

## F1, oggi Gran premio San Marino

Le vetture di Maranello lontane anni luce dalle McLaren  
Prost e Mansell partiranno in terza fila e si lamentano  
Senna conquista la pole position strappandola a Berger  
Romiti in visita pastorale s'accontenta: «Speriamo bene...»

# Imola, Ferrari rosso stinto

«Non si può partire sempre in terza fila» Che arracchia tira alla Ferrari! Alain Prost non nasconde il suo disappunto nel vedersi distaccato di quasi due secondi dal suo eterno rivale, Ayrton Senna, che ha portato a 44 il suo record di pole position, e lancia strali critici al cavallino che, sotto lo sguardo scrutatore di Cesare Romiti, dà segni vistosi di nervosismo e malumore.

DAL NOSTRO INVIATO  
GIULIANO CAPECELATRO

IMOLA. L'idea di dover fare ancora una volta una gara di rimonta fa alzare i capelli in testa al campione del mondo E la terza volta in tre gare. E qui ad Imola sarà molto più difficile che a San Paolo. «Non posso partire sempre in terza fila», scandisce Prost con l'aria di voler dire «Ragazzi, qui comin-

ciano a girarmi le scatole!». Il fatto è che, più che trovarsi in terza fila Prost si trova lontano anni-luce dalle due McLaren e discretamente distanziato anche dalla Williams di Riccardo Patrese. Ayrton Senna, infatti, è stato di parola «Qui si può girare in 1'23"4», aveva detto una settimana fa al termine

delle prove libere. E ieri ha fatto anche meglio volando a 1'23"220, tempo che gli ha dato la sesta pole position consecutiva nell'autodromo imolese e che ha fatto salire a quota 44 il suo inattaccabile record. Gerhard Berger, suo compagno di squadra, ha tentato di contrastarlo ma si è dovuto fermare al secondo posto distanziato di oltre mezzo secondo.

Prost non è tipo che ci vada leggero. Se ha qualcosa sul gozzo, la tira fuori, soprattutto se può fargli gioco. Ha già avuto modo di sparare delle bordate alla nuova macchina di designata da Enrique Scalabrini. Adesso, fendendo l'incredibile ressa di Vip, vippini, vippini e portoghesi di ogni tipo che opprime il circuito, se la prende con i motori «I nostri

motori da corsa sono migliori di quelli da qualifica. È assurdo», sentenza categorico.

«Prost ha sempre ragione», risponde in un timido tentativo di ironia, Paolo Massai, ingegnere motorista del cavallino che poi preferisce lasciar cadere il discorso. Mentre Enrique Scalabrini, il progettista argentino che avrebbe dovuto far dimenticare l'inviso John Barnard lenta di divincolare la sua sagoma massiccia dalla morsa dei giornalisti e scaglia accuse «Solo voi credete che la nuova macchina non vada meglio di quella vecchia».

Dimentica che anche Prost ha più di una perplessità. Tanto che, a meno di 24 ore dalla gara, dichiara di non aver deciso se userà la macchina vec-

chia o quella nuova. E mentre Prost affida i suoi malumori alla loquela, che ha sempre avuto sciolta, Nigel Mansell, che ha strappato il quinto posto sulla griglia di partenza, ma che come Prost non sta meglio del compagno, scende sulla pista le sue inquietudini.

Venerdì è mancato poco che buttasse fuori pista Oliver Grouillard, colpevole di essersi trovato sulla sua strada con l'Osella. Ieri ha corso come un indemoniato privo di razionalità, andando spesso per prati e tagliando intere chicane, senza che nessuno dei commissari se ne accorgesse. «Potevo fare il terzo tempo», dichiara mentre fugge dal circuito. «Ma la prima volta sono finito fuori pista perché avevo due macchine davanti, e la seconda mi è scivolata di fianco sul freno mentre frenavo». Contento lui.

Chissà, poi, la contentezza di Cesare Romiti, in visita pastorale. L'aria serafica non è indagatrice che con grande modestia si spoglia degli abiti di amministratore delegato della Fiat proclamandosi tifoso tra i tifosi.

«Speriamo che domani è il messaggio sornione che suggeriva il suo pellegrinaggio. E che la passione di un brivido gelato per la schiena di Cesare Fiorio. C'è qualcosa in cui il cavallino, preceduto da Senna e Berger da Patrese e Boutsen, possa ralmente sperare? Fiorio fa buon viso a cattivo gioco «Non abbiamo complessi di inferiorità. Partire terzi su questa pista non è un problema». Può darsi. Ma Prost sarà d'accordo?



