

Trionfo della scuderia inglese
Mansell primo, Piquet secondo
Le due vetture-missile
umiliano tutti gli avversari

La disfatta delle Ferrari
Ancora guasti alle macchine:
escono di gara
prima Alboreto poi Berger

Dittatura delle Williams

Le Williams-Honda hanno dominato il gran premio di Francia. Sul circuito di Le Castellet Nigel Mansell ha stravinto, il suo compagno di scuderia Nelson Piquet si è piazzato al secondo posto. Gara senza storia per tutti gli altri, Prost staccato di un minuto, Senna di un giro. Una vera disfatta la corsa delle due Ferrari: sia Alboreto che Berger si sono ritirati, ancora una volta le vetture italiane hanno fallito.

DAL NOSTRO INVIATO
WALTER GUAGNELI

LE CASTELLET Tutto secondo pronostico nel Gran premio di Francia di F1 Nigel Mansell dopo quattro pole-position consecutive stravinse anche in gara con una Williams-Honda formata «missile»; al secondo posto il compagno di squadra Nelson Piquet. Umiliati tutti gli altri avversari Prost è staccato di quasi un minuto, Senna di un giro. Disfatta completa della Ferrari con entrambe le vetture ritirate a conferma, ormai lampante, di una crisi tecnica difficilmente superabile in tempi brevi.

Con l'arrivo dei circuiti veloci si aspettava il ritorno della Williams ma non si poteva certo prevedere che il trionfo assumesse le proporzioni di Le Castellet. Le vetture della scuderia inglese sono apparse inaspettate, praticamente perfette sotto il profilo aerodinamico e telaiatico, mentre il sei cilindri Honda ha fatto valere, in maniera impressionante, i suoi quasi 500 cavalli di potenza, limite per il momento irraggiungibile dalle altre monoposto. Per le due vetture inglesi è stato uno scherzo staccarsi dal gruppo a fare gare a sé.

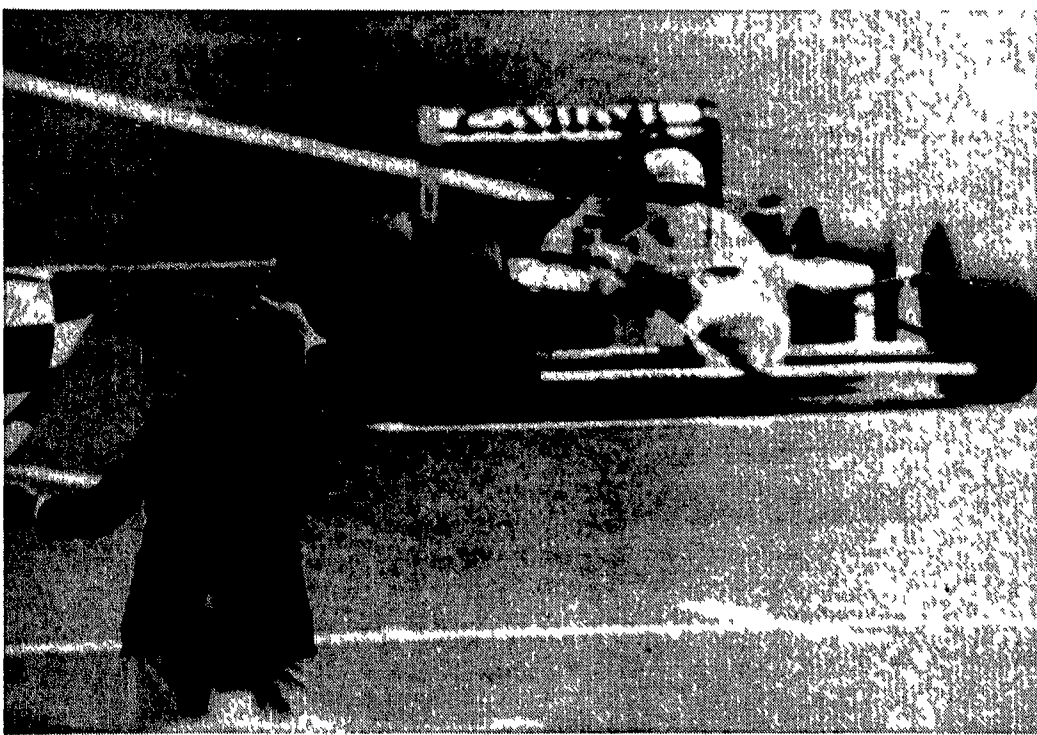
Mansell e Piquet si sono giocati la vittoria in pratica con le soste al box. L'inglese, partito in testa, ha avuto modo da un lato di amministrare il vantaggio, dall'altro ha fatto la scelta di cambiare pneumatici una sola volta (in poco meno di 9"). Scelta che si è rivelata azzeccatissima dal momento che il compagno-rivale Piquet si è invece fermato al box due volte e per di più ha perso secondi preziosi in un mezzo testa-coda all'inizio della gara. Mansell ha comunque dimostrato di volere a tutti i costi il successo quando al 45° giro ha passato il brasiliano con una staccata imperiosa e quanto impeccabile. Piquet non sembra avere ancora ritrovato la determinazione e la brillantezza di un tempo. Lo testimonia il fatto che in questa stagione non ha ancora vinto. La seconda parte della gara, dopo i cambi di gomme, è risultata più che mai un monologo delle Williams con Pi-

