

**Formula Uno
Pronti, via**



**Il Gran Circo della velocità
riparte domani a Phoenix
Ferrari-McLaren, Senna-Prost
continua l'eterno duello**



**Berlusconi compra tutte le corse
poi ne rivende otto alla Rai**

**All'asta delle tivù
Fininvest rilancia
vince e subappalta**

Gioco delle coppie

Chi sfida chi? La Ferrari sfida McLaren e Honda, dominatrici incontrastate del campionato da tre stagioni? O sono piuttosto McLaren e Honda a sfidare la regina decaduta della Formula 1? Prosta sfida Senna, che dall'88 lo serve di barba e capelli? O è Senna a sfidare l'unico pilota in circolazione che abbia vinto più di lui? Domani da Phoenix arriverà la prima di sedici ardue sentenze.

I pronostici sono per Prost e per la rivincita Ferrari. Di nuovo, sotto il sole della Formula 1, c'è poco o nulla. I soliti proclami di Nigel Mansell, che cercherà vendette all'ombra della Williams, i ritorni di fiamma di Nelson Casanova Piquet, sollecitati dalla Benetton di John Barnard, le eteree promesse di Gerhard Berger, che troppo ha osato ad infilarsi nella tana del lupo Senna. Gli ardori di Jean Alesi, che ancora deve vestirsi con la stoffa da campione fatta intravedere alle sue prime apparizioni nei circuiti.

Il mondiale a Piquet; poi dall'88 i dati dell'Honda, vittorie e titoli mondiali, fanno tutt'uno con quelli della McLaren. Altrettanti schiaffi al mito della Ferrari, che per contrastare questo prepotere ha tentato tutto quello che era lecito tentare. Senza riuscirci. Almeno sino ad oggi. Adesso, a partire

dal gran premio americano di Phoenix, la storia si ricrive da capo. Sedici interminabili puntate per raccontare al mondo come se le dederò ancora una volta, nell'anno di grazia 1991, Senna e Prost e per cantare l'ottimismo della volontà con cui la Ferrari cercò di superare il complesso del Sol Levante.



**E fra i due grandi rivali
spunta lo «scomodo» Alesi
il migliore nelle prime prove**

PHOENIX. Il secondo round l'ha vinto la Ferrari: nella prima sessione di prove libere del GP Usa, il più veloce è stato il francese Jean Alesi. Il neoferrista ha rifilato alla McLaren-Honda di Ayrton Senna due decimi di secondo. Il brasiliano era stato invece un fulmine nelle prove libere, dove aveva distanziato la Ferrari di Alain Prost di quasi un secondo. Prost, intanto, è finito al terzo posto, con otto decimi di ritardo rispetto al compagno di scuderia. L'altra McLaren, guidata dall'austriaco Berger, è finita invece all'undicesimo posto. Buone notizie da parte dei piloti italiani: Riccardo Patrese, alla guida della sua Williams, si è piazzato al quarto posto, seguito da Emanuele Pirro e dalla sua Dallara. Stefano Modena, al volante della Tyrrell-Honda, è finito al settimo posto, mentre Pierluigi Martini con la sua Minardi-Ferrari ha ottenuto il decimo posto. Dunque, quattro italiani nei primi dieci tempi e le due Ferrari prima e terza: l'avventura in Formula 1 sembra nascere davvero all'insegna dello stellone italiano. Sorprendente, in par-

icolare, il rendimento della Dallara, che oltre al quinto tempo di Piro ha registrato il tredicesimo del finlandese Lehto. Oggi seconda giornata di prove per definire la griglia di partenza di domani. In casa Ferrari, un sogno affatto nascosto: quello di schierare le due rosse in pole. Fra i sogni e la realtà, però, c'è sempre da fare i conti con la Lotus di Senna. I tempi: 1) Jean Alesi (Fra/Ferrari) 1:23.519; 2) Ayrton Senna (Bra/McLaren-Honda) 1:23.530; 3) Alain Prost (Fra/Ferrari) 1:24.507; 4) Riccardo Patrese (Ita/Williams-Renault) 1:24.726; 5) Emanuele Pirro (Ita/Dallara) 1:24.876; 6) Nelson Piquet (Bra/Benetton-Ford) 1:25.028; 7) Stefano Modena (Ita/Tyrrell-Honda) 1:25.068; 8) Roberto Moreno (Bra/Benetton-Ford) 1:25.170; 9) Nigel Mansell (Gbr/Williams-Renault) 1:25.277; 10) Pierluigi Martini (Gbr/Minardi-Ferrari) 1:25.815.



