Automobilismo

Conclusione a sorpresa nell'ultima tornata di prove del G. P. d'Italia che si corre oggi

Patrese soffia la «pole position» alle Ferrari

La griglia di partenza

TAMBAY

6) PATRESE (Italia) Brabham 1'29"122
27) TAMBAY (Francia) Ferrari 1'29"650
28) ARNOUX (Francia) Ferrari 1'29"901
5) PIQUET (Brasile) Brabham 1'30"202
15) PROST (Francia) Renault 1'31"144
22) DE CESARIS (Italia) Alfa Romeo 1'31"272
16) CHEVEER (Italia) Renault 1'31"164
11) DE ANGELIS (Italia) Lotus 1'31"628
9) WINKELHOCH (RDT) ATS 1'31"959
23) BALDI (Italia) Alfa Romeo 1'32"407
12) MANSELL (G.B.) Lotus 1'32"423
35) WARWICH (GB) Toleman 1'32"677
8) LAUDA (Austria) Mc Laren 1'33"133
36) GIACOMELLI (Italia) Toleman 1'33"384
7) WATSON (GB) Mc Laren 1'34"705
1) ROSBERG (Finlandia) Williams 1'35"291
40) JOHANSSON (Svezia) Honda 1'35"483
30) BOUTSEN (Belgio) Arrows 1'35"624
25) JARIER (Francia) Ligier 1'36"620
29) SURER (Svizzera) Arrows 1'36"435
33) GUERRERO (Colombia) Theodore 1'36"619
4) SULLIVAN (USA) Tyrrell 1'36"644
32) CHINZANI (Italia) Osella 1'36"647
3) ALBORETO (Italia) Tyrrell 1'36"788
31) FABI (Italia) Osella 1'36"834
34) CECOTTO (Venezuela) Theodore 1'37"105

● PATRESE esulta dopo aver fatto registrare il miglior tempo

Da uno dei nostri inviati

MONZA — Riccardo Patrese è stato il più veloce pilota di Monza: un'emozione che ti può seccare la gola o bagnarti gli occhi dalla gioia. A dieci minuti dal termine delle prove, ha bruciato sul tempo Patrick Tambay, mentre il pubblico gridava: «Ferrari, Ferrari». Il «Vecchio» ha già avuto tante soddisfazioni, ne lascia una parte al pilota di Padova spesso scontroso perché timido, gelido, perché frastornato dalla sfortuna, insicuro, dopo aver buttato al destino la vittoria che poteva rilanciarlo, quella di Imola.

Non si era accorto Patrese di avere corso meglio di tutti. Quando è entrato ai box, il pubblico era rimasto silenzioso, gli uomini della sua scuderia non si erano mossi per festeggiarlo. Il ferrarista soffriva, aveva gli occhi solo per Tambay, chiedeva un nuovo miracolo. Mauro Forghieri, il direttore tecnico, ordinava: «Turbo al massimo». Il «cavallino» ripartiva come una saetta, come se volesse volare sull'asfalto. Ma gli avevano chiesto l'impossibile. S'è fermato schiantato solo dopo un giro, con la turbina esplosa. Come si permetteva un Patrese di battere Ferrari, il grande Nelson Piquet, il freddo Prost che ha dietro una intiera industria automobilistica? E Ecclestone, il padrone della Brabham, fa segno a Piquet di ripartire. Il brasiliano, però, non riesce a migliorare il tempo di venerdì. Sul suo «muletto» è scoppiato tutto, motore, gomme e sospensioni. La sua macchiana gara non ha un turbo da qualifica. L'altoparlante annuncia che manca un minuto e mezzo alla fine. Piquet sale di scatto sulla macchina di Patrese, il turbo ulula, le gome sono sottoposte a sforzi tremendi. Tutti rimangono incollati al lungo muretto dei box, per vedere uscire il bolide bianconero dalla curva ed immettersi sul rettilineo del via. Ancora pochi centesimi di secondo e forse Piquet ce la fa, ma il giudice di gara agita la bandiera a scacchi. Niente da fare: le corse sono finite. Ecclestone dà un secco pugno al televisore Longines. Gli risponde uno schermo pieno di righe.

Patrese il più veloce nel teatro del più grande spettacolo di Formula 1. Un difficile paradigma da spiegare e alcuni si lanciano in analisi psicologiche e sociologiche. Invece è solo questione di tradizione. Qui c'è la suggestione di imprese che sfumano nella leggenda, uno scenario che ha fatto da sfondo a gesta leggendarie, un nastro d'asfalto dove hanno gareggiato gli «eroi», da Nuvolari ad Ascari, da Varzi a Fagioli «il brigante». Qui vinse il dodici cilindri Ferrari nel '49, il primo nuovo prodotto motoristico del dopoguerra.

