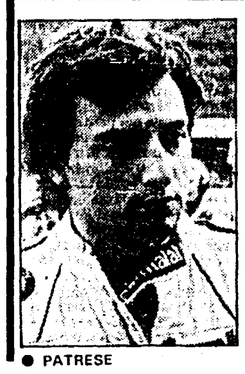
Nelle prime prove Patrese fa il secondo tempo dietro il brasiliano Senna

Alfamiracolo a Montecarlo

Ma nessuno ci crede Le Ferrari imbottigliate

La vettura di Arese rinnovata grazie alla Bosch - Alboreto: «Troppo traffico...»

Così in prova



● PATRESE

● SENNA

Senna (Bra - Lotus-Renault) 1"21'630; Patrese (Ita - Alfa Romeo) 1"22'145; Prost (Fra - McLaren) 1"22'270; Alboreto (Ita - Ferrari) 1"22'630; Mansell (Gbr - Williams-Honda) 1"22'650; Cheever (Usa - Alfa Romeo) 1"22'755; Lauda (Aut - Marlboro McLaren) 1"22'897; De Cesaris (Ita - Ligier-Gitanes) 1"22'992; Rosberg (Fin - Williams-Honda) 1"23'099; Johansson (Sve - Ferrari) 1"23'163; De Angelis (Ita - Lotus-Renault) 1"23'319; Warwick (Gbr - Renault-Elf) 1"23'524; Piquet (Bra - Brabham-Bmw) 1"23'548; Berger (Aut - Arrows-Bmw) 1"24'293; Tambay (Fra - Renault-Elf) 1"24'473; Boutsen (Bel - Arrows-Bmw) 1"24'510; Winkelhock (Rfg - Ram-Hart) 1"26'182; Bellof (Rfg - Tyrrel-Ford) 1"26'214; Ghinzani (Ita - Osella Alfa Romeo) 1"26'230; Fabi (Ita - Toleman Hart) 1"26'329; Brundle (Gbr - Tyrrel-Ford) 1"26'499; Laffite (Fra - Ligier-Gitanes) 1"26'681; Hesnault (Fra - Brabham-Bmw) 1"27'505; Alliot (Fra - Ram-Hart) 1"28'026; Palmer (Gbr - Zakspeed) 1"41'564; Martini (Ita - Minardi-Ford) 6"41'037.

Auto

Dal nostro inviato

MONTECARLO — Un boccone amaro da mandar giù per Enzo Ferrari, chiuso nell'eremo di Maranello. Alle 14,10 gli è arrivata da Montecarlo la telefonata del suo direttore *sportivo*, Marco Piccinini: «Ingegnere, Alboreto è quarto e Johansson decimo. L'Alfa Romeo è stata più veloce di noi». Era l'ultimo avversario a cui pensare. Una macchina lenta, più lenta dello scorso anno. Ed ecco, improvvisamente, l'Alfa cominciare da protagonista il Montecarlo. Riccardo Patrese è circondato da numerosi cronisti. Un affollamento impensabile solo una settimana fa. Poca gente alla Ferrari. C'è rammarico, non costernazione. Solo Johansson scuote, sconsolato, la testa. Gli altri accettano questa prima sconfitta con filosofia. «Anche perché — dice Michele Alboreto — ne conosciamo le cause. Ogni volta che arrivavo alla Rascasse, c'era sempre qualcuno davanti a rallentarmi. La Ferrari qui va fin troppo bene. Se non fosse stato per il traffico, sarei in prima fila. Il miracolo Alfa?...». Alboreto scuote le spalle e ride. Dice: «Aspettiamo domani... Si può scendere ancora di un secondo e allora vedremo chi sarà davanti a tutti. La fortuna bussa una volta sola».

L'ingegner Tomaini presenta i dati tecnici per suffragare la tesi di Alboreto. Il pilota milanese è riuscito a centrare il tempo migliore solo al sesto giro con pneumatici degradati. Sostiene il tecnico ferrarista: «Alboreto non avrebbe avuto difficoltà a piazzarsi accanto a Senna». Chi ha avuto problemi, invece, è stato Johansson. Non correva a Montecarlo dal 1977 quando gareggiava in Formula 3. Ieri la sua Ferrari mancava di motricità all'uscita delle curve. Poi anche lui si lamenta di non aver potuto effettuare un giro *pulito*. Ayrton Senna, record anche a Montecarlo (un secondo in meno del primato ottenuto lo scorso anno da Prost), dà manforte alla Ferrari. «Ha ragione Alboreto — commenta —, è stata anche questione di fortuna. La fortuna di avere fra le mani una Lotus eccezionale e di essere uscito in pista quando non c'era ancora nessuno. Un giro di lancio, poi tutto l'acceleratore giù. È andata bene. Ho cercato di migliorare ancora con il secondo treno di gomme, ma era impossibile centrare l'obiettivo. Un traffico simile lo si trova a Londra solo nelle ore di punta. Forse la Ferrari è uscita in pista in quel momento...». Come è successo al suo compagno di scuderia, De Angelis. Tre tentativi inutili con gomme vecchie e nuove.

