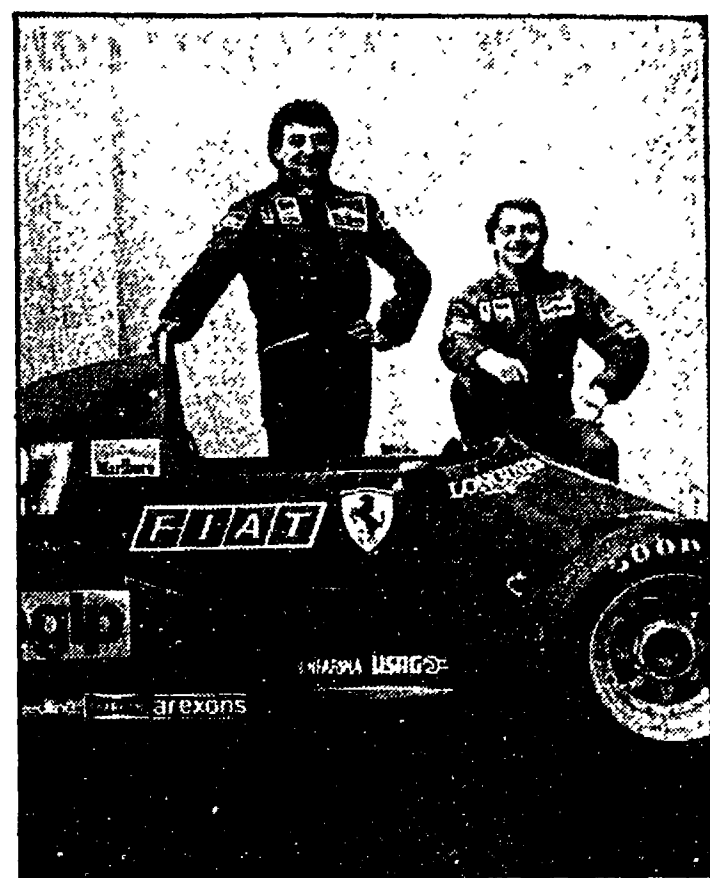


Auto

Dopo 10 anni un italiano alla guida della Ferrari inizia a Rio de Janeiro l'avventura in Formula 1

Alboreto sincero sino in fondo: «Tra me e Arnoux non ci sarà mai rivalità»



ALBORETO e ARNOUX: la fortuna-Ferrari è nelle loro mani

De Vlaeminck ancora «re» dello sprint s'aggiudica il Giro di Campania

Sul traguardo di Sorrento il vecchio campione belga ha dimostrato di poter ancora dire la sua - Saronni, in ritardo di forma, s'è ritirato a metà corsa

Ciclismo



DE VLAEMINCK taglia il traguardo di Sorrento

Dal nostro inviato
SORRENTO — Dunque è proprio vero, Roger De Vlaeminck non è tornato a correre per fare la comparsa. Il campione belga, trentasette anni suonati da molti mesi, è risalito in sella con propositi molto ambiziosi e li sta realizzando. Terzi ha dominato in maniera autoritaria la volata del gruppetto di testa ed ha vinto il Giro della Campania, una delle maggiori classiche del ciclismo meridionale e nazionale, così come nelle prime giornate della stagione a fine febbraio aveva già vinto in Sicilia una tappa della «Settimana Internazionale». La vittoria di allora era già stata clamorosa, ma si pensò che a propiziare la poteva essere stata una differente condizione di preparazione rispetto agli altri. Ma adesso il successo a Sorrento, quando la stagione ha già archiviato la classicissima Milano-Sanremo e s'appressa ad affrontare una serie di grandi appuntamenti — momento in cui hanno dunque tutti l'obbligo di essere già in buona condizione — gli conferisce una precisa dimensione, ripresentandolo uomo del pronostico per molte delle classiche in programma. Tanto più importante questo ruolo, visto che fa parte della squadra di Moser e con Francesco potrà giostrare ed orchestrare le corse in maniera egregia.

Così come De Vlaeminck in Campania ha confermato il diritto ad un ruolo primario nel ciclismo di quest'anno, Giuseppe Saronni sulle strade della penisola Sorrentina ha ancora segnato una battuta a vuoto. L'ex campione del mondo, il vincitore dell'ultimo Giro d'Italia, si è ritirato al posto di rifornimento, quando non s'era ancora tolta la calzamaglia.

In serata il bresciano ha deciso di tornarsene a casa, a Parabiago, rinunciando a partecipare al «trittico» del Sud. Saronni ha dichiarato che il suo attuale stato di forma è molto precario: «Prenderò parte solo al Giro dell'Umbria e alla «Vuelta» in Spagna».