Per questo Patrese vorrebbe abbracciare la gente. Ma il pubblico tace. «Folla crudele» ci confida Villoresi. Il primo a farne le spese è stato Alain Prost. Inalzatosi sul muretto, ha avuto il cattivo gusto di provocare la folla: come un direttore d'orchestra si è messo a dirigere i fischi che salivano alti dalle tribune e poi ha messo in mostra il solito gesto osceno. È stato investito da migliaia di «scemo, scemo». Solo otto i suoi giri: la Renault di scorta non teneva la strada e il motore tossiva. La vettura della festa era ben chiusa nel box sorvegliata da un gorilla. «Mi piace vincere, non partire prima degli altri» taglia corto il francese.

Patrese, il più veloce uomo di Monza, si sente triste. Si sfoga: «*La verità è che sono sempre stato sacrificato in nome di qualcosa, e nessuno mi ha tenuto nella giusta considerazione. Certo, mi sono preso una bella soddisfazione, ma una caramella si dà sempre ai bambini per consolarli*». *Anche Eddy Cheever si sente messo da parte alla Renault, colpevole di soddisfare solo i desideri di Alain Prost. «Lamentele, frustrazioni, invidie sono sempre esistite. C'erano persino nei piloti della mia generazione* — dice Clay Regazzoni — «gente con un modo di vivere scapestrato, quello dell'"oggi-ci-sei-domani-chissà". Monza ha solo il potere di ingigantire tutto: pubblico, umori, sensazioni».

Sentimenti che sembrano passare sopra la testa degli uomini del «cavallino rampante». L'importante, in questi due box, è dare il massimo, sempre. Se poi davanti balza un Patrese, scrollano le spalle. Dice semplicemente Forghieri: *Tambay, con i pneumatici da qualifica, ha tirato la macchina al massimo e Arnoux che correva con gomme da gara, ha raggiunto il limite raggiungibile. Abbiamo lavorato bene e questa è l'unica cosa che conta per noi*».

Sergio Cuti

Lo sport oggi in tv

RETE 1
Ore 18.30: 90° minuto; 19: Cronaca registrata di un tempo di una partita di serie A; 22: La domenica sportiva.

RETE 2
Ore 14.10: Cronaca diretta da Monza del G.P. d'Italia di F.1; 17: Cronaca diretta da Piediluco di alcune fasi dei campionati italiani di canottaggio; 18: Sintesi di un tempo di una partita di serie B; 18.45: Gol flash; 20: Domenica sprint.

RETE 3
Ore 18.30: Sintesi di alcune fasi dei Giochi del Mediterraneo; 19.20: TG3 sport regione; 22.55: Cronaca registrata di un tempo di una partita di serie A.

CANALE 5
Ore 10.45: Basket - Campionato NBA; 12.15: Football americano.

RETEQUATTRO
Ore 10.15: Replica boxe, replica baseball.

ITALIA UNO
Ore 13: Gran prix.

TELEMONTECARLO
Ore 15.15: Cronaca diretta da Monza del G.P. d'Italia di F.1; 19.45: tennis USA.

Gli umori e le follie dei 200.000

Perché fischiate Prost? Oh bella, perché siamo per la Ferrari!

Da uno dei nostri inviati

MONZA — E domani? Domani, assicurano, saranno anche di più. Sembra impossibile, ma è così. Evidentemente, a dispetto della legge sulla impenetrabilità degli spazi, troveranno qualche anfratto di parco, qualche pezzo di impalcatura, qualche ramo superstite tra le bistrattatissime fronde degli alberi che circondano l'autodromo.

Mai come quest'anno il pubblico di Monza ha fatto notizia, è stato parte integrante delle previsioni e delle attese. E se è vero — come sostiene la schiera dei sociologi, ormai equivalenti per numero alle moltitudini oggetto delle loro analisi — che è la smania di protagonismo a spingere le folle ad assieparsi nel recinto dell'autodromo, questa improvvisa notorietà non può che esser stata fonte di inattesa gioia e di motivato orgoglio per i 200.000.

Ma chi sono questi 200.000? In quali immagini, in quali storie concrete si materializza questa immagine collettiva dai contorni indefiniti? Che cosa c'è dentro la «bestia» in agguato oltre i recinti della pista, e che altre bestie — cani e gorilla — ha richiamato da queste parti? Difficile dirlo, salvo, ovviamente, adagiarsi nell'esposizione di vecchi stereotipi. Restiamo, dunque, alla cronaca.

