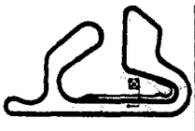


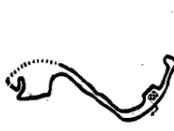
F.1 al via



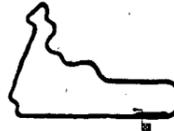
**GP DEL BRASILE**  
Circuito Jacarepagua.  
Lunghezza 5.031 metri a nord di Rio.  
Vincitore nel 1988 Alain Prost (McLaren).



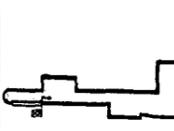
**GP DI SAN MARINO**  
Circuito Dino Ferrari.  
Lunghezza 5.040 metri ad Imola.  
Vincitore nel 1988 Ayrton Senna (McLaren).



**GP DI MONACO**  
Circuito cittadino nel Principato.  
Lunghezza 3.328 metri.  
Vincitore nel 1988 Alain Prost (McLaren).



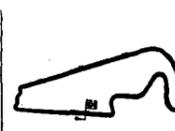
**GP DEL MESSICO**  
Circuito di Città del Messico.  
Lunghezza 4.421 metri.  
Vincitore nel 1988 Alain Prost (McLaren).



**GP DEGLI USA**  
Circuito di Phoenix.  
Lunghezza 3.451 metri.  
Al debutto nella Formula 1.  
Vincitore nel 1988 a Detroit Ayrton Senna (McLaren).



**GP DEL CANADA**  
Circuito Gilles Villeneuve di Montreal.  
Lunghezza 4.410 metri.  
Vincitore nel 1988 Ayrton Senna (McLaren).



**GP DI FRANCIA**  
Circuito del Paul Ricard.  
Lunghezza 3.813 metri.  
Vincitore nel 1988 Alain Prost (McLaren).

Dalla morte del «Drake» all'arrivo di Fiorio, un cambiamento epocale per la casa di Maranello

«Ricare un gruppo e un'immagine» il ritomello dei nuovi dirigenti. Ma c'è di mezzo una «papera»...



Gerhard Berger è nato il 27 settembre 1959 a Vienna, ha debuttato in F.1 nel Gp d'Australia del '84, ha vinto 4 Gp



Nigel Mansell è nato il 2 agosto 1954 a Upton-on-Severn (Gran Bretagna), ha debuttato in F.1 nel Gp d'Australia del '80, ha vinto 13 Gp

# Aspettando la Ferrari perduta

## Una macchina, un patriarca e i manager

Giù la maschera, «papera»! Qui a Rio c'è il tuo primo appuntamento con la verità. Finalmente il popolo ferrarista comincerà a saperne di più sulle tue virtù, o sui tuoi vizi. Lo ha illuso con il record sul giro che Nigel lo Spaccone, l'inglese Mansell, ha strappato or è un mese proprio sulla pista di Jacarepagua. Poi lo hai ripiombato nella più nera delusione. È l'ora: salti!

DAL NOSTRO INVIATO  
GIULIANO CAPECELATRO

**RIO DE JANEIRO.** È l'ora, ma il clan di Maranello sembra vivere sospeso nell'attesa. Anzi, una doppia attesa: una quasi messianica, legata al sogno che la rossa torni la macchina che, tremare il mondo (l'altra più realistica, incamata dal desiderio che il Cavallino rampante possa salire sul primo gradino del podio in occasioni che non sia

no-fortune: Monza '88, l'ultimo Gran Premio vinto, fu infatti, un benfatto regalo di San Jean Louis Schlesser con la collaborazione di un Senna inusuale stordito. Si vive nell'attesa. E si ripetono, allora, le mani avanti. Pensare a una vittoria qui a Rio, nessuno ci pensa. «Per ora, nelle condizioni in cui siamo, faremo cose egregie

nelle qualificazioni. Ma dobbiamo aspettare per poter puntare ad una vittoria. Il nostro punto dolente è l'affidabilità». Così la spiega Franco Lillio, dell'ufficio stampa Ferrari, portavoce del nuovo direttore sportivo, Cesare Fiorio. C'è da ricomporre l'ambiente, da ricreare nel gruppo una armonia che al era ormai sfaldata. Non è una impresa da poco, ma Fiorio si è già rimbalzato le maniche. Già, non è una impresa da poco. La Ferrari, nel giro di pochi mesi, si è trovata ad attraversare un cambiamento epocale. La morte del patriarca, nell'agosto scorso, metteva il suggello definitivo alla fine del mito dell'azienda artigianale. La Fiat faceva valere i suoi diritti e imponeva stile e organigrammi da multinazio-

