

La lunga crisi della Ferrari

Lombardi spiega perché Prost in Ungheria ha corso con il nuovo motore «Nello sport lo sfidante deve sbilanciarsi, altrimenti non raggiungerà mai gli avversari», afferma il responsabile tecnico del team di Maranello che invoca a suo favore l'esempio del fondatore di fronte alle difficoltà

«Sulla scia del Drake»

«La scelta del motore nuovo non è stata un azzardo». Da quando è responsabile tecnico della Ferrari, Claudio Lombardi vive sul filo del rasoio: problemi su problemi, polemiche. È l'imperativo categorico di invertire la rotta, riportando la squadra a un accettabile livello di competitività. Un lavoro che comporta scelte continue, come all'Hungaroring: il nuovo motore, che avrebbe poi lasciato ai piedi Prost

LODOVICO BASALU

Ancora una sconfitta che brucia, ancora una delusione. Il lavoro svolto nei giorni antecedenti la decima prova del mondiale conduttori in quel di Maranello non sembra aver spostato di molto le carte da gioco del 'circus'. Con il poker d'assi sempre in mano ad una delle due matrici del campionato, la Williams-Renault, come domenica scorsa, la McLaren-Honda.

pare ad una replica del Gran premio di Ungheria, darei l'ordine di montare ancora quel motore. Se nello sport lo sfidante non si sbilancia, non raggiungerà mai gli avversari. È indubbio che la scelta, più che tesa alla competizione, al ritorno di immagine che ne deriva, è tecnica. D'improvviso l'ingegnere Lombardi ricorda il suo passato rallistico. «Guardate l'esempio della Toyota-prosegue. I giapponesi avevano cominciato qualche anno fa fornendo delle ottime prestazioni nelle prime fasi di gara ritirandosi poi per problemi meccanici. Poi, una volta risolti i loro problemi, dopo scelte che potevano sembrare azzardate, hanno cominciato a vincere. Con questo non voglio dire che questo è un metodo proprio del paese del Sol Levante. E semplicemente una regola alla quale tutti si attengono, se vogliono costruire dei risultati in futuro».

in fumo che ha tolto ogni speranza ad Alain Prost, ma soprattutto una certa riluttanza del francese a farsi sotto agli avversari nelle prime fasi delle corse. «Non è vero-tuona Lombardi-Alain Prost ha fatto una gara notevole. Ha seguito con precisione i nostri suggerimenti e quelli che la sua esperienza è in grado di dargli. Ha evitato cioè di rimanere troppo sotto alla Williams-Renault di Nigel Mansell per non surriscaldare il motore per non raccogliere dello sport sui pneumatici. Era una tattica giusta. Nel finale poteva tentare il sorpasso pur se è chiaro che sulla pista dell'Hungaroring è molto difficile». Un fine settimana co-

munque difficile quello di Lombardi, certo stressante compresa quella discussione avvenuta con Jean Alesi durante le prove ufficiali. «Se non si discute sul lavoro non si ottiene nulla», ha precisato subito il tecnico piemontese ai microfoni della stampa nell'immediato dopo gara. «Ora andiamo a Monza da giovedì per vedere cosa si può fare come continuare lo sviluppo del nuovo motore, che sarà installato sul telaio di una vecchia 642. Sono sicuro che questa unità, denominata 'evoluzione 4', ci darà presto delle soddisfazioni, ci permetterà il definitivo raggiungimento dei principali avversari».



Un Prost un po' ingrugnato quest'anno sembra che non gliene vada bene una

I trucchi del Circus Dalle benzine magiche ai propulsori a dieta

Dodici chili di peso in meno, grazie ad un propulsore Honda dimagrito nella massa ma non nella sostanza una benzina (Shell) ancora più mirabolante della Elf che equipaggia le Williams-Renault, alchimie varie sulle centraline elettroniche. La ricetta del ritorno al successo per la McLaren, oltre che nel piede pesante di Ayrton Senna, sta proprio in queste novità. La squadra di Ron Dennis, data troppo presto per spacciata, ha saputo reagire prontamente, ha messo alla frusta i suoi tecnici, ha recuperato insomma il terreno perduto. Proseguendo nel frattempo nei contatti (pare sempre più numerosi) con il geniale John Barnard, che così farebbe un clamoroso ritorno nella squadra che aveva lasciato quattro an-

ni fa per approdare alla Ferrari. Sono voci viste che per ora l'inglese è ancora libero sul mercato, contattato anche dall'Audi, che in un futuro non molto lontano dovrebbe fare il suo ingresso in Formula 1. E comunque il segno del continuo fermento che c'è in Formula 1, della rincorsa quasi folle che fanno tutti i costruttori alla ricerca di prestazioni sempre maggiori. Sicuri di un ritorno di immagine senza pari come dimostrano le pretenziose pagine pubblicitarie della Renault nei giorni immediatamente seguenti all'ultimo successo di Nigel Mansell.

