

Ufficio
Promozione
e Pubbliche Relazioni

24 AGOSTO «6° Gran premio motociclistico di San Marino»



Il Santamonica di Misano ancora mondiale



Campioni in vetrina a Misano con passerella d'onore per Eddie Lawson e per Carlos Lavado, campioni del mondo freschi d'incoronamento, sia pur formale, delle classi 500 e 250. L'autodromo Santamonica di Misano si appresta, infatti, ad ospitare, il 24 agosto, il 6° Gp di San Marino, ultima prova del motomondiale di velocità per le categorie 250 e 500, penultima per le minicilindrata e le 125, la cui organizzazione è nelle abili mani del dirigente della Federazione sammarinese motociclistica. L'autodromo Santamonica, dunque, ancora alla ribalta per offrire un week-end motociclistico di alta qualità alle migliaia di appassionati; un'altra delle sue esaltanti giornate in una stagione quanto mai ricca di manifestazioni agonistiche iniziate ai primi di marzo e che si concluderanno alla fine di settembre su una struttura che si è ormai inserita, con i suoi imponenti lavori di ampliamento, fra quelle di livello mondiale.

presenta l'attesa dominante della vigilia, rafforzata dalla curiosità di vedere il popolare campione della Louisiana in sella alla debuttante «Honda turbo 500», che i tecnici dicono sia la moto vincente per la stagione 1987. «Spero fermamente di poter rientrare in Italia — aveva detto Freddie Spencer — in occasione del Gp di San Marino, una pista che mi dicono ulteriormente aggiornata e rinnovata, in grado di

«sopportare» amplificandolo in meglio, il prestigio del più famoso Santerno. E poi c'è il pubblico, il grande stupendo pubblico italiano e romagnolo in particolare, che sa mettersi addosso la voglia di correre, di dare il massimo. Il campione statunitense, per quanto ne sappiamo, è rimasto su queste posizioni ed è auspicabile che il Gp San Marino, per lui rappresenti non solo il ritorno alle corse, ma anche la possibilità di rivincita — sia pur limitata agli ultimi gran premi — con i suoi rivali. Se il rientro di Spencer soddisferà le attese di mi-

glia di appassionati, in particolare dei suoi ammiratori impazienti di vederlo di nuovo a confronto con Lawson, Mamola, Baldwin, Mc Elnea, Sarron, Roche, lo stesso Gardner, altri motivi di non minore interesse fanno da sfondo a questo Gp di San Marino. Nella classe 250, si correrà per la gloria essendo già stato assegnato, come nella mezza litro, il titolo iridato, ma non per questo i rivali di Carlos Lavado, il matatore venezuelano, romagnolo di adozione, si tireranno da parte desiderosi di salire su una ribalta prestigiosa come quella del Santamonica. Altro motivo d'attrazione sarà la sfida nelle 125, classe

tutta italiana, anzi tutta team Italia, tra Gresini e Cadalora. Il campione del mondo in carica e l'asso emergente della Garelli, dopo il Gp di Svezia dove Gresini ha preceduto il compagno-rivale, si trovano ora a sole nove lunghezze di distanza. Se da una parte, dunque si correrà

per la gloria, dall'altra c'è una sfida destinata sicuramente ad eccitare gli spettatori per i 129 giri previsti. Non è detto, tuttavia, che il Santamonica assegni il titolo delle ottavo di litro per le quali esiste la possibilità di rinviare tutto al Gp di Germania del 28 settembre. L'attuale classifica vede al comando Luca Cadalora con 98 punti, seguito da Gresini con 89, da Brigaglia (69), Gianola (49), Kneubühler (40) e poi, molto lontani Pietroniro, Aulinger, Wicstrom, Bianchi, tutti — da Brigaglia

in poi — fuori gioco, ma il cui comportamento potrebbe condizionare la sfida fra i due pupilli di Eugenio Lazzarini. Tutto da decidere anche nelle minicilindrata dove il duello è di colore spagnolo con Martinez in testa (62

punti) inseguito dal suo compagno Herreros (67), mentre fa da terzo incomodo il pluriridato Stefan Dorflinger con 65 punti. Anche per le 80cc l'ultimo appuntamento è per il 28 settembre nel Gp di Baden Württemberg, ad Hockenheim.

