MOTOMONDIALE. Domenica il via alla stagione 1995: nelle 250 duello Aprilia-Honda

Biaggi & Capirossi: l'avventura parte dall'Australia

Il pilota americano Kenny Roberts

Da Eastern Creek a Barcellona: tutte le tappe del calendario

Queste le quattordici tappe del campionato mondiale di motociclismo che prenderà il via domenica prossima con il Gran premio di Australia, che si disputerà sul circuito di Eastern Creek, e si concluderà l'8 ottobre sulla pista di Barcellona, dove si disputerà il Gran Premio di Europa. Ecco, nel dettaglio, tutte le prove che compongono il calendario 1995:
26 marzo: Gp di Australia, circuito di Eastern Creek
2 aprile: Gp di Malaysia, circuito di Shah Alam
23 aprile: Gp del Giappone, circuito di Suzuka
7 maggio: Gp di Spagna, circuito di Jerez de la Frontera
21 maggio: Gp di Germania, circuito di Nurburgring
11 giugno: Gp d'Italia, circuito del Mugello
24 giugno: Gp d'Olanda, circuito di Assen
9 luglio: Gp di Francia, circuito di Le Mans
23 luglio: Gp di Gran Bretagna, circuito di Donington
20 agosto: Gp della Repubblica Ceca, circuito di Brno
3 settembre: Gp delle Nazioni, circuito di Imola (con riserva)
17 settembre: Gp del Brasile, circuito di Rio de Janeiro
24 settembre: Gp d'Argentina, circuito di Buenos Aires
8 ottobre: Gp d'Europa, circuito di Barcellona.

CARLO BRACCHINI

■ Conto alla rovescia per il Motomondiale edizione 1995, la quarantasettesima della storia. Quattordici Gran Premi in programma, di cui ben sei fuori dal Vecchio Continente (oltre all'Australia, dove domenica si svolgerà la prima gara, Malesia, Giappone, Stati Uniti, Brasile e Argentina). Paesi lontani e trasferte costosissime, ma anche la possibilità di far vedere in tv qualsiasi sponsor, a differenza dell'Europa, dove chi invita al fumo ha vita dura. Prima di partire sul serio, ecco una rapida occhiata a pronostici e aspettative del 1995 da corsa, con uomini e mezzi di casa nostra ancora una volta probabili protagonisti. Nella 250, ormai in grado di contendere alla 500 il ruolo di classe regina del Motomondiale, l'Aprilia numero 1 di Max Biaggi ha molte possibilità di rimanere al suo posto, davanti a tutti. Dopo aver macinato record su record nei test pre-campionato, Biaggi e la rinnovata Aprilia 250 hanno tuttavia accusato proprio alla vigilia della trasferta australiana un preoccupante stop sulla pista bagnata di Eastern Creek, con le Honda ufficiali in netta ripresa. Proprio dal manipolo di Nsr 250 «Factory» vengono le insidie maggiori: i giapponesi Tadayuki Okada, Takeshi Tsujimura, il nostro Doriano Romboni, piantato in asso dallo sponsor Pepsi, ma ancora in sella grazie agli sforzi del team manager Giacomo Agostini, senza dimenticare il tedesco Ralf Waldmann. Un po' in disparte, la Yamaha affida il proprio onore a Tetsuya Harada, campione nel 1993, ma dimenticato in fretta dal pubblico occidentale, come spesso capita ai piloti giapponesi; uno che però in pista resta tra i favoriti.

La 500 parla azzurro con un Loris Capirossi esordiente sulla Honda ufficiale e Luca Cadalora gettonatissimo alla guida di una Yamaha finalmente costruita a sua immagine e somiglianza: «Se le mie gomme Dunlop saranno in grado di reggere la concorrenza con le Michelin dei miei avversari – spiega Cadalora – allora potrei farcela davvero». Certo che un Michael Doohan stratosferico negli ultimi test con la Honda campione del mondo e ora firmata Benetton non sembra lasciare molte speranze agli avversari. Tra questi il giapponesino Norifumi Abe, che ha tradito la Honda per la Yamaha e, probabilmente per l'ultima volta, il funambolico Kevin Schwantz, fedele alla Suzuki numero 34: il 1995 è iniziato male per il trentunenne texano, con una frattura al pollice sinistro durante le prove in Australia, mentre i postumi della frattura al polso rimediata nel 1994 lo fanno convivere con un elevatissimo rischio di tendiniti.

