

LA F.1 FECE UN'APPARIZIONE A IMOLA PRIMA MANIERA: ERA IL 21 APRILE '63

Quella domenica che vinse CLARK

C' ERA UNA VOLTA il Circuito del Castellaccio. Due strade comunali raccordate da tratti in curva per completare un anello. Il CONI lo aveva definito un «impianto prototipo» elargendo anche un contributo per la prosecuzione dei lavori. Ma su quell'impianto, a cominciare dal 1953, tranne una triplice apparizione delle vetture Sport impegnate negli anni dal 1954 al '56, correvano soltanto le motociclette.

Tuttavia, l'apparizione delle vetture Sport voluta dall'allora direttore dell'Automobile Club Bologna, il compianto dott. Fernando Assirelli, la si poteva configurare come prima avvisaglia dell'avvenire automobilistico destinato a quel circuito che ha continuato a crescere e a perfezionarsi nel tempo. Il dott. Assirelli aveva gettato le basi e già la sua frenetica attività era tesa alla realizzazione del grande progetto: una corsa di monoposto Formula 1. Lavorò a quel progetto, si batté contro l'intero consiglio direttivo dell'Automobile Club Bologna ed espugnò la trincea. La corsa di F. 1 si sarebbe fatta, ma il suo fautore non do-

veva vederne le realizzazioni. Il compito passò per successione alla Commissione Sportiva dell'Ente e il Gran Premio ebbe vita.

Accadde il 21 aprile 1963. Il «seme gettato perché non secasse», perché quello fu il concetto che ispirò Assirelli nell'organizzare le gare Sport, finalmente germogliava.

Una lunga serie di lavori che andavano dal miglioramento del manto stradale alla protezione

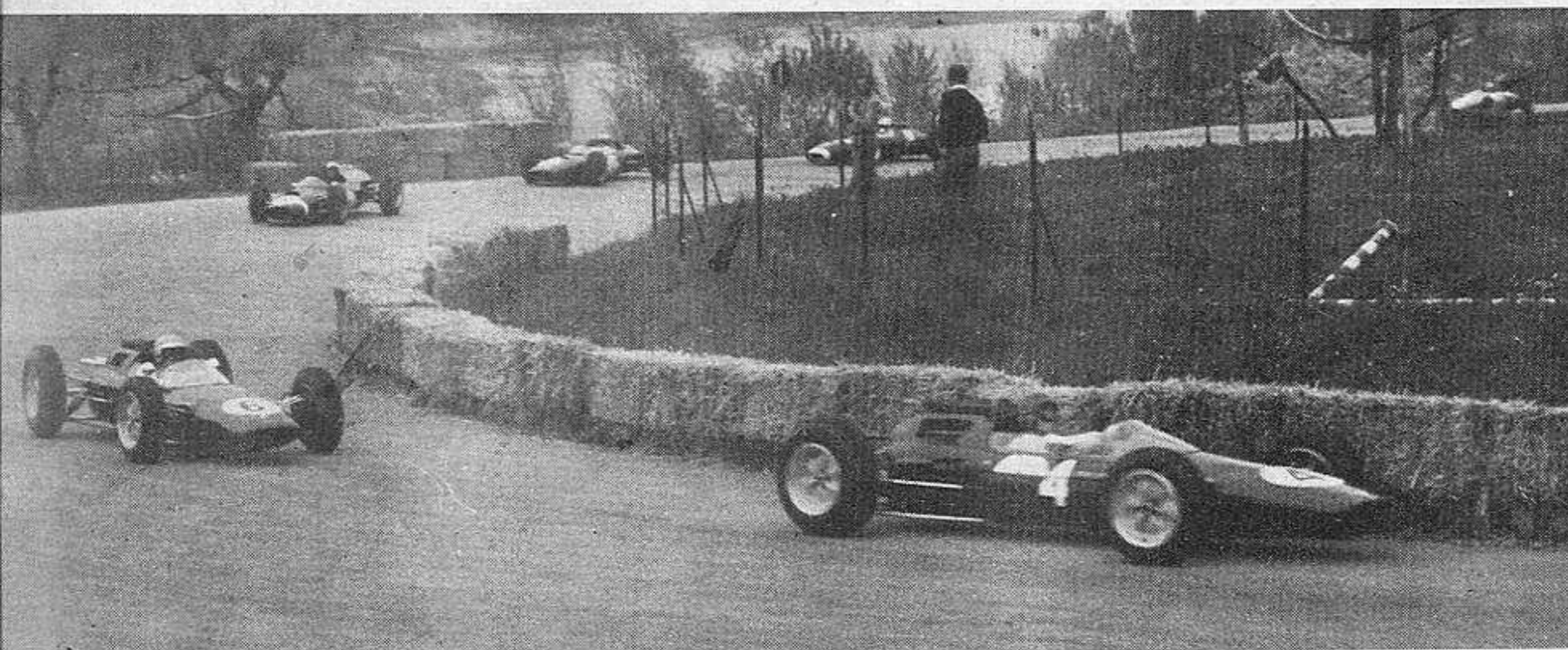
dei piloti e degli spettatori, dieci chilometri di rete metallica issata su pali di cemento alti due metri, un po' di guard-rail nei punti più critici, chiusure anti-visive alte due metri per impedire al pubblico l'accesso ai punti più pericolosi del tracciato e l'installazione di altoparlanti che permettevano agli spettatori situati nelle tribune (in tubolari e legno), alla Tosa, alla Rivazza e al Monte Castellaccio (ora Acque Minerali) di seguire le fasi

della competizione, furono le opere che impegnarono la preparazione logistica del percorso. Sul rettilineo d'arrivo fu allestita una lunga fila di box in tubolari e sopra gli stessi venne sistemata la tribuna stampa, quella degli invitati e, sporgente a sbalzo, l'alloggiamento dei cronometristi.

E poi tanta paglia, un'orgia di paglia, contata in seimila balle reperite un po' ovunque e fin nelle lontane Puglie, a far da corona a tutto lo sviluppo del tracciato.

La settimana precedente lo svolgimento del Gran Premio Shell con molta fierezza gli organizzatori capeggiati dal dott. Adriano Zerbini, presidente della Commissione Sportiva e direttore di corsa, potevano comunicare ai giornali e al comandante Scozzanich della Shell che patrocinava la gara, l'elenco degli iscritti: venti piloti con altrettante vetture con la partecipazione ufficiale della Ferrari SEFAC e del Team Lotus con Jim Clark e Trevor Taylor (i primi due arri-

CONTINUA A PAG. 19



Alla curva della Tosa, Taylor, Bonnier, Siffert e Anderson inseguono Clark (4)

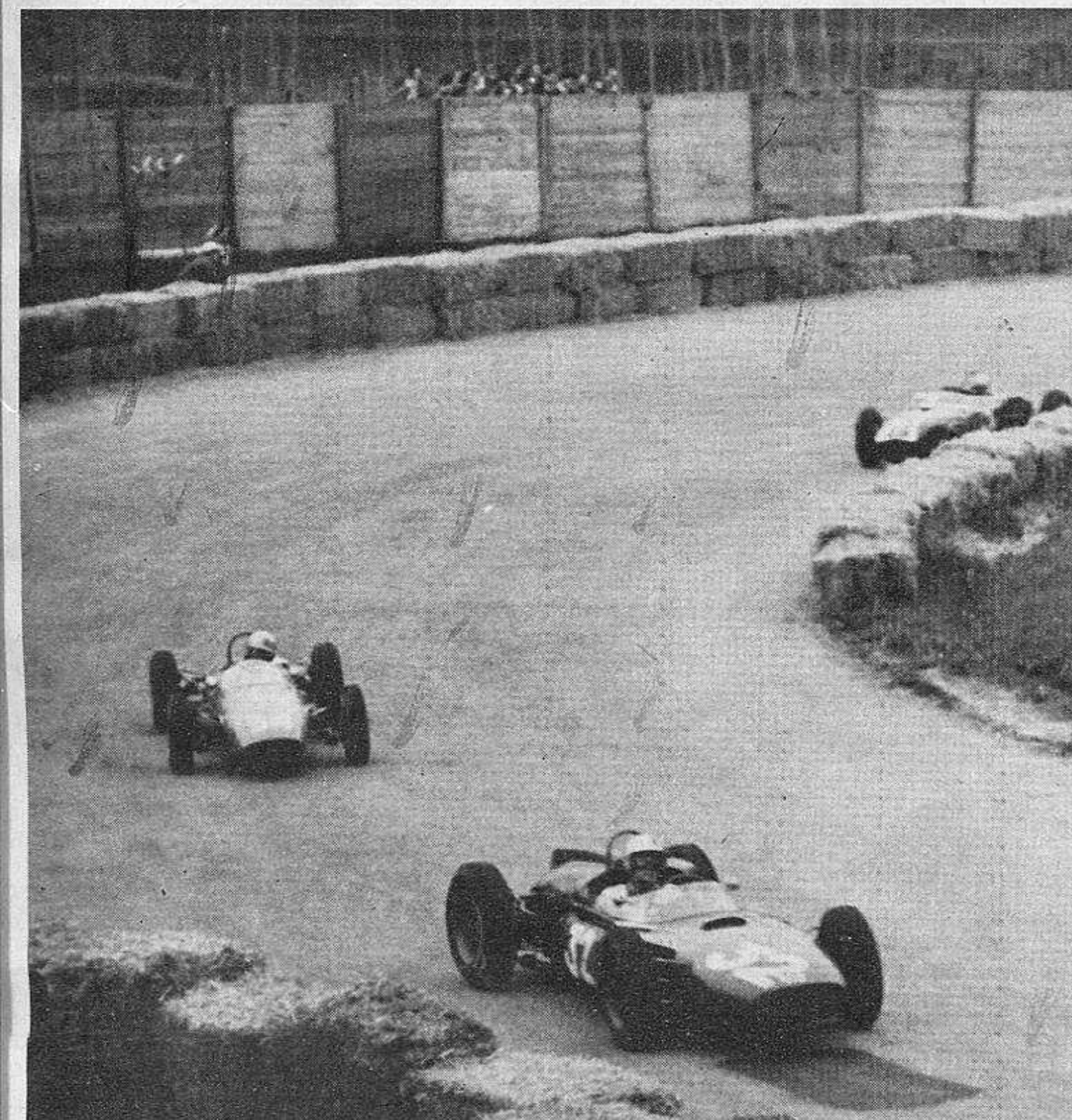
Godin de Beaufort (12) alle prese con l'italiano Prinoth lungo il circuito



La classifica di 14 anni fa

GRAN PREMIO SHELL F. 1 - Autodromo di Imola - 21 aprile 1963

1. Jim Clark (GB) su Lotus M. 25 - Climax V8 iniezione, che compie i 50 giri pari a km. 250,850 in 1.34'07"4 alla media di 159,907 kmh; 2. Siffert (CH) su Lotus-BRM V8 a 1'16"4; 3. Anderson (GB) su Lola-Climax V8 a 1'23"9; 4. Schlesser (F) su Brabham-Ford a 1'41"2; 5. C.M. Abate (I) su Cooper-Maserati a 1 giro; 6. Godin de Beaufort (NL) su Porsche a 2 giri; 7. Fairman (GB) su Porsche a 3 giri; 8. Prinoth (I) su Lotus M. 11 a 9 giri; 9. Taylor (GB) su Lotus M. 25 - Climax V8 iniezione a 14 giri. **Giro più veloce:** il 24. di Trevor Taylor, in 1'48"3 alla media di 166,769 kmh. **Ritirati:** Bonnier (Cooper-Climax) al 22. giro; Collomb (Cooper-Climax) al 21. giro; Lorenzo Bandini (Cooper-Maserati) al 9. giro; Starrabba (Lotus M. 11) al 7. giro. **Non partiti:** Giancarlo Baghetti (Lotus M. 11) e Seifert (Lotus M. 24 BRM).



Alla «prima» della Rivazza Carlo Abate cerca di sfuggire a Schlesser

Clark già in perfetta solitudine esce sparato dalla curva del Castellaccio

CONTINUAZIONE DA PAG. 17

vati di Pau della domenica precedente), mentre per la Casa del «Cavallino» avrebbero dovuto scendere in pista John Surtees e Willy Mairesse.

Si giunse al grande giorno e AUTOSPRINT sotto il titolo «La solita storia del pastore» ne parlò così «Una conferma alle facili previsioni è scaturita puntuale anche da Imola. L'unica squadra ufficiale presente, la Lotus, ha largamente dominato la corsa e il pastore scozzese Jim Clark ha conquistato la sua seconda vittoria (dopo quella di Pau) in questo travolgente inizio di stagione tutto made in England. Una "supermacchina" a iniezione che Colin Chapman ha preparato con cura persino eccessiva e un "superpilota", quel Jim Clark che si va sempre più identificando nel delfino di Stirling Moss, hanno "ammazzato" la corsa con il peso, rilevantissimo, della loro superiorità». E ancora: «Le numerose assenze, e proprio quelle italiane, hanno finito per togliere alla gara di Imola ogni suspense. Sulla partecipazione di Ferrari si era dubbiosi. Era quasi... follia sperare che il "bolide-della-riscossa" nascesse d'incanto nelle officine di Maranello. Possiamo dire che Ferrari ha fatto il possibile per venire a Imola e aveva chiesto anche ad un'altra Casa (che non svolge attività agonistica) di poter usufruire di un turno di prenotazione a Monza (che quella Casa aveva vincolato) proprio per tentare di "allenare" almeno una vettura da affidare a Surtees. Non vi è riuscito. Resta egualmente la sua buona volontà».

Ricordi, episodi. Come la forsennata rincorsa di Bandini e lo scoramento di Baghetti al quale era toccata una macchina non degna del suo titolo di campione, tanto da costringerlo a rinunciare al via. Ricordi, episodi, come le 200 mila lire pagate dagli organizzatori ad un pilota (è verità) perché rinunciasse a partire con quella monoposto che perdeva olio e pezzi da tutte le parti. Episodi, come il rientro in corsa di Trevor Taylor per compiere altri otto giri, si da farlo giungere a quei trentasei che gli avrebbero permesso di ricevere senza decurtazioni (previste dal regolamento dei premi in applicazione di un'idea del defunto Assirelli) le somme vinte sino a quel momento. O come l'équipe dei commissari sportivi, tutti presenti e tutti impegnati a sorvegliare la corsa e non alieni dal prendere nelle mani le ramazzare per pulire la pista..

Era un'Imola prima maniera quella della vittoria di Clark, un'Imola avventurosa che tuttavia aveva «posato» la prima importantissima pietra verso il futuro, verso quel «Dino Ferrari» che il Drake di Maranello ha voluto onorare col nome di suo figlio e che ora vuole definitivamente lanciare con una competizione di Formula 1 nella quale egli sarà presente con una delle sue sofisticate monoposto campioni del mondo e alla cui guida sarà il giovane Eddie Cheever.

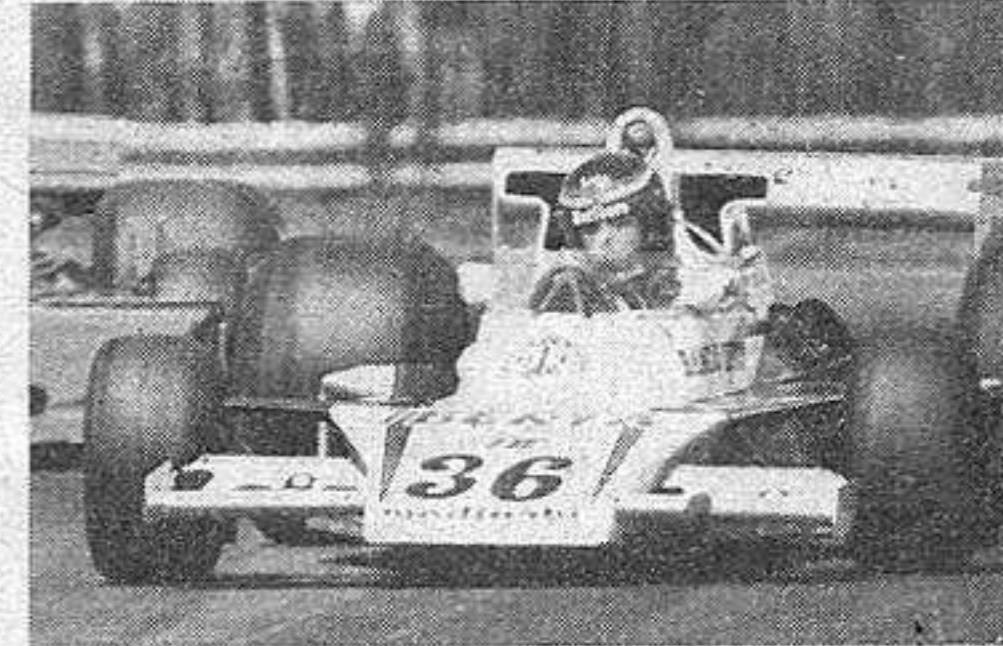
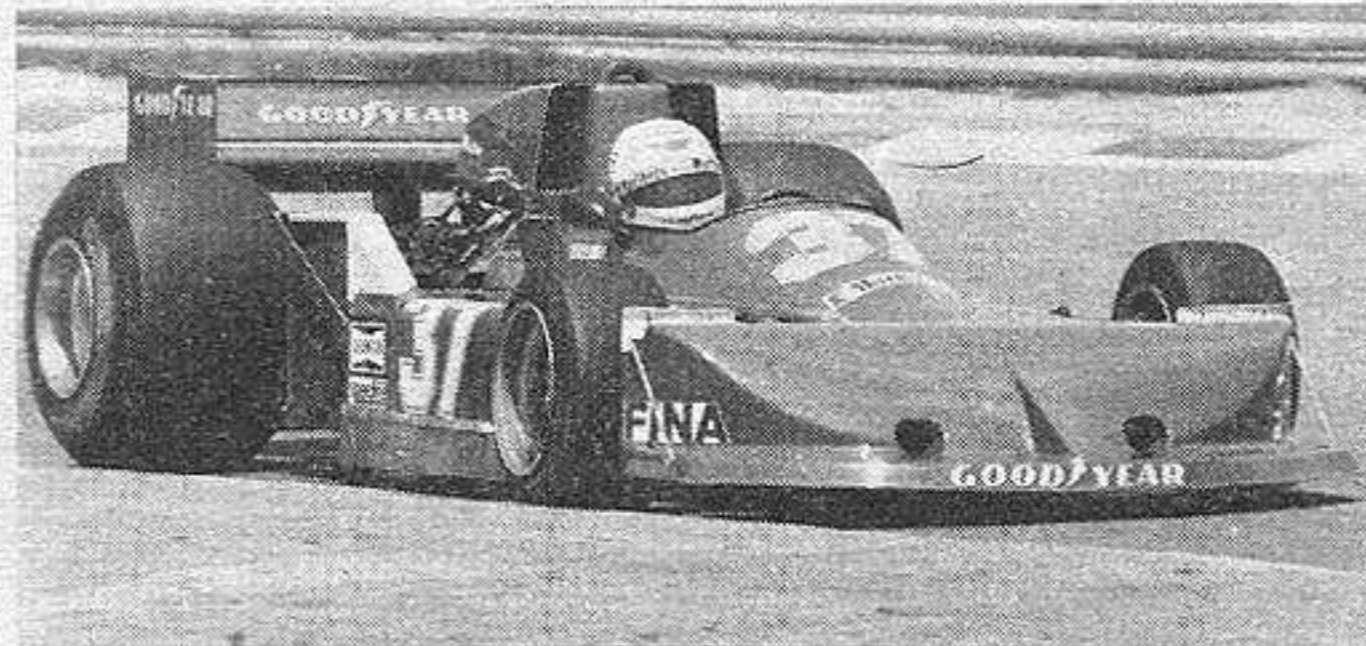
Chi c'era quel 21 aprile '63

CONCORRENTE	NUMERO	CONDUTTORE	VEETTURA
S.E.F.A.C.	2	John Surtees	Ferrari 1963 *
Ferrari-S.E.F.A.C.	40	Willy Mairesse	Ferrari 1963
Lotus Team	4	Jim Clark	Lotus M. 25 - Climax V. 8 in.
Lotus Team	6	Trevor Taylor	Lotus M. 25 - Climax V. 8
Walker Racing Team	8	Joakim Bonnier	Cooper Climax V. 8 in.
Ecurie Filipinetti	10	Joseph Siffert	Lotus - B.R.M. V. 8
Ecurie Filipinetti	12	Carel Godijn De Beaufort	Porsche 4 cilindri in.
Ecurie Filipinetti	14	Heinz Schiller	Porsche 4 cilindri
Ecurie Filipinetti	20	Giancarlo Baghetti	Lotus M. 11 - Climax 4 cil.
A.T.S.	16	Phil Hill	A.T.S.
D.W. Racing Enterprises	18	Bob Anderson	Lola - Climax V. 8
Autosport Team	22	Wolfgang Seidel	Lotus M. 24 - B.R.M. V. 8
Merlyn Racing Team	24	Teddy Pilette	Lotus M. 11 - Climax 4 cil.
Abate	26	Carlo Mario Abate	Porsche 4 cilindri
Starrabba	28	Gaetano Starrabba	Lotus M. 11 - Climax 4 cil.
Centro Sud	30	Lorenzo Bandini	Cooper Maserati 4 cilindri
Centro Sud	32	Massimo Natili	Cooper Maserati 4 cilindri
Schlesser	34	Jo Schlesser	Brabham - Ford
Collomb	36	Bernard Collomb	Cooper - Climax V. 8
Prinoh	38	Ernesto Prinoh	Lotus M. 11 - Climax 4 cil.