quet a inseguire Mansell che però ha amministrato fino alla fine il vantaggio. Degli altri c'è ben poco da dire. Prost si è dovuto inchinare alla superiorità delle Williams e s'è accontentato del terzo posto, comunque utile per la classifica. Senna sulla veloce pista francese non ha potuto trarre grandi benefici dalle sospensioni attive della sua Lotus. Rimane comunque in testa alla graduatoria mondiale. L'unico italiano che ha terminato la gara è stato Fabi che con la Benetton è comunque finito a due giri.

Tracollo delle Ferrari. Che le vetture di Maranello soffrissero di gravi problemi di assetto complessivo lo si sapeva, ma che potessero incappare in una giornata penosa come quella di ieri era francamente impensabile. Alboreto (partito in anticipo per la frizione che non staccava, quindi penalizzato di un minuto dai commissari) ha vivacchiato per qualche tempo al settimo posto, poi il motore ha ceduto e il milanese s'è dovuto ritirare. Berger ha sbagliato la partenza, ha navigato in fondo al gruppo, s'è ripreso, poi s'è fermato al box per cambiare la centralina e ripartito ma per il cedimento di una sospensione è uscito definitivamente. Una disfatta su tutta la linea che denuncia ancora di più la totale inaffidabilità delle vetture di Maranello quando ormai il mondiale ha superato un terzo del suo cammino e conseguentemente il fallimento del lavoro di John Barnard.

I ritardi della Ferrari sono evidenti su tutti i fronti: il motore è fragile, problemi di cambio e di frizione sono all'ordine del giorno, sul versante della tenuta di pista le rosse di Maranello sono una frana. I quasi due secondi al giro che le Ferrari hanno accumulato con una mancanza di affidabilità concreta che si abbina ovviamente ad una competitività praticamente nulla. Questa situazione ha stroncato ogni tentativo dei piloti di fare qualcosa di buono.

Disastro generale dunque e profonda crisi tecnica che ve-



Barnard abbandona Maranello?

LE CASTELLET In casa Williams si brinda a champagne ma le dichiarazioni trionfali di Nigel Mansell («Ho una macchina che sembra un missile») e del suo tecnico fanno meno notizia della situazione di grave crisi in cui si trova la Ferrari. Quindici tecnici e microfonisti del giornalismo puntano dritti al box di Maranello. Spetta al direttore sportivo Marco Piccinini l'ingrato compito di fare il punto sulla situazione certamente drammatica in casa ferrarista.

«È stata una giornata ampiamente negativa», dice Piccinini. «Le nostre vetture accusano una mancanza di affidabilità concreta che si abbina ovviamente ad una competitività praticamente nulla. Questa situazione ha stroncato ogni tentativo dei piloti di fare qualcosa di buono».

Disastro generale dunque e profonda crisi tecnica che ve-

de della scuderia andare alla deriva proprio nel momento in cui i team di punta stanno iniziando ad esprimersi al meglio. In questa prima fase della nuova e tanto decantata gestione Barnard le Ferrari hanno racimolato due terzi posti con Alboreto e tre quarti posti con Berger. Un po' poco in rapporto ai programmi e alle attese della vigilia soprattutto in rapporto all'ingaggio miliardario concesso al tecnico inglese che sino ad ora si è distinto soltanto per le polemiche che ha saputo provocare, per le frecciate lanciate ai meccanici ed in generale alla casa automobilistica modenese.

