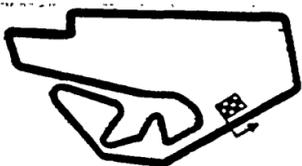


La lunghezza del nuovo tracciato, dove si corre per la prima volta, è di 4.810 metri



Senna, 43° pole position

PRIMA FILA	
1) Senna (McLaren) 1'17"277	2) Berger (McLaren) 1'17"888
SECONDA FILA	
3) Boutsen (Williams) 1'18"150	4) Patrese (Williams) 1'18"288
TERZA FILA	
5) Mansell (Ferrari) 1'18"509	6) Prost (Ferrari) 1'18"631
QUARTA FILA	
7) Alesi (Tyrrell) 1'18"923	8) Martini (Minardi) 1'19"039
QUINTA FILA	
9) De Cesaris (Dallara) 1'19"125	10) Alliot (Ligier) 1'19"309
SESTA FILA	
11) Bernard (Lola-Larousse) 1'19"406	12) Modena (Brabham) 1'19"425
SETTIMA FILA	
13) Piquet (Benetton) 1'19"629	14) Donnelly (Lotus) 1'20"032
OTTAVA FILA	
15) Nannini (Benetton) 1'20"055	16) Morbidelli (Dallara) 1'20"164
NONA FILA	
17) Barilla (Minardi) 1'20"282	18) Suzuky (Lola-Lar) 1'20"557
DECIMA FILA	
19) Nakajima (Tyrrell) 1'20"568	20) Larini (Ligier) 1'20"650
UNDICESIMA FILA	
21) Grouillard (Osella) 1'20"896	22) Foitek (Brabham) 1'20"902
DODICESIMA FILA	
23) Alboreto (Arrows) 1'20"920	24) Warwick (Lotus) 1'20"998
TREDICESIMA FILA	
25) Caffi (Arrows) 1'21"065	26) Dalmas (Ags-Ford) 1'21"087
NON QUALIFICATI	
Johansson (Onyx-Ford) 1'21"241	Lehto (Onyx-Ford) 1'21"323
Capelli (March) 1'21"383	Gugelmin (March) 1'21"616

G.P. DEL BRASILE

Grazie alla Fiat ha troppi soldi e si comporta in modo scorretto
Alain Prost? Meglio per lui lasciare i motori e dedicarsi alla famiglia»

Esplode l'ira McLaren

«La politica della Ferrari può destabilizzare la Formula 1». Tira fuori gli artigli il leone inglese e allunga pesanti zampe all'Italia dell'automobile. Ron Dennis, team-manager della McLaren, ne ha per tutti: per la Ferrari-Fiat, per i transfughi Steve Nichols e Alain Prost. La voce si spande immediatamente nel villaggio della Formula 1 e il Cavallino rampante replica con un misurato ruggito.

DAL NOSTRO INVIATO
GIULIANO CAPECELATRO

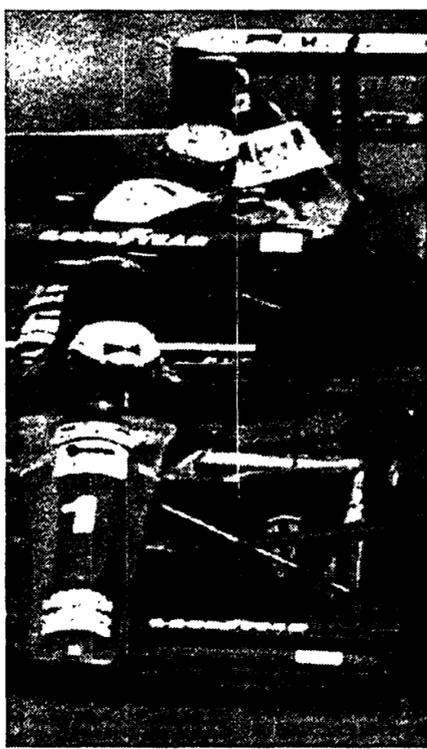
SAN PAOLO. Non è lo sfogo di un uomo che si senta tradito. È un attacco frontale, una battaglia importante nella guerra per il potere automobilistico. La Ferrari gli ha sottratto a suon di dollari il campione del mondo Alain Prost e l'ingegnere-prodigio Steve Nichols; una replica di quanto avvenne già nel 1986 con l'artefice magico John Barnard. Ma a Ron Dennis gli uomini interessano fino a un certo punto. Lo dice