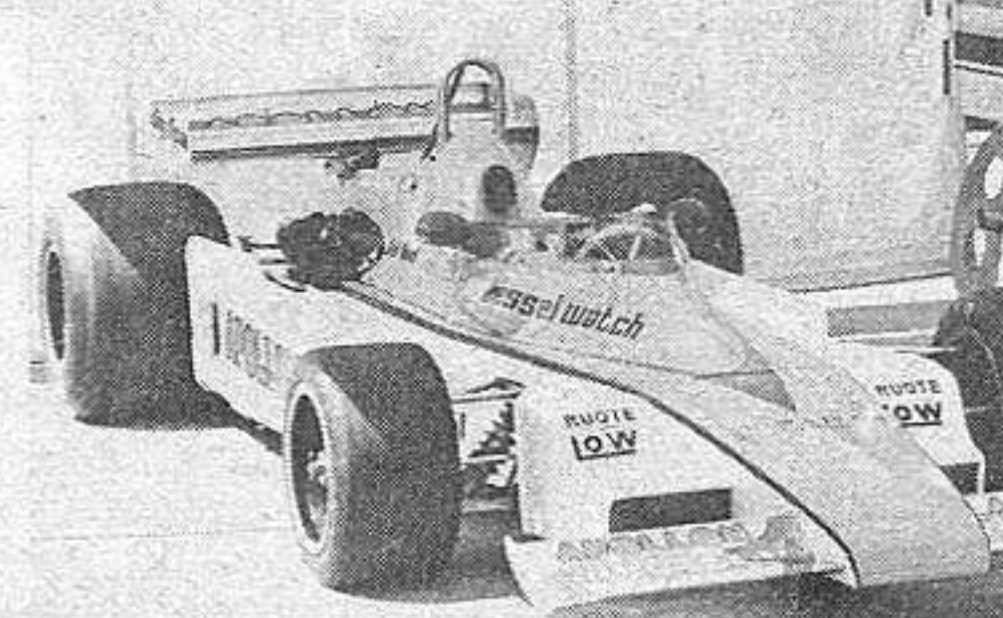
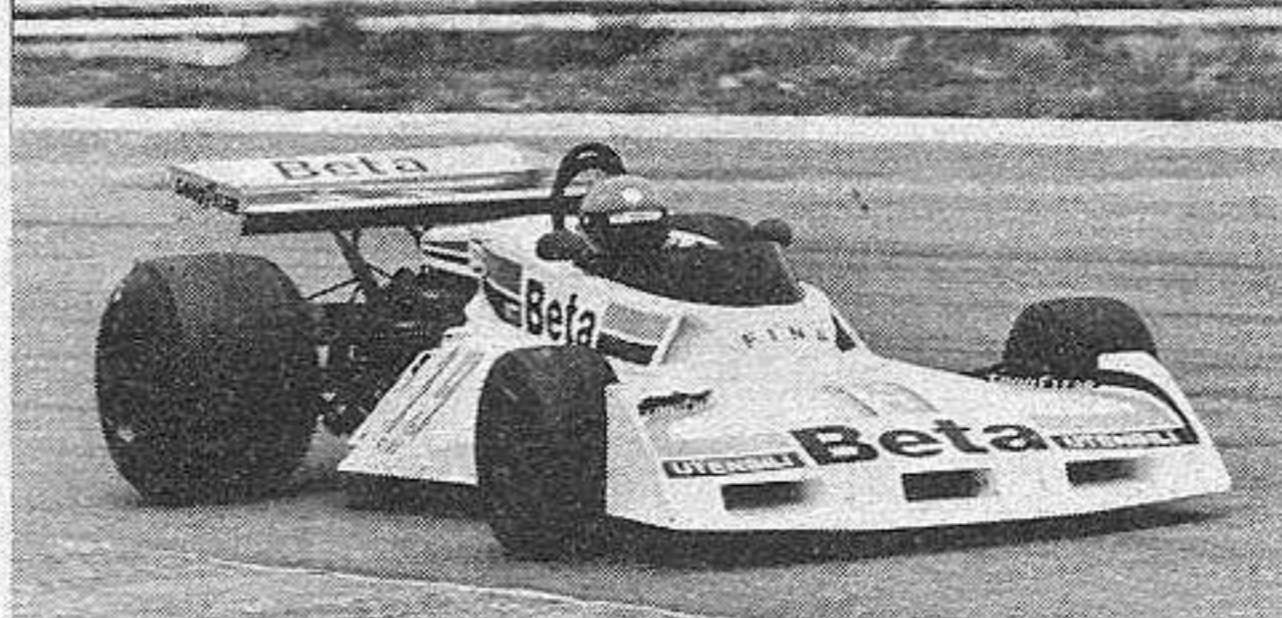
...e gli altri presenti domenica 25 settembre 1977

La BRABHAM ALFA ROMEO sarà a Imola. Questa certezza è venuta solo all'ultimo momento grazie al personale interessamento del presidente Cortesi, e sarà affidata a BRUNO GIACOMELLI, e non a Riccardo Patrese come vedete indicato sulla pagina precedente, Bernie Ecclestone in persona ha garantito l'arrivo di una monoposto BT 45, sulla presenza della quale si cominciava a disperare dopo l'uscita di strada di Watson a Monza. Purtroppo non siamo in grado di dare un elenco completo con i numeri di gara degli iscritti, in quanto le iscrizioni si stanno perfezionando in queste ultime ore. Un'altra certezza è la presenza della FERRARI 312 T 2 per EDDIE CHEEVER che avrà, questo la sappiamo di certo, il numero 1. Tra gli altri iscritti ARTURO MERZARIO con la sua MARCH 761 e molto probabilmente la SURTEES schiererà una monoposto ufficiale per VITTORIO BRAMBILLA. Un'altra SURTEES TS 19 sarà portata

in gara da TONY TRIMMER, l'attuale leader del campionato Shellsport inglese, pilota che fu già della Lotus: un paio di MARCH saranno schierate una per l'olandese BOY HAYJE e un'altra per un pilota non ancora nominato, poi ci sarà LORIS KESSEL con la sua APOLLON, la BRM P 207 affidata al belga TEDDY PILETTE, un paio di TYRRELL 007, una per OTTO STUPPACHER mentre la seconda dovrebbe essere per PESENTI ROSSI, la McLAREN M 23 dello spagnolo VILLOTA mentre per gli altri giovani italiani LEONI, FLAMMINI, BRANCATELLI e ZORZI si sta cercando una sistemazione definitiva con monoposto di un certo livello. Ci sarà anche una novità per gli appassionati di moto, che potranno vedere AGOSTINI e CECOTTO al volante di vetture sport Alfa 33 SC 12, le stesse che hanno dominato il Mondiale Sport di quest'anno. I due centauri si misureranno in una gara ad inseguimento.



Da sinistra, Tony Trimmer sarà a Imola con la Surtees TS 19, Merzario con la March, Villota con la McLaren



Sempre da sinistra, Brambilla con la Surtees TS 19, Teddy Pilette pilota BRM e la nuova Apollon per Loris Kessel

FERRARI sostiene l'europeo F.1

(dalla « conversazione » di FERRARI con i giornalisti di martedì 13-9 a MODENA) FERRARI - Per il momento il Trofeo Europa è stato bocciato. La ragione è semplice. Si desiderava fare una Formula che potesse accontentare tutti quei piloti che non trovavano possibilità di partecipare al campionato mondiale. Si desiderava in questo modo, accontentare tutti i licenziati ultimi, non i corridori che già avevano avuto modo in passato di partecipare alle competizioni di F. 1. Si voleva

una Formula che potesse lanciarli nella competizione con maggior conoscenza del mezzo. E' intervenuto il signor Ecclestone che ha proposto di fare una formula Ford, cioè di mandare in gara dei motori castrati per far sì che durassero di più e costassero di meno. Questo per vendere tutto il materiale esistente sul mercato inglese. Noi abbiamo proposto a Imola di fare una corsa su quel circuito dopo essere stati per un'ispezione del circuito e dopo aver proposto una modifica ad una variante che è stata approvata. E' risaputo che io ho un debito con Imola e sono felice di poterlo assolvere finché sono al mondo. Voglio portare le F. 1 a Imola. Le F. 1 correranno a Imola il 25 settembre. Abbiamo detto che il G.P. di Imola del 25 settembre doveva essere la prefigurazione di un Trofeo Eu-

ropa. Abbiamo stabilito che dovevano esserci 100.000 dollari da dividersi equamente fra tutti i partecipanti: un'organizzazione poteva avvenire su tutti quei circuiti nazionali che non godono del privilegio di poter organizzare corse del campionato mondiale e poteva avvenire anche come seconda corsa in quelle nazioni che hanno già la gara di campionato mondiale. Questo è stato avvertito a Roma dalla FOCA e con una procedura curiosa è stato detto che, poiché non era all'ordine del giorno, non si poteva decidere e si rimandava così a ottobre. Mi auguro che a ottobre la CSI, anche se non vuole creare questo campionato europeo, autorizzi, agli organizzatori di grandi premi, queste manifestazioni in modo da ottenere il vantaggio della formazione piloti. Vi posso garantire che Imola si farà anche il prossimo anno.

Mini GUIDA

Le ORE del 25

VENERDI' 23 SETTEMBRE dalle 16 alle 18 prove libere F. 1
 SABATO 24 SETTEMBRE dalle 9 alle 12 prove ufficiali F. 1 (1. sessione); dalle 15,30 alle 17,30 prove ufficiali F. 1 (2. sessione); dalle 17,45 prove ufficiali R. 5
 DOMENICA 25 SETTEMBRE ore 11 1. batteria R. 5 Alpine; ore 11,45 2.a batteria R. 5 Alpine; ore 14 Gara R. 5 kit; ore 14,45 Finale R. 5 Alpine; ore 16 1. Coppa d'Europa F. 1 (50 giri).

● i primati (di riferimento)

F. 1 - Carlos Reutemann (Ferrari 312 T2) 1'37"113 (prove novembre 1976)
 Sport 3000 - Arturo Merzario (Alfa Romeo 33 SC 12) 1'42"4 media 175,718 kmh (250 KM Imola - 4-9-'77)
 ufficioso: Brambilla (Alfa 33 SC 12) 1'41"73 (prove 250 KM Imola '77)

I BIGLIETTI d'ingresso già in prevendita ai prezzi indicati presso tutte le Delegazioni di città dell'Automobile Club Bologna e presso quelle di Imola, San Lazzaro, Casalecchio, Castelmaggiore e Molinella. I biglietti di Tribuna numerata d'arrivo sono in vendita soltanto presso la Sede centrale - Ufficio Soci - Via Marconi 7 - Bologna e presso la Delegazione di Imola.

● Gli speciali biglietti a riduzione per i lettori di AUTOSPRINT (a presentazione del tagliando) saranno in vendita il giorno della gara presso la speciale biglietteria AUTOSPRINT ubicata nella rotonda di Viale Dante.

E' STATA, quella scorsa, una settimana piena. Forse come mai. Notizie di automobilismo « parlato » e notizie di corse. Ci sarebbe voluto il doppio delle pagine e soprattutto una domenica di... 48 ore per fare in tempo, secondo le normali scadenze di preparazione della rivista, per dare la panoramica più esauriente di quello che è avvenuto (e sta ancora avvenendo). Per forza di cose dobbiamo condensare avvenimenti e informazioni che meriterebbero maggiore spazio. Lo faremo cercando di non defraudare il lettore e di dare una panoramica comunque adeguata. Salvo

a ritornare meglio sugli avvenimenti e sulle informazioni da ampliare nella prossima settimana.

A parte dunque quello che avete già letto, in eco al GP d'Italia a Monza e sulla preparazione della contrastata F. 1 di Imola (che comunque resta un atto di coraggio dei suoi organizzatori) eccoci anzitutto allo sviluppo del DIARIO TERRIBILE della F. 1, cui segue il dovizioso bilancio delle corse domenicali, con un tris pieno tricolore e un primo rapporto del SALONE DI FRANCOFORTE che, nel suo dovizioso carnet di maximotori e vetture super coincide con il sempre

più pesante attacco dei limiti di velocità in Italia e Europa. (Ma anche questo sarà un argomento su cui ritorneremo meglio e documentatamente).

Ma via subito col DIARIO TERRIBILE che, giorno per giorno, da lunedì 19 settembre, spazierà dalle ulteriori dichiarazioni anti Ferrari di Lauda, alla famosa conferenza stampa del Drake (che preferiamo presentarvi in edizione integrale stenografica), per poi arrivare alle cronache del divorzio Brabham-Martini, del matrimonio Ecclestone-Parmalat (a suon di milioni di dollari),

delle attuali preoccupazioni Alfa che, come Lauda ha « tradito » la Ferrari, a sua volta ha sciolto il sodalizio con lo sponsor che l'ha sostenuta in F. 1, per arrivare alle ultimissime sul MERCATO-PILOTI, che vede la Ferrari contrastatissima nei suoi tentativi di « sfamarsi », come ha detto Ferrari, con un elemento di grido. Sotto dunque con i 6 punti di questo Diario « terribile ». Dalle ribadite accuse di Lauda passiamo subito alla « conversazione » dell'Ing. Ferrari, i cui punti-caldi non hanno bisogno di particolari sottolineature, perché tutti ne possano cogliere le giuste sfumature.



Tre espressioni di Lauda, ai box Ferrari subito dopo il suo pauroso incidente nelle prove di sabato mattina, per il GP d'Italia, incidente le cui immagini avete visto in « Telesprint » di venerdì scorso. Dopo il Gran Premio, l'austriaco ha definito « un brutto scherzo » il motore della sua Ferrari per Monza, dichiarando anche che Reutemann lo ha ostacolato, nel corso della stessa gara monzese

MODENA

martedì
20 settembre

2.

LAUDA secondo FERRARI

ENZO FERRARI - Dopo gli avvenimenti di questi ultimi tempi, ritengo necessario dovervi delle informazioni e dei chiarimenti. Ovviamente qualche chiarimento l'avrò anch'io da chiedere. Vorrei precisare che non si tratta di una conferenza stampa ma di una conversazione fra la Ferrari e i giornalisti che tanto si sono interessati al caso Lauda e alla attività della Casa onde chiarire talune zone d'ombra che sono state avvolte in un fittizio mistero. Penso a voi interessi conoscere la verità sul caso Lauda. Io sono dell'opinione che la verità come la ragione, sia il materiale prefabbricato più diffuso al mondo e, d'altra parte, so ancora che voi siete contenti quando le verità che noi vi offriamo corrispondono alle vostre convinzioni. Quindi, ci sono soltanto le verità convincenti che trovano consenso e ospitalità nei vostri giornali. Ecco la verità della Ferrari suffragata da documenti che restano a vostra disposizione.

SENZA PIU' « MOTIVAZIONI »

Lauda è venuto a Modena il 29 agosto. Erano presenti a questo colloquio Della Casa e Lardi, come nel 1976, gli stessi dirigenti della Ferrari che erano presenti al rinnovo del contratto per il 1977. Otto minuti dopo è arrivato Montezemolo ma il divorzio era già praticamente consumato. Lauda si è trovato di fronte ad un uomo che gli ha chiesto cos'era venuto a fare dopo tutto quello che era stato scritto e lui gli ha testualmente risposto: « Mi trovo in un grande imbarazzo perché ricordo perfettamente di averLe promesso che io sarei stato alla Ferrari. Oggi, purtroppo, non posso mantenere questa mia promessa perché non ho motivazioni per restare alla Ferrari ». Io allora ho chiesto cosa intendesse dire con la parola « motivazioni ». Lui mi ha risposto: « Non trovo in italiano parole sufficienti

VIENNA

lunedì 19 settembre

Le accuse per Monza

VIENNA - Il lunedì 19 settembre, dopo Monza Niki Lauda è stato ospite del programma sportivo televisivo austriaco insieme ad altri personaggi dell'ambiente automobilistico e non. Ecco i passi più significativi del dibattito.

INTERVISTATORE: Non crede che sia stato un po' poco diplomatico aver detto prima di Monza, davanti all'isteria di massa italiana: « No, non corro più! ». Non l'avrebbe potuto ritardare un po', non è stato un po' pericoloso?

