

America's Cup Quasi senza storia anche la quarta regata di finale:
Ultime la barca italiana costretta a partire in svantaggio mentre
strambate America3 impone la legge del più forte per tutta la gara
 Classifica: 3 a 1. Un'altra sconfitta e la coppa è perduta

Moro alla deriva

In una giornata con venti tra i 10 e i 14 nodi il Moro di Venezia ha inanellato la terza sconfitta. Era partito senza complessi, il Moro, ma ha dovuto subito rifare i conti con i problemi di sempre: via con un piccolo vantaggio ma dal lato senza vento e America3 che scappa in avanti. Irraggiungibile la barca Usa nonostante qualche errore di manovra. Sabato la quinta e forse decisiva regata.

CARLO FEDELI

SAN DIEGO. Doveva inseguire, ma ha soltanto subito. Il Moro della Coppa America non ce la fa. E con l'avversario a una regata dal trionfo, l'impresa sognata, voluta e accarezzata, si fa miraggio. Tanta infatti è sembrata la differenza di velocità tra i due velieri anche nella quarta regata che ha

data al Cubo americano un vantaggio che sembra sempre più incolmabile. Una vittoria al cubo, appunto, per americani che saranno pure sprovveduti in mare, ma che hanno una barca che consente svarioni e non penalizza gli errori dell'equipaggio. «Underdog», cane da caccia, era la parola sussur-

rata a bordo del Moro prima del via, il motto per scacciare il complesso di inferiorità di quei bordi in cui si perdevano costantemente yard e lunghezze. Nessuna caccia invece, ma un affannoso tentativo di resistenza, di orgoglio per non essere travolti anche sul piano psicologico.

Lezioni diverse di Cayard più che mai deciso ad attaccare, a provare tutte per farsi sotto il bianco scafo Usa. Fa issare lo spinnaker mentre America3 ha un genoa, poi mette un genoa diverso da quello dello skipper avversario, Buddy Melges. Infine manovra in continuazione per scrollarsi dalla marcatura, per cercare venti freschi alla larga dalla linea difensiva degli americani che amministrano il vantaggio per controllare le operazioni di bordo del Moro. La regata diventa un avanzare a zigzag dei velieri verso le boe che segnano il percorso. Vira a sinistra Cayard e cambia rotta, poco dopo lo imita Melges: le due barche ora puntano una contro l'altra e nel ripetersi dei cambi Cayard guadagna qual-

che metro. Manovra prima e risucchia qualche onda, si fa sotto, ma soprattutto il suo equipaggio dà la sensazione di giocare con più agilità sul ponte, di lavorare alle vele e ai cordami con più destrezza.

È comunque un inseguimento dai frutti poco visibili, un tira e molla ingannevole nei bordi, e ridimensionato dai passaggi alle boe: quei trenta secondi restano, inossidabili, immutata distanza di mare, ritardo frustrante. «Siamo in regata, siamo in regata», urla Cayard, convinto com'è che la gara la fanno gli uomini e la loro carica aggressiva, la loro voglia di dare battaglia. Ma la rimonta e anche nelle mani delle possibilità delle imbarcazioni e in quelle degli avversari che alla sesta boa regalano al

Moro una manciata di secondi e una posizione vantaggiosa nel vento grazie ad un clamoroso errore: ammainando il genoa, la vela della barca americana si impiglia in una puleggia e costringe Melges a rallentare e aspettare che i marinai rimedino.

Ma sono fuochi di paglia, e l'inseguimento resta tale. Quasi che agli errori di America3, la reazione del Moro non sia istantanea come potrebbe, che una sorta di passività si impadronisca del suo pozzetto di comando. La battaglia promessa resta lontana. L'abbordaggio un episodio. E si consolidano le posizioni. Distanti come quelle del risultato. E il Moro va verso la sua ultima spiaggia: la regata di domani sarà quella della disperazione.