La Ferrari sembra ancora una volta fuori dalla partita o almeno molto lontana dalla vittoria. Resta un mistero come a Maranello, con finanziamenti non certo inferiori a quelli che hanno a disposizione le squadre più quotate, non riescano ad inserirsi nella lotta al vertice. «Smentiamo la notizia, riportata da qualcuno, circa una presenza in pista di Marco Piccinini» (l'ex-direttore sportivo di Maranello ndr) precisano all'ufficio stampa di Maranello. Piccinini sarà al prossimo Gran premio del Belgio, ma solo per mantenere i contatti con le autorità sportive, ovvero quel compito che gli era stato assegnato tre mesi fa. Al di là di questa precisazione, nient'altro. Come dire che tutti i tasselli rimangono al loro posto, che nessun uomo è in discussione.

Il problema è dunque tecnologico. Senza inoltrarsi in dettagli tecnici, è noto a tutti che da quando sono in auge i motori aspirati, sono aumentate a dismisura le difficoltà, ovvero la ricerca esasperata su nuovi materiali e sull'elettronica. Una sfida alla quale ha risposto brillantemente la Honda e poi la Renault. «Lotta tra colossi», avverte Forghieri, responsabile della Lamborghini. Ormai i costi sono alle stelle e le piccole scuderie scompariranno. Un monte inascoltato da Ron Dennis, titolare della McLaren, che da domani a Monza, nei tre giorni di prove libere previste, continuerà i collaudi sul nuovo cambio automatico progettato insieme alla Honda. Nella speranza di tenersi anche nel '92 Senna, con il brasiliano che ancora non si sbottona.



Guido Bontempi taglia vittorioso il traguardo

Ciclismo. Tre Valli Varesine Bontempi vince allo sprint e prenota un posto tra gli azzurri di Martini

Guido Bontempi vince la Tre Valli Varesine, battendo allo sprint lo svizzero Pascal Richard, vincitore della passata edizione. Il successo del 31enne velocista bresciano è stato ancor più valorizzato da una condotta di gara che l'ha visto in avanscoperta per 78 chilometri. Domani, al termine della coppa Bernocchi, Martini renderà noti i nomi dei quattordici azzurri che andranno ai mondiali di Stoccarda

PIER AUGUSTO STAGI

VARESE. Fino a poco tempo fa era considerato un grandissimo velocista, uno tra i più apprezzati a livello mondiale. Oggi, che gli anni si cominciano a far sentire e lo smaltire non è più quello dei tempi migliori. Guido Bontempi gli sprint preferisce «iniziarsi da lontano», per aggiudicarsi la 71ª edizione della Tre Valli Varesine, corsa che vinse tra l'altro già sei tra i dilettanti (1980) e tra i professionisti (1986). Ha pensato bene di svignarsi in una compagnia di Giovanniettini e Belloni, quando all'arrivo mancavano ancora 135 chilometri. Un attacco, il suo, che è parso ai più come il naturale lavoro svolto in funzione di Claudio Chiappucci, secondo un anno fa alle spalle dell'elvetico Richard. Invece, man mano che i chilometri scorrevano e l'arroganza scendeva sulla Ferrara (affrontata per nove volte) veniva messa alle spalle, Guido Bontempi appariva sempre più indiziato al successo finale.

