

**Montezemolo cambia progettista**

**Contratto quinquennale al tecnico inglese**  
La Ferrari riporta il «mago» a Maranello dopo il divorzio di tre anni fa. Ennesimo tentativo di rilanciare le «rosse» ai vertici

# Cura Barnard

**Il Cavallino Rampante e il geniale demiurgo**

GIULIANO CAPECELATRO

Dai circuiti alle piste ciclabili. Dall'automobilismo alle biciclette. E da queste al mercato. La storia della Ferrari, negli ultimi anni, non è che una sequela di sconfitte, su tutti i fronti. Ritorna John Barnard, geniale demiurgo inglese. Notizia eccellente per una scuderia in crisi. Ma John Barnard era già della Ferrari. Al termine dell'88 fu cacciato perché, in un soprassalto d'orgoglio, a Maranello avevano deciso che non era serio che l'inglese lavorasse a Guldfoord, in Inghilterra, mandando via fax i suoi progetti. L'orgoglio si traduce in pura petizione di principio, in velleità, se non poggia su solide basi. Defenestrato Barnard, la Ferrari, già travagliata da furibonde e non ancora concluse lotte intestine per la spartizione del potere, imboccò la china. Non se ne accorse subito. E fu la prima rivincita di Barnard, uomo che non ha certo nella simpatia il suo maggior pregio, che ha una sensibilità olfattiva probabilmente esasperata, ma che in campo automobilistico sa quello che fa. Se nel 1990 la Ferrari andò vicina a vincere un mondiale, fu proprio perché quella macchina era lo sviluppo dei progetti del vituperato John. Il cavallino non vinse perché il suo primo pilota, Alain Prost, aveva scoperto da tempo che ci sono cose più belle e affascinanti che rischiare la vita su una pista da corsa. Solo che si guardò bene dal dirlo in giro, continuando a spacciarsi per un pilota che poteva dar la paga anche all'allora imperante Ayrton Senna. La Ferrari, a conferma di un destino ineluttabilmente amaro, riuscì ad aver torto anche nei confronti di Prost, subendo un'ulteriore sconfitta. Il '91, infatti, vide la casa del cavallino cambiare registro e mettere in pista una nuova macchina. «Un camion» la definì sprezzantemente Prost. E i fatti hanno dimostrato che, almeno in questo, aveva ragione. Sconfitta dopo sconfitta, la Ferrari, per riemergere, richiama in servizio Barnard. Barnard significa Senna. Che arriverà però nel '94, costringendo il cavallino a trovare un tappabuchi che prenda il posto, nel '93 del fantasmatico Ivan Capelli. Potrebbe essere Riccardo Patrese. Mentre Jean Alesi continuerà a recitare il ruolo della grande promessa. Il reprobo, dunque, torna e vede accette tutte le sue condizioni. Per tutti i cinque anni che durerà il contratto potrà lavorare tranquillamente in Inghilterra. Per essere l'inizio della riscossa, comincia molto male.

John Barnard torna alla Ferrari. Il tecnico inglese ha firmato un contratto quinquennale con l'azienda modenese. Avrà una sede in Inghilterra e si occuperà dello sviluppo delle monoposto e dei prototipi. Le vetture saranno invece costruite a Maranello. Il «team Ferrari» si riorganizza: Postlethwaite sarà il «coach», mentre dei motori si occuperà Lombardi. Supervisione di Luca di Montezemolo.

FRANCESCO REA

Il ritorno di Barnard La Ferrari si prepara a girare un nuovo kolossal sul mondo automobilistico dopo quello deludente andato in onda dal 1986 al 1989. Un contratto quinquennale legherà infatti il mago dei telai alla azienda di Maranello, per un ingaggio che non è ancora dato sapere. I giornali hanno parlato di dieci miliardi in tre anni, ma dalla Ferrari fanno sapere che non si avvicina alla cifra reale neanche se si considerano tutti e cinque gli anni. Ma il dettaglio economico per adesso può anche rimanere in secondo piano. La Ferrari, dopo 10 anni di delusioni, torna alla carica per tentare di riproporre una monoposto competitiva. Ma forse ai tifosi basterebbe che fosse credibile. Il futuro del Cavallino Rampante passa dunque per il tecnico inglese, al quale sarà affidato il compito di progettare la monoposto. Il tecnico inglese non dovrà neanche spostarsi dall'isola di Sua Maestà britannica. La sede per mettere a punto i progetti dei telai e i prototipi sarà infatti in Inghilterra. Così come peraltro fu in quegli anni burrascosi. A Barnard fu fornito un centro futuristico, ma l'inglese non fu comunque in grado di portare la Ferrari a competere con le

MacLaren, dominatrici di quegli anni. Si disse che la colpa era da attribuire ad incomprensioni, in particolare tra lui e Postlethwaite tant'è che quest'ultimo fu allontanato. Il divorzio tra la casa di Maranello e Barnard fu comunque tutt'altro che tranquillo. Ma questa è tutta un'altra storia.

