

Mercoledì 18 febbraio 1998

18 l'Unità

LO SPORT

### Lo spagnolo Meca nuota per 88 km a tempo di record

Nuotare a tempo di record per 88 chilometri, per vincere l'ottava edizione della maratona del Paraná (400 km a nord di Buenos Aires). È riuscito allo spagnolo David Meca, domenica scorsa. L'atleta catalano ha nuotato in 8h39'25" battendo di oltre sette minuti il primato precedentemente detenuto dall'argentino Gabriel Chaillou che lo aveva stabilito lo scorso anno.

### Basket, azzurri anti-Turchia con De Pol

Dodici giocatori sono stati convocati dal ct Tanjevic per la partita che la nazionale di basket disputerà ad Ankara, mercoledì 25 febbraio, contro la Turchia per le qualificazioni agli Europei 1999: Chiacig, Fucica, Galanda, Myers (Teamsystem); Bonora e Marconato (Benetton); De Pol e Meneghin (Pall. Varese); Basile (Cfm); Frosini (Kinder); Sambugaro (Stefanel) e Scarone (Pepsi).



### Montezemolo gioca a calcio con Schumacher

Improvvisata partita di calcio tra il presidente della Ferrari Luca di Montezemolo e il pilota Michael Schumacher in un intervallo delle prove della F300 al Mugello. Il tedesco si era messo a giocherellare con una palla nel retro del box durante una pausa tecnica dei test, e il presidente della Ferrari ne ha approfittato subito per «entrare in partita» scambiando palleggi con il pilota.

### Agnelli: «Ferrari uomo difficile ma simpatico»

«Un uomo difficile, ma molto simpatico». Così l'avvocato Gianni Agnelli definisce Enzo Ferrari, fondatore della scuderia Ferrari. «Se aveva l'opportunità di esserlo, era un prevaricatore, non c'è dubbio. Cercava sempre le sfide, le provocava, faceva in modo di avere sfide, combattimenti. Se non vinceva, non era contento. La collaborazione tecnica con lui non era facile».



Oggi a Modena si festeggia il centenario della nascita di Enzo Ferrari, l'«ingegnere» della Formula uno

# Drake, vita da «corsaro» tra progetti e officine

## Tutti i numeri dell'uomo di Maranello

Durante la conduzione del «Drake», dal 1947 al 1988, la Ferrari ha vinto oltre 5.000 gare, con 25 titoli mondiali: in Formula 1 otto successi per costruttori e nove per conduttori. Il primo successo arrivò il 25 maggio 1947 grazie a Franco Cortese con la 125 S sul circuito di Caracalla, a Roma; l'ultimo fu quello di Gerhard Berger con la Ferrari Turbo nel Gp d'Australia ad Adelaide il 15 novembre 1987. Alberto Ascari, Manuel Fangio, Mike Hawthorn, Phil Hill, John Surtees, Niki Lauda e Jody Scheckter sono stati i suoi piloti campioni del mondo. Fondò la Scuderia Ferrari nel '29 (che correva con le Alfa) e nel '40 si staccò dalla casa madre. Sei anni dopo cominciò la costruzione della prima automobile, con motore 12 cilindri a V. Nel '51 la Ferrari 4.500 schiacciò le Alfa in F1 a Monza.

I pensieri di un vecchio non hanno futuro, camminano indietro tristi e malinconici. Ma non per lui, che correva sulle rotte della ricerca avanzata e della sperimentazione geniale e non si fermava neanche quando a 90 anni smise di guidare la macchina della sua esistenza parcheggiando tra le nuvole. Enzo Ferrari, fedele a se stesso e al suo intuito e dunque per questo Mito, oggi avrebbe compiuto un secolo e stasera Modena lo celebrerà scoprendo una colonna di bronzo in Largo Garibaldi. Un monumento, un'opera d'arte.

Lo chiamavano il «Drake», il corsaro, ma non usciva mai dalle pianure padane, lo chiamavano ingegnere ma era riuscito a concludere solo le elementari. Nelle dimostrazioni d'affetto accusava un fondo di timidezza, nei momenti di tenerezza portava il figlio Piero a spasso con le Rosse: solo davanti a loro riusciva a dirgli «Ti voglio bene». La comprensione della debolezza umana era la sua arma vincente. Enzo Ferrari, costruttore, industriale, padrone e appassionato di circuiti e corse è stato l'uomo che costringeva re e principesse a fare la fila per chiedergli il favore di vendere la Macchina, unica ed inimitabile. L'impegno tecnico della sua Ferrari copre tutto l'arco vitale della Formula 1 con una costanza di dedizione e una somma di risultati che ne fanno un esempio unico nella storia dell'automobilismo sportivo. Dopo aver superato la «Spagnola» che nel '18 fece più vittime dell'intera guerra mondiale, trovò lavoro a 21 anni come pilota per collaudi e autista per le

consegne del concessionario Giovanardi. Iniziò a correre con una Isotta Fraschini del '14 ma al volante del successo si mise nel 1923 quando, dopo la vittoria sul circuito del Savio con l'Alfa Romeo, scelse come bandiera il cavallino rampante di Francesco Baracca. Il cavallino era nero, lui lo mise su fondo giallo, il colore di Modena destinato a restare acceso nei cuori dei tifosi. Enzo Ferrari aveva già deciso cinque anni prima che era quella la sua strada quando abbandonò così l'idea di diventare tenore d'operetta o giornalista sportivo, professione che limò per tre anni alla Gazzetta dello Sport, come adolescente cronista delle partite del Modena. «Adesso mi sento un vero corridore d'auto» raccontò dopo quella vittoria, stesse parole pronunciate quando da collaudatore gli capitò di pilotare una CMN al seguito di due corse ciclistiche, la Torino-Trento-Trieste e il raid Nord-Sud che partiva da Porta Romana a Milano e finiva a Napoli. «Guido la macchina rispettandola, quando si vogliono ottenere dei risultati clamorosi bisogna invece saperla maltrattare... usare il cambio senza obiettività, superare il regime massimo consentito, frenare imprudentemente: tutte cose che disturbano il mio modo di sentire la