«E adesso?», «Cercheremo di portare avanti lo sviluppo della vettura», spiega Piccinini. «martedì proveremo a Imola, ma ripeto, la situazione è molto preoccupante. Sono

deluso». Qualcuno ventila l'ipotesi di un cambiamento di rotta. Ma quale? È difficile che il Drake metta in disparte John Barnard. Di una nuova vettura non si parla. È quindi verosimile che si vada avanti così sperando non si vada bene in cosa. Intanto i due piloti spiegano i motivi della débâcle francese.

Alboreto «Alla partenza avevo problemi alla frizione (quella nuova in fibra di carbonio ndr) che non staccava, per paura di rimanermi fermo in mezzo alla pista, probabilmente sono partito con un attimo di anticipo rispetto al "verde". Poi ha ceduto il motore». Se ne va scurissimo in volto, forse già pentito d'aver detto sì ad Enzo Ferrari anche per il 1988.

Berger «Ho sbagliato la partenza, ho recuperato, poi

sono dovuto fermare per cambiare la centralina. Più tardi ha ceduto la bielletta della sospensione posteriore e la mia gara è finita».

John Barnard da parte sua non ha voluto rilasciare alcuna dichiarazione. «Ho mancato di discrezione una volta - ha solo detto - d'ora in avanti ci starò attento». Un silenzio stampa poco edificante per un personaggio che credeva, con la sua esperienza, di poter riportare in alto la Ferrari ma che fino ad ora ha rimediato solo magre figure.

Qualcuno pensa che la mancata presenza sul circuito di venerdì e col suo atteggiamento distaccato vada a cercare di proposito la rottura con Enzo Ferrari.

La gara francese ha portato novità anche nelle sponsorizzazioni. Col Gran premio di Francia Trussardi è entrato nel

mondo della F1 come sponsor del team Arrows. La griffe del levierio ha quindi fatto la sua comparsa sulle tute dei piloti Eddie Cheever e Derek Warwick e sulle fiancate della vettura. Restando in tema di festeggiamenti Riccardo Patrese ha corso ieri il suo 150° gran premio. Ha offerto a meccanici e tecnici della scuderia un'enorme torta e champagne. René Arnoux, sabato scorso, ha invece compiuto 39 anni.

Il sistema Olivetti Longines per la F1 tocca invece quota 100. Tanti sono infatti i gran premi disputati negli ultimi sette anni che si sono avvalsi delle apparecchiature di cronometraggio Longines e dei computers Olivetti per l'elaborazione di tutti i dati di gara. Il traguardo centenario è stato tagliato a Detroit e festeggiato giovedì scorso in Francia. □ WG

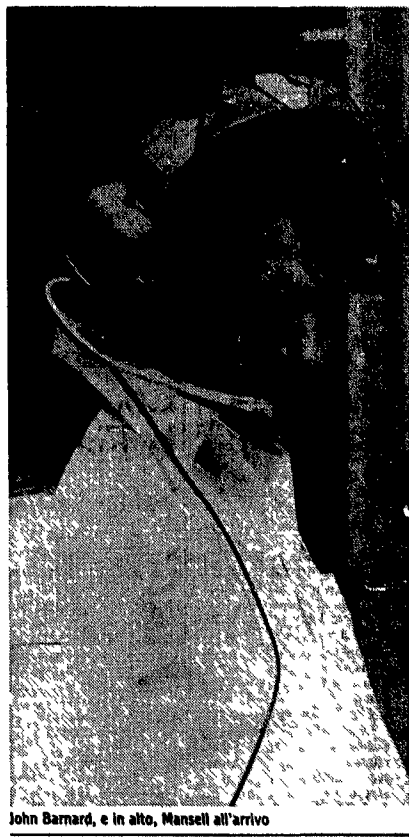
ORDINE D'ARRIVO

1	Nigel Mansell	(Gbr)	Williams Honda	In 1 ora 37'03"639.
2	Nelson Piquet	(Bra)	Williams-Honda	a 7"711
3	Alain Prost	(Fra)	Marlboro McLaren	a 55"255
4	Ayrton Senna	(Bra)	Lotus Honda	a un giro
5	Teo Fabi	(Ita)	Benetton Ford	a due giri
6	Philippe Streiff	(Fra)	Tyrrell Ford	a quattro giri
7	Jonathan Palmer	(Gbr)	Tyrrell Ford	a quattro giri
8	Stefan Johansson	(Sve)	Marlboro McLaren	a sei giri
9	Pascal Fabre	(Fra)	Ags Ford	a sei giri

