Formula 1 Domani il Gp di S. Marino

I due nemici della Ferrari, Prost e Fiorio, di fronte alla minaccia incombente di Senna firmano la tregua e mettono la sordina alle polemiche

Il leader del mondiale fa subito il giro più veloce a tempo record Il team di Maranello per ora replica con un'intensa «attività diplomatica»

C'eravamo tanto odiati

Al Gran caffè del Cavallino rampante si sedano le polemiche, gli animi si rasserenano, la Ferrari, grande malata, riacquista forze e fiducia e vede meno nero il proprio futuro. Oh, certo, la pole provvisoria è nelle mani del solito Senna. E c'è anche un certo Patrese davanti a Prost. Brutti clienti. Ma tutto si svolge sul filo di tre decimi di secondo. Perché oggi non dovrebbe spuntare alfine il sole?

DAL NOSTRO INVIATO
GIULIANO CAPECELATRO

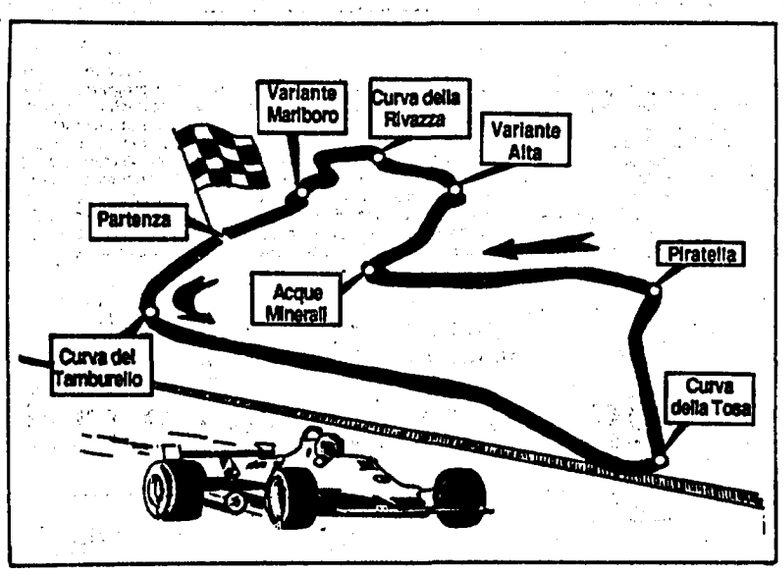
IMOLA. Sono fianco a fianco i due nemici, sprofondati in un divanetto rosso, il sorriso stiracchiato di Alain Prost accanto al viso scavato dalle preoccupazioni di Cesare Fiorio, che mostra occhi vistosamente cerchiati quando si leva le lenti nere. Attorniati, sommersi, occultati da grappoli di giornalisti dei cinque continenti, pigiati gli uni sugli altri in mezzo a microfoni che quasi ne attraversano i corpi per raggiungere quelle bocche che avrebbero tanto da dire: svelare, ad esempio, il mistero di quel lungo concilabolo pubblico della sera prima, tre quarti d'ora filati nella hall dell'hotel Molino Rosso, occhi negli occhi a riflettere la reciproca mancanza di simpatia, mani instancabili nel disegnare ampi gesti bruschi, lingue impietose nello scagliare le proprie ragioni come sassi. Soprattutto la lingua di Prost, che in settimana aveva accuratamente affilato i propri strumenti dialettici a colpi di interviste e dichiarazioni all'acido solforico. Colpi duri al management della Ferrari, ma in definitiva mirati al bersaglio Fiorio, che non potranno non avere dei contraccolpi.

Ma il Gran caffè del Cavallino rampante è un'invenzione geniale. In una cornice di panini al prosciutto e bignè, di sciroppi, succhi di frutta e liquori, questa tenda è una terra di nessuno, uno spazio ritagliato accanto al ribollente motorhome, dove la Ferrari dirotta i postulanti dell'intervista e delle dichiarazioni di fine giornata ed ha gioco più facile nell'imporre i proprio tempi, le proprie modalità, nel giocare la carta di un placido distacco dalle beghe che tutti si immaginano e di cui tutti vorrebbero sentir parlare. E quando Fiorio si affaccia all'interno del Gran caffè, affiancato da Prost, entrambi in uno sgargiante giubbetto giallo, gela subito l'attesa universale, simulando sorpresa per tutta quella gente e pronunciando la sua frase preferita: «Non abbiamo grandi cose da dire».

