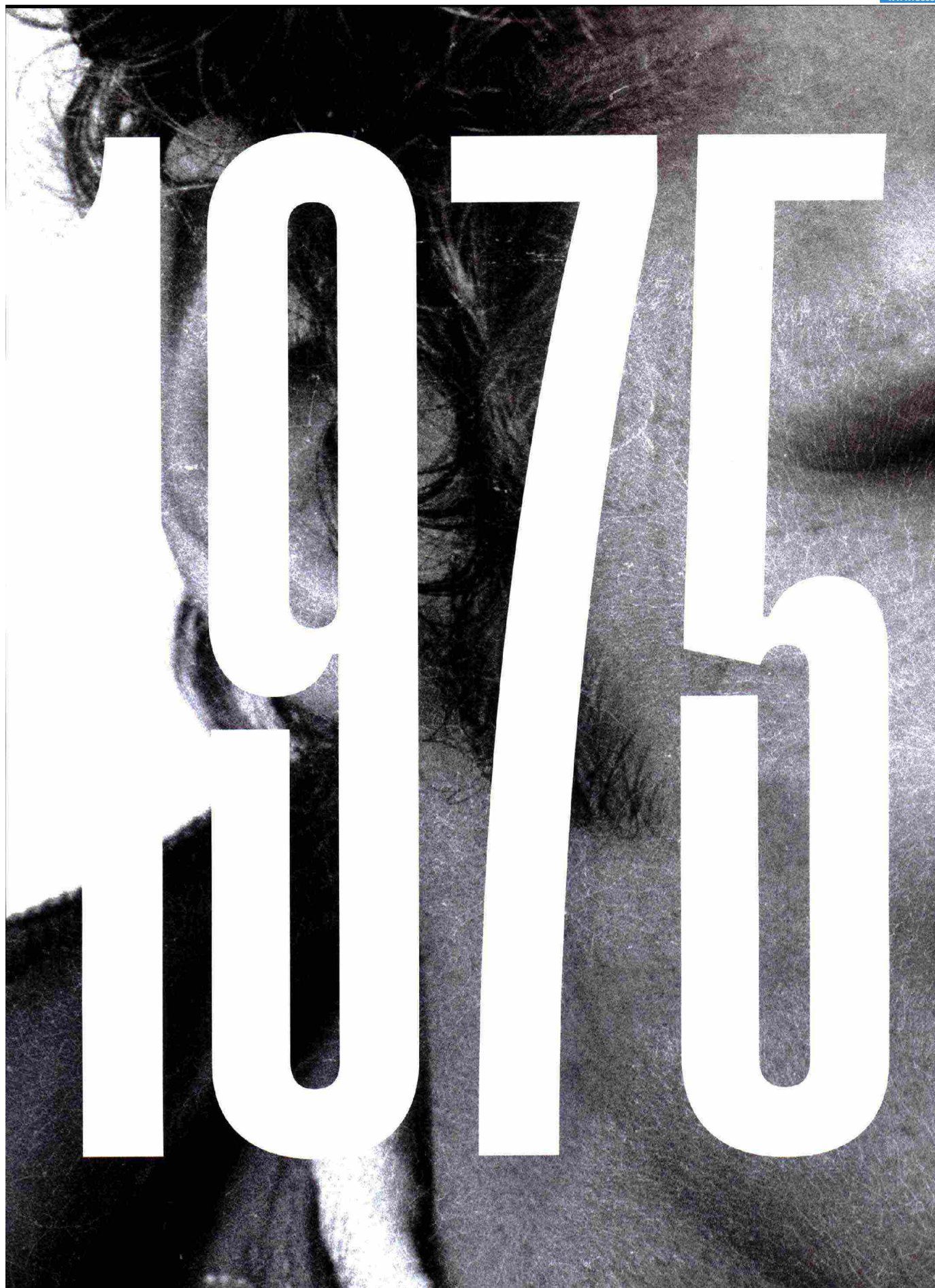




Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

150233



Luca Dal Monte ricorda in un libro come fu vissuta a Maranello
la stagione di F1 culminata con la prima vittoria iridata dell'austriaco. Ve ne proponiamo
un estratto nelle pagine seguenti

LA PRIMA VOLTA DI NIKI

117

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

150233

BREVE INTERLUDIO

Un gran premio di Argentina non all'altezza delle previsioni per il Cavallino, dunque, ma neppure da buttare.

