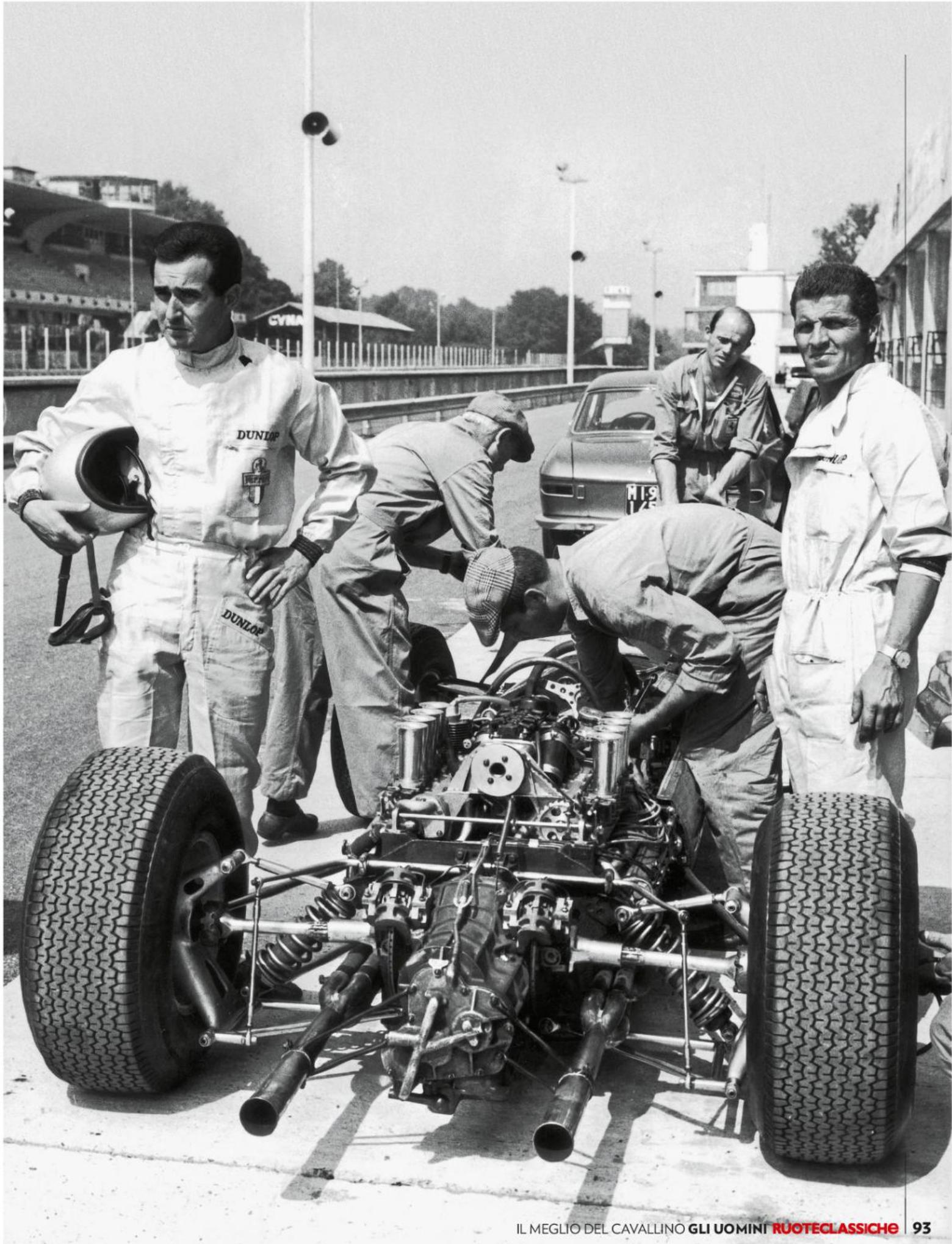


a eventi, ricorrenze e celebrazioni. E a mantenere quell'incredibile spirito di squadra dimostrato sulle piste e spesso rivelatosi l'arma vincente.

Il meccanico, specie se capo squadra o responsabile di macchina, è non soltanto un tecnico, ma anche amico e confidente del pilota. A volte quasi uno psicologo "amatoriale". Un appoggio che non di rado consente all'asso del volante di conquistare il podio. **R**

Ciak si gira

Qui sopra, Giulio Borsari, in maglietta col Cavallino; in primo piano la 22enne Françoise Hardy seduta sulla ruota della monoposto di Bandini: la foto è scattata durante le riprese del film Grand Prix (1966). Nella pagina accanto, con Lorenzo Bandini durante la messa a punto della sua monoposto di Formula 1.





UNA VITA AI BOX

Per quarant'anni in giro per il mondo senza vedere nient'altro che le piste di gara. Una passione divorante

Sergio Vezzali è di Vignola, paese dell'Emilia famoso per la "frutta rossa": ciliegie e prugne dolci, grandi e succose. Come le vittorie delle Ferrari. Entra nella "famiglia" di Maranello nel 1956, a 23 anni e da quel momento la sua vita diventa una sorta di clausura, tutta dedicata alle corse. Basta un episodio per capire quanto questa professione sia totale. Quando nasce il primo figlio, lo viene a sapere dalle segnalazioni in tribuna: lui è davanti ai box dell'Aerodromo di Modena a mettere a punto le macchine nei test invernali.

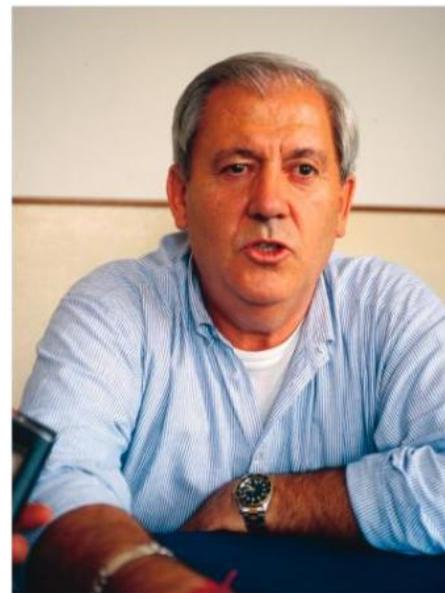
Vezzali è il tipico esempio di una vita sacrificata (con gioia) sull'altare delle corse. La sua casa è tappezzata di ricordi, di fotografie dei momenti più indimenticabili. Quarant'anni in giro per il mondo non hanno usurato la sua enorme passione per la Ferrari: tant'è che, andato in pensione, si è messo a seguire, da tecnico, le manifestazioni del Ferrari Club Italia. La vita del pensionato, tra le quattro mura di casa, non fa per lui.

INGRANAGGIO VITALE

Il ruolo del meccanico è fondamentale nella squadra corse: il tecnico in pista non è un semplice operaio, ma uno degli ingranaggi fondamentali dell'orologio. Lavora in sincronia totale con gli ingegneri e il pilota. E contribuisce al risultato né più né meno degli altri. Enzo Ferrari ha intuito quanto i meccanici abbiano importanza: se li coccola, li vezzeggia. Tanto è duro e inflessibile con progettisti e piloti, tanto ha un occhio di riguardo con i meccanici. La porta del suo ufficio per loro è sempre aperta: ascolta i loro rilievi, tiene conto dei loro consigli e li gratifica quando i risultati sono brillanti. Più volte ha dichiarato "Questa vittoria è tutto merito dei meccanici della Ferrari".

Vezzali è il tuttofare della squadra: munito di patente che lo abilita a condurre i camion, ai tempi eroici guida persino la bisarca che trasporta le monoposto da Maranello ai circuiti di tutta Europa. Dopo turni mas-

sacranti al volante, l'arrivo in pista è soltanto l'inizio: occorre montare la tenda dell'assistenza (gli spazi ai box, fino agli anni Sessanta, sono modesti), assemblare le auto, fare la messa a punto. E poi, gli straordinari notturni: c'è da riparare un guasto, riaggiustare una carrozzeria incidentata. Nella cassetta degli attrezzi, pinza cacciavite e filo di ferro sono arnesi di utilizzo frequente. Ogni attimo di vita è dedicato al risultato. **R**



Segnalazioni in codice

Sei primo, hai già trenta secondi di vantaggio al primo giro: ecco il significato del cartello che Sergio Vezzali, responsabile di macchina, espone al suo pilota.



L'ANGELO CUSTODE

È stato il meccanico responsabile in pista dei più grandi piloti di Maranello: Niki Lauda, Gilles Villeneuve, Alboreto e poi avanti fino a Schumacher. Gioie infinite, dolori tremendi

Se n'è andato a settantacinque anni per un infarto una sera di novembre dello scorso anno. Di corsa nella morte come nella vita. Paolo Scaramelli è uno dei più noti meccanici di Formula 1 della Ferrari: fotografato migliaia di volte, sempre presente accanto ai "suoi" piloti, per i qua-

li è stato un angelo custode. Da Niki Lauda a Gilles Villeneuve, da Michele Alboreto a Michael Schumacher. E quando smette di seguire i piloti, fa il volontario con disabili e malati per l'Uildim (Unione Italiana Lotta alla Distrofia Muscolare, sezione Enzo e Dino Ferrari di Modena).

È lui a dare il via per l'ultima volta ai box di Zolder a Villeneuve quando parte per il suo giro di prova senza ritorno. È "Paolino"

a riportare a casa la valigia di Gilles. E a rispondere, a notte inoltrata, alla chiamata di Enzo Ferrari, che lo convoca in ufficio e si fa raccontare per filo e per segno come è andata. È sempre lui a vedere le lacrime del "Drake" che scendono da dietro gli occhiali scuri.

GOIE E DOLORI

La vita del meccanico da corsa è anche questo: gioie incommensurabili e dolori ingestibili. In un continuo rincorrersi di riso e pianto. Paolo Scaramelli a Villeneuve rimane legato per sempre. Per il suo carattere, per le emozioni che sa suscitare, per il suo modo di guidare differente dagli altri, sempre nel tentativo di oltrepassare ogni limite tecnico e fisico. Scaramelli spesso sottolinea la differenza tra Gilles e gli altri: "Non accetta il limite della macchina, è alla costante ricerca della prestazione". Quando il piccolo grande uomo prova per la prima volta la monoposto rossa, i meccanici, abituati a Niki Lauda, rimangono stupefatti: se con l'austriaco, dopo un gran premio, i freni sono ancora nuovi, a Villeneuve bastano pochi giri per ridurli in condizioni pietose: "Non sapevamo nemmeno se avrebbe terminato una gara".

Paolo Scaramelli entra in Ferrari nel 1970. Nel 1974 viene aggregato alla squadra corse ed è assegnato al team di Lauda. Segue i piloti in pista fino al 1993, quando viene dirottato al reparto prove sul circuito di Fiorano. L'ultimo pilota che segue è Schumacher, che fa riferimento a lui durante i test di collaudo. Chi è Schumacher? "Un marziano". **R**

Da Lauda a "Schumi"

Paolo Scaramelli negli anni Settanta e negli ultimi tempi in Ferrari, quando è meccanico addetto ai test di prova sul circuito di Fiorano. Si ritira in pensione nel 2000, dopo trent'anni in azienda.





IL MESTIERE PIÙ BELLO

Collaudatore capo in Ferrari: per ben trentasette anni al volante delle Rosse, ha svezato granturismo, Sport e monoposto di Formula 1



Sette lustri abbondanti passati ogni giorno al volante di una Ferrari: Dario Benuzzi è senza dubbio l'uomo al mondo che ha percorso più chilometri con le vetture di Maranello. I chilometri totali? Sicuramente molto più di un milione. E le multe? Soltanto due: uno sfioramento dei limiti di velocità (andava a 60 con il limite dei 50) e un verbale per utilizzo di una targa prova, mentre sta collaudando una Lancia Thema Ferrari, che risulta rubata (ovviamente si è trattato di un errore).

Incidenti? Soltanto un paio: un uscita di pista al Mugello durante un test con una vet-

tura della concorrenza, per guasto tecnico (con conseguente frattura allo sterno e a una mano) e una disavventura causata da una betoniera che perde il cemento sull'asfalto. La sua Ferrari va in testacoda e viene centrata in pieno da un'auto. Qualche punto sulla testa perché urta sullo specchio retrovisore.

OFFICINA, STRADA E PISTA

Dario Benuzzi entra in Ferrari nel 1971 come collaudatore del Reparto Esperienze, ossia dove si sviluppano i nuovi modelli. Il suo maestro è Roberto Lippi, ex collaudatore e pilota arrivato in Formula 1 (una gara al G.P. d'Italia del 1961 con la De Tomaso Osca), che gli insegna teoria, pratica e rudi-

menti del mestiere. La vita del collaudatore è un'alternanza di officina, strada e pista. Perché il collaudatore, almeno un tempo, basa la sua sensibilità di sviluppo sulla conoscenza della meccanica e dei dettagli tecnici che compongono l'automobile. Per capire le modifiche da apportare nelle fasi dei test, bisogna sapere come l'auto è costruita. L'obiettivo del collaudatore è deliberare una vettura affinché risulti adatta a tutti i possessori: nel caso di una sportiva, deve essere ugualmente piacevole, facile e intuitiva da guidare sia per chi la sfrutta al massimo sia per chi ci va a passeggio.

Per questo motivo, il tester non è un guidatore che conduce il veicolo sempre al limi-



te. La ricerca delle massime prestazioni è soltanto una parte del lavoro da svolgere. Ogni particolare delle auto deve essere provato e riprovato, alla ricerca dell'affidabilità, ma non soltanto. Il collaudatore nasce artista del volante e piano piano si trasforma in un tecnico.

Questo è il mestiere di Benuzzi. Anche quando la prova riguarda una monoposto di Formula 1, la ricerca non consiste nello spuntare il tempo migliore. Può sembrare paradossale, ma i test a Fiorano, quando a bordo della F.1 non c'è il pilota "titolare" della scuderia, hanno l'obiettivo di individuare altri parametri. La cosiddetta messa a punto, che riguarda la macchina in generale o alcuni dettagli in particolare (assetto, aerodina-

mica, motore eccetera), è finalizzata all'ottenimento di una sorta di quadratura del cerchio, trovata la quale, la prestazione assoluta diventa la conseguenza naturale. Il tempo sul giro, se le prove sono state svolte a dovere, si ottiene comunque.

La domanda più naturale che viene spesso rivolta a Dario Benuzzi è se si senta altrettanto veloce di un pilota di Formula 1. La risposta è logica, quanto inaspettata: la differenza tra un pilota "vero" e un collaudatore esperto non è il tempo sul giro, ma la costanza di prestazioni. La guida di una moderna monoposto impone una preparazione fisica che consenta al pilota di mantenere il massimo rendimento per tutta la durata della cor-

Dalla BB a LaFerrari

Nel corso della sua carriera, da dipendente e poi da consulente, Dario Benuzzi ha deliberato decine e decine di modelli Ferrari. In sostanza, il capo collaudatore è colui che ha l'ultima parola nella decisione di mandare in produzione una vettura.

sa. La performance assoluta dipende da molti fattori, tra cui quello umano è uno soltanto, per quanto importantissimo. Il pilota migliore è quello che riesce a compiere con lo stesso tempo tutti i giri previsti dal gran premio. In questo, secondo Benuzzi, Michael Schumacher è stato il numero uno al mondo. **R**

TRIONFI E LUTTI

Un Cavallino mai domo e sempre rampante: questa è stata la cavalcata sportiva della Ferrari. Migliaia di vittorie incredibili, frutto delle capacità, dello stile di guida, della perizia e dell'ardimento degli assi del volante che si sono succeduti sul sedile delle Rosse da corsa. Dal primo vincitore di una prova mondiale in Formula 1: il coriaceo "Cabezón" González, che a Silverstone il 14 luglio del 1951 passa su una Rossa sotto la bandiera a scacchi. Da allora succederà altre 223 volte. Fino all'odierno Kimi Raikkonen, l'ultimo pilota a portare il titolo Costruttori a Maranello (2008). Passando attraverso

i pluricampioni, da Alberto Ascari a Niki Lauda, a Michael Schumacher. Le sconfitte non sono le corse perse, ma le perdite dei valorosi cavalieri che hanno immolato la loro esistenza sull'altare Ferrari, tutti accomunati da un beffardo e tragico destino, che è sempre purtroppo in agguato quando si tratta dello sport motoristico. Da Castellotti a Bandini, al mitico Gilles Villeneuve. Amatissimi dal pubblico, hanno vinto tutti meno di quello che avrebbero meritato. Questo è il loro comune denominatore. Tuttavia sono entrati di diritto nella leggenda dell'automobilismo.