lui stesso: «Possono portarmi via quanti ingegneri vogliono. Quello che conta è la struttura nel suo complesso, non i singoli uomini. Va via Nichols. Bene. Noi lo rimpiazziamo con un giovane di grande talento, un ingegnere di venti anni, Matt Jeffrey, che sta perfezionandosi. E attingiamo di continuo dalle università». Ti interessano, gli uomini, quando si trasformano in pezzi

da novanta da lanciare sull'avversario. Così torna sull'argomento Nichols. «Io gli avevo offerto un aumento del venticinque per cento. La Ferrari gli ha promesso quattro volte tanto. Oggi Steve guadagna qualcosa come due milioni di dollari l'anno. È scortetto. Io non potevo offrirgli una cifra del genere, perché così avrei creato malumore nella McLaren, come credo ce ne sia oggi alla Ferrari. La Ferrari può permet-

tersi queste cose perché ha la Fiat dietro, ma non si rende conto che i soldi non bastano; contano di più le idee, i progetti». Ce ne sarebbe già d'avanzo. Ma Dennis è implacabile. Non ha convocato la stampa italiana di prima mattina per niente. Nella sua logica, tutta strumentale, rappresenta il veicolo ideale per fare arrivare i suoi messaggi alle orecchie che in-

tende raggiungere: qui a San Paolo, ma anche a Torino e a Parigi. «Non so come la Ferrari possa pagare cifre del genere. So solo che noi dobbiamo agire alla luce del sole, in un paese dove si pagano tasse molto alte e certe operazioni non sono possibili. Forse la Ferrari agisce con un'altra logica di mercato. Mi chiedo come faccia...». E Dennis conclude col gesto della mano che s'infilza sotto il tavolo, eloquente allusione a presunti pagamenti in nero.



Prost non è riuscito a migliorare nelle prove il gesto posto di venerdì

Basket. Nell'anticipo Benetton incontenibile Per Montecatini si apre il baratro dell'A2

ROMA. Montecatini è con un piede nell'A2. Treviso con un piede nel play-off. È quanto viene fuori dall'anticipo del basket di vertice che ha visto ieri la Benetton passare per 92-83 sul campo del toscano. A due punti di distacco dalla Roberts in classifica, ma con due vittorie di distacco per una differenza punti sfavorevole negli scontri diretti con i fiorentini (-5), la Panapesca resta in A1 solo per la matematica. Per sperare dovrebbe ora vincere tutte e tre le partite che le restano (a Napoli, con le Riunite in casa e a Milano con la Philips), impresa che, vista l'occasione persa con la Benetton, appare impossibile. Nella gara di ieri ai toscani è venuto meno proprio l'approccio psicologico all'opponente. Tesa e nervosa, la squadra di casa compromette l'esito dell'incontro già nei primi minuti, subendo un parziale negativo che la porta in svantaggio di 20 punti (14-34) a metà del primo tempo. Una reazione all'andata consente loro di andare al riposo sul -13 (38-51), ma nei primi minuti della ripresa, con Landsberger in panchina e Knego poco incisivo, la Panapesca subisce la maggior precisione e determinazione degli uomini di Sales, tornando sotto i 21 lunghezze al 5' (52-73). Tra le due formazioni c'è ora un divario di tecnica e gioco incolmabile. Ci pensa però Treviso a restringerlo, sprofondando in un improvviso stato di deconcentrazione con Minto (il migliore in campo con 28 punti) e il rientrano Gay (molti rimbalzi) in panchina. Montecatini trova alcuni buoni momenti di Procaccini e Nicolai e Boni (questi ultimi due chiuderanno con 23 punti a testa) e torna anche a -7 (77-84). È solo un attimo, pagato con sforzo e lucidità. Treviso chiude con la tranquilla freddezza di chi compie un'esecuzione.