Un programma che rispettano tutti e due con consumata abilità e con una intesa strabiliante. Che dice Fiorio? Le solite ovvietà tecniche, con dovizia di dettagli sulla giornata: Alain ha avuto noie al motore stamane; le fiamme sprigionatesi dalla macchina di Jean Alesi, nel pomeriggio, sono state causate dall'allentamento di un raccordo della benzina che ha provocato una perdita, costringendolo a fare il tempo con la macchina di Prost: perciò è finito soltanto settimo sulla provvisoria griglia di partenza. La Ferrari è molto migliorata, certo, ma «ogni settimana qualcuno rimane sorpreso», afferma. E forse, più che alla McLaren, pensa a quelle Williams apparse così insidiose. Si sbilancia solo un poco quando non può sottrarsi ad un giudizio sullo stato di salute della grande malata, che migliaia di persone stanno seguendo con apprensione nel circuito imolese e che circa centomila appassionati, senza contare i milioni di telespettatori, domani vorrebbero vedere dal vivo trionfare nel Gran premio di San Marino. «Se è possibile quantificare, credo che rispetto a San Paolo siamo più veloci di circa otto decimi».

Chiede conferma al suo grande nemico, che annuisce e prende la parola a sua volta. Per dire cosa? «Il bilancio è positivo, siamo più vicini, ma si può andare più forti. Ci sono delle piccole cose da mettere a posto, ma è normale nella prima giornata». Poi spiega perché gli entusiasmi dell'inverno non hanno avuto seguito. «La Formula 1 non è come dieci anni fa. È sbagliato pensare che chi era competitivo alla fine della stagione precedente lo sia anche all'inizio della successiva. Lo abbiamo sperimentato a nostre spese. Abbiamo lavorato molto. Ma anche gli altri. E il confronto non ci è stato favorevole».

Di polemiche, dissidi, neppure l'ombra. I due nemici, di fronte ad un nemico comune, filano d'amore e d'accordo. Favoriti dall'atmosfera del Gran caffè del Cavallino rampante. Avranno un seguito le sparate di Alain Prost? E cosa si sono detti in quel lungo, animatissimo colloquio della sera prima al Molino Rosso? Fiorio glissa con un accenno di riso beffardo: «Abbiamo parlato della squadra, dei programmi, dei problemi». Prost si concede una puntualizzazione: «Possiamo discutere, ma abbiamo un obiettivo comune».



Alain Prost pensieroso ai box di Imola ieri pomeriggio

Nannini
«Tornerò se sarò al 100%»

MONZA. «Tornerò a correre in F1 soltanto quando sarò certo di aver recuperato al 100 per cento», lo ha affermato Alessandro Nannini prima di recarsi a Imola per assistere alle ultime prove e al Gran Premio di San Marino. Il pilota senese, che nell'ottobre scorso ha avuto l'avambraccio destro amputato in un incidente in elicottero e reimpiantato attraverso un lungo intervento chirurgico, a Imola rivedrà per la prima volta dopo l'incidente tutti gli amici. Fino ad ora Nannini si era dovuto accontentare di vedere le gare in televisione: «Non mi è piaciuto, i Gran premi alla tv annoiano un po' e comunque non ho provato particolari emozioni a vedere gli altri correre». A Imola Nannini vedrà la nuova macchina di Barnard e chiederà lumi sul cambio automatico richiesto per quando sarà guarito.

Un giro di pista «spiando» Alesi
Due minuti al volante: paura e fatica

«Sto tirando, sono a 325 all'ora, mi si chiude lo stomaco»

Ormai è entrato nelle simpatie di tutti. Jean Alesi, da quando è approdato alla Ferrari, non ha perso, nonostante il clima non proprio sereno di Maranello, la verve che lo contraddistingueva al suo esordio in Formula 1, due anni fa. Il franco-siciliano ci porta – via radio – a bordo della sua Ferrari 642 sulla pista di Imola: un giro mozzafiato durante il quale parla, spiega, filosofeggia sull'arte del rischio calcolato.

LODOVICO BASALÙ

IMOLA. «Un giro su questa pista? Beh, davvero non è uno scherzo. Difficile rilassarsi, tenere giù tranquillamente il piede e il volante dritto. Sì, proprio una bella fatica». Jean sta per salire sulla sua Ferrari, il bolide che da bambino sognava, quando le corse di Formula 1 le vedeva soltanto alla televisione. Magari a casa dei nonni, nella sua terra d'origine, quella Sicilia dove ritorna spesso, appena il suo ritmo di vita frenetico gli concede una pausa.

