

**Monza  
I giorni  
del Gp**

Nella prima giornata di prove si riaffaccia tra i big l'auto di Alesi: è terza dietro i soliti Mansell e Senna. Merito di un supermotore: piccolo miracolo dopo giorni bui. Poco pubblico, organizzatori disperati, incidente a Naspetti

# Timida veloce Ferrari

La Ferrari di Alesi, spinta dal nuovo «supermotore» da prova, si insedia al terzo posto nella provvisoria griglia di partenza del Gran premio d'Italia. È un piccolo miracolo che induce gli organizzatori a sperare in una buona affluenza di pubblico oggi e domani. Ieri c'erano molti vuoti sulle tribune. Incidente, senza gravi conseguenze, per Naspetti. Senna e Mansell aspettano segnali da Frank Williams.

DA UNO DEI NOSTRI INVIATI  
**WALTER GUAGNELI**

MONZA. Piccolo miracolo ferrarista. Con gli organizzatori del Gran premio d'Italia sull'orlo della disperazione per l'assenza di pubblico (meno di 30 mila spettatori nella prima giornata di prove ieri), la scuderia del Cavallino è riuscita a tirar fuori un supermotore da qualifica. Così la monoposto numero 27 di Jean Alesi ha fatto segnare il terzo tempo nella prima sessione cronometrata. Improvvisamente sulle tribune sono ricomparsi striscioni e bandiere delle «rosse». E l'entusiasmo di un tempo. Se oggi la Ferrari dovesse ripetere, la gran massa dei tifosi potrebbe riprendere la via di Monza per la gara. E il previsto calo di un miliardo negli incassi si ridurrebbe. Meno di mezzo secondo il ritardo di Alesi dalla Williams di Mansell, meno di un decimo dalla McLaren di Senna. È la prima volta

in questa tribolata stagione che la Ferrari guadagna un posto da podio nelle giornate di prove. Il pilota francese è soddisfatto. «Finalmente un risultato importante. È il frutto di mesi di lavoro e di sacrifici. Il supermotore era appena arrivato da Maranello. Speriamo di ripeterci nella seconda e decisiva sessione di prove». Jean Pier Papin tifoso molto particolare e amico di Alesi, pranza con Massaro e Savcevic ai box Ferrari e azzarda previsioni: «Non mi stupire se la gara risolvesse un podio alle manichine di Maranello». Ma un supermotore non fa primavera. Tutti sanno che i propulsori da gara della Ferrari rendono a Williams e McLaren due dozzine di cavalli. Dunque quello di Papin è un sogno legato ad evoluzioni particolarmente favorevoli della corsa. A parte l'exploit di Alesi (peraltro non ri-



Ritratto di famiglia i box: Lauda con il figlio Matias; sotto foto tutta francese con il pilota Ferrari Alesi e il giocatore del Milan Papin

badito da Capelli, ottavo ad oltre due secondi) le prove di ieri hanno fornito le solite indicazioni. Williams sempre davanti, Mc Laren che pensa solo alla ristrutturazione per la prossima stagione. La Honda saluta in Grande Circo. Ron Dennis deve trovare un motore competitivo. Non è affatto scontato che sia il Ford, anche se l'ingaggio del pilota americano Andretti potrebbe incidere. Pure Ayrton Senna è coinvolto nel bailamme del mercato piloti. Il brasiliano scruta l'orizzonte. Per ora vede solo nebbia. Vorrebbe andare alla Williams ma sembra che Prost, sponsorizzato dalla Renault, abbia posto il veto. Il volante della Ferrari non è ancora ap-

petibile. Se ne parlerà eventualmente nel '94. E allora? Allora Senna non trova di meglio che rivolgere lodi e ringraziamenti ai giapponesi che l'hanno aiutato a vincere tre titoli mondiali ('88, '90, '91). «Dall'86 ad oggi il mio rapporto con la Honda è stato magnifico. S'è basato sulla fiducia sul rispetto e sulla correttezza. Sono state queste le fondamenta dei nostri successi». Poi il brasiliano ribadisce la frase pronunciata in Belgio: «Alla Williams andrei anche gratis». Ora tocca al team manager inglese decidere. C'è anche Nigel Mansell che aspetta. Piuttosto arrabbiato. Monza continua a non amare Alain Prost. Pur non essendo in pista il francese ha avuto in dedica molti cartelli. Con scritte del tipo: «Alain, sei il clown del Grande Circo». Incidente per Emanuele Naspetti. Con la sua March è uscito lungo dalla seconda curva di Lesmo. Ha perso il controllo della vettura andando a sbattere violentemente contro il guard rail. Il pilota anconetano ha riportato solo qualche contusione. Oggi torna nell'abitacolo. Per il resto solita «guerra» fra poveri. Minardi, Fondmetal, Jordan, Venturi Lamborghini e March lottano disperatamente per non avere monopofo fuori dalla griglia di partenza.»



