

Formula 1 Oggi il Gp di Germania

Dopo sei mesi di collaborazione con la casa di Maranello l'ingegnere argentino tace sulle cause dell'allontanamento. Elogia tutti tranne Prost e il direttore tecnico Castelli coi quali non ha mai legato. «Il lavoro fatto verrà fuori»

L'ermetico Scalabroni in vacanza forzata

«I miei rapporti con la gente della Ferrari sono ottimi. Non voglio guastarli. Gli eventuali cattivi pensieri restano nel chiuso della mia testa». Il passato torna. E allunga la sua ombra inquietante, fa riaffiorare dubbi e insulti. Di cui Enrique Scalabroni, ingegnere argentino fuggacemente apparso sulle scene di Maranello, è depositario geloso per quieto vivere.

DAL NOSTRO INVIATO
GIULIANO CAPECELATRO

■ HOCKENHEIM Le stocche più feroci gliel'aveva lanciate Alain Prost, grande estimatore di John Barnard, che avrebbe voluto mantenere l'inglese al suo fianco alla guida del cavallino rampante. Quell'omone argentino, prelevato dalla Williams per avviare un nuovo corso, non gli era andato a genio dal primo momento. L'idea che dovesse mettere le sue manone su quel gioiellino partito dalla mente geniale dell'inglese lo faceva sinceramente rabbrivire. Alla prima occasione ripudiò pubblicamente il lavoro del nuovo arrivato. Le prime piccole modifiche sperimentate sulla macchina disegnata da Barnard. Un problema di parabrezza che, sistemato male secondo il grande Alain, gli faceva arrivare troppa aria sul viso e lo disturbava. «Strano che adesso corra proprio con quello disegnato da me. Si vede che anche la mia cambia».

Un'allusione che fa pensare all'inizio di uno sfogo, alla piena dei sentimenti che si prepara a dilagare senza più argini.

Forse ora Scalabroni parla, dice quelle cose terribili sulla Ferrari che da tempo si intuiscono, fa nomi e cognomi dei suoi nemici svela conigliose lotte di potere ricostruite per induzione. Magari conferma chiaro e tondo come da tempo sostengono spinti maligni, che con Pier Guido Castelli, direttore tecnico della scuderia, non gli riusciva proprio di andare d'accordo. Macché! Il sole che batte implacabile sul circuito sembra ispirargli propositi di conciliazione più che roventi polemiche. «Ho un bel ricordo della Ferrari. Ricordo con piacere Fiorio, Fusaro, Oh Fusero, il presidente, è davvero una persona straordinaria. Lui sì che mi ha colpito. E poi i meccanici che ritengo i migliori della Formula 1. Gli ingegneri anche, appena formati, ma davvero in gamba».

Un'allusione che fa pensare all'inizio di uno sfogo, alla piena dei sentimenti che si prepara a dilagare senza più argini.

Patrese ben piazzato

PRIMA FILA	
1) Senna (McLaren) 1'40"198	2) Berger (McLaren) 1'40"484
SECONDA FILA	
3) Prost (Ferrari) 1'41"782	4) Mansell (Ferrari) 1'42"057
TERZA FILA	
5) Patrese (Williams) 1'42"195	6) Boutsen (Williams) 1'42"380
QUARTA FILA	
7) Piquet (Benetton) 1'42"872	8) Alesi (Tyrrell) 1'43"255
QUINTA FILA	
9) Nannini (Benetton) 1'43"594	10) Capelli (March) 1'44"349
SESTA FILA	
11) Suzuki (Lola-Larousse) 1'44"363	12) Bernard (Larousse) 1'44"496
SETTIMA FILA	
13) Nakajima (Tyrrell) 1'44"650	14) Gugelmin (March) 1'45"193
OTTAVA FILA	
15) Martini (Minardi) 1'45"237	16) Warwick (Lotus) 1'45"244
NONA FILA	
17) Modena (Brabham) 1'45"547	18) Caffi (Arrows) 1'45"604
DECIMA FILA	
19) Alboreto (Arrows) 1'45"755	20) Donnelly (Lotus) 1'45"790
UNDICESIMA FILA	
21) Brabham (Brabham) 1'46"110	22) Larini (Ligier) 1'46"187
DODICESIMA FILA	
23) Pirro (Dallara) 1'46"506	24) Ailliot (Ligier) 1'46"596
TREDICESIMA FILA	
25) Lehto (Onyx-Ford) 1'47"057	26) Foitek (Onyx-Ford) 1'47"209
NON QUALIFICATI	
Grouillard (Osella) 1'47"429	Barilla (Minardi) 1'47"747
Dalmas (Ags-Ford) 1'47"709	De Cesaris (Dallara) 1'48"032



che nelle grandi organizzazioni non c'è posto per chi ha personalità. Io sono coerente alle mie idee, ai miei principi. Se qualcuno mi dice che devo cambiarli, non ci sto. Ma non voglio illigare con nessuno. Pre'ensco abbandonare, lasciare le cose come stanno e andare per la mia strada. Non posso accettare che l'uomo sia una semplice variabile dipendente».