Questione velocità
Usa imprendibili
nei lati di bolina

SAN DIEGO. Nelle tre regate svolte finora contro gli italiani, America3 è stata più veloce in sei dei nove lati di bolina, guadagnando in media 7" e 15 centesimi per lato. Inoltre gli americani hanno guadagnato in quattro dei sei lati di poppa, con una media di 9" e 30 centesimi per lato. Nella terza regata il Moro ha guadagnato 8" in uno dei lati di lasco usando un nuovo genacker amato in testa d'albero. Un giocatore di football Usa ha regalato a Bill Koch il suo casco, visto che in regata continua a sbattere la testa contro il boma: «Spende 65 milioni di dollari e poi risparmia 10 dollari per non proteggersi la testa».

Dollari a mare
Scafi in plastica
cari come il caviale

SAN DIEGO. L'Union-Tribune osserva che Koch aumenta di decine di milioni di dollari il bilancio del Moro ogni volta che ne parla. In dicembre erano 80 milioni, in gennaio 100 e in aprile 150. Martedì ha dichiarato che il Moro ha speso 260 milioni di dollari. Il quotidiano sostiene poi che gli scafi dei velieri costano quanto il caviale: 200 dollari al chilo, e che al prezzo di 35 mila dollari l'una, ogni vela costa 11 dollari per ogni minuto di utilizzo. Il Los Angeles Times dice poi che Koch ha sfidato Gardini per la vittoria, mettendo in palio mille bottiglie di Chateau Lafitte 1982 del valore di 100 dollari l'una. Secondo il LA Times Gardini ha rifiutato.

Formula 1. Incontro a Maranello fra Montezemolo e Ron Dennis, patron della McLaren
 «Si è parlato di motori e vetture» dicono alla Ferrari. E oggi prove per il Gp di S. Marino

Il vertice dei lunghi silenzi

Dall'automobilismo al calcio. In calce il buon Claudio Lombardi, direttore tecnico della Ferrari, messo alle strette, confessa che il Cavallino può aspirare al massimo ad una posizione da Uefa. Ma la sua bocca resta rigidamente serrata sul tema del giorno: lo storico incontro, a Maranello, tra Luca Cordero di Montezemolo e Ron Dennis, team-manager della McLaren.

DAL NOSTRO INVIATO
 GIULIANO CAPECELATRO

IMOLA. Come in pista. La Ferrari è infallibilmente in ritardo. Annuncia una conferenza stampa per le diciotto. Ma si presenta quando le diciotto e trenta sono scoccate. E, peggio, il portavoce incaricato, il direttore tecnico Claudio Lombardi, non dice un tubo sull'argomento principe: il vertice di Maranello tra le due superpotenze finanziarie della Formula 1. Laconico, evasivo, Lombardi, secondo un copione

un vertice bipolare per rivedere regole e principi da far valere poi erga omnes, cioè nei confronti delle scuderie minori imbrigliate nella rete di vassallaggio che regge il microcosmo della Formula 1. Fatte le debite proporzioni, quasi un congresso di Vienna che ridisegnasse il volto dell'universo automobilistico, arginando le tante, troppe spinte centrifughe, con velleità ora egemoniche ora autonomistiche, esplose all'indomani - della morte del grande vecchio della Formula 1 Enzo Ferrari, artefice magico di una competizione che poco ha di sportivo e tanto di business, di marchingegno finanziario dai contorni non sempre limpidissimi.

Scioglie un po' più la lingua, Lombardi, ma sempre con tutte le cautele e le reticenze del caso, quando il discorso scivola sul piano a lui congeniale, quello tecnico. E affronta il tema spinoso del nuovo cambio

trassversale. «Abbiamo effettuato tre sessioni di prove», informa Lombardi. «E il cambio si è rivelato vantaggioso. Anche se è difficile quantificare questo vantaggio».

Tema spinoso perché, all'ombra del marchingegno meccanico, già si profila la trombatura di un pilota. Di quell'Ivan Capelli, acquistato in un tripudante coro dnel Gran premio di Imola - confida Lombardi. «Ma è possibile montarlo solo su una vettura. Abbiamo optato per quella di Alesi, perché Jean ha mostrato di essersi già adattato. Questo cambio è un prototipo. Per le gare dovremo crearne un lotto. Ma ci vogliono tempi lunghi, mesi».