Ora non è certamente il momento per ricordare. È il momento per concentrarsi, per isolarsi dal mondo, per pensare a come fare per entrare più velocemente in una curva o frenare più tardi. Un'arte suprema per il rivale Ayrton Senna, l'unico pilota che quando è alla ricerca della pole position riesce ad essere quasi in simbiosi con la sua monoposto. Forse a questo pensa Alesi, mentre i meccanici tolgono le termocoperte dalle gomme, come una mamma fa con il proprio bambino addormentato. Il motore della «rossa» fa presto a svegliarsi. «Saliamo», via radio, sulla Ferrari del pilota di Avignone che, con una leggera pressione sul volante, innesta la prima di quell'inusitato congegno studiato in casa Fiat che va sotto il nome di cambio elettroidraulico. La voce dall'abitacolo arriva alla nostra radio abbastanza chiara, mentre le marce si susseguono in rapida successione.

«Ecco, quello che sto facendo adesso è molto importante: sto scaldando le gomme, i freni, il motore. Tutto deve andare in temperatura affinché il giro successivo sia quello buono». Trenta secondi, un minuto, un minuto e mezzo, quasi due, poi dalla variante bassa di Imola spunta la Ferrari in piena accelerazione. «Ecco, sto tirando al massimo – urla Alesi –. Scarico tutte le marce fino alla 7ª. Sto imboccando la curva del Tamburello, è la più pericolosa del circuito... e sono a 300 km orari circa, la macchina saltella un po'. È normale, bisogna stare attenti alla traiettoria, i muri sono vicini. Ecco, passata, c'è un rettilineo, sono al massimo, 325 km/h circa, imbocco la curva che svolta leggermente a destra, la Villeneuve. Ecco la Tosa, frenata, scalo fino alla terza, sono a 140 all'ora, sì, bene così, a sinistra e via su per la salita che porta alla curva Piratella. Cavolo, non si vede niente in uscita. Già, è vero, mi stupisco tutte le volte. Qui sembra di essere sulle montagne russe... ma la macchina sta giù, l'assetto è buono».

Poi continua: «Dai, dentro la quarta, leggo oltre 14mila giri; quinta e sesta, 260 all'ora: sono alle Acque Minerali. È strettissima questa chicane che volta prima a destra poi a sinistra. Cavolo! Qui andrò appena a 70 all'ora, ma davvero di più è impossibile, mi creda. Uffa, sono uscito, sta ferma! Accidenti, mi va via un po' dietro, ecco, l'ho ripresa; dai terza, quarta, quinta, sesta. Sono alla variante alta, torno in terza, sono a 180 km/h; destra, sinistra e via giù per la Rivazza. Diavolo, mi si chiude un po' lo stomaco: devo frenare da 270, in discesa, e per di più con la strada che volta leggermente a destra. Ci siamo, il solito posteriore che tende ad andarsene, ma la tengo, la tengo. Seconda, sono a 80; dai accelera, terza, quarta, quinta in uscita dalla doppia curva a sinistra, sempre alla Rivazza. Sto arrivando, tra poco mi vedrà, se riesco a far bene la variante bassa. Anche qui si vede l'entrata e non l'uscita... Attento, non devo prendere il cordolo se no sono sul muro, attento. Là, è fatta, curva a sinistra poi a destra, sono di nuovo sul traguardo. È finita ragazzi».

Il dodici cilindri di Maranello smette di urlare, si acqueta, quasi borbotta, nel giro che riporta il francese ai box, dagli intrepidi tecnici di Maranello. Il muso della 642 compare, qualche foglia, qualche traccia d'olio, raccolti nei cinque chilometri dell'«Enzo e Dino Ferrari». Alesi scende, è sudato, il volto un po' tirato. C'è il briefing con i tecnici. «Eh sì, adesso basta divertimento. Devo mettermi al tavolo con Alain Prost, Cesare Fiorio e tutti gli ingegneri per studiare la gara. Domani sarà davvero dura, pensate 60 giri così. Speriamo... la partenza. Porca miseria, non so com'è, ma tutti vogliamo entrare in testa alla prima curva. Come quando ero in Formula 3. Che begli anni, sognavo ancora la Ferrari...».