Eppure dopo la gara si innescano subito le polemiche perché, al di là di tutte le attenuanti possibili, le Ferrari non sono mai state protagoniste. Non lo sono state in prova e non lo sono state in gara.

Il direttore di Autosprint non si nasconde dietro a un dito e scende in campo. Ricorda il pranzo che all'inizio di dicembre, mentre la Ferrari era impegnata al Castellet con la B3, ha avuto con Montezemolo a Bologna. Dalla cabina del telefono del ristorante, dalla quale ha chiamato Maranello per informarsi dei risultati delle prove, Montezemolo, dice adesso Sabbatini, sembrava pensieroso, si faceva ripetere i dati, appariva visibilmente poco soddisfatto delle notizie che gli stavano dando dall'ufficio. Quando poi era tornato al tavolo aveva sbrigativamente liquidato la situazione dicendo: "Non si capisce nulla. Tra tempi con vecchie e nuove gomme, Lauda ha fatto bene, meglio di Fittipaldi e degli altri." Il giorno dopo i giornali italiani avevano sottolineato la buona prestazione di Lauda, che aveva fatto segnare il miglior tempo.

Lella Lombardi, che era al Ricard per cercare di concludere le trattative in vista della stagione 1975 e che aveva assistito alle prove di persona, si era però fatta un'opinione diversa e a Sabbatini, qualche tempo dopo, aveva descritto un'immagine differente: "Fittipaldi girava in sopplesse e ha ottenuto i tempi migliori senza forzare, pensando alla messa a punto con le nuove gomme. Ho visto anche molto veloce la Shadow e Hunt con la Hesketh. Le Ferrari faticavano. Piloti e meccanici. E poi un gran discutere dei tecnici." Neanche a farlo apposta, la Shadow con Jarier e la Hesketh con Hunt, sottolinea adesso Sabbatini, sono stati i grandi protagonisti del gran premio d'Argentina.

"Lauda il più veloce?" si era chiesta la Lombardi? "Finché hanno girato insieme, no. Hanno detto che al mattino, quando gli altri non erano ancora arrivati, avevano girato in un minuto e dieci secondi. Ma poi, quando c'erano tutti, il minuto e 11 secondi di Emerson non l'ha fatto nessuno." Il giorno dopo le cose non erano andate meglio e Regazzoni aveva litigato con Forghieri lamentandosi del fatto che la B3 era addirittura peggiorata.

Sotto accusa finiscono le gomme, che in Argentina hanno inciso sui risultati di tutti anche se non nella maniera in cui hanno influito su quelli della Ferrari perché, a parità di gomme, le altre squadre non hanno ac-

cusato gli stessi problemi del Cavallino. Gli addetti ai lavori individuano il problema della Ferrari nella geometria della sospensione, che male si adatta alle gomme. È lo stesso inconveniente che determinò l'esito del Mondiale '74 ai danni di Regazzoni.

La Scuderia di Maranello però non ci sta e, a caldo, preferisce puntare l'indice sul blocco dell'ammortizzatore, cioè su un inghippo del tutto accidentale. Al termine del gran premio Montezemolo ha dichiarato che "le B3 vanno bene così. Sì, ha vinto il brasiliano. Ma finché Lauda non ha avuto quel guaio di ammortizzatore, il signor Fittipaldi gli stava dietro!" Ma la vera preoccupazione, tuona adesso dalle colonne del suo settimanale Sabbatini, è che in Ferrari non si metta a fuoco la realtà preferendo nascondersi dietro a verità di comodo.

