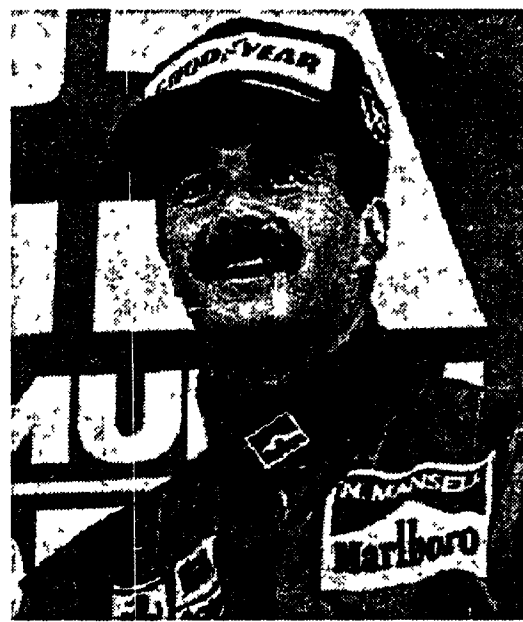


Formula 1 I giorni della Ferrari

Dopo la doppietta in Spagna che ha riaperto il mondiale il pilota inglese annuncia il passaggio alla Williams

Dietro l'armonia ritrovata la sottile arte diplomatica del diesse Cesare Fiorio che ha favorito l'operazione



Nigel Mansell, 36 anni, dopo due stagioni in Ferrari ha annunciato ieri il suo passaggio alla Williams dopo le polemiche del Gp del Portogallo e il secondo posto a Jerez

E Mansell firma il lungo addio

Toma Cesare dalla spedizione iberica col capo cinto d'alloro. Due vittorie per la Ferrari. Tre vittorie per Fiorio, che può presentare un bilancio attivo a chi gli passa lo stipendio e tirare il fiato dopo una settimana tremenda con una spaccatura incombente. Quella spaccatura l'ha evitata, ha condotto Prost al successo e ha consentito a Mansell di tomarsene alla Williams senza il marchio del traditore.

teressasse. E che, anzi, manda pubblicamente a quel paese compagno e squadra, abbracciando da vincitore sul podio portoghese il nemico Ayrton Senna. Torino che non dice nulla di ufficiale, ma lascia trapelare il proprio malumore.

DAL NOSTRO INVIATO
GIULIANO CAPECELATRO

JEREZ DE LA FRONTERA. «Sono in Formula 1 da un anno e mezzo e in questi giorni ho capito che ho ancora molto da imparare. Spero di riuscirci il più presto possibile». Be', nell'arco di sette giorni Cesare Fiorio ha fatto una full-immersion niente male nei misteri della «politica» automobilisti-

ca. Alain Prost che alza la voce di brutto, fa venire le palpitazioni al fan del cavallino, che paventano un suo abbandono, e mette a repentaglio molte poltrone, già piuttosto precarie, a Maranello. Nigel Mansell che bamboleggia, come se tutto quello che accade sotto le insegne della Ferrari non lo in-

teressasse. E che, anzi, manda pubblicamente a quel paese compagno e squadra, abbracciando da vincitore sul podio portoghese il nemico Ayrton Senna. Torino che non dice nulla di ufficiale, ma lascia trapelare il proprio malumore. Tanto ha tessuto, Fiorio, in quei sette giorni, che è riuscito nel miracolo dell'abbraccio tra il trionfante Prost e il vituperato Mansell, convinto a mettere, dopo tanti colpi di testa, la sua traboccante energia al servizio della squadra. Cioè di Alain, l'uomo che ragiona solo in termini di titolo mondiale e che si è impegnato a far di tutto per regalare uno al cavallino, a digiuno da dieci anni. E che a Jerez de la Frontera, auspice Fiorio, ha potuto salutare il trionfo delle sue idee, riassumibili nel motto: tutti per uno,

noi, altre che giocano per la McLaren. In qualche occasione siamo stati sfortunati. Ma siamo stati competitivi per tutta la stagione».

