

ROMBO

settimanale a tutto motore

Anno 6 n. 44 (289) - 28 ottobre 1986
spedizione in abb. gr. II/70

ROMBO
Registrazione Tribunale
di Milano n. 184/81 del 16-5-81

ediSTART s.r.l.

Edizioni tecniche sportive
e varia attualità

Via V. Veneto 7 - 40050 Villanova
di Castenaso (BO) - tel. (051)
78.15.66



Una copia L. 2.000 (arretrati il doppio) ♦
Abbonamento annuo (invariato fino al
31 dicembre '86) postale: L. 72.000; edi-
cola L. 90.000 ♦ Estero: via terramare L.
105.000, via aerea: Europa e Paesi del Me-
diterraneo L. 150.000; Africa L. 240.000;
Asia e Americhe L. 260.000; Australia L.
370.000 ♦ Pagamenti: vaglia postale o
assegno bancario da spedire a ROMBO -
40055 Castenaso (Bologna).

Il prezzo di ROMBO all'estero: Australia
Doll. Aus. 6; Austria Sc. 65; Belgio Bfr. 90;
Canada Doll. Can. 4,50; Danimarca Dkr. 32;
Germania DM. 8,50; Grecia Dr. 470; Inghil-
terra Lgs. 2,10; Lussemburgo Lfr. 88; Mal-
ta Cm. 45; Olanda Hfl. 9; Principato di Mo-
naco Fr. 22; Spagna Pts. 375; Sud Africa
Rand 6,95; Svizzera Sfr. 6; Canton Ticino
Sfr. 5; USA Doll. 3,75.

♦ Diffusione: PARRINI & C. - via Indipen-
denza, 11/b - ROMA - Tel. (06) 4940841 -
Sede MILANO Tel. (02) 9520938 ♦ Stam-
pa: SEREGNI s.p.a. Industria Grafica - via
Puecher, 2 - Padermo Dugnano (Milano) -
tel. (02) 910.061 - telex 355879 SAGE I ♦
Composizione: PROGET - via N. Battaglia,
12 - 20127 MILANO - tel. (02) 28.41.272 -
28.71.268 - 28.53.855 - 28.20.941 ♦ Foto-
liti: SELE 3 di Bonardi C. e C. s.n.c. - via
Cadorna, 49/51 - 20090 Vimodrone (Mila-
no) - tel. (02) 250.01.45 - 250.46.20.

Concessionaria esclusiva
per la pubblicità

publicitas spa

20149 Milano - via Emanuele Filiberto, 4 -
Tel. (02) 38871

Corrispondenze dall'Italia:

Anna Bacchi (Roma), Gian Luca Bacchi Mo-
dena (Parma), Gianfranco Bertoli (Brescia),
Maurizio Bevilacqua (Verona), Toni Campa-
nario (Bari), Silvano Chiesa (Genova), Ono-
fio Colabella (Ferrara), Valia Colielli (Brin-
disi), Antonio Colomba (Roma), Nedo Cop-
pini (Prato), Anna Maria Chianello (Napoli),
Franco Cucca (Nuoro), Riccardo Rossi Ferri-
ni (Firenze), Giorgio Gianuzzi (Asti), Sergio
Gradara (Ancona), Ezio Grandi (Bergamo),
Pier Carlo Maroccia (Piacenza), Nuccio
Marino (Siracusa), Gianfranco Mavaro (Pa-
lermo), Nicola Marozzo (Cosenza), Lazzare-
no Mini (Bolzano), Carlo Morandini (Udine),
Gabriele Mutti (Sanremo), Gino Papale (Ca-
serta), Alessandro Patrizi (Livorno), Pasqua-
le Petrilli (Roma), Ilario Piano (Asti), Sandra
Pizzigati (Bologna), Giorgio Rossotto (Tor-
ino), Leonardo Todisco Grande (Arezzo),
Jader Zoffoli (Cesena).

Corrispondenze dall'estero:

Dan Alexandrescu (Francia), Jan Bigelow
(USA), Augusto C. Bonzi (Argentina), Vanni
Bronca (Canada), John Carey (Australia),
Danny Coole (Belgio), Steve Fellows (Gran
Bretagna), Dave Fern (Gran Bretagna), Al-
fredo Filippone (Belgio), Tasha Fulkerson
(Gran Bretagna), Graham Gould (Gran Bre-
tagna), Stratis Hatzipanagiotou (Grecia),
Chiel Van Der Heyden (Olanda), Michel Hu-
gues (Francia), Tom Hvan (Cecoslovac-
chia), Gerhard Kurtschik (Austria), Mar-
cus H. Kuuse (URSS, Estonia), Michel Uzin
(Belgio), Aleksandar Maksimovic (Jugosla-
via), Akira Mase (Giappone), Laurent Mis-
sbauer (Svizzera), M. Angeles Pujol Goma
(Spagna), André Queiroz (Brasile), Renée
Rogers (USA), Joe Seward (Gran Bre-
tagna), Thomas Voltz (Germania Ovest),
Keiko Yamauchi (Giappone).

Servizio fotografico:

Attualfoto, Bishop, Condor Camera, Coppi-
ni, Ferrari, Guidetti Fotoagenzia, Paper Co-
lour, Photo 4, Ragazzoni, Rempah, J.R.
Sainz, Vescovi.

Jackie Stewart, un po' freddino in verità sul podio di Adelaide (forse pensava a Prost ormai lanciato a toglierli quel primato dei 25 GP?) ha apostrofato il francese come «professore». Alain, sportivamente, ha concesso che la fortuna gli ha ridato quello che gli aveva tolto per tre anni di seguito, dall'82 all'85, proprio all'ultima corsa. È un girotondo che vale (amaro) anche per Mansell, così sacrificato in recenti commenti come «fortuniere» abituale. Certo però che della fortuna l'ha avuta Nigel, in quel saper dominare il mostro impazzito per la gomma che gli ha tolto un titolo che non sarà facile ritrovare così sul piatto. Ma è appagante, tutto sommato, che un mondiale guastato dai giochi di potere e regolamentari abbia proprio nell'ultima corsa restituito tutta l'emozione offrendo la completa rivincita all'uomo. Nell'anno dei giochi di consumo, ha vinto un prof. che - visto il computer in tilt - ha fatto di testa sua e risposto a suon di giri veloci all'ultimo attacco di Piquet, altrettanto alla ricerca dell'exploit agonistico, sul filo della staccata da testacoda. Il pilota è tornato a rivendicare i suoi diritti assoluti per questo sport che conta nel suo significato proprio per la sfida al rischio che è anche la macchina ad esprimere. Se lo mettano in testa JMBalestre e gli altri feticisti che vogliono annullare il valore primo che resta dell'uomo a trecento all'ora! L'uomo che al momento della verità non può dire bugie. Come nei box.

