

**Automobilismo
Gran premio
d'Ungheria**

Williams in prima fila, ma la pole position è di Patrese
Il pilota padovano vuole dire la sua in un mondiale che ancora la matematica non ha assegnato a Mansell
Seconda fila per Ayrton Senna e il tedesco Schumacher

Scherzi da Patrese

Prima fila per le Williams-Renault, ma la pole position è di Riccardo Patrese. Sul circuito di Hungaroring, dove il sorpasso è quasi impossibile, il pilota padovano potrebbe voler fare lo sgambetto a Mansell. Patrese è infatti dato per sicuro partente per far posto a Prost. Un buon motivo per giocare le sue chance mondiali. Seconda fila per Senna su McLaren e Schumacher su Benetton.

CARLO FEDALI

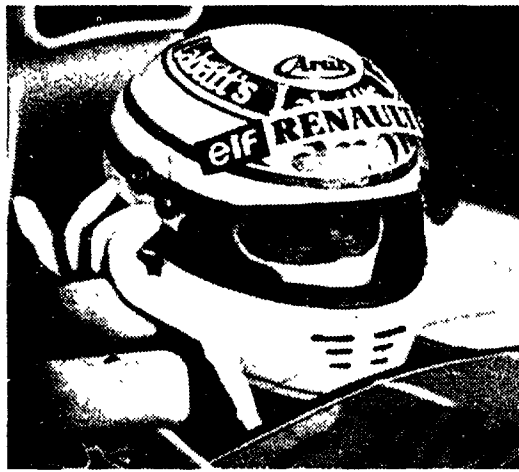
BUDAPEST Tutto secondo copione? Quasi. Le Williams-Renault hanno conquistato la testa della griglia di partenza nella prima sessione delle prove ufficiali per il Gran premio di domani in Ungheria. Ma sul circuito di Hungaroring il più veloce è stato Riccardo Patrese e non Nigel Mansell. Il pilota padovano ha dimostrato ancora di attraversare un ottimo periodo di forma, come peraltro confermato dalla seconda posizione nelle classifica piloti dietro l'inarrivabile inglese. Già nelle prove libere di ieri mattina Patrese aveva segnato il miglior tempo, davanti alle McLaren di Senna e Berger. Con solo otto giri nell'ora di prove ha fatto segnare il tempo di 1.15.476. Più del doppio ne ha fatti Nigel Mansell, senza riuscire a strappare la pole position al compagno di scuderia: 1.15.463. L'importante era comunque partire in prima fila, viste le difficoltà nel sorpasso esistenti nel circuito di Ungheria. Un circuito difficile, molto scivoloso, che se ha il pregio di consumare poco i treni di gomme ha visto quasi tutti i partecipanti andare in testa coda. Certo la pole position di Patrese potrebbe creare qualche problema a Mansell. Il pilota padovano, dato sicuro partente per lasciare il posto al francese Prost, potrebbe voler fare qualche dispetto a patron Williams. Fino ad adesso infatti il pilota italiano ha seguito gli ordini di scuderia, arrivando, seppur con disappunto, a cedere la testa della gara al compagno di scuderia, a Magny Cours in Francia. Ma visto l'annuncio benservito e il fatto

che matematicamente Patrese è ancora in corsa per il titolo, potrebbe decidere di rendere difficile la vita a Mansell. Un pericolo che lo stesso pilota inglese sembra aver preso in considerazione visto l'accanimento con il quale ha tentato di conquistare la pole position. In seconda fila, ad un secondo dal battistrada, il brasiliano Ayrton Senna (1.16.167). Durante le prove libere Senna aveva addirittura messo in fila Mansell, senza però ribadire la posizione nelle prove ufficiali. La McLaren appare comunque in ripresa e la caparbia del brasiliano potrebbe fare il resto nella gara. Accanto a Senna il tedesco Schumacher (1.17.070) su Benetton-Ford. Il pilota germanico è ormai una conferma e l'affidabilità della sua monoposto una garanzia. Terza fila per l'altro pilota della McLaren, Gerhard Berger (1.17.277) e per il belga Thierry Boutsen su Ligier (1.18.799).

