

Formula 1 Gran Premio d'Italia



I costruttori occidentali in ansia per il nuovo «pericolo giallo»
Le case giapponesi Subaru e Yamaha ripercorrono le orme della Honda

Con il «Sol Levante» all'orizzonte

Alboreto è ancora primo... per i fan

Un Piquet serafico: «Senna? Vinca pure»

Il «pericolo giallo», paventato dai costruttori occidentali, prende corpo con l'arrivo di Subaru e Yamaha. Risponde la Ford, intensificando i suoi legami con la Benetton, mentre l'Honda taglia il ramo secco della Lotus e si dedica esclusivamente alla McLaren. Il campionato di F.1 dell'89 è ancora lontano, ma dietro le quinte è in corso la guerra commerciale tra il Giappone e il mondo occidentale.



Faccia a faccia Berger-Barnard. In alto, la McLaren di Senna

Oggi la classica a cronometro
Con Moser starter un Trofeo Baracchi che sa di nostalgia

Francesco Moser ha scelto il Trofeo Baracchi per dare l'addio definitivo al ciclismo. Sarà lui il mosiere di una corsa di cui è il primatista: cinque vittorie, una in più di Coppi e Baldini. Alla classica cronometro di fine stagione prenderanno parte tredici coppie. Al via di domani non ci sarà Bugno che non è riuscito a trovare un compagno e lo sfortunato Criquelion appiedato da una colica.

GINO SALA

PALÙ DI GIOVO. Vigilia del Trofeo Baracchi nel paese di Francesco Moser, un omaggio al vecchio campione che smessi i panni del ciclista vive queste giornate in un clima festaiolo. Domani l'addio ufficiale, la bici di tante battaglie in un cantuccio, o meglio sul grande chiodo preparato da uno scultore. Intanto Francesco è l'ideale mosiere della gara in cui è primatista con cinque trionfi, uno in più di Coppi e Baldini. Ieri in Val di Cembra era un tintinnio di calici anche per un altro trentino, da poco in maglia tridata e appunto con Fondriest che avrà nell'australiano Peiper il suo compagno d'avventura, eccoci nel contesto di un Baracchi che non avendo trovato un «partner» per Bugno e dovendo rinunciare al belga Criquelion (ricoverato in clinica per una colica) presenta tredici coppie a cavallo di un tracciato ormai tradizionale, quello che da Borgo Valsugana porterà i concorrenti nel cuore di Trento.

Una corsa a cronometro sulla distanza di 97 chilometri, una prova difficile perché bisogna essere uniti e costanti nel ritmo, bisogna coordinare l'azione per ottenere il meglio per evitare rilasciamenti e pause che costano posizioni in classifica. Siamo inoltre nel finale di stagione, le forze sono ridotte al minimo e anche per questo motivo più di una volta il pronostico ha fatto cilecca. In passato ho assistito alle crisi di Anquetil e Merckx e ho visto l'olandese Nijdam (padre del ragazzo che oggi farà tandem col belga Van Hooydonck) perdere il lume della ragione nelle ultime pedalate. Non c'era ancora l'andipopping nell'autunno del '65 e Nijdam, incapace di connettere, continuava a girare sul tondino del Vigorello senza avvertire il segnale di chiusura e così Gaetano Belloni fu costretto ad entrare in pista per fermare bruscamente il corridore.

Dunque, il Baracchi si vince in due e valutando le formazioni in campo, mi pare che proprio Nijdam figlio possa far valere le sue qualità di specialista potendo disporre del contributo di un collega che domenica scorsa s'è imposto nel Gran Premio Merckx. Candidati al successo anche Piassek-Lang, Mottet-Marie, Rocks-Theunisse e i nostri Leali-Ghirotto, vincitori a sorpresa nell'edizione '87, due gregari che nelle giornate di libertà hanno sovente dimostrato di avere più gambe di certi capitani. Non penso che Fondriest abbia le doti per andare oltre un buon piazzamento e sono da verificare le condizioni di Gaiaghi-Stutz, Leonard-Stevenaaghen, Wore-Pagnin, Wechsberger-Kuum, Podenzana-Vandelli, Gelfi-Lecchi e Bergamo-Magnago. In lizza anche le donne che partiranno da Rovereto, una competizione di 27 chilometri con molti infortuni per Maria Canins e Francesca Galli, due campionesse del mondo chiamate a respingere l'assalto della neozelandese Harris, vincitrice lo scorso anno con l'italiana Mosole. Dovrebbero ben figurare anche Roberta Bonanomi e Imelda Chiappa, entrambe selezionate per le Olimpiadi di Seul.