nale. Ma dietro le quinte del capitalismo avanzato si svolgeva una lotta di fazioni da fine dell'impero romano. Ombra, proconsole per pochi mesi, veniva liquidato, con qualcuno dei suoi protettori. E, dopo indugi e riflessioni, il bastone del comando veniva affidato a Piero Fusaro, amministratore delegato dell'Alfa Romeo. E, dopo altri indugi e altre riflessioni, a dirigere il reparto corse veniva chiamato dalla Lancia Cesare Fiorio, vasta esperienza in materia. C'è da ricomporre l'armonia del gruppo. E Fiorio si è già immediatamente nel ruolo di Grande Tesaloro: ricuce le situazioni e rapporti sfaccati. Con gesto sorprendente democratico, organizza a Rio una cena in cui finiscono per ritrovarsi allo stesso tavolo manager, meccanici e piloti.

Quindi riprende a tessere la trama dei rapporti a livello internazionale, là dove la Ferrari era una potenza; la vera emina grigia della Formula 1. Ed ecco che Fiorio incontra Bernie Ecclestone, presidente della Foca (Federazione internazionale dei costruttori) e vicepresidente della Fisa (Federazione internazionale degli sport automobilistici). C'è da rilanciare l'immagine Ferrari nel mondo. E per questo non basta correre in pista. Dove il problema, oggi, sembra circoscritto alla affidabilità. Che sembra una parolaccia semplice; da niente, ma che nasconde un mare di problemi: perché se una macchina non è affidabile, significa che ha poche speranze di terminare un Gran Premio.

E la Ferrari è arrivata a Rio senza aver simulato lo straccio di un Gran Premio, precauzione che ogni team prende per scagionare le proprie forze. Dopo l'illusione accesa proprio a Rio, nelle prove di fine febbraio, da Nigel lo Spaccone, la rossa se ne è andata a Fiorano, dove ha fatto 37-38 giri. Poi è calata una cortina di riserbo. Nei giorni di vigilia, se Mansell se l'è cavata celando sui problemi, veri o simulati, della McLaren, Gerhard Berger ha detto, più o meno chiaramente, che a diventare campione del mondo neppure ci pensa; ma a guadagnarsi qualche Gran Premio sì.

Il discorso, allora, ritorna sull'affidabilità. Se la macchina non è affidabile, quando mai potrà vincere? Abbiamo dei problemi - ammette Lillio - ma questo perché abbiamo in effetti la macchina più innovativa di quest'anno. Sono tre gli elementi nuovi, tutti importanti: il telaio, il motore, il cambio, che oltre tutto è anche automatico. Per miscelarsi armonicamente ed ottenere finalmente degli ottimi risultati è chiaro che ci vuole del tempo. Diciamo francamente: dovremmo essere a novembre, invece siamo già a marzo.



Cesare Fiorio, 54 anni, torinese, è salito sul ponte di comando della Ferrari

## Tutto quello che vorreste sapere su una rossa

La Ferrari: sempre un mito. Solo a Maranello sono ancora in grado di realizzare in ogni sua componente un monopolio di Formula 1, dal motore al telaio, dalle sospensioni al cambio. Chi c'è dietro allo sforzo tecnologico da cui è scaturita la «640»? Anche un cambiamento di mentalità aziendale, tesa al migliore sfruttamento delle risorse umane, non solo nazionali. Basterà per fermare i giapponesi della Honda

LODOVICO BABALU

È l'unico. Enzo Ferrari a contrapporsi ai cosiddetti assemblatori inglesi, che, realizzato un telaio e comprato un motore (il Ford-Cosworth), si presentavano sulle griglie di partenza del Gran Premio. La cosa durò fino alla me-

ta degli anni 70. Poi anche altri costruttori, a cominciare dalla Renault, si accorsero dell'esistenza e dell'importanza commerciale della Formula 1. La casa di Maranello iniziò quindi a prendere atto di una mutata realtà tecnologica:

non bastava più affidarsi ad un uomo, pur con vasta esperienza, ma occorreva lavorare attraverso una oculata programmazione che potesse contare sull'apporto di più «esperti». Il tutto maturò realmente con l'allontanamento dell'ingegnere Mauro Forghieri nel 1984, reo di essere troppo accentratore. Da allora, fino ad arrivare ad oggi, la Ferrari è stata come il Colosso a Roma, con correnti che entrano ed escono liberamente: un vero e proprio vortice di nomi e avvicendamenti. Ora sembra si sia trovata la strada definitivamente. Vediamo però chi collabora alla realizzazione dell'ultima nata, la 640 aspirata e in che misura intervenga la tecnologia italiana.