Bussola



Pagine

PRIMA PAGINA: ALFA con FIAT alternativa in F.1? pag. 7

per te spettatore

| | |
|---|------------|
| G.P. AUSTRALIA: Prost a prova di errore | pag. 8-10 |
| Chi ha sbagliato in Williams? | pag. 11 |
| Il FATTO di copertina: «Senza computer, ho vinto» | pag. 12 |
| Fermate quell'uomo! | pag. 14-15 |
| Anatomia del G.P. | pag. 19-29 |
| MEMO: Il capitale F.1 | pag. 20-31 |

per te protagonista

| | |
|---|------------|
| Agnelli e Signorile pro moto nel traffico | pag. 35-37 |
| Honda vestita per piacere | pag. 38-39 |
| L'azione per Capelli | pag. 40-46 |
| Offshore forza 40 | pag. 48-55 |
| Barcamenandosi | pag. 58-62 |
| Non sarà più la stessa TARGA | pag. 64-67 |

per te appassionato

| | |
|-----------------------------------|------------|
| Modena giallo in F.3 a Imola | pag. 72-75 |
| Altra velocità e rallies | pag. 76-79 |
| Echi polemici del Sanremo | pag. 80-81 |
| La novità 3000 di Dallara | pag. 82 |
| Karting, motonautica, moto | pag. 83-85 |
| Testimone del dramma ai «Faraoni» | pag. 86-89 |

Le rubriche

| | |
|--------------------------------|------------|
| ROMBiamoci su (con Serrall)... | pag. 4-5 |
| Taccuino del direttore | pag. 6 |
| Uccelli di ROMBO | pag. 32 |
| Il murale di ROMBO | pag. 68-70 |
| Sussurri e grida | pag. 90-91 |
| Tutte le classifiche insieme | pag. 92-93 |
| Caro ROMBO | pag. 94 |

**Direzione, redazione, ammi-
nistrazione:** Via Vittorio Veneto 7
- 40055 Villanova di Castenaso
(Bologna) telef. (051) 78.15.66 -
telex 222026 ROMBO - segret.
informazioni telef. (051)
78.16.44.

Casella Postale 1681 - 40100
BOLOGNA A.D.

direttore responsabile
Marcello Sabbatini

vice direttore
Marco Magri

redattore capo
Alberto Sabbatini

LA REDAZIONE

inviati speciali:

**Leopoldo Canetoli
Eugenio Zigliotto**

redazione

**Paolo Conti
Franco Fiorucci
Chiara Luciani
Guido Rancati**

servizio grafico

**Eugenio Loy
Marco Minghetti**

collaboratori specializzati

produzione auto ed economia

Giulio Mangano

F.1 e «politica» sportiva:

Bonaventura Franco

velocità e rallies:

Dario Converso
Fernando Petronillo
Marco Ragazzoni
Franco Tofacchi

varia attualità:

Marco Guidetti
Sandra Pizzigati
Aldo Seregini

disegnatori d'attualità e tecnica

Giorgio Serra
Paolo D'Alessio

karting

Giulio Capello

aviazione e spazio

Marco Tavasani

motonautica

Bruno Boglioli
Carlo Nicolini

medicina sportiva

prof. Enzo Pretolani

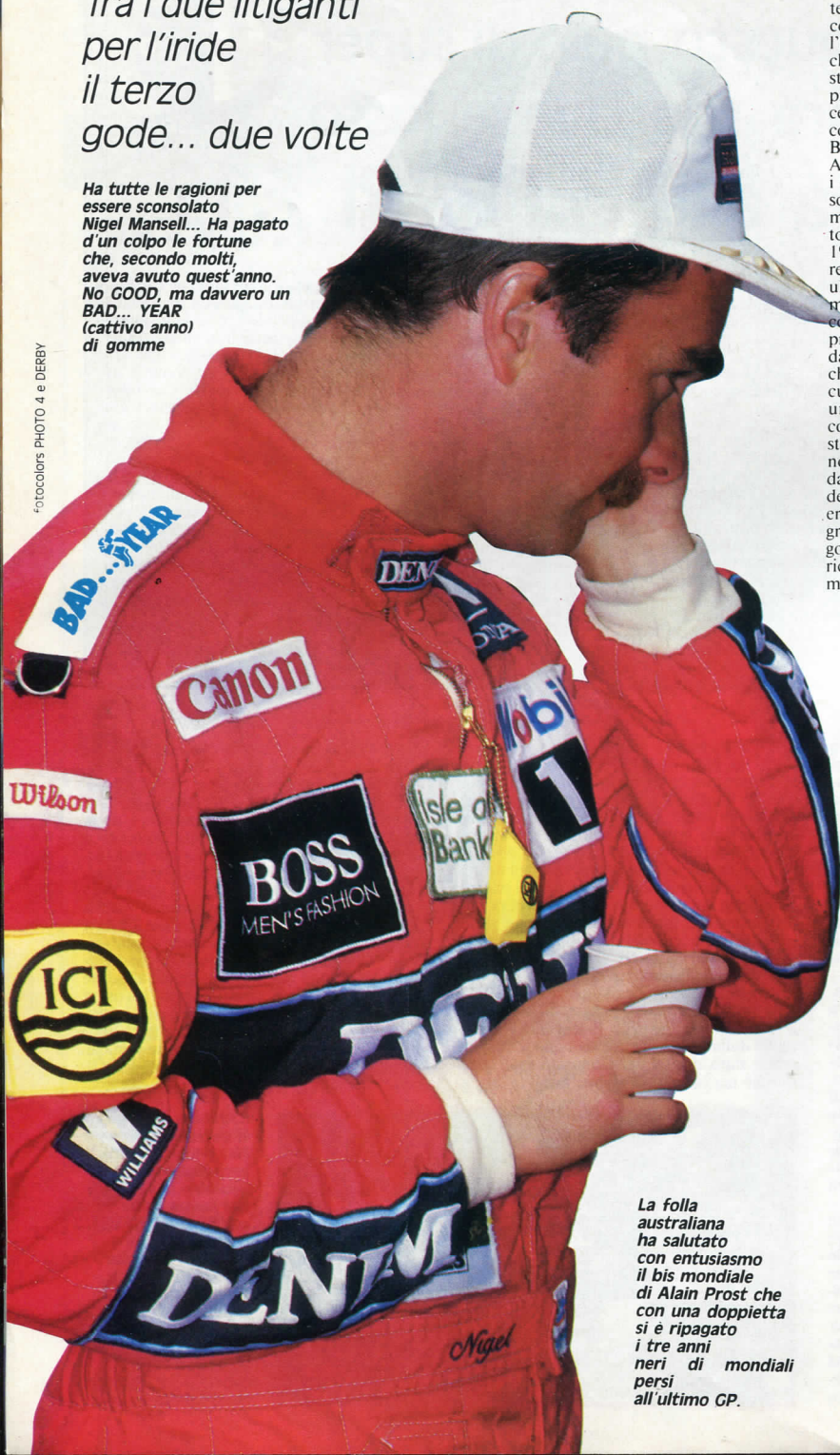


**per te
spettatore**

*Tra i due litiganti
per l'iride
il terzo
gode... due volte*

*Ha tutte le ragioni per
essere sconsolato
Nigel Mansell... Ha pagato
d'un colpo le fortune
che, secondo molti,
aveva avuto quest'anno.
No GOOD, ma davvero un
BAD... YEAR
(cattivo anno)
di gomme*