Dunque qualcuno nella Ferrari deve aver provato a mettere le briglie al collo di questo gigante argentino, giunto a Maranello al suono di fanfare che lo annunciavano come

l'atteso salvatore della patria automobilistica. Ripudiato l'estroso Barnard che non voleva saperne di metter casa a Maranello, ecco uno che non fa storie, disposto ad abitare a un centinaio di metri dalla fabbrica e a non alzare mai il sedere dalla sedia. «Ho tentato di imporre i miei ritmi. Arrivavo alle otto di mattina. Smettevo alle otto alle nove di sera. John aveva lasciato una buona macchina. Ma io mi sento di dire che abbiamo fatto un buon lavoro. E le cose buone verranno fuori».

Inafferrabile Scalabroni

Motociclismo Nella 500 forse l'addio della Cagiva

CARLO BRACCINI

■ VARESE. Ore drammatiche per la casa varesina Cagiva avrebbe deciso di abbandonare il Campionato del Mondo di velocità classe 500. Sembra irrevocabile una simile notizia, ma è anche possibile che possa esservi una specie di «pausa di riflessione» già a partire dal Gran Premio di Cecoslovacchia che è in programma il prossimo 26 agosto, mentre prosegue senza sosta la sperimentazione della nuova ciclistica in fibra di carbonio.

E così sembra sia arrivata la fine del sogno quello iniziato esattamente più di dieci anni fa di una 500 tutta italiana nel Mondiale delle grandi case giapponesi. Dieci anni di sacrifici, di speranze soprattutto di amarezze alla fine, anche la passione più grande, quella di Claudio e Gianfranco Castiglioni sembra sul punto di arrendersi. «Abbiamo bisogno di un periodo di riflessione, così non si può più andare avanti», si sono sfogati i due «patron».

Solo la settimana scorsa, a Le Mans, Claudio Castiglioni aveva cercato un contatto con Eddie Lawson, ma troppi vincoli di natura economica e contrattuale si sono frapposti ad una possibile intesa che avrebbe portato il prestigioso pilota alla guida della Cagiva. Claudio Castiglioni poi ha continuato: «E se ci ritiniamo la smetteranno di dire che sprechiamo il nostro denaro e le nostre energie». Chiaramente il «patron» della Cagiva ce l'ha con «certa» stampa e con «certi» giornalisti, ma non risparmia critiche anche al mondo del motociclismo da corsa.

«I tre o quattro piloti vincenti pretendono una folia di ingaggio e, soprattutto, non sono praticamente disponibili. No, non credo che ci sia un futuro per noi nella 500», conclude amaramente. Alla Cagiva, una piccola fabbrica sulle rive del lago di Varese che, in pochi anni, è diventata il più importante produttore europeo di motociclette è riuscito praticamente di tutto dal salvataggio di marchi famosi come la Dixati e la svedese Husqvarna, all'acquisizione, recentissima, della Mini Moke per il debutto in campo automobilistico, ai grandi successi in campo sportivo.

Ma il mondiale della 500, no. E, contro quello che sembra un ineluttabile destino, a Varese avrebbero deciso di non «accanirsi» più. Ma poi arriva, per fortuna, una precisazione che rincuora. «In realtà una decisione vera e propria non è stata ancora presa», dice Gianfranco Castiglioni a risollevarne le speranze di tanti tifosi della Casa italiana. «Una pausa di riflessione? Potrebbe essere, ma io sono convinto che la Cagiva onorerà gli impegni presi fino al termine del campionato. Poi si vedrà».

Intanto domenica prossima a Donnington, la Cagiva ci sarà e probabilmente con il nuovo telaio in fibra di carbonio appositamente realizzato dal reparto corse della Ferrari per la 500 varesina. E se qualcuno crede nei miracoli