CLASSIFICA MARCHE

1)	Williams-Honda	45 punti
2)	McLaren-Tag	39 punti
3)	Lotus-Honda	30 punti
4)	Ferrari	17 punti
5)	Arrows-Megatron Brabham-Bmw, Benetton-Ford	4 punti
6)	Tyrrell-Ford	3 punti
7)	Zakspeed	2 punti
10)	Ligier-Bmw March-Ford	1 punto

SIMOD
S.p.A.
INDUSTRIA CALZATURE



John Barnard, e in alto, Mansell all'arrivo

Tour Con Sergeant la corsa in Francia



STRASBURGO Il Tour ha lasciato ieri la Germania raggiungendo la Francia, con due semitappe che hanno avuto identica fisionomia. La prima è stata dominata dal belga Frison che è scattato al quinto chilometro. Il suo vantaggio è andato progressivamente aumentando fino a sfiorare i cinque minuti. Dopo qualche scaramuccia, il solo che ha avuto la forza di inseguire decisamente il fuggitivo è stato il francese Leclerc, uscito dal plotone a 23 chilometri dal traguardo.

Il corridore francese è arrivato fino a due minuti da Frison. Ma è stato ripreso a due chilometri dallo striscione di Pforzheim, mentre Frison conservava un vantaggio di 1'28" all'arrivo.

Nella volata del gruppo (esattamente 200 corridori, soltanto uno in ritardo) l'ha spuntata Van Pottel su Alouche. La media è stata di oltre 43 orari in una giornata calda ma ventilata.

Nel pomeriggio il Tour ha viato la seconda semitappa. È sembrata la fotocopia di quella della mattina. Al chilometro 54 se ne è infatti andato Marc Sergeant, uno dei più quotati corridori belgi, apprezzabile per la sua regolari-

tà. Sergeant è riuscito ad accumulare un vantaggio massimo di 4'20" al chilometro 80, poi però il suo distacco dal gruppo è sempre più diminuito.

Sergeant però ha raccolto le ultime forze ed è riuscito ad amministrare il vantaggio, facendo sua la tappa con un margine di appena 13", dopo una fuga di 58 chilometri. La volata del gruppo era vinta da Wojtinek.

Ordine d'arrivo della prima semitappa: 1) Herman Frison (Belgio) a 1 ora 49'23", 2) Jean-Paul van Poppel (Olanda) a 1'28", 3) Stefano Alouche (Italia) a 1', 4) Giuseppe Saronni (Italia) a 1', 5) Davis Phinney (Usa) a 1'.

Classifica generale del Tour: 1) Erich Maechler (Svizzera) in 12 ore 55'15", 2) Jorg Mueller (Svizzera) a 44', 3) Giancarlo Perini (Italia) a 55", 4) Acacio Da Silva (Portogallo) a 1'35", 5) Charles Mottet (Francia) a 1'36", 6) Guy Nulens (Belgio) a 1'38".

Maledetto Mont Ventoux

GINO SALA



Eddy Merckx durante una tappa del Tour del 1972

Non è facile leggere nelle carte del Tour de France '87 che è cominciato da pochi giorni e che avrà il primo risultato importante venerdì prossimo in occasione di una prova a cronometro lunga circa novanta chilometri. Distanze del genere appartenevano al ciclismo di tanti anni fa, ma in un modo o nell'altro il Tour è sempre in cerca di eccessi per mantenere le caratteristiche di corsa crudele, disumana, spietata. «È la nostra legge», ebbe a dirmi quel santone di Jacques Goddet mentre si cenava in un ristorante di Montpeller. «Non sarebbe il Tour senza quelle regole di ferro e quella sofferenza che temprano gli uomini. Siamo un esercito di veni combattenti, sulle nostre strade c'è una scuola di grande resistenza di grande coraggio e grande fantasia».

Il fascino della competizione per la maglia gialla deriva proprio dalla durezza del percorso, dal sole che nel mese di luglio picchia come un martello sull'asfalto, da una fatica che spaventa e che esalta, che dà la carica per continuare. Si racconta che nell'ottava edizione (1911) un medico ven-

ne convocato d'urgenza per visitare un corridore che non aveva più fiato per lamentarsi: «Sta morendo», disse il medico all'albergatore di Marsiglia. «Inutile ricoverarlo in ospedale, ha poche ore di vita, passerò domattina per certificarne il decesso», aggiunse l'uomo di scienza e potete immaginare il suo stupore quando venne a sapere che alcune ore dopo il ciclista era di nuovo in sella. Si chiamava Ernest Paul e finì il Tour all'ottavo posto.

