



Alboreto e Berger alla vigilia del Mondiale di F1
 Due personaggi, due caratteri difficili da conciliare
 e una lotta per la supremazia che creerà molti problemi

I duellanti

La strana coppia targata Ferrari



3 APRILE
BRASILE

RIO DE JANEIRO. Alto, slanciato, l'aria sorniona, Gerhard Berger non rinuncia mai al suo jogging. Quattro chilometri, ogni giorno, sulla bianca distesa sabbiosa di Sao Conrado. Ed è con passo elastico che, dopo la sgroppata, l'austriaco attraversa i sontuosi e sovraccarichi saloni dell'hotel Intercontinental, quartier generale della corsa, variopinto girone infernale in cui si inrociano, tra sorrisi abbozzati, brevi saluti, frettolose strette di mano, piloti, manager, tecnici, inviati, addetti degli uffici stampa, per dei numerosissimi sponsor.



1 MAGGIO
SAN MARINO

Il suo pensiero non è mutato in questi giorni di vigilia. Dopo aver visto cosa hanno combinato le McLaren a Imola, fa professione di scetticismo. «Il titolo dell'87? Beh, è presto detto. È una faccenda privata tra Senna e Prost. C'è forse qualche dubbio?». Sudato, raggiunge la piscina, dove si attendono altri piloti, e si lascia cadere su una sdraio. «L'uno e l'altro - continua, sorseggiando un succo di abacaxi (ananas) - vinceranno diverse corse». Si ferma un attimo, come se volesse riflettere, e aggiunge: «È davvero incredibile quello che ha fatto la nuova McLaren alla sua prima uscita. Al momento non vedo chi altri possa diventare campione del mondo».



15 MAGGIO
MONACO

Ma lo scetticismo dell'austriaco non assume i toni cupi del disfattismo. «I nostri tecnici - dice - hanno risolto quasi di tutto i problemi di perdita di potenza causati dalla valvola Pop-Off. Perciò potremmo dare il massimo. Ma, ripeto, sarà impossibile minacciare l'egemonia di Senna e Prost».

Domenica prossima, alle 13 ora locale (le 18 italiane), col Cp di Rio, parte il campionato mondiale di F1. Ma già da questa mattina, alle 10, nell'autodromo di Jacarepaguà intitolato da pochi giorni a Nelson Piquet, i piloti sono in pista per le prove, che proseguiranno anche domani. Per la Ferrari è una vigilia am-

letica. Sulle speranze alimentate dai tempi dell'austriaco Berger nel Gran premio simulato corso ad Imola è arrivata come una doccia d'acqua gelata la performance delle McLaren. E si aggiungono le perplessità per il comportamento del progettista Barnard e per la convivenza tra Berger e Alboreto.

DAL NOSTRO INVIATO
GIULIANO CAPECELATRO

stanco. È reduce da un viaggio aereo di undici ore e tenta di sottrarsi al fuoco di fila delle domande. Spiega laconicamente che lui non si sente affatto battuto in partenza. «Piantiamola con la storia della McLaren. C'è la Lotus di Piquet. Ci siamo noi della Ferrari. Potrà uscire fuori qualche sorpresa. Insomma, un mondiale tutto ancora da giocare. E la Ferrari è ormai messa a punto».

Allora, una sua vittoria qui a Jacarepaguà, andrà ascritta a merito di Barnard? Alboreto ha un sussulto, ma non si scompone più di tanto. «Il merito sarà di tutti quelli che hanno lavorato a Maranel-

lo», conclude avviandosi a grandi passi verso l'ascensore.

Forse, per la Ferrari, la chiave dell'imminente campionato del mondo di Formula 1 come «simbolo della spietata realtà del mondo capitalista che costringe gli uomini a sedersi al comando di grandi macchine pronte a incendiarsi a velocità pazzesche...».

Ma quando sarà pronta...?

