

Prost scende di sella dal Cavallino

La rottura tra il pilota francese e l'azienda di Maranello è consumata. Legali al lavoro per trovare la scappatoia che eviti alle parti il salasso di una penale da miliardi. E nel Gp d'Australia potrebbe già debuttare Ivan Capelli



Addio a tutto gas



Alain Prost malinconico prepara l'addio. Sotto Niki Lauda, un altro big che ha divorziato da Maranello e, in alto, John Surtees

Il contenzioso continua. A Maranello non digeriscono più le «sparate» di Alain Prost. Ma lo stillicidio va avanti, aspettando il Gran premio d'Australia. Riusciranno i legali di entrambe le parti a dirimere la questione contrattuale? Questo è l'ultimo scoglio da superare. Poi, ad Adelaide, potrebbero anche vedersene delle belle, magari con Ivan Capelli alla guida di una «rossa».

LODOVICO BASALU

Prost ultimo atto? A Maranello non si ricchia più su questo. L'ufficio stampa è ermetico, il messaggio che ne esce quasi apostolico: «Prost è confermato anche per il '92». Ma i segnali vengono lanciati, le perplessità su un rapporto che non può più continuare anche il disprezzo di Alain Prost nei confronti del «gruppo», che ha provveduto a sfamarlo in questi ultimi due anni. È ai massimi livelli. Ma a Maranello continuano a farsi «belleggare» apparentemente senza battere ciglio. A scusarsi si fa capire che gli interessi sono tanti, le questioni da dirimere pure. I rompicapo, nella fabbrica del cavallino rampante, sono costosissimi. Miliardi che deve pagare Prost, miliardi che deve pagare la Ferrari. «Il

mio futuro presenta ostacoli più duri da superare, rispetto a quanto sia già duro guidare una Ferrari» - ha detto Prost dopo il Gran premio del Giappone - Come dire signori, su una macchina così non ci salgo più. E l'ipotesi potrebbe anche prendere piede subito. Molti degli uomini della squadra, intanto, sono già ad Adelaide. Laggiù, dalla parte opposta del globo, potrebbe aprirsi un nuovo capitolo della Ferrari. E il nome di Capelli circola sempre di più nei corridoi della premiata scuderia. Due anni sono bastati a liquidare l'ennesimo pilota arrivato in pompa magna, nella veste di salvatore delle «rosse». Almeno la media della durata dei contratti precedenti, è stata rispettata.

Scheckter, ultimo titolo

Anno	Piloti	Mondiale piloti
1978	Reutemann Villeneuve	3° Reutemann 9° Villeneuve
1979	Scheckter Villeneuve	1° Scheckter 2° Villeneuve
1980	Scheckter Villeneuve	10° Villeneuve 19° Scheckter
1981	Villeneuve Pironi	7° Villeneuve 13° Pironi
1982	Villeneuve Pironi	2° Pironi 7° Tambay 15° Villeneuve
1983	Tambay Arnoux	3° Arnoux 4° Tambay
1984	Alboreto Arnoux	4° Alboreto 6° Arnoux
1985	Alboreto Arnoux Johansson	2° Alboreto 7° Johansson 17° Arnoux
1986	Alboreto Johansson	5° Johansson 8° Alboreto
1987	Alboreto Berger	5° Berger 8° Alboreto
1988	Alboreto Berger	3° Berger 5° Alboreto
1989	Mansell Berger	4° 7°
1990	Prost Mansell	2° 5°
1991	Prost Alesi	5° Prost 7° Alesi

N.B. I dati del '91 sono provvisori per il mondiale piloti, mentre per quello costruttori la Ferrari si è assicurata il terzo posto



Ferrari, che gente: da Surtees 007 a Lauda scrittore

La Ferrari: un mito, non solo per i tifosi di tutto il mondo, ma anche per i piloti. Almeno in passato, quando c'era lui, il grande vecchio di Maranello. Trovare un «top driver» non era difficile. All'ingresso della fabbrica era un via vai di nomi più o meno noti, in cerca di quella notorietà che solo la «rossa» poteva dare. Eppure la storia insegna come il rapporto tra Enzo Ferrari e i suoi pupilli sia stato quasi sempre costellato da dissidi di ogni genere. Come i grandi amori, troppo spesso destinati a sconfinare nell'odio più profondo. La vicenda di Prost è l'ultima della serie, forse la più bieca. Ma gli interessi adesso sono troppo importanti, per lasciare qualcosa al sentimento.

