

L'automobile sportiva cambia rotta Dagli Usa l'Indy lancia l'offensiva contro la Formula 1. Arriva Nigel Mansell, l'Honda farà il suo ingresso nel '94. Ayrton Senna tergiversa ma a Natale ha provato a Phoenix. E persino la Ferrari sta facendo un pensierino agli ovali

La guerra dei pistoni

È ormai guerra aperta tra Formula uno e Formula Indy. Dopo il passaggio di Mansell, le indecisioni di Senna e l'annuncio debutto della Honda, il campionato americano si prende la rivincita sulla vecchia Europa. Intanto i signori della Formula uno continuano a litigare tra loro e bocciano ogni possibilità di rilancio di un campionato troppo costoso e avaro di spettacolo.

CARLO BRACCINI

Non c'è pace per la Formula 1. Il massimo campionato dell'automobilismo mondiale segna il passo, alle prese con vicissitudini interne e sottoposto — è questo il fatto nuovo — a un pressante attacco da parte dei scugini americani della Formula Indy. Mentre il vertice della Foca (l'associazione delle scuderie) rifiuta di fatto ogni possibile cambiamento per ridare spettacolo e competitività alla F1, non sono solo lo strapotere della Williams-Renault, le figuracce della Ferrari e i costi alle stelle ad affossare il giocattolo di Bernie Ecclestone. No, dagli Stati Uniti è partito un vero e proprio attacco al vecchio campionato del mondo ed è la Formula Indy a portarlo, con le sue regole semplici e il suo pubblico straripante, ma anche con medie orarie da brivido sugli ovali e i micidiali murettili al posto delle vie di fuga.

Finora Indy e Formula 1 avevano convissuto pacificamente: semmai qualche screzio è sorto quando da mister Ecclestone era partita la minaccia di sospendere la licenza internazionale ai piloti di vetture Indy che si fossero fatti pescare fuori dai confini degli Usa. Quali-

che attrito anche quando dalla Formula 1 qualche pilota era volato al di là dell'Oceano per vedere da vicino il fascino terribile delle corse americane, e soprattutto della mitica Indianapolis, la gara che da sola vale tutta una stagione. Ma è nell'autunno dello scorso anno che si spezza la tregua tra Indy e Formula 1. Nigel Mansell, il dominatore assoluto della stagione, lascia la F1 e una Williams superpersonica per accettare la proposta americana di Carl Haas e Paul Newman, sulla Lola Cosworth 1993. «Basta, questo ambiente non mi va più», dichiara l'inglese — ho bisogno di nuovi stimoli, di nuove possibilità e in Formula Indy troverò quello che cerco». Quasi contemporaneamente Ayrton Senna, senza trono ma per molti sempre il numero uno, annuncia al mondo le sue perplessità se continuare o no con la McLaren (orfana dei motori Honda dopo il clamoroso ritiro dei giapponesi). Indy è tra le ipotesi del brasiliano ma Senna prende tempo: «In Usa solo verso la fine della carriera. Per ora è troppo presto». Ma Ayrton bluffa e a Natale prova a Phoenix una Indy car. Due fuoriclasse del calibro



Gerhard Berger, trentatré anni, nuovo pilota della Ferrari

La nuova Ferrari come il vento Test sulla pista dell'aeroporto davanti a tremila fedelissimi

REGGIO EMILIA. Sono ripresi ieri sulla pista dell'aeroporto di Reggio Emilia i test aerodinamici sulla Ferrari F93A. La nuova macchina, con al volante Nicola Larini, ha lavorato tutta la giornata, percorrendo 62 volte la pista. Alle prove hanno assistito 2.300 persone. In pratica si è trattato di una simulazione esterna della galleria del vento. Sulla pista dell'aeroporto, lunga oltre 1400 metri, gli uomini della Ferrari hanno piazzato una serie di sensori che rilevano i dati aerodinamici. Inizialmente il programma prevedeva 38 ripetizioni, che sono diventate 62 perché il vento che soffiava sulla zona alterava i dati. La macchina, comunque, ha avuto una perfetta tenuta. Domani i test aerodinamici (una prima tranché era stata fatta ai primi di gennaio) proseguiranno: Larini proverà il secondo esemplare della F93A. Per stasera o venerdì mattina è prevista la partenza per l'Estoril, in Portogallo, dove da lunedì ci saranno i primi test 1993 dei principali team.