**Dodici anni di successi**

- 1965-1968: ingresso nella Formula uno con un'asua scuderia
- 35 Gran premi disputati
- 2 Vittorie (messico 1965 e belgio 1968)
- 1 Pole position
- 48 Punti conquistati
- 1968-1983: Ritiro dalla Formula uno
- 16 Luglio 1983 (Gp Gran Bretagna a Silverstone) ritorno come fornitore di motori alla Williams.
- 145 Gran premi disputati
- 67 Vittorie
- 6 Titoli mondiali costruttori (due con la Williams nel 1986 e 1987 e quattro con la McLaren dal 1988 al 1991)
- 5 Titoli mondiali piloti con Nelson Piquet (1987), Alain Prost (1989) e Ayrton Senna (1988, 1990 e 1991).

a tutte le marche giapponesi. Le vendite Honda registrano una forte contrazione sul mercato interno - il Giappone è praticamente «off limits» per le marche estere - e in Usa, primo mercato d'esportazione, i risultati sono altrettanto delu-

centi. Il bilancio commerciale Honda in Europa, invece, non va poi tanto male e in Italia addirittura la tendenza si inverte, ci assicura Fulvio Zendrini direttore della comunicazione di Honda Italia. «Lo scorso anno abbiamo venduto in Italia die-

cimila vetture; quest'anno contiamo di chiudere a quota 15.000». E i dati sulle consegne dei primi otto mesi, danno Honda Italia in crescita del 19,47 per cento sullo stesso periodo del 1991 (7414 unità contro 6206).

Il fatto è che in questi ultimi anni Honda e le altre giapponesi hanno investito grandi quantità di denaro per creare fabbriche all'estero - i famosi transplants - per essere più vicini al mercato da «aggredire» e per aggirare i limiti all'importazione imposti dalla Cee. Costi oggi Honda produce in Giappone, Usa e Gran Bretagna.

I livelli di vendita attuali non consentono grossi margini di utile e i necessari ammortamenti degli impianti. Da ciò la necessità di ridisegnare la mappa degli investimenti. E la Formula 1 ne assorbe una parte molto rilevante. «Messo tutto

insieme, sono 100 milioni di dollari l'anno», spara Zandrini. Oltre cento miliardi di lire «risparmiati» che dal '93 potranno essere riutilizzati per la ricerca sulla produzione di serie e sulle iniziative di promozione del prodotto. del resto, si dice in Honda, la F1 non dà più un adeguato «ritorno» commerciale.

Resta invece aperto il problema della ricerca spinta di F1 nella quale vengono impiegati giovani ingegneri che, liberi da condizionamenti finanziari, possono acquisire una grossa esperienza da riversare successivamente nella produzione. Dalla fine del campionato questa «scuola» verrà a mancare, anche se lo staff tecnico attuale sarà riassorbito nell'azienda.

E c'è qualcun'altro che resta a piedi. La McLaren dovrà infatti cercarsi un nuovo motore. Ron Dennis, che ieri ha espresso in una conferenza stampa il proprio rammarico per la fine del «proficuo» rapporto con Honda Motor, non si sbilancia. «Per quanto riguarda i motori - dice - faremo una valutazione definitiva alla fine del campionato». Di certo il Team manager cercherà una grande Costruttore capace di assicurargli lo sviluppo costante della ricerca. E si fa strada un'ipotesi: l'ingaggio dell'americano Michael Andretti potrebbe essere la chiave di volta per convincere la Ford a trattare. Intanto il colosso di Detroit entro ottobre deve decidere la data del debutto del nuovo dodici cilindri per la Benetton.