LAUDA: In quel momento non c'era questione per me. Debo dire sinceramente — e forse questo è un errore mio — che dico sempre ciò di cui sono convinto, proprio nel momento che voglio. Forse sarebbe stato un po' più facile dirlo dopo Monza, ma poco giusto verso Ferrari. Sono sempre stato aperto e sincero verso di lui e non vedevo ragione per non esserlo più all'ultimo momento. Per questo sono andato da lui e ho detto « Non voglio più ».

— Come ha reagito Enzo? Lei è stato il primo pilota Ferrari che non è stato cacciato via, ma che se n'è andato da solo. (In verità ci furono già Nuvolari, Ascari, Fangio e Merzario - n.d.r.).

LAUDA: Non è stato certamente contento, era piuttosto sorpreso, ma l'ha presa con padronanza. La cosa più importante era in fondo come meglio informare la stampa.

— Perciò lei si sente giusto nei confronti di Ferrari e lo ha anche sottolineato. Ma Ferrari è sempre stato giusto verso di lei? Mi ricordo un'intervista di Clay Regazzoni, in cui ha detto: « Ora Niki ha finalmente fatto pagare a Ferrari ciò che generazioni di piloti hanno dovuto subire ».

LAUDA: Giusto, la domanda è: che cosa è giusto. Naturalmente correre per Ferrari è difficilissimo, perché è un uomo

vecchio, che dirige suo team come crede. Aiuti psicologici non esistono laggiù, anzi il contrario. Si è sottoposti di una tale pressione, da parte del team e dalla stampa!... Ecco perché non sono più in grado di correre per lui e perciò dico: « Finito, non voglio più ».

— Questi quattro anni le saranno costati dei nervi, malgrado fossero stati belli, malgrado il successo?

LAUDA: Direi che i quattro anni sono stati in verità otto per me, perché è stato difficilissimo. Ma, come ho detto, vorrei ora costruirmi un nuovo avvenire. Ora si scrive: è Lauda che ha portato la Ferrari fino a questo punto, o è la Ferrari che ha fatto Lauda? Non lo so neanche io. Ho dato lì il massimo di cui sono in grado, e lo farò ugualmente altrove. Fino a che punto è merito mio di aver vinto, non lo so davvero. (Ha cambiato idea rispetto a quanto ha fatto scrivere a un settimanale svizzero. Esattamente l'opposto - n.d.r.).

— La stampa italiana in parte lo ha sempre saputo esattamente: quando ha vinto la Ferrari, allora era la Ferrari, ma quando hai perso, allora era colpa di Lauda.

LAUDA: Proprio così. Gli uni dicono che non sarei nessuno senza la Ferrari e gli altri mi vogliono lo stesso un po' di bene. Ma questi stanno divetando sempre meno, ora.

— La situazione nella corsa di Monza non è forse stata sintomatica per la tesi che Lauda, benché molti non lo hanno voluto probabilmente accettare, è stato per anni il numero 1 del team, con l'esempio che lei si è accorto dell'olio in pista, mentre Reutemann è scivolato fuori? Molti erano dell'opinione che fosse proprio questa, la differenza tra Lauda ed altri.

LAUDA: Qui debbo dire onestamente che ci vuole anche un po' di fortuna. L'olio l'ho visto proprio nel momento giusto per fortuna. E mi sono adeguato, non è stato un problema per me. Ma in questo caso Carlos non l'ha visto semplicemente. E c'era tanto olio che non si poteva fare niente.

— Lei correrà ora per un team di cui si sa probabilmente già in anticipo che la pressione sarà inferiore...

LAUDA: La pressione non ha importanza. Ciò che mi fa arrabbiare è la pressione inutile, le cretinate, che ti fanno arrabbiare dalla mattina alla sera, che in fondo non servono a niente, ma che ti rendono solo la vita difficile. Vorrei correre una volta là dove c'è veramente pace e dove mi posso concentrare sulla guida. Forse la mia guida migliorerebbe allora...

Hannes C. Steinmann

CONTINUA A PAGINA 22

CONTINUAZIONE DA PAG. 21

per esprimermi». Così ha cominciato a parlare inglese. Io l'ho interrotto dicendo: «per dire cose spiacevoli, puoi anche adoperare l'italiano che conosci perfettamente». La conversazione è finita presto perché gli ho fatto osservare: «Quando tu hai detto con me queste cose, cioè che saresti restato alla Ferrari fin quando ci sarei stato io, hai calcolato la mia prossima età di 80 anni nel prossimo febbraio 1978 e hai calcolato la malattia professionale che mi affligge da tanti mesi», ho detto «se tu hai fatto questi calcoli, comprendo benissimo quale fosse il fondamento della tua promessa». Lauda ha continuato ad esprimersi in modo abbastanza frammentario e non ha trovato nessuna diversa parola da quella di «motivazioni». Come in quell'occasione, la Ferrari non ha mai offerto nessuna contropartita perché Lauda restasse. Non ha mai stabilito nessuna cifra, però qui c'è stato qualcuno che ha inventato che Lauda avrebbe preteso nel mese di maggio un rinnovo del contratto che la Ferrari non avrebbe accettato. Questa è cosa non vera. E' un'invenzione sulla quale tutti hanno ricamato l'origine del dissidio della Ferrari con Lauda. Lauda non ha chiesto niente. Lauda ha dichiarato in Spagna che soffriva di questo acutissimo dolore intercostale, cosa alla quale noi abbiamo creduto e crediamo tutt'oggi. Il prof. Gui, dopo aver visitato Lauda, ci ha dichiarato che effettivamente il pilota poteva aver avuto un'innervazione intercostale che lo ha fatto stare tanto male. Che potesse correre o no con una iniezione di novocaina, queste sono cose che a noi non interessano. Comunque, nel discorso di Lauda c'è stata una premessa: non aveva motivazioni per correre e non sapeva se avrebbe continuato la sua attività sportiva. Ho osservato che sono le solite frasi che si dicono quando ci si lascia e ho aggiunto: «mia madre mi ha lasciato in eredità tre proverbi, uno dei quali dice "quando ci si lascia soltanto i giorni belli passati insieme bisogna ricordare"». Ci siamo interessati subito di stilare un comunicato che abbiamo diffuso attraverso l'ANSA con la precisa intesa che nessuno avrebbe più parlato del rapporto Lauda-Fabbrica Ferrari sino alla fine del contratto, consci della reciproca responsabilità, dell'importanza e del clamore che questa decisione avrebbe suscitato.

LA PAROLA NON MANTENUTA

Noi abbiamo mantenuto questa parola. Non so se dall'altra parte sia stato fatto altrettanto e debbo dare credito che, se è vero quello che avete pubblicato, è pur vero che lui ha parlato. Una ragione di più per dire che ci siamo attenuti ad un accordo stilato in presenza di Lardi, Della Casa (vice direttore generale della Ferrari e dall'età di 14 anni mio collaboratore) e dell'avv. Montezemolo. Ora, posso aggiungere che, se è vero quello che ha pubblicato un settimanale, Lauda il 25 agosto a Zandvoort, nella camera 406 dell'Hotel Bouwes, attinse alle turgide mammelle di una nutrice inglese, il suo futuro. Non posso aggiungere altro.

Se questa sia la verità, io non lo so. L'ho letto. Nessuno finora lo ha smentito. Lauda, sempre se questo corrisponde a verità, ha dichiarato in un'intervista a Newsweek quanto segue: (Gozzi legge due brani stralciati dall'intervista al settimanale americano) «il mio incidente mi ha insegnato che è troppo facile morire; ma quando aggiungi la stupidità è ancora più facile. Ad ogni modo c'è voluto più fegato a fermarmi che andare avanti e ci voleva il fegato per sopportare la "merda" del poi».

«Ci sono piloti che devono rispondere ad una persona sola. Se io perdo, devo rispondere a Ferrari, alla gente Fiat che è proprietaria della Ferrari, ai loro 6000 dipendenti (Ferrari ne mancano 188.000) e a tutti gli stramaledetti fanatici della nazione italiana».

«Il vecchio non mi ha mai detto niente per aver abbandonato in Giappone. Certo, se io fossi al suo posto, immagino che non sarei contento. Ma se lui vuole un idiota per pilota, allora dovrebbe prendere una scimmia. Io sono un essere umano con cervello».

I DUE GRANDI MOSS E NUVOLARI

FERRARI - A questo punto penso che qui siano presenti dei giornalisti come lo scorso anno, da me hanno ascoltato la difesa che ho fatto in favore di Lauda per la decisione che aveva preso al GP del Giappone ed ho invocato, in proposito, il ricordo della mia rinuncia al GP del mese di luglio del 1924 a Lione. Dopo aver partecipato agli allenamenti non ho preso la partenza perché colpito da forte esaurimento nervoso e ho citato le conseguenze che ho patito con la partecipazione alla prima guerra mondiale. Quindi, se c'è stata una persona che ha giustificato l'assenza di Lauda e il ritiro dalla competizione, sono stato io.

Un giornalista qui presente aveva chiesto cosa avrebbe fatto la Ferrari se Lauda non fosse tornato quello di prima. Gli avevo risposto che noi avevamo il dovere morale, anche se Lauda non fosse più stato quello di prima, di conservarlo perché Lauda era stato per noi un

grande campione e aveva la possibilità di ridiventarlo. Questo è stato il bersaglio che io ho dato a Lauda. A distanza di un anno si tenta di capovolgere le cose. Non ci si riuscirà.

Ho sempre dichiarato che il pilota concorre al successo di una corsa per il cinquanta per cento. E' il caso di Lauda. Non ho bisogno di ingaggiare una scimmia per la semplice ragione che ho sempre riconosciuto la parte determinante del pilota nella misura del cinquanta per cento. Anche Mennea vince ed è sponsorizzato Fiat, ma quando vince non adopera un autotelaio Ferrari o un motore boxer. Adopera le sue gambe. In questo caso il merito è del cento per cento del pilota-atleta.

Se poi vogliamo parlare del valore e della combattività dei piloti, allora vi dirò che ci sono stati, e restano nella mia memoria, due grandi piloti: Tazio Nuvolari e Stirling Moss. Sono piloti che, con ogni probabilità, in determinate occasioni, hanno modificato il rapporto del cinquanta per cento e hanno esaltato la loro partecipazione anche se questi due grandi non sono mai diventati campioni del mondo.

GOZZI - Qualche altra dichiarazione. Sul settimanale della rivista Blick, vengono attribuite a Lauda le seguenti frasi: «Ho lasciato la Ferrari perché non era una macchina competitiva e la tecnica della Casa di Maranello non rispondeva più alle mie esigenze. Non è vero che abbia ricevuto da Ferrari un'assistenza degna del nome, perché caso mai sono stato io ad aiutare le maestranze e i tecnici della Casa di Maranello. In occasione degli ultimi GP le maestranze e i tecnici non sono stati gli artefici delle mie vittorie bensì io stesso»... «E' Niki Lauda che ha reso grande la Ferrari, non viceversa, come si sostiene da parte della stampa italiana»... «Mi sono sempre sacrificato per la squadra e non viceversa. In queste condizioni, essendo io un professionista, ho badato soprattutto ai miei interessi e quindi ho accettato una macchina più competitiva e un'assistenza migliore rispetto a quella offertami da Ferrari anche in relazione al contratto economico».

LA MANCANZA DI AFFETTO

FERRARI - Questa sarebbe la mancanza d'affetto della Ferrari! Continuiamo. E' comunque chiaro che noi non abbiamo avuto bisogno di denudarci per conquistare le simpatie di Lauda nel 1973. Abbiamo offerto a Lauda tutto il sostegno tecnico e morale possibile. Cinque giorni prima di venire a rinunciare alla sua collaborazione, ha telefonato a Montezemolo a Cortina d'Ampezzo dicendo: «ma come pensi che io lasci la Ferrari quando io considero Ferrari un secondo padre?». Ora Lauda può dichiarare quello che vuole. I limiti della sua collaborazione sono stati notevoli. Noi riconosciamo e ricordiamo il Lauda collaudatore tipo 1974-'75, ma ricordiamo anche il Lauda degli anni successivi quando la sua personalità di fornitore di pubblicità a moltissime aziende ha fatto anteporre gli interessi personali a quelli della Casa.

COLLAUDATORE NON ING.

Comunque è inutile che parliamo di contrasti tecnici o non tecnici. Dobbiamo ancora trovare un collaudatore che, scendendo dalla macchina, oltre a precisare quello che può essere la sua impressione dei difetti che ha riscontrato, offra anche un suggerimento per intervenire. Questo non è mai capitato. Non abbiamo mai riscontrato che ci fosse un Uhlenhant. Lui progettava le macchine, le collaudava al Nurburgring e poteva discutere ad alta voce con i piloti. Noi abbiamo avuto un progettista ingegnere che aveva queste qualità, purtroppo è perito sulla pista di Modena durante un collaudo. Era l'ingegnere Fraschetti. Progettava le nostre macchine e al tempo stesso le provava. Sfortunatamente l'abbiamo perduto giovane e pieno di promesse.

IL MOTORE-SCHERZO E... L'EBREO

Un'ultima osservazione. Stamattina i giornali hanno riportato che Lauda avrebbe detto — notate che uso il condizionale — perché faccio appunti ad affermazioni che voi giornalisti avete riportato nell'interesse delle vostre testate, infatti non ho sentito Lauda parlare e non ho alcuna responsabilità di quanto è stato scritto — Lauda avrebbe detto che il motore di Monza è uno scherzo. Uno scherzo che gli ha consentito di finire la corsa. Uno scherzo che gli ha consentito di segnare il secondo miglior tempo della giornata!

Un amico di Milano ha detto che Lauda abbandona la Ferrari per mancanza d'affetto. A proposito di affetto, vorrei leggersi un telegramma che Lauda mi ha mandato. Voglio testimoniare quali sono stati i nostri rapporti il 6 agosto dello scorso anno: «Caro Ferrari. Prima di tutto voglio ringraziarLa moltissimo della de-

cisione che ha preso e che mi ha fatto un piacere enorme (la decisione era quella di non correre in Austria). Sapere qualcun altro sulla mia vettura sarebbe stato un brutto colpo per me. Purtroppo non potrò guidare a Monza a causa delle bruciature. Credo di avere vinto in questi giorni la battaglia più importante. Spero di venire presto a Maranello. Cari saluti. (firmato) L'Ebreo». Non so come interpretate questa firma. Lo leggerò sui vostri giornali.

LE DOMANDE

— Gradirei conoscere come ha interpretato la firma «Ebreo».

FERRARI - Io ho dato la stessa interpretazione dei meccanici, degli amministratori, dei tecnici e dei suoi amici. Tutta gente che con lui aveva familiarità. Lo chiamavano «abramino». Non so cosa dirvi. Io direi



MARANELLO, lunedì 19 settembre - Il suo arrivo a Maranello Mario Andretti lo aveva preannunciato a «Telesprint» nel corso dell'intervista raccolta il giovedì precedente il G.P. e, puntuale, il pilota italo americano è giunto nella mattinata di lunedì per incontrarsi con i responsabili del team Ferrari. Al volante della Rolls Royce color oro che ha utilizzato a Monza, Andretti è giunto nella tarda mattinata quando il lavoro in pista era già iniziato

con il giovane Eddie Cheever, al suo debutto sulle F. 1 italiane. Ad accoglierlo, con molta familiarità, è l'altro contraccambiato dal pilota che ha alzato il braccio destro in segno di saluto, l'ing. Forghieri che ha fatto gli onori di casa a compagnandolo nello studio dell'ing. Ferrari che era in attesa. All'interno dello stabilimento sono stati veramente poco, il tempo necessario per i controlli, poi il trasferimento a Fiorano dove il clima è più agor

che sottolinea la natura di un uomo molto attento al valore del denaro. Io darei questa interpretazione. Non credo sia malevola.

— Il mito di Lauda collaudatore. Il più grande collaudatore che sia esistito?

FERRARI - Ho definito poco fa i limiti della capacità di tutti i piloti che ho avuto. Le ho detto che nel 1974-'75 avevamo un Lauda attento, premuroso, insistente e ostinato. Le sue capacità sono come quelle di tanti altri che sanno indicare il difetto della macchina, che non portano mai un contributo risolutivo al difetto. Diversamente noi quest'anno ci saremmo limitati ad andare velocemente in quei circuiti dove si esprimono le possibilità velocistiche della macchina, ma avremmo anche potuto dare quel grip, quella tenuta nei circuiti lenti dove noi siamo stati battuti. Questa è la verità.

— Lauda dice che il motore di Reutemann...

FERRARI - Tutto quello che dice Lauda dal giorno in cui è uscito dal mio ufficio non mi interessa più perché è venuto meno ad una parola d'onore che mi aveva dato. Avevo l'impegno di non parlare. Io non avevo parlato e non avrei parlato nemmeno oggi.

AUTOSPRINT - Nella sua interpretazione della parola «Ebreo», il riferimento è solo alla moneta sonante?

FERRARI - Mah, io la metterei in parallelo con l'affetto.

GRAZIE, FIAT MA QUEL RATTAZZI...

AUTOSPRINT - Ho letto che il conte Rattazzi è d'accordo con Lauda che Lei debba rivedere la teoria del cinquanta per cento del rapporto macchina-pilota. Cosa ne pensa? Pensa che il conte Rattazzi, quando dice che Lauda fra due anni ritornerà alla Ferrari, quando cam-

zini amministratore delegato, perché provvedesse alle eventuali incombenze della presidenza. Quindi, io non ho niente da rimproverare a Torino. Non ho niente da chiedere. So che quando ho chiesto mi è stato dato. So che quanto hanno promesso il 18 giugno 1969 è stato mantenuto perché allora l'avvocato Agnelli, e in seguito il senatore, anche di recente mi ha assicurato che la Ferrari avrà continuità e sviluppo. Ho lasciato un'azienda nelle loro mani, dal punto di vista produttivo, industriale, amministrativo con 400 operai circa. Oggi la Ferrari ha 1250 lavoratori. La Ferrari produce macchine. Si sta diversificando. E' la prima azienda che in Emilia ha ottenuto anche il trasferimento — io personalmente mi sono interessato e l'ho preordinato di 150 lavoratori da Modena a Maranello per la necessità della mobilità del personale. Vedete, io non ho niente da recriminare nei confronti della Fiat che mi ha sempre trattato, lo ripeto, con deferenza. Quin-

alla Ferrari. Dopo averlo messo per un anno e mezzo in frigorifero, per far posto ad altri, ho dovuto toglierlo dal frigorifero stesso se volevo riportare, dopo il periodo di Ickx, la Ferrari al punto che la Ferrari aveva bisogno di riconquistare. Abbiamo Rocchi che, per fortuna, si è ripreso ed è tornato. Abbiamo l'ottimo ingegnere Bussi. Abbiamo gente giovane che dopo di me porterà avanti questa azienda che è niente altro che una università artigiana provinciale che sta diventando una vera e propria fabbrica di automobili. Una società, una ditta, un nome che dal 1950 ad oggi vi ha regalato 22 campionati del mondo, perché la coppa mondiale costruttori l'abbiamo guadagnata già quest'anno, e vi ha offerto materiale per scrivere. E' un'azienda che dal 1950 ha portato nel mondo un'Italia che non era quella degli spaghetti e dei mandolini. Era un'Italia nuova. L'Italia del lavoro italiano perché nel nostro vocabolario esiste ancora la parola «patria». Nel nostro vocabolario si trova ancora questa parola e la Patria non si nega, ma si conquista e si onora anche sui campi dello sport.

