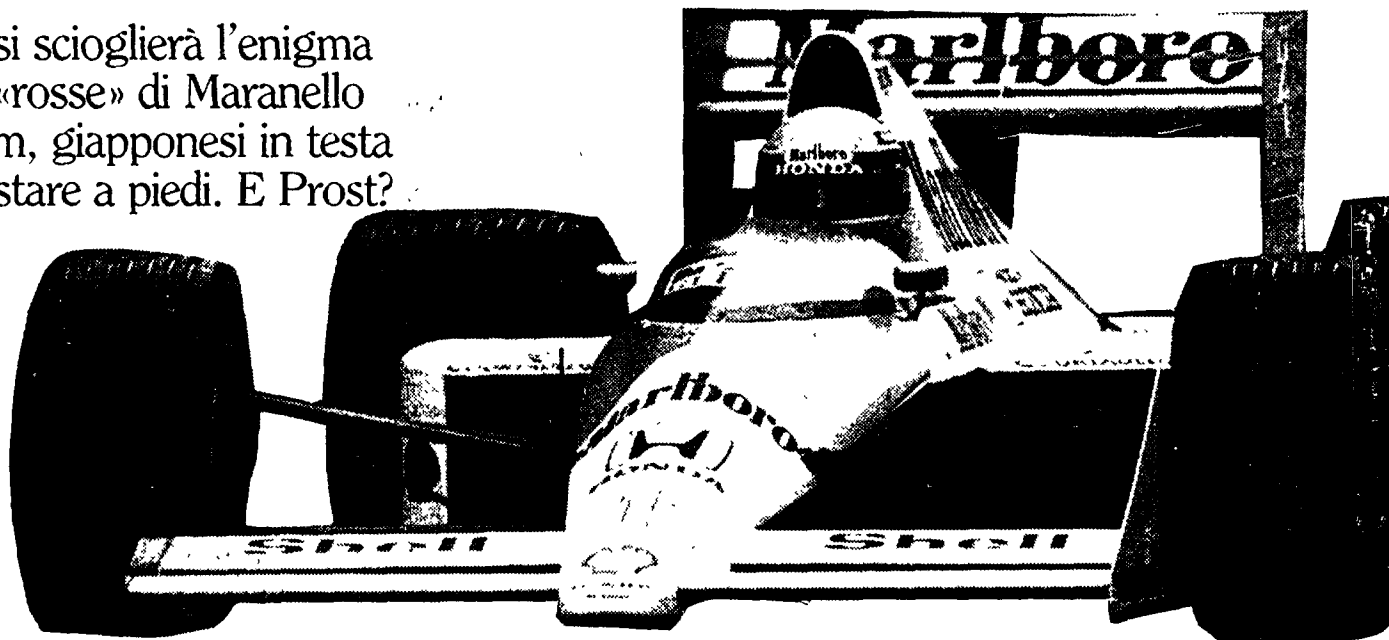


F1
AUTOMOBILISMO

Capelli? Morbidelli? Patrese? Tra poche ore si scioglierà l'enigma su chi sarà prescelto alla guida di una delle «rosse» di Maranello. Ma ormai in tanti portano una «dote» ai team, giapponesi in testa. Mentre, ed è clamoroso, Piquet rischia di restare a piedi. E Prost?

In pista di... collocamento



L'annuncio del nuovo pilota della Ferrari è ormai una questione di ore. Capelli? Patrese? Morbidelli? Il solito asettico comunicato stampa di Maranello ce lo dirà. Ma il mercato piloti non è in fermento solo per il sediolino delle «rosse». Le cifre da capogiro non mancano, ma molti sono al lavoro con gli sponsor per portare la «dote» all'agognata scuderia. In prima fila una nutrita schiera di nipponici.