Infine la 125, con il giapponese Kazuto Sakata atteso alla riconferma sulla Aprilia con cui ha vinto lo scorso mondiale e il connazionale Noburu Ueda in veste di sfidante sulla «Hondina». Sempre nella 125, non ci sarà più la bergamasca Daniela Tognoli a contendere alla giapponese Tomoko Igata il ruolo di «miss» del Motomondiale. Per la prima volta correranno anche le «Thunderbike», nuova categoria che schiera moto a quattro tempi (i normali motori a benzina) derivate dalla grande serie. Un'operazione ambigua questa, che certo non aumenterà lo spettacolo (le Thunderbike scenderanno in pista solo a fine giornata) e che va letta in chiave anti-Superbike.

Torna il Circus della Formula Uno Oggi le prove del Gp del Brasile

Il grande Circus della Formula uno sta per prendere il via. Messi a punto i motori, effettuati gli ultimi ritocchi necessari, i ventisei bolidi scenderanno in pista già oggi, sul circuito di Interlagos, per le prove del Gran Premio del Brasile che si correrà domenica prossima. Il giorno della verità si avvicina, dunque, ma già dalle prossime sessioni di prova si avrà una prima verifica sullo stato di salute delle varie scuderie che da oggi si contendono le posizioni in griglia di partenza. Benetton e Williams sono le monoposto favorite, Schumacher (nella foto) e Hill i piloti da battere. Le due scuderie, tra l'altro, utilizzano lo stesso motore Renault a dieci cilindri. Grande è l'attesa degli appassionati e dei tifosi italiani per la prestazione della Ferrari. La «412 T2» potrebbe inserirsi nella lotta per il primato. Ingegneri, meccanici, e tecnici della scuderia di Maranello hanno lavorato sodo producendo una monoposto valida e competitiva che, nelle prove, ha soddisfatto i due piloti Berger e Alesi. La stagione che si sta per aprire rappresenta una novità per le nuove regole adottate dalla federazione internazionale; è stato deciso di ridurre la potenza dei motori e di applicare una serie di norme tecniche per la protezione dei piloti. Vedremo quindi alla prova dei fatti l'utilità di tali decisioni. I bolidi sono pronti a scattare: appuntamento per gli appassionati in tv, alle ore 16,50 su Italia Uno.

LA TELEVISIONE

Il satellite l'alternativa a Telepiù

■ Con meno di ottocentomila lire tra parabola e impianto si può godere del Motomondiale via satellite, avendo inoltre accesso agli altri canali della tv del futuro. Certo, l'abbinamento a Tele+ costa meno ma molti appassionati rifiutano per «motivi ideologici» di mettere mano al portafoglio a vantaggio di chi ha oscurato lo sport preferito. Senza contare che in vaste aree del paese il segnale della prima pay tv nazionale è solo un miraggio . Finisce intanto in tribunale la faccenda delle dirette dei Gran Premi e vince Tele+ , esclusivista fino al 1996 delle immagini di Biaggi, Capirossi e soci.

Ci hanno provato, i proprietari spagnoli dei diritti televisivi, a revocare il contratto, con la scusa che «la copertura del segnale di Tele+ 2 non è sufficientemente estesa». Ma i giudici non hanno voluto sentire ragioni e, poi, siamo seri, il vero problema è il fiasco della tv a pagamento, che rischia di trascinare nel dimenticatoio tutto il Motomondiale.

Il resto è solo un gran giro di quattrini alle spalle del motociclismo in crisi. A proposito di crisi, dopo ben quattordici anni di presenza nella classe 500, la Cagiva ha detto stop ad un impegno «ormai troppo gravoso in termini economici». È Claudio Castiglioni che parla, titolare insieme al fratello Gianfranco del Gruppo Cagiva (che comprende anche Ducati, Moto Morini e Husquarna). Cagiva a casa, Kocinski (per il momento) a piedi, giapponesi senza avversari europei con cui confrontarsi per davvero, Motomondiale senza uno dei grandi motivi d'interesse.

□ C.B.

I RIVALI

Per Loris una fuga nelle 500

■ I «Galletti d'Italia», Loris Capirossi e Max Biaggi, non si beccheranno più. Non quest'anno, almeno, perché appartengono a «classi» diverse. L'uno, Loris, dopo la batosta dello scorso anno, ha scelto di correre nelle 500, categoria per lui inedita, nella quale deve pensare da subito a come farsi le ossa – e in fretta – fra i big della mezzolitro. L'altro, Max, dal canto suo, vive un momento magico: campione del mondo in carica (primo azzurro nella 250 dopo diciassette anni), favorito d'obbligo al via della nuova stagione, showman televisivo (a fianco di Teo Teocoli nelle televendite Aprilia di *Ma: dire gol*), testimonial preferito di marchi importanti e munifici, idolo dei giocanissimi che, bandana nera in testa, scimmiottano il loro «Corsaro nero» (dal colore preferito dello sponsor).