photocolors PHOTO 4 e DERBY



ADELAIDE - Jackie Steward in diretta alla televisione australiana pochi attimi dopo la conclusione della Gran Premio di Australia l'ha ribattezzato «professor Prost». Un titolo che in F.1 in questi ultimi dieci anni era stato onorificamente assegnato solo ad un pilota: Niki Lauda. Ma Alain Prost nel vincere il suo secondo campionato del mondo consecutivo (non succedeva dall'epoca di Brabham 1959/60 dopo le generazioni di Ascari e Fangio) ha dimostrato di avere tutti i titoli per succedere nella carica di «professore» nell'arte della guida al suo illustre maestro. Certo adesso Alain dice che la vittoria di Adelaide lo ripaga delle delusioni del 1983 e 1984, ma non deve forse dimenticare che se questo è successo è perché negli ultimi due anni ha avuto al suo fianco un maestro appunto inimitabile come l'austriaco. Niki, nel lasciare la scena delle corse proprio qui in Australia lo scorso anno ha dato in eredità ad Alain Prost uno scettro che non è una bacchetta magica come qualcuno facilmente potrebbe prevedere ma solo un concentrato di lucidità e soprattutto di conoscenza di gomme. Lauda fra i gommisti passa ancora per essere stato un fenomeno senza eguali ed evidentemente deve aver dato a Prost ripetizioni in continuità. Lo si deduce dal fatto che Alain Prost ad Adelaide era stato il solo fra i piloti Goodyear a programmare una fermata per il cambio delle gomme anche se i tecnici delle gomme americane avevano detto a tutti che con i pneumatici di tipo C, di durezza media, era pos-

PRO



*La folla
australiana
ha salutato
con entusiasmo
il bis mondiale
di Alain Prost che
con una doppietta
si è ripagato
i tre anni
neri di mondiali
persi
all'ultimo GP.*

sibile finire la corsa senza alcun rischio. Certo Prost ha cambiato le gomme poi per una coincidenza qualche giro prima del previsto (al trentaduesimo invece del quarantesimo giro) a causa di una foratura. Ma questo fatto in un certo senso invece di avvantaggiarlo come è sembrato poi a tutti, forse lo ha anche svantaggiato visto che i meccanici non riuscivano a infilare il cric sotto la sospensione inclinata e quindi la sostituzione ha richiesto quasi 18 secondi invece dei 7 od 8 di norma.

Alla accortezza di Prost, supportata anche da un patto d'acciaio con Rosberg, per il quale il finlandese avrebbe acconsentito a far passare Prost nel caso fossero stati primo e secondo, sul fronte della Williams non è corrisposto altrettanto. Anzi, forti di una presunzione ai limiti dell'incoscienza, gli uomini di Frank non solo hanno creduto fino in fondo alla dichiarazione dei tecnici Goodyear ma addirittura hanno anche evitato di arrendersi alla evidenza dei fatti quando era chiaro che almeno Mansell, con molte più carte da spendere nella meccanica dei punteggi iridati, avrebbe dovuto essere richiamato ai box a cambiare le gomme.

Nel rimpallo del dopo corsa adesso alla Williams ognuno cerca di scaricare sull'altro le colpe. I tecnici dicono che i piloti sono loro a guidare e che quindi loro devono rifarsi anche a quello che gli viene detto, dall'abitacolo. Mansell dice che il box gli ha fatto perdere il titolo. A Piquet qualcuno rinfaccia il testa coda a metà gara (22. giro) che lo

ha relegato a 6 secondi da Prost. Il brasiliano rifa il verso a Mansell e dice che i boxes non si sono resi conto che era ora di cambiare le gomme... Tutti insieme poi alla Williams puntano il dito accusatore contro la Goodyear che sarebbe colpevole di aver esaminato la gomma di Prost dopo il cambio e di aver quindi conseguentemente detto a tutti i team che in base al consumo di battistrada rilevato non ci sarebbero stati problemi a finire la gara senza cambiare pneumatici.

Come si vede, quindi, un pasticcio come in genere succede quando ci sono delle sconfitte e per di più brucianti come quella che ha dovuto subire in Australia la Williams. Però nel bilancio complessivo bisogna dire che forse l'analisi migliore l'ha fatta Senna quando ha detto che la sconfitta è un peccato per la Honda che ha dimostrato di aver realizzato il miglior motore, ma non c'è alcuna assoluzione per la Williams che il campionato ha dimostrato di non saperlo vincere ai boxes, ben prima della gara finale di Adelaide. E questo atto di accusa si sposa alla perfezione con l'ombra che fin da Rio o da Jerez ha accompagnato il cammino di Mansell e Piquet verso l'ultimo testa a testa di Adelaide, cioè quanto ha pesato sul team anglo-nipponico l'assenza ai boxes del suo titolare, vittima come si ricorderà di un terribile incidente proprio alla vigilia di questo mondiale.

Eugenio Zigliotto



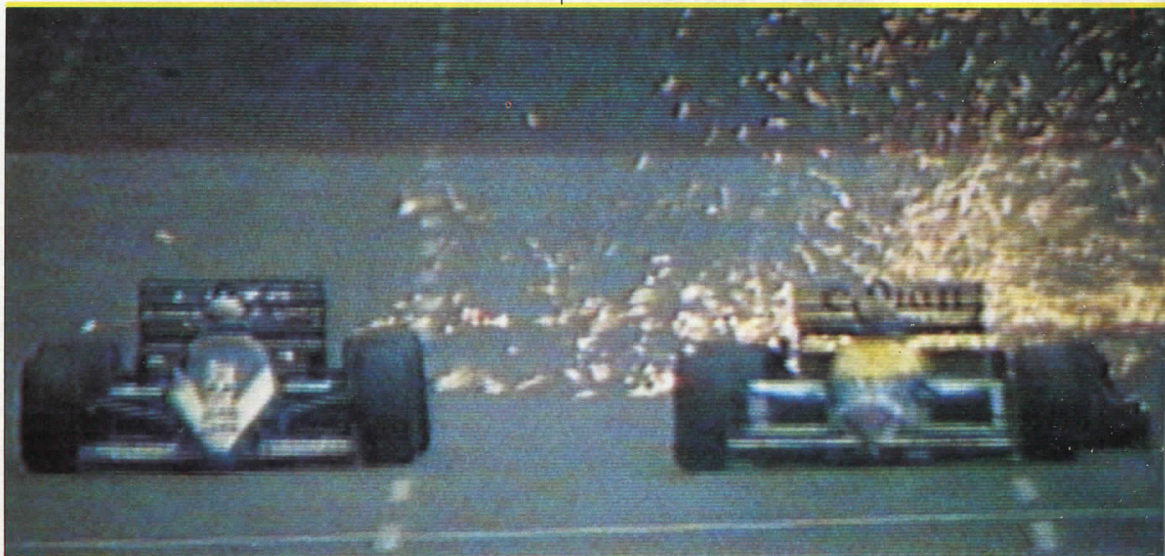
Non poteva essere più augurale il manifesto del GP dedicato a PROST n.1

PROST a prova di errore



«Restituito» l'Estoril dell'84

È valsa la pena perdere il sonno...