L'arrivo di Barnard impone una riorganizzazione del lavoro alla Ferrari. Al tecnico inglese, come detto, verrà affidato il settore progetto e sviluppo delle vetture. Saranno poi costituiti altri due settori di lavoro: scuderia Ferrari e stabilimento di Maranello saranno affidati a Postlethwaite che in pratica si occuperà della costruzione delle monoposto progettate da Barnard. Postlethwaite dal prossimo Gran premio d'Ungheria, sarà anche il responsabile dell'attività sportiva nel mondiale di Formula 1. In pratica il «coach», l'allenatore, il rappresentante dell'azienda modenese sui circuiti. L'altro settore riguarderà il progetto e sviluppo dei motori, che avrà sede a Maranello, e che sarà affidato a Claudio Lombardi, coadiuvato da Paolo Massa. Tutti e tre i settori risponderanno direttamente a Luca di Montezemolo. Fino ad adesso il «team Ferrari» aveva un direttore generale, Claudio Lombardi; un direttore tecnico Harvey Postlethwaite; un responsabile tecnico dei motori, Paolo Massa.

Questa l'organizzazione interna. C'è da dire che la Ferrari smentisce indirettamente di essersi rivolta a Barnard come il malato al guantore. Nella filosofia generale della casa di Maranello, la decisione di aprire nuovamente una sede inglese «deriva dalla consapevolezza - fa sapere il capo ufficio stampa della casa modenese, Giancarlo Baccini - che in Italia non esiste il know-how (letteralmente «sai-come») tecnologico disponibile in Inghilterra, dove la capacità tecnologica è molto più elevata» e che, per quanto riguarda i costi «avere tecnici inglesi che lavorano in Inghilterra costa meno che far lavorare gli stessi tecnici in Italia». Ferrari più saggia economicamente dunque, e convinta che il regno dell'aerodinamica sia l'Inghilterra. A Maranello infatti affermano che era già stato deciso di riaprire una sede inglese indipendentemente dalle conclusioni positive delle trattative con Barnard, e per questo avevano preso contatto con altri progettisti. Insomma la Ferrari ha tentato di avere il meglio e sembra essersi riuscita. Bisognerà comunque vedere se il lavoro del tecnico inglese avrà dei risultati. Intanto sarà affiancato da una decina di collaboratori e comincerà a progettare la vettura da Formula 1 per il prossimo anno, utilizzando anche il lavoro già svolto finora dagli addetti della gestione sportiva.

Logicamente la sede ancora non esiste. Quella in cui Barnard operò dal 1986 al 1989, è stata successivamente venduta. Esistono comunque alcuni problemi che l'arrivo di Barnard potrebbe provocare. Intanto capire se i rapporti tra lui e Postlethwaite saranno cordiali dopo i dissidi aspri che li divisero negli anni della forzata collaborazione. Alla Ferrari assicurano che non vi saranno problemi. I due progettisti si sono ripetutamente sentiti telefonicamente e hanno ripreso dei rapporti cordiali, che secondo gli uomini di Maranello si erano creati soltanto per mancanza di chiarezza nei ruoli e responsabilità, ora prettamente definiti. L'altro problema, ma forse il più importante, riguarda il futuro dei progettisti dell'azienda modenese. Uno degli handicap che viene infatti creato dall'assunzione di tecnici stranieri è che spesso, se non sempre, questi portano con sé i propri collaboratori, tenendo in disparte i tecnici italiani. In questo modo non si riesce mai a creare quell'humus tecnologico che potrebbe elevare il livello progettuale dei nostri ingegneri. Forse questa volta qualcosa cambierà. Insieme allo staff di Barnard, lavorerà anche del personale italiano e chissà che qualcuno tra questi, o nel futuro della casa di Maranello non ci sia un Barnard italiano.