Luca Dalora

Io e Gresini, spettacolo e grande sfida

di LUCA CADALORA



L'autodromo di Santamonica di Misano non sarà solo la più importante e prestigiosa passerella di campioni della motovelocità, ma metterà in palio anche due titoli iridati, dopo quelli assegnati in Svezia. Sarà dunque un Gp di San Marino dei più attesi ed eccitanti poiché per uno di questi allori mondiali, quello della classe 125, vedrà in lizza due italiani, meglio ancora due piloti della grande scuola emiliano-romagnola, della terra dei motori: il sottoscritto e il mio compagno di squadra Fausto Gresini, campione del mondo in carica. È ovvio, visto che mi è stata data la possibilità di esprimermi liberamente e senza pelli sulla lingua attraverso l'Unità, che spero proprio di strappare l'alloro al mio compagno-amico-rivale. La mia non è demagogia, ma come ho detto chiaramente che corro per togliere il titolo a Gresini, ribadisco pure che tra me e Fausto la sfida è basata sulla più schietta lealtà. Ci sono dei valori anche nello sport come nella vita che è bene tenere conto, sono quelli improntati nel reciproco rispetto, sono i valori umani che devono sempre andare di pari passo con quelli sportivi. Chi sgarrà, in questo senso, non ha vita facile poiché le doti naturali non sono sufficienti a forgiare un campione. Perciò tra Cadalora e Gresini niente braccio di ferro nel senso peggiore che si può dare a questa espressione, ma reciproca stima. Gresini è un conduttore di grande valore, i due mezzi sono identici, i nostri meccanicisti bravissimi, così

come il nostro team manager Eugenio Lazzarini, il quale non ci ha mai imposto ordini se non quello di correre nel rispetto delle regole: la differenza tra noi due è data dalla messa a punto della Garelli (che è un fatto personalissimo), le doti naturali, lo stato psicofisico prima e dopo la corsa, poi che vinca il migliore e se sono io, tanto meglio. Quello che sta per concludersi è un motomondiale molto importante. In tutte le classi, poiché anche tra i piloti, così come tra i tecnici e gli organizzatori, sta muovendosi qualcosa che se andrà a buon fine, eviterà di mandarci allo sbaraglio, come accadeva in passato, e come avviene ancor oggi in certi gran premi. Noi del Team-Italia, abbiamo la fortuna di essere costantemente seguiti, assistiti in tutti i sensi, dai dirigenti della Fmi: penso che questa iniziativa, voluta dalla Federmoto, ed ormai supercollaudata, possa rappresentare un test validissimo anche per le federazioni e i team confratelli, d'oltre confine. Per quanto riguarda il Gp di San Marino, correremo su una pista tra le più veloci e più sicure, con campioni ormai famosi come Spencer, Mamola, Lawson, Gardner, Baldwin, Mc Elnea, Lavado, Pons, Sarron, ma è bene ricordare con un gesto di simpatia anche i Ricci, Ferrari, Vitoli, Chilli, Eliotti, Paps, Matteoni, Reggiani, Caracchi, Gresini, Brigaglia, Gianola, Casoli, Bianchi e perché non del sottoscritto, impegnati a ridare prestigio ad una disciplina sportiva che ci ha sempre visti primeggiare.

Nelle foto qui accanto Cadalora (n. 22) in piena azione. Nelle altre immagini (foto Reggiani) alcuni protagonisti dell'attesa domenica motociclistica al Santamonica: in alto Vitoli che fino ad ora ha lavorato allo sviluppo della nuova Garelli 250; quindi Sarron e Mamola tornati in bella forma, ed infine, in basso, Ferrari alla ricerca di un riscatto dopo una stagione non molto fortunata.

