

L'affaire Prost-Ferrari

Il pilota, che pensa ad una vertenza, si dice soddisfatto per la fine di una stagione nera. Nel '92 potrebbe guidare una Williams. Il Cavallino mette la sordina alle dichiarazioni.

La legge del box

Dai box ad un'aula di tribunale. Alain Prost, licenziato dalla Ferrari, ha deciso di passare la mano e la parola ai suoi legali. Non che voglia, o spera, che un pretore del lavoro lo reintegri nell'incarico. Ma per tutelare la sua immagine, di pilota tre volte campione del mondo cacciato via come l'ultimo dei principi. E, magari, per spillare ancora qualche soldo all'azienda di Maranello con capitale torinese.

GIULIANO CAPECELATRO

«L'Equipe» prestigioso quotidiano sportivo francese dedica all'affaire una delle sue bellissime prime pagine. «Prost cartellino rosso» è il titolo a nove colonne che sormonta un'elegante fotografia a tutta pagina di un Prost costernato (ripresa) con ogni probabilità al tempo dello sciagurato fuoripista nel giro di cognizione ad Imola), su cui s'incasta l'immagine classica ufficiale, del pilota alla guida della celebre vettura numero 27.

Dimensioni a parte il quotidiano non pizzica la corda scionista. Il caso Ferrari-Prost è trattato con estremo equilibrio. Anzi il vignettista Chenez ne approfitta per scioccare il suo inconciliabile antiprositismo e ritrae uno scorbacchiatissimo pilota che afferma con scarsa convinzione: «Forse lascerò la Ferrari» mentre uno stivaluto e grifagno cavallino gli assesta un calcio che lo fa volar via. Solo il breve commento di Patrick Chapuis, una delle firme di punta della pagina automobilistica rimprovera all'azienda di Maranello la maniera poco elegante con cui ha scaricato il pilota.

Insomma, i rapporti tra Italia e Francia non risentiranno della querelle tra Prost e Ferrari. E, in fondo, neppure i protagonisti sfoggiano atteggiamenti

troppo bellicosi. Tutto sembra ridursi a un gioco delle parti destinato forse ad essere recitato e con tutta probabilità ad impaniarsi in un'aula di tribunale. Messo alla porta in malo modo dopo aver fatto tutto il possibile perché accadesse Alain Prost la faccia ferocemente indignazione e dà ampio mandato all'avvocato Jean Charles Roguet per un'azione giudiziaria che gli renda ragione. Che avrà per teatro, se ci sarà il foro di Ginevra.

Poi tira un sospiro di sollievo. E si proclama «dispiaciuto di trovarsi in una situazione conflittuale con la Ferrari come risultato di quanto accaduto». Ma aggiunge: «Dal punto di vista personale sono sollevato dal fatto che questa stagione molto insoddisfante sia giunta alla fine». Ma l'insoddisfazione è la prima volta dal 1981 che non vince neppure una gara: non gli ha levato la voglia di correre. «Nonostante le esperienze di questa stagione», afferma, «conservo l'entusiasmo per guidare in Formula 1 nel 1992». Il che vuol dire che si mette sul mercato. E certo i possibili acquirenti non mancano dalla Williams dove tornerebbe a far coppia sciagurata con Mansell, alla Ligier che però lo co-

Quando la rossa è autarchica

| Pilota | Periodo | Presenze |
|---------------------|---------------------|----------|
| ALBERTO ASCARI | (1950-54) | 27 |
| LUIGI VILLORESI | (1950-53) | 20 |
| PIERO TARUFFI | (1950-51 e 1954) | 12 |
| GIUSEPPE FARINA | (1952-1955) | 20 |
| EUGENIO CASTELLOTTI | (1955-57) | 11 |
| LUIGI MUSSO | (1956-58) | 15 |
| GIANCARLO BAGHETTI | (1961-62 e 1966) | 8 |
| LORENZO BANDINI | (1963-67) | 32 |
| LUDOVICO SCARFIOTTI | (1963-64 e 1966-67) | 6 |
| ANDREA DE ADAMICH | (1968) | 1 |
| IGNAZIO GIUNTI | (1970) | 1 |
| NANNI GALLI | (1972) | 1 |
| ARTURO MERZARIO | (1972-73) | 11 |
| MICHELE ALBORETO | (1984-88) | 80 |

stringerebbe alle prequalifiche, con un ritorno di fiamma della McLaren.