La prima «bestia» che incontriamo è Mauro, canadese a due posti piantata nel mezzo del parcheggio, accanto alla sua A 112 «perché — dice — in macchina si dorme meglio». E la tenda, allora, che ci sta a fare? Così, serve a «far gruppo», a sentirsi come gli altri che son venuti qui a far campeggio. E arrivato qui da Thiene, pochi chilometri sopra Vicenza. Perché è venuto? Risposta ovvia: perché gli piace l'automobilismo. E perché ti piace l'automobilismo? Risposta secca: «E perché non dovrebbe piacermi?»

Tentiamo un tuffo nel mistero. Si narra che, al calar delle tenebre, in queste tendopoli improvvisate succeda di tutto. Si evocano immagini di risse, tentativi di sabotare i recinti, ronde e scontri attorno alla pista. Macché. La notte quaggiù, ci assicurano i campeggiatori, è fatta solo di noia, di un'attesa che si scioglie soltanto nella tarda mattinata, al rombare dei primi motori. E se venissero a farvi sgombrare? «Allora — rispondono — sarebbe la guerra». Perché fischiate Prost? «Oh bella, perché siamo per la Ferrari».

Ci spostiamo a sud, dalle parti della famosa «Gicane» che, prima della «curva grande», spezza il rettifilo di partenza. Un punto d'osservazione ambitissimo, dove le tribune clandestine sono sorte come i funghi nelle ultime ore, anche se, rugginose e traballanti come sono, sembrano piuttosto reperti di una corsa di trent'anni fa. Un tifoso, Dio sa come, è riuscito addirittura ad affrancare una sedia al culmine di un palo della luce, e da lassù, come la vedetta di una baleniera, domina la scena.

La «gicane» fa spettacolo a sé. Ed il suo pubblico anche. Qui, non giunge nessun rumore che non sia il sussultare delle marce scalate prima della curva e l'esplodere dei motori in ripresa poi, a metà della terribile «esse». I risultati si sanno solo dopo, o giungono per sentito dire, lungo gli invisibili fili del telegrafo umano che trasmette dalla zona dei box. E, del resto, non sembrano avere grande importanza.

Paolo, 33 anni, arrivato da Piacenza, ci invita a cogliere le differenze di guida tra Lauda, che sembra scorrere lungo due binari tanto è preciso e pulito, e Roseberg, l'irruento, il folle Roseberg, che fa danzare, in successive derapate, la coda della sua Williams; ed a cogliere le sfumature di rumore che separano le auto aspirate, scoppiettanti e rabbiose, dalle turbo, piene e potenti come un aereo. E la segue muovendo il dito nell'aria, quasi ascoltasse una sinfonia.

Ma Paolo, probabilmente, non è pubblico. È solo una parte residua di quell'antica passione che riesce sempre, comunque vada e per chiunque parteggi, a non dimenticare che tutti coloro che passano, primi o ultimi, stanno rischiando la vita in uno spettacolo di bravura straordinaria. E meritano, nel loro coraggio, se non un'uguale ammirazione, almeno un grande rispetto. Passano Prost e Piquet ed i fischi lacerano l'aria. È quello il vero pubblico, quello che fa numero.

Aveva ragione il vecchio Enzo Ferrari: fa paura questo modo «calcistico» di seguire le corse. Perché l'automobilismo non è il calcio. Li separa quella piccola, grandissima cosa che è la vita umana. Ma forse, qui a Monza, oggi, su questa vita hanno appiccicato troppe reclame, troppi messaggi consumistici, perché i 200.000, in quella sarabanda dove si compra e si vende, possano cogliere questa differenza.

Massimo Cavallini

Arguello, KO con Aaron Pryor, annuncia di lasciare il ring

Pugilato

Una valanga di pugni, un sogno infranto e mezzo milione di dollari di paga è l'ultimo bilancio di Alexis Arguello, campione del ring. Sull'altra sponda Rocky, ossia l'attore Sylvester Stallone, ha felicemente debuttato come manager pugilistico perché il suo nuovo gladiatore, Aaron «The Hawk» Pryor, il falco di Cincinnati, Ohio, è riuscito a conservare la «cintura» dei welter-jr della *World Boxing Association* con l'impietoso KO inflitto al grande, imprudente, Arguello durante il decimo assalto.

La drammatica partita è stata presentata sul ring del «*Caesar's Palace*» di Las Vegas, Nevada, dall'impresario Dan Duva, giovane figlio di Lou Duva il manager di tanti nuovi talenti, il migliore dei quali sembra Johnny Bumphus, il mancino di Nashville, Tennessee, che magari un giorno potrebbe sbarrare la strada al nostro Patrizio Oliva.