Non è andata bene alle Ferrari. Per le monoposto di Maranello soltanto la quinta fila. Un po' poco per onorare il 50° Gran premio. Meglio di Alesi ha fatto Ivan Capelli, quest'anno bersagliato dalla cattiva sorte e non certo al meglio della forma. È Jata per certa la

Tutti i record della pista ungherese

Sul giro in prova: Senna (McLaren MPA/6 Honda v12) in 1'16"147, media 187,595 kmh (1991).
Sul giro in gara: Gachot (Jordan 191-Ford V8) in 1'21"547, media 175,173 kmh (1991).
Sulla distanza: Senna (McLaren MPA/6 Honda V12) in 1h9'12"796, media 149,857 kmh (1991).



Il pilota inglese Nigel Mansell. Sotto al titolo il suo compagno di scuderia Riccardo Patrese

I tempi di ieri

1) Patrese (Ita), Williams 1:15.476 (m.189.263); 2) Mansell (Gbr), Williams 1:15.643; 3) Senna (Bra), McLaren 1:16.467; 4) Schumacher (Ger), Benetton 1:17.070; 5) Berger (Aut), McLaren 1:17.277; 6) Boutsen (Bel), Ligier 1:18.799; 7) Brundle (Ger), Benetton 1:18.843; 8) Comas (Fra), Ligier 1:19.193; 9) Capelli (Ita), Ferrari 1:19.313; 10) Alesi (Fra), Ferrari 1:19.511; 11) Herbert (Gbr), Lotus 1:19.555; 12) Tarquini (Ita), Fondmetal 1:19.555

sua partenza, e forse per questo il pilota milanese ha tentato di dimostrare di valere la Ferrari. Alesi nei primi giri era addirittura staccato di quasi un secondo dal compagno di scuderia. Sceso in pista per un nuovo tentativo negli ultimi venti minuti è riuscito a migliorarsi, senza però scalzare Capelli dalla nona posizione. Alesi è stato l'unico però a migliorare il proprio tempo insieme a Gabriele Tarquini su Fondmetal. Ma le «rosse» hanno un distacco di quattro secondi dai primi. Se non riescono a migliorarsi nelle prove di oggi è difficile pensare di vederle protagoniste. In effetti l'azienda modenese ormai vive questa stagione come un collaudo per le proprie vetture. Lo sforzo di Luca di Montezemolo sembra indi-

izzato verso un lungo lavoro di progettazione, con l'obiettivo in un paio di stagioni, di riportare la Ferrari a correre per il titolo. Sono due anni infatti che le vetture di Maranello non riescono a vincere un Gran premio. Risale al 1990 l'ultima vittoria, nel Gran premio del Giappone ad opera di Prost. Il cavallino rampante è poi al centro delle voci di mercato. Vi sarebbe un'opzione per l'austriaco Gerhard Berger, che rientrerebbe a Maranello dopo quattro anni. Ma non è ancora escluso l'arrivo di Senna, anche se sembra difficile conciliare la voglia di vincere del brasiliano con le esigenze di lavoro progettuale dell'azienda modenese. Si parla anche di Patrese, ma il pilota padovano è in corsa anche per la Benetton. Gira anche voce,

smentita dall'interessato, di una richiesta Ferrari a Niki Lauda perché si rimetta il casco e collaudi su pista le monoposto di Maranello. Il Gran premio di domani comunque presenta una novità di rilievo: le monoposto correranno infatti utilizzando benzina verde commerciale, quella in vendita presso i normali distributori di carburante. Sono stati anche aumentati i controlli per evitare che vi siano infrazioni a questa nuova norma, attesa per la prossima stagione e invece introdotta a sorpresa già da questo Gran premio. E così le case produttrici di carburante sono andate a prendere la benzina delle monoposto in vari paesi a secondo degli additivi usati. Unico mezzo per assicurarsi un propellente più efficiente.