La partenza del Giro della Campania è avvenuta in ritardo per la protesta dei lavoratori della Flotta Lauro, che hanno voluto richiamare l'attenzione sul grave stato di crisi in cui questa versa e sulle loro precarie condizioni di lavoratori. Il maggiore degli episodi agonistici registrati nella prima parte della corsa è stata una lunga fuga di Montella, un corridore campano in cerca di gloria tra la gente amica. Ha accumulato fino a 950" di vantaggio per arrendersi e ritirarsi dopo circa 150 chilometri di corsa, durante i quali era stato in fuga per oltre 80.

Il finale, sulle rampe del Picco Sant'Angelo prima Pozzi, poi Beccia e Visentini hanno tentato la conclusione di forza, ma nella successiva discesa si sono ricomposte le file del gruppetto di testa e per De Vlaeminck è stato un invito a nozze.

Domani a Reggio Calabria la rivincita, alla brigata s'aggiunge anche Moser.

Eugenio Bomboni

Dal nostro inviato

RIO DE JANEIRO — Il Brasile non gli è mai piaciuto («C'è troppa miseria e rassegnazione») ma proprio da Rio de Janeiro può iniziare il suo sogno: essere *Campeão do Mundo*, come dicono da queste parti. E con un bolide rosso della prestigiosa scuderia di Maranello. Seduto nella penombra della hall del suo albergo, Michele Alboreto, milanese, 28 anni il prossimo mese di dicembre, primo italiano, dopo dieci anni, chiamato ad essere pilota di Enzo Ferrari, non tradisce alcuna emozione.

«Una calma notata due settimane fa in una saletta del reparto a Maranello. «Devi sapere che quest'anno parto con la sicurezza di combinare qualcosa di buono. Con la Tyrrell, invece, potevo solo sperare di fare bella figura». Il commentatore, invece, la pensa diversamente. «È logico che Alboreto senta la grossa responsabilità di guidare la Ferrari. Avrà tutti gli occhi dei tifosi italiani puntati su di lui. Saputo del nostro arrivo, ci aveva invitato a far due chiacchiere nel suo ufficio. Poi a colazione nella sua casa a Fiorano vicino alla pista. Alboreto era pronto per iniziare le prove, ma si era scatenato un acquazzone. Si era quindi unito alla compagnia. E anche alla tavola di «The Drake» si era dimostrato un buon commensale: discorsi sensati e qualche battuta divertente (lo ho rilasciato l'intervista a Playboy, Arnoux a Lui, Forghieri a Playboy: siamo proprio un team a luci rosse).

«Questo sì, abbiamo pensato, ha la formula giusta. Bravo in pista, abile negli affari, simbolo del pilota-manager e maestro nelle pubbliche relazioni. Ora che abita a Montecarlo è diventato amico del principe Alberto di Monaco. «Il pilota moderno, quando si toglie il casco, deve essere in grado di organizzare appuntamenti, correre da una parte per farsi fotografare vicino a una macchina, poi volare dalla parte opposta del mondo per sondare nuove offerte, tenere contatti con gli sponsor, tessere una rete di amicizie, spiega con sincerità.

«La stampa italiana ti ha sempre appoggiato. Ora invece sembra che alcuni rapporti si siano incrinati. Come mai? «Non so quale peso abbiano avuto i giornali nella mia assunzione alla Ferrari e non mi interessa. Penso che il commentatore mi abbia preso visti i risultati precedenti e perché crede nella mia bravura. Io sono sempre stato onesto con i giornalisti e voglio essere ripagato dalla stessa moneta. Appena arrivato a Maranello avevo fruitato un pericolo: parte della stampa era pronta a mettermi la corona d'alloro prima ancora che inizias-

se il mondiale. E questo non mi sta bene. Voglio essere giudicato solo dai risultati in pista.

«Eppure tu sai che un pilota diventa automaticamente un uomo pubblico. Non puoi negare che un italiano sulla Ferrari dopo dieci anni scateni molte curiosità.

«Me ne rendo conto. Però non devo essere un prete per riempire pagine e pagine. Io parlo solo con i giornali. Permettete però che mi arrabi quando mi si telefona alle tre di notte per chiedermi: «Scusi Alboreto, cosa ha sognato dopo la notizia della sua assunzione alla Ferrari?».

Alboreto, tu guidi la macchina numero 27, il numero che fu di Gilles Villeneuve.

«Quando salgo in macchina non guardo mai al numero. Un'eredità da qualunque parte la si guardi, molto pesante. Villeneuve, ad esempio, aveva creato un feeling eccezionale fra lui e il pubblico. Anche questo non ti preoccupa?»

