

Gp di Spagna di F1
Brasiliano in pole position
 ipotoca il titolo piloti
 Ferrari in seconda fila

6. PIQUET (Williams) 1'22"461	28. BERGER (Ferrari) 1'23"164	12. SENNA (Lotus) 1'24"320	1. PROST (McLaren) 1'24"596	7. PATRESE (Brabham) 1'25"335
5. MANSELL (Williams) 1'23"081	27. ALBORETO (Ferrari) 1'24"192	19. FABI (Benetton) 1'24"623	20. BOUTSEN (Benetton) 1'25"295	8. DE CESARIS (Brabham) 1'25"811

Piquet, intenso profumo di mondiale

Nelson Piquet con un giro capolavoro ha guadagnato la sua quarta pole position stagionale (24ª della sua carriera) che può avere un'importanza rilevante forse decisiva per il campionato mondiale piloti. Il vantaggio della corda è infatti considerevole in una pista come quella spagnola dove le tante curve e i brevi rettilinei spengono pochi sorpassi.

DAL NOSTRO INVIATO
WALTER QUAGNELI

JEREZ DE LA FRONTERA. Conquistando il successo il brasiliano della Williams aumenterebbe ancora le sue chances di aggiudicare il terzo titolo mondiale. Se poi dovesse vincere e né Senna né Mansell riuscissero a piazzarsi al secondo posto, sarebbe la matematica a consegnargli l'iride. Ovvio quindi che Nelson Piquet, dopo l'ultima ora di prove cronometrate, fosse lasso per la gioia. «Pole position importante per me. Ho smesso di girare qualche minuto prima del termine dell'ora di prove per evitare rischi di incidenti. Le sospensioni «attive» avranno un ruolo determinante in gara. Senna cercherà di far tutta la corsa senza cambiare le gomme (cosa che lo invece farà) perché questa è l'unica possibilità che gli resta per starmi davanti, altrimenti prenderebbe mezzo secondo a giro. Mansell? Faccia quei che vuole».

Il pilota inglese è il grande scintillio della giornata. Ha fatto di tutto per superare il tempo di Piquet, prima con la vettura dalle sospensioni tradizionali, poi con quella «attiva». Ma senza risultato. Invece, ha trovato il modo di litigare coi commissari che l'avevano fermato per pesare la vettura. Poi alla fine, delusissimo, è corso via imprevedendo contro tutti, segnatamente contro i tecnici della Honda: «La mia vettura è più lenta di quella di Piquet» continuava ad urlare come un indemoniato. È stato multato dai commissari per 3000 dollari e i suoi tempi annullati.

Le Ferrari hanno avuto una giornata tormentatissima. In mattinata Alboreto è arrivato lungo ad una curva ed è finito fuori danneggiando seriamente la sua vettura che è stata subito caricata sul caravan essendo inutilizzabile per la gara. Berger, non soddisfatto delle prestazioni del suo mo-



Nelson Piquet in compagnia della sua fidanzata Catherine sulla pista spagnola

Re Williams ha scelto Patrese

JEREZ DE LA FRONTERA. Adesso è ufficiale: Riccardo Patrese passa alla Williams. Nella prossima stagione farà quindi coppia con Nigel Mansell. L'accordo fra la scuderia inglese e il pilota padovano è diventato carta scritta. Riccardo Patrese, 33 anni, è il decano tra i piloti di Formula Uno, con ormai 11 anni di carriera alle spalle e 156 Gran Premi disputati.

«Attenzione - precisa Patrese ora alla guida della Brabham - sono il decano ma non sono vecchio. Ho ancora la grinta e la passione di un ragazzino. Anzi, dirò di più, dal momento che nella mia carriera in pratica non ho mai avuto a disposizione vetture veramente competitive, cioè di primo piano, ho tantissima voglia di rifarmi e di vincere. Con la Williams spero di avere questa opportunità».

Patrese ha debuttato in For-

mula Uno nel Gran Premio di Monaco il 22 maggio 1977 con una Shadow-Ford. È poi stato tre anni alla Arrows-Ford, due alla Brabham, due all'Alfa Romeo e gli ultimi due ancora alla Brabham, con una vettura che l'ha fatto soffrire non poco.

«Nella mia carriera - spiega il pilota - ho vinto due Gran Premi: Montecarlo nell'82 e Sudafrica nell'83, poi mi sono piazzato quattro volte secondo, altrettante terzo, due volte quarto e per due volte ho fatto la pole-position. Il bilancio tutto sommato è soddisfacente».

Frank Williams che nella prossima stagione non avrà più a disposizione i motori turbo della Honda ma passerà al motore aspirato sempre della casa giapponese elaborato e gestito però da John Judd, aveva bisogno di un pilota che avesse anche buoni doti di collaudatore passando Piquet

alla Lotus: la scelta di Patrese risulta azzeccata in tal senso.