LODOVICO BASALU

Il gioco è senza esclusioni di colpi. In Formula 1 l'adrenalina è forse più alta dietro le quinte o nei sontuosi uffici delle multinazionali che nelle vene dei piloti in pista. Il caso Schumacher è ancora sotto gli occhi di tutti. Per lui anche quel flabile «gentleman agreement» che regola i rapporti tra la scuderia, è caduto. Ne sa qualcosa Eddy Jordan, titolare dell'omonima squadra, che si è visto strappare dopo una gara il giovanissimo tedesco dalla Benetton. La Mercedes ha pagato cifre da capogiro per Schumacher, visto che conosce il suo valore con le vetture sport. Per lui si parla già di quotazioni di tre-quattro miliardi all'anno, molto meno di quanto percepirà l'inglese Brundle, che lo affiancherà dal '92. Niente male se paragonati ai 4 miliardi che prende Alesi dalla Ferrari. Dopo c'è la strascina, ovvero i mostri sacri delle quattro ruote da corsa: Ayrton Senna, Alain Prost e Nigel Mansell. Il primo spunta ormai più di 25 miliardi all'anno, tra ingaggio da parte della McLaren-Honda e sponsor vari. Alain Prost è attestato a quota 12 miliardi all'anno, ma la Renault lo corteggia affinché vada alla Williams o alla Ligier,

ed è disposta a raddoppiare l'ingaggio che percepiva il francese alla Ferrari. Sugli stessi valori Mansell, che secondo fonti del Daily Express, accetterebbe di tornare alla Ferrari per 21 miliardi in dodici mesi, mentre ormai si fa il conto alla rovescia per sapere chi, alla fine, sostituirà Alain Prost. La situazione è comunque degenerata da anni. La regola dei «paghi per corere» coinvolge infatti tutte le altre squadre. Al punto che anche uno come Piquet rischia di rimanere coinvolto in questa spirale, magari restando a piedi dopo 15 anni di corse. «Con l'ingresso dei grandi costruttori, i problemi sono aumentati», spiega Giancarlo Minardi - per cui è praticamente necessario avere un motore fornito da una marca di rango, per sopravvivere. Ed infatti il team di Faenza, dopo l'esperienza con la Ferrari, è passato ai Lamborghini. I romagnoli aprono la lista di quei manager che devono solo verificare la validità del futuro pilota. Carica di dollari ce l'ha Christian Fittipaldi, uno dei papabili dopo aver vinto il titolo di F.3000. Ma non mancano speranze per l'anconetano Naspetti, che in corsa per il titolo della catego-

Il gioco delle coppie	
Piloti '91	Piloti '92
Ferrari	Prost-Alesi
McLaren-Honda	Senna-Berger
Williams-Renault	Mansell-Patrese
Benetton-Ford	Schumacher-Piquet
Tyrrell	Moreno
Minardi	Modena-Nakajima
Scuderia Italia	Martini-Morbidelli
FootWork	Letho-Pirro
Larrousse	Alboreto-Caffi
Ligier	Bernard-Suzuki
Brabham	Comas-Boutsen
Jordan	Brundle-Blundie
Leyton-House	De Cesaris-Moreno
Lotus	(Chaghot-Zanardi)
Fordmetal	Capelli-Gugelmin
Lambo	Wendlinger
Coloni	Hakkinen-Herbert
Barone Rampane	Grouillard-Tarquini
	Larini-Van De Poele
	Chavez-Hattori
	Martini (1)-Naspetti

Tra parentesi l'ingaggio dei piloti in miliardi

ria cadetta c'è stato fino all'ultimo. O per il collaudatore della Ferrari Montermini. La Tyrrell ha invece una trattativa concreta con la giapponese Suzu, che gli fornirebbe un inedito 12 cilindri. Si sono fatti avanti l'italiano Pirro e gli inglesi Blundell e Damon Hill. Alla Footwork, si è riusciti a varare un mega-programma: motori Honda e Alboreto e Suzuki come piloti, con il giapponese carico di preziosi yen. Sempre dal Sol levante arriveranno i soldi per la Larrousse, che ha firmato un contratto con il giapponese Katayama. E da quel paese arrivano ancora fondi per la Brabham, che si avvarrà di Nakaya, che cede tutto al team, pur di correre. Grossi problemi, per ora, per il bolognese Zanardi. Alla Jordan, team che l'ha fatto debuttare e che avrà nel '92 i motori Yamaha, arrivano carichi di dote Modena e De Cesaris, che sarebbe così riconfermato. La Leyton-House dipende ormai dalla Mercedes per quel che riguarda i piloti. Per cui, se il team dovesse continuare, rimarrebbe il tedesco Wendlinger. Senza problemi la Scuderia Italia, che avrà i Ferrari. Confermato Letho, se Capelli va alla Ferrari, arriva con tutti i problemi Morbidelli, Rustino Lotus, Fondmetal, Lambo, Coloni, e Barone Rampane. Per questi team vige la regola base: paga, corri e accontentati di farlo. Enzo Coloni, pur di sopravvivere, si è consegnato anche tutto ai giapponesi, ingaggiando l'idolo locale Hattori e cedendo di fatto la squadra