La Ferrari invece, preferisce defilarsi ed evitare commenti che potrebbero assumere un tono inopportuno. Ironico. Parla a nome del cavallino un uomo di apparato tra i meno rappresentativi. Mario Zecchi che non sa bene se abbandonarsi all'esultanza o allo scoramento. «La squadra ha accolto con sollievo la notizia del licenziamento di Prost», è la prima frase che pronuncia. Poi, apposta, una correzione: «Ma Prost era comunque molto rispettato». E finisce quasi in retromarcia. «Se ci avessero detto che restava con noi fino al 2000, saremmo stati d'accordo. Ma almeno ora la situazione ha il vantaggio di essere chiara».

Ivan Capelli sulla strada di Maranello

Che sia una soluzione tampone è palese. Guidare una Ferrari in Australia sarà per Gianni Morbidelli, un'emozione breve anche se intensa. Il futuro dice Capelli. Sarà lui secondo il tam tam dell'ambiente della F1 a guidare la monoposto di Maranello nella prossima stagione. La sua è qualcosa di più di una candidatura. Due anni fa perse il posto proprio a favore di Prost che è ormai soltanto un ricordo. Anche allora ci fu un deluso, ovvero quel Riccardo Patrese che rischia per l'ennesima volta di restare fuori dal giro. Non è un mistero per nessuno, dentro e fuori dal «circus», che il padovano sarebbe disposto a rompere il contratto con la Williams pur di arrivare al Cavallino. Ma i poteri appaiono più fantascientifici che reali. C'è questo ragazzo di 28 anni, che viene chiamato al difficile compito di ri-

sollevare le sorti della premiata scuderia. Capelli figlio di un ex-regista della Rai, ora passato in proprio nel settore pubblicitario, ha tutte le carte in regola per imporsi definitivamente all'attenzione internazionale. A scoprirlo fu quel naturale talent scout che si chiama Ken Tyrrell, titolare dell'omonima scuderia. Il 6 ottobre del 1985 Capelli si presenta al via del suo primo gran premio al volante di una Tyrrell-Renault. Pochi giri prima di un'uscita di pista. La seconda occasione si presenta proprio in Australia. E il avviene quasi un miracolo. Il giovane Ivan si classifica addirittura quarto pur con una macchina inferiore alla concorrenza. Subito dopo l'arrivo svenne, con forti dolori alla schiena stremato. Il suo debutto a 15 anni, grazie agli aiuti del padre nel

mondokart. Vince 17 delle 26 gare a cui partecipa e conquista il titolo «Cadetti» nella categoria 100 cc. E il 1978 e a Capelli viene offerta la possibilità di disputare il campionato mondiale della categoria. Si piazza terzo nel '79 e quarto nel 1980. L'anno successivo è secondo nell'europeo Junior e nono nel mondiale senior. 125 i tempi sono maturi per il debutto su quelle monoposto che ha sognato sin da bambino. Il Genoa Racing gli affida una March 813 poi dopo qualche gara una Ralt Alfa Romeo. Alla fine del campionato 1982 è sesto, dopo avere anche frequentato la scuola federale di pilotaggio di Vallelunga. L'anno successivo uccide quasi la categoria. 9 vittorie su 13 gare e il titolo Replica nel 1984, ma con il titolo europeo. Nell'85 si presenta al via della F3000 facendo anche il piazzato pulito. Ma il

debutto in F1 con la Tyrrell gli lascia anche l'amaro in bocca. Salvo due gare con la Ags, resta infatti a piedi nel 1986. Poi arriva l'offerta della March, ora Leventi House, e il milanese cerca di recuperare il tempo perduto. Da allora la sua stagione migliore resta il 1988, lo stesso anno in cui la McLaren vince 15 gare su 16. In parecchie gare è vicino ai primi, in Giappone riesce anche a portarsi in testa per un giro e a fine campionato è settimo con 17 punti. Ma anche l'anno scorso è in testa al Gran premio di Francia, prima di cedere nel finale alla Ferrari di Prost. Insomma un talento finora inesperto nella Formula 1 a causa della scarsa affidabilità dei mezzi avuti a disposizione in 80 gran premi. Quell'affidabilità che anche a Maranello cercano di ritrovare.