«Il passaggio alla Williams - continua ancora Patrese - mi riempie di soddisfazione; se avessi dovuto scegliere tra tutte le scuderie, mi sarei orientato proprio su quella di Frank Williams, preferendo alla stessa Ferrari. La ritengo infatti la meglio organizzata ed assoluta fra tutte quelle del "grande circo". Credo che anche con l'aspirato sapremo fare un buon lavoro».

«Sono felice d'aver scelto Riccardo - commenta Frank Williams - ho sempre pensato che possa essere un pilota vincente con la macchina giusta. Quando è salito per la prima volta sulla Williams a fine agosto a Imola, ha mostrato subito una gran dimestichezza con la vettura facendo segnare un tempo eccezionale. Credo proprio che con Patrese nella prossima stagione potremo toglierci tante belle soddisfazioni».

□ W.G.

GLI ALTRI

Johansson (McLaren) 1'28"147	6ª	Warwick (Arrows) 1'28"728
Cheever (Arrows) 1'27"062	7ª	Arnoux (Ligier) 1'28"241
Streiff (Tyrrell) 1'28"330	8ª	Palmer (Tyrrell) 1'28"353
Alliot (Lotus) 1'28"361	9ª	Nakajima (Lotus) 1'28"367
Capelli (March 871) 1'28"477	10ª	Brundia (Zakspeed) 1'28"597
Nannini (Minardi) 1'28"602	11ª	Danner (Zakspeed) 1'28"987
Ghinzani (Ligier) 1'29"068	12ª	Campos (Minardi) 1'29"539
Fabre (Ags Jnr22) 1'30"694	13ª	Larini (Coloni) 1'30"982



Sponsor sulle quattro ruote Quella sigaretta è un turbo

JEREZ DE LA FRONTERA. Interessante il risultato di una indagine promossa da una multinazionale che sponsorizza una scuderia di Formula Uno. A circa duemila italiani è stato chiesto qual è il nome dello sponsor del «grande circo» che viene in mente prima di tutti gli altri. Il 35% ha risposto Marlboro (che è top sponsor della McLaren), il 13% ha detto Denim (che appoggia la Williams), il 10% ricorda la Parmalat anche se quest'ultimo marchio da ormai tre anni non è più presente in Formula Uno. Dopo la Parmalat viene Benetton con l'8% seguito da Magneti Marelli con il 5%, John Player Special (marchio scomparso a fine '86) col 4%. Seguono poi con percentuali inferiori Simod, Olivetti, Canon, West e Camel.

□ W.G.

«Sunday Times»: anche i motori della F1 si possono «drogare»

LONDRA. Il settimanale inglese «Sunday Times», che in occasione del Gp d'Italia a Monza rivelò l'esistenza di casi di doping tra i piloti di F1 spingendo la Federazione internazionale ad annunciare il ripristino dal prossimo anno di una apposita commissione medica, pubblica nel numero di oggi una denuncia di possibili casi di «doping tecnico». Prendendo le mosse da una serie di casi insoliti di prestazioni molto diverse tra due macchine della stessa scuderia (come aveva denunciato il pilota della Williams, Mansell), l'inchiesta rivela sconcertanti modi di «drogare» un motore a scapito di un altro mediante l'uso di piccoli «chips» elettronici da introdurre nelle centraline di comando di cui i motori da corsa sono oggi dotati. Sarebbe in sostanza possibile far consumare di più un motore o farlo andare più piano favorendo così alcuni piloti a scapito di altri.

Nuova impresa a Perugia

Anche in salita è sempre Panetta

Ancora una grande impresa di Panetta che ieri pomeriggio ha dominato la seconda edizione della Corciano-Perugia. Dopo 7 dei 17 chilometri della durissima corsa, quasi tutta in salita, il campione del mondo ha frantumato la pattuglia dei fuggitivi, sei atleti, con azione irresistibile. «Ho un po' sofferto negli ultimi due chilometri, con un lieve dolore al fegato ma non posso dire di avere avuto grandi problemi».

DAL NOSTRO INVIATO
REMO MUSUMECI

PERUGIA. È andata così: sulla piazza della Stazione, dove inizia la salita, Giorgio Rondelli gli ha urlato di fare attenzione perché si stava avvicinando il keniano Kip Koskei. Francesco Panetta in quel momento era assieme ai britannici Carl Thackery e Steve Jones, al piccolo Salvatore Antibo, al marocchino El Mustafa Nechchadi, all'americano Mark Newow. Francesco si è girato e ha visto una figura nera fasciata di bianco che si avvicinava. «Ma sì», si è detto, «che me ne vada adesso o tra un paio di chilometri non fa differenza. Anzi, è meglio adesso, così posso controllare meglio la corsa». E se ne è andato.

La salita che si arrampica verso il cuore antico di Perugia è veramente terribile e prima del Teatro Lilli offre soltanto la breve pausa di un tratto piano e di una discesa. Ma la discesa è peggio della salita, ha precisato il campione del mondo dopo il traguardo, «perché il costringe ad appoggiare i violenti che massacrano il fegato», infatti per un paio di volte il ragazzo si è massaggiato il fegato. «Non è che mi fa male il fegato. Diciamo che mi avvertiva del male in arrivo».