Pietro Mennea, 40 anni, si è ritirato dall'atletica nel 1988

12 settembre 1979 il record storico di Mennea sui 200. Ricordi di un ex

## «Sono ancora l'uomo scomodo di 13 anni fa»

STEFANO BOLDRINI

ROMA. L'uomo più veloce d'Italia, e sui 200 del mondo, cammina oggi nella mezza età con l'aria del borghese soddisfatto. Già, cammina: Pietro Paolo Mennea da Barletta non corre più. In tutti i sensi: ha chiuso con lo sport a Seul, nei giorni della sua quinta Olimpiade. Pesava 69 kg, allora; oggi sono 82. Le tute, cimeli di vent'anni di carriera, non gli entrano più. Ma la cosa lo lascia indifferente: i vestiti dei suoi 40 anni - li ha compiuti il 28 giugno scorso - sono quelli del manager elegante. Mennea ha messo a profitto le due lauree in scienze politiche e giurisprudenza: ha uno studio commercialistico a Roma, insegna istituzioni di diritto pubblico all'Isuf di Cagliari, fa parte della Comitato per la difesa della cultura italiana all'estero. Questa mattina, però, si alzerà dal letto con il sorriso di chi ha fatto «13». Un tredici particolarissimo: sono tanti gli anni trascorsi dal record mondiale stabilito il 12 settembre 1979 sui 200 metri. Accade a Città del Messico, nella finale delle Universiadi: il cronometro si fermò sul tempo di 19"72, migliorando di undici centesimi il precedente primato, ottenuto da Tommy «Jeb» Smith nel 1968 alle Olimpiadi messicane.

Mennea, che cosa ricorda di quel giorno?

Il tempo rischiò di rovinare tutto. Il cielo era nero, sembrava che dovesse piovere da un momento all'altro. Fu fortunato: l'acqua venne giù subito dopo la fine della gara. Ero concentratissimo: sapevo di essere in grandi condizioni di forma. Avevo corso i quarti di finale in 19"96 centrando il primato europeo, mentre in semifinale, frenando, avevo ottenuto 20"04. Ma ancora meglio era andata in allenamento: avevo già frantumato il record di Smith, correndo in 19"80. Così, quel giorno, fu una gara contro il tempo. Tagliai il traguardo senza guardare il tabellone elettronico, avevo deciso che dovevo essere il pubblico a dirmi se ce l'avevo fatta. L'urto della folla mi annunciò il record, poi fui travolto dal presidente federale Nebiolo che gridava: «È record».

È vero che quella non fu la miglior gara della sua carriera?

Tecnicamente non fu perfetta, ma quel giorno lo stile contava poco.

Come fu costruito quel primato?

La preparazione fu lunga. Tutta la stagione fu impostata sulle Universiadi. Gli allenamenti furono intensissimi, poi a giugno a Torino, in un quadrangolare, mi sturai. L'infornuto, l'unico della mia carriera, mi costrinse a ral-

lentare il lavoro. Per recuperare, partii per il Messico venti giorni prima dell'inizio delle Universiadi e lì completai a puntino la preparazione.

Vacillò mai la sicurezza di potercela fare?

Ci fu qualche dubbio dopo la semifinale. Sapevo che il 20"04 era stato ottenuto «frenando», ma ebbi anche il timore di essere in calo di forma.

La fortuna lo aiutò?

No, diciamo che non si verificarono circostanze negative. Fui uno dei pochi atleti a non essere colpito dal «male di Montezuma», mentre il fisico reagì benissimo allo sbalzo di altitudine.

Che cosa ha rappresentato nella sua carriera quel primato?

Fu una tappa quasi obbligatoria. La carriera di un atleta passa per certi obiettivi. A me, allora, mancavano l'oro olimpico e il record.

L'anno dopo, a Mosca, arrivò la vittoria olimpica: dovesse buttare giù dalla sua torre l'oro dei Giochi il record, che cosa salverebbe?

Forse il primato, ma rinunciare sarebbe un gran dispiacere: avevo ottenuto il record in una specialità dominata da sempre dai neri americani.

Oggi che cosa rappresenta quel 19"72?

Il mio ultimo legame con l'atletica e con la gente.

Lei ha staccato la spina: perché l'atletica non ha saputo o voluto investire su Mennea?

Sono stato un atleta che ha dato fastidio e hanno voluto tenere lontano dall'ambiente un uomo scomodo.

Come dire che l'atletica italiana non è in grado di convivere con chi non è disposto a dire sempre «sì»?

Non voglio far polemiche, ma il fatto che io stia «ritirato» è lo specchio di come funziona la politica federale.

Eppure proprio la velocità è in crisi nera: neppure un atleta iscritto ai Giochi di Barcellona.