Ivan Capelli: 28 anni è in «pole position» per guidare la prossima stagione una Ferrari in alto. Prost preoccupato.

In tre nell'Europa del basket

GIRONE A
Tel Aviv (ore 20) Maccabi-Phonola Caserta
Bologna (ore 20 30) Knorr-Sabatini Spalato
Antibes (ore 20 30) Olimpyque-Barcellona
Puerto Real (ore 18) Cibona Zagabria-Kalev Tallin

GIRONE B
Badalona (ore 20 30) Juventus Badalona-Estudiantes
Malines (ore 20 30) Maes Pils-Philips Milano
Salonico (ore 20 30) Aris-Tsv Bayer 04
Den Helder (ore 20) Comodore-Partizan Belgrado

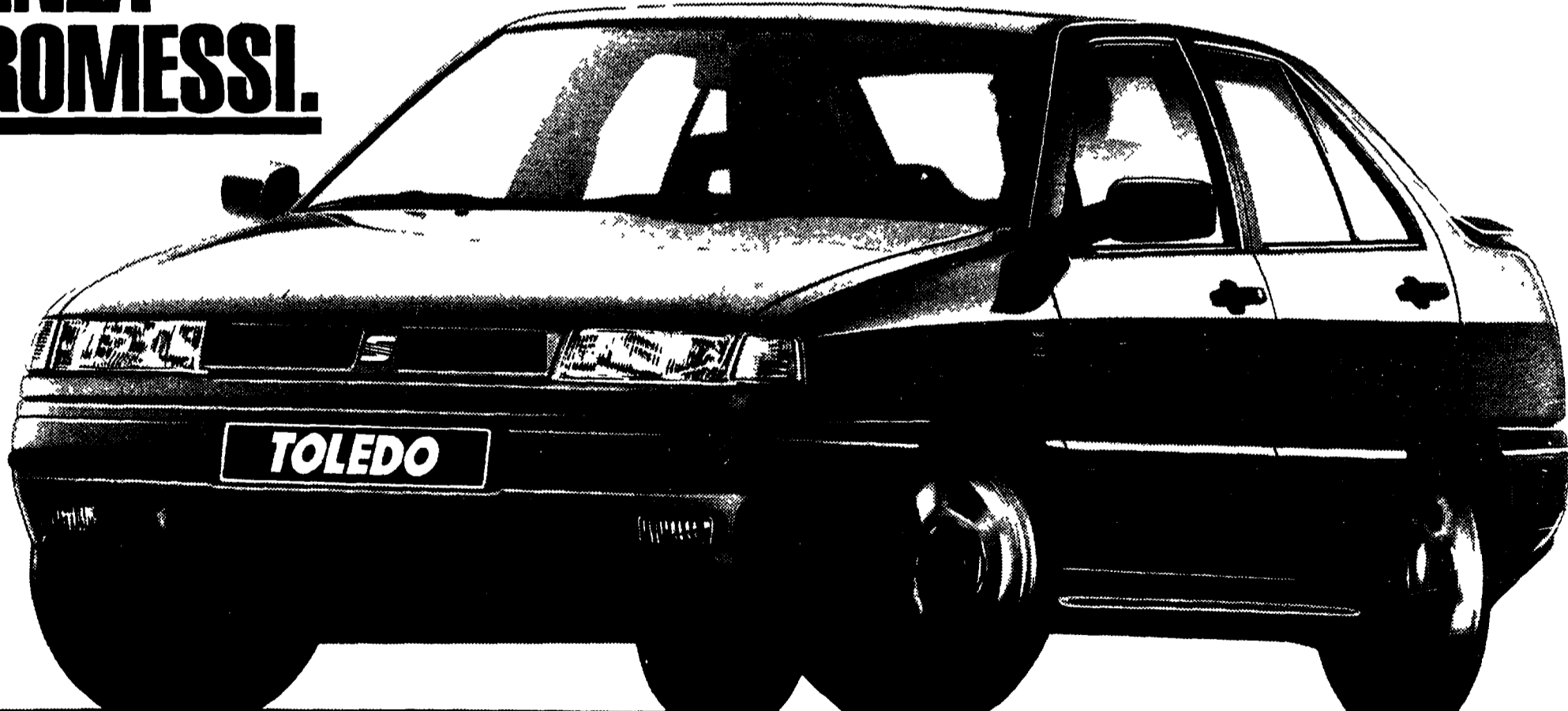
«Sugar» Richardson torna a Bologna in cerca di vendetta