Ferrari a quota cinquecento gran premi. Domani il Cavallino rampante raggiungerà un traguardo prestigioso. Ma il luminoso passato contrasta con un presente ricco di delusioni e di difficoltà che non sarà facile superare

Ma la «rossa» ora veste di stracci

Presenze, vittorie e pole position: Maranello è a secco da due stagioni

Anno	Partecipazioni	Vittorie	pole position	Anno	Partecipazioni	Vittorie	pole position	Anno	Partecipazioni	Vittorie	pole position
1950	5	-	-	1965	10	-	-	1980	14	-	-
1951	7	3	3	1966	7	2	3	1981	15	2	1
1952	8	7	7	1967	10	-	-	1982	14	3	3
1953	8	7	6	1968	11	1	4	1983	15	4	8
1954	8	2	2	1969	10	-	-	1984	16	1	1
1955	6	1	1	1970	13	4	5	1985	16	2	1
1956	7	5	6	1971	11	2	3	1986	16	-	-
1957	7	-	-	1972	12	1	4	1987	16	2	3
1958	10	2	4	1973	13	-	-	1988	16	1	1
1959	7	2	2	1974	15	3	10	1989	16	3	-
1960	8	1	1	1975	14	6	9	1990	16	6	3
1961	7	5	6	1976	15	6	4	1991	16	-	-
1962	6	-	-	1977	17	4	2	1992*	10	-	-
1963	10	1	1	1978	16	5	2	Totale	499	103	110
1964	10	3	2	1979	15	6	2	* Campionato in corso			

Cinquecento. E li dimostra. Tutti. Le rughe sul bel rosso fiammante della Ferrari, che domani nel circuito dell'Hungaroring taglierà il nastro dei cinquecento Gran premi, sono una visibile e impressionante ragmatela. La «rossa» è la più vecchia dama in circolazione tra i tendoni della Formula Uno.

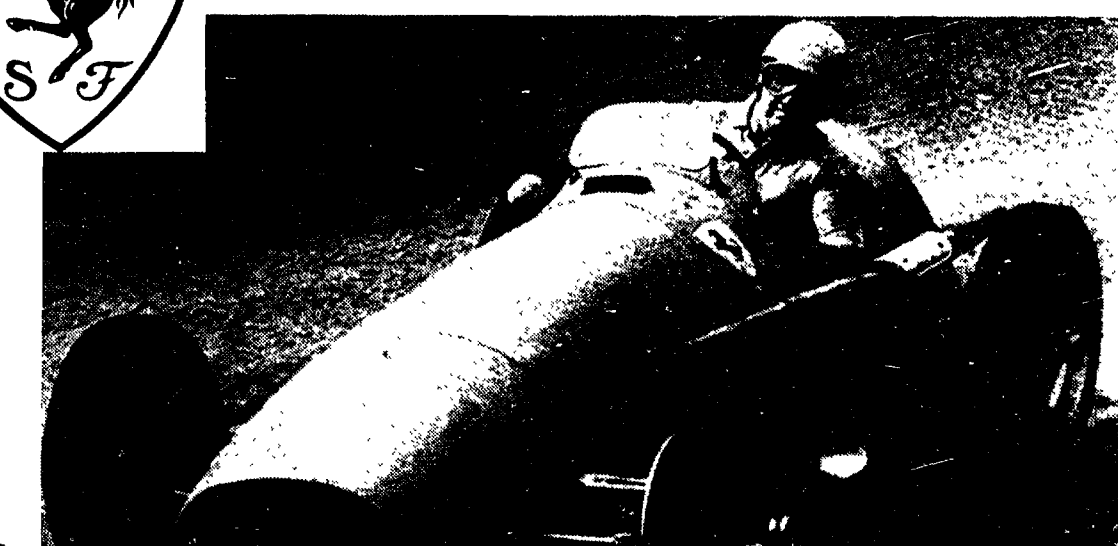
Più che le ingiurie del tempo, sono problemi di natura personale, familiare ad accelerare l'invecchiamento. L'epoca dei trionfi, del mito, appare oggi più lontana che mai. C'è, per usare l'espressione cara a Prost, un camion da rimettere in carreggiata. Se si vuol tornare a competere in F.1.