Che dire? Su questo memorabile finale di partita c'era una sola, modesta certezza: che ci sarebbe stato un vincitore, ma anche, purtroppo, due sconfitti.

Sull'identità di uno dei due sconfitti nessuno, da Jackie Stewart ai nostri commentatori televisivi, aveva dubbi: Prost era perfetto per la parte, che aveva recitato con successo più di una volta, con un solo imprevedibile fiasco l'anno scorso quando, chissà poi perché, aveva finito per ritrovarsi campione del mondo. L'altro sconfitto doveva essere Piquet, dato che le percentuali probabilistiche attribuite a Mansell erano dell'80 per cento.

Meglio sarebbe stato meditare sulla risaputa simpatia del binomio Prost-McLaren per i circuiti cosiddetti cittadini e sulla nota antipatia di Nelson Piquet per questo tipo di tracciati, antipatia puntualmente manifestatasi nel solito, impeccabile testacoda

che forse gli è costato il titolo.

Oltre a queste due considerazioni, rivelatesi poi esatte, se ne sarebbe potuta fare una terza circa la fragilità emotiva di Mansell, e sarebbe stato uno sbaglio. Il britannico infatti ha corso con lucida rinuncia e solo un incolpevole accidente l'ha privato della gioia di veder celebrata la sua maturità agonistica, dote per la quale non si era

◆ **FANGO.** Uscito per primo sull'asfalto umido, Nannini è rientrato ai boxes completamente coperto di fango: la vettura e lui stesso. Tanto è vero

che per prenderlo in giro ai box gli hanno detto «Aspetta: hai un angolo della visiera pulita, andiamo a prenderti un pò di fango per uniformarla al resto...».

Anche nella sua non eccelsa qualità, questa foto da moviola tv del momento decisivo, alle ore 6.03 italiane, non potevamo non proporvela così com'è. È un attimo che vale un mondiale. Mansell sarà comunque straordinario nel dominare la sua Williams a gomma posteriore sinistra esplosa tra le scintille della sua meccanica alterata. Ha ragione Frank Williams ad ammirarlo...

distinto troppo agli inizi della carriera.

Messe da parte le meditazioni tardive, può essere divertente notare due cose. La prima è che a distanza di due anni, e in ambo i casi ritirandosi per guasto, Mansell ha dato oggi a Prost quel titolo mondiale che gli aveva tolto all'Estoril nell'84 quando precedeva, irraggiungibile, un Lauda parso impacciato fin da primi giri della

corsa.

La seconda cosa, ancor più oziosa, è che Rosberg ha perso una meravigliosa occasione per chiudere alla grande la carriera. Non mi riferisco alla vittoria, che avrebbe portato a sei il magro bottino messo insieme in 114 gran premi, parlo del gesto di lasciar passare il compagno di squadra regalandogli platealmente un titolo iridato. Dopo Peter Collins nessuno ha mai più avuto l'occasione e la superba umiltà di fare altrettanto. E si che sarebbe un modo certo di passare alla storia. Di lui avrebbero detto: «Keke era bravo e diverso dagli altri».

Che altro dire? E' stata una bella corsa, che ha chiuso bene un bel campionato. E non è poco. Insomma, valeva la pena di fare la nottata. E anche questo non è poco, specie se si è già oltre la quarantina.

Enzo Russo

LE CIFRE dell'ARCOBALENO

VITTORIE

| | | | |
|---------|-------------|----------|-------------------|
| Stewart | 27 vittorie | su 99 GP | media 0,27 |
| Clark | 25 | 72 | 0,34 |
| Prost | 25 | 105 | 0,23 |
| Lauda | 25 | 171 | 0,14 |
| Fangio | 24 | 51 | 0,47 |

PUNTI IRIDE

| | | | |
|---------|-------------|-----------|-------------------|
| Lauda | 420,5 punti | su 171 GP | media 2,45 |
| Stewart | 360 | 99 | 3,6 |
| Prost | 359,5 | 105 | 3,42 |
| Fangio | 277,5 | 51 | 5,4 |
| Clark | 274 | 72 | 3,8 |

-NEGATIVO

L'ERRORE TERRIBILE del cambio mancato di gomme

CHI HA SBAGLIATO?

ADELAIDE - A fine gara in aggiunta al solito comunicato stampa con le gomme scelte dai vari piloti e il risultato finale, la Goodyear ha fatto mettere la seguente frase: «La Goodyear mette a conoscenza i piloti sulla disponibilità delle gomme che porta, ma la scelta finale è una decisione dei piloti. Le fermate ai boxes per il cambio gomme fanno parte della programmazione di una corsa da Gran Premio. Esse sono rese necessarie dalla potenza dei motori turbo e dalle limitazioni imposte dai regolamenti che limitano la massima larghezza dei pneumatici a 26 pollici di diametro e a 18 pollici di larghezza».

**Si difende
(male) la
GOODYEAR**

La stranezza di questa dichiarazione, inusuale per la casa americana, suggerisce subito una massima latina: «excusatio non petita...». Perché in effetti anche se la Goodyear ha vinto con Prost il suo quattordicesimo titolo mondiale e il G.P. di Australia, è anche certo che nessuno si sentirebbe di non indicare nelle gomme l'arbitro unico della battaglia che ad Adelaide ha risolto la corsa verso il titolo mondiale 1986. Infatti alla Williams si recrimina, e molto, da parte di Mansell, di Piquet e dei boxes, sul fatto che la mancata presenza di un pilota del team anglo-nipponico sul gradino più alto del podio iridato è stata dovuta non a difetti di guida, del telaio o del motore ma solo a quella lotteria di gomme che evidentemente non dipende dalla capacità del lavoro del team.

Almeno questa è la tesi difensiva di Patrick Head e di Frank Dernie, l'ingegnere Williams delegato alla macchina di Piquet. Dicono entrambi: «La Goodyear aveva detto prima della gara che le coperture di tipo C, scelte da Nigel e da Nelson, così come da Prost e Rosberg, avrebbero potuto necessitare di un cambio, ma la cosa doveva essere valutata dai piloti e dai team. Poi, dopo il cambio forzato di gomme per Prost al 32. giro, i tecnici, visionate le gomme, hanno detto che non c'erano problemi: si poteva finire la gara tranquillamente. Invece all'improvviso è successo il desciacciamento di Keke. Noi lo abbiamo visto ▶



...ma FRANK da Londra
elogia il suo pilota

**«Ammiro Nigel
come domatore»**

C'è voluto tutto il pomeriggio di domenica per pescare al telefono londinese di casa Frank Williams. «Sono stato stanotte a vedermi la corsa alla BBC, poi avevo da fare della fisioterapia e quindi ho cercato di mettermi in contatto con i miei laggiù. Ma anche i giapponesi dormono. Così so poco o nulla».