**Telaio:** è opera di John Barnard, inglese purissimo. Su di lui si affidano le speranze di riscossa. Con questo autotelaio Barnard ha voluto giocare l'azzardo, strutturandolo fin dall'inizio per l'utilizzo di un cambio automatico. Costi, tutti i normali leveraggi di una soluzione tradizionale sono scomparsi, permettendo il massimo sfruttamento dell'aerodinamica interna. Insomma ci si è in parte ispirati, se non altro per le dimensioni, alla nuova moda inaugurata dalla March, con scocche piccolissime e spazio per il pilota ridotto al minimo. Un tema che farà discutere quest'anno dal punto di vista della sicurezza.

Da sottolineare la ricomparsa dei serbatoi laterali, che con i turbo erano collocati solo alle spalle del conduttore. Gli ammortizzatori (forniti dalla Koni tedesca) sono senza molle esterne, impossibili da montare a causa del collaudo estremamente basso. Sospensioni disegnate da John Barnard.

**Motore:** è il cuore della 640. Ed è anche il più caro ai padri del cavallino rampante, in quanto con la nuova regolamentazione si è tornati alla architettura classica delle «rosse», cioè quella del 12 cilindri. Il suo illustre predecessore, in versione boxer, cioè a cilindri contrapposti, vinse tre campionati del mondo (75-77-79). Questo è un 12 a V di 65 con distribuzione a 60 valvole

(5 per cilindro) per una cilindrata di 3500 cc. Il suo progettista però è il francese Jean Jacques Hils, tornatosene alla Renault. Dopo la sua partenza il lavoro è andato avanti applicando tutta la cultura motoristica di Maranello. L'iniezione è elettronica, della Magneti-Marelli, così come l'accensione, le candele sono della Champion (Americana). Oltre 600 cavalli di potenza massima con possibilità di incremento grazie alle ricerche, costose, in campo metallurgico. **Cambio:** è la più ghiotta novità. Non c'è la leva ma due pulsanti sul volante che selezionano le marce. Gestisce tutto una centralina elettronica sempre Magneti-Marelli. Molti i problemi di messa a punto di questo 7 marce Ferrari, ma Berger dice che tutti lo copiranno. Differenziale autobloccante della Zi (tedesca).

## Gastone in camion tra i bolidi

«Il mio lavoro è viaggiare. Viaggio quasi tutto l'anno. Stati Uniti, Australia, Giappone, America latina, i circuiti europei, i gran premi, ma anche le prove. Diciamo che sto in giro per circa trecento giorni l'anno. Trecento giorni lontano da casa, da mia moglie e da mia figlia, che sta per compiere diciassette anni. Per trecento giorni la mia vita si svolge su questo grosso camion. A volte dimentico persino di avere una famiglia di telefonare. E forse per polemica mia figlia, quando ritorno, mi dà del lei. Sono quattordici anni che vado in giro per il mondo, portandomi dietro i miei cartelloni».

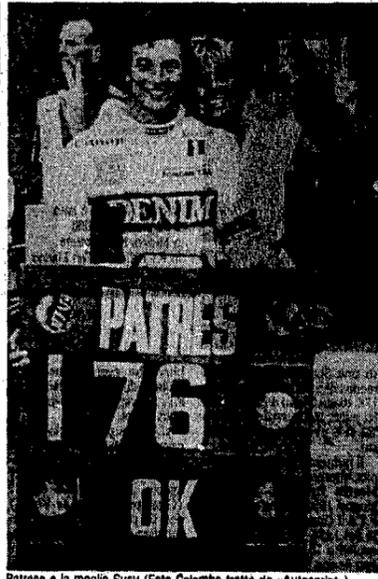
I cartelloni sono lo strumento di lavoro di questo veneto dall'aria buona, dal largo viso sormontato da un naso camuso, dai capelli brizzolati e dal sorriso gentile. Perché Gastone Giarolo, classe 1944, ha come compito precipuo quello di distorcere lungo tutti i circuiti i cartelloni con il nome dell'azienda per cui lavora e che gli concede ogni problema. Una scelta consapevole, meditata, che poteva sembrare

anacronistica e temeraria in un'epoca e in un mondo che ragiona e sragiona di marketing, target e messaggi subliminali. Un mondo dorato e a suo modo, magico, quello della pubblicità, dei moderni incantatori della persuasione occulta. Ed ecco che in mezzo a questo consesso di stregherie piomba con il suo camion Gastone Giarolo, spalle larghe e sorriso sempre pronto: un lavoratore instancabile alieno dalle sottili teoricizzazioni.