Ironia della sorte, una continua gara contro il tempo per la Ferrari. Che, comunque, in questo campionato, non sembra destinata a metiere grandi allori. «Siamo in fase sperimentale», si difende Lombardi. Ma

le altre scuderie sperimentano in vista della vittoria. Gli esperimenti della Ferrari, invece, sembrano sempre più un esercizio solipsistico. «La Formula 1 è tutta sperimentazione: è il piccolo dogma del direttore tecnico». E l'obiettivo non può essere che quello della vittoria. Ma si rende conto di aver sparato un po' troppo alto, e corregge il tiro. «Quest'anno, nelle prime gare, ci sono stati tre team davanti a noi (Williams, Benetton, McLaren, ndr). Il nostro obiettivo è quello di lasciarci dietro almeno uno. E, comunque, distanziare gli altri team». Ma per Imola, Lombardi onestamente ammette che non c'è da farsi grandi illusioni. «Siamo abbastanza fiduciosi di ben figurare, proclama in uno slancio di ottimismo. Subito gelato da una doccia realistica. «Ma abbiamo bisogno di un pochino di fortuna».



Luca di Montezemolo

Open di tennis. Eliminato anche Claudio Pistolesi
Fuori l'ultimo azzurro
ma ritorna il bel gioco

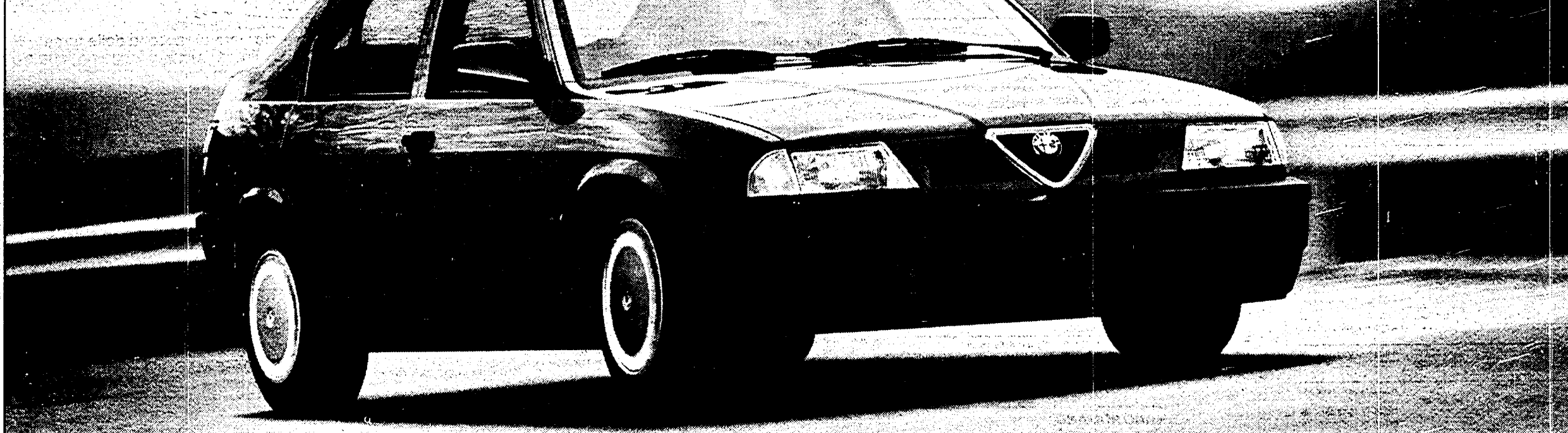
ROMA. 12 a 3. Con questo pesante fardello ha lasciato il Foro italico anche «el core de Roma», al secolo Claudio Pistolesi, ultimo azzurro in campo dopo la rapida e per la verità incolorabile eliminazione di una pattuglia formata dall'élite tennistica nazionale: Camporese, Caratti, Pescosolido, Nargiso, Furlan, Pozzi e Canè. Aveva davanti a sé un tedesco di buone giocate, solido come un piccolo Lendl dei tempi d'oro, colpi muscolari e angoli intelligenti, ma nulla più. Un nulla però riempito da voglia di giocare, condizione atletica, sensibilità sulla pallina, tutte cose che quello che due giorni fa era stato salutato come l'eroe sopravvissuto alla decimazione, non ha trovato nel suo bagaglio, non ha portato con sé sul campo centrale, ormai canonico luogo di espiazione della nostana presunzione tennistica. Il suo calvario non è durato molto però, in venti mi-