Il geniale patriarca che volle farsi re della Formula 1

È una banalità, ma una banalità obbligata, dire che la storia della Ferrari è la storia di un uomo, di quell'Enzo Ferrari che volle la scuderia, volle la gloria sportiva, volle essere il solo signore e padrone di quel piccolo regno automobilistico. E ci riuscì, mischiando bonomia patriarcale e cinismo imprenditoriale, fiuto per la psicologia umana e radicati pregiudizi, voglia di primeggiare e avversione al nuovo. La storia di Enzo Anselmo Ferrari prende le mosse a Modena, dove il 18 febbraio 1898 si scrive il primo capitolo della sua esistenza, in una città coperta da tanta neve che il figlio del carpentiere Alfredo Ferrari sarà denunciato all'Anagrafe soltanto due giorni dopo. Di Carpi il padre, di Forlì la madre, Adalgisa. Un capanno di un centinaio di metri, alla periferia di Modena, con tetto in lamiera ondulata e senza pavimentazione: è l'officina del carpentiere Ferrari. Sopra c'è la casa; modesta, quattro camere; in una di esse Enzo viene sistemato col fratello Alfredo, di due anni più grande. Un'esistenza non facile. Nel 1915 arriva la guerra, quella denominata Grande guerra, una carneficina più ottusamente crudele delle altre. Ma il fatto che segna la vita del giovane Enzo è la morte del padre. Da quel momento sa che dovrà tirare avanti contando solo sulle sue forze; anche perché l'anno successivo muore anche il fratello maggiore. Il giovane Ferrari prende la patente, viene arruolato nell'esercito, ma una grave malattia gli impedisce di prendere parte al bagno di sangue mondiale. Nel suo oroscopo deve esserci scritto in qualche parte che il suo destino sono le macchine. Lui la prende un po' alla larga e comincia con il camion, trasferendosi da Modena a Torino per lavorare in una fabbrica. Ma l'anno successivo



Enzo Ferrari e Niki Lauda. Sotto Ascari nel 1953 a Zandvoort. Accanto lo stemma di Maranello



GIULIANO CAPECELATRO
Dalla curva del tabaccaio al Casinò, da lì alla Rascasse. Una vettura rossa, una saetta fiammante, che incendia la fantasia dei tifosi. È il ventuno maggio 1950 quando la Ferrari fa il suo esordio sulla ribalta della Formula 1. Per uno di quei casi carichi di significato, proprio sul palcoscenico più tradizionale della corsa, il circuito che resterà, immutato a dispetto degli anni e degli sviluppi tecnologici, l'emblema di una competizione che abbia la modernità più esclusiva e fatua, una finanza non sempre trasparente e anche un po' di sport. Un esordio in tono minore, come spesso accade quando davanti si stende un destino luminoso. Non vince a Montecarlo, la Ferrari, né vincerà negli altri quattro gran premi della stagione. L'appuntamento con la gloria è di là da venire. Ventuno maggio 1950, ventuno giugno 1950, novembre 1950, 14 agosto 1958. Quattro date riassumono la storia della vecchia signora delle piste, della «rossa» che ha fatto girare la testa a tutti i piloti, che ha scatenato il delirio tra legioni di appassionati, che ha scritto la storia dell'automobilismo, e in particolare della Formula 1.