Tornando a Loris Capirossi, è oramai risaputo che vuole assolutamente arrivare a vincere il titolo della classe regina. E l'emiliano ha stabilito anche la tabella di marcia: tre anni, quatto stagioni al massimo. Poi, a quel punto, ancora solo ventiseienne, chissà potrebbe avverarsi il sogno di un clamoroso passaggio alla Formula 1.

Più concretamente, agli appassionati italiani mancherà quest'anno la rivalità tra Capirossi e Biaggi. Però nel motociclismo non si può mai dire e, in fondo, la 500 è sempre la 500. E la 500 nel motociclismo è l'ultima meta, la più ambita. Così, non è improbabile che Max e Loris si ritrovino ancora faccia a faccia in un futuro non lontano. Potrebbero essere i Bartali e i Coppi del ventunesimo secolo, con motori potentissimi al posto della forza «naturale» delle gambe.

□ C.B.

LE PROMESSE

La Yamaha punta su Roberts jr

■ Come ogni stagione che si rispetti, fioriscono le promesse. In casa Italia la parte spetta di diritto a Stefano Perugini, viterbese, classe 1974, finalmente in sella alla agognata Aprilia 125 ufficiale. Quattro volte sul podio nel 1994, punta adesso decisamente alla vittoria in una classe dove di azzurro, negli ultimi dieci anni, se ne è visto pochino. Figli d'arte invece nella 250, dove tocca all'americano Kenny Roberts jr (anno 1973) far parlare di sè con una Yamaha ufficiale del team Rainey. Per i più distratti, il papà si chiama Kenny Roberts e ha vinto tre mondiali della 500 fra il 78 e l'80. Promesse giapponesi, infine, nella 500 dove il diciannovenne Norifumi Abe è pronto con la Yamaha a mettersi in mostra. Cercando di non farsi male subito, nella migliore tradizione dei «kamikaze» del manubrio. Esordi anche fra le moto: sempre in tema di 500, da tenere d'occhio l'avventura dell'Aprilia con la sua 400 bicilindrica (due cilindri in meno delle concorrenti orientali ma anche tanta maneggevolezza in più). Affidata al sempreverde Loris Reggiani, che dovrebbe dimostrare che si può correre e arrivare fra i primi (vincere, sinceramente, appare difficile) anche con una moto meno potente e costosa delle attuali sofisticatissime quattro cilindri giapponesi. Intanto, è una nuova regola questa, in caso di pioggia la gara non sarà interrotta: verrà classificato chi avrà completato il 75% della distanza totale. Ma se il Gran Premio viene concluso entro i due terzi dei giri, i punti verranno dimezzati. Da quest'anno, a discrezione dei commissari sportivi, i piloti troppo lenti rispetto al tempo della «pole» non verranno ammessi alla gara.

□ C.B.

UN NUOVO STRUMENTO PER IL VOSTRO RISPARMIO

CTZ

CERTIFICATI DEL TESORO ZERO-COUPON
DI DURATA BIENNALE

- La durata dei CTZ inizia il 28 febbraio 1995 e termina il 28 febbraio 1997, data in cui i titoli verranno rimborsati.
- I nuovi certificati di credito del Tesoro sono "Zero-coupon", cioè privi di cedole per il pagamento degli interessi. All'atto della sottoscrizione i risparmiatori versano, analogamente ai BOT, una somma inferiore al valore nominale dei titoli; alla scadenza, dopo due anni, ricevono il valore nominale dei titoli stessi al netto della ritenuta fiscale.
- Il collocamento dei titoli avviene tramite il sistema dell'asta riservata alle banche e ad altri operatori autorizzati, senza prezzo base.
- I CTZ possono essere prenotati presso gli sportelli delle banche fino alle 13,30 del **24 marzo**. La Banca d'Italia non raccoglie prenotazioni. Per le operazioni di prenotazione e di sottoscrizione non è dovuta alcuna provvigione. L'importo minimo che può essere prenotato è pari a L. 5 milioni.
- Il prezzo d'aggiudicazione d'asta e il rendimento vengono comunicati dagli organi di stampa.
- Il pagamento dei titoli, al prezzo di aggiudicazione, dovrà avvenire il **30 marzo.**
- I certificati non hanno circolazione materiale; il prestito è rappresentato da un unico certificato globale custodito nei depositi della Banca d'Italia. All'atto della sottoscrizione non devono, pertanto, essere indicati i tagli dei titoli; ciò rende più sicura la circolazione dei titoli stessi senza limitarne la *trasferibilità*.
- I CTZ sono ammessi di diritto alla quotazione ufficiale.
- Informazioni ulteriori possono essere chieste alla vostra banca.