In attesa della nuova era, la Ferrari si presenta al debutto di Jacarepaguà con una macchina che rispetto all'87 è cambiata solo nel motore. Così la sigla è oggi F1 87/88 C (dove C sta per compressori), il rapporto di compressione è passato da 8 a 10 a 1, la potenza che può sviluppare è calata da 800 a 620 cavalli e il numero dei giri è salito da 11.500 a 12.000. Il futuro, sotto il segno dell'aspirato è nei 12 cilindri. L'obiettivo che i tecnici di Maranello stanno tentando di raggiungere sono i 600 cavalli.

L'ultimo ferrarista a salire sul podio in Brasile fu Jody Scheckter, nel 1979. Col via delle vittorie di Suzuka e Adelaide, ultime due prove del mondiale '87, il Cavallino rampante ha portato a Rio le due monoposto che scenderanno in pista, più una di quelle utilizzate nei test brasiliani nei primi di marzo e una, la monoposto usata da Alboreto a Imola, smontata come scocca di riserva.



24 LUGLIO
GERMANIA



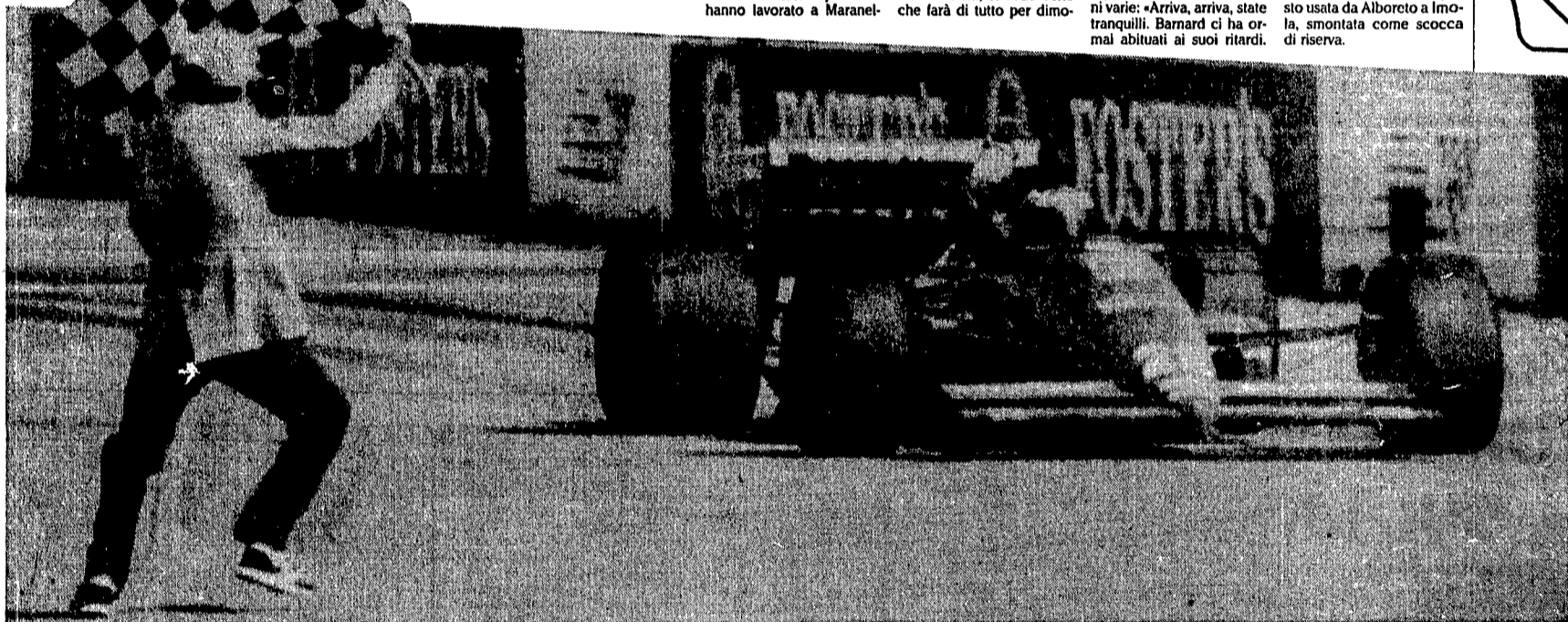
7 AGOSTO
UNGHERIA



28 AGOSTO
BELGIO



11 SETTEMBRE
ITALIA



29 MAGGIO
MESSICO



12 GIUGNO
CANADA



19 GIUGNO
DETROIT



3 LUGLIO
FRANCIA



10 LUGLIO
GRAN BRETAGNA

Il rombo dei motori sulla piazza Rossa

MOSCA. «Viva la Formula 1». In un paese dove le corse automobilistiche non vengono mai mostrate in tv, anzi, le poche volte che se ne parla è per dirne male, lo slogan (o, per meglio dire, il grido di dolore), risuona come un rombo di tuono. L'argomento è triviale solo a prima vista. E chi lo solleva - sulle pagine della *Literaturnaja Gazeta* - non va in cerca di farfalle. La domanda è chiara: perché l'industria automobilistica sovietica è in così grave ritardo rispetto ai paesi occidentali? La risposta è altrettanto netta: «Chi rimane indietro nell'automobilismo sportivo, rimane indietro anche nell'industria dell'auto». Bisogna smetterla dunque di declinare - come faceva, ad esempio, recentemente il settimanale *Nedelja* - la Formula 1 come «simbolo, prima di tutto, della spietata realtà del mondo capitalista, che costringe gli uomini a sedersi al comando di grandi macchine, letteralmente scatolette di fiammiferi pronte a incendiarsi e, a velocità pazzesche, combattere per soddisfare i desideri dei fumatori e gli interessi dei magnati del petrolio».