ma che da tempo vive una crisi di depressione da cui fatica a risollevarsi. Quel ventuno maggio 1950 doveva aver lasciato l'amaro in bocca a molti. Ma non a Enzo Anselmo Ferrari, fondatore, proprietario, animatore della scuderia omonima. Enzo Ferrari era stato pilota per tredici anni; un più che discreto pilota. Era passato a supervisionare le Alfa da competizione, per diventare il primo responsabile dell'Alfa corse e concludere la sua ascesa con un licenziamento in tronco. Giovanissimo, sì, ma già dotato di grinta e di idee chiare sul proprio futuro, Enzo Anselmo non si lascia abbattere per così poco. È una scuderia tutta la sua l'obiettivo che persegue. E che raggiunge nel '29, raggruppando in realtà sotto il nome Ferrari le Alfa Romeo su cui gareggeranno personaggi come Nuvolari e Vazari. Nel 1940, interrotti i rapporti con l'Alfa Romeo, il costruttore modenese tira fuori una Ferrari che, pilotata da Alberto Ascari, partecipa alla Mille Miglia. Il suo regno è ancora in embrione. Nel 1943 la fabbrica si sposta da Modena a Maranello. E nel 1947 fa la sua comparsa la prima vera Ferrari, quella con-

trassegnata dal marchio del cavallino rampante, un omaggio all'aviatore Francesco Baracca, destinato a diventare un caposaldo dell'immaginario collettivo sportivo. Arriva l'esordio nella Formula 1 rinnovata e organizzata in campionato. Ma bisogna aspettare l'anno successivo, il 1951, per brindare al primo gran premio vinto. Merito del messicano Froilan Gonzalez, un tipo fisicamente agli antipodi dei piloti attuali: grosso, massiccio e con un gran testone che gli vale il soprannome di *el cabazon*. Ancora un anno, ed ecco il primo di una lunga serie di trionfi. Alberto Ascari vince cinque gare consecutive e conquista il primo mondiale per casa Ferrari. Non pago, Ascari continua ad inanellare successi nella stagione successiva e porta il totale ad otto vittorie consecutive, mantenendo sulla sua testa la corona. E se il Nigel Mansell di quest'anno, su una Williams senza rivali, è riuscito a pareggiare il conto in termini di vittorie consecutive stagionali, quello c'è corso vince una dietro l'altra su una ancora oggi un record imbattuto. Dopo Ascari, tocca a Juan Manuel Fangio, considerato il più

esordisce come pilota; partecipa alla Parma-Poggio di Bertico e si classifica quarto. Entra così nella squadra corse dell'Alfa Romeo. Ma la vocazione è irresistibile. Nel 1929 fonda a Modena, assieme ad altri soci, la scuderia Ferrari, embrione di quel progetto più ambizioso che cova. La nascita del figlio Dino, nel 1932, lo convince ad abbandonare l'attività di pilota e a dedicarsi unicamente al ruolo, a lui comunque più congeniale, di organizzatore delle altrui attività. Dopo aver rotto i ponti definitivamente con l'Alfa Romeo, che gareggiava sotto le sue insegne, riesce nel 1940 a mettere al mondo la prima Ferrari, che reca la sigla 815, con cui Alberto Ascari prende parte alla Mille Miglia. L'onore dell'esordio sul primo prototipo che si fregia del cavallino rampante tocca, però, a Franco Cortese, a Piacenza. È il 1947. Adesso sulle piste c'è la Ferrari che ruberà il cuore a tutti i tifosi dell'automobile, ergendosi a mito di un'epoca. Oltre allo sport, Ferrari cura anche la produzione delle Gra Turismo. Su scala ridottissima, visto il livello artigianale della sua azienda, ventisei vetture l'anno. Una dimensione che, sempre più, minaccia di relegarlo ai margini della realtà industriale e di bloccargli, di conseguenza, i finanziamenti per l'attività sportiva, quella che gli stava a cuore. Per questo Enzo Ferrari, patriarca tenace ma lungimirante, nel 1969 ingoia il roscop e vende quasi la metà della sua azienda all'invisa Fiat di Torino. Si inizia, per l'azienda una sorta di mutazione genetica, ancora incompiuta, ma i cui attuali sviluppi suscitano più raccapriccio che ammirazione. Ma il geniale patriarca riesce ad evitarsi simili visioni. Il 14 agosto 1988 esce dalla comune e lascia la Ferrari al suo destino. [L] Giu. Ca.

