

Formula 1
Domani il via
a Phoenix

La Ferrari dopo le brillanti
prove invernali si prepara a dare
l'assalto al regno della Mc Laren
Storia di una lunga risalita

Dai rinnovati progetti tecnici
alla ritrovata capacità diplomatica
Per vincere bisogna anche correre
sul «circuitto» della Federazione

Tirreno-Adriatico: vince Leclercq
Rominger leader, italiani ko

E la Superbici
di Maranello
non aiuta Saronni

Camaleonte rosso alla riscossa

PHOENIX Rosso? Ferrari, naturalmente. E rosso misto a bianco, della McLaren. Una sfida che si rinnova inesorabile. La squadra anglo-giapponese ha spadroneggiato negli ultimi due anni, umiliando le avversarie. E soprattutto la Ferrari, che ha un bisone e una tradizione da difendere. Ne ha prese di scoppole la «rossa», ma ha caparbiamente continuato ad inseguire un sogno che sembrava sempre più lontano. Il suo ultimo titolo mondiale glielo aveva consegnato, nel 1979, il sudafricano Jody Scheckter; la sua ultima vittoria nel campionato Marche è degli 83. I suoi quarti di sangue nobile ribollivano e la sollecitazione ad orgoglio impennate. Così, per fortuna o per merito, in qualche sporadica occasione è anche riuscita a sopravvivere la rivale. Poi le prove dell'inverno hanno portato la buona notizia. La «rossa» è risanata, galoppa che è un piacere non conosciute pause o sbandamenti e mette un record dopo l'altro. E intanto la McLaren si nasconde, fa qualche giro a passo di carica, poi deve arrestarsi, si riprende e corre spedita, ma resta di una buona spanna inferiore alla diva di Maranello. «Le prove invernali sono ingannevoli. Meglio non darvi peso, borbotta il consiglio dei saggi della Formula 1, il solenne e pletorico consenso di esperti ed autorevoli critici. Ma pochi, o nessuno, li ascolta. Le folle vanno al sodo credono in quello che hanno sotto gli occhi. E, al momento, sotto gli occhi hanno i risultati delle prove. La temperatura si rialza, l'entusiasmo cresce, va alle stelle nella visione di una Ferrari lanciata alla riscossa. La realtà forse smentirà questi umorali vaticini, ma è un fatto che la scuderia di Maranello si mostra oggi agguerrita e combattiva come non era da tempo. Il punto di svolta, nella recente e travagliata storia della Ferrari, è datato 11 settembre '88, Gran Premio d'Italia a Monza. La McLaren, che fino a quel giorno ha vinto tutte le gare in programma, si appresta a cogliere un altro successo con Ayrton Senna, primo con vanto, taglie incolmabili. Ma la «rossa» ha santi in paradiso che de-

Si ricomincia da Phoenix. Non nel torrido giugno, che lo scorso anno stremò i concorrenti lasciandone arrivare appena nove al traguardo, ma nel più mite marzo, quando anche nel deserto dell'Arizona il sole è meno ardente e soffiava un venticello fresco che può imporre addirittura l'uso di pullover. Domeni-

ca prossima, sul circuito cittadino americano, prende il via il 41° campionato mondiale di Formula 1. Che su un altro circuito cittadino, nell'australiana Adelaide, il 4 novembre prossimo festeggerà il cinquecentesimo Gran Premio della storia. Si ricomincia e il colore dominante appare il rosso.

frattempo, a corso Marconi non siano con le mani in mano. Sanno che Ron Dennis, capo della McLaren, punta a strappare lo scettro di mano a Jean Marie Balestre, sovrano del regno automobilistico. E allora qualcuno fa abile opera di diplomazia, frequenta con altro spirito le stanze del potere, si situata al numero 8 di Place de la Concorde a Parigi, negli uffici Fia (Federazione internazionale dell'automobile) e Fisa (Federazione internazionale dello sport automobilistico), tesse tutta una trama di rapporti privilegiati. Tanto lavoro sfocia nel «Proclama di Maranello», enunciato a chiare lettere dal presidente della Ferrari Piero

Fusaro che, prendendo a spunto la lunga e fastidiosa disputa tra Senna e Balestre, presidente di Fia e Fisa, il giorno della presentazione della nuova vettura rende formale omaggio al Potere automobilistico, in ossequio alla religione dei regolamenti. «Ci sono e vanno rispettati», sentenzia il presidente, annunciando che, fedele a questo ideale, la Ferrari ha rinunciato ad ogni azione contro la Fisa per il caso Mansell, che nell'ottobre scorso sembrava sul punto di coinvolgere la Formula 1. Una dichiarazione «politica» obbligatoria al campionato di Formula 1, oltre che sui circuiti, si disputa anche su quella particolare pista di Place de la Concorde

La cronoscalata di Ravello è del francese Leclercq, ma Rominger è buon secondo e aumenta il suo vantaggio in classifica ipotocando così il successo finale di San Benedetto del Tronto. Battutissimi gli italiani. Carcano, Rocchi ed altre figure di secondo piano fanno meglio di Fondrest che conclude al 25° posto con un ritardo di 56" in sette chilometri di corsa. Più indietro Saronni nonostante i vantaggi del Colnago-Ferrari.