Cinque chilometri di saliscendi

Giro più veloce in prova Senna (McLaren-Honda) 1'23"220, media 218,025 km/h (90)  
Giro più veloce gara Prost (McLaren-Honda) 1'26"795, media 209,044 km/h (89)  
Sulla distanza Senna (McLaren-Honda) 1h26'51"245, media 201,939 km/h (89)  
Vincitore Senna (McLaren-Honda)

## E nel '63 spuntò la nera Lotus di un certo Clark

Imola non ha una storia particolare nel mondo delle corse. Non è un autodromo mitico come quello di Monza: è l'esempio, però, della tenacia di alcuni uomini come Enzo Ferrari che poco alla volta hanno saputo trasformarlo in un circuito permanente. Un circuito legato inescandibilmente alle Rosse che qui non vincono dall'83. Anche il direttore dell'impianto romagnolo si augura un pronto riscatto.

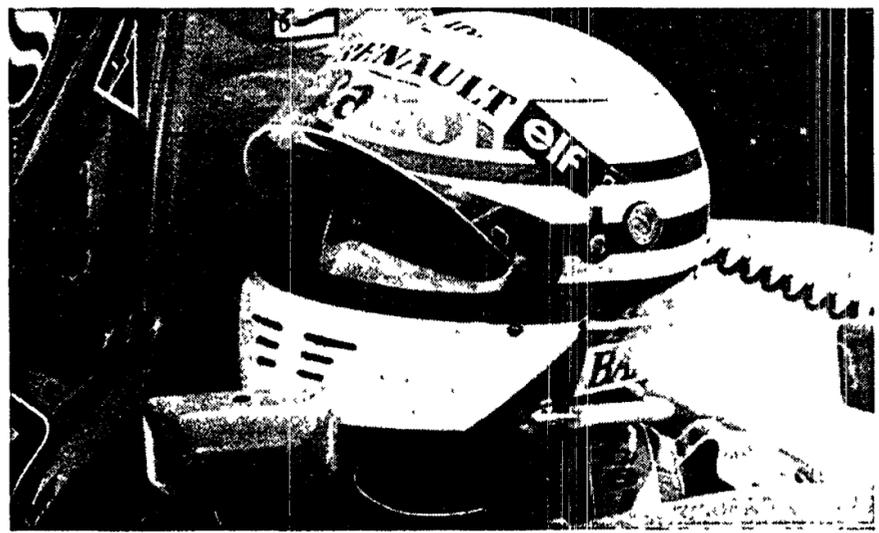
LODOVICO BASALU

IMOLA. È una storia che parte da lontano. Imola è il suo circuito «creciuto con il lavoro umile e oscuro di tanti uomini, a cominciare dal più appassionato di tutti per il mondo delle corse, da Enzo Ferrari». Chi ne parla, oggi, è Giorgio Poggi, personaggio che rifiuta spesso il palcoscenico e che tuttavia, dopo la partenza di Roberto Nosedo, ricopre l'incarico di direttore dell'autodromo romagnolo. «Fin dagli anni '60 Enzo Ferrari si adoperò moltissimo perché Imola trovasse una sua collocazione internazionale all'epoca il circuito non era ancora permanente ma ricavato da strade usate per la normale circolazione

cittadina. Allora la Formula 1 non esisteva, Imola era conosciuta solo per il suo circuito motociclistico anche se nel 1963 una gara della massima formula fu disputata, vinta da Clark con una Lotus infliggendo ai avversari un distacco abissale». Quella lontana kermesse si chiamava «Coppa d'oro Shell» e fu disertata dalle Ferrari. In seguito la casa di Maranello tornò sul circuito in riva al Sarnone per gare della categoria «sport-prototipi» che si disputarono dalla fine degli anni Sessanta alla metà degli Settanta. Quasi un trampolino per raggiungere la Formula 1 proprio le Rosse avevano fatto la loro ricomparsa a Imola per



Ayrton Senna partirà in pole position. A destra, Patrese, primo dopo le McLaren. In alto, Prost deluso dopo le prove si consola con la fotografia