JOSÉ FROILÁN GONZÁLES
PAG. 100



ALBERTO ASCARI - PAG. 102



GIANNINO MARZOTTO - PAG. 106



JUAN MANUEL FANGIO - PAG. 108



EUGENIO CASTELLOTTI
PAG. 110



LUIGI MUSSO - PAG. 112



MIKE HAWTHORN - PAG. 114



PHIL HILL - PAG. 115



JOHN SURTEES - PAG. 116



LORENZO BANDINI - PAG. 118

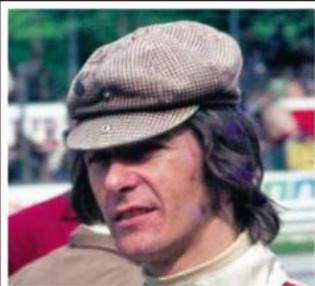


I PILOTI

IL MEGLIO DEL CAVALLINO GLI UOMINI



LUDOVICO SCARFIOTTI - PAG. 120



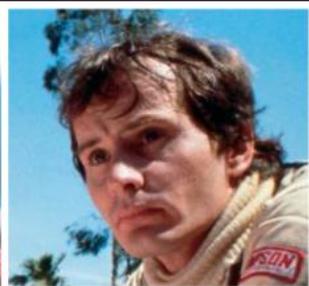
ARTURO MERZARIO - PAG. 121



CLAY REGAZZONI - PAG. 122



NIKI LAUDA - PAG. 124



GILLES VILLENEUVE - PAG. 128



JODY SCHECKTER - PAG. 132



MICHELE ALBORETO - PAG. 134



MICHAEL SCHUMACHER
PAG. 136



KIMI RAIKKONEN - PAG. 140



FERNANDO ALONSO - PAG. 142



SEBASTIAN VETTEL - PAG. 144



L'ORA DELLA VITTORIA

Il "Cabezón" (il "Testone") è il pilota che "vince" l'orologio promesso da Enzo Ferrari a chi avesse battuto l'Alfa Romeo in una prova del Mondiale di Formula 1. Accade a Silverstone, nel 1951

Strane coincidenze del destino: l'argentino José Froilán González arriva alla Ferrari quasi per caso. Certo, è un pilota veloce, ostinato, caparbio. Il suo amico e nume tutelare Juan Manuel Fangio lo alleva al culto della velocità. Ma per arrivare in Ferrari occorre che la dea bendata ci metta la sua mano benevola. Tutto accade nel volgere di pochissimi mesi: è l'alba del 1951, d'inverno i piloti corrono in Sudamerica, dove è piena estate. Il governo argentino cerca popolarità facile attraverso le corse automobilistiche. Affidava all'allievo di Fangio una Ferrari 166, datata, ma leggera e agile. Fangio è impegnato con una poderosa Mercedes-Benz W154, più vecchia ancora, ma strapotente. L'allievo supera il maestro e vince. Il Circus si trasferisce in Europa: al G.P. di Francia, Piero Taruffi è uno dei piloti del Cavallino, in sostituzione dell'asso delle due ruote Dorino Serafini, che ha avuto un incidente. Ma l'ingegnere romano è impegnato in una corsa motociclistica. Resta quindi libera la terza delle Ferrari 375 F1 (le altre due sono per Ascari e Villoresi). Ferrari pensa al "Cabezón", il "Testone", come è soprannominato il giovane corpulento argentino, che quando guida, tutto proteso in avanti, sembra un toro delle Pampas in procinto di caricare, con quella grossa testa e le narici larghe come due prese d'aria.

IL DUELLO CON FANGIO

González fa la sua corsa onesta, fino al momento di cedere la vettura al più titolato Ascari, tradito dalla sua 375 (all'epoca lo scambio di piloti è ammesso). Ferrari, che non conosce ancora di persona l'argentino, lo riceve a Maranello, e i due si accordano per proseguire il rapporto di collaborazione.

Approdato quasi per caso alla corte del Commendatore, il toro delle Pampas si presenta all'appuntamento di Silverstone, il 14 luglio del 1951. E vince portando per la prima volta una Ferrari al primo posto sotto la bandiera a scacchi in un gran premio titolato per il Mondiale della massima formula. Contro l'argentino scatenato, non c'è nulla da fare, nem-



Irruento, ma solo al volante

Tanto gentile, taciturno e affabile in "abiti civili", quanto temerario e persino pericoloso al volante: questo è José Froilán González, l'asso argentino (a sinistra con il suo mentore Fangio) che regala alla Ferrari la prima vittoria nel Mondiale di Formula 1. Pagina accanto, seduto sul muretto dei box di Monza al Gran Premio Supercortemaggiore del 1954.

meno per le più potenti Alfa Romeo di cui l'amico Fangio è l'alfiere (assieme a Farina, Bonetto e Sanesi). González prende il via dalla pole position, ma la migliore partenza la fa Bonetto. Dura soltanto un giro la sua leadership, perché viene passato da González e Fangio. Tra i due argentini è un serrato testa a testa. Quando Fangio sorpassa González, questi gli rimane attaccato agli scarichi. Sorpassi e controsorpassi fin quasi alla fine, quando González prevale sul traguardo, dopo aver

accumulato negli ultimi giri quasi un minuto di vantaggio.

Ferrari, al ritorno dell'argentino in Italia, lo premia con un orologio, che aveva messo in palio per il pilota che per primo avesse battuto le Alfa Romeo in una gara del Mondiale.

Alla fine della stagione, il "Cabezón" passa alla Maserati, ma torna a Maranello quando, nel 1954, Ascari e Villoresi lasciano la Ferrari. Nello stesso anno vince in coppia con Maurice Trintignant la 24 Ore di Le Mans. **R**





SUL TETTO DEL MONDO

“Ciccio” Ascari, figlio del campione degli anni Venti Antonio, è l'unico pilota italiano a conquistare il Mondiale di Formula 1. E lo fa per ben due volte: nel 1952 e nel 1953. Al volante di una Ferrari



Il nome di Alberto Ascari è legato indissolubilmente a quello della Ferrari. La sua gara d'esordio importante sulle quattro ruote (negli anni Trenta gareggia in moto) è alla Mille Miglia del 1940, l'edizione anomala disputata alla vigilia dell'entrata in guerra dell'Italia, che si corre su un circuito stradale Brescia-Cremona-Mantova e ritorno a Brescia, da percorrere nove volte). Alberto, figlio dell'asso dell'Alfa Romeo (e amico di Enzo Ferrari) Antonio, morto al G.P. di Francia del 1925, prende il via con l'Auto Avio Costruzioni 815, l'opera prima

di Ferrari, quando ancora non può utilizzare il suo cognome, per accordi con l'Alfa Romeo da cui è fuoriuscito pochi mesi prima. “Ciccio” (il soprannome di Alberto) rimane al comando nel primo giro, ma poi è costretto al ritiro per un guasto.

L'amico di sempre, Gigi Villorosi, lo convince a riprendere a correre nel dopoguerra. Firma un contratto con Maserati, dove raggiunge brillanti risultati. È un astro nascente; corre soltanto una gara per l'Alfa Romeo, la casa legata ai ricordi del padre.

Dal 1949 firma per Ferrari. Alla prima edizione del Mondiale di Formula 1, nel 1950, Ascari è secondo alla gara d'esordio a Montecarlo (a Silverstone, prova che apre il

campionato, la Ferrari non è presente). Poi è quinto in Belgio e secondo “in coabitazione” con Serafini a Monza.

Nella stagione seguente, quella della vittoria di González a Silverstone, Ascari, che è il pilota di punta della Ferrari, vince due gare: il Gran Premio di Germania e quello d'Italia a Monza. Perde il titolo, che va a Fangio, all'ultima gara, in Spagna. Il 1952 e il 1953 sono stagioni di dominio assoluto per Ferrari e per Ascari: sei successi consecutivi su otto prove (sette le corse a cui prende parte Ascari), cinque pole position, sei giri più veloci. Il Mondiale del 1952 è suo (all'epoca non viene assegnato il titolo Costruttori). L'anno seguente, il bis: nove le gare (ma le squadre europee diser-

Onori al campione

Nella foto, Ascari festeggiato dopo la conquista del suo primo Mondiale (1952). Nella pagina accanto, a sinistra, alla 500 Miglia di Indianapolis del 1952, una gara sfortunata perché è costretto al ritiro per il cedimento di una ruota della Ferrari 375; a destra, durante i test all'Aerodromo di Modena.



Con la 815

Ascari in posa al volante dell'Auto Avio Costruzioni 815, la vettura con cui partecipa alla Mille Miglia del 1940. In basso, a sinistra, con il presidente argentino Juan Domingo Perón, che gli consegna il trofeo del vincitore al Gran Premio Perón del dicembre 1949. A destra, in "borghese" con l'attore Vittorio Gassman e l'amico Gigi Villoresi.



→ tano la prova di Indianapolis), cinque vittorie di Ascari, una per ciascuno ai suoi compagni di squadra Hawthorn e Farina e un'unica vittoria, a Monza, nella corsa finale a Fangio su Maserati. Sul circuito brianzolo però Ascari è sfortunato perché sbanda al penultimo giro mentre è in testa e deve lasciare la vittoria all'argentino. A fine stagione c'è il divorzio dalla Ferrari. "Ciccio" è corteggiato sia dalla Mercedes, che sta per rientrare nel Circus, sia dalla Lancia, all'esordio in Formula 1. L'ingaggio dei torinesi è favoloso: Ascari si re-

ca diverse volte a Maranello per una controfferta. Ma, si sa, per il "Drake" a vincere non è il pilota, ma la sua macchina. E quindi, Ascari accetta la generosa proposta della Lancia.

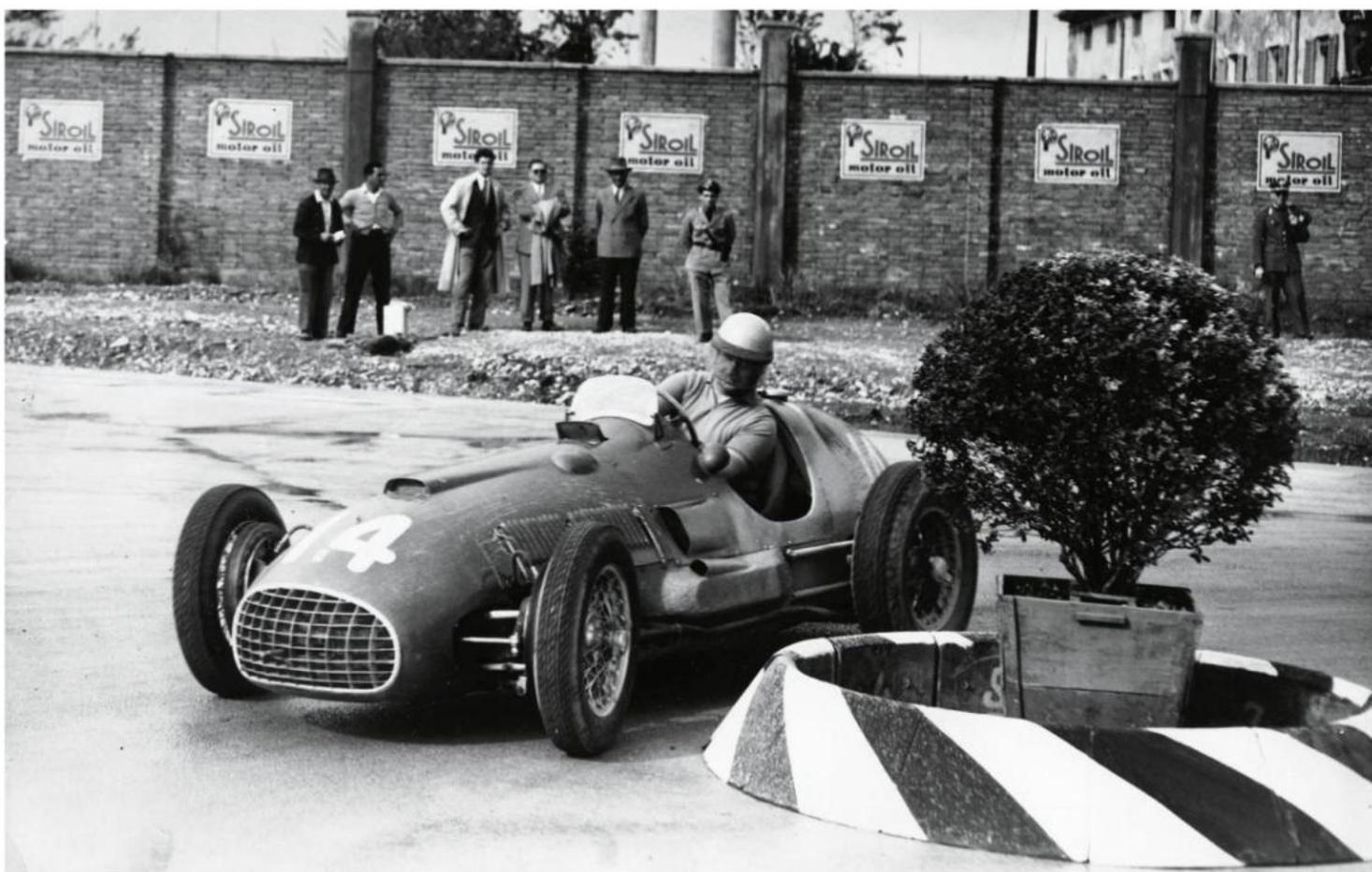
L'INCIDENTE DI MONZA

La D50 non è ancora pronta, quindi Ascari corre, grazie a una deroga concessa dalla Lancia, sia con Maserati sia con Ferrari, senza successi assoluti nella massima formula. Nel 1955 la monoposto torinese è finalmente competitiva. A Montecarlo un terribile incidente, cau-

sato dall'olio in pista, fa volare la vettura di Ascari, che si inabissa in mare. Il pilota milanese riesce a uscire e viene tratto in salvo, con ferite lievi. Ascari vuole tornare al volante appena è possibile, per superare il trauma.

L'occasione si presenta a Monza, quattro giorni dopo l'incidente di Monaco. Gli amici Villoresi e Castellotti sono in pista per testare la Sport 750 Monza. Chiede loro di poter fare qualche giro alla guida. Come dire di no a un amico? Anche se "Ciccio", superstizioso come tutti i piloti, anzi più degli altri, è





in borghese. Non ha né il suo caschetto azzurro, da cui non si separa mai quando corre, né la maglietta del medesimo colore, che indossa sempre in gara, né i guanti da pilota. Se li fa prestare e parte. Per provare i suoi riflessi. Per capire se qualcosa dentro di lui è cambiato. Per esorcizzare la paura. Per addomesticare il destino. Che invece, beffardo, è in agguato. Al terzo giro, lo schianto, sulle cui cause si discute ancora adesso: un guasto, un malore, oppure qualcuno ha attraversato improvvisamente la pista? Sull'asfalto i segni di una improvvisa e disperata frenata; la vettura sbanda e si ribalta all'altezza della curva che poi viene intitolata ad Ascari. Il pilota rimane schiacciato. Giunge all'ospedale già morto. Su quella medesima curva, l'anno prima, ha già avuto un incidente. Una curva veloce, che chiude a sinistra, molto simile a quella dove trent'anni prima sul circuito di Montlhéry suo padre Antonio perde la vita al volante dell'Alfa Romeo numero 8.

Ascari ha 37 anni. La stessa età di Antonio quando nel 1925 rimane vittima del fatale incidente al Gran Premio di Francia.