DAL NOSTRO INVIATO GIULIANO CAPECELATRO



La coppia ferrarista della stagione Nigel Mansell e Alain Prost, tra loro il cavallino rampante e la magia F di Ferrari

Ma Berger in prova ha una marcia in più Martini secondo

DAL NOSTRO INVIATO

PHOENIX. La ricreazione è finita. La McLaren torna in cattedra dopo la pausa invernale. Ma la pole position la conquista il nuovo arrivato Gerhard Berger (1'28'664), mentre Ayrton Senna (1'29'431) si ferma al quinto posto. Alifanella la Ferrari, settima con Prost (1'29'910), e addirittura di classetissima con Nigel Mansell (1'31'363), che si vede sfrecciare davanti una pleiade di piloti che abbandonano il ruolo di comprimari per vestire panni da protagonisti. Da Pier Luigi Martini, secondo con 1'28'731 sulla Minardi, ad Andrea De Cesaris, terzo con la Dallara, a Jean Alesi, quarto con la Tyrrel, a Olivier Grouillard, ottavo con l'Osella. Tutti con gomme della Pirelli, che Lancia, così una perentoria sfida alla Good Year nel prologo di una gara che si preannuncia dura, difficile e pericolosa. I timon di piloti sono più che fondati. Fin dalle prime battute, si è iniziato il balletto dei fuori pista e del testa-coda. I giudici sono stati costretti ad interrompere la prima sessione di prove più di una volta. La velocità delle macchine, infatti, è aumentata rispetto allo scorso anno, di conseguenza è aumentata la forza centrifuga nelle curve, cioè la naturale tendenza delle vetture a seguire una traiettoria rettilinea, facendo saltare così il tasso di probabilità di incidenti. Le previsioni di una corsa dura e difficile hanno prodotto un balletto organizzativo. L'anno scorso, sotto un sole che liquefaceva la pista, al traguardo giunsero soltanto sei, cui nella classifica finale vennero aggiunti altri tre piloti ancora in pista, ma a numerosi giri di distanza dal vincitore, Prost. Fidando nel clima mite di marzo ed in preda ad inspiegabile euforia, gli organizzatori avevano in un primo tempo portato il numero dei giri da settantacinque a ottantuno. Poi hanno cominciato a ripensarci, e alla fine hanno deciso di abbassarli a settantadue. Tutte d'accordo le scuderie, salvo, per il momento, la Ferrari, che probabilmente non si muoverà mai sulla distanza. G. Ca.

Rally del Portogallo. La casa torinese consapevole della sua forza ma Toyota e Mitsubishi fanno sempre più paura. L'ingegner Lombardi direttore sportivo e responsabile tecnico disegna i nuovi scenari del campionato del mondo

Lancia in resta ma i giapponesi fanno scudo

Auriol? Un grande pilota, secondo Miki Biasion. Kankkunen? Idem con contorno. La Toyota? Fa paura, eccome! Insomma che cosa succederà in questo campionato del mondo rally? La cosa sembra preoccupare l'ingegnere Claudio Lombardi che mette tra i papabili, oltre alla Toyota, anche la Mitsubishi. Sentiamo come lo staff tecnico torinese si prepara ad affrontare l'incombente minaccia nipponica.

LODOVICO BASALU

CASCAS Alla Lancia ci sanno indubbiamente fare. L'ingegnere Claudio Lombardi, capo supremo di tutte le attività sportive del gruppo Fiat esclusa la Ferrari, sembra il più classico e compassato dei lord inglesi. Gli studenti del suo collegio si chiamano Miki Biasion, Didier Auriol e Juha Kankkunen. Bravi ragazzi, educati, disponibili nei confronti del prossimo. Almeno così si direbbe ad ascoltare parlare uno dell'altro in termini di galante cavallina. «Si in effetti Didier Auriol è indubbiamente un pilota da pole-position, se è lecito usare questo termine nei rally - dice Miki Biasion - Va molto forte e se non sbaglia, specie su certi terreni, è difficile stargli dietro. Come del resto Carlos Sainz che dispone della sempre più competitiva Toyota. E poi c'è Kankkunen che non ha certo bisogno di presentazioni. Ma aspettiamo le speciali di domani (oggi ndr). Dalle parole del pilota della Lancia Delta Integrata si intuisce che, come da tradizione, questo rally del Portogallo si deciderà solo nelle ultime fasi, sui tratti in sterrato di Arganil. «E non dimenticate tra i possibili pretendenti alla vittoria in qualche rally anche la Mitsubishi - avverte l'ingegnere



formazioni nipponiche. Che tra l'altro e forse non tutti lo sanno, si affidano a team inglesi e tedeschi per la gestione delle loro vetture in tutte le prove del mondiale. Come dire che Toyota, Mazda, Mitsubishi formano un solido e materale, ma si tengono lontani dalla gestione diretta di ciò che accade sul campo. Una situazione esattamente opposta a quella che si verifica in Formula 1 con la Honda. Certo, ma stanno imparando bene anche qui - precisa sempre Lombardi - anche se abbiamo questo ri-

svolto double face nipponico-europeo. E poi non dimenticate la Volkswagen La Golf con compressore volumetrico a quattro ruote motrici debutterà nel rally europeo della Costa Smeralda e per noi saranno ulteriori preoccupazioni. Dichiarazioni di circostanza? Eccesive allarmismo? Certo che le competizioni automobilistiche rally compresi stanno diventando sempre più terreno di scontro di colossi industriali che non lesinano uomini e mezzi per imporre i loro pro-