Patrese pedina lo scatenato Ayrton «Nulla da fare, è imprendibile»

IMOLA. «Sì, proprio un bel giro. Ma penso che senza sforzi si possa fare molto meglio». È la dura legge di Ayrton Senna. Per i suoi avversari ancora una volta non c'è scampo, con la virtuale pole position del brasiliano in 1'21"877 ad oltre 221 km/h di media. «La partita – dice Senna – ce la giochiamo in tre: McLaren-Honda, Ferrari e Williams-Renault. Io migliorerò di sicuro il tempo, ma non so davvero se riuscirò a mantenere la prima posizione. A Maranello sono riusciti ad avere una monoposto abbastanza affidabile, alla Williams dispongono di una macchina velocissima, ben progettata dal punto di vista aerodinamico». Ha parole di ammirazione per Patrese. «Grande il padovano, sta attraversando un periodo di forma splendida», fa prima di andarsene come un divo.

Patrese si ferma. È contento, ma anche stressato. «Più di così è impossibile andare. Sono vicinissimo a Senna ma non so davvero se riuscirò a migliorarmi. Il freddo di oggi mi ha aiutato. Con questa temperatura la nostra macchina va molto bene. Per un po' ho pensato alla pole, poi è arrivato il solito Ayrton. Niente da dire».

La Ferrari ha provato con tutte le sue forze a far bella figura davanti ai 60.000 tifosi. Ma per Prost non c'è stato scampo. Solo per dieci minuti il francese è stato in testa, mentre il suo compagno di squadra ha avuto una giornata da dimenticare. Alesi non ha voluto nemmeno parlare con i giornalisti. L'esplosione al motore della sua «Rossa» non è affatto riuscito a digerirla e per ora è solo in terza fila accanto a Modena. Prost è terzo ed ha dietro di lui Nigel Mansell, ancora una volta protagonista di una pericolosa sbandata a causa di un concorrente (la Ags di Barbazza che lo ha chiuso in curva). Grande il disappunto del pilota Williams, mentre l'italiano, al debutto, non si è per ora qualificato.

Questi i tempi della prima giornata di prove:
1) A.Senna (McLaren Honda) 1'21"877 alla media oraria di km 221,601; 2) R. Patrese (Williams Renault) 1'21"957; 3) A. Prost (Ferrari) 1'22"195; 4) N.Mansell (Williams Renault) 1'22"366; 5) G.Berger (McLaren Honda) 1'22"567; 6) S. Modena (Tyrrell Honda) 1'23"511; 7) J.Alesi (Ferrari) 1'23"945; 8) G. Morbidelli (Minardi Ferrari) 1'24"762; 9) P.Martini (Minardi Ferrari) 1'24"807; 10) S.Nakajima (Tyrrell Honda) 1'25"345;11) A. De Cesaris (Jordan Ford) 1'25"491; 12) B.Gachot (Jordan Ford) 1'25"531; 13) R. Moreno (Benetton Ford) 1'25"655; 14) N.Piquet (Benetton Ford) 1'25"809; 15) M. Gugelmin (Leyotn Ilmor) 1'25"841; 16) J.Jarvi Lehto (Dallara Judd) 1'25"974; 17) E.Bernard (Lola Ford) 1'25"983; 18) M. Brundle (Brabham Yamaha) 1'26"055; 19) E.Comas (Ligier Lamborghini) 1'26"207; 20) A. Suzukiu (Lola Ford) 1'26"356; 21) E. Van De Poele (Lambo 291) 1'23"550; 22) I.Capelli (Leyton Ilmor) 1'26"602; 23) M.Blundell (Brabham Yamaha) 1'26"778; 24) T.Boutsen (Ligier Lamborghini) 1'26"998; 25) M. Hakkinen (Lotus Judd) 1'27"324; 26) J. Bailey (Lotus Judd) 1'27"976; 27) G.Tarquini (Ags Ford) 1'28"175; 28) F.Barbazza (Ags Ford) 1'29"665; 29) A.Caffi (Footwork Porsche) 1'30"280; 30) Alboreto (Footwork Porsche) 1'30"762.

Jean Alesi e in alto il tracciato del circuito di 5040 metri

Dietro lo sport. Vincenzo Muccioli a Piazza di Siena nei panni inediti di patron della scuderia di San Patrignano

Cavalli miliardari in Comunità

Vincenzo Muccioli sulla tribuna di Piazza di Siena a Villa Borghese

È proseguito ieri, sotto una pioggia torrenziale, il 59° Concorso Ippico di Roma. Ieri, nel Gp delle Nazioni, la gara più prestigiosa di tutta la manifestazione, la vittoria è stata conquistata dagli agguerritissimi cavalieri inglesi che hanno costretto alla piazza d'onore la Francia, terza la Germania apparsa sottotono, mentre i nostri portacolori non sono andati oltre il 5° posto.