La Lancia, orfana del suo campione, si ritira dalle gare e cede tutto il materiale della scuderia di Formula 1 alla Ferrari. Un pilota italiano come Alberto Ascari, capace di conquistare due Mondiali, non c'è più stato. **R**



Famiglia di piloti

Qui sopra, Alberto Ascari in occasione di una delle tante vittorie del 1953. Accanto, mentre osserva il busto dedicato al padre. In alto, Ascari vincitore al Gran Premio di Modena del 1950 con la Ferrari 166 F2.



I "CONTI CORRENTI"

Così venivano soprannominati dagli appassionati i fratelli Marzotto, nobili veneti col pallino delle corse. Gianni è il migliore: vince su Ferrari due Mille Miglia

Giannino Marzotto, conte di Valdagno Castelvecchio, insieme ai fratelli erede di un impero industriale nel Veneto nel settore tessile. Nobile, ricco, charmant. Uno dei protagonisti del bel mondo degli anni Cinquanta, delle cronache sui rotocalchi dell'epoca che lettori e lettrici "divorano" avidamente. Ma le gesta del rampollo che più fanno discutere sono le imprese sportive al volante delle auto da corsa. Gianni, infatti, ha il pallino delle automobili, in particolare delle Ferrari. Veloce, lussuose, potenti. Le compra e le cambia come se fossero calzini. E le utilizza pure in gara, molto spesso mettendosi dietro i piloti ufficiali.

Non che i fratelli Vittorio, Paolo e Umberto, siano da meno. Anche loro sono tipi dal piede pesante. Ma Gianni è il migliore. La prima Ferrari l'acquista nel 1948: è la quarta costruita. La fa carrozzare su misura da Touring. Per inaugurarla, ci fa una bella gita a Parigi. Però non è molto adatta per correre. Quindi Ferrari gli dà, per la Mille Miglia del 1950, una 195 S, con motore maggiorato a 2,34 litri. Marzotto ci corre con l'amico Marco Crosara, che poi diventerà il suo notaio di fiducia. Marzotto vince in doppiopetto. E sul traguardo, giustifica la sua eleganza d'abbigliamento con noncuranza: "Pensavo di fare solo pochi chilometri... e quindi non volevo farmi trovare agghindato da gara".

Per Ferrari è tanta pubblicità gratis. Ma quando Marzotto inizia a modificare le Ferrari, facendo realizzare per conto proprio carrozzerie leggere alla Fontana di Padova, il Comendatore storce il naso. Perché le Ferrari della Scuderia Marzotto (che Gianni crea assieme ai fratelli), sono leggere ma brutte (forse volutamente, per attirare gli sguardi). Le chiama una "Uovo" per la forma tutta arrotondata e, l'altra il "Carretto siciliano" (perché ci corre il Giro di Sicilia). Ferrari inizia a fare qualche piccolo sgarbo: ricambi consegnati in ritardo, vetture rabberciate. Nonostante gli scherzetti, Marzotto rivince la Mille Miglia nel 1953. E si porta in bacheca pure due edizioni della Coppa d'Oro delle Dolomiti, che per la famiglia Marzotto è un po' la gara di casa. **R**





Sempre inappuntabile

Giannino Marzotto intervistato dopo la vittoria alla 500 Miglia di Toscana. Nella pagina accanto, in alto, fresco vincitore della Mille Miglia del 1950; in basso, in gara al Gran Premio di Roma del 1951, dove il conte si classifica terzo.



FIUTO INFALLIBILE

Vince cinque Mondiali, ma soltanto uno con la Ferrari. Perché sceglie sempre l'auto migliore del momento. Con il "Drake" il rapporto non è idilliaco, bensì di reciproca sopportazione



Un record infranto nel 2003

Fangio festeggiato dopo una delle sue vittorie: cinque i titoli conquistati dall'argentino. Nella pagina accanto, il campione con la moglie; in basso a sinistra, al volante della Ferrari D50 al G.P. di Francia del 1956; a destra con il Ministro del Lavoro Ezio Vigorelli, in occasione della consegna, il 22 aprile del 1959, dell'onorificenza di commendatore.



inquantadue gran premi disputati, ventiquattro vittorie e trentacinque podi. E cinque Mondiali. Così si può riassumere la carriera di uno dei piloti più

grandi della storia. Il suo record viene battuto solo da "Schumi" nel 2003, quando il tedesco si aggiudica il sesto titolo (al quale aggiungerà il settimo l'anno successivo). Forse non così imbattibile nelle corse di lunga durata (che l'argentino non ama: vince "soltanto" la Carrera Panamericana del 1954, poco altro, e mai la Mille Miglia). Ma Fangio ha un'altra dote: ha il fiuto per capire prima di ogni stagione quale sia la macchina da battere. E ci si mette sempre al volante. Per questo con Ferrari non va affatto d'accordo, e il loro rapporto è un susseguirsi di sgarbi reciproci e pubbliche accuse.

CONVIVENZA DIFFICILE

Al re di Maranello un pilota che fa ombra alle sue macchine proprio non va giù e quindi la convivenza è breve e agitata. Però di soddisfazione reciproca: perché nel 1956 frutta il quarto titolo a Fangio, che è il terzo per la Ferrari. La vittoria, però, è rocambolesca e Fangio la ottiene soltanto perché il compagno di squadra Collins, in lizza anche lui per il Mondiale, gli cede il volante a Monza durante l'ultima prova della stagione permettendogli il trionfo. Il miglior esempio di sportività nella storia delle corse automobilistiche. Anche nella prima gara del 1956, in Argentina, Fangio appiedato rientra in corsa grazie alla vettura di Musso; alla successiva prova di Monaco succede lo stesso con Collins.

È soddisfatto l'argentino? Nossignori: durante il resto della stagione, Fangio accusa continuamente la Ferrari di non metterlo in condizioni adeguate per difendere il titolo. Dopo la vittoria finale, sembra che il rapporto con Ferrari si possa in qualche modo ricucire ma poi, per una questione di quattrini, Fangio non è confermato. E quindi si accasa rapidamente in Maserati, dove riesce a vincere l'ultimo dei suoi Mondiali, quello del 1957. **R**





L'IDOLO DELLE FOLLE

Amico inseparabile di Alberto Ascari, si esprime al meglio al volante di vetture Sport. Diviene molto popolare e la sua relazione con Delia Scala riempie le cronache mondane. Muore in prova il 14 marzo del 1957





G

iovane, ricco e affascinante, Eugenio Castellotti è il figlio di proprietari terrieri della "Bassa" lombarda. Il padre è appassionato di

corse automobilistiche, ma non vede di buon occhio che il figlio possa sognare di diventare pilota. La prematura scomparsa del genitore, però, fa entrare il giovanissimo Eugenio nell'automobilismo corsaiolo che conta dalla porta principale. Acquista una Ferrari 166 Mille Miglia, con la quale inizia a raggiungere risultati brillanti. Si distingue soprattutto nelle competizioni stradali. Nel 1952 conosce Alberto Ascari e i due diventano inseparabili. Le eccellenti prestazioni gli aprono le porte della Squadra Corse Lancia, con cui raggiunge un terzo posto alla Carrera Panamericana del 1953. Nel 1954 è sotto contratto Lancia, però lo sviluppo della Formula 1 è più lento del previsto. Corre spesso con le Ferrari Sport. Nel 1955 con la Lancia di Formula 1 è secondo a Monaco, ma è la gara dell'incidente di Ascari che vola nelle acque del porto con la sua monoposto. Dopo pochi giorni Castellotti deve provare, assieme a Villoresi, la Ferrari 750 Monza in vista del Gran Premio Supercorstemaggiore. I due chiamano Alberto Ascari al telefono, che parte al volo dalla sua casa in corso Sempione a Milano. Chiede di provare l'auto di Castellotti e si uccide alla curva che prenderà il suo nome.

Per Castellotti è un momento durissimo. Non ha nessuna responsabilità, naturalmente: è "Ciccio" che ha voluto guidare la Sport per riprendere confidenza col volante. L'abbandono Lancia lo trasferisce armi e bagagli definitivamente in Ferrari. Chiude la stagione 1955 con risultati discreti.

Il 1956 è il suo anno. Infatti vince la Mille Miglia e la 12 Ore di Sebring, ma con le monoposto colleziona molti ritiri. Solo in Francia ha l'occasione di vincere, ma deve accontentarsi del secondo posto per ordini di scuderia. Il 1957 potrebbe essere l'anno della definitiva consacrazione. Eugenio è l'idolo delle folle e pure delle femmine. Tra le sue conquiste, Sandra Milo, Edy Campa-

gnoli, Anna Maria Ferrero. Ma il cuore di Castellotti batte forte quando conosce e si fida con la soubrette e attrice Delia Scala. I due progettano di vivere insieme e il pilota si sottopone a viaggi continui per raggiungere Delia nelle località dove si tengono gli spettacoli teatrali. Milano, Firenze, Roma: appena può, Eugenio corre da lei. E sono scintille...

L'ULTIMO COLLAUDO

La data fatale è il 14 marzo. Il luogo della sciagura l'Aerodromo di Modena. Castellotti deve testare la 801 F1, ma in pista c'è anche la concorrente Maserati 250 F con Jean Behra. Si accende la sfida per staccare il tempo migliore. Al secondo giro di prova, Castellotti passa velocissimo sul rettilineo, poi arriva alla "S" Stanguellini. Nessuno sente la scalata delle marce, ma solamente lo schianto della monoposto che vola in aria e infine atterra, dopo varie carambole, sulla tribunetta del Circolo della Biella, per fortuna in quel momento deserta. Castellotti muore sull'ambulanza.

Sulle cause dell'incidente si fanno diverse ipotesi, nessuna smentita o confermata da prove. La voglia di strafare (Ferrari sta decidendo chi sarà il pilota di punta della stagione, ma c'è anche la sfida con la Maserati di Behra)? La stanchezza del pilota per i continui viaggi in macchina per correre dall'amata? Un guasto alla monoposto (ai freni, al cambio o il cedimento dell'albero di trasmissione)? L'unica certezza è che Eugenio, a soli ventisette anni, abbandona la vita. Al funerale, partecipano tutti i piloti del Circus e migliaia di tifosi. Eugenio è il pilota più amato, l'idolo delle folle ed è considerato l'erede di "Ciccio" Ascari. La "Ferrari primavera", quando la stagione non è ancora iniziata, precipita nuovamente in un inverno siberiano. R

Mille Miglia vincente

Nella foto grande, Castellotti ai box durante le prove del G.P. di Germania del 1956. Partito terzo, si ritira per guasto elettrico dopo cinque giri. In alto, con Delia Scala al trionfo della Mille Miglia del 1956.



CURVA MALEDETTA

Della squadra di giovani piloti della stagione 1958, forse Musso era potenzialmente il migliore. Purtroppo muore a Reims, mentre rincorre il compagno Hawthorn per strappargli il comando

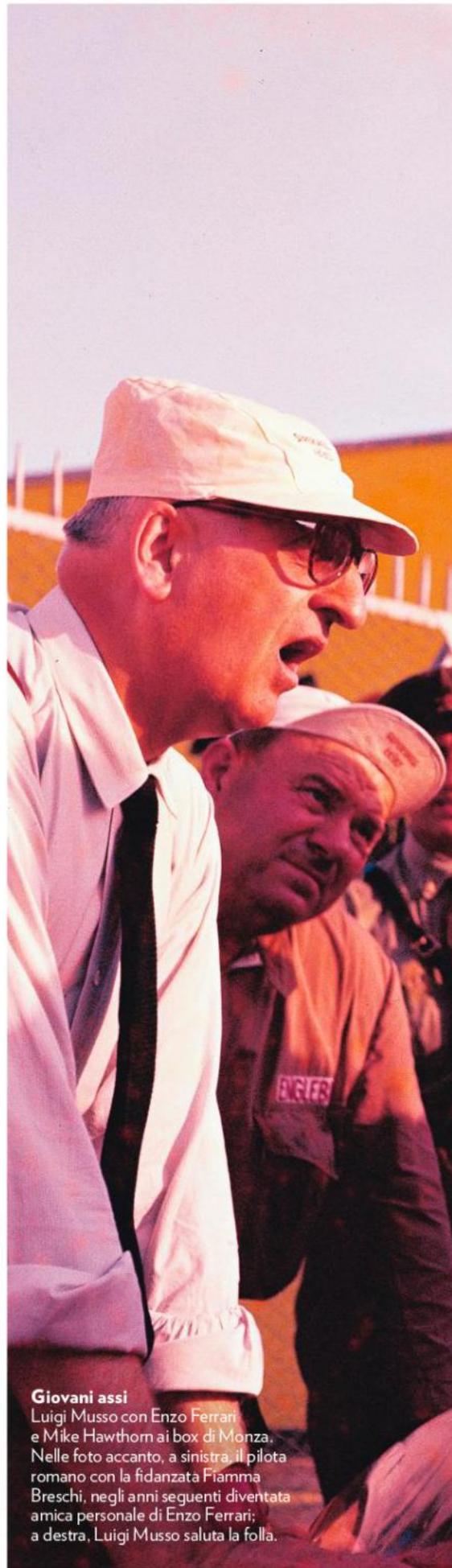
Luigi Musso, pilota romano, nasce in una famiglia benestante, ma non ricca. Per correre investe tutti i suoi risparmi. Pare che la sua tragica fine abbia a che fare con le sue difficoltà economiche: doveva vincere a tutti i costi per sistemare un prevedibile dissesto finanziario. Ma procediamo con ordine. Luigi ha talento e riesce a emergere. Fino a raggiungere la notorietà, dapprima con la Maserati e poi con la Ferrari. Con la Casa del Tridente è campione italiano vetture Sport classe 2 litri nel 1953. Lo stesso anno debutta in Formula 1 al Gran Premio d'Italia a Monza. Tra il 1954 e il 1955 diventa una presenza fissa nel Circus, ma senza vittorie. È il 1956, quando approda a Maranello, che riesce a vincere all'esordio, sebbene in condivisione con Fangio: cede il volante all'asso argentino nella gara di casa. Fangio vince e i due alfieri della Ferrari si dividono la posta.

Nel 1957, confermatissimo nella squadra del Cavallino, si classifica terzo nel campionato, e si merita la permanenza per la stagione successiva: la terza. Che inizia con due brillanti secondi posti, che lo fanno balzare in cima alla graduatoria provvisoria. La macchina da battere, però, è la nuova Cooper a motore posteriore: leggera, agile anche se poco potente. Alla sesta gara del Mondiale, il 6 luglio in Francia a Reims, Luigi Musso

sa bene che il ricco premio per il vincitore in palio nella città dello champagne può aggiustargli molte situazioni. Chiede perciò consiglio al collega Fangio (alla sua ultima gara in Formula 1) su come affrontare la famigerata curva del Calvario, che è il punto strategico dell'intero circuito. Fangio gli dice che, nel 1956, lui la faceva in pieno (nel 1957 si è corso il G.P. di Francia a Rouen). Però, attenzione: due anni prima le macchine erano molto meno potenti e performanti. Al decimo giro della corsa, quando Musso insegue il compagno Hawthorn per strappargli la leadership della gara, l'incidente fatale: Luigi entra in pieno alla Calvario ed esce di pista. Quando lo raccolgono è agonizzante. Finisce così la speranza di trovare un italiano emulo del compianto Alberto Ascari. Era successa la stessa cosa l'anno prima con Eugenio Castellotti.

SQUADRA FALCIDIATA

Ma la stagione dei luttu Ferrari non termina qui: il 1958 è l'annus horribilis per la Ferrari. Meno di un mese dopo il tragico incidente di Musso, il 3 agosto al Nürburgring si corre il G.P. di Germania. Peter Collins si uccide alla curva Planzgarten. L'amico Mike Hawthorn vorrebbe ritirarsi dalla gara, ma è in lizza per il titolo. Chiude la stagione vincendo il Mondiale e appende il volante al chiodo. Morirà in un incidente stradale poche settimane dopo. La squadra dei tre moschettieri Ferrari è sterminata. **R**



Giovani assi

Luigi Musso con Enzo Ferrari e Mike Hawthorn ai box di Monza. Nelle foto accanto, a sinistra, il pilota romano con la fidanzata Fiamma Breschi, negli anni seguenti diventata amica personale di Enzo Ferrari; a destra, Luigi Musso saluta la folla.