Orari rispettati nel turno di oggi pomeriggio. La Giba aspetterà lunedì per valutare gli sviluppi sul caso-orfandi discussi ieri a Roma dalla commissione istituita ad hoc dalla Lega. Così la giornata, ricca di scontri chiave per delineare le posizioni in classifica, si presenta a favore della Philips, attesa dal facile impegno interno con l'Irge. Mentre Riva cercherà di superare gli 8000 punti realizzati in Serie A (ora è a -24, ma gliene bastano meno per togliere a Dalpagic, 7993 punti, il settimo posto assoluto), Milano ha la possibilità di riaggiuntare sia le Cantine Riunite, in trasferta a Caserta, sia il Messaggero che non avrà gioco facile con la Roberts impegnata nell'operazione salvezza.

Riva verso quota 8000

SERIE A1 27ª giornata (ore 18.30)

IRGE-PHILIPS (Reatto-Deganutti)	
VISMARA-KNORR (Zanon-Zancanella)	
PANAPESCA-BENETTON 83-92	(giocata ieri)
SCAVOLINI-RANGER (Zepplini-Belisari)	
ENIMONT-PAINI (Florito-Maggiore)	
ARIMO-VIOLA (Giordano-Pallonetto)	
PHONOLA-RIUNITE (Cazzaro-Pozzana)	
IL MESSAGGERO-ROBERTS (Garibotti-Nuara)	
Classifica. Scavolini 40; Knorr e Ranger 36; Enimont, Phonola 34; Vismara 32; Viola e Benetton 28; Riunite e Messaggero 26; Philips 24; Pains e Arimo 22; Roberts 18; Panapesca 14; Irge 0.	

SERIE A2 27ª giornata (ore 18.30)

ANNABELLA-IPIFIM (Duranti-Pascucci)	
GLAXO-GARESSIO (Cagnazzo-Bianchi)	
MARR-HITACHI (Grossi-Nelli)	
ALNO-KLEENEX (Casamassima-Paronelli)	
POPOLARE-FILODORO (Indrizzo-Pironi)	
STEFANEL-FANTONI (Corsa-Nitti)	
BRAGA-JOLLY (D'Este-Tullio)	
SAN BENEDETTO-TEOREMA TOUR (Baldini-Pasetto)	
Classifica. Ipfim e Stefanel 38; Glaxo e Garesio 34; Jolly 28; Hitachi, Alno e Kleenex 28; Annabella, Filodoro, Teorema Tour 24; Popolare 22; Fantoni 20; Braga e Marr 18; San Benedetto 16.	

Ma la Ferrari piena di problemi non raccoglie il guanto di sfida

DAL NOSTRO INVIATO

SAN PAOLO. «La Ferrari è un punto d'arrivo per tutti, piloti e tecnici. Ed è una Spa; i suoi bilanci sono pubblici e chiunque può prendersela a cuore». Cesare Fiorio sfodera un self-control tutto anglosassone, con una buona dose di spirito di corpo, in risposta alla veemente requisitoria di Ron Dennis. «Le retribuzioni dei nostri tecnici sono allineate a quelle del mercato - ci tiene a precisare - Non si è mai strapagato nessuno, salvo un paio di casi nel passato». Ne ha di gatte da pelare in queste ore il buon Cesare, sul cui viso è stampata una smorfia triste. La macchina

impopolata in problemi che sembrano non risolversi mai, la storia della benzina sospettata di nocività, con i campioni prelevati per un controllo nei laboratori di Parigi; la McLaren che continua a filare via tranquilla. E i giudizi inappellabili della pista, dopo gli entusiasmi invernali. La delusione nera di Phoenix e le gravi incertezze di San Paolo. Ayrton Senna, che conquista la 43ª pole position della sua carriera, ritrovandosi a fianco in prima linea il compagno di squadra Gerhard Berger, mentre in seconda fila si attestano le Williams, con

Thierry Boutsen e Riccardo Patrese. Migliorando rispetto a Phoenix, se questa può essere una consolazione, la Ferrari si ritrova quinta con Nigel Mansell e sesta con Alain Prost, che però si dichiara molto ottimista. «La macchina va bene, è facile da guidare. È molto veloce. Oggi (ieri per chi legge, ndr) ci hanno tradito le gomme da qualifica. Ma in gara sarà diverso». Intanto, però, dovrà prima guardarsi dai giovani rampanti Jean Alesi settimo con la Tyrrel, e Pierluigi Martini, ottavo con la Minardi. Una giornata ricca di sfide incrociate. Dennis attacca la

Ferrari, il presidentissimo Jean Marie Balestre arriva da Parigi, sfidando urla, invettive, pomodori, magliette con la scritta «Fuck you, Balestre» in vendita davanti all'auto-dromo e striscioni che lo indicano come copilota di Prost nel campionato scorso. Arriva, Balestre, e lancia senza mezzi termini la sua sfida: «Sono venuto qui per il piacere perverso di sfidare una folla in delirio. In Corsica tiravano bombe, altro che pomodori». Ho promesso che avrei cancellato il rally dal campionato del mondo se non fosse stata garantita la sicurezza. E l'ho fatto». □ Giu. Ca.