John Barnard, un ritorno a Maranello dopo tre anni di separazione

## Dalle «minigonne» allo strapotere delle McLaren

Il «mago». Così è stato denominato il tecnico inglese John Barnard per i successi ottenuti nella progettazione della monoposto di Formula 1. Nato 46 anni fa a Wembley, John Barnard iniziò la sua carriera come disegnatore di lampade elettroniche. Un lavoro molto lontano dalla progettazione della auto da corsa, una passione che comunque già coltivava e alla quale si dedicava con le piccole vetture della Formula Ford. Nel 1968 il passaggio alle massime competizioni fu la Lola, per poi effettuare nel 1972 il gran salto che lo vide approdare alla McLaren al cui gesto è legato il suo successo. Gli anni settanta erano comunque dominio delle Ferrari, ma Barnard si mise in luce per alcune innovazioni tecni-

che. Una in particolare, verso la fine di quegli anni, «la minigonna». Presentata dopo un'esperienza di lavoro negli Stati Uniti, questa innovazione tecnica permetteva alle monoposto di Formula 1 di ottenere un effetto suolo che manteneva la macchina in perfetta aderenza con il terreno. Un meccanismo che portava i piloti a prestazioni di velocità impressionanti rispetto al passato. Il lavoro di Barnard alla McLaren cominciò piano piano a dare i suoi frutti, fino a portare la casa inglese ad essere la dominatrice del racing mondiale. Dal 1984 al 1986 la McLaren si aggiudicò tre titoli mondiali piloti: il primo con Niki Lauda, i successivi con Alain Prost. Il lavoro di Barnard era dunque giunto a compimento. Un lavoro che ha ancora i suoi effetti La

McLaren fino all'anno scorso non ha avuto rivali. Nel 1986 sbarcò alla Ferrari che non coglieva un mondiale dal '79. La cura Barnard sembrò far sortire i suoi effetti nel 1988, quando il professor Prost dovette lasciare il titolo a Senna per soli tre punti. Ma la macchina in realtà non andava come voluto. Il distacco tecnico tra i due team era vastissimo, e il risultato si poteva più attribuire alle capacità di Prost che ad un effettivo progresso tecnologico. E a Maranello si respirava aria di bufera. Lo scontro tra Postlethwaite e Barnard, i borbottii di Alain Prost. Il 1989, l'anno della riscossa per i tifosi del Cavallino Rampante, si trasformò in una farsa goldoniaria. Polemiche e accuse che non risparmiarono neanche il Grande Vecchio, Enzo Ferrari. Barnard ebbe modo di lamentarsi che la Ferrari «Mondial 8», affidata gli come macchina aziendale, era scomoda e rumorosa. Neanche fosse una cinquecento. Era l'inizio della fine. A conclusione della stagione Barnard sbarcò alla Benetton-Ford dove è rimasto fino al giugno del '91. Ora torna alla Ferrari. Che sia la volta buona? C.F.R.

In casa rossonera regna la diplomazia. «Nessun problema» è il nuovo slogan di un club affollato di stelle. I big, Gullit su tutti, sono nervosi. Stasera amichevole con il Monza

# Milan, le maglie della discordia

**Fuori pericolo Walter Bianchi ma la prognosi resta riservata**

«Nessun problema». È il nuovo slogan del Milan. La formuletta cerca di chiudere la pentola rossonera, dove bollono sei stranieri, il Lentini da 40 miliardi e due squadre di potenziali titolari. Capello lancia segnali: saranno premiati gli sgobboni. Oggi, intanto, il Milan affronta in amichevole il Monza (ore 20.30, Itala 1). A riposo ancora gli olandesi e Boban. In tribuna, ci sarà anche il presidente Berlusconi.

DAL NOSTRO INVIATO  
DARIO CECCARELLI

**CARNAGO** Nessun problema. Uno entra a Milano e, dopo qualche secondo, ha già nelle orecchie queste magiche formulette: «Nessun problema». Con sei stranieri chi starà in panchina? Nessun problema, le partite sono tante. Gullit pretende un posto garantito? Nessun problema, vuol dire che è motivato. Lentini è depresso? Macché, nessun problema: deve solo smaltire i suoi acciacchi. Va bene, allora, nessun problema. Strano che poi succedano delle cose strane. Gullit, ad esempio, con una faccia ben poco amichevole si avvicina ad un giornalista e gli chiede: «Sei tu che hai scritto quell'articolo dove si dice che non faccio più paura? Beh, quel titolo proprio non mi va giù, che non si ripeta...»

No, non è giornata per Gullit. Proviamo con qualcuno più tranquillo. Donadoni, per esempio. Non la preoccupa tutta questa concorrenza? Donadoni, si sa, non è un grande chiacchierone. Alla fine, con una faccia triste come un giorno di pioggia, risponde che no, tutto sommato sono abituati. «Nessun problema, in fondo siamo dei professionisti. Chi viene al Milan sa che deve sempre trovare nuovi stimoli...»