GOZZI - Vorrei dare lettura, con il Suo permesso ingegner Ferrari, di un telex che abbiamo ricevuto ieri e che è firmato Marco Benedetto, capo ufficio stampa della Fiat. E' indirizzato al direttore della REVUE AUTOMOBILE: «Ho letto con stupore nell'ultimo numero della Revue Automobile che vengono attribuiti alla Fiat comportamenti e prese di posizione che esulano completamente dalla linea sempre tenuta da questa azienda nei confronti della Ferrari. Smentisco nel modo più categorico che la Fiat abbia mai interferito nelle decisioni di Enzo Ferrari circa la conduzione sportiva della Scuderia Ferrari. Smentisco che sulla vicenda Lauda da parte della Fiat siano mai stati fatti né ufficialmente né ufficiosamente commenti come quelli attribuiti dalla Sua rivista». Le uniche dichiarazioni in merito alle decisioni di Lauda sono quelle rilasciate al «Corriere della Sera» dal Presidente Giovanni Agnelli che riporto qui di seguito: «Niki Lauda ha deciso di lasciare la Ferrari: questo mi dispiace, perché significa la fine di un felice rapporto tra pilota e macchina, che ha portato ad una serie di grandi successi. Credo che non ci fosse nulla da fare per impedire questo divorzio. Si era determinata una incompatibilità e nessun intervento sarebbe valso ad evitare la rottura. Lauda e la Ferrari continueranno l'impegno agonistico ciascuno per la sua strada. Auguro alla Ferrari sempre nuovi successi. Sarebbe triste, invece, se i due elementi della combinazione Lauda-Ferrari, trovandosi l'anno prossimo con partner diversi, non dessero più i risultati di questi ultimi anni».

LA POLEMICA DEL «TAXI»

— Lauda, alla televisione austriaca ha rilasciato nuove dichiarazioni, molto chiare, nelle quali ha detto fra l'altro che i quattro anni trascorsi alla Ferrari gli sono pesati come otto anni di vita, inoltre ha detto che Lei è un... dittatore ed è difficile collaborare, ha detto anche altre cose...

FERRARI - Vorrei essere certo che abbia detto queste cose. Ma ho già risposto prima, qualunque cosa Lauda dica oggi di Ferrari, di me, non mi interessa più perché io, come uomo d'onore, ho già chiuso. Ho chiuso il 29 agosto. Se lui continua a parlare significa che dovremo rivedere l'opinione che ci eravamo fatti di Lauda come uomo. Lei, Minini, è quello che ha scritto che la Ferrari era una «fabbrica di taxi». Allora io insisto nel dire che i taxi della Marna sono stati quelli che hanno vinto la guerra contro la Germania. Lei ricorda i taxi di Parigi? I taxi della Ferrari sono quelli che sono andati a vincere in Germania ad Hockenheim, quindi siamo pari. La seconda battaglia è quella che ci interessa di più, non la prima. Lei ha scritto che «la Ferrari è una squadrone ridicolo». Lei ha scritto un titolo, ed è lì: «squadrone ridicolo», è lì da leggere. In quel momento Lei non ha pensato ai 1250 operai. Io mi sono ben guardato del prendere i suoi articoli, una matita rossa e blu per segnare determinati errori e mandarli al suo capo servizio, al suo direttore perché io so che chi lavora sbaglia, ma Lei non ammette che la Ferrari possa anche sbagliare. Lei ha bisogno di bollarla. Siccome Lei e il suo giornale vendete titoli, io la perdono e la assolvo.

MININI - Il mio giornale vende giornali, non titoli.

FERRARI - Questi titoli sono stati scritti e Lei oggi, credo e Le do atto della Sua buona fede, è il primo ad esserne dispiaciuto.

MININI Certo!

FERRARI - Io la stimo, nonostante questi colloqui vivaci. Io la stimo, per questo Le dico che il primo ad esserne dispiaciuto per aver detto «fabbrica di go-kart» «fabbrica di taxi» «squadrone ridicolo», è lei. Sapeva che sarebbe arrivato il giorno. Lei non è

LUNEDÌ 19: ARRIVA L'ITALO-AMERICANO A FIORANO

3 Anche per Andretti ostacoli «legali»



La Rolls di Andretti varca i cancelli di Fiorano, preceduta dalle vetture del Drake e di Forghieri, dopo che la visita allo stabilimento (a sinistra) era terminata. Nel frattempo, a Fiorano la 312 T2 stava girando con Cheever

co e consono con la visita di cortesia» e un sì illustre e voce pilota stava facendo.

Il tutto si è risolto poco più di 30 minuti, senza che il pilota prendesse contatto con le rosse vetture di 1 come si sarebbe ventilato nel pomeriggio, visto che è sempre stato Cheever l'interno dell'abitacolo mentre Andretti si è trattenuto all'interno dell'impianto. Alle 12,30 la vettura color oro ha

ripreso la strada di Modena; l'abbiamo seguita, favoriti dalla maggiore conoscenza del tracciato che propiziava il raggiungimento della stessa alla immediata periferia quando Andretti doveva rallentare per potersi orientare su quale direzione doveva prendere per raggiungere l'autostrada. Il traffico intenso e caotico (eravamo praticamente fermi appaiati in mezzo ad uno svincolo con lavori in corso) non ha permesso di pro-

lungare il colloquio che difficilmente avrebbe consentito di approfondire l'argomento Ferrari.

«Vado a Firenze per incontrare dei parenti — ci ha detto — vado dal nonno materno oggi o domani sono di nuovo in partenza per l'America».

«Hai firmato con Ferrari?».

«Ho incontrato il commendator Ferrari, abbiamo parlato ma è ancora presto per una risposta definitiva. Si saprà tutto tra una

settimana quando ritornerò dall'America».

Durante la settimana però le cose si sono complicate. Chapman, al corrente della visita, ha fatto fuoco e fiamme, minacciando azioni legali, perché sarebbe in possesso di una «lettera d'intenti» di Mario. Ferrari ha risposto a Chapman, come per Schekter a Wolf, che se la vedano col pilota. Ora a Maranello sono in attesa del chiarimento definitivo di Andretti, prima di orientarsi altrimenti.

bieranno le cose, interpreti il pensiero della Fiat o soltanto il suo personale?

FERRARI - Credo che sia opportuno a questo punto chiarire qual è la mia posizione nei confronti della Fiat e della Ferrari nei confronti della Ferrari. Dal 18 giugno 1969 io non ho mai avuto con la Fiat alcun contrasto. Non ho mai ricevuto alcuna imposizione. Non ho mai avuto bisogno di sollecitare comprensioni o compiacenze. L'ultimo episodio è stato quello delle mie dimissioni curiose. La verità salta fuori oggi. Io sapevo di essere ammalato. Difatti, non mi è mai capitato, come quest'anno dal gennaio ad oggi, di restare assente 47 giorni da Maranello. Voglio aggiungere un'altra cosa. La Fiat, anche in questa occasione, si è dimostrata estremamente deferente nei miei confronti perché sono stato nominato presidente onorario, ma alla Ferrari non è stato nominato un successore, non è stato nominato un altro presidente. Sono state semplicemente ampliate le procure all'ingegnere Sguaz-

di, il pensiero di questo giovane alto dirigente Fiat è evidentemente del tutto personale come lui d'altronde premette alle sue dichiarazioni. Se mi sfiorasse nella mente che il pensiero espresso dal conte Cristiano Rattazzi riproduce il pensiero di Torino, io oggi non sarei qui a parlare con voi ma sarei già a Torino.

Quindi, la questione Fiat, siate gentili, mettetela da parte perché il divorzio ci sarà il giorno che io me ne andrò. Ricordate che anche in quel giorno la Ferrari andrà avanti lo stesso perché è in buone mani oggi come ieri. Abbiamo l'ingegnere Fusaro che ha 38 anni. E' un ottimo direttore generale. Per la parte amministrativa e vice direttore, abbiamo Della Casa che è con me dall'epoca dei pantaloni corti di Minini, dai 14 anni. Abbiamo il signor Lardi, che mi è molto vicino e che ha la responsabilità della gestione sportiva nella costruzione delle automobili. Forghieri, voi sapete chi è. Come tutti i tecnici avrà i suoi difetti, ma sia chiara una cosa. Forghieri è nato alla Ferrari e resta

CONTINUAZIONE DA PAG. 23

come Lauda che mi aveva promesso di restare con me fino a quando io sarei stato alla Ferrari. So che Lei mi augura di stare al mondo, perché finché io sto al mondo Le offrirò lo spunto per scrivere sul « Corriere d'Informazione » dei titoli così voluttuosi e svolazzanti.

MININI - Esatto, Ferrari, però vorrei precisarle che quando ho scritto « macchine ridicole »...

FERRARI - No, « squadrone ridicolo ».

MININI - Era stato detto dal « nano », scusi il termine, ed era virgolettato. Per cui quello che Lei ora dice a me, dovrebbe depositarlo sulla testa del signor Bernie Ecclestone il quale Bernie Ecclestone, se io avessi scritto una balla mi avrebbe dato querela, invece mi disse testualmente quanto segue: « E' uno squadrone ridicolo, per questo, quest'altro ecc... » ed io ho riferito fedelmente, come stamattina ho riferito quello che ha detto il signor Lauda commentando poi con mie parole.

FERRARI - Nel Suo titolo non ci sono virgolette, non ci sono, ne sono sicuro. Non troviamo la scappatoia delle virgolette. Se Lei scriveva nell'articolo: « il signor Ecclestone mi ha dichiarato che la Ferrari è uno squadrone ridicolo » la risposta oggi non l'avrei data a Lei, ma ad Ecclestone prima di oggi.

MININI - Non avrei mai detto della Ferrari che è uno squadrone ridicolo, tanto più che la Ferrari mi dà modo di scrivere.

FERRARI - Mi scusi, ma anche i calciatori ridicoli offrono spazio per scrivere, anche le squadre di calcio ridicole. Il ridicolo offre motivo di cronaca.

MININI - Non vorrei avere l'impressione che si scariichi su di me quello che ha detto Bernie Ecclestone per non dover poi litigare con Bernie Ecclestone. Che io sia un bersaglio più facile di Bernie Ecclestone?...

FERRARI - No. Lei in questo momento mi dà del pavido.

MININI - No, no, no...

FERRARI - Sì, Lei dice e si sfoga con me perché non lo può fare Bernie Ecclestone, non è vero? Lei ha detto così adesso. Lei mi dà del pavido e io Le dimostrerò che non sono un pavido.

MININI - Allora io sono disposto a venire a fare un confronto con Bernie Ecclestone.

FERRARI - Certamente!

MININI - Quanto ho detto, mi è stato riferito da lui personalmente. Non voglio apparire come il responsabile di una dichiarazione del genere che io non farò mai. Dirò che la Ferrari può rompere, può fare, può tutto quello che vuole...

FERRARI - L'unica cosa che non può dire è che rompe, tutto il resto lo può dire.

MILIONI COL GARBO DEI MEDIATORI-SALAMI

— Senta ingegner Ferrari, Lei non vuole più parlare di quello che è accaduto dopo il 29 agosto a proposito di Lauda e fa benissimo. Però prima del 29 agosto, prima che Lauda venisse da Lei a proposito di certi suoi viaggi, di alcune cose che stavano accadendo e di cui si parlava, io le ho telefonato e lei mi ha detto: « Senta, Le ripeto quello che Lauda ha detto a Lei qualche tempo fa, lui mi ha promesso, parola d'onore d'uomo, che finché io sarò alla Ferrari lui rimarrà con me ».

FERRARI - Sì.

MINI - Lei ha aggiunto « io ritengo Lauda una persona seria, vedremo se è una persona seria veramente ». Ora lei, la descrizione che ha dato a me di Lauda « persona seria », come la trasforma?

FERRARI - Non ho bisogno di trasformare niente. Dopo i documenti che sono pronto a mostrarvi, dopo le testimonianze che vi porto, siete voi che dovete giudicarlo, non io. Io non scendo sul terreno della polemica con uno che mi ha dato la parola d'onore di non parlare. Io l'ho mantenuta, lui no. Siete voi che dovete giudicarlo, non io. Ad ogni modo, se volete un elemento in più per giudicarlo ve lo offro. Parlo dei nuovi sponsor, quelli che sono entrati nel campo della F. 1 con il garbo dei mediatori di salami. Lauda, durante le ferie di agosto, parlò con Tanzi e precisò che con Ferrari non sarebbe restato. Molto prima del 29 agosto, giorno in cui si è presentato da me, aveva chiesto il rinnovo per il 1978 ottenendo di portare a 100.000 dollari il premio che per il 1977 era di 50.000. Al tempo stesso Ecclestone aveva proposto a Tanzi di sponsorizzare due vetture una delle quali con Lauda. Tanzi era interessato ma voleva vedere il contratto con Lauda. La richiesta di Ecclestone fu di un milione e duecentomila dollari di cui 500.000 erano destinati a Lauda. Fino ad oggi il contratto non è stato ancora esibito a Tanzi ma dovrebbe essere presentato in settimana a Roma. Queste parole non sono mie. Sono parole dette da Tanzi non più tardi di sei ore fa.

Quanto alla Wolf e tutto quello che è stato scritto della Wolf, ora vi leggerò due telex, uno del signor Wolf e uno della Ferrari.

IL NO DI WOLF PER SCHECKTER

GOZZI - Il primo è da Walter Wolf Racing a Ferrari ingegner Enzo: « Desideriamo informarLa che considerando le nostre passate e presenti eccellenti relazioni, che noi valutiamo molto e che stimiamo siano anche state di qualche beneficio per la Scuderia Ferrari, non desideriamo imbarcarci in nessun problema (questione) di piloti. Il signor Wolf ed io (il telex è firmato Peter Warr) abbiamo avuto diverse discussioni e abbiamo consolidato il parere, e di questo La dobbiamo informare, che noi consideriamo il contratto che abbiamo stipulato con Jody Scheckter per il 1978 debba essere in ogni caso rispettato dal pilota. Noi abbiamo anche una opzione per il 1979. Al momento attuale non ci sono circostanze che noi prevediamo possano costrin-

FERRARI - Voi mi domanderete che cosa ha a che fare questo discorso di Wolf con quello che stavamo dicendo su Tanzi, della Parmalat e di Lauda. Ve lo spiego subito. Vi porto notizie di questa mattina: Wolf prima di Monza aveva offerto a Tanzi l'abbinamento con la Wolf Racing Team informando di avere da tempo un'opzione su Lauda. Anche questa trattativa dovrà definirsi in settimana a Roma. Tanzi venne da me in giugno. Chiese di affidare una vettura a Fittipaldi. Risposi che soltanto ai primi di settembre avrei potuto prendere una decisione. Ho saputo in seguito che Tanzi, non soddisfatto della risposta, si rivolse a Montezemolo per ottenere la macchina per Fittipaldi. Ricevette un rifiuto. Montezemolo non ha ritenuto di nessun interesse questo passo del signor Tanzi. Ecco come stanno le cose di Lauda nei confronti della Wolf secondo le dichiarazioni del signor Tanzi, asserzioni che lui ha raccolto dal signor Wolf.



GHEDINI e CUOGHI al seguito di NIKI con PARMALAT e ALFA

Al seguito di Lauda pare che lasceranno la Ferrari alcuni « fedelissimi » dell'austriaco. Precisamente Sante Ghedini e Ermanno Cuoghi. Ghedini è l'ex direttore della pista di FIORANO (già fotografo all'ANSA di Bologna) che durante la permanenza di Lauda alla Ferrari era al suo « completo servizio »: lo accompagnava in macchina, lo prelevava agli aeroporti, gli preparava i viaggi; sulle linee di partenza era accucciato accanto alla sua monoposto sino al momento del via. Qualcu-

no aveva scritto che Ghedini sarebbe passato alla Fiat con Montezemolo, invece pare certo che vada alla « Parmalat Racing » con lo specifico compito di « assistente Niki ».

Ermanno Cuoghi era il capo-meccanico di Lauda alla Ferrari. Quando fu annunciato il « divorzio » i suoi colleghi (così come a Ghedini) regalarono un piccolo oggetto-consolazione: il « lacrimatoio » gli spiegarono. Cuoghi ora lascerebbe la Ferrari per andare all'Alfa Romeo come « meccanico di fiducia » di Lauda. (Non si fiderebbe infatti di un contratto inglese). I due prossimi « transfughi » però non hanno fatto cenno delle loro intenzioni sabato, nella grande colazione di fine stagione che Enzo Ferrari ha offerto ai 180 tra meccanici e tecnici della gestione sportiva in un ristorante modenese.

gerci a lasciarlo libero dal suo contratto e siccome ogni approccio con lui da parte di un team della consistenza e della reputazione quale è il suo, gli causerebbe inevitabilmente uno stato di agitazione, noi rispettosamente Le chiediamo di informarlo che non gli è offerta questa opportunità. Noi speriamo di ottenere la Sua usuale e cortese attenzione e cordialmente La salutiamo ».

Il telex di risposta del 7 settembre 1977 da Ferrari ingegner Enzo a Walter Wolf Racing: « Ricevo il vostro telex 6 settembre. Alla fine di agosto 1976 mi incontrai con Jody che si dichiarò libero da impegni. Non potendo nella circostanza definire un accordo per il 1977 restammo intesi che ci saremmo incontrati di nuovo l'anno successivo. La Ferrari non accetterebbe un pilota che si offrisse in contrasto con effettivi impegni precedenti STOP Noi saremo lieti di assumere Scheckter il giorno che si troverà in condizioni di poter decidere liberamente il suo futuro sportivo. Il nostro amichevole rapporto esistente e la collaborazione offertavi non verranno meno in futuro. Cordiali saluti ».

NON ACCENDERE IL « VECCHIO PAGLIAIO »

— Senta, Lei praticamente sta sbugiardando tutti oggi. Perché non c'è pietà per nessuno...

FERRARI - No! Io non ho mai pronunciato la parola « bugiardi »...

— Allora diciamo che sta cercando...