Aletica. Cross delle Nazioni Vince ancora l'Africa con il marocchino Skah

Un terzo posto a squadre e il quinto di Nadia Dandolo: la pattuglia azzurra si è ben battuta in Francia ai Campionati mondiali di cross. John Ngugi, quattro volte campione del mondo, ha ceduto lo scettro al sorprendente marocchino Khalid Skah. Salvatore Antibo, primo cross della stagione, ha ottenuto un eccellente 11º posto. È un peccato che non abbia preparato meglio il grande appuntamento sul lago tra i monti.

DAL NOSTRO INVIATO
REMO MUSUMECI

AIX-LES-BAINS. Ancora l'Africa, ma stavolta con una bandiera diversa da quella del Kenia. Stavolta infatti ha vinto il marocchino ventitreenne Khalid Skah che con una volata lunghissima ha domato il giovane Moses Tanui, ben noto dalle nostre parti per aver vinto due anni fa un cross a Bergamo, e Julius Konr, omonimo ma non parente del campione olimpico delle siepi. Il grande John Ngugi dopo quattro anni di regno ha quindi ceduto la corona a questo sorprendente marocchino che nessuno aveva osato pronosticare. Il Marocco trova dunque un altro campione da aggiungere al leggendario Said Aouita e al campione olimpico dei 10mila Brahim Boutayeb. C'è da chiedersi cosa riuscirà a fare l'Africa quando avrà trovato una organizzazione efficiente e - soprattutto - i soldi.

Il campionato mondiale dei signore, 12 chilometri sulla verdissima erba dell'ippodromo e del campo di golf di Aix-les-Bains, va visto come una corsa spezzata in due: davanti agli africani e dietro il resto del mondo. Il tutto per la gioia di 30mila spettatori (Aix-les-Bains ha solo 22mila abitanti). Salvatore Antibo per non finire nel mucchio - chi finisce nel mucchio non ne esce più - è andato subito in testa e ha resistito così più bravi per più di tre chilometri. Lui, che non ama le corse sui prati e che non sa sfruttare l'agilità sulle salite che esigono forza, su quel tracciato verde e asciutto ha corso con dignità e coraggio. Ecco, senza preparare il cross è finito 11º c'è da pensare che avrebbe potuto scalare il podio se avesse badato con più attenzione a questo grande appuntamento di primavera.



Salvatore Antibo

Prime battute per il motomondiale di velocità con i top driver statunitensi indiscussi protagonisti della classe regina, la 500. Al funambolico Kevin Schwantz il ruolo di grande favorito con la Suzuki, mentre Yamaha e Honda puntano tutto su Lawson, Rainey e il ristabilito Gardner. Un po' di italiano nella 250 con Luca Cadalora tra i più veloci. Ezio Gianola ci riprova e debutta con la Derbi 125: sarà la volta buona?

CARLO BRACCINI

Non ha vinto quattro titoli mondiali come Eddie Lawson, né uno come Wayne Gardner: non ci è nemmeno andato vicinissimo come Wayne Rainey lo scorso anno. Eppure, da tre stagioni almeno, è Kevin Schwantz il vero grande protagonista della 500 mondiale. Re senza trono, insomma, ma il biondo texano della Suzuki non se ne preoccupa più di tanto e la sua camera finora è corsa via tra occasioni perse, piazzamenti gettati al vento, imperdonabili ingenuità. Una moto veloce ma troppo giovane poi non lo ha certo aiutato. A quasi 26 anni però per Schwantz è arrivato il momento di crescere e la sua guida sgraziata e spettacolare, che tanto piace al pubblico di tutto il mondo, dovrà finalmente portarlo al titolo: perché nel Motomondiale è soprattutto quello che conta.