Ieri è stata presentata la nuova Minardi all'autodromo di Misano Adriatico. È la M193 dotata di motore Ford HB a 8 cilindri a V, con sospensioni idrauliche e cambio sequenziale a sei marce, due soluzioni che vengono ritenute il primo passo verso le sospensioni attive e il cambio semiautomatico.

di Mansell e di Senna in Formula Indy bastano e avanzano a riabilitare le «parenti povere» di Penske e soci agli occhi del pubblico europeo, facendo dimenticare il pesante divario tecnologico con le monoposto di F1 e la pericolosità del campionato americano. Ma c'è di più: la Honda non si fa scrupoli di lasciare a secco la McLaren di Formula 1 però è pronta al debutto sugli ovali della Indy car, a partire dal prossimo anno con un inedito V8 turbo compresso. E la crisi dei «taccacchi»? La vecchia Europa fa la voce grossa contro le sponsorizzazioni del fumo che rappresentano oltre il 50 per cento del budget su cui fa affidamento Bernie Ecclestone. In

E Berger fa il difensore della F1 «Troppe critiche, a me va bene così. Ci vorrebbero più piloti e squadre»

MADONNA DI CAMPIGLIO. Per un Mansell che va un Michael Andretti che arriva, quasi a dimostrare che, dopotutto, la Formula uno è ancora un grande richiamo. Ospite d'onore dell'annuale F1 Marlboro Press Meeting, il figlio dell'insostituibile Mario lascia la Indy senza rimpianti per correre con la nuova McLaren Ford: «Cosa c'è di diverso tra Indy e Formula uno? In F1 è tutto ai massimi livelli, c'è molta più tecnologia e il proprio limite è più difficile da raggiungere». Andretti jr. spende due parole anche sul mito Ferrari: «Non vince da anni è vero, ma è la macchina che tutti vorrebbero guidare». Al punto che nell'autunno del 1991 Michael aveva quasi raggiunto un accordo con Maranello andato poi in fumo sui dettagli. Sempre a proposito di Ferrari, il neo acquisto Berger difende a spada tratta la Formula uno: «A me va benissimo così com'è. Semmai ci vorrebbero più piloti e più squadre in grado di lottare per la vittoria».

Ma i vertici del «Cavallino» non la pensano come il loro pilota e puntano il dito sull'eccesso di tecnologia... «che perde ogni contatto con l'automobilismo di tutti i giorni. Siamo gli unici veri costruttori della Formula uno e non dobbiamo perdere di vista che le corse servono soprattutto a migliorare la produzione di serie. Sennò sono guai per tutti».



Paul Cayard, skipper del Moro di Venezia, ha raccontato l'avventura in Coppa America ad una platea di industriali

Al seminario per imprenditori Cayard parla ex cathedra «Harvard? Per un manager è meglio l'America's Cup»

CARLO FEDELI

«L'Italia potrà vincere la prossima Coppa America. Con Gardini stiamo mettendo a punto il progetto che prevede un budget di 50-60 milioni di dollari, rispetto ai 100 milioni dell'ultima sfida. È un budget ridotto grazie ai nuovi regolamenti più limitativi».

Lo ha detto Paul Cayard a margine della sua lezione sulla leadership agli industriali di Padova. Lo skipper del Moro di Venezia spiega che: «Gardini sta cercando gli sponsor ed è convinto che l'Italia voglia vincere davvero la prossima Coppa America. È convinto che ce la faremo, anche se il clima economico è difficile. Importante è riuscire ad iniziare le progettazioni e gli studi già da aprile-maggio prossimi, poi avremo un anno di tempo in vista del maximoniale di San Diego, primo appuntamento ufficiale».

Secondo il timoniere del Moro: «L'impresa non sarà comune facile: ogni sfida è diversa dalle precedenti e sarà difficile...».

superare il risultato del Moro: c'è un posto solo migliore di

quello raggiunto...».

Nelle perfette vesti di conferenziere, davanti alla seriosa platea di imprenditori padovani, Paul Cayard ha dato lezione di leadership confermando il detto che chi regge il timone di una barca dispone di uomini e mezzi che deve condurre, guidare e portare a un risultato, svolgendo in sostanza lo stesso ruolo di un dirigente al timone di un'azienda. Per entrambi c'è una rotta da seguire, una meta da raggiungere.

E così, a chi gli chiedeva se leader si nasce o si diventa, il popolare skipper del Moro non ha avuto dubbi: «leader si nasce, occorrono doti naturali, un carisma innato, che poi naturalmente si possono affinare nel tempo, con l'esperienza».