McLaren in prima fila col dubbio pneumatici

DAL NOSTRO INVIATO

■ HOCKENHEIM L'aria è sbollita. Quelle voci sul ritiro dalle corse alla fine del 1991 il suo presunto pronostico di una vittoria di Ayrton Senna in questo campionato lo avevano profondamente irritato. Spiegategli le sue intenzioni sul prosieguo della carriera, ora Alain Prost si concede disteso ai microfoli protesi e spiega come la McLaren sia un circuito come questo sia la naturale favorita. «Con quel motore Honda la McLaren qui è davvero imbattibile», spiega con la consueta competenza il professore in scienze automobilistiche. «Sul rettilineo vanno via di potenza e ti puoi sognare di riprenderle. Non è una pista dove il telaio può essere di grande aiuto. Qui la superiorità del telaio Ferrari emerge soltanto in alcuni tratti brevi. Un po' poco. Implacabile il sole che dardeggia su Hockenheim. Implacabile la marcia della McLaren in terra tedesca. Secondo previsioni, Senna ha afferrato la quarantesima pole position della sua carriera, consolidando un record che nessuno può toglierle. Si è accentratissimo del tempo fatto segnare venerdì (1'40"198) per dedicarsi mattina e pomeriggio alla ricerca del miglior assetto per la gara. Se le prove terminano con un piccolo trionfo, con Berger secondo (1'40"434) altro tempo realizzato il venerdì) la prima fila è tutta loro, non per questo i piloti della McLaren non sono in angustie. Qualcosa non va per il verso giusto, nei delicatissimi equilibri della macchina. Questo spiega tanto accanimento a sguagliarsi in pista nella canicola. Questo spiega le rughe di preoccupazione che solcano il viso di Ayrton Senna, un bagno di sudore, teso. «Non va, non va», annuncia sconsolato replicando gli allarmi dei giorni scorsi. «La macchina si mangia le gomme. In più, c'è questo caldo

che accelererà l'usura delle gomme. Non so proprio quali pneumatici scegliere per la gara. Potrà decidere soltanto domani (oggi per chi legge ndr) dopo il warm-up». Da tempo Senna si lamenta dello stato della sua vettura riprendendo che il motore Honda con la sua potenza ha nascosto a lungo le magagne del telaio. Ma adesso questo gioco non riesce più. Il suo incubo è la Ferrari che ha indotto se non annullato il gap con la casa motociclistica giapponese. «È pericolosissimo. Se ci dobbiamo fermare per il cambio gomme, c'è il rischio che ci scappa e non la riprendiamo più, perché è capace di andare avanti per tutta la gara senza cambiare pneumatici». Una musica per le orecchie di Prost che parte in seconda fila col terzo tempo (1'41"732 anche questo realizzato venerdì) con Nigel Mansell che ha abbassato il suo tempo portandolo a 1'42"507 senza però riuscire ad andar più su del quarto posto. Alle loro spalle come di consueto, le due Williams di Riccardo Patrese e Thierry Boutsen. Anche il francese si sofferma sul principale elemento strategico della giornata. «La scelta delle gomme qui è più difficile che a Silverstone o a Le Castellet. Vedremo. Ma non ci sono i presupposti per una gara tattica. A conti fatti penso di poter fissare come mio obiettivo minimo un terzo posto. In fondo quattro punti mi farebbero comodo». Anche la Ferrari ha passato gran parte della giornata a provare assetti in vista della gara. «Dopo le prove di stamane, con il pieno di benzina mi sembra di poter dire - commenta con una punta di orgoglio il direttore sportivo Cesare Fiorio - che non siamo messi male. Tra l'altro ci sono alcuni punti in cui le nostre vetture risultano anche più veloci delle McLaren. Purtroppo, sono tratti molto brevi, non ne deriva un grande vantaggio».

Giù Giù



Continua al Gran Premio di Germania il duello tra Senna (in alto a destra) mentre punta l'indice verso il suo box) e Prost che, con aria perplessa e un po' preoccupata, sistema lo specchietto retrovisore della sua Ferrari.

Rally d'Argentina. Importante successo per Bionon e la casa italiana Ma la Toyota non molla e il mondiale si fa interessante

Una Lancia tirata a lucido

Tirando le somme al termine del rally d'Argentina, l'Italia si ritrova con un doppio successo. Bionon e Lancia firmano una vittoria di qualità, dando una bella lucidata ad un marchio che sembrava incrostrato dalla patina del tempo. La Lancia torna in alto, la Toyota non molla la presa. Il campionato del mondo è tutto da giocare e chi dava per «bollita» la casa italiana è servito.