Impara in fretta Fiorio. Intanto ha già appreso, nella concitata settimana tra Estoril e Jerez, l'arte di mediare e quella di restare in sella in una situazione disperata. E di suo le doti non gli mancano certo. All'innata prudenza, che lo porta a non scoprirsi mai troppo, aggiunge una lodevole modestia, che gli fa coprire di lodi i suoi collaboratori, dal più umile dei meccanici al più quotato degli ingegneri, e a minimizzare i propri meriti, respirando con ironico sorriso l'ipotesi di una rivoluzione organizzativa, perpetrata da un anno e mezzo a questa parte a Maranello, che avrebbe in lui

l'artefice. «Rivoluzione? Noo... si schermina, allungando a dismisura la nota negativa. E subito riparte all'attacco, esaltando i valori più sacri, il vincolo famigliare che regna sotto il segno del cavallino. «Lavoriamo per la più grande squadra della Formula 1» è l'orgogliosa allocuzione, che precede una sapiente puntualizzazione: «Per questo vanno messi al bando i fatti personali».

Saldo in sella, coronato d'alloro, tre volte vittorioso nel volgere di una sola settimana: due in pista, una tra le quinte nella complicata opera di ricucitura degli innumerevoli strappi aperti nella divisa rossa del cavallino. Fiorio non trema neppure di fronte alla trasferta che, tra due settimane, porterà lui e le sue truppe in Giappone. Suzuka è il giardino

di casa dell'Honda. La pista dove Ayrton Senna è capace di vincere quasi ad occhi chiusi. Un tracciato dove ogni elemento, telaio e motore, deve esprimersi al meglio e dove la messa a punto può risultare determinante.

Per la messa a punto c'è l'impareggiabile Prost, rabbo-

nito dalla vittoria e dalle assicurazioni che deve avergli dato Fiorio, da lui accusato di non saper elaborare strategie, sull'ineludibile necessità di strategie. E' una vittoria di Prost, non c'è dubbio. Ma è anche una vittoria del Fiorio esibitosi nelle inconsuete vesti di gran mediatore. Il telaio è sem-

pre stato l'asso nella manica della Ferrari. E, nelle ultime due gare, anche il motore modenese ha fatto vedere i sorci verdi ai giapponesi.

«Come motore siamo a livello dell'Honda. Ma loro conoscono a menadito la pista e li tirano fuori sempre dei motori da mille e una notte. Noi ci stiamo preparando e faremo di sicuro una buona corsa». Con la mente a Suzuka, lui è riuscito a dividere i compiti tra Prost e Mansell per le prove dell'Estoril. Prost oggi e domani, Mansell giovedì e venerdì. Sarà dura: sia vincere che mantenere l'armonia tra quei due galletti. Ma, nel frattempo, Cesare può gustarsi il fascino sottile dell'essere un vincitore, come appunto impone il suo nome.

Basket. Sedici anni e già molto talento: il figlio di Dino si è presentato alla grande platea della Ranger Varese

Il mio nome è Meneghin, Andrea Meneghin

Mestiere duro quello dei figli d'arte. In tutti i campi della vita, nella politica, nello spettacolo e quindi anche nello sport, seguire le orme dei padri campioni è un terrore all'otto. Se poi papà si chiama Meneghin, la faccenda si fa più complicata. Andrea, 16 anni e un fisico da superman, ha segnato domenica i primi punti in serie A a Varese, dove lo nascondono: «Non carichiamento di troppe responsabilità».

LEONARDO IANNAZZI

ROMA. Lo chiameremo Andrea. Il suo cognome pesa troppo, e non solo a lui. Andrea è un giovane corazziere di 16 anni, alto quasi due metri, che ha già scelto cosa fare da grande. Troppo bella la pallacanestro per considerarsi soltanto un piacevole hobby del sabato pomeriggio da spartire con gli amici. Con la pallacanestro si diventa grandi, si viaggia, si fanno mille esperienze, si può piangere ma si può anche gioire. E Andrea questo lo sa da sempre, fin dagli anni dell'adolescenza trascorsi con la madre a Varese ad inseguire il mito di un papà troppo lontano per essere

vero. Questa è la storia di un figlio d'arte, una storia difficile, tutta in salita, un po' scomoda come tutte quelle di chi ha un papà troppo famoso. Dopo la sua nascita, il 20 febbraio 1974 - l'anno in cui la grande ignia di papà Dino, viene uno scudetto - le strade dei genitori di Andrea si separano e il bambino viene assegnato dal giudice tutelare alla mamma. Meneghin riconobbe regolarmente il figlio, ma le ore passate con lui, tra mille impegni cestistici, in quegli anni sono sempre state pochissime. Un'infanzia difficile per Andrea che cresceva comunque bene, bello, forte, con una