E, alla domanda se sia più leader lui o Raul Gardini, Cayard con modestia ha risposto: Gardini è un grande leader, dal carisma innato. Gli invidia molto la capacità di prendere delle decisioni anche nei momenti difficili, l'abilità di delegare le responsabilità e di non rompere

in seguito questo rapporto di fiducia».

Paul Cayard che tra l'altro tra una vittoria e l'altra in barca a vela si è laureato in business management all'università di San Francisco (e quindi non è certo a digiuno di gestione e amministrazione aziendale, ndr) agli «allievi imprenditori» (quota di iscrizione al seminario di un giorno, 700 mila lire - ndr), ha spiegato come «nessuna teoria imparata ad Harvard può sostituire l'esperienza, invidiabile, unica della Coppa America: un "gioco", molto complesso che non si riduce certo soltanto a pilotare una barca, ma è una grande azienda che coinvolge 125 persone e vale appunto 100 milioni di dollari per tre anni». E poi «proprio perché 2impostò come manager da Gardini - ha spiegato Cayard - ho subito cercato di dare il massimo, molto di più di quello che mi si chiedeva per conquistarmi la fiducia di tutto il team italiano, io, unico americano, arrivato da lontano». Infine, una domanda d'obbligo sulla «barca Italia», che sta navigando in un mare a forza sette: «Ha ragione chi ha capito da tempo che bisognava cambiare - ha detto Cayard - ora si tratta di andare avanti su questa strada, fare ancora "pulizia". L'Italia è oggi sulla strada giusta, anche se sarà lunga e difficile come lo è stata per gli Usa che stanno riemergendo appena oggi da una crisi iniziata due anni fa, e siamo solo all'inizio».

1993. INIZIA L'ERA CATALITICA: STOP AL GRIGIO, VIA COL VERDE.

DA OGGI L'USATO TROPPO VECCHIO NON È SOLO UN PROBLEMA ECOLOGICO, MA ANCHE ECONOMICO. FIAT LI RISOLVE ENTRAMBI.

1.5 FINO AL 31 GENNAIO MILIONI PER OGNI AUTO DA DEMOLIRE PER PASSARE A UNA NUOVA FIAT PANDA	2 FINO AL 31 GENNAIO MILIONI PER OGNI AUTO DA DEMOLIRE PER PASSARE A UNA NUOVA FIAT UNO	2.5 FINO AL 31 GENNAIO MILIONI PER OGNI AUTO DA DEMOLIRE PER PASSARE A UNA NUOVA FIAT TIPO	3 FINO AL 31 GENNAIO MILIONI PER OGNI AUTO DA DEMOLIRE PER PASSARE A UNA NUOVA FIAT TEMPRA
---	---	--	--

E SE IL VOSTRO USATO VALE DI PIÙ FIAT LO SUPERVALUTA

1° gennaio 1993. Sono scattate le norme CEE contro l'inquinamento automobilistico. È una tappa fondamentale verso un futuro più pulito.

Ma ci sono ancora in giro troppe auto troppo vecchie. Un problema ecologico per tutti, un problema economico per chi le possiede.

Fiat li risolve entrambi offrendo fino al 31 gennaio, per ogni auto da demolire: 1 milione e mezzo per passare alla Panda, 2 milioni per passare alla Uno, 2 milioni e mezzo per passare alla Tipo, 3 milioni per passare alla Tempra. E se l'usato vale di più, sarà supervalutato. Grandi vantaggi economici che riguardano anche i veicoli commerciali troppo vecchi. Per l'usato da demolire Fiat offre infatti 1 milione e mezzo per passare a Panda Van, 2 milioni per passare a Uno Van o a Fiorino, 2 milioni e mezzo per passare a Marengo e 3 milioni per chi passa a Talento o a Ducato. E se l'usato vale di più, Fiat lo supervaluterà adeguatamente. 1993: stop al grigio, via col verde.

FIAT

VIA COL VERDE

È UN'INIZIATIVA DI CONCESSIONARIE E SUCCURSALI FIAT

Speciale offerta riservata ai proprietari di auto immatricolate in data antecedente l'1.12.92, valida fino al 31.1.93 per l'acquisto di tutti i veicoli commerciali e le vetture della gamma Fiat (escluse Cinquecento e Croma) disponibili per pronta consegna. Non cumulabile con altre iniziative in corso.