

Anche la Peugeot fa il suo ingresso ufficiale in Formula 1. E la McLaren, che avrà i motori della casa francese, spera ancora di poter contare su Prost. Frank Williams sventola il contratto: «Corre se voglio io». La parola passa ai legali

# Aspettando Alain

Diabolico Prost, astutissimo Alain. Capace di tenere la scena anche quando, ufficialmente, è ormai un attore in congedo. Fino a far sbottare Frank Williams, suo ex datore di lavoro, deciso a mettergli qualche bastone tra le ruote nel caso il francese pensasse di ritornare in pista. Ed è tutt'altro che improbabile che il prologo del campionato di Formula 1 sarà all'insegna delle schermaglie legali.

NOSTRO SERVIZIO

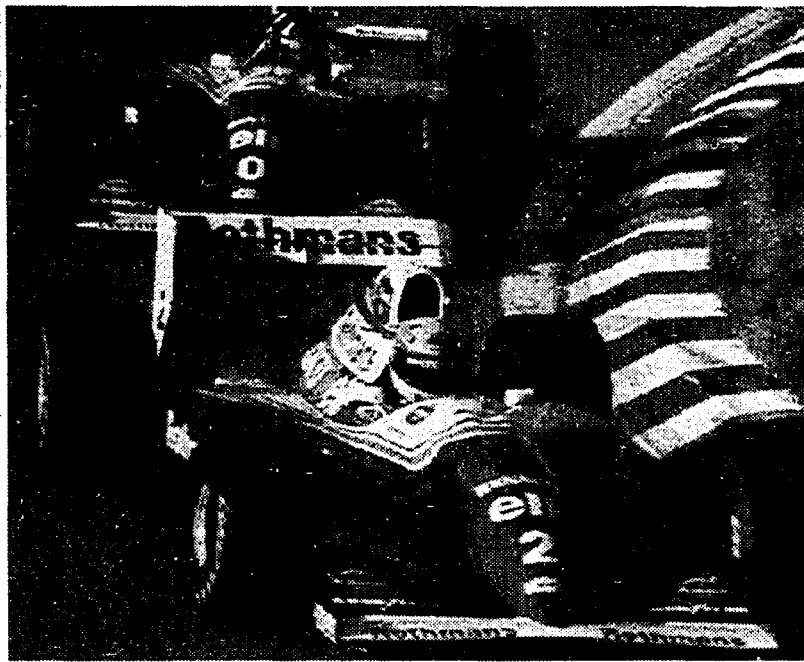
Entra tra squilli di tromba nell'empireo automobilistico la Peugeot, che ieri ha dato veste ufficiale all'accordo con la McLaren presentando i motori con cui darà l'assalto ai vertici della Formula 1. Ma lo squillo più acuto rischia di trasformarsi in una stridente stecca. Lo squillo dovrebbe essere Alain Prost, quattro titoli, record assoluto di gare vinte, cinquantuno, un impressionante contorno di altri record di minor momento. Il tipo adatto per contendere alla Williams gli allori mondiali.

Costa la pensa Ron Dennis, team-manager della McLaren, lanciandosi in una strenua caccia al pensionato più ricco del mondo. Ottenendo, sino ad oggi, solo rifiuti. Che, però, hanno l'apparenza di espedienti tattici. Se la strada del rientro ssi presentasse lastricata d'oro, e se dovesse avere le adeguate garanzie di poter fronteggiare alla pari il temibile Senna, il francese non esiterebbe a rimontare in sella.

Ma ecco che sui sogni di Dennis, e di Prost, dal ventoso Estoril si abbatte il ciclone Williams. Non è tipo con cui scherzare troppo, il vecchio Frank. Di grinta ne ha da vendere, e sa tirarla fuori al momento opportuno. Ha impiegato dieci anni per rimettere le mani, dopo che Prost si era tolto di mezzo, sullo splendido Ayrton, sul pilota più idolatrato, più acclamato e più profumatamente pagato della F1, che nel 1983 non era che un suo collaboratore. Ora il padrone della Williams vuole godersi una stagione di tutto riposo e ricca di soddisfazioni, secondo pronostici: con Senna lanciato verso la conquista del mondiale e, magari, verso una raccolta di record senza paragoni nella storia dell'automobilismo.