Anche se non c'è da crederci troppo alle informazioni frammentarie a pomeriggio europeo inoltrato, per un costruttore che così malamente ha perso l'accoppiata iride per colpa dei suoi box e della faciloneria dei tecnici Goodyear, bisogna accontentarsi. «Sono dodicimila chilometri lontano dai miei e poi con la Goodyear abbiamo passato tante stagioni insieme, che non posso dire nulla senza informazioni complete. Dovrei sapere meglio quali gomme erano state montate. Ti risulta che quella anteriore di Prost fosse una B o una C? Ed è ripartito con tutte le gomme eguali? Le corse purtroppo sono così. Certo ho visto in tivvù che si sono trovati in difficoltà. Quel testacoda di Piquet e poi quell'esplosione di Mansell. Debbo dire che ammiro molto Nigel per come ha saputo dominare la macchina, evitando il peggio a sé e ad altri. È stato straordinario».

È tutto quello che si riesce a strappare allo sfortunato Frank che sta lottando sempre con la sua paraplegia. «È ancora lunga, molto lunga. Ma bisogna lottare». E per lui è quasi dire che lotterà a fondo anche nell'87, per una rivincita, specie ora che anche Lotus ha l'Honda.

m.s.

MANSELL

accusa

il box, che...

Lo sbaglio più grosso Mansell però l'ha fatto dopo. Al 32. giro, quando a Prost ha cambiato le gomme, la classifica dava Rosberg in testa Mansell a 22 secondi, Piquet a 26 e Prost a 48 secondi. 24 giri dopo, cioè al 56. giro, la classifica era: Rosberg, Piquet a 28 secondi, Mansell a 29 e Prost a 31. Ciò significa che l'inglese in venti giri o poco più è stato quello che ha accusato la perdita più grossa, vale a dire sette secondi (Piquet invece era a meno due secondi e Prost addirittura a più 17 secondi).

Anche un debuttante in questo caso pur se dai boxes via radio non avessero voluto, si sarebbe reso conto che il ritmo stava calando e che quindi sarebbe stato meglio cambiare gomme per sicurezza, visto poi tutto sommato che con questa operazione non c'era niente da perdere dato che Patrese, quinto, era a un giro, e che anche nel caso che Rosberg si fosse ritirato Nigel sarebbe rimasto terzo e quindi al sicuro col successo di Piquet o di Prost. Ma evidentemente la tattica e la matematica non sono il forte dell'inglese e probabilmente anche di Patrick Head, che di campionati ne ha già fatto perdere uno per lo stesso motivo a Reutemann, e così Mansell è andato verso quel rischio di dechappamento che purtroppo, e solo qui può essere chiamato in causa la sfortuna, è successo a lui e non Piquet. E per di più purtroppo, gli è successo nello stesso giro in cui è accaduto al leader Keke Rosberg.

Ma il mea culpa degli americani non basta per far sentire in pace quelli della Williams, e soprattutto Mansell che essendo quello che è seduto in macchina e quindi sente le reazioni della vettura passargli dal volante al cervello, non scaricare ogni responsabilità, accusando i boxes. Fino a prova contraria lui non è un robot come non lo è stato Prost che la lezione gomme di Niki Lauda l'ha imparata meglio di tutti. Non a caso Ron Dennis, che di discussioni del genere con l'austriaco ne ha fatte più di una, ha dichiarato: «Nel nostro team si parla di gomme, quali scegliere e come gestirle ma ogni decisione spetta al pilota e quindi anche se io non avevo previsto il cambio, perché mi atenevo alle istruzioni Goodyear, Prost aveva la piena libertà di programmare da solo al boxes per cambiare le gomme a metà gara, cioè al 40. giro».

Come dire che la Goodyear un pò di ragione l'ha avuta a precisare nel comunicato che tutte le scelte finali in fatto di gomme spettano ai piloti.

e.z.

PROST racconta come ha vinto ed i battuti insistono contro i box

«Non ho creduto al computer!»

ADELAIDE - Pochi nel mondo delle corse volevano Nigel Mansell campione del mondo e tutti desideravano che il titolo si potesse giocare tra Prost e Piquet. I molti sono stati accontentati e per la cattiva sorte del pilota inglese gli ultimi giri hanno vissuto un duello all'ultima gara com'era accaduto tra il brasiliano e il francese già nel 1983. Allora la spuntò Piquet per arresto di Prost e qui in Australia l'ha spuntata Prost su Piquet grazie all'arresto di Mansell e al cambio di gomme forzato di Piquet.

«Sin dalla metà gara il mio computer di bordo affermava Prost - si è messo a dare segnalazioni errate. Mi segnalava 6 litri di benzina in meno. Per un attimo ho pensato che avrei dovuto rallentare, poi ho preso la decisione più saggia: o mi sarei fermato all'ultimo giro o avrei vinto la gara. Contro il computer dovevo assolutamente lottare in quanto dovevo vincere a tutti i costi. Ho anche provato a ridurre la pressione per vedere se consumavo di meno. Niente è successo allora ho ripreso il mio ritmo normale affidandomi non più al computer ma al mio istinto che voleva la vittoria a tutti i costi. Anzi, quando ho passato Mansell addirittura ho messo la pressione al massimo per

scollarlo dalle mie ruote».

- Sei d'accordo che la gomma bucata ti ha portato il secondo titolo mondiale?

«A dire il vero la gomma bucata ha anticipato di circa dieci giri quelli che erano i miei intendimenti. Anzi, posso dire che sono stato danneggiato dalla foratura. Avevo previsto di cambiare le gomme al quarantunesimo o al quarantaduesimo giro e invece ho dovuto farlo al trentaduesimo. Con un cambio di gomme regolare, al box non avrebbe perso ben 17 secondi».

- C'era un accordo di pretattica fra te e Rosberg?

«Questa mattina avevamo parlato a lungo su come condurre la gara. Keke mi aveva assicurato che una volta vistomi alle sue spalle mi avrebbe lasciato passare. Avevamo anche concordato che lui avrebbe tentato di passare a condurre per portare allo sbaraglio le due Williams in modo da attuare un perfetto gioco di squadra. Tutto è andato bene, peccato che Keke non abbia potuto finire la gara. Lo avrebbe meritato per l'impegno profuso sino a quando è stato in gara».

- Non pensi di essere stato fortunato?

«Per tre anni di seguito la fortuna non è

stata dalla mia parte. Mi sono giocato il titolo mondiale all'ultima gara nell'82, '83 e '84 e in quelle occasioni la fortuna ha aiutato gli altri. Oggi ha dato una mano a me».

- Qual'è il vero segreto della McLaren?

«Nel corso della stagione eravamo meno competitivi della Williams e le cose non andavano molto bene. Nelle ultime sei gare abbiamo lavorato molto anche senza Bernard e il potenziale della McLaren è riuscito a colmare il gap esistente con la Williams. Senza Bernard le cose sono andate bene; si vede che un uomo solo non fa la macchina vincente: ci vuole la forza di tutto un team».

- In quale momento ti sei sentito campione del mondo per la seconda volta?

«Ero talmente concentrato sui consumi e nutrivò la paura di dovermi fermare da un momento all'altro che ho visto la bandiera a scacchi all'ultimo istante ed ho fermato la macchina subito dopo per paura di dover poi tornare a piedi al box. Solo scendendo dalla macchina ho realizzato che ero campione del mondo per la seconda volta. Capisco il rammarico e il dolore di Mansell proprio perché a me una delusione del genere è capitata per ben tre volte».

