

Sport

Il nuovo bolide, che non è più rosso come una volta, è stato presentato ufficialmente a Maranello. Oggi prime prove

Il «Cavallino» con la passione dell'abito nuovo

Non è la prima volta che la Ferrari cambia colore. Già il modello 312 T, quello che Niki Lauda (c'era pure Clay Regazzoni) portò al successo nel Mondiale del 1975, aveva la presa d'aria superiore fasciata da una striscia bianca. Senza che la Marlboro c'entrasse. Anzi, il vezzo cromatico serviva soprattutto ad ospitare una banda tricolore che col tempo è scomparsa e ricomparsa periodicamente. Ora non c'è più. Nel '76, analogo bandone. Nel '77 (sulla 312 T3 di Reutemann) un cuneo bianco vivacizzava il muso, a partire dall'abitacolo del pilota. Poi, solo rosso. Fino al 1993, con il ritorno della banda bianca - stavolta a mo' di aureola - in omaggio per la prima volta alle sigarette. Con qualche mugugno da parte dei tifosi. Per tutti, parla Roberto Beccari, presidente del Ferrari club Maranello: «Basta che vinca. Con gli altri tifosi abbiamo fatto un sondaggio, e sono tutti consci che a certi livelli si può competere solo investendo una baracca di miliardi. Certo, al rosso Ferrari siamo molto affezionati. Ma il mito resterà: quattrocento giornalisti la Williams se li sogna. E a Monza? Qualcuno si ricorda ancora che festa fu? Sono passati cinquant'anni da quando Cortese portò la Ferrari vicina al primo successo, è ora di rivivere quei tempi. Non importa con che colore». □ L.B.



Luca Di Montezemolo, Eddie Irvine e Michael Schumacher scoprono la nuova Ferrari-F310B-ieri mattina a Maranello

Pinto/Ansa

Una Ferrari nata per vincere

■ MARANELLO (Modena). Sarà stata la musica quasi mistica che avvolgeva il tendone della «vernice» - flauti su flauti, un nirvana vero e proprio - ma alla fine la rossa è diventata arancione. Un colore più adatto alla tv, secondo la versione ufficiale. Il colore della F350 da strada, secondo un'altra *excusatio* made in Fiorano. Il colore dello sponsor, in verità. Una sorta di McLaren (quella vecchia, la nuova sarà grigio Mercedes) senza il bianco. Del resto, sono ormai lontani i tempi in cui la munificenza multinazionale del tabacco entrò a Maranello come abbinamento tecnico (pagava i piloti). Ormai siamo di fronte a un vero e proprio cavallino fumante, tanto che insieme al colore è cambiato pure il nome.

La F310B (3 sta per la cilindrata, 3000 cc, 10 sono i cilindri, B denota l'evoluzione della specie) è la prima nata della scuderia Ferrari Marlboro. E se qualcuno se lo fosse dimenticato, bastano a ricordarlo le nuove tute di Schumacher e Irvine: pacchetti di sigarette semoventi. O il van di venti metri assiso sotto la conchiglia di plastica, che porta ben in evidenza la nuova denominazione. Poi la vettura, naturalmente: rispetto agli in-

Ecco la nuova Ferrari, che somiglia alla Williams e ha perso quel bel colore rosso di una volta. Avvicina di molto l'arancione. Ma il volere dello sponsor non si discute. E oggi la nuova vettura scenderà in pista a Fiorano.

LUCA BOTTURA

vadenti adesivi nicotini - fiancate, musetto, prese d'aria - i numeri quasi scompaiono. Intensi, a involontario memento, restano soltanto il telo che per un po' copriva la «creatura» e i muretto che riparano gli studi televisivi dalla scenografia della pièce: è la scritta Ferrari è solitaria, su un bel fondo rosso vecchio stile. L'altro, quello nuovo, sembra lavato con l'evdenziatore.

Dibattito: è sacrilegio? E se sì, è giustificato? La logica imperante (specie quella dei tifosi) è una sola: basta che si vinca, finalmente. Ma il nervo ha da essere scoperto. Luca di Montezemolo, per esempio, risponde un «no» stizzito a chi gli chiede se il mito Ferrari non ri-

schià di andare in fumo. E aggiunge: «Il rapporto con la Marlboro fu iniziato da Ferrari in persona, la tradizione è stata rispettata perché non abbiamo aggiunto il bianco. Solo grazie a questi sponsor possiamo dare il massimo e affrontare la produzione di un'intera Formula 1. Dal motore al telaio». Lo stesso Jean Todt, nel suo cordiale incedere alla Closeau, previene le critiche. Così: «L'appoggio Philip Morris è indispensabile. Le cifre non si fanno ma il contributo è sensibilmente cresciuto. Per fortuna».

