

Tutti (Ferrari in testa) parlano di Alboreto: come reagisce il francese? Sentiamolo...

## Arnoux, il pilota dimenticato

«Trovo giusto che ci si interessi di più ad Alboreto perché è l'italiano che sale su una Ferrari dopo dieci anni... chiedo solo di lavorare con tranquillità» - La scuola, le tasse, Montecarlo, Portofino e l'avversione per i "team" inglesi

**Oggi le prime prove ad Imola del G.P. San Marino**

**Dal nostro inviato**  
IMOLA — Oggi iniziano le prime prove del Gran Premio di San Marino di F.1. a Imola continua a piovere. Gli organizzatori della corsa sono preoccupati. «Non tanto per la vendita dei biglietti — dicono — ma per lo spettacolo». Invece, sostengono al servizio meteorologico dell'aeroporto militare di Rimini, lo spettacolo ci sarà e sperano naturalmente che vinca la Ferrari. Ci spiega il capitano Benito Farabollini: «I dati in nostro possesso promettono bene. Dopo la pioggia, il tempo già dalle prove cronometrate di venerdì subirà un graduale miglioramento al bello. Sabato ci sarà più sole che nuvole e domenica prevediamo tempo sereno».

Notizie che tranquillizzano i "team" che si forniscono alla Goodyear per le gomme. Fra questi, la Ferrari. I pneumatici americani odiano il freddo perché faticano più dei Michelin per scaldarsi e, alcune volte, non si scaldano nemmeno. L'hanno dimostrato a Imola durante le prove di quindici giorni fa a Digione. Con il sole, invece, che scaldava la pista e l'asfalto che si sgrana, come è successo a Zolder, i Goodyear si incollano al terreno e lo mordono portando le macchine a prestazioni da "miracolo". Non è ancora possibile sapere se la Ferrari userà gomme nuove, arrivate la domenica mattina prima della gara a Zolder, oppure si affiderà al "vecchio" tipo di pneumatici che hanno lanciato il team di Maranello a conquistare il primo Gran Premio della stagione. Oggi il mistero sarà svelato.

S. C.

**Dal nostro inviato**  
IMOLA — Alboreto come Ascarì, Alboreto è un campione, Alboreto di qua, Alboreto di là. E nell'ultima conferenza stampa, alla vigilia della corsa di Imola, dove oggi iniziano le prime prove di qualificazione, Enzo Ferrari ha speso poche parole per l'altro pilota, il francese René Arnoux. Di lui si è limitato a dire che «avrà fuori con il caldo». Non solo: citando un episodio delle prove di Rio de Janeiro (Arnoux ha ammesso che il circuito brasiliano non gli piaceva e, quindi, aveva chiesto ad Alboreto «Vali avanti tu così vedo come fai quelle tre curve»), il «Gran vecchio» voleva sottolineare l'onestà del pilota francese, ma la frase riportata può essere interpretata in modo negativo per Arnoux: il francese, cioè, già grande alla Renault e con un'esperienza annuale alla Ferrari, sette Gran premi vinti, altrettanti second posti, 18 «pole position», chiede consigli a Michele Alboreto che vanta tre corse vinte e una sola «pole position», e infine viene da una scuderia, la Tyrrell, che negli ultimi anni si è sempre arrabattata per sopravvivere.

Come reagisce Arnoux alle difficoltà dell'inizio di questo mondiale? «Quando uno corre in formula 1 — così sintetizza la sua filosofia di vita — deve accettare tutto e spesso paga duramente di persona. L'importante è non cedere». Sulla faccia il solito sorriso fra il furbo e il trasognato. Come Villeneuve ha mantenuto il viso giovanile, ma a differenza dello scomparso pilota canadese, lo sguardo è raramente corrucciato. Ha vissuto i primi anni della sua esistenza in un piccolo paesino della Savoia, Pontcharra, inca-

stonato fra le montagne dell'Isère. Una vita tranquilla fra tremila abitanti provando con gli sci e i gokart. Si diverte solo quando c'è competizione. Per mantenersi agli studi delle quattro ruote, lavora come meccanico a Torino. Poi, tornato in Francia, vince il campionato di formula Renault, si mette in luce nella formula 2, e infine si rivela in formula 1 come l'animale «da velocità». Coccòlato lo scorso anno da tifosi e stampa, quest'anno è spesso dimenticato in un angolo del box.

