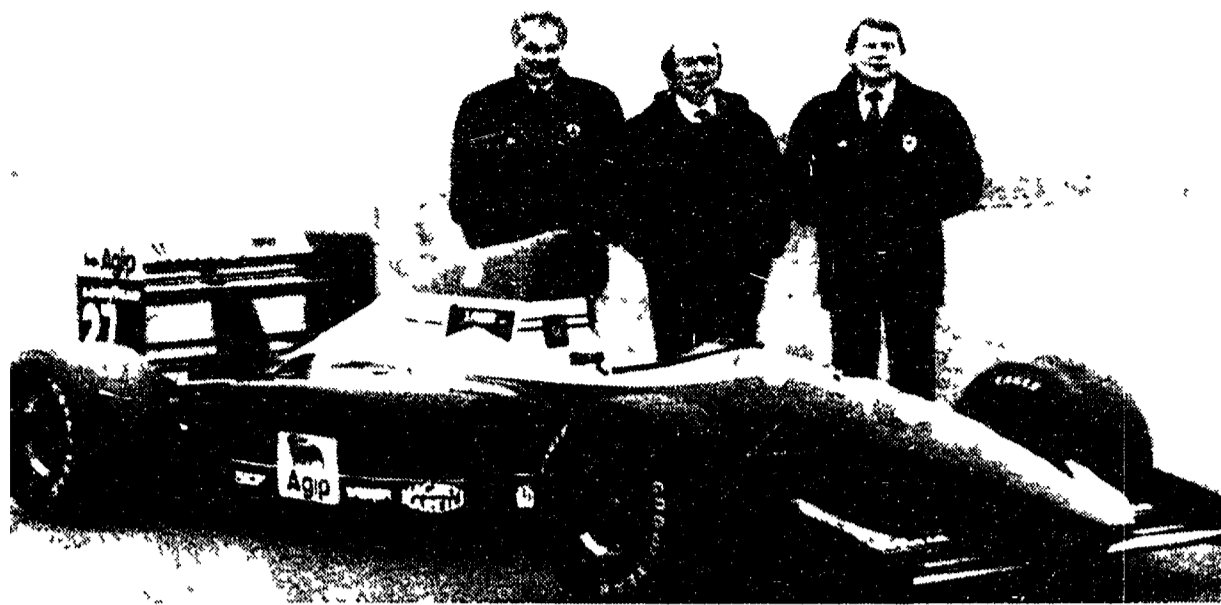


Ferrari '92 Addio all'anno più nero

Chiusura senza rimpianti per la scuderia che progetta

i trionfi del futuro: l'ultimo di Scheckter nel '79 Due anni fa Alain Prost a un passo dal mondiale sotto la guida di Fiorio Poi le stagioni buie, le crisi dei motori e dei piloti E pochi credono nel riscatto



Auguri reciproci mercoledì scorso sulla pista di Fiorano tra il presidente della Ferrari Luca di Montezemolo e il pilota Jean Alesi. Al centro i progettisti da sinistra gli ingegneri Postelwaite, Lombardi e Barnard

Incroccio pericoloso

Auto nuova per uscire dal lungo tunnel

Ha una striscia bianca. E per ora, sembra l'unica novità di rilievo. Una novità che rallegrerà lo sponsor in crisi d'identità sotto la raffica di leggi antitabacco. Ma che non risolleverà il morale dei tifosi stremati da batoste e umiliazioni che da tempo si abbattono sul dorso del Cavallino rampante. Non è un caso che a Maranello per la presentazione della nuova Ferrari ci fossero solo pochi intimi.