È un'intelligenza naturale, che scompone ogni problema nei suoi dati essenziali e ne trova immediatamente la soluzione. Così finisce per dare dei punti ai suoi colleghi freschi di studi e poliglotti. «Le lingue? Be', io parlo in dialetto vicentino. E poco al giorno d'oggi. Ma mi capiscono tutti, a Hockenheim e a Città del Messico. E poi, per quello che devo fare, io devo mettere decidero dove sofferire questi cartelloni perché si vedano il più possibile, soprattutto in televisione, che oggi è tanto importante. Così arrivo il lunedì, al massimo il martedì, nel circuito dove si disputerà il gran premio; lo giro tutto quanto, vedo quali sono i punti migliori, osservo dove saranno piazzate le telecamere e comincio a collocare i cartelloni in modo

che debbano essere per forza inquadrati».

I fatti gli hanno dato ragione, perciò l'azienda continua a fidarsi ciecamente di lui. Ed oggi è lui, Gastone Giarolo, ex motociclista di gimkana (tre dici titoli italiani ed uno europeo, oltre cinquecento gare vinte), che, nel mondo della F.1, comincia ad essere avvolto da un alone leggendario: Gastone che ormai entra nei circuiti senza il «passi», rivolgendosi in uno stetto vicentino agli addetti ai lavori. Gastone che battebba con Bernie Ecclestone, massima potenza della F.1, Gastone che sollecita l'arbitro di un Real Madrid-Juventus (il suo lavoro si estende anche agli stadi) a dare il fischio d'inizio, Gastone amato e rispettato anche da quelle primedonne capricciose che sono i piloti: «Oh, per me sono tutti amici. Ricordo una volta, a pochi metri dal traguardo, Prost era rimasto senza benzina, era scosso e voleva spingere la macchina; mi sono avvicinato e gli ho spiegato, sì, in vicentino, che non poteva, perché il regolamento...».



Patrese e la moglie Susy (Foto Colombo tratta da «Autosprint»)

## Record Patrese: più Gp di tutti

Domani, quando si allineerà sulla griglia di partenza con la sua Williams, Riccardo Patrese, diventerà l'uomo che ha disputato il maggior numero di gran premi, centosettantasette, uno più dell'inglese Graham Hill e del francese Jacques Laffite.

Con Hill e Laffite, Patrese aveva pareggiato i conti lo scorso anno, nell'ultimo gran premio disputato ad Adelaide, in Australia. Adesso, alla sua tredicesima stagione in Formula 1, si porta in testa ed è deciso a rendere consistente il suo vantaggio.

Tra i piloti in attività, il più vicino è Nelson Piquet con 141 presenze.

DATE E ORARI		
26 marzo (tv ore 19)	Gp. BRASILE	Rio de Janeiro
23 aprile (tv ore 14,30)	Gp SAN MARINO	Imola
7 maggio (tv ore 15,30)	Gp MONACO	Montecarlo
28 maggio (tv ore 21,30)	Gp MESSICO	Città Messico
4 giugno (tv ore 19)	Gp STATI UNITI	Phoenix
18 giugno (tv ore 19)	Gp CANADA	Montreal
9 luglio (tv ore 14,45)	Gp FRANCIA	Le Castellet
16 luglio (tv ore 15,30)	Gp INGHILTERRA	Silverstone
30 luglio (tv ore 14,30)	Gp GERMANIA	Hockenheim
13 agosto (tv ore 14,30)	Gp UNGHERIA	Budapest
27 agosto (tv ore 14,30)	Gp BELGIO	Spa-Francorchamps
10 settembre (tv ore 15)	Gp ITALIA	Monza
24 settembre (tv ore 15,30)	Gp PORTOGALLO	Estoril
1 ottobre (tv ore 14,30)	Gp SPAGNA	Jerez
22 ottobre (tv ore 9)	Gp GIAPPONE	Suzuka
5 novembre (tv ore 4,30)	Gp AUSTRALIA	Adelaide

Gli orari sono comuni a Raidue, Telemontecarlo, Telecapodistria; da confermare l'ora del Gp di Francia