Appunto: si preferisce non mandare nessun velocista alle Olimpiadi piuttosto che fare una politica seria per uscire fuori dalla crisi.

Mennea, si è pentito della sua reazione durissima nei confronti degli organizzatori del meeting di Torino, che avevano messo una «taglia» per battere il suo record?

No, lo rifarei. Mi sono solo difeso dal cattivo gusto di certe persone che volevano sfruttare il mio passato per far trionfare una concezione amorale e mercantile dello sport.

Mennea, quanto durerà ancora il suo record, il più longevo dell'atletica?

Difficile dirlo, prima Michael Johnson e poi Marsh ci sono andati vicini. Sento che ha le ore contate e quel giorno, lo ammetto, per me sarà un brutto giorno.

La Honda ufficializza il ritiro. La Ford per McLaren senza motori?

## La crisi dell'auto invade le piste Giapponesi addio

DA UNO DEI NOSTRI INVIATI  
**ROSSELLA DALLO**

MONZA. La «bomba» annunciata è scoppiata all'ora prevista. Con precisione non svizzera ma, stavolta, giapponese. La Honda, fornitrice dei motori della McLaren di Senna e Berger, a fine stagione cesserà la sua attività in F1. In un comunicato diffuso ieri mattina, il presidente di Honda, Nobuhiko Kawamoto, dichiara però che non si tratta di un ritiro vero e proprio, bensì di «sospensione delle attività in Formula 1». La porta, dunque, resta aperta per un eventuale rientro nel futuro. Per parte sua la Renault, concorrente sui mercati automobilistici (in F1 con la Williams), pur rammaricandosi dell'uscita di scena di un così combattivo avversario, parla di un gol atteso e cercato, di una «dimostrazione che anche la nostra tecnologia

(di Renault e Williams, ndr) e la stessa Europa possono competere con quella giapponese».

Dopo dieci stagioni, sei titoli mondiali Costruttori consecutivi e quattro allori indiatati Piloti, si conclude così il secondo periodo della Casa giapponese nel campionato più prestigioso del mondo dei motori.

Ma non è certo lo smacco subito quest'anno ad opera della Williams-Renault e del suo primo pilota Nigel Mansell la causa di questa sofferta decisione, mascherata dietro le parole di Kawamoto: «dato che abbiamo raggiunto i nostri traguardi...».

Anche questa defezione infatti, così come già avvenuto in passato per altri Costruttori, è conseguenza di un momento commerciale poco favorevole

Piccole scuderie sull'orlo del crack. Ieri giallo giuridico-regolamentare per l'Andrea Mode

## Quei pacchi di cambiali ai box

L'esplosione degli investimenti tecnologici miliardari ha diviso la F1 in tre tronconi. Del primo fanno parte scuderie ricchissime, del secondo quelle di medio calibro che vivacchiano. Nel terzo i piccoli team che affogano nei debiti anche per colpa di «manager» senza scrupoli. La Brabham è scomparsa di scena. L'Andrea Mode espulsa dal «Grande Circo» ha cercato ieri di tornarvi con la «carta bollata».

DA UNO DEI NOSTRI INVIATI

MONZA. Piccolo non è bello. Soprattutto in F1. Negli ultimi anni la corsa a tecnologie sempre più sofisticate ed avveniristiche ha migliorato le prestazioni delle vetture (non necessariamente lo spettacolo) ma ha portato ad una esasperazione degli investimenti economici. Morale: oggi se non si ha un budget di almeno 40-50 miliardi annui non si è competitivi. La folle corsa ha di fatto diviso la Formula Uno in tre tronconi. In volta ci sono alcuni team (Williams, McLaren, Ferrari Benetton) che di-

spongono di risorse economiche inesauribili (anche 10 miliardi a stagione). In mezzo vivacchiano team di media levatura (Lotus, Ligier). In fondo, strangolate dai debiti, mezzo dozzina di scuderie che hanno come unico scopo la qualificazione e che corrono con un gap tecnico mostruoso rispetto alle altre. La vicenda dell'Andrea Mode è emblematica in proposito. Sorta dalle ceneri della Coloni, la scuderia è ora nelle mani di Andrea Sasseti un piccolo industriale marchi-