Spiegazioni che hanno tranquillizzato anche il Vecchio di Maranello. Domani si può aggiustare il tiro. Anche se, e anche questo è un dato irreputabile, Senna ha ottenuto la sua terza *pole position* consecutiva. E non sempre si può parlare di fortuna. Lauda ha ammesso di aver commesso due errori, una volta con le marce, un'altra in traiettoria. Alla Williams le turbine si rompevano a raffica. Due motori arrosto anche alla Brabham. L'ingegner Chiti è amareggiato: la Minardi non cammina più, ha ottenuto il peggior tempo della giornata, ha paura di non qualificarsi.

All'Alfa Romeo è filato invece tutto liscio. «Una boccata d'ossigeno per noi» commenta l'ingegner Tonti. Ma il vero motivo di tanto miracolo? «La vettura è la stessa di Imola — dice Riccardo Patrese —, ma non si può parlare di miracoli. Il merito sta tutto nell'iniezione elettronica Bosch». Ai box dell'Alfa è tutto un inno al prodotto tedesco, ultima panacea ai mali delle vetture milanesi. Macchine che a Montecarlo presentavano un *alettone posteriore di ampie* dimensioni. «L'abbiamo provato a occhi chiusi — spiega Patrese —. Poteva andar bene o male. C'è andata bene». L'ingegner Tonti avverte che l'Alfa aveva due problemi: aumentando la pressione del turbo, le vettura rallentava e i consumi erano superiori alla media. Ora, assicura il tecnico, anche questi problemi sono scomparsi. Il motore sfruttato al meglio, maggiormente curata la messa a punto. «Io sono come un fantino — avverte Patrese —. Se il cavallo va bene, io lo porto alla vittoria. Altrimenti rimedio anch'io figuracce».

Montecarlo ha sempre portato fortuna a Patrese, il pilota padovano ha debuttato in formula 1 proprio sulle strade del Principato con la Shadow. Nella patria di Ranieri ha vinto anche il suo primo Gran Premio, nel 1982, anche se in modo rocambolesco piazzandosi davanti a Pironi e De Cesaris fermi a pochi metri dal traguardo con i serbatoi a secco. Ora la domanda che tutti si pongono a Montecarlo è: sta iniziando un ciclo esaltante per l'Alfa Romeo? Sono in molto a sostenere di no. Un buon tempo non fa ancora primavera. Servono numerose verifiche. Per ora parliamo di miracolo. La prima risposta, comunque, domani quando riprenderanno le prove di qualificazione.

Oggi la Formula 1 riposa. Ne approfitta la Brabham per recarsi a provare le gomme Pirelli al Paul Richard dove si correrà in luglio. Giornata tranquilla per i piloti, molto lavoro per i meccanici e tecnici. A Montecarlo importante è partire in prima fila. E domani saranno parecchi a dar la caccia a Senna e Patrese.

Sergio Cuti

Nuovo divorzio fra il d.g. e la società partenopea

Juliano, addio al Napoli «Amo il danaro, ma a me piace anche guadagnarmelo»

● JULIANO

Calcio

Dalla nostra redazione

NAPOLI — Questa volta è andato via senza sbattere la porta. In punta di piedi. Antonio Juliano ha lasciato il Napoli misurandosapientemente toni e parole. Ha promesso qualche rivelazione più in là, se sarà il caso. Un gioco strategico di nervi e di scelta di tempo. Juliano ha fatto capire di voler continuare a recitare la parte che da qualche mese si è imposto; indecifrabile il suo piano, se esiste. L'incontro con i cronisti ieri pomeriggio nella saletta stampa del San Paolo. Sentito l'esordio dell'ormai ex direttore generale.

«Ho comunicato la mia decisione al presidente Ferlaino prima di parlare con voi. È stata una scelta difficile, sofferta, ma inevitabile. Il mio rammarico è grande: speravo di continuare il lavoro iniziato con grande entusiasmo. Ma non potevo accettare la proposta del presidente Ferlaino. Amo il danaro, ma mi piace meritarlo. Non mi piace prendere i soldi senza lavorare. E il ruolo offertomi dal presidente avrebbe comportato scarse opportunità operative. Certo, può sembrare pazzesco rifiutare tanti milioni in un paese dove i disoccupati sono tanti. Ma, ripeto, non ho potuto fare altrimenti: la mia è stata una scelta di vita. Se avessi accettato non sarei più stato bene con me stesso».

Dettate tutto d'un fiato le motivazioni del suo rifiuto, ecco Juliano fare un bilancio della sua gestione.