LUCA BOTTURA

BOLOGNA. Passaggio ad oriente. Lo cercano da Salsola Phonola Philips e Knorr nella fase intermedia del campionato europeo, quelli da cui usciranno otto eletti che poi si affronteranno ad eliminazione diretta per arrivare alle «final four» di Istanbul. È una corsa più lunga degli altri anni. I bronchi di una vera e propria Nba continentale ma i problemi delle squadre jugoslave ne hanno leggermente abbassato il profilo. Concedendo alle tre protagoniste tricolori discrete chance di riportare in Italia un trofeo che manca dal 1988 quando a Gand la Tracer piegò Tel Aviv. Da allora in poi per tre anni ha regnato Spalato e c'è voluta la concomitanza delle offerte miliardarie ai suoi giocatori per ridimensionare l'ex Pop 84. Costretta stasera a sfidare la Knorr appellandosi quasi esclusivamente alla voglia di riscatto di Richardson. E così nei gironi della Slobozina Dalmacia (e anche del Cibona Zagabria) le favorite sono Caverta Bologna Barcellona e Tel Aviv.

Rinforzati dal ritorno di Esposito e dall'azzeccato innesto di Avent, i campioni di Italia iniziano proprio nella tana del Maccabi (Raidue ore 23 30) tanto per aggiare subito il campo più caldo insieme a quello di Salonico del intra competizione. La squadra di Marcelletti che a livello europeo vanta due finali perdute avrà a che fare con una multinazionale pericolosa. Ai due stranieri ufficiali gli ex italiani Vargas e Mitchell si affiancano anche due altri giocatori di scuola americana. Mercer e Henefeld. Un vittoria inclinebbe in discesa il cammino casertano. A Bologna invece per una sera tornerà di moda «Sugar» Richardson. Il rhabilitato per eccellenza è ricomparso in città sparando sulla sua ex società e sul suo allenatore. «Se vincerò - ha detto Richardson - passerò la più bella serata della mia vita. E se mi marcherà Z dove il mio successore sarà ancora meglio. Non lo conosco ma mi dicono sia un giocatore normale. Io ho affrontato tutti gli assi».

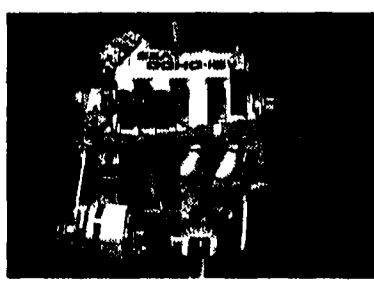
TECNOLOGIA SENZA COMPROMESSI.



TOLEDO
IL MONDO HA NUOVE AMBIZIONI.

Il mondo è sempre più attento ai temi dell'ecologia. All'auto chiede prestazioni brillanti ma consumi contenuti e ridotte emissioni nocive. La ri-

sposta Seat è Toledo. 5 motori a benzina, da 1 600 a 2 000 cm³, che raggiungono un perfetto equilibrio tra consumi e prestazioni grazie ad un'avanzata tecnologia. Senza compromessi secondo la tradizione del primo gruppo automobilistico europeo. L'impiego di materiali non in-



| TOLEDO | 16 | 16 CAT | 18 | 18/16V CAT | 2.0i CAT |
|----------------------------|-------|--------|-------|------------|----------|
| Cilindrata cm ³ | 1595 | 1595 | 1781 | 1781 | 1984 |
| Potenza (KW/CV DIN) | 54/75 | 52/72 | 65/90 | 92/128 | 85/115 |
| Velocità Km/h | 170 | 170 | 182 | 202 | 196 |
| Consumo (litro/100 Km) | 7,7 | 7,4 | 8,0 | 8,3 | 8 |

quinanti e l'adozione di un catalizzatore a tre vie, disponibile su tutte le versioni, rispondono alle esigenze di rispetto ambientale. ABS Mark IV servosterzo e retrotreno autostabilizzante garantiscono una guida facile e precisa. Toledo ha il bagagliaio più ampio della categoria da 550 a

1 360 litri. La linea filante e aerodinamica è stata disegnata da Giugiaro.