Sainz esce di strada Biasion allunga

CASCAS È stata una giornata nera per i giapponesi, quella di ieri al Rally del Portogallo. In poco tempo molte delle speranze riversate su questa seconda prova del mondiale sono andate scemando. Infatti anche la seconda Mitsubishi, affidata a Ersson, ha dovuto abbandonare per noie alla trasmissione mentre era in terza posizione. Un ritiro che segue quelli di Schwarz (Toyota) e Vatänen (Mitsubishi). Ieri il Delta Integrata, ed in particolare quella di Miki Biasion, hanno dettato legge vincendo quasi tutte le «speciali» disputate. Il Veneto è ancora più saldamente al comando con oltre due minuti sulla Toyota di Carlos Sainz, in afflitto da problemi alla trasmissione e protagonista di una uscita di strada che gli ha però permesso di continuare. Notevole la rimonta dell'altro pilota della Lancia, Didier Auriol, che è terzo a soli cinque secondi dalla macchina giapponese. Oggi ultima tappa con 10 prove speciali da Viseu a Estoril. Questa la classifica 1) Biasion-Siviero (Lancia-Martini) 2) Sainz-Moya (Toyota) a 2'12, 3) Auriol-Occelli (Lancia) 2'17, 4) Kankunen-Pilonen a 3'41 (Lancia), 5) Mikola-Hertz (Mazda) a 1'106, 6) Cerrato-Cerr (Lancia Fina) a 1'2'53. G.L.B.

Pallavolo. Poco pubblico

La Maxicono brinda in Coppa nel derby con la Sisley. Ma Parma non si entusiasma

LORENZO BRIANI

PARMA. La Maxicono fa tutti i parmensi hanno conquistato per il terzo anno consecutivo la Coppa delle Coppe superando nella finale tutta italiana la Sisley Treviso. La squadra ducale ha vinto facilmente il primo set per 15-12, ha subito il ritorno della squadra veneta nel secondo, perso per 15-13 e si è imposta nelle altre due partite per 15-6 e 17-15. Il braccio di ferro è stato emozionante e ricco di tensione. La Sisley ha dato l'impressione di avere, in alcuni momenti dei primi due set, la partita in mano. Nel gioco d'apertura Treviso si è venuto a trovare sul 6-1 ma i padroni di casa, non dandosi mai per vinti, sono riusciti a ritrovarsi imponendosi poi facilmente per 15-12. Nel terzo e quarto set, dopo la partita ottenuta dalla Sisley, è arrivata la vittoria per i parmensi. Una partita tesa, emozionante che è riuscita a portare 5000 spettatori nel palazzetto dello sport di Parma. Nonostante le «final four» della Coppa delle Coppe, la città emiliana non è riuscita complessivamente ad entusiasinarsi più di tanto. Nella parma serata gli spettatori totali erano stati appena tremila, troppo pochi per un palazzetto come quello della città ducale che ne contiene settemila. Eppure la possibilità di organizzare una competizione così importante avrebbe fatto la fortuna di molte città italiane dove il volley non ha ancora sfondato. Un'overdose di pallavolo un po' inutile quindi per una città come Parma abituata forse da troppi anni a vincere tutto o quasi e per una squadra come la Maxicono che ha raggiunto la finale di questa competizione europea senza aver mai perso un incontro in ventidue partite e con un solo successo sofferto il 3-2 di Mosca contro la Dinamo. Un cammino eccezionalmente semplice che non ha «riscaldato» più di tanto una piazza così esente. La Maxicono in questi anni, infatti, ha vinto praticamente tutto. Coppa delle Coppe (1988-1989-1990), Coppa dei Campioni (1984-1985), Supercoppa (1989) e campionato del mondo per club (1989). All'appello manca solo lo scudetto che da sette anni non approda a Parma. La «copa» è stata sempre della Panini Modena (ora Philips). «Ma quest'anno andrà diversamente» hanno assicurato in coro i giocatori di Parma dopo la partita di ieri sera. L'unico avvenimento che in questi ultimi tempi ha coinvolto il pubblico parmense è stato infatti la classica sfida della via Emilia che avrà il suo appuntamento-clou nei prossimi playoff di campionato. Tornando alla finalissima di ieri sera, un plauso va comunque alla società trevigiana che dopo solo due anni di serie A è riuscita ad arrivare con la Sisley (un marchio del gruppo Benetton) ad una finale europea. Finale per il 1° e 2° posto. Maxicono Parma-Sisley Treviso 3-1 (15-12 13-15 15-6 17-15). Finale per il 3° e 4° posto: Dinamo Mosca-Amburgo 3-0.