CASCO E FARFALLINO

Primo pilota inglese a laurearsi campione del mondo in Formula 1, lo "slavato" Mike corre in perfetto stile british con papillon a pois al collo della camicia

La signora con la falce ha sempre seguito con un certo interesse questo ottimo pilota, giunto a Maranello nel 1953, e per sei anni nella squadra ufficiale delle monoposto. Specialista in circuito, Mike, da buon inglese, ha sempre un occhio di riguardo per le auto del proprio Paese: corre, quando il tempo glielo permette, anche con Jaguar, Vanwall e BRM. Ma è con la Casa di Coventry che ottiene il risultato più prestigioso nella categoria Sport: la vittoria nella purtroppo tragica edizione del 1955 della 24 Ore di Le Mans, quella in cui la Mercedes-Benz 300 SLR di Pierre Levegh esce di pista e vola sulle tribune, mietendo 83 vittime. Il più spaventoso incidente nella storia delle competizioni automobilistiche.

Questo è il primo appuntamento in cui la nera signora si avvicina a lui. In Formula 1 è ricordato per le poche vittorie ottenute, ma anche per i moltissimi piazzamenti. Sono soltanto tre le ascese al gradino più alto del podio: al Gran Premio d'Inghilterra del 1953 (l'anno del secondo mondiale di Ascari), su Ferrari 500, al Gran Premio d'Italia a Monza dell'anno successivo (con la Ferrari 625), e al Gran Premio di Francia del 1958, anno in cui si laurea campione del mondo con la 246 F1. Sul Circuito di Reims che è fatale, in quella occasione, al compagno di squadra Luigi Musso. È il 6 luglio. Il 3 agosto seguente, è l'altro compagno di squadra, l'amico fraterno Peter Collins, a perdere la vita in un incidente in gara: avviene al G.P. di Germania sul Nürburgring. Hawthorn arriva alla chiusura di quel Mondiale maledetto e appende il casco al chiodo.

UN DESTINO SEGNATO

Il rapporto con Ferrari, che ha stima del biondo e flemmatico britannico (il suo tratto distintivo è il papillon a pois sulla camicia, anche quando corre, e la pipa per rilassarsi nei rari momenti di riposo), è splendido a tal punto che quando Mike gli chiede se può diventare l'importatore di Ferrari per il mercato inglese, gli risponde su-



bito di sì. Il potenziale di mercato è enorme e la pubblicità derivata dalle corse fa intravedere interessanti prospettive. Nasce in quel momento l'idea della Maranello Concessionaires, che poi però sarà concretizzata soltanto dal subentrato colonnello Ronnie Hoare. Perché Hawthorn, abbandonate le gare, non riesce più a ingannare la nera signora, che l'ha seguito sempre così da vicino. Il suo destino si compie il 22 gennaio 1959 nei pressi di Guilford. Sta procedendo a forte velocità al volante della sua Jaguar 3.4 Litre. C'è chi sostiene che fosse impegnato in una gara improvvisata

Flemma britannica

Mike Hawthorn è campione del mondo di Formula 1 con la Ferrari nel 1958. Un anno di lutti per la scuderia di Maranello: muoiono in gara Luigi Musso e Peter Collins.

con un amico, Rob Walker, il titolare di una scuderia privata in Formula 1, noto anche come uno degli eredi della famiglia scozzese proprietaria del whisky Johnnie Walker, il whisky più venduto al mondo da sempre. Verità o leggenda? **R**



IL CAMPIONE AMERICANO

Scoperto da Luigi Chinetti, è il primo americano a vincere il Mondiale di Formula 1, nel 1961. Una stagione purtroppo segnata ancora una volta da tragedie

Il piccolo Philip Toll Hill Jr. impara presto a guidare lungo le strade periferiche di Santa Monica: ha solo otto anni quando apprende i primi erudimenti. Nasce a

Miami, ma presto la famiglia si sposta in California. Il gusto per le corse lo induce a trasferirsi in Inghilterra, dove trova un impiego alla Jaguar come collaudatore e pilota di riserva. L'occasione d'oro, però, è dalla sua parte dell'Atlantico, per giunta non lontanissimo da casa sua: in Messico per la Carrera Panamericana del 1954. È Luigi Chinetti, il suo talent scout, che lo propone alla Ferrari: Hill, su Ferrari 375 MM, ripaga la fiducia con un secondo posto, dietro Umberto Maglioli (Ferrari 375 Plus).

Il Commendatore lo mette sotto contratto e gli raddoppia l'impegno quando si accorge che Phil va forte anche con le ruote scoperte. La sua vittoria più importante, però (prima del Mondiale del 1961) è quella di Le Mans nel 1958 con la 250 Testa Rossa/58 in "coabitazione" con Olivier Gendebien. La sua prima affermazione in Formula 1 arriva nel 1960, ed è la più prestigiosa per la Ferrari, perché ottenuta a Monza. L'anno dopo lotta per il Mondiale grazie alla competitiva 156 F1. L'avversario più accreditato per vincere il titolo è il compagno di squadra Wolfgang von Trips, che prima della penultima gara della stagione, quella di Monza, è in testa al campionato.

Al secondo giro, von Trips entra in collisione con la Lotus di Jim Clark al rettilineo prima della parabolica. Lo scozzese riesce a fermarsi sul terrapieno, la Ferrari del tedesco invece decolla, abbatte le reti di protezione, e falcia 14 spettatori, morendo lui stesso all'istante. Decine i feriti. Ma la corsa va avanti: al termine, Hill vince e si laurea matematicamente campione del mondo, con un solo punto di vantaggio sullo sfortunato compagno.

La stagione 1962 è una delusione: nessuna vittoria per Hill, che continuerà a correre per qualche anno, ma non in Ferrari dal 1963. Abbandona la Formula 1 nel 1966 e intraprende la carriera di giornalista dell'auto, dove rimane apprezzatissimo fino all'anno della scomparsa, avvenuta nel 2008. **R**



Vittoria a lutto
Phil Hill a Monza il 10 settembre 1961. L'americano ha appena conquistato il Mondiale, ma il suo compagno di squadra Wolfgang von Trips, in lizza per il titolo, è morto meno di due ore prima a inizio gara, assieme a 14 spettatori falciati dalla sua Ferrari 156 F1.



L'UNICO IN VETTA A 2 E 4 RUOTE

È il solo pilota a vincere titoli mondiali con le moto e le auto. Però con un rimpianto: i suoi campionati in Ferrari avrebbero potuto essere quattro anziché uno solo

Per il "Drake" i campioni che arrivano dalle due ruote meritano un riguardo speciale, perché gli ricordano l'amico Tazio Nuvolari. Anche l'arrivo di Ascari in

Ferrari è in parte dovuto al fatto che Alberto ha avuto un'esperienza sulle motociclette. John Surtees, sette volte campione sulle due ruote, è quindi sempre stato nel mirino del Commendatore. Che, come al solito, in quanto a fiuto non si sbaglia mai. Infatti John gli dà il trofeo del 1964. Quello che non può sapere il grande capo di Maranello quando Surtees si laurea vincitore è che il britannico sta per dargli un dispiacere giusto un paio d'anni dopo. Perché John Surtees se ne va sbattendo la porta o, meglio, non è lui ad andarsene, perché viene licenziato in tronco durante la stagione 1966, dopo una serie infinita di reciproche accuse.

Un'altra cosa che invece Ferrari intuisce, ma che non ammetterà mai, è che negli anni di Surtees il bottino sarebbe potuto essere ben più ricco: il campionato 1963 avrebbe potuto essere conquistato facilmente, perché la monoposto è molto equilibrata, peccato che il 6 cilindri sia nettamente meno potente dei V8 inglesi. Questione di alimentazione: nonostante la sperimentazione sull'iniezione Bosch, la Ferrari utilizza ancora i vecchi carburatori. Forse per non fare un dispiacere a Mercedes, che asserisce di averne l'esclusiva. Così sostiene Surtees per molti anni.

AMARI RIMPIANTI

John rimpiange anche il Mondiale 1965: Ferrari è l'unica Casa a poter vantare il portentoso 12 cilindri "boxer" di 1,5 litri, purtroppo sviluppato senza grande convinzione, visto che la sua vita utile è soltanto quell'anno. E quindi il titolo viene regalato agli inglesi. Nel 1966, sempre secondo l'asso britannico, la storia si ripete, anche col cambio dei regolamenti tecnici: Ferrari ha in dotazione un V12 di tre litri specificatamente preparato. Mentre gli inglesi corrono



con i vecchi motori con cilindrata aumentata e Brabham (che si laurea campione) addirittura con il motore Repco che è derivato dalla grande serie. Un altro titolo buttato al vento...

L'uscita di scena di Surtees, come abbiamo ricordato a proposito di Eugenio Dragoni, è fragorosa e si porta avanti strascichi lunghissimi sulla stampa sportiva. Ma John alla Ferrari rimane comunque affezionato. È morto il 10 marzo 2017, quindi pochi giorni fa. Ma la riappacificazione con Ferrari è avvenuta tanto tempo fa, poco prima che il Grande Vecchio si spegnesse nell'agosto 1988. "John - gli ha detto durante l'ultimo incontro - ricordiamoci soltanto dei bei tempi e delle cose belle, non degli errori e dei momenti difficili". **R**



Momenti goliardici

John Surtees si diverte prendendo in braccio il compagno di squadra Lorenzo Bandini, mentre il capo meccanico Giulio Borsari effettua controlli sulla monoposto dell'inglese. Nella pagina accanto, l'asso britannico in gara e, sotto, in abiti "civili".





SOGNO INFRANTO A MONACO

Quello che ha ottenuto nella sua breve esistenza, il pilota di origine romagnola se l'è conquistato a fatica, raggiungendo grandi vittorie con le Sport. Il 1967 avrebbe dovuto essere il suo anno anche in F.1...

Lorenzo Bandini, nato nel 1935 nella Libia italiana da genitori romagnoli rientrati in patria durante la guerra, appena ha l'età giusta diventa meccanico. Si specializza nell'officina milanese del suocero, che lo incoraggia nelle corse. Lorenzo ha stoffa e sensibilità. Vince e scala le posizioni di vertice, ma per gradi. Corre soprattutto nelle gare in salita, le più popolari e meno costose da frequentare. Poi si avvicina alle Formula Junior

e alle Sport. Ma sogna la Formula 1. Quando nel 1961 la Fisa (la Federazione delle Scuderie Italiane) mette a disposizione di un giovane emergente una monoposto Ferrari semiufficiale, gli viene preferito Giancarlo Baghetti. Lorenzo abbozza e rimanda l'appuntamento. Già l'anno seguente Enzo Ferrari lo mette sotto contratto, dopo una breve esperienza con la Centro Sud di Mimmo Dei.

L'IDOLO ITALIANO

Col Cavallino deve svolgere un ruolo di seconda o terza guida per qualche annetto di

noviziato. Nelle Sport, invece, Bandini si leva soddisfazioni grandissime, che lo consacrano come beniamino dei tifosi. Lui, umile meccanico, è il simbolo del sogno italiano. Nel 1963 vince la 24 Ore di Le Mans, in una coppia tutta italiana con Ludovico Scarfiotti. Nel 1965, la Targa Florio in coppia con lo specialista siciliano, il "Preside volante" Nino Vaccarella. In mezzo, però, c'è la prima (e unica) vittoria in Formula 1, in Austria a Zeltweg nel 1964. E difende coi denti, da bravo scudiero, il capo squadra Surtees che vince il Mondiale.

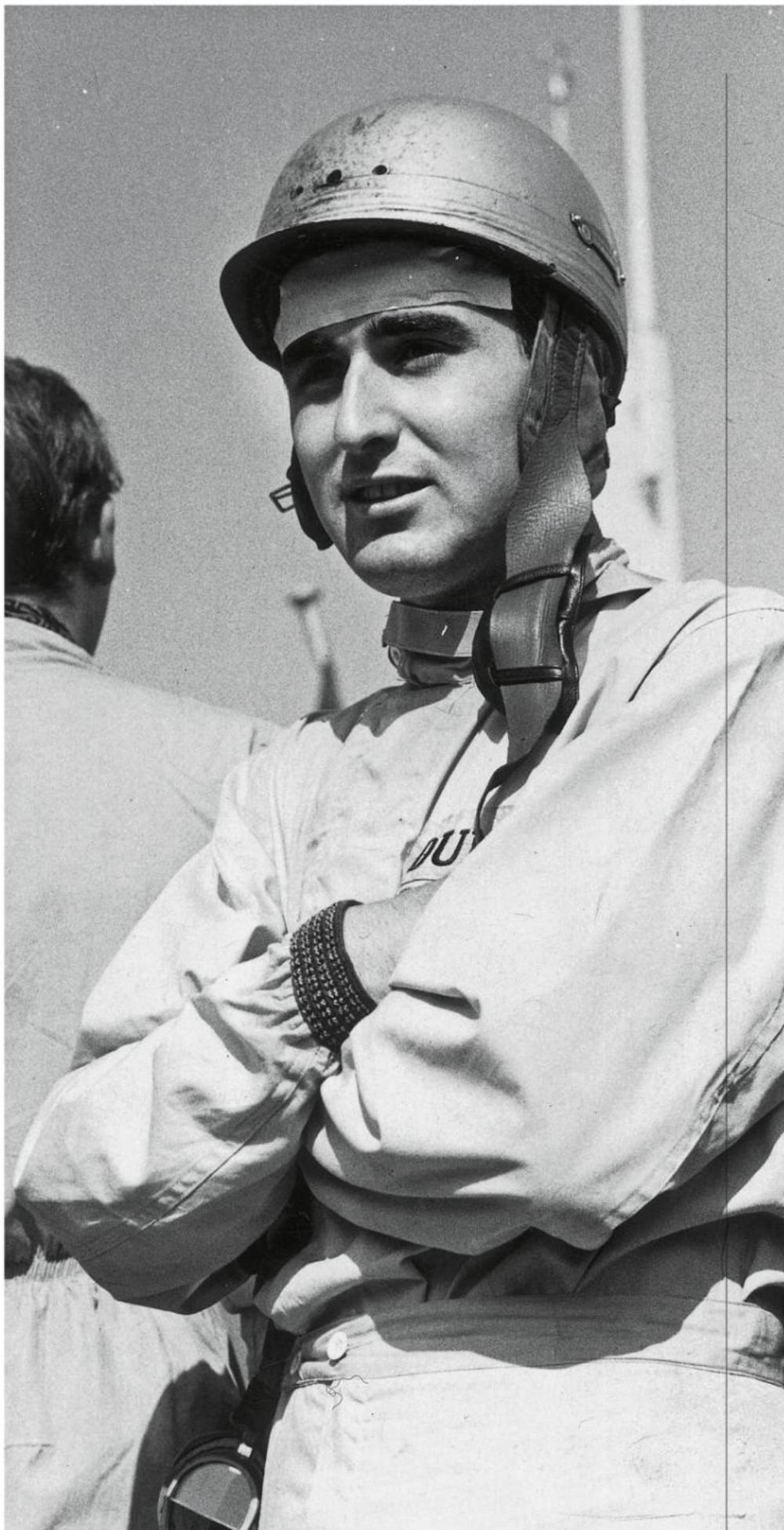
Nel 1967, dopo esserseli conquistati sul



Amato delle folle

Lorenzo Bandini è uno dei piloti italiani più amati di sempre. In basso, con Chris Amon dopo la vittoria alla 1000 Km di Monza del 1967. Nella pagina accanto, a bordo della monoposto Ferrari del 1965; sullo sfondo, il primo da destra è il campione del mondo 1964 John Surtees.

campo, ottiene da Ferrari i galloni di prima guida della monoposto di Formula 1. Potrebbe essere il suo anno. L'antipasto è di quelli succulenti: la stagione si apre con la vittoria nelle Sport alla 24 Ore di Daytona, la gara più importante d'America (è quella della famosa parata delle tre Rosse sulla parabolica), in coppia con Chris Amon. Poi, ancora col neozelandese come compagno, Bandini vince la 1000 Km di Monza. Alla seconda gara del Mondiale di Formula 1 (alla prima in Sudafrica la Ferrari non partecipa), sul toboga di Montecarlo, Bandini parte dalla seconda posizione, ma perde terreno per un testacoda causato dall'olio perso dal cedimento del motore di Jack Brabham. Inizia la sua rincorsa, che gli sottrae energie, anche a causa dei doppiaggi difficili sul circuito cittadino di Monaco. Sposato, all'ottantaduesimo giro il dramma, alla chicane del porto ha un incidente, la monoposto decolla, si capovolge e prende fuoco. Le fiamme sono alimentate anche dalle balle di paglia poste a bordo pista. Tutti pensano che Lorenzo sia stato sbalzato fuori e magari è finito in acqua. L'orrenda realtà appare quando, dopo quasi cinque minuti, i pompieri domano le fiamme: Bandini è dentro la monoposto. Muore in ospedale dopo settanta ore. **R**





GRANDE SCALATORE

Nipote di uno dei fondatori della Fiat e figlio di un industriale del cemento, ha classe da vendere. Deve dimostrare di non essere solo un "raccomandato". Innumerevoli le sue vittorie nelle gare in salita

Per un cugino di Gianni Agnelli è abbastanza facile che si aprano le porte della Ferrari in Formula 1. Quanto a meritare il posto, solitamente il raccomandato deve poi dimostrarlo. Per Ludovico Scarfiotti, invece, non è avvenuto così: di successi prima di arrivare nella squadra corse della massima serie ne ha ottenuti parecchi. Una vittoria di classe all'esordio alla Mille Miglia nel 1956 con una Fiat 1100 preparata da De Sanctis, campione italiano Velocità e campione italiano della Montagna nel 1957 con la Fiat 8V Zagato, bisca i due successi con la Osca nel 1958 (12 vittorie su 14 gare), una serie incredibile di trofei in varie classi, sempre con le Osca, dal 1959 al 1961. E nel 1962, con la Ferrari Dino, è campione europeo della Montagna. Lo sarà altre due volte, nel 1965 e 1966.