Non a caso Eddie Lawson, Mr «consistent» come ama definirsi, per la sua guida redditizia e l'eccezionale costanza di rendimento. Può perfino permettersi di passare con disinvoltura della fedele Yamaha (con la quale ha conquistato tre titoli indati) alla Honda, metterla a punto e adattarla al suo stile di guida, vincersi un mondiale e tornarsene tranquillamente alla sua Yamaha, ma non dal solito Giacomo Agostini, preferendogli l'abbinate «storico» con Kenny Roberts. Chiunque altro avrebbe

Sarron, Bradl e Shimizu: ma la vera sorpresa potrebbe venire dalle Yamaha del giovane John Kacinski, pupillo di Kenny Roberts e del nostro Luca Cadalora, primaguida del Team di Giacomo Agostini. Della partita sarà anche l'Aprilia con Carlos Lavado, Martin Wimmer, Didier De Radigue (assente in Giappone) e soprattutto Loris Rogliani, ripescato in extremis dalla nuova squadra di Roberto Gallina. Attesissimo al suo debutto con l'iberica Derbi e Ezio Gianola, di rigore tra i favoriti della 125, anche se non avrà via facile contro le Honda del veterano Hans Spaan e di Fausto Gresini; senza dimenticare naturalmente l'ex campione del mondo «Aspar» Martinez, in sella alla nuova e velocissima JJ Cobas, l'artigianale spagnola che ha messo in riga i colossi giapponesi.

Cadalora in prima fila

SUZUKA. È iniziato a piovere sul circuito giapponese e le previsioni dei meteorologi per oggi non lasciano presagire nulla di buono. Nelle 500-Wayne Rainey su Yamaha ha conquistato la pole position davanti a Schwantz e Gardner. Sesto tempo per la Honda di Chili, inseriti nel gruppo dei migliori. Oggi partirà in seconda fila. Nelle 250 molto bene è andato Luca Cadalora, che con la sua Yamaha è stato secondo soltanto all'americano Kocinski e meglio del francese Sarron. Il giapponese Wada su Honda ha mantenuto il miglior tempo nelle 125, dove Ezio Gianola ha accusato grossi problemi alla sua Derbi, problemi che lo faranno partire staccatissimo dai primi.



L'americano Wayne Rainey ha conquistato la pole position nelle 500

Girandola di miliardi ma solo per pochi eletti

«Ma quanto guadagnano realmente i piloti del Motomondiale? È una domanda che ricorre tra gli appassionati di motociclismo e la riservatezza e il silenzio dei diretti interessati su questioni tanto delicate, non fanno che accrescere la curiosità del pubblico. Difficilissimo, in effetti, conoscere l'esatta entità di ingaggi e sponsorizzazioni, anche perché contratti e accordi con squadre e sponsor sono spesso molto diversi tra loro. Di dominio pubblico solo i costi di una stagione del Motomondiale, ad esempio in 500, che per ogni pilota di punta con un mezzo ufficiale dovrebbe aggirarsi sui tre miliardi di lire, tutto

compreso. Le stesse moto ufficiali, almeno due per pilota, vengono affidate in gestione dalle Case alle grandi squadre, che sono tenute a corrispondere una cifra di «affitto» quantificabile in 7-800 milioni di lire all'anno per ciascuna moto. Ovvia la necessità del ricorso ai grandi sponsor, quasi sempre le multinazionali del tabacco, alla ricerca di buoni investimenti e, soprattutto, di ridurre gli ingenti bilanci. Con qualche eccezione, però. Sulla carenatura delle Cagiva da Gran Premio infatti figurano solo gli sponsor tecnici e la quasi totalità dell'investimento necessario per la gestione della squadra corre di tre piloti

(circa nove miliardi all'anno) è sostenuta dai fratelli Castiglioni, titolari della Cagiva e «innamorati» del Motomondiale. Ma torniamo ai guadagni dei piloti. Su tutti, ovviamente, i top driver statunitensi, per i quali non è azzardato ipotizzare compensi superiori ai due miliardi all'anno. Tra gli italiani meglio pagati ci sono Pierfrancesco Chili e Luca Cadalora, otto-novecento milioni a stagione, mentre nella 125 il solo Ezio Gianola è riuscito a strappare un contratto miliardario alla iberica Derbi: mille- duecento milioni per due anni. Complimenti; lo spagnolo Jorge «Aspar» Martinez, però guadagna di più. □ C.B.