Alain Prost al volante della sua Ferrari: a sinistra il francese lancia un nuovo attacco al brasiliano Ayrton Senna (in alto)

GIULIANO CAPECELATRO

Due uomini. Due motori. Due marche. Come in un film di Claude Lelouch, un gioco delle coppie appassionato e epide con volatili guizzi di personalità. Perverso Ayrton il Rapidissimo quando non fa nulla per frenare il suo bolide sparato sulla macchina del francese, per una volta in testa. Ed è l'inizio di Suzuki 1990 e l'epilogo del campionato mondiale. Non meno perverso Alain il flagellatore, quando nulla fa per cedere il passo al brasiliano in sorpasso. È ancora Suzuki, 1989 stavolta, ed è ancora l'inomata conclusione di un'annata.

I sacri testi che mettono a nudo la ricche insegnano che nelle passioni più accese è difficile tracciare il confine tra odio e amore. È possibile che dietro l'odio agonistico, e non solo agonistico, che divide i due maggiori piloti dell'ultimo decennio vi sia un'inconscia richiesta di amore. Ipotesi che sarebbe rizzare i capelli in testa al due interessati, peraltro poco propici a questo tipo di indagine, come susciterebbe il raccapriccio delle opposte tifoserie. Ma le inconfessate lacerazioni omosessuali che albergano in ogni essere umano potrebbero giocare un tuo marcano al sentire comune e mettere in scena, in un lontano futuro, un inaspettato happy end.

ueranno a darselo di santa ragione in pista, senza andare troppo per il sottile con fair-play e regolamenti, e a guardarsi in cagnesco quando le occasioni della vita li costringono a incrociare gli sguardi. Una «hate-story» (storia d'odio) che va avanti da quattro stagioni, quando i due maitratori si trovarono fianco a fianco a difendere i colori della McLaren. Due primedonne che mal si sopportavano, perché ambedue guardavano solo al proprio personale tomanconton tanti saluti agli interessi superiori del team. Un rapporto che faceva scintille nei corridoi, dove ognuno dei due sosteneva con sagace dialettica le proprie tesi, e quindi, a partire dall'affronto dell'Estoril (Senna che stringe Prost contro il muro), anche sui tracciati. È ancora su loro due, sulla girandola di umori, sentimenti e risentimenti che sprigioneranno, che si regge il baraccone multimiliardario della Formula 1. Chi lo vince il campionato che inaugura l'ultimo decennio di Formula 1 del ventesimo secolo? Senna è grande, strepitano i cultori della velocità pura, in pista nessuno può stargli davanti. Ma Prost è stratega sopraffino, controbattone gli esteti dell'automobilismo, uno che conosce tutte le astuzie per disarmare qualsiasi avversario, uno che non ha eguali nella messa a punto della macchina.

Per ora Alain e Ayrton conti-

**«Benzine speciali», un'esplosione
di cavalli ma accuse per l'ambiente**

**Sogno al petrolio
Il supercarburante
da 40 dollari-litro**

L'ultimo sasso lo ha lanciato John Barnard, che per la Ferrari non è che straveda dopo le vicissitudini intercorse tra Maranello e Guildford, all'epoca antenna tecnologica inglese del Cavallino sotto la supervisione dello stesso Barnard. Non un'accusa diretta, ma perplessità e qualche allusione che, alla vigilia del campionato, hanno rinfocolato dubbi antichi sulla benzina usata dal team modenese.

Tutto cominciò in una calda giornata di luglio dello scorso anno a La Castellet, teatro del gran premio di Francia. «Merda, ça pue» (merda, che puzzano!), esclamò nel mettere piede nel box della Ferrari Jean Marie Balestre, padre-padrone della Fia (Federazione internazionale dell'automobile) e della Fisa (Federazione internazionale dello sport automobilistico), cioè di quasi tutta la Formula 1. In effetti, un odore del più penetrante ristagnava sul circuito. Un odore che scatenò le grandoloni delle interpretazioni olfattive: alla fine ci si accordò nel definirlo una puzza d'aglio. Ma, invece, l'accordo è stato raggiunto su quello che la benzina poteva dare in più alla macchina. Perché un fatto era certo, e del resto risaputo: tutte le scuderie chiedevano prodigi ai loro fornitori di carburante, la miscela capace di dare una marcia in più alle monoposto. Il terreno era stato preparato dalla stessa Fisa che, nei decenni delle regole del gran premio, aveva cancellato la dizione «carburanti commerciali», aprendo le porte all'invasione delle benzine speciali. E la battaglia delle benzine divampava da tempo.