Insomma, un posto nell'Olimpo degli eroi del volante se l'è proprio guadagnato. La sua classe è fuori discussione: lo provano le numerose vittorie nella pur breve carriera ad alto livello. Eppure, dovrà sempre lottare per scrollarsi di dosso la fama del raccomandato. Quando debutta in Formula 1, in Ferrari, è il 1963. Conquista un brillante sesto posto. Ma la gara più indimenticabile è il Gran Premio di Monza del 1966, che vince, spalleggiato da un sublime Mike Parkes. È l'ultima volta che un pilota italiano su Ferrari si aggiudica il Gran Premio d'Italia: non succede più esattamente da cinquant'anni.

La sua specialità, però, sono le gare in salita, che Ludovico ama visceralmente. Alla guida delle Sport si trova magnificamente: infatti le vittorie nelle gare di durata compongono la parte più preziosa del suo palmarès. Vince la 24 Ore di Le Mans, la 12 Ore di Sebring, la 1000 Km del Nürburgring, la 12 Ore di Reims, la 1000 Km di Spa e la 1000 Km di Monza.

In Formula 1 partecipa a 10 gran premi soltanto: uno nel 1963, uno nel 1964, due nel 1966, tre nel 1967 e tre nel 1968. In questo anno lascia la Ferrari e firma un contratto con la Porsche. Perde la vita al volante di una Porsche 910 nelle prove della gara in salita Premio delle Alpi, a Rossfeld (Germania), l'8 giugno 1968. **R**



Trasferita vincente in Florida

A fianco, Scarfiotti (a sinistra) assieme a Bandini e alla Ferrari 330 P4 in occasione della 24 Ore di Daytona del 1967. Concluderà l'impegnativa gara al secondo posto in coppia con Parkes sulla vettura n. 24, dietro alla P4 di Bandini-Amon.



PORTATO DALLO SCORPIONE

Giunge a Maranello sull'onda dei successi in Abarth. Il periodo d'oro è il 1972, quando vince la Targa Florio con Munari. Con il ritiro della Ferrari dalle Sport Prototipo passa in Alfa Romeo

Arturo Merzario, pilota in grado di correre (e spesso vincere) con qualsiasi veicolo purché abbia le ruote, e dalla carriera infinita, ha un rapporto con la Ferrari durato pochi ma intensi anni: dal 1970 al 1974. Arriva a Maranello sull'onda dei successi ottenuti con le Abarth. Per la Casa di Corso Marche esordisce come collaudatore e poi come pilota ufficiale. In Ferrari l'esordio è con il "mostro" Sport-Prototipo di 5 litri, la 512 S, con cui partecipa al Campionato del Mondo Marche. L'auto non ottiene risultati eclatanti. L'anno seguente corre con le 512 M, e vince la Coppa Shell a

Imola, nel Campionato Interserie.

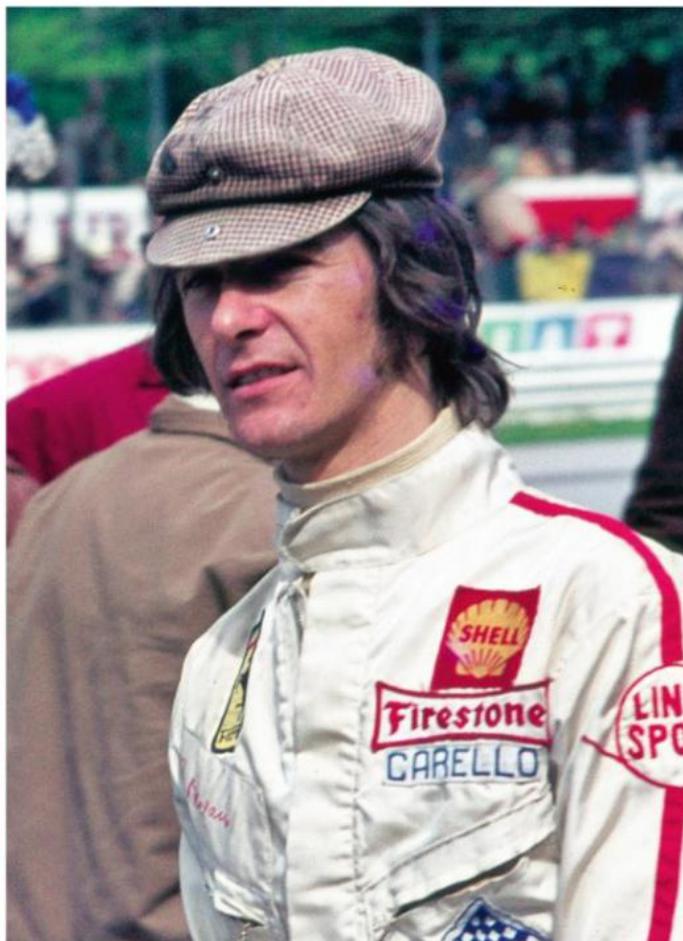
Nel 1972, Merzario vive la meravigliosa stagione dell'imbattibile 312 PB (dieci corse, dieci vittorie) con cui si aggiudica due gare: la Targa Florio, formando un equipaggio inconsueto: lui, velocista da pista e da strada, assieme a Sandro Munari, rallysta, da pochi mesi vincitore del Rally di Montecarlo con la Lancia Fulvia HF.

QUESTIONE D'ORGOGGIO

Per la Casa di Maranello, che prima della gara siciliana ha già conquistato il titolo, la partecipazione è un motivo d'orgoglio, non una formalità. Decide quindi di inviare una sola vettura, con la coppia inedita. È chiaro che a Merzario spettano i turni di guida più mas-

sacranti, anche perché l'Alfa Romeo, l'avversaria più accreditata, si presenta alla "Targa" con una formazione agguerritissima di ben quattro 33. Merzario, dopo l'iniziale sfuriata di Vic Elford, prende il comando. Quando cede il volante a Munari, che non conosce la macchina e non è abituato a una tale potenza, svolge il "compitino" con estrema prudenza. L'Alfa di Helmut Marko prende la testa e guadagna un vantaggio sensibile. Quando torna alla guida Merzario, il comasco mette tutta la sua abilità per riprendere la testa della gara. Nonostante la stanchezza inizi a farsi sentire, Merzario riesce a concludere con la vittoria.

Dopo una stagione non esaltante nel 1973, la Ferrari abbandona le corse Sport Prototipo. Merzario si accasa in Alfa Romeo. **R**





L'ULTIMO DEI ROMANTICI

“Viveur, danseur, calciatore, tennista e a tempo perso pilota”: così lo definisce scherzosamente Enzo Ferrari in un suo libro. Ma il corridore ticinese è in grado di sfiorare il titolo di campione del mondo

Gianclaudio Regazzoni, pilota ticinese, è stato capace di infiammare le folle dei tifosi della Ferrari, a volte ben di più del freddo e calcolatore Niki Lauda, suo compagno di team. Però l'austriaco ha vinto, mentre il Clay, il Mondiale, l'ha soltanto sfiorato. Quel 1974, con i due galletti nel pollaio a beccarsi in continuazione, nonostante il piglio autoritario del direttore sportivo Luca di Montezemolo, ha rappresentato un bel regalo alla McLaren di Emerson Fittipaldi, che si è conquistato il titolo soffiandolo sotto il naso ai due ferraristi.

A tre gare dal termine, Regazzoni è in testa al Mondiale con 46 punti, e sembra l'aspirante al titolo meglio piazzato. Lauda è quarto in graduatoria (36 punti), ma il suo distacco non è abissale. Scheckter su Tyrrell ne ha 41, Fittipaldi 37. Dopo dieci anni di vacche magre, i ferraristi sentono il profumo della vittoria. Per di più a Monza! Al via, Niki è in pole, Clay quinto. La squadra ha deciso che i due piloti se la possono giocare alla pari: liberi tutti, che vinca il migliore.

Il titolo del periodico Autosprint dopo la gara sintetizza magnificamente come è andata: “La Ferrari paga con un arrosto di motori il forsennato corsa-libera ai suoi piloti”. Lauda e Regazzoni hanno cercato di suonarsele l'un l'altro e non hanno visto il traguardo. L'austriaco fa 32 giri, Regazzoni 40 su 52. Vince la Lotus di Peterson, ma Fittipaldi è secondo. Nella trasferta americana che chiude il campionato, Regazzoni si riprende con un secondo posto in Canada, ma Fittipaldi vince; negli Stati Uniti a Watkins Glen il ticinese arriva undicesimo per problemi alle sospensioni, mentre Emerson quarto e vince il Mondiale con tre punti di distacco. Lauda, invece, colleziona cinque ritiri nelle ultime cinque gare.

Delusione immensa, soprattutto per Regazzoni. Che vuole rifarsi nel 1975, ma la Ferrari di fatto punta su Lauda che, con una tripletta prima della metà della stagione, assume il ruolo di capo squadra. Con cinque vittorie in totale, vince il Mondiale con lar-



go anticipo. Per Clay l'unica soddisfazione della stagione è quella di rivincere a Monza, chiudendo al quinto posto. Ferrari Campione del Mondo Costruttori dopo undici lunghissimi anni. Lauda Campione Piloti, sempre undici anni dopo Surtees. Per Regazzoni è la fine delle aspirazioni. Nel 1976 vince soltanto una corsa, Lauda perde il Mondiale per un punto, in seguito ai noti fatti del terribile incidente del Nürburgring e del ritiro in Giappone sotto la pioggia.

IMPROVVISAZIONE E ISTINTO

Clay Regazzoni ha sbagliato strategia. Ma non può fare altrimenti: questa è la sua natura. In Ferrari lui si accontenta, non chiede: prende quello che gli danno. Lauda è più politico: sa come e quando pretendere e ottiene sempre. Il Clay è sempre a Fiorano a provare, Lauda viene a Maranello soltanto quando serve. L'austriaco è ambizioso, metodico e calcolatore, lo svizzero improvvisa-

tore, istintivo, lottatore mai domo. Il cuore dei tifosi ferraristi batte per lui, ma alla fine prevale Lauda.

Al termine della stagione 1976, Regazzoni viene sostituito da Reutemann, dopo un lungo tira e molla in cui Clay aspetta una conferma che non arriva. Intanto si perde anche il contratto con la McLaren, e si accasa all'Ensign, un team minore. Se ne va senza chiedere nulla, come è nel suo stile. Forse, se avesse parlato con il “Drake”, se avesse puntato i piedi... ma non è nella sua natura. Per lui, correre con la Ferrari o con la Ensign è quasi la stessa cosa. Basta correre. Risorgerà ancora, con la Williams nel 1979, ma l'incidente di Long Beach del 1980, quando è ritornato all'Ensign, gli stroncherà la carriera. Nel cuore rimane ferrarista per sempre. In quello dei tifosi, l'amore non tramonta mai. Quando muore in un banale incidente stradale appena prima del Natale 2006, il cordoglio del popolo Rosso è immenso. **R**



Messo da parte

È Clay Regazzoni, quando torna in Ferrari nel 1974, a portare Niki Lauda al Cavallino: l'ha avuto come compagno di squadra alla BRM e ne ha apprezzato le doti di serietà e bravura. Però l'allievo supera il maestro.



IL CALCOLATORE UMANO

Verifica, analizza e confronta ogni informazione e dato possibile con maniacale precisione. Persino i rischi. Le sue vittorie? Una perfetta combinazione tra talento e raziocinio



Insieme per la vittoria
Ottimo l'affiatamento con il giovane team manager Luca Cordero di Montezemolo, assieme all'ingegner Forghieri, lo stratega dei successi di Lauda in Ferrari. In basso, il pilota austriaco discute con il suo capo meccanico Ermanno Cuoghi, che lo seguirà anche alla Brabham.



U

n giornalista molto addentro alla Formula 1, quando Lauda è agli esordi alla Ferrari, una sera incontra la fidanzata del pilota austriaco (non la futura prima moglie Marlene, quella precedente) con la faccia triste nel retro del box di Monza. "Che cos'hai?". "Eeeh... speriamo stanotte di dormire!". Il giornalista si sorprende a pensare che anche il freddo Niki abbia istinti pruriginosi, ma invece... "Sai, quello passa la notte a domandarmi: quanti decimi ho guadagnato in prova dopo quella modifica? E poi quando ho sostituito le gomme? Ma di quanti gradi hanno variato l'incidenza dell'alettone tra il terzo e quarto turno di prove?". Questo è Lauda. Un computer umano.

INIZIA PAGANDO PER CORRERE

Il tre volte campione del mondo austriaco Andreas Nikolaus Lauda nasce a Vienna in una famiglia di banchieri. I genitori non approvano la sua passione per le corse automobilistiche, ma lui riesce a sfogare il suo istinto, facendosi prestare soldi dalle banche (della concorrenza). Pagando, arriva in Formula 3 e poi riesce a garantirsi un posto in March sulla Formula 2. La sua guida è pulita, ma non esaltante. È veloce e regolare, ma non impressiona. Alla Formula 1 ci arriva nel 1971, sempre con la March, con cui il rapporto prosegue nel 1972. L'auto però non è affatto competitiva. Decide quindi di assicurarsi il volante della BRM nel 1973: è il classico pilota-pagante. Qui dimostra la sua bravura, con prestazioni che lo fanno notare. Per il biennio 1974 e 1975 lo pagano per correre: un bel passo avanti. Però lo chiama la Ferrari. Niki scioglie il contratto pagando le penali con il lauto contratto di Maranello. L'austriaco esplose definitivamente alla guida della monoposto Rossa.

L'ingaggio è favorito dal compagno di squadra Clay Regazzoni, che l'ha apprezzato alla BRM. La stampa e l'opinione pubblica non vedono di buon occhio l'austriaco: preferirebbero al volante della Ferrari l'idolo Arturo Merzario. Niki, peraltro, non fa molto per farsi amare. Con il suo stile disarmante e schiet-





Pignoleria austriaca

Maniacale nella cura dei dettagli, Lauda passa ore a discutere gli affinamenti con i tecnici e con il suo capo meccanico Ermanno Cuoghi (nella foto). Nella pagina accanto, con il compagno di squadra della stagione 1977 Carlos Reutemann. In basso, al volante della 312 T2 nel 1976. Sullo sfondo, Mauro Forghieri.

to, dice sempre quello che pensa. A Ferrari, dopo essere sceso dalla monoposto alla fine di un turno di prove, sputa in faccia la frase: "Ma questa macchina è una m...!". Ferrari non si scompone, e chiede: "Di quanto la puoi migliorare?". "Cinque decimi sul giro". "Se non ci riesci, sei in crisi". Lasciando intendere che ne avrebbe pagato le conseguenze. Il miglioramento risulta di otto decimi. Alla prima gara, in Argentina, Niki sale sul podio, nonostante non abbia mai visto il tracciato. Tutti si accorgono di lui. Poche gare dopo, in Spagna, la prima vittoria, poi un'altra in Olanda. Lauda balza in testa al Mondiale.