ad Ayrton Senna e la McLaren numero uno: un binomio vincente inossidabile, grande favorito anche nella prossima stagione

Alain Prost

Il rischio al buio dell'attaccabrighe più veloce del mondo

Di lui conviene parlare di più come uomo, che non come pilota. Alain Prost ha già ampiamente dimostrato, in ogni scuderia dove è stato ingaggiato, di sapere il fatto suo. Tre titoli mondiali e quarantiquattro gran premi non si vincono per caso. E i plausi gli sono arrivati anche da gente come Jacky Stewart o Niki Lauda. Giova proprio ricordare le parole pronunciate dall'austriaco nell'ultimo gran premio della stagione, in Australia. «È ancora il più tecnico», disse Lauda - il migliore pilota di Formula 1, forse appena più lento di Senna. Solo che quando si mette a fare della politica, guasta tutto, fa dimenticare quanto fa di buono con il volante. In ogni team dove è andato, si sono scatenate delle polemiche. Con la Ferrari ha sbagliato. Non doveva spingersi tanto in là. Il viennese, come sempre categorico, ricorda forse quanto scrisse in uno dei suoi libri pubblicati dopo il ritiro dalle corse: «Prost è il più veloce figlio di puttana del mondo». Eppure, anche con questa fama, il transalpino è ancora uno delle pedine del mercato. Uno di quelli cioè, in grado di strappare cifre colossali al possibile offerente. La proposta di lavoro più concreta gli arriva dalla Renault, che lo vorrebbe mantenere come pilota per un paio d'anni, prima di portarlo a capo di quella potente scuderia tutta blu da creare sulle ceneri della Ligier. Dopo il volo, ancora nel giro Senna, che dopo aver litigato per una vita con lui, adesso dice che «di uno come Prost, la Formula 1 non può fare a meno». Una sorta di alleanza economica tra i due, del resto, c'è sempre stata. Da due anni sono Senna e Prost che tirano il mercato, dicendo di non avere firmato con i propri team fino all'ultimo, con il solo proposito di alzare ancora di più le rispettive quotazioni.

Nelson Piquet

Un anno «a cottimo» E ora può diventare disoccupato di lusso

Iniziò la sua carriera facendo vedere i sorci verdi a uno come Lauda. E provocando il primo dei due ritiri dalle corse dell'austriaco. Nelson Piquet è stato un fulmine di guerra per molti anni. Lo scoprì Bernie Ecclestone, conscio delle qualità del brasiliano, ma subito ricattatorio nei suoi confronti. «Se vuoi correre, bisogna che lo fai praticamente gratis, al massimo un rimborso spesa» - gli disse infatti il padrino del «circus» Piquet chinò la testa, pur conquistando subito un bel titolo nel 1981 con la Brabham, ancora di proprietà di Ecclestone. Poi vennero finalmente i guadagni. E di soldi il pilota di Rio ne ha messi da parte tanti, fino ad ora. Ma paradossalmente la sua carriera rischia di chiudersi, così come è cominciata: correndo in pratica per la gloria. Già lo scorso anno la Benetton, per rinnovargli l'accordo, lo obbligò a un contratto cappestro. Se faceva punti, ovvero se coglieva un piazzamento tra i primi sei, tutto bene: un tot a punto. Altrimenti, niente. Il campionato, per lui, non è andato poi così male: 26,5 punti e una vittoria. Ma ora il team anglo-trevigiano ha deciso di appiedarlo. E come Piquet fece con Lauda, Schumacher ha fatto con Piquet. Questa elementare equazione rischia di ritorcersi definitivamente contro di lui. Passare l'umiliazione di prendersi in media un secondo al giro da un debuttante, non è stata faccenda da digerire. E Schumacher, a 22 anni, appena solo sulla Benetton, non ha avuto certo timori reverenziali nei confronti del trentanovenne plurititolo. Nonostante ciò, Piquet, per correre, vuole ancora molti soldi, e non intende portarne. L'unica squadra che paradossalmente è in condizioni di accontentarlo, è la Ligier-Renault. Loro sono all'inizio di una nuova avventura, lui alla fine: le due cose, per un anno, potrebbero perfettamente coincidere.