«Trovo giusto che la gente si interessi di più ad Al-

boreto perché è l'italiano che sale sulla Ferrari dopo un decennio. Ma tutto ciò non deve influenzare il mio lavoro». In Francia hanno osannato Pironi, Prost... e lei? «Hanno amato anche me... anche se sono più stimato in Italia. La gente sa che sono salito su una monoposto di formula 1 non perché avevo soldi o un biasone da mostrare. E quindi i ragazzi di provincia come me possono sognare un giorno di diventare un Arnoux».

Perché non ha mai chiesto di guidare una vettura inglese?

«Perché degli inglesi non

mi piace il modo di lavorare, il formalismo, la freddezza. Ci ho provato una volta in formula 5000: un disastro».

Che ricordi ha della scuola?

«Avevo dei buoni voti nelle materie che mi piacevano. E in modo particolare nei lavori manuali con il tornio, la fresatura, la lima».

E delle prime corse?

«Bei ricordi. Agli inizi facevo il pilota e il meccanico insieme. Grave il mondo con un caravan».

Che impressione ha avuto dei torinesi?

«E gente un po' chiusa».

Però io ero a Torino solo per lavorare e avevo pochi contatti con le persone. Il mio orario di lavoro nell'officina Conrero era dalle 10 del mattino alle 10.30 di sera. Poi andavo subito a letto. I soldi non bastavano mai».

Oggi, invece, è ricco. Eppure, a differenza di molti suoi colleghi, non abita a Montecarlo. Non le è mai venuta la voglia di diventare un evasore fiscale?

«Beh, un francese che vive a Montecarlo paga le stesse tasse di un francese che abita a Parigi. Certo, per gli italiani è diverso. E poi a Montecarlo preferi-



● ARNOUX

«Portofino».

Non ha mai invidiato i piloti che arrivano in formula 1 perché portano una cospicua dote?

«No, perché la vita in formula 1 è dura per tutti. E poi è meglio sudare per arrivare al successo. Si apprezza di più».

Il suo momento più difficile?

«Nel 1975. Correvi nella formula Super Renault. Il mio sponsor, che mi seguiva fin dal 1973, è sparito di colpo. Mi è caduto il mondo addosso».

Si ricorda la sua prima vittoria?

«Sì, a San Paolo il 27 gennaio dell'80. È difficile dire cosa ho provato. Mi ricordo però che appena tagliato il traguardo ho sentito i muscoli che si rilassavano».

L'anno scorso sembrava più allegro?

«Non è vero. Forse quest'anno sono più stanco».

Cosa è cambiato con l'arrivo di Alboreto alla Ferrari?

«Niente, lui è Alboreto, io Arnoux. A Ferrari interessa prima di tutto vincere il mondiale costruttori. E

quindi mette in pista due macchine uguali. Le ripeto: io ho fiducia nelle mie qualità e nel mio lavoro. Non mi aspetto miracoli, ma il primo gradino del podio. Sì, sono stato anche un po' sfortunato, ma non mi lamento. Chiedo solo di lavorare con tranquillità».

Anche alla Renault non si è quasi mai lamentato. Un atteggiamento remissivo che può danneggiarla.

L'obiettivo di Prost era quello di fregare il compagno di squadra, cioè il sottoscritto. Mi aveva portato via persino il tecnico. L'ho lasciato fare e avete visto cos'è poi successo alla Renault. Non sono remissivo per natura, credo nelle mie capacità e mi sento, quindi, superiore al pettegolezzi e alle ipocrisie».

Lauda sostiene che la tranquillità affettiva è molto importante per un pilota. Lei ha alle sue spalle un matrimonio fallito.

«Forse ha ragione Niki, non lo so. Essere felici, per me, è star bene nella propria pelle. E io nella mia ci sto benissimo».

Sergio Cuti

# DAL 7 AL 17 MAGGIO

# 1.000.000.000

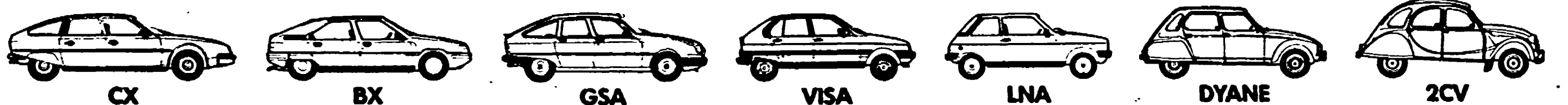
## PER LA TUA AUTO DA DEMOLIRE

### OPPURE

# 1.000.000.000

## IN PIU' SUL VALORE\* DEL TUO USATO

Ecco cosa guadagni se cambi il tuo usato con una Citroën nuova. Non è un gioco ma una proposta seria. Scegli la tua Citroën tra le vetture disponibili dai Concessionari e dalle Vendite Autorizzate.