L'inesperienza e qualche guasto, però, gli fanno perdere terreno nelle gare succes-

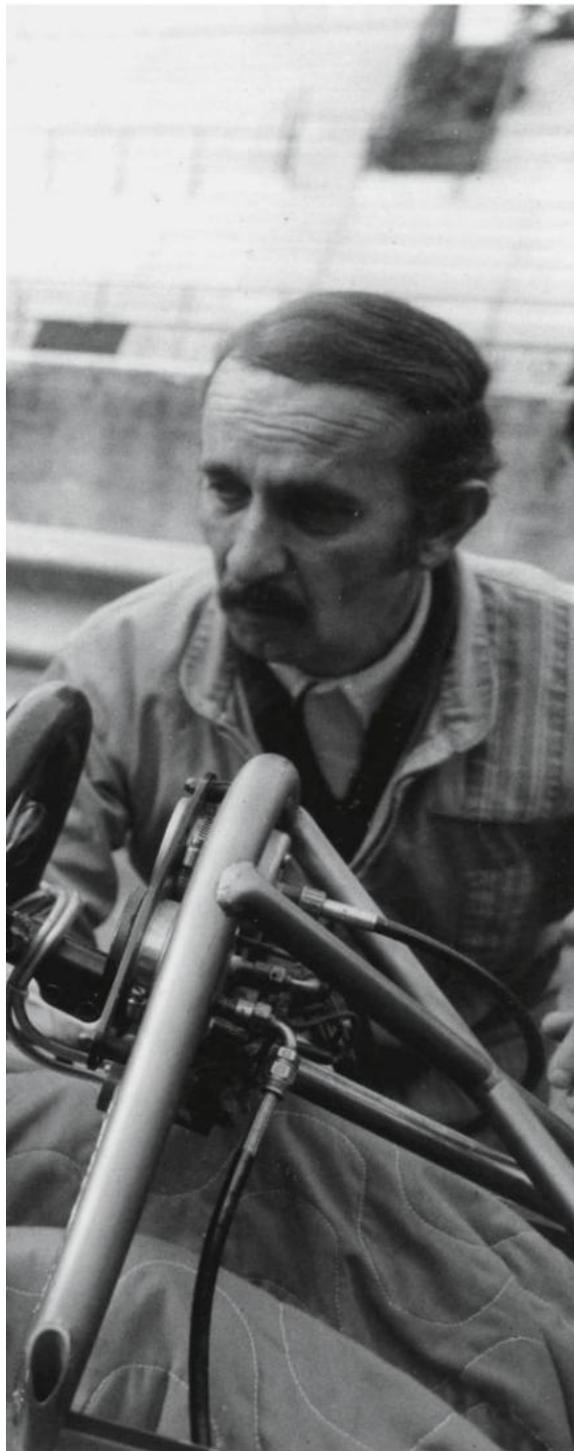
sive. A Monza, Regazzoni conduce la classifica. Niki vuole vincere per continuare a sperare. Come è andata, l'abbiamo già visto nelle pagine precedenti.

IL ROGO AL NÜRBURGRING

Il rapporto con Clay, inizialmente eccellente, si guasta. Nel 1975 Lauda e la 312 T si dimostrano quasi invincibili. Nel 1976 il bis è alla portata, ma ci si mette il destino. Dal rogo del Nürburgring il 1° agosto, Niki esce con caparbietà, quando tutti lo danno per finito. Lui scherza: "Quel che conta è che il mio sedere è intatto, le auto si guidano con il c...! Della mia faccia non mi importa", riferendosi al volto sfigurato. Torna al volan-

te dopo solo quarantadue giorni. All'ultima gara, in Giappone, il diluvio fa propendere per l'annullamento della corsa. Lauda sarebbe campione. Poi si decide per il via, con un accordo tra i piloti di fermarsi tutti dopo cinque giri. Accordo che non viene rispettato da quasi nessuno. Lauda è già ai box al secondo giro: secondo lui è troppo pericoloso correre in queste condizioni. Nonostante l'offerta della squadra di mascherare il ritiro con un guasto tecnico, Lauda rifiuta e dice la verità: troppo rischioso correre in quelle condizioni. James Hunt vince il titolo per un solo punto. La Ferrari conquista il Mondiale Costruttori.

L'onestà non sempre paga. Il rapporto con la Ferrari si è ormai sfilacciato. Lauda



non guarda in faccia a nessuno, però. Caparbio e ostinato come sempre, si riprende il titolo nel 1977 e poi se ne va sbattendo la porta, senza nemmeno partecipare alle ultime due gare, perché il Mondiale ce l'ha già in tasca. Viene sostituito da un certo Gilles Villeneuve. Il "Drake" vuole dimostrare che con una Ferrari così, può vincere anche un campione delle motoslitte.

Lauda corre ancora, adesso per la Brabham, poi si ritira. Torna alle gare nel 1983 con la McLaren, vince il terzo Mondiale nel 1984 con mezzo punto in più del compagno-rivale Prost. Gareggia anche nel 1985, poi si ritira definitivamente. Per iniziare la sua seconda vita. **R**



LUI È LEGGENDA

Il canadese volante è forse il pilota più amato dal dopoguerra. Milioni di tifosi lo ricordano ancora con nostalgia. Non ha vinto quasi nulla, ma l'ha fatto in maniera sublime

“N

on penso alla morte, ma accetto il fatto che sia parte del gioco”. Certo, Gilles. Siamo noi che non accettiamo la tua fine, il tuo tragico volo per aria e

poi contro le reti in quel maledetto giorno di maggio del 1982 a Zolder, in Belgio.

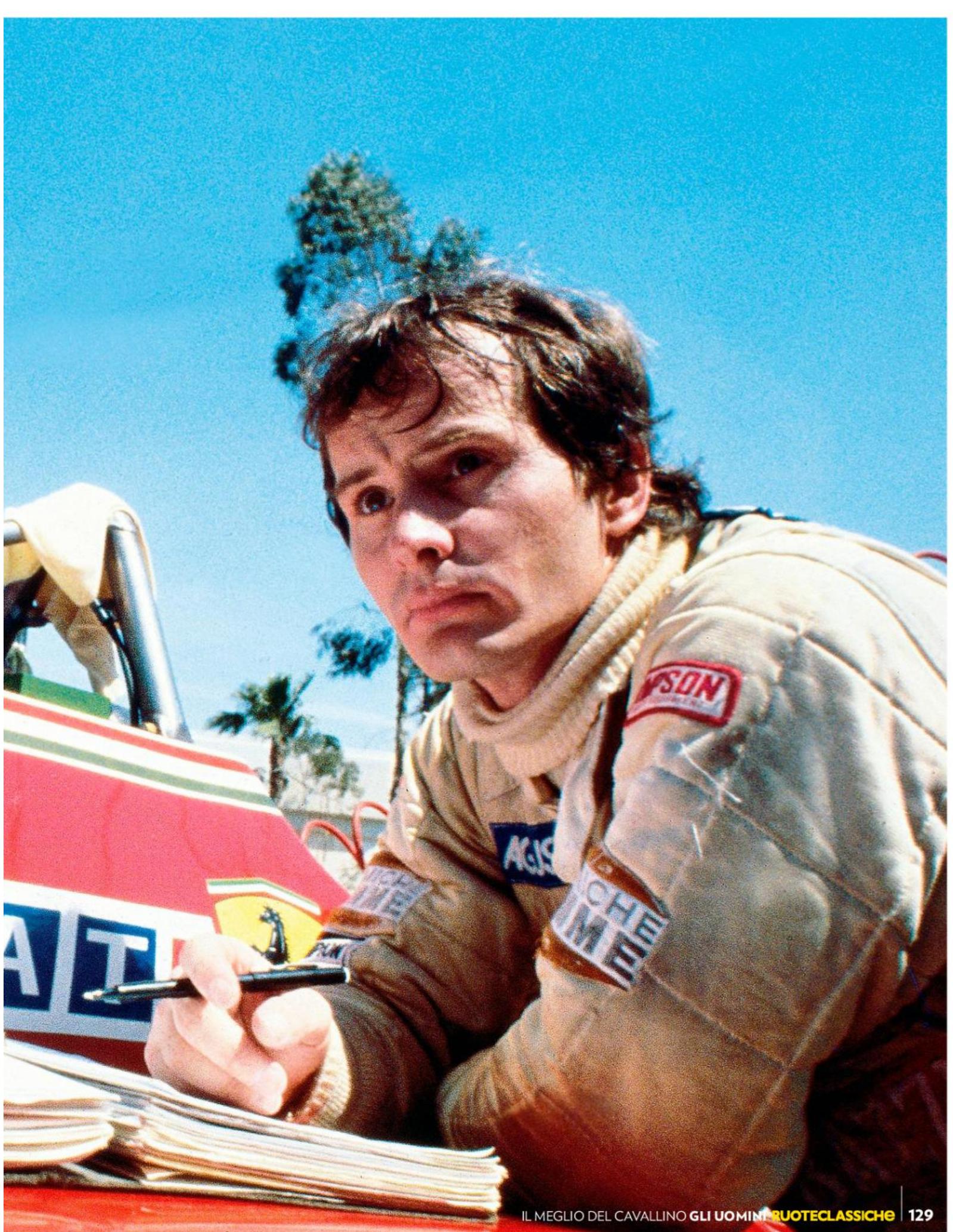
Il commento lapidario del “Drake”, alla morte di Gilles Villeneuve, è stato semplicemente “Gli volevo bene”. Detta da Ferrari, questa frase offre più spiegazioni di un'intera enciclopedia. Lui l'ha voluto, contro tutto e contro tutti. Lui l'ha difeso quando distruggeva più macchine di un'azienda di demolizione. Sì, di incidenti ne ha fatti tanti, ma per l'opinione pubblica sono sempre sembrati di più di quanti fossero nella realtà. Perché, come ha spiegato lo stesso Gilles, “Quando faccio un incidente, per i giornali, per la televisione, o per quello che immagina la gente, è come se io ne avessi fatti cinque”.

D'altra parte è uno che afferma “Non puoi staccare l'acceleratore quando stai correndo veloce. L'unica speranza è che l'altro pilota che stai inseguendo ti stia guardando nello specchietto retrovisore”. Villeneuve non è un matto, semplicemente prova piacere nell'andare forte sempre e comunque. Superare il limite fisico e strutturale della vettura è il suo mestiere e il suo obiettivo di vita. Per questo la Ferrari ha dovuto imparare a convivere con la sua capacità distruttiva: disintegrare semiasse, cambi, frizioni e freni ha consentito ai tecnici di Maranello di superare loro stessi, per raggiungere un livello qualitativo superiore. È la macchina che deve essere al servizio del pilota, non viceversa. Per questo motivo, Enzo Ferrari ha tollerato. E poi rimpianto.

CORRERE È UN BISOGNO FISICO

Mauro Forghieri ha spiegato quanto Gilles amasse la velocità anche fine a se stessa. Gilles ha un bisogno fisico di correre: “Lui vuole correre. Corre sempre. Ovunque. Comunque. Dopo le qualifiche di Anderstorp siamo in macchina io e lui. Per arrivare all'albergo dobbiamo attraversare un bosco di betulle. Lui inscena una sorta di 







🇨🇦 prova speciale di un rally. Sempre in controsterzo a oltre 180 all'ora. Io ho una fifa boia. Mentre lui sorride sempre...".

Joseph Gilles Henri Villeneuve nasce alle sei del mattino il 18 gennaio 1950 nell'ospedale di Saint Jean de Richelieu vicino al paese di Chambly, nella regione di Québec, in Canada. I genitori sono Seville e Georgette. Il bimbo cresce tranquillo e solitario: ama giocare con ruspe e camion, che però devono essere realistici, altrimenti non li prende in considerazione. Impara ad andare in bicicletta senza rotelle. I capitomboli non si contano, ma così può andare più veloce. Quando ha nove anni, papà Seville compra un furgone Volkswagen. Su un lungo rettilineo senza traffico, permette a Gilles di tenere tra le mani il volante. Un'emozione indimenticabile. A undici anni, Gilles guida da solo intorno alla fattoria di famiglia. A quindici riceve in regalo una MG A stravecchia, la ripara e la guida su una strada abbandonata per ore e ore. Prima di prendere la patente, distrugge la Pontiac di famiglia fracassandola a 170 orari contro un palo. Lui non si fa nulla. A sedici anni prende la licenza di guida, acquista una vecchia Skoda, la elabora personalmente e partecipa alle gare di slalom nei parcheggi dei supermercati. Si crea la fama di imbattibile tra i con i bianchi e rossi.

Gilles si appassiona alle corse europee e sogna di emulare le gesta di Clark su Lotus e Amon su Ferrari. Non può permettersi un'auto da corsa, quindi si diverte con le motoslitte. Dopo poco, un'azienda produttrice lo assume come pilota-meccanico. Quando arriva alle corse automobilistiche, impressiona per la velocità e il controllo dell'auto. Inizia a vincere in Formula Atlantic e per due anni domina la categoria.

Sei vittorie che valgono cento

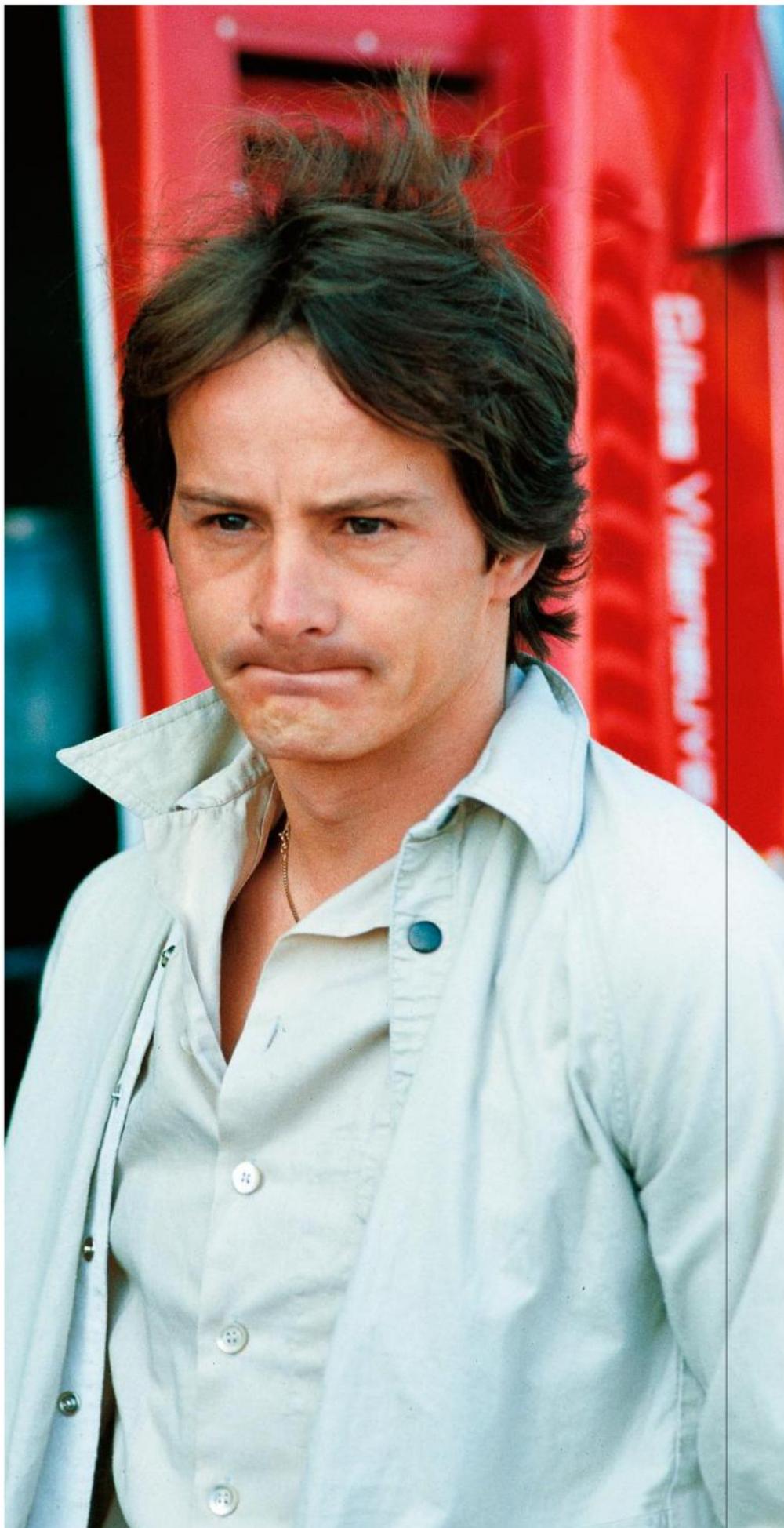
In carriera, Gilles Villeneuve disputa sessantotto gran premi, con sei vittorie, tredici podi, due pole position e otto giri più veloci. Ma entra nel mito più di qualunque altro pilota della storia del Mondiale di Formula 1.