Il candidato a maestro sportivo Oleg Bogdanov non è di questo avviso. Basta con le ipocrisie! Anche i nostri bal-

lerini su ghiaccio, noti in tutto il mondo, fanno pubblicità per industrie sportive e tutti possono leggere i marchi di fabbrica sugli schermi tv, mentre loro volleggiano con grazia. Solo che la «ressa» tecnologica, in questo caso, è nulla. E bisogna smetterla - incalza Bogdanov - anche con il ridicolo romanticismo con cui spesso si descrivono le mirabolanti capacità inventive del cittadino sovietico, costruttore geniale di prototipi. C'è, infatti, una rubrica tv di buon successo, che si chiama «Puoi farlo anche tu», specializzata nel mostrare, tra l'altro, come si possa costruire artigianalmente un'auto mettendo insieme ferri vecchi. E sono in molti a farlo.

Non è questione di talento

Bogdanov non si commuove. «Qui non è questione del talento del singolo costruttore, ma delle risorse dell'intera industria di un paese. È l'eroe che raggiunge i vertici delle capacità sportive, allenandosi in solitudine nel suo laboratorio, non è più reale di Tar-

zhan che parla un perfetto inglese frequentando le scimmie della giungla».

È sulla base di questa «filosofia» che l'Unione Sovietica non partecipa alle competizioni internazionali di punta, quelle di Formula 1. «Non abbiamo macchine, non ci sono piloti in grado di guidarle». E l'Urss non prende parte neppure a corse meno prestigiose, come quelle del campionato europeo, «anche se l'esperienza dei nostri piloti consentirebbe di sperare in buoni risultati, a questo livello». L'Urss partecipa invece a qualche rally, con le sue *Lada* ma solo nelle classiche non possono neppure pretendere vittorie assolute.

Non esiste dunque un vero automobilismo sportivo in Urss? Bogdanov risponde secco: «A rigor di termini, non

dietro anche nell'industria dell'auto». Solo poche settimane fa, invece, il settimanale *Nedelja* dipingeva la Formula 1 come «simbolo della spietata realtà del mondo capitalista che costringe gli uomini a sedersi al comando di grandi macchine pronte a incendiarsi a velocità pazzesche...».