Michael Schumacher

Un fulmine biondo si è abbattuto sulla Borsa dei box

Squadra baby. In Germania, nonostante le malcelate ambizioni di vittoria, non hanno esitato a battezzare così la formazione dei futuri talenti delle quattro ruote. È quella su cui ha puntato particolarmente la Mercedes con l'equipe impegnata nel mondiale sport-prototipi. La casa tedesca ha visto subito che che pasta erano fatti il ventiduenne Michael Schumacher e il coetaneo austriaco Kerk Wernldinger. Gli ha dato fiducia e nel finale di stagione la lingua tedesca ha monopolizzato il «circus», stupendolo. Artefice di tutto questo clamore, come è ormai noto, il biondo Schumacher. Dopo un «settime» tempo in prova che fece registrare al debutto con la Jordan, molti cominciarono a dire che era nato il nuovo Senna. Le gare successive, con la Benetton, hanno dato la conferma. E la scuderia italo-inglese se lo è accaparrato con un contratto di tre anni supervisionato dalla Mercedes, che appena rientrerà in Formula 1 avrà così un diritto su di lui. Ma Schumacher piace ovviamente a molti. «Quando entra uno così capisci subito che ha il piede diverso dagli altri», spiega Giancarlo Minardi - lo non me lo posso certo permettere, ma i top-teams sì. E non possono farselo sfuggire. Ed infatti il nome di Schumacher, al di là dei contratti che valgono quello che valgono, è sul radar di molti team-manager. Non esclusa la Ferrari, anche se Maranello nega. «Ci fosse stato il Drake, avrebbe giocato una delle sue carte d'azzardo, come fece con Villeneuve», dicono gli addetti ai lavori - «E avrebbe fatto di tutto per ingaggiarlo». Ma ragione vuole che questi propositi, per la premiata scuderia, siano rimandati al '93, magari in coppia con Senna.

Arrivano i diritti tv e i grandi sponsor che equiparano il mondo del motociclismo a quello dorato della Formula Uno. E con i soldi si scatena una inedita guerra tra Federazione internazionale e scuderie. Proviamo a raccontarla...

Motomondiale, un bastone tra le due ruote

Sul Motomondiale è guerra aperta tra la Federazione motociclistica internazionale e le scuderie appoggiate da Bernie Ecclestone mentre, a quattro mesi dall'inizio del calendario ufficiale, c'è ancora il rischio di una scissione senza precedenti. Una storia di interessi economici e potere politico sullo sfondo delle concessioni per i diritti televisivi, gli unici veri padroni dello sport delle due ruote.

CARLO BRACCINI

ROMA. La telenovela del Motomondiale continua, tra ribellioni annunciate, accordi raggiunti e sconfessati, colpi di scena a ripetizione. E di telenovela è proprio il caso di parlare, visto che la televisione, o meglio il denaro proveniente dallo sfruttamento dei diritti televisivi dei Gran premi, rappresenta il nodo centrale di un braccio di ferro tra potere sportivo e potere economico che rischia di far naufragare l'intero mondo del motociclismo da corsa. La vicenda ruota attorno ad alcuni personaggi fondamentali: una federazione sportiva internazionale (la Fim di Ginevra), che appare pasticcione e arrogante, assolutamente incapace di gestire il suo mandato istituzionale; un'associazione delle squadre, l'Irta, perennemente divisa tra gli interessi dello sport e quelli economici di alcuni gruppi di potere (anglosassoni, soprattutto, e con la complicità di un grosso sponsor del tabacco); un «piccolo grande burattinaio» dal nome famoso, Bernie Ecclestone, amico dei team e chiamato da questi a riunire Motomondiale e Formula Uno in un unico grande abbraccio, niente affatto ideale; un presidente della Fim, l'olandese Jos Vaessen, senza più nessuna credibilità né prestigio personale e un avvocato calabrese, Francesco Zerbi, presidente della Federemoto italiana e primo vicepresidente dell'Inter-