Ma quei puzzolenti intrugli finiti nei serbatoi e i grossi sembrava aver segnato il limite massimo di tante febbrili ricerche di laboratorio. Il problema che assillò da subito avversari della Ferrari ed addetti al lavoro era capire quanto la nuova benzina aveva contribuito a rialzare le sorti di motori di Maranello, se non azzardando almeno riducendo drasticamente il gap rispetto ai micidiali propulsori sfornati dall'Honda. Da anni la Ferrari lamentava un ritardo oscillante tra i quaranta e i settanta cavalli dai rivali angiojapponesi. Ecco che, a partire dal Messico, il rapporto sembra ribaltarsi e Alain Prost si mette in tasca tre vittorie di fila davanti ad Ayrton Senna, una cosa che fino ad allora non gli era riuscita neppure in sogno. Alla fine, la stima più accreditata si attesta sui cinquanta cavalli. E la stessa cifra che tira fuori di recente Barnard, ma che nessuno ovviamente prevede a confermare. Anzi, gli uomini delle società petrolifere contestano vivacemente, e a suon di grafici e tabelle, che si possa raggiungere un simile risultato. E l'Agip, chiamata in causa come fornitrice della Ferrari, dopo essersi gonfiata il petto per l'orgoglio di aver fatto meglio della concorrenza, si incarica soprattutto di dissipare ogni dubbio sulla presunta cancerosità dei suoi prodotti. Quanto a fornire lumi, se ne guarda bene. Così l'unica cosa

certa è che, sul versante della Formula 1, l'azienda ha demandato ad una propria costola, l'Euron di Pavia, circondata da un off limits da caserma, la ricerca della miscela capace di esaltare i motori modenesi. Ma il furano, cioè l'elemento accusato di cancerosità, nessuno lo ha mai sentito nominare. Su un punto Agip e Ferrari hanno sicuramente ragione. Se la nuova benzina non avesse fatto faville, nessuno l'avrebbe presa in considerazione e tanti scrupoli sulla cancerosità vera o presunta sarebbero rimasti nel chiuso delle coscienza. Perché il supercarburante è il sogno inseguito dalle cinque case petrolifere che si affrontano dal terreno della Formula 1: l'Agip (per la Ferrari), la Minardi, la Dallara e la Fondmetal), la Shell (per la McLaren), l'Elf (per la Williams, la Ligier, l'Arrows), la Tyme, la Ags e la Brabham), la Mobil (per la Benetton), la Bp (per Leyton House, Lotus e Larousse). Un sogno che potrebbe avere interessanti ripercussioni sulla realtà. La benzina da Formula 1 viene a costare circa 40.000 lire al litro. Ogni macchina ne consuma, a gran premio, circa duecento litri, per un totale di otto milioni. Le macchine iscritte sono trentaquattro: una torta che la sicuramente gola. □ Giulio

**La strategia Fiat contro l'Oriente
«Partecipare per vendere»**

**L'allarme dei mercati automobilistici
non fa diminuire gli investimenti
colossali nel laboratorio della F1
La Casa torinese stanziava ben 150
miliardi per un'immagine vincente**

LODOVICO BABALU

Nel rally le vittorie non sono mancate. Ma il punto dolente è la Formula 1, con quella Ferrari che promette, ma non riesce a risollevarsi alle altezze di un tempo. E la Fiat è lì che scarpita e che butta miliardi nella fornace del campionato mondiale. A quel titolo ci tiene. Non tanto per orgoglio sportivo, quanto per quello che può significare in termini di immagine su un mercato mondiale. Le ultime cifre hanno fatto correre un brivido lungo la schiena. Se le strategie di penetrazione sul mercato mondiale non danno, per il momento, i frutti sperati, ad-

esso le vendite cominciano a declinare paurosamente anche in Europa e perfino in Italia. Altro che Cavallino trionfante in tutti gli angoli del mondo con l'effetto di far salire alle stelle i grafici delle vendite. I 150 miliardi messi in bilancio per stroncare l'egemonia del Sol Levante in Formula 1, il più avanzato laboratorio tecnologico legato all'automobile, rischia di fare comunque un buco nell'acqua nel momento in cui si tratta di correre al riparo nel cortile di casa. Spegne la Fiat. In Formula 1 e nei rally, più direttamente legati alla produzione di serie,