Il debutto in Formula 1 è nel 1977 con una McLaren, ma tre mesi dopo è già in Ferrari a prendere il posto nientemeno che di Niki Lauda. Il 1978 è un anno di transizione: impara a conoscere i circuiti, commette tanti errori, ma in gara esprime un potenziale impressionante. Vince la prima corsa all'ultima gara del campionato: in Canada a Montréal. L'anno seguente aspira già al titolo, che però è appannaggio di Scheckter. Gilles è vice campione. Al Gran Premio di Francia a Digione, il suo duello per il secondo posto con la Renault Turbo di René Arnoux è in assoluto il più avvincente della storia del Circus. Nessuno si accorge del vincitore Jabouille sull'altra Renault...

IL DELIRIO DELLE FOLLE

Il 1980 è da dimenticare. Nel 1981, con la prima Ferrari Turbo, Villeneuve si conferma un funambolo. Accanto a lui c'è Didier Pironi. Col pilota francese nasce una solida amicizia. Destinata a finire malissimo. Gilles vince a Monaco (un capolavoro di gara), poi subito dopo in Spagna. All'ultima gara del Mondiale, in Canada, provoca il delirio: guida per buona parte della gara (sotto il diluvio universale) con lo spoiler anteriore piegato che gli ostruisce la visibilità. Per mantenere la terza posizione non vuole fermarsi ai box. Poi l'alettone si stacca e, anche se la stabilità è pessima, Gilles prosegue la gara, fino al termine quando può finalmente salire sul podio. Intervistato, dichiara candidamente: "Non potendo vedere nulla davanti, mi sono basato sulle tracce dei pneumatici delle altre vetture, per intuire le traiettorie da mantenere". Nel 1983 al Gran Premio di San Marino a Imola, le vetture al via sono meno del solito, per una polemica tra Fisa e Foca. Villeneuve è al comando quando Forghieri fa esporre il cartello "slow", che Gilles interpreta come un ordine di mantenere le posizioni. Pironi, secondo, lo sorpassa. Si scatena la battaglia con sorpassi e contro-sorpassi fino alla fine. Prevalde Didier. Villeneuve si sente derubato della vittoria. I due non si parleranno più.

Alla gara seguente, in Belgio, Gilles è nervoso e taciturno. Vuole vendicare l'affronto. Ma spicca il suo ultimo tragico volo. **R**





L'URLO PRIMA DEL DIGIUNO

Quando arriva in Ferrari la comunicazione verbale non è il suo forte. Alle domande risponde a grugniti e digrignando i denti. Poi, piano piano, si trasforma, si addolcisce, e concretizza il sogno del Mondiale

Jody the "Bear": l'"Orso". Scheckter, sudafricano di origine ebraica e lituana, è uno dei tanti piloti che in pista mostrano intemperanze fuori dalle righe. Da ragazzino, quando inizia a correre, sono più le gare che salta per squalifica di quelle in cui riesce a prendere il via. In Formula 1 accade più o meno lo stesso: il suo strike "migliore" è a Silverstone nel 1973: alla fine del primo giro va in testacoda, taglia la strada a metà dei piloti in gara, sbatte contro il muretto e coinvolge nella carambola ben tredici monoposto. Un record. Che ricorda bene anche Andrea de Adamich, che si guadagna una frattura a entrambe le gambe. Jody non si calma: riesce a fare a botte persino in pista con i colleghi esasperati. Però Tyrrell punta su di lui. E ha ragione. Così come il neonato team Wolf nel 1977, meravigliosa meteorologia nella Formula 1.

L'IDILLIO CON MARANELLO

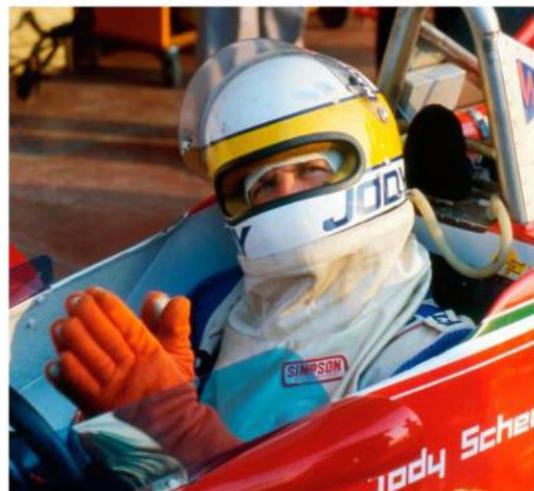
Enzo Ferrari uno così lo brama. Pensa alla formidabile coppia con Gilles Villeneuve. Lo porta a Maranello nel 1979. Come al solito vede lunghissimo. Jody costruisce con il canadese un rapporto bellissimo. Risiedono entrambi a Montecarlo e per andare a Maranello ingaggiano epiche sfide con le loro Ferrari 308 GTB sull'Autostrada dei Fiori. Scheckter, conquistato dall'ambiente Ferrari, scherza, ride e impara a parlare italiano. Con la 312 T4, la "Pantofola", larga come un'armadio, poco aerodinamica, ma dannatamente potente e guidabile, Scheckter vince tre gare (tra cui Monza, dove si laurea campione del mondo), altrettante Villeneuve. Che a metà campionato sembra il predestinato a vincere il titolo, poi, dopo qualche risultato meno eclatante, passa al ruolo di scudiero, che accetta di buon grado, mettendosi al servizio del sudafricano, ma risulta comunque vice campione. Ferrari sentenza: "Le monoposto brutte sono quelle che non vincono". E mette la parola fine alle discussioni sulla "Pantofola".

La stagione 1979 è veramente da incor-

niare, anche se l'inizio è soft: in Brasile, seconda prova del campionato, Scheckter conquista un punticino, Villeneuve due. In Sudafrica e a Long Beach vince Gilles, ma Jody gli è subito dietro in tutte e due le corse. In Belgio Scheckter vince per la prima volta con una monoposto del Cavallino, e bisca il successo nella gara seguente a Montecarlo, dove Villeneuve si ritira. Una tripletta consecutiva di Alan Jones (Williams) riapre il Mondiale, ma con la vittoria a Monza, Jody archivia la pratica. Nel G.P. d'Italia la Ferrari fa una doppietta. Nelle ultime due corse, a Montréal Gilles arriva secondo e vince a Watkins Glen. Conferma quindi le sue aspirazioni per il Mondiale seguente. Stavolta deve toccare a lui.

Ma nel 1980 la Ferrari 312 T5 si rivela poco competitiva. Jody, demotivato, al termine del campionato appende il casco al chiodo. Il Mondiale di Scheckter è l'ultimo prima del più lungo digiuno della storia Ferrari, che rimane lontana dal titolo Piloti fino all'era Schumacher. Due titoli Costruttori, nel 1982 e 1983, non bastano a consolarla.

E il buon vecchio "Orso" Jody? Produce mozzarelle di bufala nell'Hampshire, in Inghilterra. La sua azienda bio ha cento dipendenti in camice bianco, che analizzano, selezionano e testano i prodotti, anche con i "nasi elettronici". Apparecchiature sofisticate producono energia elettrica dai gas prodotti dai rifiuti organici. E i macchinari di produzione? Naturalmente sono italiani, provengono da un'azienda emiliana. Ma perché proprio la mozzarella di bufala? Jody risponde affabile: "Una bufala produce metà latte di una mucca. Ma con molto, molto meno colesterolo!".



Trasformazione in Ferrari

Quando arriva a Maranello, Jody Scheckter cambia carattere, diventa affabile e disponibile, ma rimane velocissimo e combattivo. Nelle foto accanto, con la moglie e il figlio e mentre firma autografi ai tifosi del Cavallino.





VELOCITÀ E UMANITÀ

Il pilota milanese è stato un campione fuori e dentro i circuiti. Partito con pochi mezzi, ha sfruttato ogni occasione che gli si è presentata. Con le Rosse ha fatto sognare

"Devo approfittare di ogni occasione, perché non so se ci sarà una seconda possibilità". Così dice Michele Alboreto, classe 1956, timido, riservato, ma che quando scende in pista non fa sconti a nessuno. Non ha grandi possibilità economiche. Lo aiutano gli amici, quelli della Scuderia Salvati in primis, che lo lanciano nella Formula Monza. Poi, quando si accorgono di lui, qualche mecenate lo finanzia per farlo correre in Formula Italia. Infine la Formula 3 e, notato da Cesare Fiorio, nel Mondiale Endurance con la Lancia. Arriva poi la Formula 2. In soli cinque anni dall'esordio in pista, Michele giunge in Formula 1.

Se le cose non girano per il verso giusto, Michele diventa furibondo. Non ha un pessimo carattere. Semplicemente ha carattere. Accanto a lui, dai tempi di scuola, la dolce moglie Nadia.

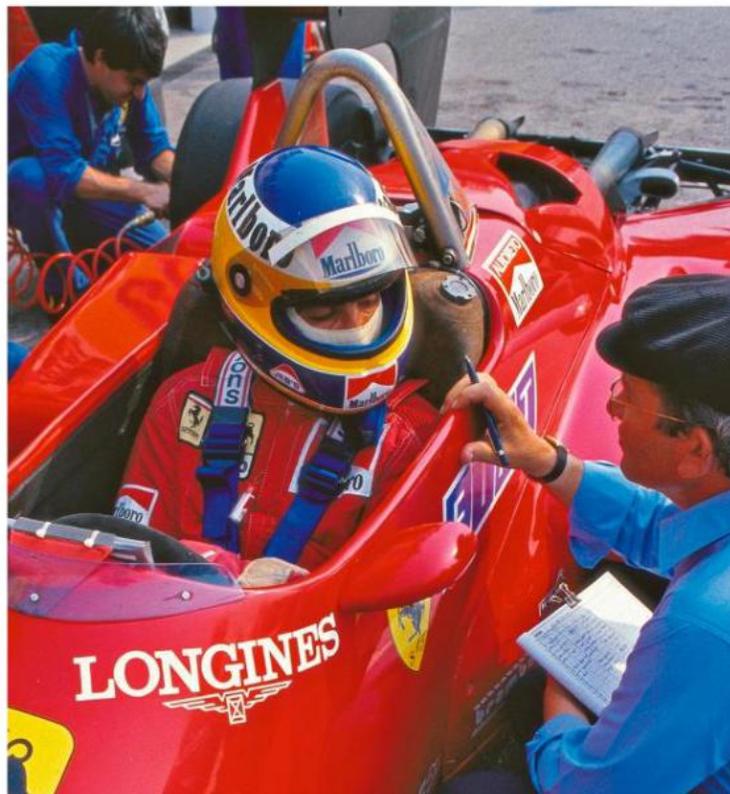
Il debutto nella massima serie è con la Tyrrell. Michele è patrocinato dal mecenate Conte Vittorio Zanon di Valgiurata. Il 1981 è di rodaggio. Nel 1982 la consacrazione: terzo a Imola. A Las Vegas la prima sorprendente vittoria. Nel frattempo, anche Enzo Ferrari inizia a seguirlo da vicino. Pare che gli prometta personalmente un posto in squadra per il 1984. Nel 1983 la sua seconda vittoria a Detroit. A settembre, viene ufficializzato il suo ingaggio in Ferrari per la stagione seguente.

IL CAPOLAVORO È IN GERMANIA

Alboreto fa innamorare il "Drake" per i suoi modi semplici, per la timidezza e per la grinta che dimostra al volante. Lo tratta come un figlio. Nel suo cuore, prende il posto lasciato vuoto da Gilles. Anche se non è la stessa cosa. Né per chi dà, né per chi riceve questo affetto. Alboreto nel 1984 vince un'unica gara, il Gran Premio del Belgio, dove parte in pole e migliora il record sul giro.

Il 1985 è il suo anno: come dice sempre, sa che una seconda chance potrebbe non arrivare. Non ha nulla da rimproverarsi: rimane a lungo in testa al Mondiale, grazie a molti piazzamenti. Vince in Canada e fa un capolavoro in Germania: forse la miglior corsa della sua carriera, recuperando dall'ottavo posto al primo. Poi il calo dell'affidabilità della Ferrari, che non permette a Michele di conquistare punti nelle ultime gare. Alla fine è vice campione del mondo. Come dice Ferrari, il "Primo dei perdenti". Nel 1986, soltanto un secondo posto. Idem nel 1987. Nel 1988, pochi giorni dopo la scomparsa del "Drake", a Monza è doppietta Ferrari: primo Berger, secondo Alboreto. L'avventura Ferrari è agli sgoccioli. Ha un accordo con Frank Williams per il 1989, ma il britannico non lo rispetta. Si accasa nuovamente in Tyrrell. Poi altri team minori e infine ritorna alle ruote coperte, con cui vince una 24 Ore di Le Mans.

Nel 2001 un incidente in prova con l'Audi R8 in vista di Le Mans lo uccide sul colpo. **R**





Michele e René

Alboreto con il compagno di squadra Arnoux, con lui in Ferrari nella stagione 1984 e all'inizio del 1985. Nella pagina accanto, la doppietta Ferrari a Monza nel 1988, poche settimane dopo la scomparsa del "Drake": primo Berger e secondo Alboreto.



IL "CANNIBALE" IN ROSSO

Il campionissimo tedesco è un predestinato alla vittoria fin dall'età di quattro anni. Due volte campione del mondo con la Benetton, sbarca in Ferrari e ne conquista altri cinque. Un record imbattuto

Il miglior pilota di sempre? Chissà. Sicuramente quello con il palmarès più ricco: sui 308 gran premi a cui è iscritto (prende il via in 306), vince 91 volte, sale sul podio per 155, ottiene 68 pole position, 77 giri più veloci, 40 double (pole position e vittoria) e 22 hat trick (pole position, vittoria e giro più veloce). E si laurea campione del mondo per sette volte. Michael ha infranto tutti i record precedenti in diciannove anni di partecipazione alla massima serie dell'automobilismo sportivo.

I detrattori (si contano sulle dita di una mano), dicono che "Ha sempre corso contro nessuno". Non è vero: fior di eccellenti piloti hanno attraversato la sua carriera. Ma semplicemente sono stati divorati dal "Cannibale", letteralmente "asfaltati", come si dice nel gergo delle corse. Altrimenti soprannominato il "Kaiser", cioè l'imperatore tedesco.