Stimoli, professionalità, alternanza: nessun problema, più che a un ritiro calcistico, sembra di essere a una full immersion di professori rampanti. Che faticino come dei matti, lo si capisce solo quando tornano dall'allenamento. Pincolini, il preparatore atletico, il vuol tirare a lucido entro domenica, ultimo giorno di ritiro. «Ora si gettano le basi per l'attività di un anno. È un lavoro duro, di potenziamento muscolare, gli effetti si vedranno più avanti». Lo stesso Fabio Capello, di solito avaro di parole

su altri argomenti, mette in guardia gli eventuali critici. «In questo momento siamo al massimo del carico. I giocatori sono imballati per il pesante lavoro svolto in allenamento. Contro il Monza questi nostri problemi verranno fuori. Non mi preoccupa, comunque: so che sono stanchi, voglio però vedere le loro reazioni, capire le loro caratteristiche per inserirli nel modo migliore. Poi, si vedrà...»

Ecco un avviso per i cadetti della West Point rossonera: chi s'impegna di più, chi sgobba insomma, ha buone probabilità di guadagnarsi un posto al sole. Le raccomandazioni e i titoli non bastano, tutti sono in discussione. Bei propositi difficili da mettere in pratica. Uno come Lentini, pagato 40 miliardi e un milione di polemiche, come si fa a relegare in panchina se sta bene? E Gullit? Chi lo convincerà? Per il momento, fino al triangolare di Padova, gli olandesi non giocano. Ma poi? Chi convincerà Gullit che il Milan non ha poi così tanto bisogno di lui? «Sono stato determinante nella conquista dello scudetto. Lentini può giocare sulla sinistra, è la risposta di Gullit. Peccato che contrasti in pieno con i presupposti che stanno alla base dell'operazione Lentini. Operazione fortissimamente voluta da Berlusconi...»

Stasera il Milan gioca in amichevole a Monza. Le novità sono queste: Boban, dolorante alla schiena, farà posto ad Ernio che giocherà a fianco di Donadoni. In attacco, Papin e Savicev, quest'ultimo più spostato indietro. Lentini starà sulla destra, Simone sulla sinistra. Immutata la difesa. «Quella preferisco non cambiarla-sottolinea Capello: mi serve un punto fermo, qualcosa su cui costruire...»



Savicev uno dei tanti stranieri del Milan di scena stasera a Monza

### Le amichevoli

OGGI		
Cavalese (TN)	Latemar-Inter B	ore 19,00
S. Lorenzo in Banale	Brescia-Manchester City	» 20,30
Monza (MI)	Monza-Milan	» 20,30
Rovereto (TN)	Trento-Inter A	» 20,15
Ponsacco (PI)	Ponsacco-Pisa	» 21,00
Spilzo Rendena (TN)	Cremonese-Rimini	» 20,30
DOMANI		
Roma	Roma-Bayern Monaco	ore 20,30
Bolzano	Memorial-Pasqualin	» 18,30
	Brescia-Malines	» 20,30
	Atalanta-Sparta Praga	» 19,
Bressanone (BZ)	S.V. Milland-Foggia	» 19,
SABATO 1 AGOSTO		
Montegrappano (AP)	Montegrappano-Ascoli	ore 18
Schongau (Austria)	J.S.V. Schongau-Lazio	» 18,30
Norcia (PG)	Ternana-Acireale	» 18
Vicenza	Vicenza-Genoa	» 20,15
Bolzano	Napoli-Amburgo	» 20,15
Merano (Bz)	Virtus Bolzano-Cagliari	» 17
Folgoria (TN)	Parma-Tatran (Cec)	» 16,30
Sulmona (CH)	Sulmona-Pescara	» 17,30
S. Lorenzo in Banale (TN)	Brescia-Ravenna	» 17,30
Leeds (Inghilterra)	Makita Cup: Samp-Nottingham	
	Leeds-Stoccarda	
Pietrasanta (LU)	Pietrasanta-Lucchese	» 20,30
Arco	Trento-Torino	» 18



**EMS SERVIZI POSTACELERE**

**Primi!**

Affida le tue spedizioni all'Express Mail Service (EMS), il servizio più veloce. L'EMS, sponsor ufficiale delle Olimpiadi del '92, è un servizio gestito dalle Poste italiane in collaborazione con altre Amministrazioni postali estere. L'EMS comprende: il CAI POST per le spedizioni internazionali ed il PI POST per quelle nazionali. Rapidità, sicurezza e convenienza sono le caratteristiche vincenti di questi servizi.



SPONSOR OLIMPICO UFFICIALE

PER INFORMAZIONI RIVOLGERSI A:

NUMERO VERDE  
1678-63011