### Patrese terzo è in agguato

PRIMA FILA	
1) Senna (McLaren) 1'23"220	2) Berger (McLaren) 1'23"781
SECONDA FILA	
3) Patrese (Williams) 1'24"444	4) Boutsen (Williams) 1'25"039
TERZA FILA	
5) Mansell (Ferrari) 1'25"095	6) Prost (Ferrari) 1'26"179
QUARTA FILA	
7) Alesi (Tyrrell) 1'25"230	8) Piquet (Benetton) 1'25"781
QUINTA FILA	
9) Nannini (Benetton) 1'26"042	10) Warwick (Lotus) 1'26"682
SESTA FILA	
11) Donnelly (Lotus) 1'26"714	12) Gugelmin (Leyton) 1'26"836
SETTIMA FILA	
13) Bernard (Lola Lamb) 1'26"838	14) Modena (Brabham) 1'27"008
OTTAVA FILA	
15) Suzuki (Lola Lamb) 1'27"068	16) Alliot (Ligier) 1'27"214
NONA FILA	
17) De Cesaris (Dallara) 1'27"217	18) Capelli (Leyton) 1'27"521
DECIMA FILA	
19) Nakajima (Tyrrell) 1'27"532	20) Larini (Ligier) 1'27"564
UNDICESIMA FILA	
21) Pirro (Dallara) 1'27"613	22) Grouillard (Osella) 1'28"009
DODICESIMA FILA	
23) Potek (Onyx) 1'28"111	24) Moreno (Eurobrun) 1'28"603
TREDICESIMA FILA	
25) Letho (Onyx) 1'28"625	26) Barilla (Minardi) 1'28"667

#### NON QUALIFICATI

Caflì (Arrows) 1'28"699; Alboreto (Arrows) 1'28"797; David Brabham (Brabham) 1'28"927

## Le prove. Sponsor del Cavallino avrebbe fornito carburante ad Alesi Ai box il giallo della benzina L'Agip «aiuta» il nemico Tyrrell?

IMOLA. Alchimie, trucchi, sollecitazioni esasperate. È il quadro tipico della moderna Formula 1, sempre alla ricerca del cavillo più impensato per migliorare anche di pochi millesimi i tempi sul giro delle varie monoposto. Sulle benzine, sin dai tempi dei motori turbo, tutto si è detto e tutto si è scritto. Non hanno certo niente a che vedere con quelle che usiamo tutti i giorni. L'ultimo colpo dell'Agip è di quelli che, se confermato, desterebbe scalpore. Alcuni bidoni dell'industria petrolifera di Stato sarebbero stati visti in nel box della Tyrrell. Questo potrebbe

anche spiegare con la continua ricerca nel settore dei carburanti, magari allargando i partner. L'Agip, come noto, è sponsor tecnico della Ferrari, la cui monoposto tra l'altro hanno denunciato anche ad Imola i consumi del tutto anomali. Le prestazioni della Tyrrell di Jean Alesi, inoltre, collocata a pochi millesimi dalle macchine di Mansell e Prost, sono difficilmente spiegabili solo con le buone gomme e il buon telaio, visto che la macchina inglese monta il classico e vecchio Ford 8 cilindri Cosworth. Che sicuramente, in un modo o nell'altro, deve aver ricevuto una buona dose di «vitamine»

almeno nelle condizioni estreme del giro di qualifica. Al punto che per ottenere il carburante più adatto alle condizioni climatiche l'Agip fa già uso di un analizzatore elementare di ossigeno e azoto. Ottimo ten anche le prove della Benetton con Piquet 8 e Nannini 9, visto che anche queste macchine montano un Ford 8 cilindri però nella versione più evoluta. In ben altre acque invece Arrows che non ha qualificato né la macchina di Michele Alboreto né quella di Alex Caffi. L'incidente si pensa che il prossimo anno, non si sa come, avrà i motori Porsche fuori dalla griglia anche David Brabham su Brabham, figlio del tre volte campione del mondo Jack. Un debutto in quello che sarebbe stato il suo primo Gran Premio, non certo positivo, dato che il compagno di squadra Stefano Modena ha fatto registrare un tempo migliore di tre secondi a centro schieramento i motori Lamborghini con la Lotus 10 e 11 e la Larousse 13 e 15. Risorse in un certo qual modo March dopo il calo di competitività accusato nelle ultime gare, con Mauricio Gugelmin 12. Molto più staccato Ivan Capelli, ancora sofferente per il grave incidente di dieci giorni fa durante le prove libere. [L.B.]



Un tifoso scruta tra le bandiere targate Ferrari i bolidi. Oggi sulla collina Ravizza saranno in duecentomila

# La Collina Sacra della religione Velocità

IMOLA. A maggio sono apparse le torrette traballanti architetture di ponteggi metallici ed assi di legno, messe su con pazienza certosina e inconscienza genuina da improvvisati ingegneri tribune provvisorie da cui poter spaziarci con lo sguardo sulla pista sottostante, su quella lucente striscia di asfalto il cui limite estremo è il traguardo, punto locale di una prospettiva studiata a lungo ed ormai consolidata in veri e propri canoni estetici. Tutta la collina Ravizza sempre orientata verso quell'unica direzione.