DAL NOSTRO INVIATO

MONZA. «Michele, Michele». La prova-paddock, il test dell'abbraccio della folla, sembra dimostrare che Alboreto resta il pilota più amato dagli italiani. Si sgloriano i ragazzini quando esce, ancora tutto bagnato di sudore, Alessandro Nannini. Applaudono e strillano a Riccardo Patrese. Ma superano ogni limite quando la testa scura di Alboreto, con sempre più frequenti fill bianchi, emerge dai capannelli di tecnici e giornalisti. Spiega, Alboreto, che l'ha tradito la trasmissione, costringendolo ad un terzo tempo (1'27"618) a debita distanza dalle ossessionanti McLaren di Ayrton Senna (primo con 1'26"160) e di Alain Prost (secondo con 1'26"277). L'ha detto e ripetuto nei giorni scorsi: ci terrebbe tanto a vincere con la Ferrari qui a Monza.

Una giornata dominata dal turbo. Il primo dei piloti con motore aspirato è Nannini, ottavo.

La trasmissione per Alboreto, il cambio per Gerhard Berger (quarto con 1'28"02). Così, alla fine delle prove, Marco Piccinini, il direttore sportivo della Ferrari, faceva professione di realpolitik: «Si cerca di andare avanti, di fare sempre meglio. Ma le McLaren sono ancora lontane». Anche Nigel Mansell, pilota del prossimo anno, sembra tanto lontano: «Ma no - precisa Piccinini - Mansell sta bene. L'ho sentito per telefono l'altro giorno».

DAL NOSTRO INVIATO

MONZA. «Senna? Spero proprio che vinca questo campionato! Ne sarei felice perché si tratta di un brasiliano». I giorni ruggenti delle interviste fuori dai denti su «Play boy» sono un ricordo sbiadito. Il campione vivacchia, spendendo gli ultimi spiccioli di gloria e pregustando una dorata vecchiaia, cullata dal dondolio della sua barca. Voci insistenti parlano di un suo futuro in Formula 1 come pilota-costruttore. «Costruttore io? Chi ha messo in giro una balla simile? Non ci penso affatto - afferma spianando il profilo aquilino e fissando lo sguardo acuto sull'interlocutore - Finché resterò in Formula 1, farò soltanto il pilota. Un pilota che il prossimo anno dovrà ricominciare tutto da capo, con una Lotus privata del motore Honda, sostituito dal Judt.

Motore nuovo; probabilmente anche un nuovo compagno. «Già. E ci terrei ad avere a fianco un pilota esperto». Una battuta che liquida l'avventura di Nakajima in Formula 1 e che potrebbe aprire le porte della Lotus ad Alboreto. Si dice che Piquet, desideroso di restare comunque il numero uno, non veda di buon occhio il pilota milanese. Ma il brasiliano, negli ultimi tempi, è molto più cauto nelle dichiarazioni. E se la cava con un inoffensivo: «Alboreto? Ah, andrebbe benissimo. Ha esperienza e voglia di rifarsi».

DAL NOSTRO INVIATO

GIULIANO CAPELATRO

MONZA. Nella strada principale di Tokio, la via Ginza, è stato montato un megaschermo che ieri ha diffuso le immagini dell'intervista con Ayrton Senna e Alain Prost che la tv giapponese mandava in onda via satellite. I giapponesi hanno una tattica sorniona e collaudata. Mettono piede in scena alla chetichella, come se si trovasse il per caso, quasi loro malgrado. Poi, se tutto gira per il verso giusto, svestono i panni dimessi dei comprimari e tirano fuori il piglio e la sicurezza dei protagonisti. Così avvenne per l'Honda che, una decina di anni fa, si aggregò quasi in silenzio al carro semiconoscuto della scuderia inglese Spirit. Una strada che l'avrebbe condotta poi ai fasti raggiunti con la McLaren.

Così avviene oggi con la Subaru e la Yamaha, mentre l'Honda, senza pensarci su due volte, ha dato il benservito alla Lotus del campione del mondo Nelson Piquet e del connazionale Salom Nakajima e ha annunciato che nella stagione 1989 fornirà motori di F.1 esclusivamente alla McLaren, scuderia ormai abbondantemente laureata campione del mondo 1988.