Ieri, sui 17 chilometri e 412 metri che uniscono Corciano a Corso Vannucci, Francesco Panetta ha scritto una pagina bellissima nel giovane libro della sua carriera di campione dell'atletica. Una solitudine addolcita dagli applausi lunga dieci chilometri e mezzo, una fatica intensa anche se ammorbidita dal duro lavoro di preparazione. Francesco è scappato al settimo chilometro e ha ritrovato i rivali al traguardo. Giorgio Rondelli lo informava ogni tanto del vantaggio e lo incitava a tenere alto il busto, proprio per evitare che il legato venisse compresso.

Dietro al fuggiasco il giovane inglese Carl Thackery è stato l'unico a tentare l'aggancio e si è pure avvicinato - comunque sempre a distanza di sicurezza - al termine della breve discesa. Ma dopo la discesa cominciava via Pinturicchio, aspra come un'erta montana, e il vantaggio tornava su livelli insuperabili.

Mark Newow ha vinto, come era fin troppo facile pronosticare, il Trofeo Elisseo del «thrilling» che avrebbe infiammato la gente. C'è da chiedersi quale logica perversa abbia spinto i dirigenti keniani a vietare al campione del mondo di correre e quindi di guadagnare una sessantina di milioni quest'anno e di mettersi in lista per guadagnare altrettanti l'anno prossimo. Non mi risulta che gli atleti keniani siano tanto ricchi da permettersi un così vasto scalo.

Mark Newow è un buon vincitore del Trofeo ma Paul Kipkoeh gli avrebbe dato ben altro sapore.

Francesco Panetta ha vinto la 19ª gara della stagione sulle 29 disputate. Chiuderà il 4 ottobre a quota 32, una quota eccezionale. «Sì, troppe corse. L'anno prossimo non ne correrò più di 24».

L'arrivo. 1) Francesco Panetta 54'06", 2) Carl Thackery a 38", 3) Mustafa El Nechchadi a 1'16", 4) Mark Newow a 1'28", 5) Steve Jones a 1'44", 6) Abdullah Bouba a 2'08", 7) Tim Hutchings a 2'24", 8) Kip Koskei a 2'41", 9) Salvatore Antibo a 2'50", 10) Gianni Poli a 2'53".

FIATSAVA OFFRE DUE GRANDI OPPORTUNITÀ SULLA UNO, IL MODELLO FIAT PIU' VENDUTO IN EUROPA.

Due grandi vantaggi, per una sola passione.

RIDUZIONE DEGLI INTERESSI

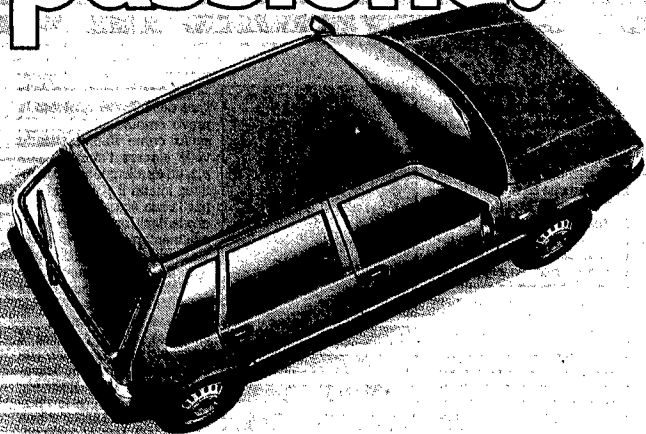
25%

Vedi la Uno dal concessionario. Ti innamori, la vuoi e la vuoi subito. Dal 1° al 30 settembre, oltre alla riduzione media del 15% voluta da FIATSAVA sull'acquisto rateale delle auto e dei Veicoli Commerciali, puoi portarti via subito la tua Uno con un tasso di interesse ulteriormente ridotto del 25%, versando solamente IVA e messa in strada. La passione, subito.

1ª RATA GENNAIO

'88

La vuoi subito e a condizioni eccezionalmente favorevoli. E puoi iniziare a pagare la prima rata dopo 4 mesi. Qualche esempio? Sulla Uno Fire 3 porte, con 47 rate da L. 238.000 risparmi L. 1.064.870. Sulla Uno Diesel 3 porte, con 47 rate da L. 297.000 risparmi L. 1.301.256. Fino al 30 settembre **SAVILEASING** riduce anche il costo del finanziamento attuale, facendo risparmiare fino ad un milione IVA inclusa.



FIAT

FIATSAVA
 I Servizi Finanziari del GRUPPO FIAT

Speciale offerta non cumulabile con altre iniziative in corso in base ai prezzi ed ai tassi in vigore dall'1/9/87 e per clienti in possesso dei requisiti di solvibilità richiesti da FIATSAVA. Presso le Succursali e Concessionarie Fiat dal 1° al 30 settembre 1987 su tutti i modelli della gamma Uno disponibili in rete.