Lo sventare delle torrette è l'atto conclusivo di un lavoro portato avanti per mesi, di una vera e propria strategia di occupazione di un territorio seminato da un decennio di passione sportiva, una sorta di collina sacra della religione Ferrari, modellata nel tempo in una naturale gradinata dal peso, dall'andirivieni e dalle mani sapienti dei tifosi. Collina del tormento e dell'estasi

«Ci venni nell'81 con mia moglie - nevoce Angelo, 46enne insegnante di educazione fisica - Partimmo da Bologna all'alba, arrivammo qui alle cinque e mezza. Restammo sotto il sole per nove ore, senza poterci muovere, pigliati in una folla che cresceva e cresceva. Da allora, vengo a piantare la tenda un paio di mesi prima, e se posso mi arrampico su uno dei tanti ponteggi».

«Per piantare una di queste tribune ci metto non più di un paio di minuti». Ma Ernesto, modenese trentenne di robusta complessione, si può definire un esperto del ramo. L'imbianchino e con i ponteggi se la deve vedere tutti i giorni. «Il problema vero - precisa - consiste nel trovare il posto buono. Per polemici mettere qui, proprio sul ciglio della collina, in modo che nessuno possa disturbarci la visuale, sono dovuto venire con la roulotte un mese e mezzo fa. E da allora son dovuto tornare ogni volta che era possibile, perché lasciare la roulotte in-

stituiva un buco, dove neppure arrivare i raggi del sole. Panni stesi, odore di frittura, corde tese, cartacce e barattoli, mucchi di barattoli. Un agglomerato umano ai limiti della mostruosità, una favella, la collina Rivazza, che ogni anno rifugge dalle proprie ceneri, si

edifica lentamente e metodicamente, roulotte dopo roulotte, tenda dopo tenda, nel corso dei mesi invernali. Un crogiuolo di regioni, una babele di dialetti, su cui sveltano l'emiliano e il toscano, ma in cui si insinuano e reclamano i loro diritti anche il napoletano, il siciliano.

DAL NOSTRO INVIATO

custodita per troppo tempo non è consigliabile». La favella imolese rappresenta il trionfo del do it your self, del più autentico ed eroico fai da te. Per i ponteggi, innanzitutto, inno all'avventuroso genio italico che non si pensa di lasciarsi in occasionali investimenti. «La spesa complessiva? In tutto avrò speso circa un milione», annuncia con orgoglio Giorgio, 28enne genovese, dall'alto del suo trepolo che, ad occhi meno velati dalla passione sportiva, appare dondolare pericolosamente. Ma anche per i mille ritrovati con cui i «rivazzesi» ten-

tano di concedersi i comfort di una vita normale. E lo stesso Giorgio addita con grande fierezza il tubo di gomma che, collegato ad una tanica e provvisto di una cipolla, gli assicura ogni giorno una salutare e provvidenziale doccia. L'igiene ha una cittadinanza precaria su questa collina. I più fortunati hanno un simulacro di toilette all'interno delle roulotte. Per gli altri, quelli che vivono in tenda, quelli che dormono in macchina, non c'è all'interno che il bucato ed un bagno pubblico perennemente superaffollato.

Ma l'amore è cieco. E l'amore per la Ferrari fa affrontare ogni tipo di disagio. E la Rivazza è tutta Ferrari: parla una sola lingua, la lingua del cavallino rampante, fa sventolare una sola bandiera, che gallesce sopra su tende, roulotte, tribune, la rossa bandiera di Maranello. Un sentimento da cui sbocciano per gem nazione democristiana altri gruppi di sentimenti edificanti. Un soggiorno alla Rivazza coincide con un rafforzamento del sentimento nazionale, dei vincoli familiari. Tutti uniti, tutti insieme, per gridare «Viva Prost, Vi-

dano, amicizie in crisi nascono a nuova vita in una comunione fisica che prelude alla più esaltante comunione spirituale sotto il segno del cavallino. Un'esperienza che Giuseppe, un impiegato comunale romano, 45 anni ben portati, qualche grigio che conferisce una nota di distinzione in parte annullata da una parlata greve, vive da un decennio. «Vengo sempre qui, allo stesso posto tutti gli anni. Mi è anche capitato di ritrovare gli stessi paletti del gelato che avevo infilato nel terreno l'anno prima. Due mesi prima arrivavano qui i miei amici, che

piantano la tenda. Poi, quando cominciano le prove, arrivano io e Franco, che abbiamo rennotato due posti». «Compiacuto e garbato, Giuseppe racconta la propria esperienza, da cui distilla una filosofia di vita, ai microfoli di Franco. «Da Roma a qui ho impiegato tre ore e mezzo con la mia vecchia 132. Non so se mi spiego. Da venerdì a domenica sono tre giorni esaltanti. Le Ferrari, certo. Ma non solo. Questa terra generosa offre i motori, una cucina fantastica, se un ci sa appena fare, anche qualche piacevole compagnia». [L.B.]