«No, non sento questa esigenza. Il feeling è qualcosa di istintivo. Inutile che mi arrovelo nella domanda: sarò o non sarò simpatico ai ferraristi? Il pubblico reagisce a livello di pelle. Prima o poi quando capirà anche l'Alboreto uomo, avrà stima e affetto anche per me.

Dice Forghieri: «Ferrari prende solo campioni.

«È un complimentino da ripagare al più presto. I tuoi detrattori invece sostengono: «Alboreto è troppo fortunato.

«No, la fortuna non c'entra. Conta fare le scelte giuste che non devono mai essere dettate dall'emozione. Quando devo scegliere, valuto il passo da compiere prima dentro di me e poi ascolto l'opinione di chi stimolo. Alla fine decido io perché la mia vita appartiene solo a me.

Quali differenze hai trovato, come ambiente di lavoro, tra la Tyrrell e la Ferrari?

«Alla Tyrrell, quando andavo male, mi sentivo con i meccanici per capire i difetti da togliere alla macchina. Alla Ferrari, naturalmente, devo rendere conto a un numero maggiore di persone. Ma queste persone che ho attorno sono eccezionali. A partire da Ferrari fino all'ultimo dei meccanici. E anche Nadia, la mia compagna, è eccezionale. Una donna più carismatico di quanto ostacolati. Un pilota deve sempre essere concentrato e lottare in pista. Se deve lottare anche in famiglia è finito».

Cosa stimi di più in Arnoux?

«La semplicità. Tra me e lui non ci sarà mai rivalità.

Come ti sembra la nuova macchina?

«Ha una maggiore tenuta di strada della C3, è più leggera e anche il motore ha fatto passi in avanti. È un po' più difficile da guidare perché è ancora

nuova di zecca. Quando riusciremo a portarla al limite sarà più veloce della C3».

«Ti sembra giusta la limitazione di carburante? Non c'è il pericolo che venga così anaturata la natura stessa della Formula 1?»

«Non credo che qualcuno si fermi a metà corsa perché si troverà con il serbatoio a secco. Al massimo tolgono qualche cavallo e a bastano la regolazione del turbo. Comunque noi, come tutti gli altri, avremo a disposizione 650 cavalli. Il pericolo vero della formula 1 è altro: il trucco, il sotterfugio per sfuggire alle regole del gioco.

Sergio Cuti

Dal nostro inviato

RIO DE JANEIRO — Ho rivisto Pedro Betinho: mulatto, 50 anni circa, abitante della favela che sta a metà strada tra l'Intercontinental e lo Sheraton, gli alberghi che ospitano il mondo della Formula 1. L'avevo conosciuto due anni fa attraverso un tassista di origine calabrese. Abita sempre nella stessa casa di latta senza servizi igienici e senza acqua. Mangia ancora una bistecca al mese. Nel frattempo ha avuto voglia di fare altri due figli, e così fanno nove. Non andrà alla manifestazione popolare per chiedere l'elezione diretta del presidente della Repubblica. «Non serve — dice passandosi la mano sulla faccia rugosa —. Ai miti dei militari cosa possiamo contrapporre? La voce è bassa. No, non serve».

«Um, dois, tres, quatro, cinco, mil, queremos votar para presidente do Brasil gridavano gli in via Rio Branco duecentomila persone, mentre sul palco parlano il leader comunista Luis Carlos Prestes e Luis Ignácio Lula del partito dei lavoratori. Sulla pedana sale anche Ireneu Guimarães, presidente della Federazione delle associazioni delle favelas dello Stato di Rio de Janeiro. «Con la elezione diretta — gridano al microfono — i poveri delle favelas non si sentiranno più degli emarginati, ma lavoratori con i diritti di tutti i brasiliani.

Pedro Betinho scuote ancora la testa davanti a un piatto di spaghetti alle vongole in un ristorante di Copacabana. «I poveri e gli ignoranti — sospira — non sono pronti per la democrazia».

Dalle finestre osserviamo un centinaio di persone che corrono avanti e indietro per la spiaggia. Corpi neri, abbronzati, sudati. Il footing è lo sport più praticato a Rio dopo il calcio. Una frenesia che prende in avanti. È un po' più difficile da guidare perché è ancora

Falò e «macumba» per accendere la grande vigilia

Ma nelle strade si protesta contro il regime - Ecclestone «il poderoso» - Oggi prove

chietto, malfermo sulle gambe, che cerca di tenere il passo a una stupenda mulatta e sembra schiattare da un momento all'altro. Anche Pedro non resiste al fascino di correre sulla sabbia bollente. Fa troppo caldo, 34 gradi già di prima mattina. Troviamo insensato unirci alla compagnia.