- Non pensi di essere entrato già nella leggenda avendo raggiunto Clark e Lauda nella classifica di vincitori di Gran Premi?

«Nella leggenda non ancora. Sono un appassionato di statistiche e posso dire che ho raggiunto Lauda e Clark al secondo posto quale vincitore di Gran Premi con 25 vittorie, ma ho anche raggiunto il mal maestro Stewart con 360 punti mondiali conquistati. (In realtà Prost si sbaglia: non ha ancora superato Stewart perché Alain ha totalizzato dal 1980 ad oggi 359,5 punti iridati). Inseguo adesso Lauda che ne ha 420. Essendo ancora in gara e con la macchina che mi trovo penso il prossimo anno di battere questo record».

- Cosa pensi che abbia fatto perdere il titolo a Mansell e Piquet?

«La tattica della McLaren. No, scherzi a parte la Honda avrebbe meritato il titolo piloti, ma si vede che non erano ancora maturi per ottenerlo. Loro hanno lavorato molto bene».

Nigel aspettava...

ADELAIDE - Nigel Mansell non è stato mai loquace nemmeno quando vinceva. Fuguriamoci in una tale situazione.

«Cosa volete che dica, non riesco a capacitarmi di aver perso un titolo così stupidamente. Attendevo che mi chiamassero dai box per cambiare le gomme e forse nel momento che avevo preso la decisione la gomma posteriore destra è scoppiata».

- Non potevi decidere tu di entrare visto che ti bastava solo arrivare terzo?

«Quando viene stabilita una tattica di gara non puoi cambiarla da un momento all'altro; e poi non avevo nessuna vibrazione, la macchina era perfetta e Prost mi ha passato solo perché aveva rallentato il ritmo proprio per far riposare le gomme».

◀ GOODYEAR

in televisione, e subito abbiamo pensato di chiamare dentro prima Nigel e poi Nelson per cambiare le gomme a scopo di sicurezza. Ma sfortunatamente Nigel non ha fatto in tempo a rientrare ai boxes. Per Nelson è andata meglio ma anche in questo caso si è trattata solo di una misura di sicurezza perché le gomme che gli abbiamo levato hanno dimostrato che potevano finire tranquillamente la gara».

Come si vede, il box Williams perciò si sente completamente assolto dalla accusa lanciata prima da tutti da Mansell che appena sceso di macchina ha dichiarato: «Ha sbagliato il box a non chiamarmi dentro».

Ma il pilota inglese non può lavarsi le mani in questo perché primo fra tutti ha sbagliato proprio lui. Infatti se Prost, che aveva una sola tattica possibile, cioè vincere, aveva deciso di fermarsi a cambiare le gomme al 40. giro ed ha effettuato la sostituzione in anticipo solo per la coincidenza della foratura, a maggior ragione Mansell che anche in caso di vittoria di uno dei suoi due rivali poteva permettersi per risultare vincitore anche un secondo o un terzo posto, avrebbe dovuto programmare un cambio di sicurezza vista l'incertezza che nel pre-gara la Goodyear dava sulle possibilità delle coperture C di arrivare in fondo.

PIQUET rivela il suo... limite

ADELAIDE - Musi lunghi tra i battuti che forse dovrebbero più fare mea culpa per come sono state condotte le cose al box che per loro demerito. Ma i piloti possono imporre la loro volontà anche al box visto che sono forniti di radio ricetrasmittenti. Forse chi se la prende di meno è proprio Piquet.

«Volevo vincere a tutti i costi e credetemi ho fatto tutto quello che era nelle mie possibilità. La fortuna questa volta non è stata dalla mia parte. Per essere campione del mondo ci vuole anche un pizzico di fortuna».

- Quando pensi di aver perso il titolo mondiale?

«Nel corso della stagione ci sono state troppe gare in cui non ho fatto punti, forse di errore si può parlare per Detroit, ma nessuno può essere certo di quello che succede in gara. Anche oggi per essere arrivato troppo lungo ho dovuto frenare di colpo e bloccando le ruote la mia macchina è partito in testa-coda».

- Dopo il ritiro di Mansell perché non hai tentato il tutto per tutto finendo la gara senza cambiare gomme?

«Il mio pensiero era quello di non cambiare, ma dopo aver avvertito alcune vibrazioni e vista l'insistenza da parte dei box, su consiglio della Goodyear allora sono rientrato sperando in un calo delle prestazioni di Prost. Il calo c'è stato ma non sufficiente per portarmi a vincere il titolo».

- Prima della gara pensavate di perdere il titolo così?

«Eravamo convinti di terminare la stagione in bellezza, senza problemi e invece le cose sono andate tutte diversamente. Le corse sono fatte così: perdere un campionato in questo modo fa parte delle corse».

- Con Prost in testa, tu terzo e Mansell dietro di te, come ti saresti comportato?

«Avrei fatto passare Mansell naturalmente per fargli vincere il titolo. In sette anni di gare ho vinto tutto e quindi in situazioni particolari si può ben fare il gioco di squadra. Penso che Mansell potrà vincerlo il prossimo anno come d'altronde anch'io ho tante speranze».

- Cosa non ha funzionato in squadra?

«Abbiamo avuto tanta fortuna nel corso dell'anno; soprattutto Mansell, ma ci è mancata quando veramente serviva. I giapponesi non ne hanno colpa».



Dall'AUSTRALIA un urlo generale contro le manovre rivoluzionarie di BALESTRE: ma la delega a PICCININI è anche... giubilazione

FERMATE

quell'uomo!

ADELAIDE Sono stati in molti a definirlo dittatore di stampo Quaranta, ma il nostro uomo, pur vestendo sempre di nero, lo si può paragonare piuttosto a un «boss» dei romanzi di Puzo. Di solito nel mondo dei boss ogni ricorrenza viene ricordata con nuove nomine ai seggi d'onore, e Jean Marie Balestre non ha voluto venir meno al rito.

In Australia ricorre l'anniversario della sua ascesa al potere, ed in Australia JMB ha scelto il suo «consigliere». Quello che aveva in pectore da tanto tempo, forse anche per ripagare Ferrari di recenti supporti, Balestre lo ha reso pubblico in Australia: Marco Piccinini presidente delegato della FISA.

Questa carica che lo stesso Balestre aveva inventato per proprio uso quando si apprestava a diventare il dio uno e trino dello sport automobilistico, con lo stesso sistema l'ha trasmessa a Marco Piccinini. Per statuto non potrebbe osare tanto, ma ha subito trovato la scappatoia e, facendo votare quelli che ormai sono i suoi uomini «sic!» a mezzo telex, è riuscito a scavalcare difficoltà statutarie non solo per poter avere al suo fianco l'uomo da opporre a Bernie Ecclestone (accontentando magari la Ferrari versione Barnard).