Più realistico del suo direttore sportivo è Enzo Ferrari, che interviene con il peso della sua figura nel dibattito che si è scatenato dopo la delusione successiva alla prima gara. "So che problema abbiamo," ammette il Grande Vecchio. "La GoodYear ha cambiato gomme e ora è necessario riadattare le nostre sospensioni." Il Drake rimane ottimista. "Per il Brasile dovremmo essere a posto," dice.

Ma che le gomme possano essere la vera discriminante di questo inizio di stagione lo conferma il campione del mondo in carica e fresco vincitore del gran premio di Argentina, che nel breve intervallo tra i due gran premi confida: "Devo provare gomme su gomme adesso perché la pista di Interlagos mangia pneumatici come poche."

A questo punto sorge però spontanea la domanda che l'inesauribile direttore di Autosprint si pone nella settimana di mezzo tra i due gran premi sudamericani. "Ferrari ha sostenuto in questi ultimi anni che i progressi effettuati nei tempi sul giro sono da ascrivere essenzialmente alle gomme. E allora?" si chiede Sabbatini, "perché nell'anno che si è aupair con le forniture, quando l'unica Casa fornitrice previene che, dopo le prime gare, fornirà gomme extra solo secondo le specifiche richieste dei tecnici di squadra, in funzione delle esigenze delle proprie macchine, Ferrari non si tutela e non assume anzitutto uno specialista di gomme?"

Oltre alla domanda, come suo costume Sabbatini fornisce al lettore anche la risposta, sottolineando la testardaggine di cui i responsabili tecnici di Ferrari hanno dato più volte prova in passato. Nello specifico punta l'indice contro Tomaini, braccio destro di Forghieri e capo spedizione dal punto di vista tecnico in Argentina.

Ma al di là delle opinioni del direttore di Autosprint, per giuste o sbagliate che possano essere, è un dato di fatto che, quando in ottobre la

“Ferrari si fa forte
dell'accordo del
giugno del 1969
che gli lascia
libertà assoluta
nella gestione
della squadra
corse e decide
di esercitare tutta
la pressione
di cui è capace,
che è tanta anche
perché
è fisicamente
in forma ed
è tornato più
in sella che mai”

120

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

150233

best of l'automobileclassica



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

150233

GoodYear comunicò il nuovo modus operandi per la stagione successiva, la Ferrari avrebbe fatto bene ad assumere un tecnico specializzato in pneumatici, anziché decidere, per ragioni economiche, di dividerne uno con la Shadow – perché è di fatto questo che sta succedendo: nella scelta e nella gestione delle gomme la Ferrari non ha un suo specialista, ma ne divide uno, fornito dalla GoodYear, proprio con la scuderia anglo-americana, che peraltro, con Jarier, in Argentina ha stabilito la pole position.

Nonostante le dichiarazioni moderatamente ottimistiche rilasciate all'amico-nemico Marcello Sabbatini e le frasi di Montezemolo intese a sdrammatizzare la situazione, Ferrari è preoccupato del rendimento delle due B3 a Buenos Aires. Al di là del problema contingente con l'ammortizzatore, Ferrari sa che la vera spina nel fianco delle sue vetture, nei test invernali così come nella prima gara dell'anno, è la mancanza di adattabilità delle B3 alle nuove gomme GoodYear. Di conseguenza decide di rompere gli indugi e di puntare tutto sulla 312 T, sulla quale il lavoro di sviluppo è in grave ritardo per colpa della mancanza di quei fondi che la FIAT si ostina a non voler concedere nella misura che chiede Ferrari.