grande pilota di tutti i tempi, forte di ben cinque titoli mondiali, portare il cavallino sul tetto del mondo automobilistico. È il 1956. La sua permanenza alla Ferrari dura una sola stagione: il suo datore di lavoro, il commendatore Enzo, non lo trova di suo gradimento e non lo nulla per trattenere. Lascia Fangio, ma arriva Mike Hawthorne, e nel 1958 la scuderia modenese può fregiarsi del quarto titolo con un pilota dei quattro titolari: Hawthorne, infatti, vince un solo gran premio. Il 1961 è un anno tragico: muore in gara Joachim Von Trips, che aveva già due vittorie nel suo carriera; ma la Ferrari vince egualmente il mondiale con Phil Hill, che proprio nel gran premio di Monza conquista una vittoria decisiva. Altri tre anni e, nel 1964, John Surtees porta a sei il bottino della scuderia, divenuta nel frattempo la più ammirata oltre che, a questo punto, la più ricca di titoli. Enzo Ferrari, ormai sovraccarico di titoli e nomignoli, commendatore, ingegnere, Drake, è il vero artefice di questa irrisistibile ascesa. Il trionfo è la creatura agognata, sognata, ferocemente perseguita; anche con cinismo, quando è il caso. Come provano gli stessi rap-

porti con i piloti, mai facili, se non con Ascari e con Gilles Villeneuve. Ma il patriarca è un uomo dal grande fiuto. Capisce che l'epoca dell'automobilismo artigiano, quello della sua Ferrari, quello su cui ha creato il più moderno dei miti, è al tramonto. La tecnologia richiede grandi capitali. Si tratta di essere realisti. Ed è con grande realismo che, il 21 giugno 1969, il patriarca di Maranello vende alla Fiat di Giovanni Agnelli il 49 per cento della sua azienda, con opzione su un altro 41 per cento, mentre un dieci per cento resterà al figlio naturale, successivamente riconosciuto, Piero Lardi Ferrari. Il grande vecchio comincia a defilarsi, mantiene solo il timone del reparto corse. Ma il connubio non dà subito gli esiti sperati. Bisogna attendere il 1975 perché Niki Lauda, austriaco dalle due vite sportive, riporti la Ferrari agli onori del mondiale e, due anni dopo, conceda il bis. Sembra che la Ferrari sia tornata al suo rango di grande tra le grandi. Tanto più che nel '79 il sudanico Jody Scheckter porta a Maranello il nono titolo della storia.

Da questo momento, invece, comincia la parabola negativa della Ferrari. Una scuderia squassata da lotte intestine furibonde, che si accusano man mano che il patriarca declina. E scoppiano, incontenibili e funeste, alla sua morte, il 14 agosto 1988, la quarta ed ultima data fatidica. Lotte di successione tra gli uomini più fedeli a Corso Marconi e una fazione più «maranelliana», più vicina al figlio del patriarca. Se ne vedono di tutti i colori. Ma non si vede più in pista una Ferrari vincente. Vien cacciato a furor di popolo John Barnard, lo stesso che è stato richiamato giorni fa come unico possibile salvatore della patria; arriva Cesare Fiorio, bohemien dei rally, in cui ha raccolto vittorie a piene mani; ma anche il grande Cesare farà un buco nell'acqua; arrivano piloti di gran nome e finiscono come i peggiori pivelli; addirittura arriva il celebrato Alain Prost che, con una macchina derivata dalle elucubrazioni di Barnard, va ad un passo dal soffiare il titolo ad Ayrton Senna e alla McLaren. Un mancato successo che genera pericolose illusioni. Il resto è storia di questi giorni, su cui è meglio stendere veli e veli di pietoso silenzio.