FERRARI - Che sto cercando di precisare la verità che io non ho prefabbricata, come ha supposto questa mattina l'amico Benzing. Io non l'ho prefabbricata, la verità. Io vi dico quello che risulta dai documenti e dalle informazioni in mie mani. Non aggiungo niente. Non voglio fare polemiche con nessuno. Riferisco dei fatti.

— Allora mi correggo io. Invece che sbugiardandolo, diciamo che sta gettando una luce chiara su tutta la situazione toccando vari punti. Io vorrei chiedere soltanto questo: come mai ha deciso di farlo proprio oggi? **FERRARI** - Per la semplice ragione che prima di Monza ero conscio delle responsabilità morali di accendere un fuoco ancora più prepotente di quello che si era acceso nel divorzio fra Lauda e Ferrari e voi sapete

che accendere un vecchio pagliaio come me è sempre pericoloso.

— **Quindi ha voluto aspettare fino al dopo Monza.** FERRARI - Ho voluto che Monza si svolgesse regolarmente per poi convocarvi e poter dire come stanno le cose. Vi ripeto che sono amareggiato, avvilito di dover dar corso a tante notizie e spiegazioni, che avrei fatto volentieri a meno se la controparte avesse mantenuto l'impegno di non aggiungere una parola al comunicato che avevamo firmato. Il patto si intendeva valido fino al 31 ottobre.

— **La controparte deve ancora fare delle corse con voi. Le farà? Se le farà, in quale clima le farà?**

FERRARI - La controparte le farà nel clima che ha trovato fino ad oggi. Un giornale milanese ha attribuito ad ambienti vicini alla Ferrari anche la possibilità di sabotaggio della vettura di Lauda. Questo è ignobile! Noi rispondiamo che la prima cosa è il nostro dovere di preparare macchine efficienti. Il clima sarebbe restato idilliaco se la controparte avesse rispettato gli impegni. Noi oggi non esprimiamo alcun giudizio sul pilota Lauda. Nessun giudizio. Andremo alla fine del nostro contratto che lui dovrebbe rispettare. Siamo lieti di rispettarlo perché prima viene la fabbrica e poi tutti i risentimenti personali.

MEGLIO AMON PER I COLLAUDI

— **Lei ha detto che non esprime giudizi sul pilota Lauda, ma Lei poco fa ha detto che Lauda è un pilota come tutti gli altri e, tutto sommato, non è un collaudatore che suggerisce delle modifiche.** Allora, mi permetta, mi sembra che ci sia un piccolo contrasto. FERRARI - No! Io non ho parlato del pilota Lauda. Ho parlato del collaudatore. Lei mi fa dire una cosa che io non ho detto. Ho detto che il «collaudatore Lauda» è come altri. Anzi, se vuole la mia opinione, la Ferrari ha avuto un grande collaudatore che si chiamava Amon. Il più grande di tutti, sebbene non abbia mai vinto una corsa, ma è stato un grande collaudatore. Sul pilota Lauda non c'è bisogno del mio giudizio. Ci sono i risultati che dimostrano chi sia.

— **Io volevo solo chiedere quello che è già stato chiesto poco fa, cioè se Lauda correrà ancora con la Ferrari nelle ultime tre corse che sono in programma.**

FERRARI - Non vedo perché non dovrebbe correre. E' interesse nostro e suo. Noi siamo legati da un contratto, ma a Maranello basta una stretta di mano per rispettare un accordo. Lauda fa le sue tre corse e noi ci impegnamo. Noi ci siamo preoccupati della serenità di Lauda, a Monza noi siamo stati quelli che gli abbiamo fatto cambiare albergo, a Monza siamo stati quelli che si sono recati al comando dei carabinieri per procurargli una squadra speciale che lo difendesse da un'eventuale aggressione di qualche forsennato. Ma cosa dobbiamo fare di più? Ma è ora di finirla di citare la Ferrari come una fossa di invidiosi e di isterici! Scherziamo?! Lo dico con tutta la mia forza, voi potete scrivere di Ferrari quello che volete perché alla mia età io posso godermi il privilegio di dire tutto ciò che penso ad alta voce. Ma attenzione! Giù le mani dalla Ferrari, perché la Ferrari è fatta di galantuomini, di persone serie, che lavorano e che hanno serie responsabilità. Di me dite quello che volete. Un volta all'anno vi rispondo. Se sarò al mondo, quest'altro anno vi risponderò.

— **Comunque, siccome la domanda è già stata superata, volevo solo aggiungere che approfitto di avere la parola per congratularmi per l'ottavo titolo mondiale.** FERRARI - La ringrazio. Non è l'ottavo. La Ferrari ne ha vinti 22, come le ripeto.

L'ULTIMA FERRARI

AUTOSPRINT - Porgo un'altra domanda anch'io. Speravo la facesse Pilogallo. L'ha scritto lui, ma non gliel'ha fatta. E' vero che Lei preferisce vedere un giorno che sulle macchine non ci siano gli uomini ma rimangano solo le macchine?

FERRARI - Pilogallo ha scritto un articolo. Ogni tanto tira fuori quelle scoperte lì, e allora è un buon amico. Ha scritto un articolo dove è arrivato a dire che quando il nome del pilota supera quello della macchina, l'atmosfera della Ferrari diventa pesante. Conclude poi che al nostro amico di Maranello piacerebbe che le sue macchine potessero correre senza nessuno al volante. Pilogallo è arrivato con un ritardo di dodici anni. Questo è stato scritto da Gary Wright «L'ultima Ferrari». Racconti Urania, ed. Mondadori.

NOTA: Ferrari voleva dire che in quel libro gli si fa fare un falò di tutte le sue vetture perché non ha voluto accettare la scelta CSI per le corse con vetture telecomandate.

— **Mi pare che Reutemann stia provando la macchina in questo momento. Lauda parteciperà ad ulteriori sviluppi della macchina anche in previsione al campionato 1978 fino al 31 ottobre?**

FERRARI - Lauda collauderà le sue macchine destinate alle competizioni del Canada, di Watkins Glen e

del Giappone. Se Lei mi consente, gli sviluppi li lasciamo a chi dovrà godere eventuali benefici. Già che si parla di sviluppi, desidero precisarvi che la Ferrari fornirà dei motori F. 2 ad una scuderia limitatamente a due piloti, che, con ogni probabilità saranno Cheever e De Angelis. La Ferrari ha in costruzione, e pensa di presentare prima della fine dell'anno, la nuova T. 3 che sarà una macchina, riteniamo, inedita anche se non esiste una macchina nuova che non comporti una discreta percentuale di esperienza di quella che l'ha preceduta. La Ferrari ha inoltre nel suo programma tecnico un nuovo motore con compressore di 1500 cc. Riteniamo debba essere esplorata anche questa strada. Vediamo che già altri stanno facendo delle prove e mi riferisco alla Renault e come è possibile prevedere avvenga alla Porsche. Noi riteniamo che il nostro compito sia fin d'ora quello di interessarci a questo motore che da noi gira già da diversi mesi. Si tratta di un motore completamente nuovo, di nuovo progetto che beneficerà delle esperienze che stiamo producendo sull'attuale sei

In ottobre a Bologna LAUDA dovrà operarsi agli occhi

Dopo la sua ultima corsa con la Ferrari al GP del Giappone in ottobre Niki Lauda ha prenotato una camera alla clinica oculistica dell'università di Bologna e sarà operato dal professor Giuseppe Cristini una delle maggiori autorità nel campo oculistico nel mondo perché il pilota soffre di un disturbo all'occhio destro che gli potrebbe far perdere alcuni gradi della vista. L'intervento sembra sia reso necessario dalla affrettata guarigione e dai trapianti di pelle che Lauda si fece fare un anno fa per ritornare affrettatamente al volante della sua Ferrari dopo l'incidente del Nurburgring. Questa volta l'operazione agli occhi sarà una cosa noiosa e abbastanza lunga che terrà immobilizzato l'ex pilota della Ferrari a letto per una quindicina di giorni, tale infatti è il periodo in cui la sua camera è stata riservata alla clinica oculistica bolognese.

E' un caso che proprio in questi giorni il suo nuovo patron Bernie 'the little' Ecclestone chiamato anche mister miliardo per le cifre che è riuscito a farsi sganciare dalla 'Granat' per i prossimi due anni si rechi negli USA anche lui per farsi operare agli occhi per un preoccupante calo della vista.

cilindri 1500. Inoltre la Ferrari presenta al Salone di Francoforte la sua nuova 8 cilindri 3 litri spider. E' una macchina creata dalla Pininfarina. Molto interessante e ancora una volta dà segno della vitalità Ferrari nel campo industriale. A questa macchina seguiranno altre novità che io non posso anticiparvi e che il direttore generale qui presente con piacere si astiene dal comunicare.

— **Certamente. La partenza di Lauda Le ha creato un problema così grosso per cui non può darci il nome del successore?**

FERRARI - La partenza di un pilota del valore e della capacità di Lauda crea indubbiamente un problema. Lui da mesi aveva deciso di lasciare la Ferrari per delle ragioni che non sono di dissidio personale con me. Ritengo che noi oggi non avremmo le difficoltà che stiamo incontrando.

LE SCUSE AI GIORNALISTI

— **Ha detto molto bene, quando ha affermato che da mesi Lauda aveva probabilmente deciso di abbandonare la Ferrari...**

FERRARI - Suppongo. Suppongo per informazioni che oggi arrivano. Io non l'ho mai pensato. Quando mi dicevano che Lauda si era incontrato con Ecclestone e che Lauda era andato in aeroplano a Londra, io non credevo a queste notizie, pensavo Lauda a casa ammalato per una intossicazione intestinale, lui e il suo pilota. E voi insistevate. Oggi, in un certo senso, vi debbo presentare le mie scuse perché ho insistito su quanto pensavo; reputavo Lauda un uomo che non avesse alcun interesse a raccontare bugie. Chi ha fatto la figura del fesso sono io, perché ho sempre creduto che lui mi dicesse la verità. Ora si scopre che quelle notizie non erano la verità. A voi il giudizio sull'uomo! Non spetta a me.

— **La domanda che le faccio è difficile. Ingegnere, perché allora se n'è andato?**

FERRARI - Perché! La sua domanda mi sembra un po' strana. Sarebbe lo stesso che io chiedessi a Lei perché oggi è qui e chi è Lei. Io non lo so. Ogni uomo è un mondo a sé. Ogni uomo ha le sue frustrazioni e le sue ambizioni. Ogni uomo ha la sua mentalità. Ogni uomo ha i suoi traguardi. Ogni uomo ha le sue simpatie. Ogni uomo ha delle mete. Con ogni probabilità lui ha una meta che non coincide con la situazione della Ferrari. Come faccio a sapere cos'ha nella testa Lauda e che cosa ha determinato il suo distacco. Un dissidio con Forghieri? Può darsi. Come Lauda difendeva il suo lavoro, così Forghieri difende il suo e quello dei suoi colleghi che con lui hanno creato la macchina. Difende il lavoro degli operai della Ferrari. Per fare una macchina prima di tutto bisogna pensarla. Una piccola folgorazione. Dopo aver pensato cosa gli resta da fare, deve convincere i suoi collaboratori che quella idea è giusta. Quando lei ha convinto i suoi collaboratori deve progettare. Dopo la progettazione si deve procedere alla costruzione e poi alla messa a punto. Poi si deve gestirla e trovare il pilota che la conduce. Tutte queste fasi voi le sintetizzate in una sola: nel risultato che voi vedete, nella cronaca della corsa. Del travaglio che sta dietro, non dico a monte, di quello lì, voi non parlate mai. Se voi analizzaste e riusciste a comprendere tutte le rinunce, i drammi, le umiliazioni che stanno alla base di questa creazione, di questa materia grezza che diventa palpitante e viva! Se pensate a questo, sareste molto più indulgenti.

LA FERRARI NON E'... MARIELLA

AUTOSPRINT - Dopo aver letto le primissime dichiarazioni di Lauda, Lei oggi, ingegnere, così ormai nudo alla meta diciamo, si sente solo «una donna sfiorita». Non l'ho detta io la frase, se pur brutale. Lei sa che l'ho anche addolcita.

FERRARI - Cosa dovrei dire? Non ho capito. Che mi sento una donna sfiorita?

AUTOSPRINT - Sì, la prima dichiarazione di Lauda è concepita in una simbologia tra il romantico ed il sessuale. Non so se Lei abbia qualcosa da aggiungere. FERRARI - Quello che potrei aggiungere sarebbe veramente curioso. Le posso soltanto dire che Lauda non liquida la Ferrari come ha liquidato Mariella. Non le dico altro!

CHEEVER E DE ANGELIS SCELTI PER LA F. 2

— **Ferrari ha parlato di Formula 2, Cheever e De Angelis. Credo possa essere quasi o pressoché esaurito l'argomento perché ha parlato in modo esauriente di tutto ciò che erano le precisazioni che doveva dare. Ora io mi permetterei di chiedere, penso a nome di tutti, quali sono i programmi della Ferrari.**

FERRARI - Per quanto riguarda i programmi tecnici per il '78 credo di essere stato esauriente. Per quanto riguarda i piloti vi ho già detto che per la F. 2 abbiamo messo gli occhi su questi due giovani e cercheremo di fornire loro ottimi motori. Siamo convinti che è arrivato il momento di imitare il calcio, cioè di prepararci un vivaio, e questo vivaio lo possiamo fare attraverso una formula promozionale come la F. 2.

— **I telai sono Ferrari?**

FERRARI - I telai non sono Ferrari. Saranno quelli che la Scuderia, alla quale affidiamo i motori intende scegliere. Non abbiamo purtroppo il tempo di dare né un telaio né un cambio di velocità. Per quello che riguarda la squadra, purtroppo, non sono in condizioni di dirvi quali saranno i piloti che correranno per la Ferrari nel 1978. Vi posso dire che Reutemann sarà confermato, anche se non ho ancora firmato con Reutemann. Ho precisato che fino al 30 ottobre non firmo contratti. Ho ovviamente delle trattative in corso, ma oggi venderei del fumo dicendovi che spero di combinare con tizio piuttosto che con caio. Non ho niente di concreto. Vi posso assicurare che avrò un pilota. Potrebbe anche essere un Lauda '73.

TUTTI I NOMI DEI «PAPABILI» '78

— **Ingegnere, ci può dare i nomi dei papabili 1978?** FERRARI - I papabili! I nomi li avete pubblicati voi. Io li leggo sui giornali. Non c'è persona che arrivi davanti alla Ferrari e che non venga fotografata dal solerte Stefanini. Non c'è avvenimento tecnico che avvenga all'interno della Ferrari che non sia riferito ad Autosprint. Nulla sfugge ai vostri obiettivi e ai vostri informatori. Adesso poi Lei, che ha la fortuna di avere due giornali invece di uno, con l'ottimo Marcheggiani che le fa da seguito, è veramente al completo.

— **Le sarei grato se dicesse i nomi dei piloti.**

FERRARI - Sono quelli di cui avete scritto. Sono 4 o 5, speriamo vengo uno di quelli. Se non verrà nessuno, perché la Ferrari è un covò di vipere, come è stato descritto da qualcuno, in quel momento ci limi-

CONTINUAZIONE DA PAG. 25

teremo a far correre quegli « ingenui » che vanno ancora scalzi nei prati.

— Se dovessimo fare dei numeri, quanti sono i piloti, la rosa dei piloti attualmente in trattativa con la Ferrari?

FERRARI - Ho letto sul Corriere della Sera che sono 5. Credo saranno 5-6 al massimo.

— Lei ha detto che è affamato ed è in condizioni di dover mangiare quello che trova, ma se potesse trovare la tavola imbandita che cosa sceglierebbe?

FERRARI - Purtroppo la mia malattia non mi consente scelte. Devo mangiare solo semolino e tapioca. A proposito, lei FALLETTI ha ripetutamente scritto che la Ferrari si è interessata a Fittipaldi e che Ferrari aveva fatto delle proposte a Fittipaldi. Mi pare che Lei sia molto maniacato con la squadra della Copersucar. Voglio precisare una cosa. Il signor Audetto ha parlato con Fittipaldi all'ospedale di Friederichshaffen lo scorso anno in agosto, mi pare il 7-8 agosto, per proporgli di sostituire Lauda quando ancora non sapevamo se Lauda avrebbe potuto, non dico sopravvivere, ma tornare a correre. All'infuori di quel contatto che è partito da una dichiarazione di Fittipaldi, che il suo sogno era quello di poter correre con una Ferrari, noi non abbiamo mai parlato con Fittipaldi. Non abbiamo mai invitato Fittipaldi e non l'abbiamo mai sollecitato. Le posso dire un'altra cosa. Quando il signor Tanzi me lo ha proposto, io avevo rimandato la decisione ai primi di settembre e la mia risposta, ovviamente, dopo tutto l'interessamento della Parmalat ad altre soluzioni, non è arrivata. Volevo precisarle questo.

— Per lei sarà più divertente o più preoccupante avere contro Lauda l'anno prossimo?



FERRARI - La macchina da corsa è la ragione della mia vita. Non ho mai avuto niente gratis. Nella vita ho pagato tutto. Avere Lauda con me ha significato vantaggi, dispiaceri, angustie, preoccupazioni. Averlo contro? E' un concorrente in più. La Ferrari ha vinto 22 campionati del mondo e prima di morire spero di vederne un altro. A questo punto voglio parlare dell'Alfa Romeo. Ho notato che c'è un certo andazzo a montare un duello Ferrari-Alfa Romeo per il futuro. Vi dico subito che sono fatiche sprecate perché ora vi leggerò una lettera che ho mandato all'Alfa 25 anni or sono. « Cari amici dell'Alfa, permettetemi di incominciare così questa lettera che vi scrivo dopo tanti anni. Il vostro telegramma di oggi mi ha portato una grande ventata di primavera e nel cielo terso ho letto, con chiarezza sconcertante, l'intero libro dei nostri ricordi. Venti anni ho vissuto con voi; quanti fatti, avvenimenti, uomini sono passati! Tutto e tutti oggi ho

ricordato. Ho ancora per la nostra Alfa, siatene certi, l'adolescente tenerezza del primo amore, l'affetto immacolato per la mamma! Credetemi vostro Enzo Ferrari ». Ho lasciato l'Alfa nel dicembre 1939, ma questi sentimenti non sono cambiati. Io non sono né un pilota né un tecnico che abbandona una Casa e che si perita poi di criticare o disconoscere quello che ha ricevuto. Sono nato all'Alfa. Dalla mia bocca non verrà mai fuori una parola contro mia madre. Ricordatevelo! Spremate inchiostro e fatica, perché non alimento mai polemiche con l'Alfa. I vecchi dirigenti sono morti e i nuovi dell'Alfa-Autodelta o sono nati alla Ferrari o hanno incominciato a fare macchine da corsa alla Ferrari. Ci conosciamo tutti e io stimo il lavoro. Se credete che io ne sia meritevole questo argomento ricordatelo in quello che scriverete.