Enzo Ferrari. A destra Surtees sulla 312/F1 del 1966

macchina». Sarà anche per questo amore «a quattro ruote» che decise di scendere e mettersi a progettare motori d'avanguardia. Prima però si tolse la soddisfazione di sfidare il 19 gennaio del '32 Tazio Nuvolari: fu il suo epilogo come pilota. All'ultima corsa della stagione precedente, messa già in piedi la «Scuderia Ferrari» che correva con le Alfa, arrivò secondo al «Circuito delle Tre Provincie» ma quel giorno promise a se stesso che se gli fosse nato un figlio (Dino, che morì giovanissimo per distrofia muscolare) avrebbe smesso di pilotare bolide dedicandosi all'attività organizzativa e commerciale. Tenne fede alla sua promessa.

Come ingegnere iniziò a stabilire

nel '48 quando la capostipite delle monoposto di Maranello, la 125/F1, esordì nel Gp d'Italia con un progetto ambizioso facendo girare un propulsore a 12 cilindri nel limite dei 1500 cm/c. E da allora fu una corsa in discesa gonfia di successi, oltre 5000, e titoli mondiali. Nel '60 quando trasformò la Ferrari in Spa per poi cederne il 50% nove anni dopo alla Fiat, l'Università di Bologna gli conferì la laurea honoris causa in ingegneria. E lui, che iniziò come semplice produttore di macchine rettificatrici oleodinamiche per cuscinetti a sfera, con commozone mista a vergogna commentò: «Paragonarmi a Guglielmo Marconi, che pazzia!».

Luca Masotto

## Giornata di celebrazioni per il Cavallino. Un monumento e un parco per il Gran Vecchio della F1

MODENA. È la sua città. Qui correva le sue 12 cilindri. Qui è nato e cresciuto il sogno e qui è diventato realtà. Enzo Ferrari «compie» 100 anni e Modena lo festeggia con due grandi avvenimenti. Il primo era atteso: in largo Garibaldi stamani verrà scoperto un monumento dedicato alla grande avventura del Cavallino. Il secondo invece è una sorpresa, annunciata ieri da un sindaco Barbolini ragazzino: il parco Ferrari, da anni proprietà del ministero della Difesa e consegnato ad indecorose erbacce è finalmente stato trasferito in dote al Comune, che lo potrà risistemare rendendolo degno del nome che porta. Per ottenere questo risultato l'Ulivo aveva raccolto nei mesi scorsi 10mila cartoline indirizzandole a Romano Prodi. Sembrava impossibile, ma ieri il miracolo auspicato è diventato realtà. Il municipio sborserà 12 miliardi, ma avrà il suo parco che crescerà proprio dove un tempo c'era l'autodromo. In questo modo Modena festeggia il secolo trascorso all'insegna del Cavallino con due avvenimenti ai quali anche la topografia assegna un valore simbolico. Ad ovest la statua, ad est il parco: come nel rettilineo di un circuito di formula 1, Modena inizia e finisce con Enzo Ferrari. Lo dimostra il monumento, che

verrà scoperto alle 11: sarà la prima cosa che i viaggiatori incontreranno entrando in città. La statua - realizzata dallo scultore Marino Quartieri - raffigura le tappe fondamentali della vita del Drake e della Ferrari e finisce con l'immagine dell'ingegnere che guarda verso la Ghirlandina. Accanto ha l'ala della vittoria rivolta verso viale Trento e Trieste, dove tanto tempo fa Ferrari aprì la sua officina e in cui il sogno venne costruito pezzo per pezzo tra scappamenti e lamiere rossofuoco.

Non che la decisione di collocare un blocco di granito e bronzo a pochi metri dalla fontana monumentale del Grazioso sia stata presa con unanime consenso, ma alla fine il Comune ha deciso di privilegiare la memoria di un uomo al quale «la città deve molto», anche se la collocazione ideale sarebbe proprio quel parco Ferrari che da oggi appartiene alla città. Ma non sarà un vicolo la nuova casa del grande Enzo. Modena gli dedica la sua prima piazza, anche se non la più centrale. Dopotutto con il Drake ci si è presi per mano, come in una favola, per 50 anni. Con lui e con il cavaliere Panini, quello delle Figurine, altro modenese pieno di sogni.

Fulvio Orlando

**ORCHESTRA CASADEI**

Fondatore Secondo Casadei dal 1928 al 1998 - 70 anni di storia

**NUOVO SHOW:**  
 18 febbraio RAVENNA  
 Ca' del Liscio  
 19 febbraio - S. Cesario (MO)  
 Mac 2  
 dal 21 al 24 febbraio - CARNEVALE IN SICILIA  
 26 febbraio - VERONA  
 Estravagario Teatro Tenda  
 1 marzo - CHIESINA UZZANESE (PT)  
 Concorde

# 1998: AUGURI! L'ORCHESTRA CASADEI COMPIE 70 ANNI

Tel. 0547/68.06.46  
www.casadei.it

Raoul Casadei diffida tutti coloro che usano illegittimamente il nome Casadei.

MICROSONARE  
CLAY PAKY  
Meyer Sound