Quali siano al momento le mire di Balestre per il futuro dello sport automobilistico a pochi è dato di sapere. Una cosa è certa: la smania di potere ormai non ha più limiti. Dopo aver cercati alleati tra i vari paesi che attraverso i loro delegati lo appoggiano incontrastatamente, in cambio di piccoli favori e costosissimi viaggi, adesso il presidentissimo ha voluto fare il salto di qualità chiamando al suo fianco un uomo le cui ambizioni di potere - magari salvafaccia - se non uguali sono superiori a quelle dello stesso presidente del-

ADELAIDE - In camicia nera, ma lui dice che è solo una coincidenza, Jean Marie Balestre ha trascorso molto del suo tempo australiano a cercare di completare la rivoluzione che darà al prossimo anno una nuova faccia alla F.1. La prima fase di questo piano strategico, come è noto, era quella di mettere fine ai motori turbo. Cosa che, con il pieno appoggio della Ferrari, il Presidente FISA ha portato a compimento. E si direbbe con successo. La seconda fase del piano si accentra invece sul nuovo patto della concordia. Si tratta come è noto dell'accordo tra i costruttori e la FISA, secondo il quale fino ad oggi ogni decisione riguardante il mondiale F.1 doveva essere presa all'unanimità. Balestre adesso, fermo lasciando alcuni punti, in particolare per quanto riguarda la commercializzazione della impresa F.1 (settore in cui la FOCA o meglio Bernie Ecclestone ha finora dimostrato di saperci fare anche troppo) vorrebbe invece riappropriarsi del bastone di comando. In altre parole, secondo il Presidente FISA, il nuovo patto della concordia avrebbe l'ago della bilancia anziché sui costruttori, nel potere sportivo. Per arrivare a questo obiettivo evidentemente Balestre non ha certo degli alleati nei costruttori inglesi della FOCA, e quindi in questa luce si può inquadrare la mossa di cercare ancora più appoggio nella Ferrari, nominando Piccinini presidente delegato della FISA. Con questa idea Balestre prenderebbe due piccioni con la classica fava. Infatti da un lato avrebbe Ferrari indissolubile alleato alle sue strategie e dall'altro avrebbe le mani libere per fare quello che, senza misteri, ha annunciato anche ad Adelaide come uno dei punti

fermi della sua politica futura: e cioè dedicarsi completamente alla F.1 (cioè vuol dire che il «delegato» sarà estraniato dalla F.1, facendolo dedicare agli altri settori, togliendo anche la patata bollente a Ferrari di Piccinini fuori dalla F.1, n.d.r.). Infatti Balestre dal prossimo anno, voglia e salute permettendo, come lui stesso precisa, vuole essere presente a tutti i Gran Premi, in modo da verificare di persona ogni argomento, anche nei dettagli, si affretta a precisare lui, in modo così da poter completare quello che è poi la parte finale del suo sogno ambizioso: diventare il vero Napoleone della F.1 anni 90, cioè dare al mondiale una immagine di compattezza che è poi quella di far capire a tutti che la F.1 è un affare solo FISA. Cioè non ci sono organizzatori, autorità locali o centri di potere indipendenti (come la FOCA) che tengano! C'è solo il mondiale F.1, proprietà e gestione FISA-PARIGI.

Come si intuisce è un piano strategico e politico che incontrerà non poche reazioni, ma Balestre sembra aver già previsto in anticipo parecchie mosse, capitolo Piccinini insegna, e quindi se Ecclestone o qualcun altro dovrà organizzare una «resistenza» al dittatore della FISA sarà meglio che cominci a elaborare strategie adeguate per tempo, altrimenti il 19 dicembre alle ore 17 a Parigi, quando Balestre procederà alla premiazione dei campioni dello sport dell'automobile 1986 (quest'anno però vuole riservare la cerimonia ai soli campioni del mondo ed inoltre ha già detto alla sua segreteria di scremare l'elenco degli invitati di oltre trecento nomi).

e.z.

la FISA, della FIA e della FFSA.

Ormai non c'è più ritengo a nulla, non si considerano nemmeno i conflitti di competenze. Marco Piccinini, alter ego in F.1 di Ferrari, presidente delegato della FISA: ma gli altri che cosa ne pensano? Anche se Piccinini dovesse dimettersi da tutte le cariche che ricopre in seno alla Ferrari, sarebbe sempre poco credibile nella sua nuova qualifica.

Il piano di Balestre va sempre più prendendo consistenza: impossessarsi, insomma, di tutto ciò che è espressione dell'automobilismo e a tutti i livelli. Che ci possa essere una nuova guerra intestina ormai appare plausibi-

le: da una parte il clan italo-francese e dall'altra quello inglese. Le differenze esistono, eccome. La FOCA ha sempre pensato solo a ben distribuire i proventi della F.1 fra tutti i partecipanti: che cosa avrà in mente invece il duo Piccinini-Balestre?

Per il momento il primo atto sembra già stato concordato. Tutti i pass, anche quelli per i meccanici, la stampa, gli sponsor, i fotografi e gli operatori TV, il prossimo anno saranno giurisdizionalmente distribuiti dalla FISA. Via la stampa dai box, via i fotografi dai box e via anche gli sponsor! Poi verrà il resto. Il calendario verrà stabilito dal presidente e dal suo consi-

gliere. Tutti i campionati saranno gestiti a mò dei campionati mondiali di calcio e magari con l'aiuto di Piccinini il famoso progetto di portare nelle mani di un noto operatore francese la F.1 potrà prendere definitivamente corpo.

Ecco perché, nel corso della conferenza stampa di venerdì in Australia, all'ingresso di Balestre e della sua corte alcuni giornalisti australiani hanno gridato: «Fermate quell'uomo!». Più che fermare l'uomo bisogna fermare la sua sete e le sue scelte di potere che appaiono insaziabili e unilaterali. Che cosa ci si può aspettare da un uomo che non tiene in considerazione la vita dei piloti? Rispondendo alla do-

Non é un concorso a PREMI ma molto di piú !!

ROMBO ti offre il... FUTURO

**L'INVITATO
SPECIALE**

Attenzione
ai PROSSIMI
NUMERI



manda su come si era giunti al peso minimo di 500 kg per la F.1 e quali garanzie un tale peso minimo potesse dare alla sicurezza, il presidentissimo ha avuto il coraggio di esordire così: «Non mischiamo le cose serie con la vita dei piloti...».

Ma tutti lo lasciano fare, nessuno alza un dito, anzi tutti hanno paura in quanto lui lancia sentenze come: «Chi è contro di me lo distruggo». I Paesi che hanno tradizione automobilistica, sia sportiva che industriale, quest'uomo li ha messi tutti da parte. Lui riesce a comandare con un nugolo di portaborse che magari non sanno nemmeno che la macchina ha quattro ruote. Ma viene anche da chiedersi come mai Stati Uniti, Francia, Giappone, Italia, Germania, Corea, Inghilterra e Svezia - che racchiudono nelle loro aree tutta la produzione automobilistica mondiale - non alzano nemmeno un dito per riprendersi ciò che spetta loro di diritto? Gli Agnelli, i Ford, i Porsche e gli altri sottostanno docilmente alla dittatura di un uomo che una volta contrasta Ferrari e si allea con Ecclestone, un'altra butta a mare il suo «complice» e torna a tubare con Maranello?