Pur se risalendo nelle vicinanza del quart'ultimo mondiale piloti conquistato dalla Ferrari, non mancano le sorprese. Sembra preistoria, ma il 1966 è l'anno dello spionaggio in quel di Maranello. La fortunata serie dei film di Sean Connery è appena agli albori, ma John Surtees non sfigura affatto come 007 del volante. Il suo rapporto con la Ferrari si interrompe infatti d'improvviso, a metà campionato, dopo che l'inglese, due anni prima, si era aggiudicato il titolo indiano. Si parla di disegni che sarebbero stati trafugati dagli uffici tecnici della fabbrica, ma la cosa non viene confermata ufficialmente e rimane al livello di indiscrezione. Arrivano Parkes e Scarfiotti a dar man forte a Bandini. E proprio con il povero Lorenzo gli strascichi sono infiniti, dopo la morte avvenuta a Montecarlo nel 1967. Enzo Ferrari viene in pratica ritenuto responsabile dall'opinione pubblica della tragica fine del pilota italiano. L'anno successivo arriva Ickx. Il belga, giovanissimo, è subito considerato un «viziato», uno che non è abituato a soffrire, che spesso si rifiuta di fare i collaudi. Il suo rapporto però dura parecchi tempo, dal 1968 al 1973, se si esclude una parentesi con la Brabham nel '69. E frutta numerose vittorie, al contrario del neozelandese Chris Amon, che mai riesce a tagliare per primo il traguardo. Il vezzo di Maranello è quello di scacciare comunque i suoi conduttori in responsabilità delle sconfitte. Clay Regazzoni, però, si amalgama bene con questa filosofia. Il suo è un rapporto di sudditanza totale nei confronti di Enzo Ferrari, dal 1970 al 1972, ovvero gli stessi anni in cui si spenimenta quell'italo-americano un po' malto, di nome Mario Andretti. «Non è adatto al clima della Formula 1, è meglio che torni a correre nel suo paese» dicono quelli della Ferrari in coro. Nel 1978 «spedono» - come era soprannominato nel «cicrus» - vince alla grande un titolo con la Lotus-Ford. Dopo essere emigrato alla Brm nel '73, torna all'ovile Clay Regazzoni, che diventa compagno di squadra dell'emergente Niki Lauda, che ha strappato il posto all'italiano Arturo Marzario. Con l'austriaco arrivano i trionfi due titoli nel '75 e '77. Poi l'improvvisa rottura, con il viennese che si dà alla scrittura facendo addirittura un libro sui suoi anni in Ferrari intitolato «Protocollo». Ne scrive di cotte e di crude, cominciando ad inaugurare quella moda che prenderà poi piede negli anni successivi. Ma anche Regazzoni stesso non si risparmia e recrimina su quel titolo perso nel '74 «perché Luca Cordero di Montezemolo favoriva troppo Lauda» dice poi a gran voce. «È tormentato e tormentoso». Con queste parole Enzo Ferrari cataloga l'argentino Reutemann che fa coppia con Villeneuve. Ma anche il canadese, dopo essere diventato il beniamino dei tifosi, recrimina per presunti favoritismi a Pironi, prima di essere vittima del terribile incidente nelle prove del Gran premio del Belgio. Scheckter, che vinse il titolo nel '79 non lascia invece tracce polemiche. Ben peggio va ad Arnoux, appiedato dopo il primo gran premio del 1985. Per lui si parla di droga, ma anche in questo caso il fatto viene lasciato tra le indiscrezioni. «I cavalli sono solo sui deplanti». Con questo secco commento Alboreto tronca il suo rapporto con Maranello nel 1988. Enzo Ferrari è morto da poco, ma le polemiche non finiscono. Prima con Berger, poi con Mansell lo stillicidio continua, con l'inglese che l'anno scorso viene addirittura giudicato incapace di collaudare una macchina da corsa. Quest'anno, per poco, non vince il titolo mondiale con la sua Williams-Renault.



Dopo oltre 4500 km di corsa sulle infuocate piste egiziane, Citroën ZX è stata nuovamente incoronata regina d'Africa. Vittoria a Dakar in gennaio, vittoria oggi nel Rally dei Faraoni.

Quando si parla di performance, nel deserto come sulla strada, Citroën ZX ama soltanto il linguaggio dei fatti. Ne volete una dimostrazione? Osservate ZX Volcane 1.9i, la più aggressiva delle versioni di serie.

Con il suo motore di 1905 cc, governato dall'impianto di iniezione/accensione Motronic, questa ZX può raggiungere

con disinvoltura i 205 km/h. Ma la velocità non è tutto, nemmeno per un'auto dalle ambizioni sportive. La vera superiorità della Volcane (e di tutte le ZX) nasce infatti dal rivoluzionario treno posteriore autodirezionale.

Grazie a questo sistema meccanico, tanto efficace quanto affidabile, la vettura viene accompagnata in curva da tutte e quattro le ruote. Quando quelle anteriori impostano la traiettoria, quelle posteriori si orientano nella stessa direzione, contribuendo attivamente alla tenuta di strada e permettendo di scaricare a terra, con facilità e sicurezza, tutta la potenza necessaria.

Con la forza e la novità delle sue idee Citroën ZX ha già battuto ogni avversario.

Dopo la Parigi-Dakar, Citroën ZX vince anche il Rally dei Faraoni.

Lasciatevi stupire anche voi: venite a provarla presso tutte le Concessionarie Citroën. A partire da L. 15.803.000 chiavi in mano.



L'EFFETTO 4 RUOTE STERZANTI. Il rivoluzionario treno posteriore autodirezionale esalta le prestazioni sportive di tutta la gamma ZX.

CITROËN ZX

La qualità la senti.

Contratto Plus. JAWI PLUS GARANTITI.

CITROËN FINANZIARIA - CITROËN LEASING RINFIANZIARE SENZA ASPETTARE - CITROËN ASSISTENZA 24 ORE SU 24 - CITROËN SELEGI TOTAL - GLI INDIRIZZI DEI CONCESSIONARI CITROËN SONO SULLI PAGINE GIALLE - VENDITA IN VEICOLI AL 17 (1991)