nazionale, su cui sono riposte molte delle speranze di ricucire lo «strappo» tra Fim e Irta. Infine, un po' in disparte come si addice ai veri protagonisti, i gestori spagnoli dei diritti televisivi (la Dorna), quelli che elargiscono i miliardi e provocano le scissioni. La trama delle «World Series» (questo potrebbe essere il titolo della telenovela) racconta infatti di un Motomondiale alternativo promosso dall'associazione delle squadre e ai di fuori del controllo federale, organizzato e gestito nella prossima stagione con l'amico Bernie Ecclestone. I team ribelli cercano legittimità e si proclamano in favore di una nuova immagine dello sport su due ruote, più moderna e professionale, parlano di sicurezza e di circuiti pericolosi, di strutture futuristiche e di organizzazioni improvisate, di regolamenti chiari e normative intelligenti. Fanno breccia: il mondo dei Gran premi è tutto con loro. Ma, dietro la facciata, Paul Butler & soci vogliono soprattutto i soldi della tv; la loro fetta almeno, e quando la Federazione internazionale decide di tenere tutti per sé i sei milioni di dollari all'anno garantiti dagli spagnoli della Dorna, le World Series possono essere finalmente varate. Fare un Campionato del mondo senza l'auspicio di una federazione sportiva però non è affatto facile, anche se le ca-



giapponesi non hanno nulla in contrario (purché i grossi team continuino a pagare per avere le mode ufficiali, beninteso) e agli sponsor del fumo (Marlboro, Rothmans, Hb e Lucky Strike) sembra tutto sommato una buona idea. La Federazione internazionale, dall'altra parte, si vede franare il terreno sotto i piedi e Vaessen, a fine settembre, firma un clamoroso accordo con Ecclestone e con l'Irta, nel frattempo soci nella neonata Two Wheels Promotions e con in tasca un contratto della Dorna che, tradita la Fim, assicura alle squadre ribelli i soldi di copertura televisiva.

C'è già di che far impallidire anche i più fantasiosi sceneggiatori di «Dallas», e non è tutto, perché solo poche settimane dopo, al congresso della Fim in Nuova Zelanda, il nostro Zerbi costringe Vaessen a rimangiarsi la parola e a chiedere addirittura all'assemblea di bocciare l'accordo che egli stesso aveva sottoscritto. Quel contratto è una assurdità - dichiara convinto Zerbi - e in pratica esautorava la Federazione da ogni potere, lasciandole solo un micro diritto di veto. Per quanto riguarda i diritti televisivi, il nostro contratto con la Dorna è valido a tutti gli effetti e siamo fermamente intenzionati a farlo rispettare, così come a organizzare e a far correre il Campionato del mondo di motociclismo».

Mentre da Losanna, quartier generale dell'Irta, rimbalzano parole di fuoco e si annuncia la imminente definizione del calendario delle World Series su circuiti fidati, Zerbi ribadisce che la Fim non è disposta a negoziare con nessuno la sua funzione istituzionale e amministrativa che è regolamentare nazionale e internazionale prevedendo sanzioni per chi effettua attività al di fuori delle regole imposte dalle Federazioni sportive». Dichiarazioni di guerra dunque, ma la legge non scritta della politica prevede che un accordo, sia pure in extremis, bisognerà trovarlo. Perché conviene a tutti. Perché il 29 marzo prossimo, in Giappone, ricomincia il grande spettacolo del Motomondiale. E, con le tasche piene di soldi di sponsor e diritti tv, si potrà ricominciare a parlare di sicurezza, di immagine, di professionalità

Ma il mercato dei piloti è tranquillo Resta la Gilera...