# CITROËN

\*Stabilito in base alla quotazione Quattroruote.

Quest'offerta non è cumulabile con altre operazioni in corso.  
CITROËN è un marchio TOTAL

Domenica è in programma il G.P. di Spagna

**È sempre Spencer il grande favorito nonostante una cavaglia contusa e dolorante**

**JARAMA** — Le tre settimane che son passate fra la prova di Misano e quella che si correrà domenica sul circuito spagnolo di Jarama, sono servite ai vari team partecipanti al motomondiale per cercare di mettere a punto le moto attraverso test e gare, queste ultime disputate a Vallelunga (europeo), a Monza (tricolore) ed a Donington (sfida fra piloti del Commonwealth e statunitensi). E proprio dalla gara inglese è venuta la più grossa novità. Freddy Spencer con la sua Honda è scivolato in curva riportando contusioni proprio alla cavaglia offesa dalla caduta in Sud Africa. Quindi bisognerà vedere se Spencer sarà in condizioni di correre.

A parte Eddie Lawson con la sua Yamaha OW76 che a Donington si è mostrata all'altezza della situazione (ma che non è favorito dalla curve strette e poco veloci di Jarama) gli altri protagonisti non sembrano poter correre per la vittoria. Uncini con o senza il nuovo telaio non può ancora sperare che la sua Suzuki XR 45/50 possa già tener testa alle Honda e Yamaha. Gallina sta lavorando alacremente attorno alla moto e non è escluso che fin dai prossimi Gran Premi la sorpresa possa venire proprio dal team che ha ormai fatto base a Rimini. Pure Lucchinelli e la Cagiva sono incognite, nonostante la vittoria di sabato scorso nella prima prova del campionato italiano. La C9 è ancora lontana da prestazioni accettabili. Vedremo come andrà il nuovo motore ad alimentazione lamellare che verrà provato in Spagna. Molta incertezza ed interesse invece nelle altre classi, con motori e piloti che si equivalgono e che a Misano hanno dato vita a spettacolari testa a testa. Nella nuova classe 80 la spagnola Derby (orfana dell'infortunato Tormo), la Huvo-Casal (con Bianchi), la Zundapp (con Dorflinger e Abold) e la Knirder (con Spain) si daranno battaglia per il predominio. Nella 125 potrebbe riservarsi l'arvicentina testa a testa di Misano fra il riminese Vitali (MBA) e il pluri-iridato spagnolo Nieto (Garelli) con Lazzarini terzo incombuto (Garelli). La 250 potrebbe riservare ancora grosse soddisfazioni agli italiani stanti le buone doti dei romagnoli Ricci (Yamaha) e Matteoni (Yamaha) ai quali si opporrà il campione del mondo, il venezuelano Zavado (Yamaha). Libere, a Jarama si è avuto un tempo da lupi con pioggia, vento e freddo che

Walter Guagnelli

Brevi

**Spagna: Saronni si ritira**

VALLADOLID — Giuseppe Saronni si è ritirato ieri dal Giro di Spagna. Saronni era 43esimo a quasi mezz'ora di ritardo in classifica. Il cui leader è rimasto Caritoux. La tappa di ieri Leon-Valladolid è stata vinta dal belga Rossel alla stupefacente media oraria di km 46,757.

**«Tigullio»: radiate in 67**

GENOVA — L'associazione calcio femminile Tigullio ha aderito agli organi competenti della FIGC. Le 12 calciatrici che dal 24 marzo si sono rifiutate di giocare. È stata anche chiesta la radiazione per cinque di loro, mentre un equivo provvedimento è stato adottato per le altre sette.

**Mennea all'«Athletic Bergamo»**

ROMA — Il Club Capannelle ha confermato il trasferimento di Pietro Mennea all'«Athletic club di Bergamo». In un comunicato è detto che essendosi esaurita la prima fase del programma di promozione dell'ippodromo romano, ha concordato con Mennea il trasferimento.

**Curry-La Rocca in luglio**

NEW YORK — L'italiano Nino La Rocca affronterà, titolo in palio, il campione del mondo dei walter (versione WBA), lo statunitense Donald Curry, il 14 luglio prossimo a Montecarlo. La notizia è stata diffusa dagli organizzatori.

**La «Pasqua dell'atletica»**

MILANO — La grande atletica ritorna a Milano il 26 maggio con la 38ª edizione della «Pasqua dell'atletica», la manifestazione di apertura della stagione su pista che si svolge ininterrottamente dal 1947.