Cesare Romiti, amministratore delegato della Fiat

Crisi su quattroruote

Le quote '90 del mercato	Totale vendite 1990	Variazione su vendite 1989
AUSTRIA	288.636	+ 4,5%
BELGIO-LUSSEMBURGO	499.342	+ 8,2%
DANIMARCA	80.913	+ 3,2%
FINLANDIA	139.093	-21,3%
FRANCIA	2.369.130	+ 1,5%
GERMANIA	3.040.783	+ 7,4%
GRAN BRETAGNA	2.008.934	-12,7%
GRECIA	109.050	+27,3%
IRLANDA	81.800	+ 8,3%
ITALIA	2.348.172	- 0,8%
NORVEGIA	54.950	+ 0,1%
OLANDA	602.871	+ 1,4%
PORTOGALLO	192.300	- 0,3%
SPAGNA	1.065.660	- 7,0%
SVEZIA	229.941	-25,1%
SVIZZERA	327.456	- 3,4%
TOTALE VENDITE '90	13.278.771	- 1,4%

Fonte: Automotive Industry Data.

dove qualche vittoria con la Lancia riesce anche a sputtarla. E qualche risultato vorrebbe anche vederlo. Sintomatica la storia della Delta. «La Delta è vecchia, la Delta è finita». Cosa ti fanno alla Lancia? Pensano ad una versione sportiva, derivata direttamente dalla vettura che disputa il mondiale rally e le vendite improvvisamente si impennano. Forse è questo uno dei risultati più tangibili della formula «partecipare alle corse per vendere e conquistarsi una immagine sul mercato». «Ormai il bilancio fino a qualche anno fa era in rosso - spiega l'ingegnere Claudio Lombardi della Lancia - E bastato un parafango allargato, un colore più sgargiante ma soprattutto un motore due litri turbo davvero eccezionale per cambiare il quadro».

«Alla Ferrari non ci lamentiamo - dice il presidente Piero Fusaro - Vendiamo 4000 macchine all'anno, un record per Maranello. Forse lo faremo anche senza corse, ma per noi è come un marchio di cui non si può fare a meno». Le note dolenti giungono dai dati relativi alla Fiat e alla Alfa Romeo, certo in rosso sui mercati interno ma anche in Europa. In America la casa del bicchiere ha deciso da un anno di partecipare alle serie della Formula Indy. «Una necessità anche commerciale per noi sul difficile mercato d'oltreoceano - spiega Lombardi - anche se negli States il marchio Alfa è quasi un mito». Beninteso, gli uomini di Torino si difendono comunque ben essendo in ogni caso i secondi nel Vecchio Continente. In testa, c'è un altro colosso, la Volkswagen, che guarda caso, alle corse, non ci ha mai pensato seriamente, con qualche fucosa apparizione nei rally e in Formula 3. La Volvo va di nuovo a gonfie vele in Italia, ma piste o sterrati non sa cosa siano. Eppure sono casi del tutto isolati. «Ormai non si può più slegare la nostra immagine dalle corse», dicono da Parigi i vertici della Renault, mentre la Mercedes dopo aver dominato nelle gare di durata si accinge ad un clamoroso ritorno in Formula 1. Chi delle corse fa una propria ragione di vita sono i giapponesi: Honda e Yamaha spendono a non finire sui circuiti di tutto il mondo mentre Toyota, Mazda, Subaru, Mitsubishi credono nei rally più che al loro imperatore. Insomma le corse non sembrano più solo un feudo di certi costruttori, come la Porsche, che ha sempre legato la propria immagine alle vittorie alla 24 ore di Le Mans o al dominio registrato in Formula 1 con la McLaren dal 1984 al 1988. Pur se proprio la casa tedesca ha quasi finito col distruggere la propria immagine in America a causa della deludente partecipazione in Formula Indy. Ora riorna in F1 per dimostrare che la propria tecnologia non è inferiore a quella della Honda.