La ritrosia della FIAT nello stanziare soldi per lo sviluppo della T non è peraltro sfuggita agli osservatori più attenti, i quali ora si chiedono se siano “affiorati problemi seri di non facile rapida soluzione” per quel che riguarda il nuovo modello. O se, piuttosto, il problema sia la “mancanza di decisione definitiva nel programma di finanziamento del progetto da parte dello sponsor FIAT, che” si premura di ricordare qualcuno, “fu messo di fronte alla presentazione ufficiale del nuovo modello monoposto '75” senza che il budget per la nuova monoposto fosse stato approvato.

In sostanza, la costruzione di una vettura completamente nuova come la 312 T in un momento di crisi del mercato automobilistico sarebbe stata deliberata da Ferrari e da Forghieri senza consultarsi con il partner societario – o perlomeno senza la sua approvazione. Per il Grande Vecchio questo corso d'azione non sarebbe certamente nuovo anche perché in linea con quella piena libertà che rivendica dal giorno in cui, suo malgrado, si trovò davanti alla necessità di vendere una parte della propria azienda. La mancanza di garanzie in tale senso fece saltare l'accordo con la Ford nella primavera del 1963. E proprio l'assicurazione di una piena autonomia sul piano sportivo fu l'unica vera condizione che Ferrari pose alla FIAT – meglio, a Gianni Agnelli – per intavolare il discorso nell'autunno del 1968, e per la successiva firma nel giugno del 1969.

Per Ferrari la 312 T diventa quindi un caso che travalica il merito ambito sportivo e sul quale attende la FIAT al varco.

Ferrari è un realista e sa perfettamente che la riluttanza della FIAT è dovuta alle difficoltà economiche che il gigante torinese sta attraversando. La stessa Ferrari non è nel periodo più florido della sua storia. “La situazione qui a Maranello non è delle più rosee,” ammette in quei giorni Ferrari. “Il mercato automobilistico è quello che è, e prima di spendere dei soldi per macchine da corsa,” concede, “ci si pensa sempre due volte. Fortunatamente,” aggiunge, “noi commercialmente andiamo meglio di tanti altri” anche se “abbiamo un paio di centinaia di vetture ferme.”

La situazione alla FIAT è naturalmente peggiore, visti i diversi volumi di produzione e il tipo di clientela. Ma a questo punto Ferrari si fa forte dell'accordo del giugno del 1969 che gli lascia libertà assoluta nella gestione della squadra corse e decide di esercitare tutta la pressione di cui è capace, che è tanta anche perché è fisicamente in forma ed è tornato più in sella che mai. E alla fine ottiene quello che desidera: il denaro per riprendere e soprattutto intensificare lo sviluppo della T. Il primo passo è la costruzione di un secondo esemplare.

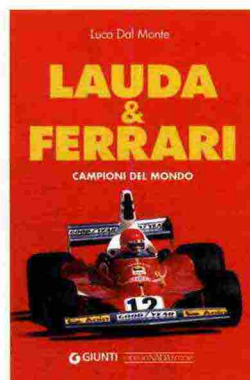
“Il risultato dell'Argentina,” svelerà una decina di giorni dopo, “ci è servito a smuovere le acque. Si è capito che per vincere bisognava mandare avanti la nuova vettura.” Lo si è capito a Maranello, così come a Torino.

La svolta avviene all'inizio della settimana che si concluderà con la disputa del gran premio del Brasile. Il giorno preciso in cui da Torino arriva la luce verde è martedì 21 gennaio. Per il momento la decisione resta confinata ai soli interessati, così come lusso di pochi intimi rimangono i dissapori tra Ferrari e la FIAT. Così, mentre a Maranello si inizia immediatamente l'ultima fase della messa a punto della 312 T – dirà Ferrari di lì a qualche giorno: “Sabato pomeriggio a Fiorano si è lavorato mentre ad Interlagos si provava” –, la Ferrari va in Brasile predicando fiducia nell'ormai sfiduciata 312 B3. ♦

LAUDA & FERRARI – Campioni del Mondo

Di Luca Dal Monte

Giunti & Giorgio Nada Editore, 2025



123

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.