Nel corso della penultima tornata sulla Ferrara che doveva essere affrontata per nove volte, era infatti Guido Bontempi a dare il la e a svignarsi in tutta tranquillità assieme al vincitore della passata edizione, Pascal Richard. Quest'anno però per lui le cose si sono messe meno bene, e nel sprint conclusivo non c'è stata neppure storia. «È sicuro di farcela», ha detto Bontempi. «Sono piuttosto lungo e non ho avuto alcun problema e vincere mai al cielo». Bontempi è felice forse neppure lui pensava in un'impresa del genere e soprattutto non pensava di poter ancora sperare in una maglia azzurra che per lui potrebbe essere la quarta della carriera. «Devo essere sincero - ha detto il ct Martini, alle prese con il varo della diciassettesima formazione -, a Bontempi non pensavo più, anzi ero un po' scettico». È vero alla Sanremo andò molto bene, portando in fuga Chiappucci, ma poi non seppe tenere alla distanza. Alla Vuelta di Spagna ha vinto due tappe, così come al Giro del Lussemburgo, ma non credeva di vedergli fare certe cose «in salita come ha fatto qui alla Tre Valli». Martini poi in vena di battute, e alla ricerca di antidoti contro la malasorte (anche se dice di non essere saramanuco, la Nazionale numero 17 gli piace proprio pochino) ricorda che con Bontempi in nazionale le cose sono sempre andate bene. «Fino ad oggi l'ho portato in azzurro tre volte a Colorado Springs, a Villach e a Renax. Bene, in due occasioni siamo tornati campioni del mondo con Argentin e Fondriest». Una ragione in più quindi per inserire nella lista dei convocati anche il nome di Bontempi. Ma a parte la prova mausola offerta dall'atleta bresciano, gli altri azzurri o azzurrabili come sono andati? È presto detto. Chiappucci dopo una buona gara, si è dovuto accontentare di un quarto posto per amor di squadra. Stefano Colagè, quinto e Marco Giovannietti sesto, hanno convinto e sembrano ormai sicuri di volare anche loro a Stoccarda, così come Giannelli (ottavo). Male invece Franco Ballerini (ritiratosi dopo appena 115 chilometri di gara, mentre Franco Chioccioli, il trionfatore del Giro, è apparso ancora sottolento è giunto ventiquattresimo a quasi nove minuti dal vincitore Domani, a Legnano di scena ci sarà la Coppa Bernocchi seconda prova del 'ritiro', al termine della quale Alfredo Martini diramerà i nomi dei quattordici che andranno a formare la nazionale di Stoccarda.

Mondiali su pista. Oggi a Stoccarda primo titolo Chilometro proibitivo per l'Italia Poi la sfida Golinelli-Hubner

Oggi il «via» dei mondiali di ciclismo su pista, primo titolo in palio quello del chilometro dove si lotta sul filo dei centesimi di secondo. In campo per l'Italia il diciassettenne Capelli. L'emigrato Golinelli, in lizza nella velocità professionista, cercherà di battere con l'astuzia il favorito Hubner. Attesa per l'esordio del giovane Chiappa. Intanto l'Uci ha tolto l'obbligatorietà del casco integrale

GINO SALA

STOCCARDA. I dirigenti sono ancora riuniti nel grande albergo dove una tazza di caffè costa semilira. I riuniti e impegnati in una guerra di invide e di poltrone, ma l'attenzione del cronista non è più per i colpi di spillo e i falsi sorrisi. Da oggi contano i colpi di pedale. Sarà infatti la prima giornata dei mondiali su pista che termineranno domenica prossima, dopo aver assegnato quindici maglie indiate. Giornata lunga, dalle nove del mattino per chiudere verso la mezzanotte, primi confronti, prime schermaglie nella velocità e nell'inseguimento, ma anche un titolo, quello del Chilome-

tro, specialità dove la potenza dev'essere sorella dell'agilità, dove la lotta è tremenda, spietata, dove pochi centesimi di secondo premiano uno e condannano gli altri. Uomo da battere sulla distanza di mille metri infuocato il sovietico Kirichenko, campione uscente. Ci proveranno il tedesco Giuclich e lo spagnolo Moreno Lontano dalla zona medaglie. Adler Capelli un emiliano di diciassette primavere al primo impatto con avversari ricchi di esperienza, come a dire che in questo campo continuare a vivere di promesse di ragazzi che ap-

paiono e scompaiono. Spero non sia il caso di Capelli, una volta tanto ma sia il fatto che gli italiani sono assenti dal podio da un'infinità di anni. Bei ricordi quelli di Sartori (bronzo nel '68 e oro nel '69) e di Ferro (argento nel '74). Nel mondiale '90 abbiamo ottenuto un ottavo posto con Silvio Boarin (1'05"671) e dubito che Capelli abbia nelle gambe un tempo migliore.