— A me piace Andretti. Volevo sapere: Lei, dicendo che potrebbe venire un Lauda '73, esclude o non esclude Andretti per il prossimo anno?

FERRARI - Le potrei rispondere in due modi. Tutti lo sanno perché Andretti non è restato con la Ferrari. Aveva Indianapolis e altri impegni. Le potrei rispondere in un altro modo. Quando lavoravo a Torino, alla fine del '18 e ai primi del '19, alcune sere andavo a letto senza cena. Se avessi trovato uno che mi avesse offerto da mangiare l'avrei ringraziato. Oggi, sono affamato di piloti, ma non sono neanche uno che viene a raccontare storie per dirvi che posso scegliere. Oggi bisogna lavorare per creare i piloti. Questa è la verità. Abbiamo anche questo compito tardivo, se volete, ma l'abbiamo. Lo abbiamo svolto con Lauda, e sapete cos'era Lauda quando è venuto da noi.

— Allora escludiamo Andretti dalla lista dei possibili candidati?

FERRARI - Le ho detto che ho fame! Quando uno ha fame prende quello che trova.

UN ALTRO TEMA SCOTTANTE NELLA « CONVERSAZIONE » DELL'ING. ENZO FERRARI

L'« immoralità » in F. 1 è colpa CSI

— Ingegnere, si è parlato della necessità assoluta di moralizzare la F. 1 il cui ambiente, specialmente negli ultimi anni si è andato irrimediabilmente deteriorando. Se l'ingegner Ferrari fosse il massimo esponente della FIA oltre che della CSI quale provvedimento adotterebbe per riportare un po' d'aria sana nell'ambiente della F. 1?

FERRARI - Bisognerebbe cambiare un po' la mentalità di certe persone. Poi Lei sa che viviamo in un periodo assembleare. Se fossi un questore e a Modena, potrei sopprimere Viale Fontanelli o qualche altro, per portare un poco di pulizia nell'ambiente, ma come si fa a cambiare testa alla gente? E' tutto un sistema. E' tutta democrazia! E' questa la situazione: la violenza ha sostituito la ragione. Cosa si vuole aspettare? Cosa bisogna attendere? Anche i dirigenti sportivi lavorano all'insegna del compromesso! In stato di necessità! Non abbiamo visto per il numero dei partecipanti a Monza? La CSI era presente, perché non è intervenuta? C'è stato uno che ha detto che dovevano provare tutti insieme e allora si sono fatti partire tutti! Poi nelle prove c'è stato chi si è girato e neanche farlo apposta era proprio uno di quelli che non dovevano provare.

— E Lauda?

FERRARI - Un momento. Che si giri Lauda questo è lecito. Ma che si girino tre volte in corsa... Ma andiamo, non facciamo nomi. Abbiamo visto in gara che piroette ha fatto certa gente, a ripetizione! Entriamo nel problema del rilascio delle licenze.

— Lei ha parlato di immoralità nel fatto che i concorrenti abbiano sostituito i colori nazionali...

FERRARI - Non i colori nazionali. Che la CSI abbia soppresso l'obbligatorietà di dipingere le macchine con i colori nazionali e inoltre ho aggiunto che gli sponsor hanno sostituito con la pubblicità delle sigarette, dei preservativi, degli aperitivi, ecc. il nome della marca. Questo ho detto.

— Però ha aggiunto che quando uno riceve 700 milioni è immorale.

FERRARI - Per la verità non ho detto così. Ho detto che la immoralità è arrivata a cifre di 700 milioni, non ho detto che uno è immorale, ho detto che è immorale l'ambiente. C'è stato un signore qui che ha parlato di immoralità e io ho convenuto che l'immoralità è arrivata a cifre di questo genere. Non l'ho detto io, l'immoralità l'ha citata questo signore, non io. Lo confermo in questo senso: quando bisogna pagare un pilota 700 milioni, mi pare che quadri con la immoralità della F. 1.

— Pagare un pilota 700 milioni, cosa significa? Lei lo ha letto sul giornale dei 700 milioni?

FERRARI - Sì, l'ha dichiarato un giornale. Ho letto su un settimanale, anzi ho osservato un disegno che precisava tutti i cespiti di un pilota. Poi devo tenere conto di quello che Tanzi ha detto: Ecclestone gli ha dichiarato che deve dare 500.000 dollari a Lauda. Quindi, si fa presto a fare il conto se si aggiungono le altre sponsorizzazioni sulla tuta. Si vede dove si arriva.

— Con lei Lauda ha mai fatto dei discorsi economici?

FERRARI - Ho premesso che il nostro divorzio è avvenuto senza parlare di denaro. Lui ha dichiarato che non aveva più motivazioni per restare alla Ferrari. Non ha mai parlato di denaro. Non ho mai fatto controfferta e io non ho mai proposto niente.

AUTOSPRINT - Ing. Ferrari, perché non suggerisce a Della Casa, al momento dei contratti, di mettere un articolo piccolo piccolo che imponga ai signori piloti

della Ferrari di rendersi disponibili per i giornalisti subito dopo le gare, come fanno altri?

FERRARI - Non lo fanno nemmeno per le aziende che pagano i loro ingaggi! Abbiamo avuto questioni con la Heuer, con l'AGIP, con la Goodyear, con della gente che paga ingaggi ai piloti. Abbiamo avuto delle questioni perché si lamentano del loro poco interesse. I piloti, dopo aver ricevuto il denaro, rincorrono nuovi sponsor per le etichette e le patacche che mettono sulle tute. Questa è la verità.

E' questione, parliamo chiaro, di sensibilità morale. Uno che ha ricevuto, 20-30 milioni da una ditta deve corrispondere con delle prestazioni, con della cortesia, con della sensibilità. Non lo fanno! Immaginate se lo fanno per voi. Lo faranno il giorno che hanno bisogno di giustificare qualche loro figuraccia, allora sì, vengono da voi a dire che non hanno sbagliato la curva, che non sono andati sul cordolo, ma che la colpa è della macchina. Quel giorno sì, prima no! Ogni uomo è dominato da un istintivo egoismo. Gli uomini grandi sono quelli che sanno mitigare i loro egoismi e sanno condizionarli alla convivenza sociale.

AUTOSPRINT - Ora esiste una sola Casa costruttrice di automobili: la Ferrari. E' arrivata anche la Renault, seconda Casa costruttrice. L'Alfa Romeo con gomme Pirelli sta arrivando ed è ormai un segreto di Pulcinella, o quasi, che è ammessa ufficialmente alle corse. Che Porsche si stia preparando non c'è ombra di dubbio e la Dunlop è pronta ad andare con Porsche, aspetta solo la decisione. La Matra ritorna probabilmente a correre. Matra significa Chrysler. Sono sei, anzi sono cinque per il momento...

FERRARI - Io ne ho aggiunta una, che è la sesta: la Ligier.

AUTOSPRINT - Sì, la Ligier che è poi Matra.

FERRARI - Credevo fossero due cose diverse.

AUTOSPRINT - No, è la stessa cosa. Quando ritornerà sarà la Ligier-Matra. Comunque, cinque Case con possibilità che diventino sette. Questo secondo Lei può giovare ai fini di moralizzare quell'ambiente di F. 1 che ha degenerato tanto?

FERRARI - La degenerazione non dipende dai concorrenti, ma da coloro che hanno individuato nella macchina da corsa un veicolo pubblicitario di grande efficacia e che hanno trovato la connivenza della CSI. La CSI è arrivata a spersonalizzare le vetture abolendo i colori nazionali: rosso per l'Italia, l'azzurro per la Francia, l'argento per la Germania, il verde per l'Inghilterra, ecc. Quando si arriva a spersonalizzare le macchine al punto che al nome del costruttore si sostituisce quello dei profilattici, delle sigarette, degli aperitivi, del latte, in quel momento, mi dica, cosa c'è ancora di morale nel nostro ambiente. Quando si parla di un pilota che vuole 700 milioni di premi di ingaggio, cosa c'è ancora di morale? Sono stati loro a inquinare lo sport dell'automobile. La loro presenza doveva limitarsi ai circuiti, ai tabelloni dei circuiti, alla nominatività dei G.P. e magari arrivare anche al diritto di immagine del pilota, ma non a colpire la macchina. E' stata la CSI a permettere tutto questo scandalo.

— Una piccola appendice a quello che ho detto: crede che sia proprio indispensabile uno come Bernie Ecclestone nell'ambiente della F. 1 o della FOCA?

FERRARI - Io non userei il termine indispensabile. Ci sono delle persone che esprimono un attivismo formidabile e che riescono a fare quello che non riescono a fare gli altri. Evidentemente la sua attività lo ha portato a fare quello che non fanno gli altri; semmai Lei mi dovrebbe chiedere perché gli altri glielo consentono. Su questo sì, sono d'accordo.

LA TELEFONATA DI REUTEMANN

— So che Lei preferisce non dire che c'è una prima guida e una seconda guida. Lo ha sempre detto anche in passato.

FERRARI - E' perché risponde ad una verità che io sento. Per me la prima guida è quello che vince la corsa quella domenica. Noi lavoriamo. Qualunque cosa si sia detto e scritto, per i nostri piloti facciamo tecnicamente tutto quello che dobbiamo fare sempre allo stesso modo, nella stessa forma, con la stessa diligenza, con lo stesso zelo. Non abbiamo una prima e una seconda guida. Quello che vince è la prima guida di quella domenica ma noi, non nominiamo assolutamente delle prime guide. Reutemann mi aveva chiesto, prima del gran premio d'Olanda, cosa avrebbe dovuto fare la domenica. Gli risposi che doveva difendere le sue possibilità. La stessa domanda me l'aveva posta prima di Monza e ancora gli risposi che doveva difendere le sue capacità. Un giorno, quando ero pilota, fui invitato, a Pescara, a lasciare passare Campari. Lui si fermò. So quello che ho provato in quel momento. Non infliggerò mai ad un mio pilota l'umiliazione che ho subito.

— Da questo punto di vista Lei pensa che il pilota che presto firmerà il contratto possa essere una prima guida oppure potrà essere un giovane, un Lauda edizione '73?

FERRARI - Le ho già detto che prendo quello che trovo. Ho qualcosa, ma ve lo dirò solo il 30 ottobre. Non posso comunicarlo prima. Se capitasse un fatto nuovo è mio interesse togliervi la sete. Sono tutte storie quando ci attribuiscono dei segreti e delle finenze. La questione è che siamo giudicati uomini furbi e allora le nostre verità non sono credute. Voi avete bisogno di quelle verità che convincono e per convincervi bisogna che si adattino al vostro pensiero originario.

— Lei il prossimo anno si accontenterebbe di avere in squadra soltanto Reutemann od un altro pilota della forza di Reutemann? Le andrebbe bene una squadra con Reutemann «prima guida» e un giovane da allevare? Vorrebbe due galli in un pollaio?

FERRARI - Io so quanto sia controproducente avere due galli in un pollaio. Abbiamo visto il connubio Lauda-Regazzoni nel Gran Premio d'Inghilterra. Abbiamo visto tante cose. So perfettamente però che una Casa non può puntare unicamente su un pilota, altrimenti dovrebbe fare come Wolf che fa correre il solo Scheckter. Noi abbiamo bisogno di due piloti. Se potremo aver un primo pilota lo prenderemo, se non potremo avere un primo pilota, faremo correre una promessa sperando che questa suffraghi le nostre previsioni come ha fatto Lauda.

AUTOSPRINT - Ingegnere, un tuffo nel passato. Fangio vinse un mondiale perché fu ordinato a un suo pilota di cederli la macchina proprio nel primo gran premio della stagione.

FERRARI - Lei dimentica che c'era Giambertone quel giorno a Monza.

AUTOSPRINT - Quello fu Collins, perché all'ultima corsa il campionato era in ballottaggio con Collins.

FERRARI - Scusi un momento. In quel periodo si poteva anche cambiare macchina. Dovremmo allora definire una analisi del perché Fangio ha vinto cinque campionati del mondo, perché Lauda mi ha detto che restava con me fin quando non ne avesse vinti cinque. Allora, si poteva cambiare macchina, inoltre Fangio era uomo intelligente. E' sempre andato dove c'era la macchina vincente. Non sposò mai nessuna fabbrica: né la Ferrari né la Maserati, né la Mercedes. Non sposò mai nessuno. Con le sue capacità ha avuto la possibilità di scegliere.

AUTOSPRINT - Pensa che Lauda oggi sia intelligente?

FERRARI - Dopo quello che vi ho detto spetta a voi giudicare.

NESSUN ITALIANO SUBITO IN F. 1

— Ingegnere, nel caso piuttosto improbabile che nessun pilota di primo grado si renda disponibile per voi, non crede ci sarebbe la possibilità finalmente di trovare un pilota italiano come promessa?

FERRARI - L'affare dei piloti italiani o semi-italiani l'abbiamo già annunciato. Noi tentiamo di preparare per la Formula 1 De Angelis e il Cheever.

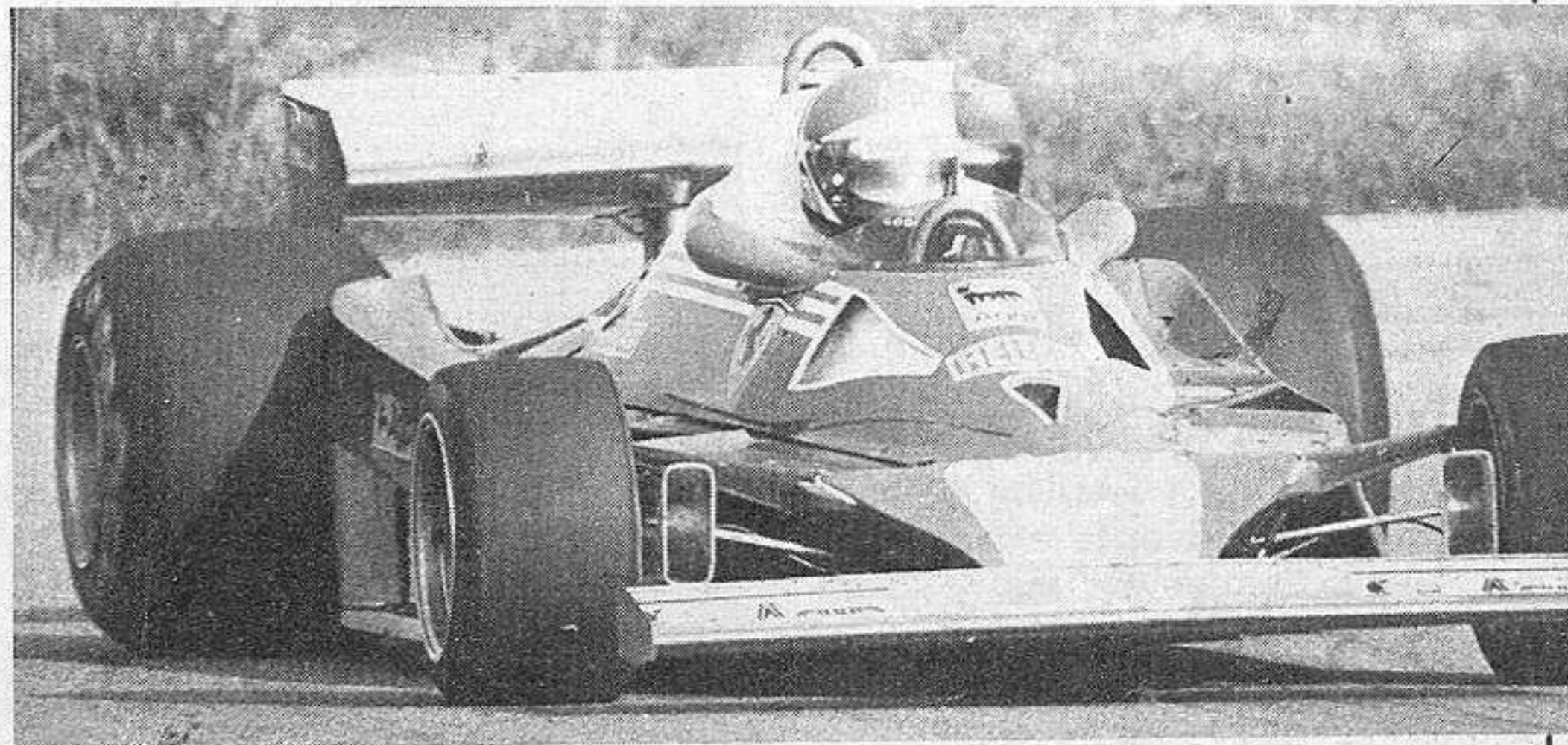
— Se Lauda tornasse pentito e piangente, lo riprenderebbe?

FERRARI - La storia del figliol prodigo l'ho letta quando ero ragazzo. Nella vita non l'ho mai constatata.

4.

Le
prove
da
lunedì
a
venerdì
24

Cheever in leggero
controsterzo
al tornantino
di Fiorano,
con la 312 T2
che avrà
domenica ad Imola



Con «scarpe» francesi T.2 record a Fiorano

MARANELLO - Settimana a «full time» a Fiorano con avvenimenti molto interessanti che hanno concentrato ed anche fatto rivolgere altrove l'attenzione dei tifosi e degli addetti ai lavori. All'indomani del G.P. d'Italia il lavoro inizia piuttosto presto con il battesimo della pista per il giovane americano di Roma Eddy Cheever. Al giovane pilota viene messa a disposizione una vettura identica a quelle utilizzate dalla squadra ufficiale di F. 1, ed è contraddistinta dal n. 12. Parallelamente a Maranello giunge Mario Andretti che, dopo un primo colloquio, si trasferisce anche lui all'interno del circuito accompagnato dall'ing. Enzo Ferrari.

Per un attimo pensiamo che possa provare anche lui la vettura. Una voce in tal senso si spargerà nel pomeriggio ma risulterà essere priva di fondamento, visto che il pilota di Nazareth è uscito dal circuito mentre la 312 T2 era in pista e non era ancora rientrata ai box dall'attimo dell'inizio dei tests.

La presa di contatto di Cheever con vettura e circuito è purtroppo breve visto che una avaria costringe a rientrare nel reparto corse essendo impossibile effettuare il lavoro ai box di Fiorano. Per accelerare i tempi si fornisce a Cheever la possibilità di assuefarsi al tracciato girando con una vettura della produzione, una 308 GTS.

Nel pomeriggio arriva a Fiorano Carlos Reutemann, il che implicitamente conferma la sua permanenza nella squadra Ferrari anche per il '78, ed anche per lui non si perde tempo, iniziando subito il lavoro in attesa che possa rientrare in pista anche la vettura utilizzata da Eddy.

La base di lavoro riguarda le gomme e le sospensioni della vettura. Ad affiancare i tecnici della Ferrari tutti presenti in pista, ci sono quelli della Goodyear scesi qui a Fiorano in forze dopo lo spiacevole inconveniente che ha portato Lauda fuori pista a Monza nelle prove. Il grosso bilico inglese, con il suo numero di carico di gomme, si porta a fianco dei box all'interno della pista ed inizia la «danza» delle gomme che vengono alternate sulla vettura, montate e smontate dai cerchioni con molta attenzione alle temperature rilevabili durante le soste.