Meglio l'aria condizionata dell'Intercontinental. Fuori dalla porta c'è l'auto di Bernie Ecclestone, il cassiere della Formula 1 e proprietario della Brabham del campione Nelson Piquet. Una vettura senza targa: basta la scritta «president» sul lunotto per incutere rispetto anche alla polizia. Dirige le operazioni attraverso un videomonitor posto nella principessa suite dell'albergo. È lui il padrone qui, senza il suo volere salterebbe il Gran Premio del Brasile. I giornalisti locali lo chiamano il «poderoso» nonostante la bassa statura dell'affarista inglese.

I piloti, gli ingegneri e alcuni meccanici si tuffano in piscina. Sono le ultime ore di riposo. Oggi il circo si sposta a Jacarepaguá per le prime prove di qualificazione. Non c'è la tensione di altre viglie. Forse è colpa del sole che ti rimirano nella testa. I problemi nasceranno quando l'altoparlante annuncerà l'inizio delle prove.

Mancano ancora 24 ore, però, al via: inutile preoccuparsi più di tanto. Anche perché ognuno spera di essere più forte degli altri alla gara di apertura del mondiale. Non esistono ancora termini di paragone sicuri, inquietanti e preoccupanti. Certo c'è quella rogna dei 220 litri di carburante che non permetterà ai bolidi di raggiungere la potenza dello scorso anno; c'è il rischio di fermarsi qualche chilometro prima del traguardo, ma i piloti ci ricordano che questa rottura spetta solo agli ingegneri, loro pensano a guidare. E gli ingegneri allargano le braccia. Siamo tutti nella delicata situazione — afferma Gordon Murray — di dover abbassare la pressione del turbo. Vincerà chi l'avrà abbassata di meno e taglierà per primo il traguardo.

Forse Pedro Betinho è già tornato a casa, vede la luce accendersi nella sua misera abitazione. Anche alcuni meccanici tornano dal Jacarepaguá mentre il sole sta calando nell'oceano. Per poco Rio sarà sopraffatta dalla notte, le fattucchiere accenderanno i falò sulla spiaggia per la macumba, i ristoranti si riempiranno di turisti e nei numerosi locali di Ipanema le mulatte si dimeneranno sui palchi di legno.

S. C.

FIAT AUMENTA LE POSSIBILITÀ DI SCEGLIERE UNA RITMO. CON UNA VERSIONE IN PIÙ.

Un nuovo allestimento diesel si aggiunge alla versione esistente. Il suo prezzo più accessibile è un argomento più che interessante per chi sceglie una vettura anche in base al costo iniziale. Le due versioni diesel si affiancano alle sette versioni a benzina, campioni d'economicità nei costi d'esercizio, nella loro categoria. Basta ricordare la più parsimoniosa: la Energy Saving - 20 km con un litro - e se andate in una delle Succursali o Concessionarie Fiat scoprirete che la Ritmo è la più spaziosa e capiente nella sua categoria, che la sua proverbiale affidabilità non è una favola, che il suo alto valore commerciale al momento della permuta è un fatto reale, che le sue prestazioni, come per esempio i 180 km orari della 105 TC, hanno un bel fascino. Ecco la logica spiegazione del perché già oltre un milione di automobilisti hanno scelto una delle nove versioni della gamma Ritmo.



SAVA AUMENTA LE POSSIBILITÀ DI ACQUISTARE UNA RITMO. CON DUE MILIONI IN MENO.

Tutti coloro che desiderano acquistare una Ritmo con sistema rateale e sono in possesso dei normali requisiti di solvibilità hanno una possibilità in più fino al 31 marzo. Infatti SAVA propone una riduzione del 35% degli interessi sulle rateazioni da 12 a 48 mesi a rate costanti. In cifre questo può voler dire un risparmio anche fino a più di due milioni. Ecco due esempi in base ai prezzi di listino e ai tassi in vigore al 16 gennaio 1984: la Ritmo 60 tre porte, con la massima rateazione (Lit. 233.000 mensili), consente di risparmiare 1.810.000 lire sugli interessi. Per la Ritmo Diesel invece, alle medesime condizioni (rata mensile di Lit. 317.000), si riesce ad ottenere addirittura un risparmio di ben 2.470.000 lire sugli interessi. Affrettatevi dunque, perché l'offerta SAVA a grande richiesta si replica fino al 31 marzo. Approfittatene presso una delle Succursali o Concessionarie Fiat.

FIAT

SAVA