giano (ramo abbigliamento giovane) che s'è messo in testa un'idea folle: correre in Formula Uno con una manciata di miliardi, tante cambiali, una grandissima dose di coraggio e incoscienza. Un paio di settimane fa in Belgio è stato arrestato per alcune fatture non pagate. Nei giorni scorsi è stato escluso dal mondiale «non dirigendo la squadra in modo compatibile con le norme stabilite e nuocendo alla reputazione della competizione». Sasseti non s'è perso d'animo. Spinto dalla forza della disperazione s'è rivolto alla magistratura e ieri mattina col suo Tir, gli avvocati e la carta bollata, s'è presentato ai cancelli di Monza, chiedendo di entrare e di scendere in pista. Ne è nata un'estenuante disputa giuridico-regolamentare che si è protratta fino al pomeriggio. Alle 16 il pretore civile di Monza D'Aceti ha dato il suo responso. «Carenza di giurisdizione» ha detto. In sostanza ha affermato che non è

compito del pretore civile, ma della giustizia sportiva (la Fisa per intenderci) stabilire se la Andrea Mode può scendere in pista o no. Resta il fatto che il direttore di corsa dell'autodromo ieri non ha dato il permesso alle vetture di Sasseti di scendere in pista. Ancor peggio è andata alla Brabham. Partita con Giovanna Amati e Van De Poele, la scuderia inglese, subito in gravi difficoltà economiche, ha lasciato a piedi la lady del volante ingaggiando Damon Hill, contando evidentemente sugli sponsor del pilota londinese che però non sono arrivati. I proprietari sono ricorsi a continui cambi societari per evitare il fallimento. Nulla da fare. La scuderia è saltata per aria con un «buco» di 22 miliardi. Se la passa male la Fondmetal, ex Osella. Anche in questo caso Rumi, industriale bergamasco (produce cerchi), ha tentato l'avventura nel Grande Circo. L'impresa s'è rivelata ostica e piena di rischi. Si attendevano i miliardi

di «dote» del pilota Van De Poele. Non sono arrivati. Ora è crisi nera. Anche la March (ex Leyton House) è sull'orlo del baratro. L'ex proprietario giapponese è finito in carcere per una vicenda di speculazioni immobiliari. Il team è passato in mano ad un tedesco che però ha rilevato una situazione economica e tecnica a dir poco disastrosa. Ora il padrone, non sapendo come uscirne, ha deciso in pratica di «affittare» la guida. In altre parole ingaggia il pilota che porta più sponsor. Naspetti avendo come «dote» l'Acqua Uliveto, ha spostato il figlio dell'attore Jean Paul Belmondo. E Lammer, con potenti industria olandesi alle spalle, sta per soffiare il posto di Wendlinger. Giancarlo Minardi è in apnea. Il team manager romagnolo sta cercando di far compiere un salto di qualità alla sua scuderia, facendo investimenti mirati. Purtroppo i suoi sforzi non vengono recepiti in maniera adeguata dagli sponsor. □ W.G.

**Festa Nazionale de l'Unità sulla neve**

**14-24 gennaio 1993**  
Andalo, Molveno  
Fai della Paganella  
**TRENTINO**

**INFORMAZIONI**

**COMITATO ORGANIZZATORE**  
C/O FEDERAZIONE PDS  
38100 TRENTO - VIA SUFFRAGIO, 21

TUTTI I GIORNI LAVORATIVI DALLE 14.00 ALLE 18.00  
TEL. 0561/231181 (DAL 10-2-1993 - 0461/585344)  
FAX 0461/987376

TUTTE LE FEDERAZIONI PROV.LI DEL PDS

**INFORMAZIONI E PRENOTAZIONI:**  
ALLO STAND DELLA FESTA NAZIONALE DE L'UNITÀ SULLA NEVE, PRESSO LA FESTA NAZIONALE DE L'UNITÀ DI REGGIO EMILIA (AGOSTO-SETTEMBRE 1992)

**OGNI ANNO IL MERCATO DEI LIBRI SI SCATENA E SI INGRANDISCE**

**... E IO PAGO!**

**MA QUESTA VOLTA NON CI STO**

**mercatini dei libri usati**

Ancona-Arezzo-Avellino-Bergamo-Chloggia-Ferrara-Genova-L'Aquila-Lecco-Mantova-Milano-Pavia-Pescara-Piacenza-Pisa-Prato-Potenza-Ravenna-Savona-Taranto-Taurianova-Venezia.

Associazioni a sinistra studentesche  
per informazioni - 06-6793101