La storia di Prost, la girandola quotidiana di voci, sussurri, indiscrezioni, deve avergli fatto saltare la mosca al naso. Inducendolo a tirar fuori l'asso, la carta che taglia corto con le velleità dei concorrenti. «Alain è mio, e lo gestisco io», ha annunciato con pacata durezza il manager, a margine della presentazione della nuova Williams. Un fulmine a test e sereno, una botta in tela per quanti prevedevano un ennesimo remake dell'unico thrilling di successo prodotto dalla Formula 1 negli ultimi sei anni: Ayrton e Alain, il duello infinito.

«Alain Prost è legato a noi da un contratto. Dunque, non è libero di correre per un'altra scuderia», ha puntualizzato con olimpica perfidia Frank Williams. «Se volesse tornare a pilotare, dovrebbe prima di tutto mettersi in contatto con me». Maestro nel suo genere, Williams ha chiuso la performance con un capolavoro di sadismo, comunicando il numero telefonico dell'officina di Didcot, sede della Williams, che il suo dipendente dovrebbe comporre per chiedergli il permesso di ostacolare i suoi progetti.



## Ma la satira lo mette ko

GIULIANO CAPECELATRO

Seduto in un'accogliente poltrona, i piedi infilati in comode pantofole. Ma una mano, che regge una tazza di tè, trema, mentre l'altra è come contratta sul bracciolo; e la contrarietà è stampata su quel viso angolino, che il disegnatore Chenez restituisce con pochi tratti efficaci: il ricciolo scomposto, il naso a rostro, il mento sporgente e, altro segno di nervosismo, non rasato.

Con sintesi magistrale L'Equipe, quotidiano sportivo francese, raffigura in prima pagina i turbamenti del non più giovane Prost, pilota che ha appena dato l'addio all'agonismo, ma che sarebbe di continuo tentato dall'idea di far marcia indietro. Così la quiete del tranquillo interno borghese, con tanto di gatto accovacciato su un calorifero e un prototipo giocattolo abbandonato sul tappeto, viene infranta da un possente Vraouunim, vraouunim, il richiamo dei motori, ma anche la voce trasfigurata della coscienza,

riavviata dalle sirene della McLaren e di quei miliardi cui il pilota non è mai stato insensibile. Inquadra la vignetta un'enorme fotografia di Ayrton Senna, antagonista per antonomasia, l'uomo che ha preso il posto del francese alla Williams, l'unico in grado di eguagliare il suo numero di titoli mondiali e, magari già quest'anno, di superare quel record di vittorie che Prost ha portato a quota cinquantuno.

Chenez non sopporta Prost. E, incurante di misurarsi con un mito della patria sportiva francese, non perde mai occasione per metterlo alla berlina. Con una cattiveria e un tratto che lo appartengono al grande Reiser, di cui forse non possiede il disperato anarchismo. L'ultima farsa recitata dal campione nel teatrino della F1 ha armato la sua matita. Di nuovo il vignettista ha fatto centro. E ha messo, una volta di più, ko il mito.



Qui accanto, Deborah Compagnoni nel gigante di Morzine in Francia. A sinistra, le nuove Williams-Renault di Senna e Hill

giorate in fretta proprio nel periodo in cui Deborah è stata costretta alla lunga assenza per l'infortunio al ginocchio. Inoltre, mi sembra comprensibile che Deborah ora si accosti alle discipline veloci, specie alla discesa libera, ragionando di più.

La Compagnoni sembra aver cominciato a «ragionare» pure in slalom speciale. Dopo le prime uscite di pista bada soprattutto a concludere le gare. Insomma, a parte il gigante, rischia di trasformarsi in un'atleta frenata da remore psicologiche da un pericolo grave per una sciatrice già in grado di vincere una Coppa del mondo.

Io credo che Deborah debba ancora abituarsi a vivere in una nuova dimensione agonistica, quella dell'atleta polivalente che compete in tutte e quattro le discipline. È un fatto naturale, per colpa degli infortuni ha sciato molto meno delle sue coetanee, e non parlavo delle avversarie più anziane. Per quanto riguarda la Coppa, mi sembra che un obiettivo realistico sia un piazzamento fra le prime tre. Per andare oltre, Deborah dovrà confidare non solo sulle sue gambe ma anche sulle «disgrazie» altrui. Però non ci farei troppo conto con tipi come la Wiberg e la Wachter.

Ma l'appuntamento principale della stagione sono le Olimpiadi che inizieranno fra tre settimane a Lillehammer. Qui il pronostico è più aperto.

Deborah è ovviamente una delle favorite in slalom gigante. Se poi dovessi indicare un'altra gara in cui può essere protagonista, preferirei lo slalom speciale al SuperG.

Molti ragionano in modo opposto.