Michael è stato in grado di trasformare le cose impossibili in semplici: questa la sua

arte. Un talento di guida naturale in parte, e in parte costruito a tavolino. Ha quattro anni quando si avvicina al mondo del karting, complice il padre Rolf, che sfrutta la sua abilità meccanica per riparare il mezzo del figlio. A quindici anni vince il campionato Junior tedesco, ma già a dodici (la licenza per i kart da corsa in Germania si ottiene a quattordici) si fa dare un permesso in Lussemburgo, dove la normativa anticipa di due anni la possibilità di correre. A 18 anni non ancora compiuti, è campione europeo. Passa alla Formula Ford (nove vittorie su dieci gare) e viene notato da Willie Webber, che gestisce una scuderia di Formula 3. Lo fa accomodare al volante di una monoposto e gli concede un test. In soli sette giri, i primi della sua vita, fa registrare tempi migliori rispetto a quelli staccati dai migliori professionisti.

ASCUOLA DA JOCHEN MASS

Webber non se lo lascia sfuggire e lo mette sotto contratto. Diventerà il suo manager per tutta la vita. Al secondo anno di

Formula 3, vince il titolo. Poi il lungimirante Webber lo inserisce nel team junior delle Sport Prototipo Mercedes. È il vecchio campione Jochen Mass a sgrezzare le doti di Schumacher. La Jordan gli propone un test sulla Formula 1 nel 1991: i suoi tempi sono da brividi. Gli astanti pensano che il sistema di rilevazione cronometrico sia impazzito.

Il contratto è per tre anni di esclusiva, dal 1992 al 1994, ma già nel 1993, dopo una furiosa battaglia legale, si accasa in Benetton. Vince il suo primo G.P. nel 1993 (a Spa Francorchamps): ne seguiranno altre novanta di ascese al gradino più alto del podio! Nel 1994 Michael vince il primo Mondiale, nel 1995 il secondo, sempre con Benetton: sono nove le vittorie della stagione.

Nel 1996 è chiamato al capezzale della Ferrari, il cui Cavallino pascola imbolsito da tempo immemore (precisamente dal 1979 quando vince cavalcato da Scheckter). Si trasferisce con il team di fiducia: Ross Brawn, Rory Byrne, massaggiatore indiano e, naturalmente Willie Webber al seguito. Il ro- 





L'uomo dei record

Negli undici anni trascorsi a Maranello, la scena del festeggiamento per una vittoria di Michael Schumacher si è ripetuta 72 volte. Il tedesco in Ferrari è salito sul podio 116 volte.

Cura maniacale dei dettagli

Michael è sempre stato un perfezionista: ha prestato la massima attenzione a ogni particolare. Il suo mentore in Ferrari, l'uomo che l'ha chiamato a Maranello, è Jean Todt: in basso a sinistra l'abbraccio tra i due sul podio al Gran Premio di Francia del 2002, vinto ovviamente dal tedesco.

Il viaggio è più lungo del previsto, però. La Rossa ha bisogno di una lunga respirazione bocca a bocca. Ma il fiato di Michael è lo spirito dell'estasi: nel primo anno, difende il numero uno sul musetto della monoposto con tre vittorie, che salgono a cinque nel 1997 e a sei nel 1998. Nel 1999 solo un incidente che lo tiene lontano dalle gare per un po' fa limitare il bottino a due vittorie. Però la Ferrari conquista il Mondiale Costruttori: non accade dal 1983.

LA GRANDE ABBUFFATA

Dal 2000 al 2004 Michael e la Rossa si bevono dieci titoli: cinque Piloti e altrettanti Costruttori. Le vittorie in gara di Michael sono nove nel 2000 e 2001, undici nel 2002, sei nel 2003 e tredici nel 2004. Nel 2005 una sola vittoria: la macchina della stagione si rivela deludente e Michael fa quello che può. Come dicevano i latini "Quandoque bonus dormitat Homerus..." ("Talvolta anche il bravo Omero si assopisce"). Nel 2006 le vittorie di Schumacher tornano in alto: sette. Ma i titoli vanno a Fernando Alonso e alla Renault. Michael, solo secondo, si ritira dalle corse.

Rimane consulente Ferrari. Talvolta si ipotizza di un suo ritorno alle corse al volante delle Rosse. Effettua lo sviluppo di alcune macchine, ma non ritorna più in gara con la Ferrari. Poi, dal 2010 al 2012, corre per la Mercedes. Con risultati deludenti. Nel 2013 un brutto incidente sugli sci lo riduce in coma, viene sottoposto a molte operazioni neurochirurgiche e a una serie di cure che continuano ancora oggi. **R**







IL CAVALLINO SCALDA "ICEMAN"

Il finlandese dagli occhi di ghiaccio conquista il Mondiale Piloti nel 2007 e quello Costruttori nel 2008 prima di un altro digiuno decennale. Dal 2014 è tornato a Maranello

Non è mai capitato a nessuno di partecipare soltanto a una ventina di corse per poi trovarsi proiettato su una Formula 1, ma al finlandese Raikkonen sì. Evidentemente o è un raccomandato, oppure un campione. Vera la seconda. Kimi dagli occhi di ghiaccio, Kimi il silenzioso che a strapparli una parola nell'intervista occorre usare le tenaglie. Ma anche Kimi il bevitore perché, come tutti coloro che vivono nei Paesi dove le notti durano un'eternità e il freddo non cala mai, deve per forza scaldarsi così. Viene soprannominato "Iceman", "L'uomo di ghiaccio". Il che contrasta con il suo pilota preferito di sempre: James Hunt che, forse, caratterialmente non era proprio uguale.

Raikkonen è il mago del giro veloce: in

questo ha a lungo tenuto testa al "Cannibale" Schumacher. Kimi approda in Ferrari giusto quando Michael se ne va a riposo. Ne costituisce l'erede naturale. Con il tedesco combatte all'ultimo sangue per il Mondiale 2003, dove "Schumi" non lascia al finnico che il secondo posto.

GLI ULTIMI DUE MONDIALI

In precedenza, Kimi ha gareggiato per Sauber (un anno) e cinque per McLaren. Appena il tempo di acclimatarsi (a Maranello, pur alle falde dell'Appennino, le temperature a "Iceman" sembrano equatoriali) e il finlandese conquista il Mondiale. Con sei vittorie: una "media Schumacher". È l'ultimo titolo Piloti che approda nella bacheca dei trofei dell'ufficio di Montezemolo.

Nel 2008 scende a due vittorie, è terzo nel Mondiale, ma grazie anche all'apporto

del compagno di squadra Felipe Massa consegna il titolo Costruttori alla Ferrari (sarà l'ultimo, fino a oggi).

Due momenti importanti del rapporto tra Raikkonen e la Ferrari sono quando al G.P. di Cina del 2007 il finlandese porta alla scuderia la duecentesima vittoria in F1 e al G.P. di Francia del 2008 la duecentesima pole position. Nel 2009, "Iceman" si congela e va in letargo come un orso polare, complice una monoposto che non lo scalda più di tanto. Vince soltanto una gara, per onore di firma, e annuncia un periodo sabbatico dalla Formula 1.

Da buon finnico, si dedica ai rally, comportandosi con estremo onore. Torna in pista nel 2012 con la Lotus. E ripassa da Maranello dal 2014. Siamo ancora in attesa che si scongeli: in tre anni non ha timbrato ancora alcun cartellino. **R**





Ultimi trionfi

Kimi Räikkönen ha vinto nove gare iridate con la Scuderia Ferrari, ottenendo il titolo di campione del mondo nel 2007. Ha portato in dote a Maranello anche gli ultimi due titoli Costruttori: quelli del 2007 e del 2008.



IL TALENTO NON BASTA

Appassionato del gioco delle carte, il pilota spagnolo ha compiuto l'azzardo scegliendo la Ferrari. Il due volte Campione con la Renault ha perso la partita, ma ha fatto palpitare i tifosi

L'asturiano è la dimostrazione (se mai ce ne fosse bisogno) che in questa Formula 1 moderna, la qualità del pilota conta molto meno di quella della macchina. È indubbio che Fernando Alonso sia il miglior pilota da quando Michael Schumacher ha annunciato il suo primo ritiro dalle corse (nel 2006). Dopo aver vinto con la Renault i due Mondiali del 2005 e 2006, "Magiç" Alonso (questo il suo soprannome), da buon giocatore di poker, ha raccolto altre sfide: con la McLaren nel 2007 (ma ha perso per un punto il Mondiale, vinto dalla Ferrari di Raikkonen), di nuovo in Renault nel 2008 e 2009 (il primo anno ha vinto Lewis Hamilton, il secondo Jenson Button su Brawn GP) e poi è approdato in Ferrari. La sfida di rinverdire i recenti fasti di Maranello non gli è andata benissimo: in cinque anni è arrivato tre volte secondo nel Mondiale, senza mai vincerlo. Alla fine, ha gettato la spugna e se ne è tornato in McLaren, trovandola però in grande crisi.

UNA CLASSE CRISTALLINA

Eppure Fernando Alonso Diaz di Oviedo ha fatto palpitare i tifosi del Cavallino quasi quanto Michael Schumacher. Perché ha regalato emozioni a non finire, sopprimendo alle deficienze tecniche della macchina con la propria classe cristallina. Ha raccolto meno di quanto meritasse, soprattutto in Ferrari. Ma si è arricchito in banca. Nel 2013 è risultato tra i tre sportivi più pagati al mondo. Per un giocatore di poker, un risultato apprezzabile. Per un ardimentoso cavaliere del rischio, un po' meno.

Alonso è un talento naturale come raramente si è visto nel mondo della Formula 1. Molti addetti ai lavori lo ritengono uno dei migliori piloti di sempre. Come Schumacher, inizia da bambino a correre nei kart. Come Schumacher, la passione gli è trasmessa dal padre. Come Schumacher, il padre si diletta di meccanica. Come Schumacher corre con una deroga in competizioni riservate a "pilotini" più grandi di lui.



Insomma, la generazione di fenomeni degli anni Duemila è simile a quella approdata in Formula 1 nel decennio precedente. Nel 2001 sbarca con la Minardi in Formula 1; l'anno seguente diventa collaudatore della Renault (la ex Benetton) e nel 2003 debutta nella massima serie.

Quando arriva in Ferrari, vince alla prima gara. Ma il buongiorno, in questo caso, non si vede dal mattino. Perché Alonso vince sì altre quattro gare, ma nel Mondiale ar-

riva secondo. Nel 2011 il bottino dimagrisce a una sola vittoria, per salire a tre l'anno seguente (di nuovo secondo nel Mondiale: sta diventando un brutto vizio). Nel 2013, due primi posti e una valanga di secondi ("Il primo dei perdenti" avrebbe detto il "Drake") lo portano comunque all'ennesimo secondo posto nella graduatoria finale. Nel 2014 collabora ampiamente a rendere il digiuno Ferrari una sorta di fame atavica, che dura ancora oggi. **R**



Diciassette anni in Formula 1

Alonso ha debuttato nella massima serie nel 2001. Ha vinto due titoli con la Renault (2005-2006), ed è transitato in Ferrari dal 2010 al 2014, vincendo undici gare e finendo vice campione per tre volte.



IN ATTESA DI MONDIALE

Il tedesco è il più giovane pilota della storia a vincere il Mondiale di Formula 1, a soli 23 anni. Poi ne domina altri tre di fila. Ma con la Red Bull. Quando arriva in Ferrari, il blackout

Come tutti i piloti "millennial", che hanno esordito in Formula 1 nel ventunesimo secolo, è diventato un maestro nella guida con la PlayStation. Poi, ha tradotto in pratica l'esperienza con le monoposto vere. Tedesco come Schumacher, ne è diventato in buona sostanza il vero erede. Perché esordisce in Formula 1 quando il "Cannibale" si è appena ritirato (per la prima volta). Come è successo a tutti i ragazzi tedeschi della sua generazione, le vittorie di "Schumi" in Ferrari l'hanno convinto che il suo punto d'arrivo, se mai fosse giunto a guidare una Formula 1, sarebbe stata la Rossa di Maranello. In effetti ci riesce.

Per giunta, giunge in groppa al Cavallino già carico di onore. Perché conquista il suo primo Mondiale nel 2010, a soli 23 anni, il secondo l'anno dopo, il terzo l'anno seguente e il quarto l'anno dopo ancora. Insomma, un poker dal 2010 al 2013, al volante della Red Bull, che si arresta l'anno seguente, quando il titolo va a Lewis Hamilton.

UN MAGRO BOTTINO

Nel 2015, firma per la Ferrari. Da allora, non è proprio notte fonda, ma quasi, anche per Sebastian, tranne che per le tre vittorie conquistate nell'anno dell'esordio con le Rosse (nel Gran Premio di Malesia, in quello di Ungheria e in quello di Singapore, dove centra anche la pole, che manca in Ferrari da tempo immemore, e domina la corsa dall'inizio alla fine). Le tre affermazioni gli fruttano comunque un magro terzo posto nel Mondiale. Nel 2016 si squaglia come un gelato al sole, complice la crisi tecnica della squadra.

Da ragazzino, più che il pilota di Formula 1, Sebastian avrebbe voluto diventare un nuovo Michael Jackson (più bianco ancora), il suo cantante preferito ancora oggi. Il tedesco emulo di Schumacher ha una piccola mania: affibbia a tutte le sue vetture un nome di donna. In Red Bull ha avuto Kate e Kate's Dirty Sister ("La sorella sporcacciona di Kate"), Luscious Liz ("Voluttuosa Liz"), Ab-





L'erede di "Schumi"

Sebastian Vettel ha vinto quattro Mondiali di seguito con la Red Bull, dimostrandosi uno dei migliori piloti della storia della Formula 1.

Arrivato in Ferrari, vince tre corse nel 2015 e zero nel 2016.

Solo a podio

Nel 2016 Sebastian Vettel con la Ferrari raggiunge tre volte la piazza d'onore e quattro volte si classifica terzo. Come ad Abu Dhabi.

A destra, sul podio al Gran Premio d'Italia nel 2015: secondo dietro Hamilton.

🇨🇭 bey e altre "fidanzate" a quattro ruote ancora. In Ferrari la "ragazza" del 2015 è Eva, quella del 2016 Margherita. Giochi a parte, Vettel è un professionista con la "P" maiuscola. Molto bravo nei test di sviluppo, estremamente razionale nella preparazione fisica e atletica, molto sensibile in fase di collaudo. Ma soprattutto è un ragazzo d'oro: affabile e disponibile con giornalisti e tifosi, ha costruito un ottimo rapporto con gli uomini della squadra corse. Peccato che il gruppo sia continuamente scosso dai cambiamenti dell'ondivaga strategia aziendale, che impongono spesso la sostituzione di buona parte degli uomini chiave. Perché si è alla ricerca della strada giusta da imboccare per tornare a raggiungere risultati all'altezza della Ferrari.

Sebastian, però, non sembra, per il momento, preoccuparsene più di tanto: lui è tifoso Ferrari da sempre. Ha più volte dichiarato, anche in tempi non sospetti (ossia quando con la Red Bull vinceva a mani basse) che correre con la Rossa per lui sarebbe stato un punto d'arrivo.

Con Vettel prosegue, dunque, la strategia del management della Ferrari, inaugurata con "Schumi", di prendere sempre il migliore pilota possibile in circolazione. Con il "Cannibale" ha funzionato, con Raikkonen pure, con Alonso purtroppo no, e con Vettel, per il momento, soltanto in parte. **R**





Q8 Hi Perform
100 ottani

Speciale come la tua passione.

Utilizzato nelle prove di
RUOTECLASSICHE QUATTORRUOTE DUE RUOTE





GLI UOMINI



In settant'anni di storia Ferrari sono state decine gli uomini che con dedizione assoluta, passione e talento si sono impegnati a costruire il mito del Cavallino sui circuiti e sulle strade di tutto il mondo.

Dirigenti, designer, carrozzieri, progettisti, piloti, collaudatori, meccanici e concessionari: tutti hanno portato il loro contributo, senza risparmiarsi, animati dalla consapevolezza di essere protagonisti di un'avventura unica e irripetibile. Dal "Drake" a Sergio Marchionne, da Alfredo Vignale a Sergio Pininfarina, da Gioachino Colombo a Mauro Forghieri, da Alberto Ascari a Michel Schumacher, da Giulio Borsari a Dario Benuzzi, da Luigi Chinetti a Jacques Swaters. A loro e a molti altri sono dedicate queste pagine.

RUOTECLASSICHE