Nelle stesse ore, la Yamaha ha annunciato ufficialmente che l'anno prossimo fornirà il

nuovo motore alla scuderia tedesca Zakspeed. Chi ha esperienza di F.1 dice che è facile immaginare l'obiettivo di lungo periodo dei giapponesi. La Zakspeed è una scuderia di secondo piano, e questo riduce al minimo i rischi di uno smacco: se fallisse, si tratterebbe di un esperimento isolato; ma se andasse bene, la Yamaha getterebbe la maschera ed alla ribalta si mosterebbe il volto del colosso Toyota. Una strada simile ha scelto la Subaru, commissionando alla Motori Moderni un motore destinato alle due Minardi.

Il 1992 p.v., l'apertura delle frontiere europee, ha gettato i semi della guerra commerciale sul mercato automobilistico, dove si fronteggiano un blocco occidentale e l'agguerritissimo blocco giapponese. Per i costruttori non è certo una novità. Senza mezzi termini, di un pericolo giapponese aveva parlato il presidente della Ferrari, e amministratore delegato della Fiat auto, Vittorio Ghidella, nell'allocuzione alla stampa di Le Castellet.

Alle manovre giapponesi ha dato una prima risposta la Ford, già abbondantemente impegnata in F.1, che in questi giorni ha rinsaldato il suo legame con la scuderia italo-in-

glese Benetton. La Ford, il prossimo anno, non baderà a spese per sviluppare il motore. I progressi del motore montato sulle Benetton si riverbererà, in seguito, sugli altri motori prodotti dalla casa americana. Gli altri costruttori non resteranno con le mani in mano. Conclusa con questa stagione l'era del turbo, il risultato sarà, tra due o tre anni, che i motori aspirati potranno vantare una potenza vicina al settecento cavalli, contro un massimo odierno di circa 580. Una lotta concitata che ha come obiettivo reale il versante produttivo, cioè in soldoni le vendite.

La guerra dei motori passa, anche materialmente in termini di sponsorizzazioni, attraverso il legame con la Benetton ridà fiato ad una vecchia indiscrezione. Accanto al rampante Alessandro Nannini, pilota sempre più sulla cresta dell'onda, vezzeggiato e corteggiato, arriverebbe Michele Alboreto, lasciato con un palmo di naso dalla Williams, che ha annunciato di tenersi Riccardo Patrese quando la firma del contratto con il pilota milanese sembrava cosa fatta. Ma nella stessa Benetton non c'è accordo su

questo punto. C'è chi non vedrebbe male Alboreto, malgrado il conclamato principio di non schierare due piloti italiani; e c'è chi non vuole neppure sentirlo nominare, preferendogli, se le condizioni di Johnny Herbert, già prescelto come pilota per il prossimo anno, non dovessero fornire garanzie, piloti di minor nome, magari un giovane da valorizzare e lanciare nel firmamento della F.1. Per Alboreto, allora, scartata per volontà di Nelson Piquet anche l'ipotesi Lotus, non resterebbe che la scelta tra il ritorno alla Tyrrel e la scommessa sulla scuderia italiana.

SETTEMBRE PRISMA



Settembre Prisma. Subito la Prisma che vuoi, utilizzando al meglio 10 milioni. Prisma subito, dilazionando 10 milioni a 6 mesi senza nessun interesse. Prisma subito, dilazionando 10 milioni in 11 rate mensili, la prima a 60 giorni, sempre senza interessi. Oppure, Prisma subito dilazionando 10 milioni fino a 36 mesi con un interesse fisso solo del 7%. Ad esempio: per 10 milioni in 35 rate mensili, la prima a 60 giorni, pagherai una rata di L. 354.000 al mese (comprensiva di L. 6.850 di spese).

10.000.000
SENZA INTERESSI

Inoltre puoi scegliere le normali rateazioni fino a 48 mesi proposte da Sava con una riduzione, sull'ammontare degli interessi, del 25%. In questo modo, versando l'IVA e la messa in strada, puoi avere una Prisma con 47 rate mensili, di cui la prima a 60 giorni, realizzando un notevole risparmio. Se invece scegli il leasing c'è Savaleasing con delle proposte che permettono fino al 30% di risparmio sul costo dell'operazione. Le offerte non sono cumulabili tra di loro né con altre iniziative in corso e sono valide per vetture disponibili presso i Concessionari. Gli esempi sono in base ai prezzi ed ai tassi in vigore all'1/9/88. Sono sufficienti i normali requisiti di solvibilità richiesti da SAVA e SAVALEASING.

**SUPERVALUTAZIONE DELL'USATO:
UN VANTAGGIO IN PIU'**

OFFERTA VALIDA FINO AL 30-9-88.

DA TUTTI I CONCESSIONARI LANCIA.



l'Unità
Sabato
10 settembre 1988

25