GIULIANO CAPECELATRO

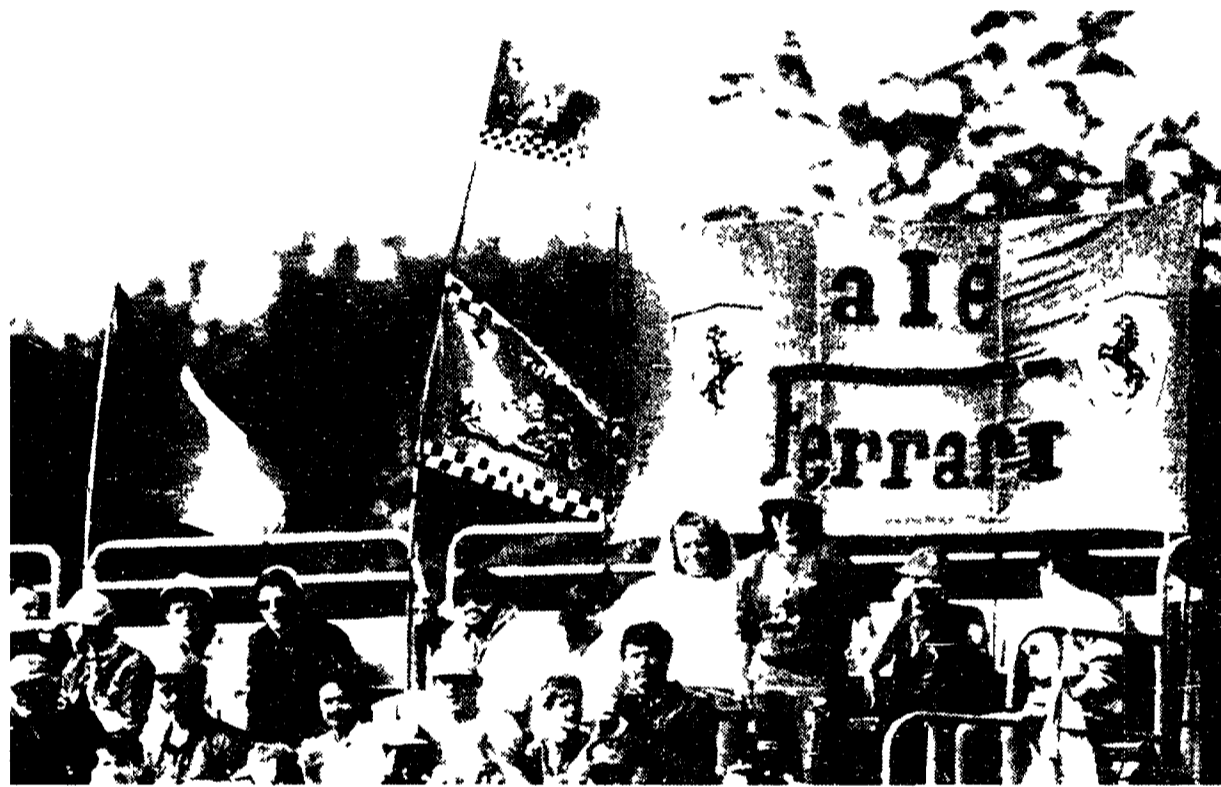
L'ultimo fu Alain Prost, figlio amato e ripudiato. La sua Ferrari strecciò prima sul traguardo di Jerez de la Frontera alimentando le residue speranze di quanti covavano il sogno di un duello all'ultima curva con la McLaren di Ayrton Senna. Era il settembre 1990. Da quel giorno la scuderia di Maranello non avrebbe più conosciuto l'ebbrezza della vittoria avvitandosi in una crisi che ha sempre più i conismi di una malattia irreversibile. Sì, Alain poteva. C'era la macchina che poi non era che il vecchio modello di John Barnard adattato e sviluppato. C'era una scuderia tutta ai suoi ordini con Nigel Mansell costretto a fare l'attendente. C'era il capitale che la Fiat generosamente inviava da Corso Marconi a Maranello per spezzare le reni all'invasa McLaren figlia di un ibrido connubio tra la sapienza manifatturiera della periferia Albion e le tecnologie del Sol levante e vincere finalmente quel caspista di mondiale della Formula 1 Filavola rossa che era un piacere. E monsieur Alain Prost avrebbe potuto benissimo bagnare il naso al brasiliano Ayrton Senna da Silva Poteca Alam.

vicendamenti colpi di scena in pieno marasma organizzativo. Come una meteora passa il ruggente Vittorio Ghidella alla fine messo ko dal meno appariscente e più somone Cesare Romiti e con lui volano come stracci sui schermi che si erano presentati col cipiglio duro e la maschera di arroganza dei servi che pensano di avere le spalle ben coperte. Arriva Piero Fissardi, un re tiranno. Si avvedono anche i piloti. Alberto viene defenestrato senza riguardi. Accanto all'apolloneo Gerhard Berger viene affiancato l'irruente Nigel Mansell. Arriva l'osannatissimo Cesare Fiorio uomo di abbronzature perenni onusto di titoli guadagnati con l'offshore e con i rally. Sembra il preludio ad una marcia trionfale.