Mentre il motociclismo da corsa si interroga sul suo futuro, per il mercato piloti del Mondiale (unico e indivisibile, almeno per ora) è il momento di entrare nel vivo. Nessuna particolare sorpresa però, perché i «top» diversi delle grandi case giapponesi sono saldamente ancorati ai loro contratti e così il cam-

peonato del mondo Luca Cadalora resterà in 250 con la Honda del Team Rothmans, proprio come il suo collega della 500, Wayne Rainey, di nuovo al via con la Yamaha Marlboro di Kenny Roberts. Con la stessa casacca del 1991 correranno anche Michael Doohan e John Kocinski, rispettivamente su

Luca Cadalora, campione del mondo delle 250, non s'è lasciato allestire dal salto nella categoria superiore, piena di rischi ed incognite

Honda e Yamaha 500, e il funambolico texano Kevin Schwantz, ancora alla caccia del titolo con la Suzuki ufficiale. Più incerta la posizione di Wayne Gardner, ormai alla fine della camera e sul punto di accettare l'offerta di entrare nel nuovo team dello spagnolo Sito Pons, con tutta probabilità al fianco di Alex Criville. Se Cagiva e Team Pileri hanno già definito le loro squadre per il 1992 (riconfermati Lawson e Barros in 500 per la prima, Caprirossi al debutto in 250 e il giapponese Ueda al suo posto nella 125 insieme a Gresini per i fratelli di Terzi), gran parte del mercato piloti ruota attorno a due case italiane, Gilera e Aprilia. La Gilera 250 del ritorno alle competizioni di velocità è quasi pronta ma sul nome dei due piloti c'è ancora il massimo nerbo Carlos Lavado, dato comunque per certo, e poi da scegliere tra Mackenzie, Casoli, Colleoni, lo stesso Chili. A proposito di Chili, il pilota bolognese è sul punto di essere riconfermato nel Team Iberna con l'Aprilia 250 ufficiale ma al contratto manca ancora una firma e l'accordo su un centinaio di milioni di differenza; sempre nel Team Iberna è invece già arrivato Massimiliano Biaggi, giovane rivelazione del campionato europeo. Felicemente accasato in Aprilia è Luis Reggiani, mentre Doriano Romboni è ancora sul mercato, con la sola certezza dello sponsor Hb. Tra i nuovi abbinamenti del 1992 c'è la possibilità di vedere Giacomo Agostini con la divisa rossa dei team manager Cagiva, ma il «Mio» del motociclismo nazionale non si sbilancia. «Ci sono stati dei contatti, è vero, ma è presto per parlare di un accordo. Di sicuro però sarà di nuovo impegnato nel Motomondiale. Quale? lo non ho dubbi, per me ne esiste uno solo, quello dove correranno Schwantz, Rainey & Soc!»

Caprirossi passa alle 250

	1991	1992
Wayne Rainey	Yamaha 500 uff	Yamaha 500 uff
Michael Doohan	Honda 500 uff.	Honda 500 uff
Kevin Schwantz	Suzuki 500 uff	Suzuki 500 uff
John Kocinski	Yamaha 500 uff.	Yamaha 500 uff.
Eddie Lawson	Cagiva 500 uff	Cagiva 500 uff
Luca Cadalora	Honda 250 uff.	Honda 250 uff.
Helmut Bradl	Honda 250 uff.	Honda 250 uff.
Loris Reggiani	Aprilia 250 uff	Aprilia 250 uff
Pierfrancesco Chili	Aprilia 250 uff	Aprilia 250 uff ?
		Gilera 250 uff ?
Doriano Romboni	Honda 250	Honda 250?
Wilco Zeeleberg	Honda 250 uff.	Aprilia 250?
		Suzuki 250 uff.
Loris Caprirossi	Honda 125 uff	Honda 250 semiuff
Fausto Gresini	Honda 125 uff	Honda 125 uff
Noboru Ueda	Honda 125	Honda 125 uff
Hans Spaan	Honda 125	Aprilia 125