Il lavoro procede intenso, quasi frenetico, con le condizioni atmosferiche che favoriscono il raggiungimento delle temperature d'esercizio. I tempi registrati sono buoni ma non eccezionalmente vicini al record della pista. In alcuni punti del tracciato Sante Ghedini ha aumentato i punti di rilevamento dati con l'aggiunta di alcune fotocellule. Sul rettilineo principale si rileva la velocità massima, prima della staccata alla curva «Tarzan», ed alla «parabolica» si rilevano gli intermedi di percorrenza della stessa.

Verso sera anche Cheever ritorna in pista

e nella sua ora di prove sin verso le 19,30 fa segnare tempi interessanti intorno all'1'15". All'uscita del circuito il giovane pilota ci dice:

«La macchina è molto potente, mi piace anche se ho potuto girare poco. Mi sembra una gran vettura, veloce».

— I programmi futuri, sarai ad Imola?

«Martedì l'ing. Ferrari renderà noti i programmi della squadra. Spero di poter essere presente a Imola frattanto continuerò il lavoro a Fiorano».

Per la giornata successiva l'attenzione è rivolta verso la sede di Modena, della Scuderia Ferrari, dove Enzo Ferrari renderà nota la sua versione del divorzio Lauda. A Fiorano frattanto il lavoro continua intenso per tutta la giornata con i piloti che si alternano in pista a ritmo serrato. Sembra di essere ritornati ai primi mesi del '74 e del '75, quando i piloti trascorrevano giornate intere in pista lavorando anche 8 ore al giorno.

I migliori rilevamenti cronometrici vengono da Cheever, che migliora le sue prestazioni avvicinandosi al limite di 1'13". La grinta notata nelle staccate del primo giorno di prove viene confermata da questi tempi (anche con qualche confidenza) che saranno suscettibili di miglioramenti nella giornata seguente che vede il medesimo programma di lavoro. Con questa seconda giornata si sono concluse le prove di gomme della Goodyear mentre si preannuncia l'arrivo di «Bibendum» e delle Michelin. Leggere modifiche alla vettura con Reutemann che adotta un nuovo alettone con le bavette laterali molto pronunciate nello sviluppo ed un bordo alare d'entrata piuttosto sottile.

I risultati non tardano a venire ed il cronometro si ferma sempre prima nel registrare lo scorrere del tempo. Ora si lavora sulla base dell'1'11" con costanti miglioramenti verso il record della pista che è detenuto dallo stesso Reutemann in 1'10"82. Anche per Cheever migliorano le prestazioni che arrivano sino al miglior tempo di 1'12"7.

Questo tipo di lavoro riguarda in particolare il futuro della F. 1 modenese, la T. 3, che si sta assemblando all'interno del reparto corse. Al termine delle prove abbiamo registrato un ottimo 1'10"13 che rappresenta il nuovo record della pista. Da fonte ufficiale il più stretto riserbo, anche se è evidente la soddisfazione per le prove appena concluse.

Il programma non è però concluso, e Reutemann riprende nella mattinata di venerdì per concludere quanto si era prefissato. Per Cheever il n. 1 sulla vettura con cui sarà presente ad Imola mentre lo stesso Reutemann dovrebbe essere in pista per prove libere della 312 T2 sul circuito del Santeramo.

Alessandro Stefanini

ROMA

giovedì
15 settembre

Il dott. BARILI, direttore generale Parmalat e NIKI LAUDA durante il rendez-vous con la stampa per la presentazione del nuovo team



CHITI si agita:
«l'Alfa non paga!»

ROMA - Atteso invano per la conferenza, arriva con quasi due ore di ritardo l'ing. Chiti accompagnato dalla moglie e dal dott. Marchetti. Dichiara che ancora non è stato firmato il contratto con Ecclestone ma che il suo rinnovo è sicuro. Smentisce decisamente che ci sia un finanziamento da parte dell'Alfa nei confronti di Lauda: «Noi ci limitiamo a fornire dietro regolare pagamento i motori alla Brabham. Noi non finanziamo nessuno... lasciate che queste cose si dicano al Parlamento... Non c'è niente di vero». Poi ha aggiunto: «Vedo molto bene l'accoppiata Lauda Watson. Quest'ultimo è un purosangue, non è un collaudatore mentre Lauda lo è. Mi meravigliano le asserzioni di Ferrari a questo proposito...».

IMBARAZZATO
BATTESIMO
DEL NUOVO TEAM
PARMALAT

Concordate con LUCA le accuse a NOSETTO?

ROMA - Sono circa le 17,30 di giovedì 15, quindi con quasi mezz'ora di ritardo, quando Lauda, entra nella sala delle conferenze dell'Holiday Inn, polarizzando l'attenzione su se stesso, facendo puntare gli obiettivi dei fotografi e dei cineoperatori che fino ad allora avevano impietosamente registrato l'imbarazzata introduzione dei dirigenti della Parmalat per il nuovo divorzio, che li ha portati a spodestare la MARTINI nel... cuore di Ecclestone.

Aveva esordito il dott. Barili, direttore commerciale della industria emiliana, ultima entrata nell'Olimpo degli sponsor della F. 1, leggendo lo scarso comunicato con cui si dichiarava la costituzione della **PARMALAT RACING**, team che avrà come vetture per il 1978-'79 le Brabham-Alfa e come piloti per il 1978 Niki Lauda e John Watson.

Dopo una pausa di silenzio quasi ad aspettarsi la mancanza di interlocutorio dovuta alla labilità di un messaggio così congegnato, l'oratore riprende affermando che la Parmalat è da alcuni anni che si impegna pubblicitariamente nel mondo dello sport e in particolare dell'automobilismo con sponsorizzazioni personali a vari piloti e che finalmente ha deciso di lanciarsi con un impegno decisamente più sostanzioso nel circus della F. 1, finanziando una squadra di sicuro affidamento. Cioè conferma anche la nuova «filosofia» di impegno che fu anticipata in luglio da AUTOSPRINT e che, con dispetto, venne negata.

Ritorna il silenzio, in una atmosfera decisamente fantozziana e l'imbarazzo e la tensione si impossessano del tavolo di fronte all'assemblea dei giornalisti. Si nota che non c'è né un rappresentante Brabham né Alfa. Poi un sospiro di sollievo quando viene fatta la prima domanda sulla entità del finanziamento. La risposta è, con un sorrisino a mezza bocca, che la cifra è più vicina ai mille dollari anziché ai duemila, poi correggendo il lapsus immediatamente, rettifica: «Più vicina al milione che ai due».

Poi, di nuovo, il fiato sospeso quando qualcuno «accusa» che il colore della vettura non sarà più il tradizionale rosso nazionale tanto voluto dall'Alfa per le macchine di Ecclestone in questi ultimi anni, ma sfondo bianco con strisce blu e azzurre con le scritte in arancione.

Le confusionarie scuse sono le più disparate: il dott. Arisi Rota si appella al fatto che la norma che una volta imponeva il colore nazionale non è più obbligatoria, qualcun'altro «inventa», che il rosso-Alfa delle Brabham era il colore base del marchio pubblicitario del vermouthe Martini, (chissà poi perché le Porsche non ce l'hanno? - n.d.r.) il più democratico del gruppo propone un sondaggio di opinione (e perché non un referendum del tutto, visto che ora è tanto di moda?). Si ritorna a parlare quindi delle sponsorizzazioni personali che saranno fatte anche quest'anno, poi un accenno alla non originalità di un simile sistema, visto che ricalca quello della Marlboro (ma in questo noi notiamo una punta di orgoglio nella voce). «E' significativo continuare simpatici rapporti di lavoro, soprattutto quando si incontrano dei gentiluomini — continua Barili — diventa un rapporto di cuore. (...e qui è il caso di dire proprio chi ha orecchie per intendere intenda). Per il '78 allargheremo la nostra collaborazione anche ai giovani Patrese, Giacomelli e Cheever». Poi, cambiando argomento, ha continuato: «La condizione più importante per l'abbinamento alla Brabham è stata la presenza di un marchio italiano come quello dell'Alfa su questa vettura, ma è innegabile che la presenza di Niki sia stata determinante».

Poi viene chiesto quali team avrebbero voluto il finanziamento per il '78, ma per «delicatezza» non vengono fatti i nomi. Però alla domanda esplicita di qualcuno se fra essi ci fosse pure Merzario la risposta allucicante, sia per la forma che per i contenuti, ha ricordato il commento di Ferrari sulla «grazia da mediatori di salami con cui si muovono alcuni sponsor della F. 1»: «Merzario, anche lui, è venuto da noi. In fondo è anche lui un bisognoso... ha un team giovane...». Personalmente non riteniamo che sia nel carattere di Arturo, andare a mendicare, ma semmai offrire da professionista, qualè, le proprie prestazioni pubblicitarie in cambio di un adeguato finanziamento.

Ma, come accennavamo, l'ingresso di Lauda proprio in quel momento riporta sollievo e baldanza sul volto degli «imputati». Il pilota austriaco

era arrivato a Ciampino alle 14,45, ma si è presentato all'Holiday Inn con quasi mezz'ora di ritardo. Quasi tre ore per arrivare da Ciampino all'albergo sono decisamente troppe. Ma c'è chi garantisce che si sia diretto prima in via Bissolati, dove c'è la sede di rappresentanza della Fiat. Lì c'era anche Montezemolo appena rientrato da Francoforte. Un incontro fra amici quindi? Probabile. Ed è da pensare, conosciute poi le risposte di Lauda, che sia stato «corretto» in quel momento il tiro delle accuse anti-Ferrari delle giornate precedenti, buttando tutta la croce addosso a Nasetto. Oltre a ripetere la nota «profezia» di Rattazzi: «Tra due anni è possibile il ritorno alla Ferrari».

Lauda siede al tavolo e, dopo un prologo irripetibile indirizzato ai fotografi e cineoperatori che si accalcano, in quell'italiano che pare sia una lingua di cui conosce solo le espressioni più colorite e forti, si rifugia nella sua lingua madre rivolgendosi all'interprete: «Sono felice di essere, come qualcuno dice, un servo pubblicitario della Parmalat. Tengo a precisare subito che Ferrari è una persona che ha fatto molto per lo sport automobilistico e meriterebbe un monumento. Io rispetto le sue opinioni e lui può dire di me quello che vuole... se Ferrari dice che io sono un traditore, io dico grazie...; se dice che sono un ragioniere io rispondo grazie. Se questo è il suo pensiero mi sta bene perché la mia stima per lui è tanta. Stimò anche il sig. Forghieri, che un genio nel suo campo anche se non è facile lavorare con lui». Identificando quindi la motivazione principale del suo divorzio, continua: «Il vero problema della Ferrari è la conduzione della squadra. Finché c'è stato Montezemolo ho sempre avuto il trattamento migliore. Audetto, era bravo e preparato. Con un certo ing. Nasetto è entrato il dilettantismo e la confusione in seno alla squadra. E a questo proposito vorrei fare l'esempio di Monza che era la gara più importante sia per me che per la Ferrari. Prima di partire avevo chiesto a Nasetto se dovevo considerare Reutemann un collaboratore o un avversario. Non faceva differenza, ma volevo saperlo prima. Mi è stato assicurato che Reutemann avrebbe collaborato con me, ma in gara sono riuscito a superarlo solo quando ha avuto problemi di scarichi. Odio questioni del genere». (Ma Lauda ha dimenticato che tre anni fa Regazzoni si giocò il campionato proprio a Monza per una situazione analoga ed il Reutemann di allora si chiamava Lauda).

L'austriaco continua ringraziando i tecnici ed i meccanici e poi ritorna sull'argomento Ferrari: «Non mi sento un traditore: io avevo detto a Ferrari che sarei rimasto con lui finché era vivo, ma solo se la squadra manteneva le garanzie di quel livello professionistico». (Versione inedita). Ribadisce poi che il suo accordo con la Brabham è stato siglato da una stretta di mano dopo il GP d'Olanda alterandosi, rosso in volto, quando qualcuno gli chiede spiegazione su quel piano di volo del suo aereo a testimonianza del suo incontro con Ecclestone a Londra prima del divorzio Ferrari.

Poi smentisce decisamente le dichiarazioni attribuitegli dal settimanale Newsweek: «Io non ho mai avuto problemi con il pubblico italiano... — e le corna delle pro-pove di Monza? — non ho mai detto che gli italiani fossero fanatici... hanno sbagliato tutto... Hanno scritto anche che mio zio era un bastardo e non è vero».

Poi afferma che lui è stato importante per la Ferrari come la Ferrari per lui per il conseguimento del successo. La discussione si sposta sulla Brabham Alfa BT 46, che proverà dopo il Fuji e che è convinto di riuscire a mettere a punto. Le domande continuano a raffica qualcuno chiede quale sia la cifra sborsata dalla Brabham per averlo, Lauda risponde «che è lui che paga Ecclestone per guidare» (evidentemente è una questione di ottica... si riferisce ai soldi della Parmalat?). Ma a questo punto interviene Barili e si scusa dicendo che il tempo è scaduto... «c'è l'Eurovisione che attende»... e si trascina il neo-acquisto in una sala privata alla quale è permesso accedere solo da parte di pochi. In sala per tutta la durata della conferenza stampa non c'è stato nessuno della Brabham o dell'Alfa: Chiti arriverà con due ore di ritardo.

VIENNA - L'annuncio ufficiale del trasferimento di Lauda al team Brabham-Alfa non ha sorpreso nessuno in Austria, tutti i maggiori giornali avevano già riportato la notizia prima dell'atto ufficiale durante la conferenza stampa a Roma. I principali giornali l'avevano già scritto il giorno stesso della conferenza e non soltanto il giorno successivo, quando si leggevano solo poche righe nelle prime pagine, mentre la storia era pubblicata nelle pagine sportive.

Lauda ha detto di Ferrari nel «Kurier»: «Enzo Ferrari è un uomo che rispetto enormemente. Ciò che ha fatto sarà indimenticabile. Merita un monumento già mentre è ancora in vita». Di Mauro Forghieri: «Come progettista è un genio, un uomo molto difficile, con cui ho avuto molte divergenze, ma mi ha costruito una macchina con cui ho potuto vincere 15 GP. E per questo lo accetto, malgrado tutti i suoi difetti. Ma c'è della gente come il tecnico o direttore del team o qualche altra cosa, che è quel Roberto Nasetto. Finché esistono tali bugiardi nel team Ferrari debbo congratularmi con me stesso per essermene andato. Prima del via a Monza mi ha detto: "Reutemann correrà per te, oggi". E che cosa ho visto in corsa? I quattro tubi di scarico di Reutemann. Nessuna indicazione dai box è venuta in mio aiuto, niente. Ho dovuto aspettare dietro a Reutemann finché gli altri se ne erano andati lontano. Con tali personaggi pieni di complessi non si può lavorare».

L'ing. Roberto Nasetto, evidentemente già al corrente degli apprezzamenti molto poco lusinghieri di Lauda nei suoi confronti, ha avuto il tempo di rilasciare ai giornali dichiarazioni più o meno su questo tono: «Per me quello che contano sono i fatti, e che il commendatore abbia stima di me. Quello che dice Lauda, ora, non mi interessa».



LAUDA continua con le bugie

● A parte le smentite (su temi delicati) che Lauda ha voluto dare anche ai giornalisti americani di Newsweek (ma è tempo di smetterla con le bugie di comodo), vi è da registrare un altro clamoroso tentativo dell'austriaco di cambiare certe sue altrettanto notissime dichiarazioni.

Ha detto Lauda, sempre nel corso della conferenza-stampa per il varo della «Parmalat Racing»:

«Non ho mai detto che la Ferrari non è più competitiva. Chi l'ha scritto è stupido!».

E allora il sig. NIKI LAUDA si vada a riprendere le collezioni di quotidiani con sue affermazioni che **NON HA MAI SMENTITO** e che poi vennero buone per analoghe affermazioni del suo «protettore» Montezemolo.

Precisamente tra le più recenti:

● il 6 giugno '77 su «La Gazzetta dello Sport» Lauda dichiarò: «...Bisogna mettersi tutti al lavoro. La colpa non è tutta delle gomme, ma della macchina...».

● il 20 giugno '77 sempre sulla «rosea»: «Con questa Ferrari non si può pretendere molto...».

● Sempre il 20 giugno sul «Cor-Sera»: «...Mi sembra evidente che ormai bisogna cambiare macchina...».

Come si vede ha dunque ragione Ferrari: Lauda, anche lui, più che un collaboratore è un «registratore di difetti». Però registri anche le sue bugie.

● Giovedì, 22, dopo il battesimo... al latte, Lauda è stato ospite del Telegiornale 2. L'ha intervistato Mario Pastore.

— Si pensa e si dice che lei abbia lasciato la Ferrari per ragioni di soldi. «Non è vero, ho pensato di cercare una nuova dimensione di me stesso ripartendo da zero».

— Ma lei aveva giurato che non avrebbe mai lasciato la Ferrari finché il commendatore fosse stato in vita.

«E' vero, ma siccome in questi anni non ho trovato nella squadra che lievi cambiamenti non giusti, ho cercato qualcosa di nuovo, una nuova motivazione personale».

— Ma lei ha lasciato il certo per l'incerto, cioè una macchina affermata per andare incontro all'ignoto.

«Certo, ma se avessi continuato con la Ferrari sarei sicuramente ridiventato campione del mondo».

— Si rende conto che lei sta facendo grandi elogi alla Ferrari, mentre il commendatore Ferrari la rimprovera di non essere stato ai patti? Secondo Ferrari lei non doveva rilasciare alcuna dichiarazione alla stampa prima del 30 ottobre.

«Non mi sembra che ciò sia vero, oppure io non ho ben capito».

— Ora le faccio una domanda alla quale la prego di rispondere: non mi pare ci sia mai stata una sua versione sull'incidente occorsogli al Nurburgring. Cosa ne dice?

«Non posso dire nulla perché non ricordo niente da cinque minuti prima a dopo l'incidente. Nella mia testa ho avuto grande confusione».

— Amnesia retrograda, mi sembra la chiamino gli specialisti, conclude Pastore.

(N.B. Per la cronaca, a «Newsweek» ha dichiarato esattamente l'opposto, ipotizzando un guasto: «La curva era a sinistra, la vettura andò a destra». E' ovvio che sono i giornalisti USA ad averlo compreso male).