Basta che vinca, si. Anzi: basta che tenga, fughe in avanti di Cesare Romiti a parte. La parola chiave è affidabilità. E passa di bocca in bocca. La dice Todt, sprigionando

soddisfazione per aver finito la vettura in tempo: «L'anno scorso - precisa poi - io e Schumacher ci ritrovammo la sera prima della presentazione ed eravamo sicuri di avere un'auto vincente. Visto com'è andata, stavolta ci guardavamo in silenzio». La ripete John Barnard, che ha iniziato i colloqui per essere riconfermato: «Abbiamo voluto poche incognite, sospensioni posteriori e cambio sono rimasti perché funzionavano». La sussurra Paolo Martinelli: «Vogliamo arrivare in fondo, come ci riusciva alla fine del '96. Migliorando prestazioni e numero di cavalli». Con un motore piccolo e forte: 590 millimetri, 128 chilogrammi, della passata vettura conserva la coppia. Entro il Gran Premio d'Australia cambierà molti altri particolari: albero motore, bielle, testata. Per la nascita dello 046/2.

Stamane la rosée sarà in pista a Fiorano, pioggia battente permettendo. Così fino a domenica. Le successive sessioni di prove sono in programma a Jerez de la Frontera (in Spagna) dal 19 al 22 gennaio, dove proseguiranno anche il mese successivo, prima della partenza per Melbourne. Da qui ad allora il tema tecnico è servito: la

F310B è una Williams mascherata? Il nasone alla francese e diversi altri particolari fanno capire che il modello inglese è stato quantomeno sbirciato. John Barnard, che la vettura ha progettato, va addirittura oltre. Con piglio autocratico: «Abbiamo seguito gli altri. Oggi tutti hanno il muso alto. Ma non si tratta plagio, noi e la Williams siamo

figli dei regolamenti. Per questo le macchine si somigliano. Le modifiche sono anche altre: fiancate, prese d'aria, tutto per andare meglio sulle piste veloci. Non abbiamo cambiato per copiare, ma per migliorare l'aerodinamica». E Todt: «La Williams? Non so neppure com'è. La presentano a fine mese...». La migliore della giornata.

Cesare Romiti «Puntiamo al mondiale costruttori»

«La Ferrari per la Fiat è una perla. Anzi: "la" perla. Siamo azionisti di maggioranza e ci sentiamo responsabili delle sue sorti. Ma mai abbiamo inciso su scelte tecniche e umane. La nostra regola si concretizza nello stare dietro, aiutare e spronare, ma lasciando la Ferrari del tutto autonoma dal punto di vista gestionale. A Luca Cordero di Montezemolo, che ha detto di inseguire per l'anno prossimo solo una vittoria in più, rispondo però che spero fosse scaramantico. Abbiamo il più grande pilota del mondo, e speriamo lo rimanga, Irvine è una spalla di rilievo, i tecnici di valore mondiale... Ci sono tutti gli ingredienti perché i tifosi tornino a godere, perché possano avere più soddisfazioni rispetto al passato». Così il presidente della Fiat, Cesare Romiti, dopo aver sussurrato al pilota tedesco Schumacher (in un orecchio, ma i microfoni erano accesi) la sua filosofia per l'anno entrante: «Just win, bay». Cioè: vinci e basta, piccolo. Romiti è dunque fiducioso, per il futuro immediato della casa di Maranello nella prossima stagione agonistica della Formula 1. In realtà il presidente della Ferrari aveva temporeggiato ma solo un po': «La macchina è arrivata nei tempi previsti - aveva detto Luca Cordero di Montezemolo - e ora ci sono due mesi per metterla a punto. Non ci sono stati rischi oggettivi nel progettargli. Tutto sembra andare per il meglio. Che sia l'anno buono? Doveva essere tre anni fa, o l'anno scorso. Se si fino al '93 prendevamo due secondi al giro e ora siamo vice-campioni del mondo marche, qualcosa dev'essere successo.

L'obiettivo è migliorare ancora, cioè vincere il Mondiale costruttori. Poi vincere una gara in più, magari mezza, anche se le vie del signore sono infinite. Solo non vorrei più rivedere il luglio dello scorso anno». Quando le Ferrari, sponsor o no, fumavano tutte le domeniche. Infine l'ultimo piccolo mistero: qualcuno reclamava il numero 27 che portò lo scomparso pilota canadese Gilles Villeneuve nella leggenda. Ma le due rosse saranno 5 e 6 semplicemente per questioni di classifica della passata stagione. □ L.B.