PROGRAMMA

LE DISTANZE

| | | | |
|-------------------------|---------|-----------|---------|
| CLASSE 80 | 22 giri | pari a km | 76.736 |
| CLASSE 125 | 28 giri | pari a km | 97.664 |
| CLASSE 250 | 30 giri | pari a km | 104.640 |
| CLASSE 500 | 35 giri | pari a km | 122.080 |
| TROFEO HONDA (batterie) | 10 giri | pari a km | 34.880 |
| TROFEO HONDA (finale) | 15 giri | pari a km | 52.320 |

GLI ORARI

| | | | |
|----------------------------|----------------|----------------|----------------|
| MERCOLEDÌ 20 AGOSTO | | | |
| PROVE LIBERE | | | |
| CLASSE 80 | 8.00-8.45 | 13.15-14.00 | |
| CLASSE 125 | 9.50-10.35 | 14.05-14.50 | |
| CLASSE 250 | 10.40-11.25 | 14.55-15.40 | |
| CLASSE 500 | 10.15-11.00 | 15.45-16.30 | |
| TROFEO HONDA 500 | | 16.35-17.20 | |
| TROFEO HONDA 125 | | 17.25-18.10 | |
| GIOVEDÌ 21 AGOSTO | | | |
| PROVE LIBERE | | | |
| CLASSE 125 | 9.00-9.45 | 13.15-14.00 | |
| CLASSE 250 | 9.50-10.35 | 14.05-14.50 | |
| CLASSE 500 | 10.40-11.25 | 14.55-15.40 | |
| TROFEO HONDA 125 | | 17.30-18.15 | |
| PROVE DI QUALIFICAZIONE | | | |
| CLASSE 80 | 11.30-12.00 | 15.45-16.25 | |
| TROFEO HONDA 500 | 16.35-16.55 | 17.05-17.25 | numeri pari |
| VENERDÌ 22 AGOSTO | | | |
| PROVE DI QUALIFICAZIONE | | | |
| CLASSE 80 | 9.00-9.30 | 13.00-13.40 | |
| CLASSE 125 | 9.40-10.10 | 13.50-14.30 | |
| CLASSE 250 | 10.20-10.50 | 14.40-15.20 | |
| CLASSE 500 | 11.00-11.30 | 15.30-16.10 | |
| TROFEO HONDA 125 | 17.15-17.35 | 17.45-18.05 | numeri dispari |
| TROFEO HONDA 500 | 1° batt. 16.20 | 2° batt. 16.50 | |
| SABATO 23 AGOSTO | | | |
| PROVE DI QUALIFICAZIONE | | | |
| CLASSE 125 | 9.00-9.30 | 13.00-13.40 | |
| CLASSE 250 | 9.40-10.10 | 13.50-14.30 | |
| CLASSE 500 | 10.20-10.50 | 14.40-15.20 | |
| TROFEO HONDA 125 | 1° batt. 17.15 | 2° batt. 17.45 | |

| | |
|------------------|----------------|
| GARE | |
| CLASSE 80 | 11.00-11.15 |
| TROFEO HONDA 500 | 16.30 (finale) |

DOMENICA 24 AGOSTO

| | |
|--------------|-------------|
| PROVE LIBERE | |
| CLASSE 125 | 10.30-10.45 |
| CLASSE 250 | 10.55-11.10 |
| CLASSE 500 | 11.20-11.35 |

| | |
|------------------|----------------|
| GARE | |
| CLASSE 125 | 13.15 |
| CLASSE 250 | 14.30 |
| CLASSE 500 | 15.45 |
| TROFEO HONDA 125 | 17.00 (finale) |

I PREZZI

| | |
|---------------------|-----------------------------------|
| MERCOLEDÌ 20 AGOSTO | POSTO UNICO L. 7.000 |
| GIOVEDÌ 21 AGOSTO | POSTO UNICO L. 7.000 |
| VENERDÌ 22 AGOSTO | POSTO UNICO L. 10.000 |
| SABATO 23 AGOSTO | POSTO UNICO L. 12.000 |
| DOMENICA 24 AGOSTO | CIRCOLARE PRATO L. 20.000 |
| | CIRCOLARE PRATO RIDOTTO L. 14.000 |
| | TRIBUNA CENTRALE L. 50.000 |
| | DIFF. PRATO-TRIBUNA L. 30.000 |