«Ho lavorato due anni con il Napoli, e penso di lasciare un bilancio positivo sia sotto il profilo economico che tecnico. Dai sei miliardi di incasso di due stagioni fa, la società è passata ai trenta di quest'anno. E non mi sembra poco. Inoltre lascio una squadra con un tasso tecnico certamente superiore a quello trovato due anni fa, quando il Napoli mi richiamò».

Nonostante gli sforzi di contenere la rabbia, ecco affiorare il rancore.

«Con me hanno agito male. Ho dovuto apprendere dai giornali le intenzioni dei vertici della società. Io lavoravo nel Napoli, sarebbe stato più corretto chiamarmi e mettermi al corrente dei nuovi orientamenti».

Juliano si riscalda, inevitabile la provocazione: Qual'è il male peggiore del Napoli, Juliano?

«La mancanza di continuità. Ogni due anni puntualmente si sfascia ciò che si è costruito con tanta fatica. Non mi sembra che sia questa la strada da seguire per ottenere grandi risultati. Dall'inizio dell'anno, in sedici partite, il Napoli ha conquistato *ventidue punti* ed ha perso soltanto una volta. Bene. Vi sembra logico, allora, sostituire certe pedine fondamentali? A me no».

— Quali possibilità avrà in futuro la squadra che lei ha cominciato a costruire?

«Enormi. Sarà un Napoli da scudetto. Del resto la società ha i mezzi per completare il lavoro iniziato l'anno scorso. Io fui chiamato ad assumere responsabilità in società *sempre nei momenti* più difficili e con pochi soldi. Ora che i giocatori ci sono e i soldi anche, non dovrebbe essere difficile per nessuno terminare l'opera».

— Quando saluterà i giocatori?

«Domenica, prima della partita, se non mi diranno di andar via prima».

Marino Marquardt

Chek up a Falcao: oggi sapremo se è perfettamente guarito

ROMA — *«Mi sento bene, molto meglio di quando sono partito l'ultima volta. In Brasile ho anche giocato due partite negli ultimi giorni senza accusare nessun dolore al ginocchio».* Paulo Roberto Falcao, sorridente e disteso, ha esordito così al suo arrivo a Roma per sottoporsi stamane a degli esami all'Istituto di Medicina sportiva: «Quattro giorni fa — ha continuato — *ho saputo che la Roma aveva chiesto al prof. Andrews di sottopormi ad un test di controllo, abbiamo preferito farlo a Roma, visto che a Salisburgo, dove Andrews doveva recarsi per un congresso, non ci sono le attrezzature adatte. La cosa più importante a questo punto è la valutazione del medico, perché il ginocchio ora è guarito».*

In Brasile Falcao si è già sottoposto ad alcuni esami di controllo, anche il cutting, i quali hanno fornito responsi incoraggianti. Il campione brasiliano ha cercato di smentire l'esistenza di un clima di tensione nei suoi rapporti con la Roma: «*Il mio contratto — ha detto — mi lega alla Roma fino al 30 giugno 1986, io voglio rimanere, ma il resto non dipende da me. Io non farò niente per pregiudicare la Roma. Non si può ragionare sulle ipotesi, si finirebbe troppo lontano. Nemmeno la presenza di Colombo ha nessuna relazione con le voci di mercato*».

Fu un personaggio negli anni Trenta

È morto Olmi, nell'Ambrosiana segnò un'epopea

Nostro servizio

CREMA — Si è spento mercoledì notte, nella sua casa di Crema, Renato Olmi, uno degli ultimi testimoni dell'epopea calcistica italiana a cavallo fra le due guerre mondiali. Nato a Trezzo d'Adda ma trasefritosi quasi subito a Crema, nella squadra della sua città iniziò la sua carriera, prima come attaccante, poi come mezzala, infine come centro sostegno, che fu il ruolo a lui più congeniale. A vent'anni passa in forza alla Cremonese, che retrocederà, ma metterà in luce il giovane giocatore, che comincerà ad essere conteso da molte squadre: passa al Brescia dove migliorerà tecnicamente ed umanamente grazie all'incontro con l'allenatore-giocatore Umberto Calligaris, e quindi all'Ambrosiana, dove la sua stella brillerà a lungo e la sua carriera sarà ricca di soddisfazioni. È il 1937, e nel giro di quattro stagioni la squadra nerazzurra si aggiudicherà due scudetti, un secondo posto e una Coppa Italia. Nel 1938 Olmi viene convocato in nazionale per i campionati mondiali, ma a causa della non perfetta forma fisica non entrerà nella formazione che si laureerà campione del mondo. Esordisce in nazionale A nel 1940, poi la guerra obbligherà a sospendere le manifestazioni internazionali. Intanto Olmi passa per un breve periodo alla Juventus, ma è insofferente del clima torinese e nostalgico della sua città. Tornerà l'anno successivo a Milano, poi alla Cremonese, poi di nuovo al Crema, inseritosi nel campionato dell'Alta Italia di serie B e C. Il Brescia lo rivorrebbe, ma si scatena una manifestazione di tifosi che lo convincono a restare. Nel 1948 lascia il calcio. Da allora è vissuto fuori dal mondo sportivo. Se però squadre d'oratorio avevano bisogno di maglie o scarpette, si rivolgevano a lui, sicure di trovare un interlocutore disponibile. Sembra che, durante la Resistenza, Olmi aiutasse i partigiani, e per questo dovette fuggire dai tedeschi. L'altra notte, a due mesi dal settantunesimo compleanno, la sua parabola si è chiusa.