nuti Carl Uwe Steeb, ha incassato il primo set, in poco di più, il secondo. Tutto senza dare ai diecimila che lo aspettavano sulle tribune nemmeno il tempo di rendersi conto, di capire la sommaria lezione che il loro beniamino stava subendo.

E si che nell'aria calda del Foro l'eccitazione stava montando. Aveva iniziato Pete Sampras, il talentoso greco-americano, opposto alla tenacia stilistica del croato, Goran Prpic: un match, elegante, combattuto, quasi un incontro di fioretto, segnato anche dai black-out dell'americano numero 4 del mondo, ma da questi chiuso in bellezza nel set decisivo quando alla maggior potenza di colpi ha saputo coniugare tocchi morbidi e passaggi imprendibili. Aveva continuato il suo compagno di doppio e compatriota Jim Courier che in due set ha liquidato il poco tenero Sergi Bruguera, uno che sulla terra rossa non ha da temere da nessuno. Ma contro la stella dell'Atp, il numero uno per punti e per guadagni di questa parte del 1992, lo spagnolo si è subito reso conto di aver porte chiuse: palle pesanti e profonde piegavano la sua racchetta, angoli strettissimi bruciavano le sue risposte. Altra storia quella del match tra Alberto Mancini, qui vincitore di Agassi e del torneo nell'89, finalista un anno fa, e Petr Korda. Ha vinto Korda, «lo stuazzo» come lo chiamano per l'aria spaventata sul quel fisico stretto e asciutto. □ G.C.

Risultati ottavi di finale:
 Courier (Usa)-Bruguera (Spa) 6/3, 6/2; Miniussi (Arg)-Rosset (Svi) 6/3, 5/7, 7/5; Korda (Cec)-Mancini (Arg) 3/6, 7/6 (7-4), 6/3; Sampras (Usa)-Prpic (Cro) 6/2, 6/7 (5-7), 6/3; Steeb (Ger)-Pistolesi (Ita) 6/1, 6/2.

ALFA 33.
COMFORT, TECNOLOGIA
E SICUREZZA
SI RINNOVANO.



Solo se si è comodi e a proprio agio si può godere la guida di una berlina sportiva. Per questo Alfa 33 è stata rinnovata anche negli interni e nei tessuti. Stando comodamente seduti è più piacevole sfruttare l'elasticità e la potenza del motore boxer. È ancora più divertente mettere alla prova l'assetto sportivo. Infatti la tecnologia di Alfa 33, secondo la miglior tradizione Alfa Romeo, è capace di incre-

mentare sicurezza e piacere di guida in ogni condizione climatica e di fondo stradale. Inoltre ogni 33 è dotata di iniezione elettronica Multipoint che, rendendo ottimale la combustione, permette un miglior rendimento del motore, una riduzione sensibile dei consumi e delle emissioni inquinanti. Alfa 33 rinnova comfort, tecnologia, sicurezza e rispetto per l'ambiente. Tutte le versioni sono catalizzate.

33	1.3 IE L	1.5 IE	1.7 IE	16 V	QUADRIFOGLIO	TD
					4	INTERCOOLER
CILINDRATA (cm³)	1351	1490	1712	1712	1712	1779
POT. (kW CEE/CV DIN)	65/90	70/97	77/107	95/132	95/132	67/94
VELOCITÀ MAX (km/h)	178	180	188	205	198	175



ALFA 33: A PARTIRE DA L. 17.475.000 CHIAVI IN MANO.