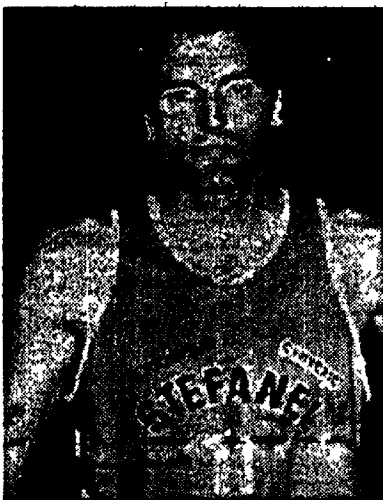
palla da basket in mano, forse senza sapere il perché.

Quando aveva otto anni, vide papà Dino trasferirsi a Milano, non troppo lontano dalla sua Varese. Una partenza come mille altre, come quando Dino doveva partire per una trasferta con l'ignia o con la nazionale. «Quando era bambino non sono mai stato troppo con lui - ci confidò una volta con tenerezza Meneghin - non l'ho mai trascinato su un campo da basket. Ho sempre sperato che facesse uno sport. Pallanuoto, calcio, pallavolo, una disciplina di squadra. Ha scelto la pallacanestro, e forse non poteva altrimenti. Sono contentissimo così, l'importante è che non si faccia troppo chissà attorno a lui. Varese è l'ambiente adatto per maturare come giocatore ma soprattutto come uomo».

E a Varese, città tranquilla e un po' provinciale, Andrea è cresciuto ed è diventato uomo. Marino Zanatta, general manager della Ranger, inseparabile compagno di ventura di papà Dino ai tempi della grande ignia, lo ha seguito in tutti

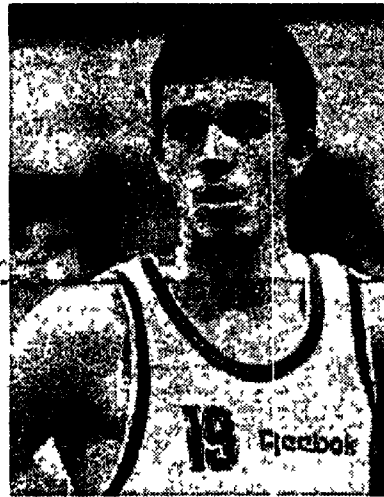
questi anni come se fosse suo figlio. Non gli piace parlare troppo di lui. Andrea è tra i migliori 15 juniores d'Italia: tutti mi chiedono di lui, se diventerà come Dino, meglio o peggio, se sarà "cattivo" in campo. Andrea è prima di tutto un bravo ragazzo, un'ottima guardia con un fisico molto esuberante. Ma non chiedetemi se diventerà un campione. Lo reputo un esercizio inutile.

La prossima puntata di questa storia si avrà domenica 14 ottobre quando la Ranger giocherà contro la Stefanel Trieste: Andrea contro papà nel primo derby ufficiale della dinastia Meneghin. «Quando me lo troverò di fronte - ha detto Dino - mi scapperà da ridere, forse per la prima volta nella mia vita guarderò in faccia il mio avversario e non gli planterò il gomito nel petto». In un mondo pieno di falsi miti, portare il cognome Meneghin, in fin dei conti conta ancora qualcosa. Ma ci sono mille motivi per chiamare per ora questo ragazzo semplicemente Andrea. Per il mito, vero o falso che sia, c'è ancora tempo.



Andrea Meneghin, 16 anni, giovane stella della Ranger sembra guardare con rispetto il padre: i due saranno avversari in Ranger-Stefanel del 14 ottobre

Dino Meneghin, 40 anni, pivot della Stefanel e simbolo della pallacanestro italiana; è alla sua prima stagione a Trieste dopo aver vinto tutto a Varese e Milano



Da Axel Merckx a Pelé jr
Che mestiere difficile
quello dei figli d'arte...