Erano i tempi dei pionieri, ma non si deve credere che il corridore accettasse tutto ciò che veniva loro proposto. Dal 1903 ai giorni nostri il Tour è pieno di trucchi, di risse, di drammi, di proteste e di scioperi contro il regime millitaresco degli organizzatori. Se una volta c'era chi saliva su un'auto di notte per portare a termine tappe lunghe cinquecento chilometri, chi si faceva aiutare dai tifosi spargendo chiodi e cocci di bottiglie per danneggiare gli avversari, se è vero che nel 1924 Henri Pelissier abbandonò la carovana dopo una conferenza stampa al Café de la Gare di Coudant per denunciare le angherie del regolamento che gli impedivano di togliersi una maglia di lana, è altrettanto vero che non sono lontani i Tour in cui Jacques Anquetil e Bernard Hinault scesero di bicicletta per opporsi ai voleri di monsieur Levitan l'omino tutto di un pezzo recentemente accantonato per questioni amministrative poco pulite. Anquetil fermò una tappa per oltre mezz'ora e superò il traguardo spiegò ai giornalisti che di fronte a quel supplizio i corridori non potevano essere condizionati da un elenco antidoping che metteva al bando dei farmaci prescritti dal medico di fiducia.

Hinault dal canto suo era alla testa del plotone che a cento metri dalla linea d'arrivo proseguiva a piedi perché un totale disaccordo coi disegni di trasferimenti. E sempre al Tour ho visto Merckx piangere di rabbia mentre si andava verso il Colle della Maddalena. Era l'estate del '77, era un Merckx prossimo a chiudere la carriera e in seria difficoltà sui quei severi tornanti Dieci, venti, trenta navi superarono il campione che aveva dominato per cinque anni e dal volto di Eddy scendevano copiose lacrime. Più tardi, Merckx

mi avrebbe confidato: «È uno scandalo, è il gioco del massacro, è un Tour che guadagna miliardi sulla pelle dei corridori». Finalmente Eddy non più «cannibale», non più raziatore di maglie gialle, diventava un uomo come tanti altri.

Proteste, scioperi e feroci discussioni sono serviti a qualcosa, ma il Tour de France rimane una brutta bestia perché quest'anno andrà ancora sul Mont Ventoux, la montagna dove è morto l'inglese Tom Simpson, una salita senza un filo di vegetazione, dintorni da paesaggio lunare, un deserto di sabbia e più sali e più viene meno il respiro. Una brutta bestia perché in due giorni si dovranno scalare nove colli pirenaici e in tre ben quattordici colli alpini. C'è un bar volante in mezzo al plotone, c'è uno stuolo di medici specializzati, autoambulanze munite di apparecchi per gli interventi d'emergenza, elicotteri che sorvegliano, cotti come sorvegliano, ma dietro l'angolo c'è una quantità di pericoli che derivano dalla superfatiga. Cose che rendono il Tour un gigante, una perenne attrattiva, ma che possono distruggere gli atleti. Non per niente Hinault ha smesso di correre al trentunesimo compleanno, non per niente Fignon è terribilmente calato dopo i trionfi dell'83 e dell'84, non per niente Stefano Roche ha dichiarato che il Tour '87 è una catena di assur-

dità e che se Goddet avesse fatto il corridore, sicuramente non sarebbe arrivato a festeggiare le ottanta primavere.

Il Tour è un grosso affare. Nella sua cassa entrano molti quattrini perché innumerevoli sono le richieste di ospitalità e infatti il tracciato di ogni edizione viene annunciato con nove mesi di anticipo sulla data di partenza. Invano gli italiani chiedono il ritorno alla formula delle squadre nazionali, formula che darebbe maggior interesse alla corsa, ma meno soldi ai padroni del vapore. Padroni che hanno intascato 2 miliardi e 100 milioni di lire per le tre giornate di Berlino che guardano al futuro col Tour della Comunità europea in programma dall'8 al 20 settembre e col Tour femminile che partirà mercoledì prossimo da St. Quentin per terminare il 26 luglio a Parigi. Qui la nostra Maria Canins dovrebbe conquistare il terzo trionfo consecutivo, mettendo a frutto le sue meravigliose doti di scalatrice. Principale avversaria la francese Longo compagne d'avventura la Bonanomi la Bandini la Chappa la Galli, la Menussa e la Seghezzi Bella, compatta la pattuglia delle azzurre, ragazze che faticano per poco o niente. A Natale dello scorso anno dovevano ancora nocere i premi vinti nel luglio precedente. E poi dicono che il Tour è generoso.