LE CARATTERISTICHE TECNICHE DELLA «ROSSA»

Lunghezza: 4358 millimetri
Larghezza: 1995 millimetri
Altezza: 968 millimetri
Peso: 600 chilogrammi con acqua, olio e pilota
Motore: Ferrari 3000; sigla 046/2 con dieci cilindri a V, 40 valvole; cilindrata 2998,1 cc.
Alimentazione: iniezione elettronica digitale
Accensione: elettronica e statica
Trazione: posteriore
Potenza massima: 650 cavalli
Cambio: semiautomatico sequenziale a controllo elettronico; 7 marce più la retromarcia
Telaio: a nido d'ape con fibra di carbonio
Ruote: 13 pollici

GLI SPONSOR
 Asprey, Fiat, General Electric, Good Year, Magneti Marelli, Marlboro, Pioneer, Shell, Telecom Italia. P&G Integraph



Luca di Montezemolo entusiasta, ma il pilota tedesco frena Schumi ottimista a metà «Al top solo fra due anni»

La febbre rossa invade Internet

Un milione di contatti in due ore di presentazione, il doppio dell'anno scorso, che vanno ad aggiungersi agli oltre cento raccolti dal novembre del 1995. Il nodo in tilt, il sito (www.ferrari.it) inaccessibile fino al tardo pomeriggio. Esiliato anche l'avvocato Agnelli, a New York. È stato questo l'effetto Ferrari su Internet. Per la seconda volta consecutiva, Maranello mandava in giro per la madre di tutte le reti la proprio nuova macchina. E ancora il popolo della rossa nel mondo ha risposto con un entusiasmo debordante. Durante la conferenza stampa, le domande venivano anche da studi tv di Francia e Portogallo, mentre decine di emittenti mondiali trasmettevano l'evento. □ L. B.

■ MARANELLO (Modena). C'era una volta la Ferrari 312 T4. Slanciata come un ippopotamo, filante come una teiera. Il musetto e l'alettone anteriore, imprigionati a una goffa calandra, sembravano attaccati col Vinavil. Ai piedi delle fiancate, le allora inevitabili minigonne. Su quel coso solo apparentemente sgraziato, Jody Scheckter portò nel 1979 l'ultima iride a Maranello. Da allora (T5 a parte, un clone) si sono succedute rosse belle, più spesso bellissime. Vincenti, vincenti fino in fondo, mai. Con parentesi senza vittorie anche di tre anni, dal '91 al '93. Dunque ben venga - lo hanno pensato anche i piloti - questa F310B un po' anonima. Specie perché, lo dice la galleria del vento, rispetto ai momenti peggiori della scorsa stagione ha un grande pregio: potenzialmente sta in strada.

Parte prima, il Schumacher-pensiero. Se Luca Cordero di Montezemolo sostiene che i cinque anni di arrampicata sono al culmine («Siamo costretti a vincere tra il '97 e il '98»), il «calzolaio» di Germania sembra essersi portato la cassetta dell'anno scorso. Questa: «È l'anno in cui ci giochiamo il futuro, ma il massimo potenziale l'avremo solo tra due stagioni. Io sono pronto, pronto a lavorare, mi sono tenuto in forma con dieci settimane di preparazione atletica in Portogallo e Norvegia. Per tagliare meglio l'aria mi sono anche rasato i capelli. E nella Ferrari credo, per me è il futuro. Finché la collaborazione è questa voglio restare».

Se qualcuno crede che il pensiero positivo di Schumacher venga quasi dal cuore (il portafoglio è lì vicino), sono tutti affari suoi. Il sorriso del germanico ha ben altre

radici. Ad esempio l'arrivo di un nuovo direttore generale: Ross Brown, in Benetton fino a due settimane orsono, che da neo-uomo Ferrari affronterà un'auto da lui stesso tenuta a battesimo. Alla domanda sui possibili benefici del riavvicinamento ha risposto lapidario («Ci saranno»), assecondato dal suo pupillo. Di cui è pupillo a sua volta. Così Michael: «Abbiamo passato 4 anni e mezzo pieni di successi, si tratta solo di ripetere quei traguardi. Ross darà competenza e abilità. È un amico, ho fiducia in lui. Le vittorie? Spero un paio. Se ne raccolgo di più, lotterò per il Mondiale. Ma ci sono anche le altre scuderie. Può succedere davvero di tutto: anche miei errori, anche errori della squadra, anche una stagione tragica. Ma sono ottimista. Anche se dovrò guidare sdraiato, in una posizione inusuale. Quando



Eddie Irvine schiaccia per scherzo la testa di Michael Schumacher a bordo della nuova Ferrari, ieri Maranello. Luca Bruno/Asprey. A sinistra Luca Cordero di Montezemolo

mi hanno preso le misure, non sembrava difficile. Andiamo in pista e poi vi darò una risposta definitiva».

Parte seconda e ultima: Irvine, o la sindrome della spalla. Solo domande per Schumacher, pochissime per l'irlandese che la sua preparazione annuale l'aveva affidata al golf. L'anno scorso non riuscì a provare («Non c'erano due cambi alla volta») e per

questo ha salutato con sollievo l'esonero in direzione Sauber del collaudatore Larini. Gli piace anche la nuova macchina: «L'auto della passata stagione era una delle più inguidabili che mi siano capitate. Questa, secondo gli studi di aerodinamica, dovrebbe essere meno ballerina nell'uscita e nell'entrata in curva. Il mio obiettivo? Finire sempre sul podio, quest'anno penso sarà più facile. □ L. B.