ROMA. Hanno tutti cognomi famosi e una tradizione gravosa da difendere. Nel calcio gli esempi più illustri, anche se sono davvero rari i figli d'arte che sono riusciti a fare meglio dei padri campioni. L'unico sembrerebbe Paolo Maldini che gli esperti del settore vedono più completo e tecnico di suo padre Cesare, difensore del Milan di Rocco. Due generazioni di calciatori potrebbero stare a discutere per ore sul talento puro di Sandrino Mazza - la paragonato alla completezza di papà Valentino in Brasile, da poche settimane un ragazzo ventenne di nome Edson Cholby de Naacimento, figlio di Pelé, è stato integrato nella rosa della prima squadra del Santos - una sfida impossibile con il mito della «Perla nera» per il giovane Edson, che di professione fa il portiere.

Anche nella boxe abbiamo avuto in passato figli d'arte d'eccezione come il giovane Marvin Frazier, primogenito del più famoso «smoking» Joe, indimenticato campione dei massimi degli anni Settanta e protagonista di storiche batta-

glie al Madison Square Garden di New York con Muhammad Ali. Ebbene, il giovane Marvin ha ottenuto qualche anno persino una chance mondiale contro Larry Holmes, finendo però malamente al tappeto dopo pochissime riprese. Meglio, molto meglio è andata invece ad Alessandro e Massimiliano Duran, figli di Carlos che fu tricolore ed europeo nei pesi medi e nei superwelter negli anni Sessanta. Massimiliano è arrivato addirittura sul terzo più alto dei massimi leggeri.

Nell'atletica si spera molto sulle doti di ostacolista di Laurent Ottaz, figlio del più celebre Eddy, medaglia di bronzo alle Olimpiadi di Città del Messico nel 1968. Nel ciclismo, infine, Adriano Panatta cerca di incalzare le orme di papà Pierino, vincitore di tappe al Giro e di molte classiche. In Belgio, invece, un ragazzo di 18 anni porta a spasso con disinvoltura sul manubrio della sua bicicletta un cognome da «cambiale» delle vittorie: Axel Merckx, un nome, una garanzia, ma anche un talento ancora acerbo. □/L

IL PRIMATO. Sul lavoro scegliete gli specialisti. L'esperienza di Renault, col suo primato di vendite europeo, è una concreta garanzia per chi investe su Express e Trafic.

Renault Express: 10 versioni, furgone e break da 1108cc Benzina e 1595cc Diesel, vano di carico lineare totalmente sfruttabile, esclusiva apertura sul tetto per carichi sviluppati in altezza, e retrotreno a 4 barre di torsione che garantisce la massima stabilità anche a pieno carico. A partire da L. 13.013.840.

Renault Trafic: 1995cc Benzina, 2068 e 2499cc Diesel; trazione, propulsione e 4x4. 19 versioni con numerosissime possibilità di allestimento per rispondere puntualmente alle diverse necessità. Confortevole come una berlina, robusto e maneggevole, ai vertici nel rapporto tra spazio utile e dimensioni. A partire da L. 22.523.130.