Fiorenzo Iesi

● **PALLANUOTO: PESANTE SCONFITTA DELL'ITALIA** — La Germania federale ha strabattuto (10-3) l'Italia nella Coppa Fina a Duisburg. Un arbitraggio permissivo con i tedeschi e fiscale con gli azzurri, più il tremendo Hagen Stamm hanno decretato la pesante sconfitta. La Spagna ha battuto la Grecia (8 reti di Estiarte). Jugoslavia e Olanda hanno pareggiato e gli Usa hanno battuto l'Australia. Classifica: Rfg 8; Usa e Spagna 6; Italia 4; Australia e Jugoslavia 3; Grecia e Olanda 1. Oggi Olanda-Italia.

RENAULT 4 RENAULT 9
RENAULT 11
DA COMPRARE SUBITO
CON QUESTI
VANTAGGI!

UN CREDITO
FINO A 7.500.000 DA
RENDERE IN UN ANNO
SENZA INTERESSI*

NESSUN
ANTICIPO E 48 RATE*

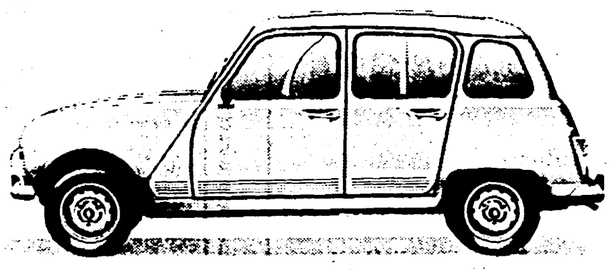
10% DI ANTICIPO
E UN RISPARMIO FINO A
3.000.000
SUGLI INTERESSI*

PER LE VERSIONI
DIESEL IL SUPERBOLLO
LO PAGA RENAULT

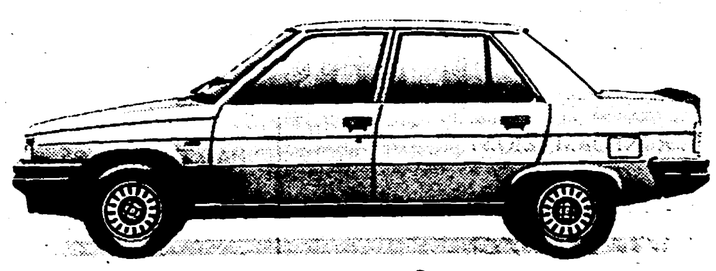
Per comprare un automobile ci sono tanti modi: oggi Renault ne propone uno per ogni diversa esigenza. Ecco i vantaggi tra cui scegliere per fare subito vostra una Renault 4, una Renault 9 o una Renault 11, nelle diverse versioni disponibili presso le Concessionarie. In più, per chi preferisce le versioni diesel il superbollo lo paga Renault.

* Per Renault 4 il credito è fino a 4.500.000. Salvo approvazione della DIAC Italia. Credito e Leasing Renault. Interessi calcolati secondo il normale tasso applicato dalla Finanziaria.

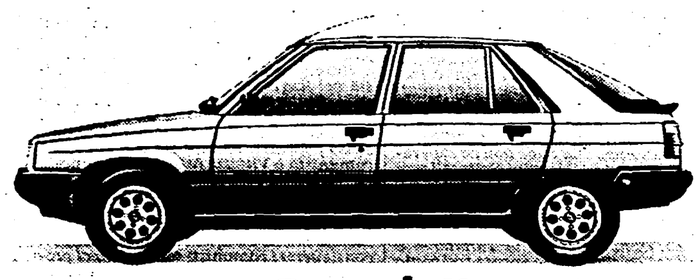
Renault sceglie



Renault 4
DA LIT. 7.090.000 CHIAVI IN MANO



Renault 9
DA LIT. 10.627.000 CHIAVI IN MANO



Renault 11
DA LIT. 10.460.000 CHIAVI IN MANO

E' UN BEL COLPO. FINO AL 15 GIUGNO DAI CONCESSIONARI RENAULT.