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE
GIULIETTO CHIESA

«Forse perché non interessa lo sviluppo dell'automobile? Bogdanov sa bene che la motorizzazione privata in Urss è di gran lunga più limitata che nel mondo occidentale per precise scelte politiche ed economiche che, a ben vedere, hanno anche aspetti positivi. Ma l'automobile non è cosa da cui possa prescindere una qualunque società moderna. Proviamo a immaginare, per un istante - dice Bogdanov - che le automobili spariscano d'incanto. Anche il nostro mondo, la nostra economia, si fermerebbe. Perché, lo si voglia o meno, lo si consideri un fatto positivo o meno, l'automobile ha definito la fisionomia di questo ventesimo secolo».

Ma è poi vero che non interessa lo sviluppo dell'automobile, almeno nel senso più va-

stato del termine? Bogdanov affronta qui un tema delicato. Delicato perché è lo stesso che pose Gorbaciov quando, nel 1986, visitò la fabbrica automobilistica di Città Togliatti. Incontrando i lavoratori aveva detto - e le facce della gente, sugli schermi tv, avevano assunto un'aria tra assente e interrogativa - che «bisognava porsi l'obiettivo di dettare le leggi della moda automobilistica mondiale». Bogdanov replica, a distanza di tempo, senza timori reverenziali: «Come? Si può certo autoproclamarsi legislatori. A parole tutto si può fare. Si può dire perfino che tra venti anni arriverà il secolo d'oro. Ma per realizzare la proposta avanzata a Città Togliatti non è sufficiente «mettere spingere qualche decina di comparti industriali ai livelli di punta mondiali». In-

Perché mancano le idee

A fronte della quale le nostre fabbriche di auto sembrano antiludiane. Di sport non si occupano. Perché stupisci se i cervelli dei progettisti non producono idee? E di che idee si può parlare quando i modelli dei nostri camion si rinnovano una volta ogni 20-25 anni? E quelli delle nostre auto, una volta ogni 10 anni? Nella già citata fabbrica sul Volga, dove si producono le *Lada* (che è poi il nome

estero delle *Zhiguli*), tutti i modelli prodotti stranieri erano in sostanza delle varianti della *124 Fiat*, con la sola eccezione della *Niva*. Adesso si produce una nuova macchina, la *Vaz 2108*, di concezione originale sovietica. Giudizio di Bogdanov: «La più grigia uscita dalle catene di montaggio di tutta la storia della fabbrica». Conclusione: «Se si continua così, non solo noi non detteremo mai alcuna legge, ma resteremo sempre più indietro».

Il giornale accompagna l'articolo con una grintosa foto di una vettura di Formula 1. In bella evidenza le scritte pubblicitarie della *Pirelli*, della *Ats*, della *Marlboro*. Gli assalti di Ecclestone a Mosca, per ottenere un Gran Premio di Formula 1 sulle colline Lenin sono già stati respinti per ben due volte negli anni scorsi. Ma gli ungheresi hanno già ceduto Budapest al carosello dei boikot. Forse è giunto il momento che - secondo gli auspici di Bogdanov - anche in qualche città sovietica si potrà sentire il rombo delle Ferrari e delle McLaren. Tanto per provare. Poi comincerà, tra qualche anno, anche a Mosca, il tormento dei posteggi.

La Ferrari di Berger vittoriosa sul traguardo di Adelaide nell'ultimo GP della scorsa stagione. In alto i due piloti della casa di Maranello e, qui attorno, i tracciati dei sedici circuiti del Mondiale



25 SETTEMBRE
PORTOGALLO



2 OTTOBRE
SPAGNA



30 OTTOBRE
GIAPPONE



13 NOVEMBRE
AUSTRALIA