Nel campo avversario Senna e Prost litigano come due vecchi comari inaciditi per decenni che sia il meglio fico del bigoncio. Ma il divino tra McLaren e Ferrari è tal che, benché due se ne facciano di tutti i colori la vettura è un capolavoro. In un'atmosfera di tranquillità col nasuto Alain Prost che la furberia di Ferrari si assicura per il solo di quattro miliardi e contendo di micidiale la tendenza negativa. Ma Alain tanto in gamba a vincere battaglie diplomatiche e schermaglie verbali comincia a trovarsi meno a suo agio sulle piste. La vettura è e grazie ad un altro siluratore di lusso l'inglese John Barnard e Alain qualche gara la vince pure. Ma gli anni e l'ammasso per dare battaglia il momento decisivo fallisce in Germania. Filipe di Brutto in Belgio. Senna che vive solo per correre, non teme nulla e non disdegna i metodi dello «gambetta» in Giappone. Si guadagna il suo secondo titolo.

Prost comincia ad attaccare tutti. Tutti. Ottiene la testa di Fiorio sostituito dal innocuo Claudio Lombardi. Al posto di Mansell viene preso l'americo Jean Alesi. Ma la vettura va sempre peggio. Un funbando di Prost li delinisce un «ca non» e non ha neppure torto. Le figurece sono all'ordine del giorno. Prost spara il veleno su tutto e vince le crisi. Si cambia aria. Si cambiano uomini. Ecco Luca Badoer di Montezemolo e poi agli Agnelli. Innalzato il sigillo per i presidenti. Con Alesi corre. In un'occasione si ripete il miracolo. Non c'è il titolo ma il mondiale. Non c'è il titolo ma il mondiale. Non c'è il titolo ma il mondiale. Non c'è il titolo ma il mondiale.

La crisi non è solo tecnica. C'è del marano a Maranello. Il Grande Patriarca nel '69 ha dovuto accettare l'ingresso della Fiat nella sua azienda edificata e condotta con criteri artigianali mantenendo piena giurisdizione solo sul reparto corse. Ma qui il marchio fatto sovrano è riuscito a ripetere scettico il libito imperniato più di un proconsole. All'ombra dei azionisti gli prima della dipartita di Enzo Ferrari si è una furiosa lotta per la successione. E quando il leone tirino scompare la lotta divampa senza quartiere in una vorace sequenza di vicende.



Non crolla la fede nelle «rosse». Anche nel 1992 migliaia di tifosi si sono sgolati invano per la loro auto nei 16 Gran premi sono andate due volte sul podio sempre con Alesi 3° in Spagna e in Canada

Viaggio nel cuore del Cavallino rampante in uno dei 480 fan club d'Italia (40 mila iscritti). Nonostante il verdetto delle piste, gli ultra della F1 non mollano la vettura di Maranello

Resiste la fede nella chiesa rossa

Viaggio a Rho nel cuore del tifo ferrarista in un Ferrari club tra i più importanti d'Italia. Il mito della rossa resiste al drammatico verdetto delle piste, gli anni migliori sono lontani e i meno accesi gettano la spugna. Viva Barnard e Montezemolo mentre i vecchi meccanici se ne devono andare. Senna non sarà mai un vero pilota Ferrari come Villeneuve e Laud. «La Fiat? È un'altra cosa».

CARLO BRACCINI

RHO (MI) Il Ferrari Club Testrossa è un piccolo portu (rossa) al civico 22 del centro di Rho. È un club di circa 400 iscritti. È un club di appassionati. È un club di tifosi. È un club di meccanici. È un club di piloti. È un club di gente che ama la rossa. È un club di gente che ama la Ferrari. È un club di gente che ama la Formula 1. È un club di gente che ama la velocità. È un club di gente che ama la competizione. È un club di gente che ama la gloria. È un club di gente che ama la fama. È un club di gente che ama la ricchezza. È un club di gente che ama la potenza. È un club di gente che ama la forza. È un club di gente che ama la bellezza. È un club di gente che ama la eleganza. È un club di gente che ama la raffinatezza. È un club di gente che ama la distinzione. È un club di gente che ama la superiorità. È un club di gente che ama la grandezza. È un club di gente che ama la gloria. È un club di gente che ama la fama. È un club di gente che ama la ricchezza. È un club di gente che ama la potenza. È un club di gente che ama la forza. È un club di gente che ama la bellezza. È un club di gente che ama la eleganza. È un club di gente che ama la raffinatezza. È un club di gente che ama la distinzione. È un club di gente che ama la superiorità. È un club di gente che ama la grandezza.