Sempre da ROMA, il pomeriggio di giovedì 15 settembre, la «MARTINI Racing» ha diramato questo signorile comunicato (notare peraltro qualsiasi accenno di ringraziamento a Chiti e all'Autodelta):

«Il "Martini racing" lascia la formula uno dopo una collaborazione durata tre anni con la Brabham. Ringrazia Bernie Ecclestone, il progettista Gordon Murray ed il "team" per quanto ha fatto durante questi anni di collaborazione fattiva nel mondo dell'automobilismo sportivo. Esprime altresì la sua gratitudine al presidente dell'Alfa Romeo, Gaetano Cortesi, che ha voluto e realizzato il ritorno dell'Alfa nel grande giro delle competizioni automobilistiche con il pieno appoggio del "Martini racing". Il "Martini racing" ancora è grato alla stampa nazionale ed internazionale per l'assiduo interessamento portato alle vicende della sua presenza in formula uno ed al ruolo da esso avuto nel mondo delle corse».

ANCHE su questo divorzio Brabham-Alfa Romeo-Martini sono state fatte un sacco di congetture sul «come» e «perché». Fedeli alla nostra abitudine per i fatti, vale spiegare la non complicata vicenda agli sportivi. Per questo è necessario rifarsi all'inizio della collaborazione. Il 16 dicembre 1974 veniva siglato a Londra un accordo biennale tra la Martini e Rossi e la Brabham rappresentata dal manager Bernie Ecclestone, presenti i fratelli Rossi di Montelera. Le Brabham, allora azionate da motori Cosworth, diedero al Martini Racing due vittorie nei GP di Brasile e Germania più altri piazzamenti che portarono la Martini Racing Brabham al secondo posto nella coppa costruttori ed i suoi piloti Reutemann al terzo posto e Pace al sesto della graduatoria mondiale. Per il Martini Racing fu già un lusinghiero successo rispetto alla sfortunata avventura con la Tecno.

Fu a metà del '75 che Ecclestone prospettò ai conti Rossi di Montelera la possibilità di allestire una monoposto nuova in grado di contenere un motore 12 cilindri boxer in grado di misurarsi con le Ferrari strapotenti. I conti Rossi aderirono alla proposta, non tanto per poter battere la Ferrari quanto per avere qualcosa di italiano su una macchina che portava i colori del Martini International Club, fondato dal loro genitore conte Metello. Nacque così la triplice alleanza Martini-Brabham-Alfa Romeo con un travaglio non indifferente, quello di mantenere rapporti diplomatici tra l'azienda di stato e il costruttore inglese, ruolo veramente impegnativo.

Il primo urto lo si ebbe alla presentazione della macchina, i cui tempi furono scelti e voluti dallo staff di Arese per dei motivi su cui il Martini Racing non ha mai voluto discutere. La decorazione della vettura, bianca non risultò gradita agli uomini dell'Alfa Romeo e pure il posto dove vollero le scritte fu scelto dal loro designer. Il conte Vittorio, divenuto amico e ammiratore del presidente Cortesi, si adoperò per far cambiare il colore dal bianco al rosso, imponendo il suo peso sul costruttore inglese che non ne voleva sapere e sosteneva che l'Alfa Romeo era solo la fornitrice di una parte della macchina, il motore.

An i fu allora che cominciò a far presente che l'Alfa doveva ringraziarlo se non addirittura pagarlo per il fatto che lui sperimentava in F. 1 un motore nato per le sport. Questo condotta fu poi imposto dopo il GP del Sudafrica 1976 quando Ecclestone disse: «Non voglio essere pagato per gli esperimenti che sto facendo, ma non desidero nemmeno pagare i motori».

Ancora una volta il «corpo diplomatico» con il portafogli in mano risolse il problema dell'Alfa Romeo che aveva messo in bilancio, come entrate, il pagamento dei motori. E ogni qual volta sorsero «difficoltà» tra il costruttore e il fornitore dei motori, a causa dei risultati che tardavano e venire, il Marti-

ni Racing si adoperò ad appianare il tutto accettando anche da questo fornitore, senza battere ciglio, al contrario della Cosworth, la pretesa di mettere le proprie scritte sulla macchina. In una delle tante riunioni post Sudafrica, Ecclestone ripropose un ritorno al motore Cosworth, soluzione caldeggiata anche da Reutemann. Il Martini Racing rispose: «O con l'Alfa Romeo o addio sponsorizzazione»; Dopo le tante traversie del '76 si arriva finalmente all'exploit del Paul Ricard quando Pace batté sul tracciato piccolo ogni record. Come un ricorso storico comunque anche agli inizi del '77, dopo il GP del Sudafrica, Ecclestone ripropose un ritorno al Cosworth adducendo la ragione che non potendo ottenere un contratto per almeno due anni dalla Casa di Arese per la fornitura esclusiva del propulsore, non se la sentiva di investire tanti soldi per terminare la nuova monoposto appena disegnata da Murray. Ancora una volta il Martini Racing rispose: «O con l'Alfa Romeo o non se ne fa niente».

Di fronte a questo ulteriore diniego Ecclestone fece iniziare i lavori di approntamento di questa macchina ritardandone l'ultimazione a suo dire in quanto non trovava sufficiente mano d'opera specializzata per accelerarne l'uscita. In questo periodo si svolsero diverse riunioni e prima del GP di Francia fu presentato ad Arese il modello in scala della nuova monoposto al presidente Cortesi, al dott. Moro, all'avv. Mazzi, mentre per la Martini e Rossi erano presenti il conte Gregorio Rossi di Montelera e il dottor Nicolò di Suni.

In questa occasione si discusse il contratto Brabham Alfa Romeo, ma nulla sortì al di là della concessione esclusiva per un solo anno, salvo la possibilità di rinnovo in base a un punteggio garantito e alla possibilità che l'Alfa Romeo potesse preparare per far correre a titolo sperimentale una monoposto Alfa. Ecclestone disse allora che ci avrebbe pensato e avrebbe dato una risposta. La risposta non tardò a venire: «Siccome temo che la preparazione dell'Alfa-Alfa — si leggeva in un telex inviato al "corpo diplomatico" dell'operazione — possa inficiare lo sviluppo del propulsore 12 cilindri, io torno al Cosworth».

Durante il Gran Premio di Francia a Digione, o per un bluff o seriamente, ci sono molti contatti tra Bernie Ecclestone e Duckworth nel motor-home del Martini Racing. Per completare il quadro della situazione, sempre a Digione, nel caravan della ditta di Parma si svolse un altro incontro a tre: Lauda (emissario della ditta di Parma), Bernie Ecclestone, mentre il terzo non si può dirlo, in quanto inavvertitamente stava dormendo sulla cuccetta. Era un uomo di sonno leggero, si accorse del colloquio e ascoltò tutto. Ma anche uomo d'onore, non ne fece nulla so-

MARTINI
tradita

CONTINUAZIONE DA PAG. 29

prattutto perché quello che si andava prospettando lo metteva in una migliore posizione.

Ancora a Digione le eclatanti dichiarazioni dell'ingegner Chiti sull'Alfa-Alfa sabato sera durante una cena («vino veritas») fecero scoppiare la bomba. Dopo il colloquio di Digione Bernie Ecclestone, pur di strappare Lauda alla Ferrari, firma il 12 agosto un compromesso con la ditta di Parma per una futura sponsorizzazione della Brabham, sempre che l'Alfa Romeo non imponga lo sponsor Martini.

Ecclestone forse fidava nel «do ut des» per non perdere lo sponsor Martini, ma nello stesso tempo avrebbe avuto Lauda. Infatti la Martini aveva sempre dato il suo incontrastato appoggio morale e, quando necessario, anche finanziario affinché non si sciogliesse la famosa triplice alleanza. Ecclestone, a conoscenza di ciò, era sicuro di quanto stava facendo.

In tutto questo «po' po' di situazioni il solo bilancio era l'uomo Lauda, che per quanto concerneva la Martini era uno come i tanti bravi piloti circolanti in F.1 mentre per Ecclestone e l'Alfa Romeo era di vitale importanza. Una risposta in merito a Niki Lauda è data ad Ecclestone, che batteva cassa dal Martini Racing, in modo esemplare: caro Bernie, sino ad oggi i piloti li hai scelti sempre tu; per quale motivo adesso vieni a battere cassa?

Invece l'Alfa Romeo si comportava diversamente. Il giorno stesso in cui la ditta di Parma tenne una conferenza stampa al Palace Hotel di Milano, l'ingegner Chiti incontrò quelli che Ferrari ha definito «garbati mediatori di salami». Cosa si dissero nessuno lo ha mai saputo. Si possono fare delle supposizioni che lasciamo al lettore e all'appassionato. Una cosa è certa: Bernie Ecclestone, che doveva arrivare la stessa sera a Roma per le riunioni della CSI, impossibilitato per gli scioperi del personale dell'aeroporto londinese, telefonò all'addetto P.R. del Martini Racing pregandolo di chiamare l'indomani mattina l'ingegner Carlo Chiti per riferirgli che: «Non tenesse conto dei colloqui con gli emissari della ditta di Parma». Questa telefonata di Ecclestone è significativa. Forse tentava un recupero Martini, prima di incontrarsi col duro negoziatore Gregorio Rossi. Ma tant'è: l'Alfa aveva preso ormai la sua strada. E il contratto — a punti, sui risultati — venne rifiutato da Ecclestone.

Cosa abbia determinato il no finale di Ecclestone solo Lauda (si parla di opzione principale con la Parmalat) e in particolare l'Alfa Romeo potrà dirlo, soprattutto rendendo di pubblico dominio il contratto firmato con la Brabham. E' certo che per un caso strano l'Alfa aveva chiesto al Martini Racing molte più scritte pubblicitarie sulla monoposto, quasi ad apparire come un co-sponsor, mentre ci tiene a passare solo da semplice fornitore di motori. Ma di questo diciamo appresso. Anche per altri sconcertanti sviluppi possibili visto il clamore suscitato.

Emigrano le «stock» da IMOLA alla Pista Azzurra

IMOLA - Nell'impossibilità di usufruire del tratto di pista dell'Autodromo «Dino Ferrari» che normalmente viene usato per le competizioni di stock car, essendo domenica 25 settembre l'impianto imolese occupato per lo svolgimento della 1. Coppa Europa F.1 «Dino Ferrari», gli organizzatori della serie di gare finali valide per la classifica del campionato italiano stock hanno deciso di trasferire la gara da Imola alla «Pista Azzurra» dell'Aeroporto di Borgo Panigale a Bologna. Le competizioni avranno inizio alle ore 14,30.

1

MILANO

sabato
17 settembre

3 milioni di dollari «biennali» fanno scandalo

Ha cominciato il TG-2, poi ha fatto eco il TG-1, con intonazioni moralistiche: le centinaia di migliaia di dollari sparsi al vento internazionale da industrie italiane per la F.1 (Brabham) minaccia la conclusione degli accordi per Ecclestone. La PARMALAT vanta 150 miliardi di fatturato l'anno, ma il «miliardo» e passa ammesso tout court di finanziamento alla squadra di Ecclestone, non poteva lasciare insensibili i demagoghi dell'austerità. E' più che giustificabile, peraltro. Tra l'altro sono proprio episodi del genere che finiscono per dare la spinta a personaggi che non aspettano altro per gettare discredito su questo sport, come il deputato comunista Costamagna che ne ha preso lo spunto (anche con la storia dei limiti di velocità) per chiedere l'abolizione del GP tipo Monza (forse perché raccoglie più spettatori del festival dell'UNITA?).

La irritazione, che è anche dell'uomo della strada, verso così sfrenata esibizione di finanziamento estero (sia macchina che piloti) forse potrebbe complicare il programma Alfa Romeo. La Casa di Arese non ha ancora firmato il contratto con Ecclestone, con la storia che questi vuole il rinnovo biennale. E allora l'intera operazione adesso potrebbe saltare, perché non è certo chiara la contropartita Alfa, che non può dare a intendere a nessuno di essere coinvolta solo nella fornitura motori.

Merita a questo proposito entrare meglio nel dettaglio di tutto il costo dell'operazione. Ecclestone, è chiaro, non ha firmato un contratto solo annuale con la Parmalat. Anche questo è biennale. Il totale perciò dell'operazione non è di 1 milione e 250 mila dollari, ma esattamente di TRE MILIONI DI DOLLARI. Perché andrebbe a incidere un'altra sponsorizzazione collegata di origine parmense. LAUDA riceve 350 mila dollari dalla Parmalat e 350 glieli deve dare Ecclestone (ecco i famosi 700). Ma Ecclestone questi li vuole in parte dall'ALFA (si parla cioè dei 270 mila che inizialmente dovevano essere divisi con la Martini dalla Casa di Arese).

Ma non basta. C'è la questione motori. In questi giorni si è letto di «ristorni». Cioè adesso Ecclestone, dopo le stagioni passate, pare abbia già la proprietà di 12 motori (pagati con i contributi Martini). Questi costerebbero di revisione per il '78 sei milioni e 800 mila lire l'uno. L'Alfa si assumerebbe la metà di questo costo per «pagare» la sua quota di Lauda, che «a giustificativo» svolgerebbe i suoi tests di preparazione a Balocco, come faceva Pace, per il quale a suo tempo c'era già un contributo-premio.

Sono dunque ora questi interventi Alfa che appaiono in discussione. Il gran clamore suscitato dall'operazione Parmalat, le reazioni di Ferrari, Lauda pagato «a peso d'oro», come l'Aga Khan in diamanti, a spese dei contribuenti italiani, hanno mosso le acque. E c'è la possibilità seria che la Casa di Arese sia messa nelle condizioni di non poter rendere operativo l'accordo con Ecclestone, il quale allora si troverebbe nella necessità di cercarsi altri motori. Cioè i Cosworth, per i quali peraltro la BT 46 è già idonea con un piccolo accorgimento, a differenza di quanto è stato fatto intendere ai responsabili Alfa, ai quali Ecclestone si è presentato nella veste di chi aveva fatto un oneroso investimento e che, senza la conferma del boxer milanese, si sarebbe trovato esposto a una spesa persa.

8

Giacomelli e Clay su Ensign-Marlboro

LONDRA domenica 18 settembre

A Salisburgo LAUDA ha interrogato Brambilla sulla effettiva possibilità che ANDRETTI firmi per la Ferrari. Alla risposta dubbiosa di Vittorio, Niki si è messo a sorridere. Ed in effetti le possibilità che l'italo-americano firmi per Maranello si sono assottigliate dopo la visita a Modena. Chapman ha puntato i piedi, comunque Mario dovrebbe dare una risposta agli inizi di questa settimana. Ferrari è preoccupato perché, se manca Mario, col veto secco di Wolf a Scheckter, ha poco da scegliere ancora. PETERSON insiste da parte sua a offrirsi, ma pare che non piaccia più a Maranello. E allora? Si parla di «onesti lavoratori», mentre diminuiscono le chances di VILLENEUVE, considerato poco a conoscenza di piste europee. A queste condizioni gli si preferirebbe qualche altro pilota «medio», visto che N.1 non si riescono a strappare. C'è chi fa il nome di JONES, chi giura che nella serata di venerdì scorso sia arrivato in gran segreto MASS a Maranello. E poi è balenato anche LAFFITE. Invece non riescono a prendere quota le azioni FITTIPALDI, anche se l'operazione Copersucar dopo Monza sembra di nuovo tornata in alto mare per la conferma del contratto. Ora è Emerson che appare avvilito e sfiduciato.

ANDRETTI, per restare alla LOTUS, però dovrà essere pagato bene da Chapman, lettera di primo impe-

VIETERANNO il «SI» ALFA?

TELESPRINT

Il confronto indiretto dei «separati»

La trasmissione della verità. Così potrebbe essere definita l'edizione di TELESPRINT andata in onda venerdì scorso. Le interviste in diretta al telefono da Roma con Franco Bonaventura, responsabile P.R. del Martini-Racing, e con l'ingegnere Carlo Chiti da Salisburgo, hanno infatti sollevato un bel velo di quel mistero che nasconde i retroscena del grande «divorzio» tra la Martini e la Brabham-Alfa, neo-sponsorizzata dalla Parmalat.

E' stato quasi un «botta e risposta» indiretto tra le due parti in causa che ha permesso ai conduttori della trasmissione ma ancora più ai telespettatori di trarre le conclusioni sullo scottante argomento, anche se le ricostruzioni erano esattamente opposte!

La trasmissione si era aperta con l'argomento del giorno: l'uscita di Niki Lauda dalla Ferrari. Sono state ricostruite in chiave ironica con un filmato tutte le fasi meno note della «grande fuga» con accenni alla conferenza stampa di Enzo Ferrari costretto a... presentare le scuse ai giornalisti che lui stesso aveva smentito (in realtà erano scuse a... senso unico, perché l'unica stampa «non-allineata» è sempre stata solo AUTOSPRINT). Di Lauda e dei suoi possibili successori si è poi parlato anche con il filmato sul Gran Premio d'Italia dove si è vista la cosa da una angolazione diversa da quella della «diretta» e l'incidente in prova di Lauda in parabolica.

Altra anteprima con una intervista con il «grancapo» della Good-Year Crombac, che di solito non si lascia avvicinare nemmeno dai giornalisti con la penna in mano ed odia i microfoni. A Monza, intervistato da Eugenio Zigliotto, non ha avuto invece problemi e ha mostrato tutta la sua preoccupazione per l'arrivo in F.1 delle favolose gomme Michelin, che hanno permesso gli exploit in prova della nuova Renault.

Della Coppa Europa-Dino Ferrari di F.1 che si svolgerà ad Imola il 25 settembre se ne è parlato invece con il direttore di corsa dell'AC Bologna Paolo Moruzzi, che ha tenuto a ribadire la volontà, mai venuta meno nonostante qualche piccola «oscillazione», di volere varare la gara F.1 per i giovani.

gno valida o no che sia. E Chapman ha difficoltà di sponsor. Perché la JPS con le leggi inglesi di divieto della pubblicità fumo, sta ridimensionando l'impegno. Pare che la Lotus sia stata offerta alla MARTINI, che per il momento si tiene fuori e pensa al futuro eventuale PORSCHE F.1 o a eventuali interventi più nazionali in Italia, in chiave moralizzatrice.

Intanto c'è una operazione clamorosa perfezionata in queste ultimissime ore. Bruno GIACOMELLI andrà ad affiancare CLAY REGAZZONI all'ENSIGN e darà vita a una squadra MARLBORO-EUROPA con i due pupilli del signor Buzzi, maxmanager Philip Morris per il Sud Europa. Invece complicate le possibilità SHADOW. JONES cerca casa, temendo l'arrivo di Nilsson, mentre PETERSON si tiene in alternativa possibilità Lotus e addirittura SURTEES. Infatti BRAMBILLA è dato partente per la MARCH, il cui team si dividerebbe nei proprietari: HERD e MOSLEY sarebbero altri divorzianti di grido. Uno di loro passerebbe all'ATS tedesca (auspice STUCK). Ma queste sono voci da verificare. Comunque la settimana pre Gran Premio USA sarà decisiva per chiarire il giro F.1.

DIARIO a cura di MARCELLO SABBATINI