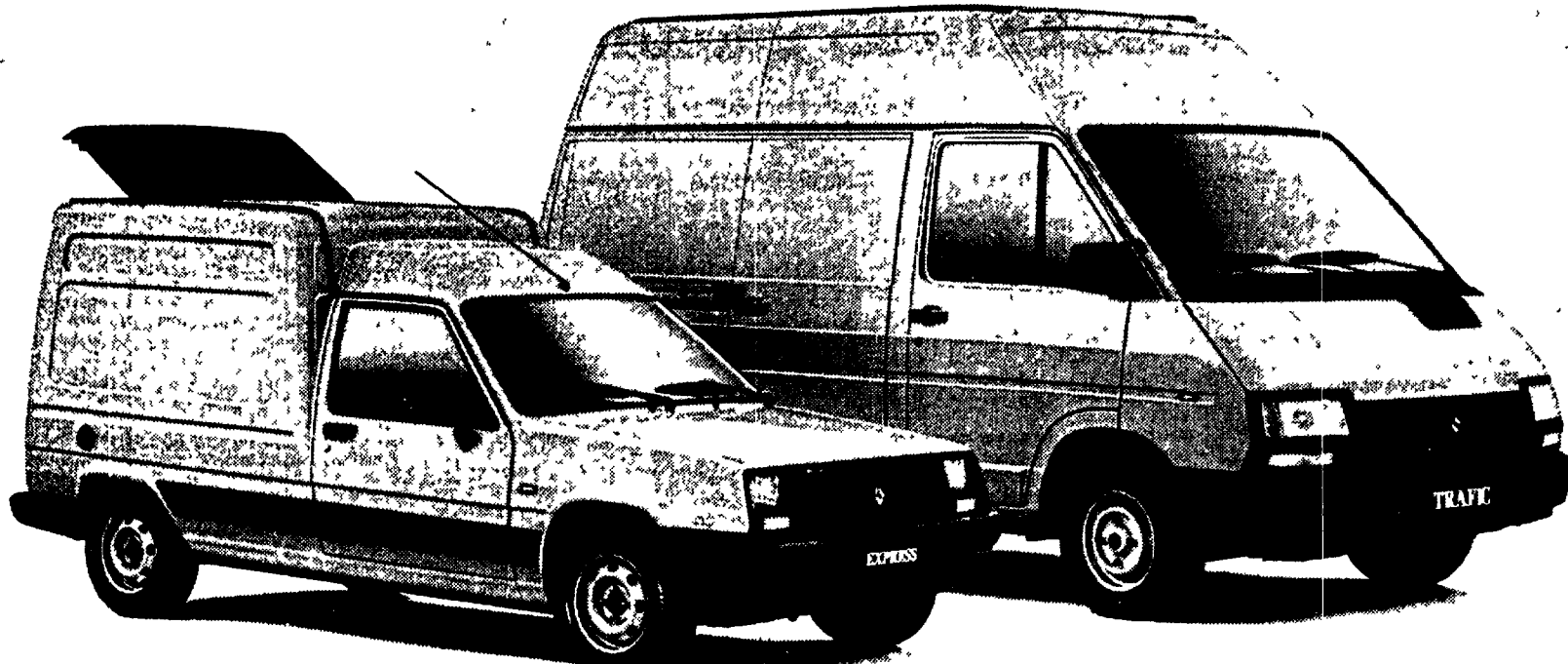
Nella gamma dei commerciali Renault anche le agili e brillanti Renault 5 Van e Renault 19 Van.

Renault sceglie lubrificanti elf.

Gli indirizzi Renault sono sulle Pagine Gialle.

DAL PRIMO COSTRUTTORE EUROPEO DI VEICOLI COMMERCIALI*

RENAULT EXPRESS, RENAULT TRAFIC. DUE SOLIDI INVESTIMENTI.



RENAULT EXPRESS:
8 MILIONI
IN UN ANNO
SENZA INTERESSI

Da restituire in 12 rate mensili, spese dossier L. 170.000

RENAULT TRAFIC:
14 MILIONI
IN UN ANNO
SENZA INTERESSI

Da restituire in 12 rate mensili, spese dossier L. 300.000.

Oppure per entrambi la possibilità di un FINANZIAMENTO FINO A 48 RATE MENSILI AL TASSO DEL 7% FISSO ANNUO.

Ad esempio per Renault Express Furgone 1108cc, 4m, che costa chiavi in mano L. 13.013.840, versando una quota contanti di sole L. 2.921.840 (pari ad Iva e messa su strada) l'importo restante viene dilazionato in 48 rate mensili di L. 272.000 (spese dossier L. 140.000 comprese nelle rate).

RENAULT
MUOVERSI, OGGI.

* Prima marca in Europa Occidentale nel segmento dei piccoli veicoli commerciali con peso totale inferiore a 5 tonnellate

Le proposte sono valide salvo approvazione della FinRenault, sui veicoli disponibili nelle Concessionarie e non sono cumulabili con altre in corso

Renault sceglie lubrificanti elf. Gli indirizzi Renault sono sulle Pagine Gialle.