Parigi-Dakar È in marcia la carovana italiana

Lezioni di Orleans si terranno le vicende tecniche e sportive di tutti gli equipaggi partecipanti. Quindi, dopo il prologo di Chilly Mazarin e il cronometro di Dakar, comincerà il trasferimento verso Marsiglia dove si barcherà per il traverso di verso l'Algeria da lì il 4 gennaio la partenza della prima tappa attraverso il deserto.

MILANO Dieci moto, nove auto e cinque camion sono gli «strumenti» con cui l'arrovata italiana parteciperà alla quindicesima Parigi-Dakar che prenderà il via il prossimo primo gennaio per concludersi 15 giorni dopo sulle spiagge del Senegal. Il nutrito gruppo di motoristi partirà oggi da Milano alla volta di Parigi dove per tre giorni in un'aula di esposizioni di Orleans si terranno le vicende tecniche e sportive di tutti gli equipaggi partecipanti.

Parigi-Dakar È in marcia la carovana italiana

Lezioni di Orleans si terranno le vicende tecniche e sportive di tutti gli equipaggi partecipanti. Quindi, dopo il prologo di Chilly Mazarin e il cronometro di Dakar, comincerà il trasferimento verso Marsiglia dove si barcherà per il traverso di verso l'Algeria da lì il 4 gennaio la partenza della prima tappa attraverso il deserto.

Sotto la scocca sospensioni «furbe» Ecco gli ultimi ritocchi della F93A

- Un vestito classico semplice. Di nuovo è solo la (rivoluzionaria) bottiglia bianca sulla classica livrea rossa. La forma a bottiglia il muso rialzato e appuntito le prese d'aria tradizionali con «panche» laterali discretamente basse. Su questo splendido «giocattolo» il team di Maranello punta tutto. Soprattutto ci punta per un rilancio alla grande nel prossimo mondiale di Formula 1. Ma quali sono le caratteristiche tecniche della nuova Ferrari F93A tenuta a battesimo mercoledì scorso a Fiorano? Ecco. ● Motore. Ferrar E2 A 93 12 cilindri a V di 65° cinque valvole per cilindro (60) cilindrata 3497 cc potenza massima dichiarata più di 700 CV alimentazione iniezione elettronica digitale Magneti Marelli candele Champion accensione MM statica ● Trasmissione. Trazione posteriore comando del cambio semiautomatico a controllo elettronico cambio a 6 marce più retromarcia freni a disco autovelocitanti in carbonio cambio e differenziale trasversali Ferrar con autobloccante ● Sospensioni. Le chiamano già sospensioni «intelligenti» le ruote sono indipendenti con molleggio a punto ne anteriori e posteriori attutitori a controllo elettronico cerchi Bbs ● Telaio. Nido d'ape con fibre di carbonio lunghezza 4350 millimetri larghezza 1995 altezza 995 carreggiata anteriore 1690 carreggiata posteriore 1605 passo 2930 peso 505 chilogrammi ● Sponsor e fornitori. Marlboro Fiat Pioneer Goodyear Digital Riv S&K Arcxons Usag Twr Sabell Momo

Dalla Mille Miglia il primo circolo a «tutta velocità»

Sono 480 in Italia il Ferrari Club. I tempi consueti del tifo (crescono in un modo di 80 soci e un totale stimato di oltre 40 mila iscritti). Il primo gruppo organizzato di sostenitori del Club di Maranello nasce a Rho in provincia di Brescia nel lontano 1955 sull'onda dell'entusiasmo per la Mille Miglia. Ma il sodalizio è destinato a restringersi e deve lasciare al Circolo sportivo ferrarista di Mantova il primato di un anno e tutti gli operatori del primo storico club in attività il nome di «Ferrari Club» arriva solo più tardi e bisogna aspettare il 1970 perché i Maranellos decidano di istituire un apposito registro. Da allora il simbolo del Club è il nome e il simbolo della Ferrari. Il Club è un club di tifosi. È un club di gente che ama la rossa. È un club di gente che ama la Ferrari. È un club di gente che ama la Formula 1. È un club di gente che ama la velocità. È un club di gente che ama la competizione. È un club di gente che ama la gloria. È un club di gente che ama la fama. È un club di gente che ama la ricchezza. È un club di gente che ama la potenza. È un club di gente che ama la forza. È un club di gente che ama la bellezza. È un club di gente che ama la eleganza. È un club di gente che ama la raffinatezza. È un club di gente che ama la distinzione. È un club di gente che ama la superiorità. È un club di gente che ama la grandezza.