DAL NOSTRO INVIATO
MARCÒ MAZZANTI

■ CORDOBA. La trepida attesa è iniziata all'ora di pranzo. Lo stadio costruito per il mondiale dei Generali del '78, si anima. Famiglie in gita, scolari appena usciti di scuola, danno l'assalto alle gradinate. Sul campo le aziende hanno alzato il gran pavese della pubblicità tra bandiere e striscioni. Il festival non concede tregua. Mancano ancora le macchine, le vere protagoniste, l'oggetto del culto pagano di migliaia di fedeli che stanno consumando pneumatici e l'ultimo goccio di benzina venti chilometri più a sud. Le auto arrivano in mezzo al campo sulla pedana alle 16 e lo stadio si accende come per un gol di Maradona. Il primo ad entrare sul palcoscenico

co è Bionon. A lui l'onore dei primi applausi e del primo posto in classifica. I chilometri conclusivi non hanno provocato nessun terremoto. La classifica disegnata ha continuato a conservare i contorni noti. La Lancia Delta del pilota veneto saldamente in testa con lo spagnolo Sainz tenuto al guinzaglio al secondo posto. Posizioni congelate nelle ultime due giornate di gara dopo che la Toyota del pretendente al trionfo Sainz prima è uscita di strada e poi ha «rotto», dando via libera al regolarista Bionon che non ha mai maltrattato il mezzo. La Lancia esce dai tunnel della paura e trova una giornata luminosa. Le sconfitte in Africa nel Safari e in Grecia

nell'Acropoli avevano lasciato sgraziate cicatrici nell'ambiente e il collaudato monopolio agonistico veniva messo in discussione con l'attanza dalla punta più avanzata dell'industria giapponese la Toyota. Ora il team italiano instaura le distanze recupera fiducia e credibilità. In buona sostanza si è rimesso in linea di galleggiamento pronto ad affrontare gli ultimi quattro appuntamenti iridati. Mille Laghi in Finlandia, Australia, Sanremo e il Race in Inghilterra. Tutto deve trovare una conferma. Il titolo piloti resta ancora molto vicino a Sainz, ma lo spagnolo dovrà presto scartare alcuni risultati. Quello marce non dovrebbe sfuggire alla Lancia. Sarebbe il quarto consecutivo legato al nome magico della Delta, il nono in assoluto del marchio del gruppo Fiat.

Alcune cifre finali. 2.119 chilometri percorsi, 83 vetture partite, 20 arrivate, trenta prove speciali. Solo primo del gruppo N, 4.000 gomme Michelin impegnate dalla Martini Racing, quattro ore al giorno di trasmissione dell'emitente Canale 10. Il rally va in archivio



La Delta di Bionon mentre attraversa un fiume della Sierra argentina.

ed il prossimo rodeo sul volante sarà nella verde Finlandia a fine agosto.

Classifica finale

1) Bionon-Siviero (Lancia Delta integrale 16v)
2) Sainz-Moya (Toyota Celica) a 8.02"
3) Auriol-Occelli (Lancia Delta integrale 16v) a 34.55",
4) Stroh-Kaufmann (Audi 490) a 59.21",
5) Soto-Del Buono (Gruppo N) a 1h01'52".

Classifica piloti Sainz p. 95
Auriol 67 Bionon 64 Kankkunen 42

Classifica marce
Lancia p. 114, Toyota 91, Renault 25, Audi 22, Subaru 19

Al Rally di Biella successo Lancia

Cerrato mette in castigo i giovani rampanti

LODOVICO BASALU

■ BIELLA. Pochi chilometri dalla Svizzera ma anche dalla Francia. Comunque, un senso di benessere grazie soprattutto alla miriade di opifici che caratterizzano storicamente la zona. Persino un avvenimento sportivo, come è un rally, che per rispetto al prodotto che da qui scaturisce, si chiama «della lana». Un filato di cui non hanno certo avuto bisogno i 170 equipaggi che nella notte di giovedì hanno preso il via per questa massacrante prova del campionato italiano. Un appuntamento atteso in particolare modo da Piero Liatti e dalla sua Lancia Delta Integrale, finora pmattori in classifica generale. Una scommessa persa per il pretenzioso pilota, tra

due volte e punti utili anche per quello europeo che lo vede ora in seconda posizione dietro al belga Robert Drogmans. Per gli altri briciole, anche se va menzionato il risultato ottenuto dalla Peugeot Italia che aveva iscritto le due 405 di Andrea Agnini e Paolo Fabbrini rispettivamente secondo e terzo. «Siamo riusciti, pur con vetture a due ruote motrici, a contenere il distacco dalla Lancia», ha dichiarato il d'è Claudio Berra. «In più abbiamo anche vinto due «speciali» a pari merito con la vettura tonnese. Resta il fatto che anche qui, come nel campionato mondiale, dove il ruolo di antagonista è tenuto dalla Toyota, la Lancia, grazie alla sua affidabilità e organizzazione, riesce ancora a primeggiare nonostante il progetto, tutto sommato datato, dell'ormai mitica Delta Integrale».

Classifica finale: 1) Cerrato-Cern (Lancia Delta), 2) Agnini-Fabbrini (Peugeot), 3) Fabbrini-Cecchini (Peugeot), 4) Noberasco-Ciani (Bmw). Campionato italiano: 1) Cerrato punti 368, 2) Liatti 315, 3) Della 245.