Donne dilettanti e professionisti schierati nel torneo della velocità. Con una grossa sorpresa, l'esclusione dell'ex campionessa mondiale Jeanne Longo Decisa dalla Federazione ciclistica francese, che in un comunicato ha precisato: «Ritirando di uniformarsi alle regole della squadra a proposito di materiali la signora Jeanne Longo-Ciprelli è stata ritirata dalla lista degli iscritti al mondiale». Nessuna presenza azzurra in campo femminile dopo l'incidente di domenica scorsa in cui Simona Muzzoli ha riportato la frattura di una clavicola. Gianluca Capitano Roberto Chiappa e Fedenco



Claudio Golinelli in un momento di relax in vista dell'impegno mondiale

Paris in lizza fra i dilettanti con discreta possibilità. «Gli ottavi come obiettivo», confida il ct Mario Valentini. «Nello scorso mese di luglio Chiappa ha vinto il mondiale juniores. Suo il record sui duecento metri con 10"274. Un elemento interessante, non ancora diciottenne». E passando ai professionisti, ecco Claudio Golinelli e Vincenzo Ceci, quest'ultimo rientrato dopo una stagione di inattività grazie all'atto di clemenza del presidente Omni che gli ha dimezzato la squalifica per doping.

Golinelli come punto di maggior riferimento, naturalmente Golinelli l'emigrato. «Per guadagnare un buon stipendio ho dovuto tesserarmi per l'Olympia di Dortmund. Fossi rimasto in Italia avrei rischiato la disoccupazione. Da noi, quando ti va bene la paga stagionale è di 24 milioni». E adesso come la mettiamo con Hubner? chiedo a Claudio. «Se il tedesco ha la forma di giugno, sicuro che i titoli della velocità e del Keirin non gli sfuggiranno». Bandiera bianca?», re-

sa anticipata? «No. Hubner gioca in casa e dovrà vincere a tutti i costi. Un vantaggio o un peso? Lui è anche il più potente per l'anello di Stoccarda è stretto non è una specie di autostroad e giocando d'astuzia facendo valere la tattica, potrei avere il meglio Certo, contro un rivale del genere non dovrei commettere il minimo errore. E poi ricordiamoci dell'austra-

liano Pate e di altri tipi peroccosi». Buona fortuna a Golinelli, buona fortuna a tutti gli azzurri. Ivan Beltrami e Andrea Collinelli cercheranno di superare il primo turno nell'inseguimento dilettanti. Si comincia Germania e Unione Sovietica sono le nazioni più quotate. Possibile un balzo dei tedeschi a spese dei russi. Un balzo che signifi-

cherebbe il primo posto nel medagliere finale. Insieme a Golinelli noi aspettiamo Brugnola Bielli e Solar (mezzofondo), aspettiamo Lombardi e Martini (corsa a punti), ancora Lombardi più Villa, Cenoli e Trezzi nell'inseguimento a squadre e alla fine forse i conti torneranno, forse cinque o sei medaglie daranno fiato alla povera pista.

ANCHE IN AGOSTO FIAT RISPONDE "PRONTO"



Gli automobilisti vanno in vacanza, ma le loro automobili no. Lavorano 12 mesi all'anno. E hanno diritto a un'adeguata assistenza per 12 mesi l'anno. Agosto compreso. Per questo in agosto molte Concessionarie, Succursali e Officine autorizzate Fiat

non chiudono. Così, ovunque vi troviate, anche se molto probabilmente non ce n'è bisogno, sapete di avere un punto di assistenza Fiat vicino a voi. Aperto. A proposito, avete mai pensato che ago-

sto è il mese ideale per acquistare una Fiat nuova? Voi avete più tempo per scegliere. E noi più disponibilità per illustrarvi tutti i vantaggi di scegliere Fiat. Ovunque voi siate, sicuramente in ogni Concessionaria e Succursale Fiat

troverete l'accoglienza più calda dell'anno. Anzi, la più fresca dell'estate. Per sapere a chi rivolgervi in caso di necessità, chiamateci al numero verde 1678-28050. Anche in agosto Fiat risponde "Pronto".