Il fatto è che pur non avendo ottenuto risultati di spicco, Deborah è già molto competitiva fra i pali stretti, specie sui percorsi più tecnici. Alle Olimpiadi bisogna scendere alla o la via o la spazza, non esiste il discorso dei punteggi. Con un po' di fortuna potrebbe anche salire sul podio. In SuperG vedo le cose in modo più complicato. Il Deborah ha dei piccoli problemi tecnici da risolvere. Questa gara, però, presenta anche un vantaggio. Alle Olimpiadi sarà la prima ad essere disputata, questo significa che le discese non potranno provare la pista in precedenza. È su un pendio inedito Deborah ha maggiori capacità di adattamento rispetto a molte avversarie.

Parla Calcamuggi, l'allenatore della Compagnoni «A Lillehammer da protagonista anche in slalom»

## Olimpiadi Giganti per Deborah

MARCO VENTIMIGLIA

Coppa del mondo femminile è a metà percorso e appena a tre settimane dalle Olimpiadi invernali di Lillehammer. In entrambi i casi l'Italia della neve si affida a Deborah Compagnoni, a soli 23 anni la più forte atleta nella storia dello sci nazionale. Vincitrice in questa stagione di ben tre slalom giganti, l'azzurra ha spesso deluso nelle altre discipline. A partire da oggi, comunque, il fine settimana di gare a Maribor, in Slovenia, dovrebbe dirci qualcosa di più a proposito delle sue reali possibilità olimpiche. Intanto, ne parliamo con Piermarco Calcamuggi, ct della squadra femminile.

Cominciamo proprio dal gigante. In questa specialità Deborah, insieme all'austriaca Wachter, sembra appartenere ad un'altra categoria rispetto alle avversarie.

Lei è sempre stata molto forte in gigante, solo che quest'anno ha iniziato finalmente la stagione potendo contare su un'efficienza fisica che negli altri anni non aveva. E quando Deborah è a posto, allora scia con una naturalezza straordinaria.

Cosa significa naturale? Alcuni paragonano la sciata di Deborah a quella di Tomba. In realtà lei non ha imparato niente da Alberto, ha sempre avuto un suo «sistema» per scendere a valle. È un'atleta con una grande capacità di interpretare il pendio e questo le consente di impostare delle linee particolari fra una porta e l'altra. Qualche volta esagera e finisce fuori, ma se arriva al traguardo difficilmente finisce fuori dal podio.

Grandi risultati in gigante ma un rendimento incerto in SuperG, proprio la specialità dove Deborah ha conquistato il titolo olimpico nel '92. Come si spiega? Bisogna analizzare le tre gare che fin qui ha disputato. A Flachau è stata condizionata dalla pista ghiacciata, non ha attaccato come doveva. Invece nelle due gare di Cortina ha commesso alcuni errori tecnici, ciò non toglie che nel secondo SuperG sia finita a pochi centesimi dai migliori.

La Compagnoni del SuperG gigante olimpico era però inattaccabile per qualsiasi avversaria. Adesso se tutto va bene arriva vicina alle migliori. Sorge il sospetto che Deborah non venga allenata al meglio nelle discipline veloci.

Ma le altre non stanno certo a guardare! Dopo i Giochi di Albertville hanno subito cercato di mettersi al passo, sono mi-

# GUARDA CHE CORDOBA!

È la nuova Seat Cordoba.

Originale, dinamica, sicura protagonista. Guarda che linea. Guarda che dotazione. Guarda che prestazioni. Guarda che sicurezza. Guarda che Cordoba!

22 E 23 GENNAIO WEEKEND IN SEAT PROVALA DAL TUO CONCESSIONARIO SEAT

FINGERMA finanzia la tua SEAT



### DINAMICA

- Spoiler posteriore di serie
- Interni spaziosi (1,8 m)
- Bagagliaio da 455 litri
- Cerchi da 14"
- Servosterzo
- Vetri elettrici anteriori
- Aria condizionata

### SICURA

- 6 anelli di rinforzo
- Barre laterali in acciaio
- ABS + EDS
- Doppio airbag
- Chiusura centralizzata completa
- Cinture regolabili in altezza

### PROTAGONISTA

- Allestimenti: CLX, GLX, GT
- Motorizzazioni cm³: Benzina 1400i, 1600i, 1800i, 1800i/16v, 2000i Diesel 1900, Turbodiesel 1900
- Potenza 130 CV nella versione 1800i/16v

Da L. 18.280.000 chiavi in mano, esclusa a.r.i.e.t.