I RECORD

| | |
|---|--|
| CLASSE 500 | |
| SUL GIRO: Lawson (Yamaha) in 1'20"46 alla media di 156,083 kmh. | |
| SULLA DISTANZA: Lawson (Yamaha) in 47'34"44 alla media di 153,966 kmh. | |
| CLASSE 250 | |
| SUL GIRO: Lavado (Yamaha) in 1'22"46 alla media di 152,277 kmh. | |
| SULLA DISTANZA: Lavado (Yamaha) in 41'57"99 alla media di 149,605 kmh. | |
| CLASSE 125 | |
| SUL GIRO: Kneubühler (Lrc) in 1'25"14 alla media di 147,484 kmh. | |
| SULLA DISTANZA: Gresini (Garelli) in 40'48"4 alla media di 143,621 kmh. | |
| CLASSE 80 | |
| SUL GIRO: McConnachie (Krauser) in 1'30"99 alla media di 138,002 kmh. | |
| SULLA DISTANZA: Martinez (Derbi) in 33'59"94. | |



Un tracciato più che sicuro che adesso vuole la Formula 1

Qualche volta, durante le vacanze, paradossalmente ci si annoia, si ha bisogno di movimento, di qualcosa che porti fuori dal solito tran-tran. Per costoro, per le migliaia di appassionati, ma anche per chi vuole provare emozioni un po' diverse, l'autodromo Santamonica di Misano Adriatico offre sempre valide occasioni. Già in passato l'impianto romagnolo si era segnalato per happening notturni caratterizzati da un insieme di motori, musica, belle donne e attrattive di vario genere. «Attualmente — è il direttore dell'autodromo Riccardo Olinta che parla — stiamo attrezzando un enorme anfiteatro all'aperto con a

disposizione 15.000 posti; poi durante l'inverno ci adatteremo per allungare il tracciato ad attuali 3.488 metri a 4.100 metri, in modo da puntare sempre più avanti nella qualità delle nostre manifestazioni. Il riferimento alla possibilità di ospitare una prova del campionato mondiale di F1 è esplicito. Ma non c'è solo la F1; l'impianto del Santamonica si è sempre dimostrato molto valido sotto il profilo della sicurezza sia per quello che riguarda le manifestazioni automobilistiche che per quelle motociclistiche. Il numero di gare del motomondiale e di campionato italiano che Misano ha ospitato è certamente elevato ed i centauri non si sono mai la-

mentati della validità, sotto tutti i punti di vista, del tracciato. Solo nel 1973, Agostini, il pluriridato campione di casa nostra, ebbe una paurosa uscita di strada alla curva della quercia, che comunque non gli procurò gravi conseguenze fisiche. Da allora l'autodromo è stato ulteriormente migliorato, in modo da venire incontro al costante aumento di potenza di moto e automobili da corsa. È un problema questo, che tutti gli impianti mondiali devono continuamente affrontare. È necessario un continuo adeguamento delle strutture e dell'organizzazione per potersi fregiare del titolo di «autodromo sicuro». Il circuito francese di Paul

Ricard, quando nacque all'inizio degli anni '70, era considerato un impianto modello, a prova di incidente. Col trascorrere degli anni la realtà è profondamente mutata, la velocità di percorrenza delle curve e l'accelerazione delle monoposto sono salite quasi in modo incontrollato, fino a quando l'incidente in prove libere del povero Elio De Angelis, ha costretto a rivedere tutto in occasione del Gp di Francia. L'autodromo di Santamonica, pur con problemi minori da affrontare, ha sempre operato al fine di rendere piacevole ed estremamente sicura la permanenza del pubblico e dei piloti nelle sue aree.

Lodovico Basati