Se Dan Duva ha avuto il suo «business», Alexis Arguello ha fallito la sua ultima «chance» di catturare una quarta «*cintura*» mondiale per una orgogliosa ambizione. Il baffutto del Nicaragua voleva battere gli altri «leggendari» Bob Fitzsimmons e Tony Canzoneri, Barney Ross ed Henry Armstrong, Emile Griffith e Wilfred Benitez che ne vinsero soltanto tre, come lui. Gli è andata male e non poteva finire diversamente. Dopo il KO decretato dall'arbitro Richard Steele della California, il deluso, stanco, provato Arguello ha annunciato il ritiro dal ring; speriamo mantenga la parola lasciando il ricordo di un campione straordinario e di un uomo quasi saggio.

Difatti il nicaraguense ha già rischiato troppo chiedendo questa rivincita a Pryor, un robot dei pugni che ricorda, in parte, Henry Armstrong il diavolo nero del Missouri che, però, era ancora più dinamico ed aggressivo, più veloce, potente demolitore. Aaron Pryor da quando è passato alle dipendenze di Sylvester Stallone si è tagliato il luciferino pizzetto sotto il mento ma ha avuto anche guai fisici, un piccolo giallo.

Lo scorso 21 agosto, dopo un allenamento nel «gym» del «*Caesar's Tahoe Hotel*», il campione delle «140 libbre» (Kg. 63,503) aveva accusato un fortissimo dolore nella parte sinistra della testa. Ricoverato nel «*Barton Memorial Hospital*» di South Lake, Nevada, venne sottoposto ad esami. Battersi per un mondiale 19 giorni dopo, sia pure contro lo sfiorito Arguello, è stata una faccenda scriteriata, un inutile rischio per entrambi. Non dimentichiamo che lo scorso novembre, a Miami, Alexis Arguello finì all'ospedale dopo aver subito qualche pugno di troppo dallo stesso Pryor. Questa rivincita di Las Vegas, del tutto affaristica, aveva un favorito logico in Aaron Pryor malgrado tutto: difatti i *bookmakers* del Nevada lo hanno offerto 9 a 5, persino 11 a 5 e il combattimento non ha riservato sorprese anche se non sono mancate le emozioni violente.

Alexis Arguello, l'ombra di se stesso, niente ha potuto fare con la sua arte davanti alla furia di Pryor mancando di velocità, di precisione, di riflessi. Il talento, la tecnica e l'intelligenza di Arguello sono stati brutalizzati dalla veemenza aggressiva, dal vigore, dalla selvaggia potenza del nero randellatore di Cincinnati neppure lui apparso al meglio.

Lo sfidante, atterrato nel primo e nel quarto round, nel decimo di nuovo investito dal ciclone dell'Ohio è finito penosamente sul ginocchio destro per accartocciarsi, dolorante, sconfitto, ai piedi di Aaron Pryor. Così, nell'umiliazione, è finito un superbo campione.

Giuseppe Signori

BENTON & BOWLES

LA UNO E' COME NOI.
LE PIACE RISPARMIARE.

FINO A 2 MILIONI SUGLI INTERESSI SAVA.

In settembre e ottobre acquistare la Uno con il comodissimo sistema rateale SAVA diventa ancora più conveniente. Diventa un modo ancora più accessibile per realizzare il desiderio di viaggiare con l'auto compatta più moderna e confortevole che ci sia. Si tratta di una riduzione del 35% applicata dalla SAVA sugli interessi che si pagano normalmente sugli acquisti rateali. Facciamo due esempi: la Uno Diesel 5 porte consente un risparmio di L. 2.075.000 con 47 rate mensili da L. 266.339. La Uno 45 3 porte consente un risparmio di L. 1.580.406 con 47 rate mensili di L. 202.860. (In base al listino ed ai tassi in vigore dall'11 luglio 1983, a rate costanti ed in presenza dei normali requisiti di solvibilità richiesti. La sola quota contanti da versare all'atto del contratto di vendita sarà pari al valore dell'I.V.A. più quello della messa in strada. E dopo la buona notizia, purtroppo, ce n'è una meno buona. L'offerta della SAVA inizia il 1° settembre e termina il 31 ottobre (per tutte le Uno disponibili presso le Concessionarie e Succursali FIAT a quella data). Meglio affrettarsi, per non perdere l'occasione, e per non sentire il solito amico dire con voce sicura: "Te l'avevo detto, io!!"

Uno! FIAT SAVA