ARIANNA GASPARINI

ROMA. Tra gli spettatori che seguivano attenti le "performances" di cavalli e cavalieri, riparandosi sotto un coloratissimo ombrello, c'è anche un personaggio arciconosciuto: Vincenzo Muccioli patron della Comunità di San Patrignano per il recupero dei tossicodipendenti. Ma la sua presenza non era soltanto quella di uno spettatore qualunque, venuto al Concorso per ammirare cavalli dalle doti eccezionali. Cavalli che sono il risultato di una accurata e severa selezione, anzi, talmente rari da trovare sul «mercato» che i pochi in giro raggiungono cifre con molti zeri. Infatti, un cavallo in grado di partecipare ad un concorso internazionale, come quello di Roma, può avere una quotazione di oltre due miliardi di lire. E Vincenzo Muccioli, è coinvolto in prima persona in questa manifestazione. Come? È presto detto: otto dei cavalli che vi partecipano portano i colori di San Patrignano.

«Gli animali hanno sempre fatto parte integrante della mia vita – ci dice –. E quando i ragazzi hanno manifestato il desiderio di dedicarsi professionalmente ad un'attività con i cavalli, sono stato felice di accontentarli. Mi sono reso conto che ricevevano da questo rapporto degli stimoli molto più coinvolgenti di qualsiasi regola io potessi dettare. Del resto, nel rapporto con questo nobile quadrupede, è assolutamente necessario gestire con razionalità i propri impulsi. Attualmente abbiamo in scuderia circa cento soggetti, tra i quali almeno quindici sono di livello internazionale.

L'allevamento dei cavalli è un'attività piuttosto onerosa. Come riesce una Comunità come la vostra, che dice di autofinanziarsi, a sostenere questa spesa e ad acquistare soggetti quotati miliardi?

Abbiamo comprato i cavalli quando non erano ancora affermati. Tranne forse Kassandra, la puledra che ieri ha partecipato al Gran premio delle Nazioni (ieri la cavalla era montata da Gianluca Palmizi, ed è arrivata al quinto posto di squadra, ndr). Quando l'abbiamo acquistata, poteva già vantare una carriera internazionale. Comunque non credo di aver pagato un cavallo più di cinquanta milioni. Anche per il nostro allevamento abbiamo fatto ricorso a soggetti di scarso valore commerciale ma di buona genealogia. Quanto alle nostre fattrici ci siamo valsi di monte dei migliori stalloni nord-europei, come Quidam de Ravel o Je t'adore o I love you.

Ma questa attività costa centinaia di milioni. Dove trovate i soldi?

A me non risulta che si debbano spendere cifre folli. E poi noi dobbiamo raggiungere dei traguardi che giustifichino l'impegno sostenuto e che procurino ai ragazzi una gratificazione professionale.

Lo scorso anno lei è stato nel «mirino» per aver affidato i suoi cavalli di punta ad uno straniero, Carlos Lopez. Anche quest'anno tre cavalieri stranieri ed un solo italiano, Perché non sponsorizza cavalieri italiani?

Ho cercato di farlo ma mi hanno risposto picche. Sono venuti a trovarmi almeno quattro cavalieri di gran valore. Si sono dimostrati molto interessati ai cavalli e alla scuderia ma non alla realtà sociale che si vive a San Patrignano. Per noi la scuderia è un momento di formazione. Ho bisogno di trovare persone disposte a condividire la nostra vita e che accettino di risiedere all'interno della Comunità affinché facciano da forza trainante per i nostri «ragazzi». La loro nazionalità mi lascia del tutto indifferente.

I vostri prossimi traguardi?

Le Olimpiadi di Barcellona.

In Italia trovare sponsor per l'equitazione è un impresa proibitiva, considerati gli elevatissimi costi. Si dice in giro che soltanto lei sia in grado di farlo. È vero?

Io sponsorizzo soltanto la vita.

Domenica 28 aprile è la nostra festa: saremo bellissimi.

In edicola, con il giornale di domenica 28, i nostri lettori troveranno la ristampa del *manifesto* del 28 aprile 1971, il fascicolo del «Ventennale» di 30 pagine dedicato alla storia del *manifesto* e «Storie di fine '900», un supplemento speciale di 20 pagine in cui alcuni tra i migliori scrittori raccontano come vedono la fine del secolo.
Il tutto alla cifra (non modica, ma giustificata dalla qualità del numero) di 5.000 lire.

il manifesto
Vent'anni dalla parte del torto