Le conferenze di JMB non aggiungono niente di nuovo: servono solo a lasciarlo predicare

come un pastore della vendetta. «Ogni tanto aggiunge qualcosa che gli viene suggerita dalla platea o dai costruttori.

In Australia però qualche problema è cominciato ad affiorare. I costruttori hanno chiesto di far partire ventisei macchine in tutti i GP, ivi compreso Montecarlo. Come farà il presidentissimo a superare un tale ostacolo di famosa sicurezza? Così riecco una riunione con i piloti, la cui vita «non vale niente!» Ma per togliersi di torno i problemi è pronto anche ad utilizzarli.

Bonaventura Franco

**17 G.P.
nell'87**

Avendo promesso al Giappone un Gran Premio, per i calendari il presidente della FISA attende la soluzione della guerra tra fiamminghi e valloni per il GP del Belgio, ma è pronto a giurare che l'Automobile Club del Belgio cancellerà quel GP, così lui potrà inserire al suo posto il GP del Giappone. Il prossimo anno ci saranno comunque diciassette GP: il nuovo Gran Premio sarà quello d'Europa (per poter accentrare il pubblicitario McCormack che ha in gestione il circuito del Nurburgring). Compromessi, sempre compromessi: per rimanere al potere!

Per il calendario F.1 dell'87

Minacce a MONZA se non si aggiorna!

ADELAIDE - Anche se il calendario per il 1987 sarà approvato solo a dicembre dal Comitato Esecutivo, già si conoscono i Gran Premi che vi verranno inclusi.

Per quanto concerne l'Italia esiste un braccio di ferro per far migliorare il circuito di Monza, minacciando l'esclusione dal calendario qualora l'Automobil Club di Milano non dovesse soddisfare le richieste da tempo fatte pervenire agli organizzatori. Altro Gran Premio in forse è quello d'Austria, per evidenti ragioni economiche. Per quanto concerne il Belgio, la diatriba tra Zolder e Francorchamps, qualora non risolta entro il 30 di novembre, potrebbe rendere «libero» un altro Gran Premio. Al momento sono sicuri quelli di San Marino, Monaco, Spagna, Portogallo, Inghilterra, Francia, Stati Uniti, Canada, Australia, Messico, Germania, Ungheria, Brasile e Gran Premio d'Europa. Per Italia, Austria e Belgio pende una spada di Damocle in quanto ci sono ben altri circuiti disposti a prenderne il posto: Giappone, il cui governo ha già fatto dei passi ufficiali presso la FIA e la FISA, San Diego che ha già firmato un'opzione, Calgary la cui richiesta è partita addirittura dal Comitato Olimpico e Toronto che vorrebbe fare il confronto con la gara CART.

Il 17. Gran Premio messo a calendario, il Gran Premio d'Europa, non è molto gradito in quanto significherebbe l'ingresso come organizzatore di Mc Cormack, che da tanti anni cerca di mettere le mani su tutto ciò che è possibile in F.1. È stata addirittura avanzata una proposta: escludere dall'alternanza con Brands Hatch il Nurburgring, facendo in modo di assegnare due Gran Premi alla Gran Bretagna.

I contratti, comunque, Ecclestone ormai li ha quasi tutti siglati in attesa del responso di Belgio, Italia e Austria.

NOVEMBRE

1

sabato

Tutti i Santi

FOTOCOLOURS DEBEV

*Non poteva finire peggio (anche con Johansson 3°)
la stagione di tutta la delusione FERRARI*

È subito san... B.B. a Fiorano



In fila indiana i due ferraristi ad Adelaide: non è stato un week-end fortunato, almeno per quel che riguarda i mezzi meccanici, dopo prove e gara...

Non ci provare più, Michele...

ADELAIDE - La Ferrari ha concluso la trasferta australiana con un terzo posto di Johansson. Un piazzamento che era sembrato alla portata dello svedese, e quindi della 186/F.1 anche quindici giorni fa in Messico. Proprio per questo rimane l'interrogativo di cosa avrebbe potuto fare Alboreto, piazzato in entrambe le occasioni meglio del compagno. In Messico Michele si è fermato per la rottura della turbina dopo solo undici giri. Alla Ferrari dicono che senza l'inconveniente il milanese sarebbe andato lontano perché aveva fatto una scelta di gomme che non richiedeva, al pari della Pirelli, il cambio. Purtroppo alla Goodyear questa scelta di gomme non è stata annotata perché agli americani risulta che Alboreto quindici giorni fa in Messico era partito con quattro gomme di tipo C uguali a quelle di tutti gli altri. «Per arrivare in fondo - ha detto uno della Goodyear - Alboreto avrebbe dovuto montare sulla linea di partenza delle Pirelli, perché noi con le nostre gomme non eravamo in grado di garantire questo risultato nemmeno con le A più dure».

Alboreto, sempre quinto in Messico dietro Berger anche se Ferrari lo ha visto quarto (ma al contagiri risultava che il solo Prost aveva sorpassato nelle fasi iniziali Berger), non ha invece potuto far niente ad Adelaide. In Australia Michele ha voluto fare il Villeneuve e ha fallito completamente l'obiettivo. Infatti, partito all'esterno in quinta fila, il milanese è riuscito a portarsi al centro e a risalire fino alla terza fila, dove Arnoux, partito male, stava arrancando. A quel punto Alboreto non ha trovato più spazio ed è finito in sandwich tra le due Ligier visto che anche Alliot che sopraggiungeva dietro lui e che era stato superato nel rush iniziale, deve avergli dato una toccatina sul dietro. A completare il danno poi arrivava anche Tambay. Così il ferrarista tornava subito ai box con la sospensione superiore rotta e con il dubbio di cosa avrebbe potuto fare la sua Ferrari nel giorno dell'iride. Qualcuno dice l'arbitro. Crediamo però onestamente che la Ferrari di Adelaide avrebbe forse potuto solo fare il terzo posto, quello che esattamente Johansson è riuscito a fargli ottenere.

ADELAIDE - L'unica notizia definitiva, con la F.1 che riparte dall'Australia, è quella del definitivo ingaggio di Boutsen alla Benetton, anticipato da ROMBO tre settimane fa. L'accordo è stato firmato materialmente sabato pomeriggio, subito dopo la conclusione delle prove davanti a parecchi giornalisti perché il belga si era finalmente liberato da alcuni impegni contrattuali che lo avevano tenuto in forse fino all'ultimo minuto. Sugli altri fronti, invece, non c'è ancora nulla da segnalare di concreto, nel senso che Benetton continua a non avere una conferma dalla BMW sulla possibilità di avere i motori tedeschi anche il prossimo anno. Altrettanto dicasi per Hass che attende sempre una risposta dalla Ford. Per Tyrrell e Arrows, invece, dovrebbe esserci quasi certamente un ricorso ai motori Cosworth aspirati, preparati dallo svizzero Mader.

Quanto ai piloti, mentre Ecclestone come al solito prende tempo per l'annuncio del posto ancora libero, accanto a quello della seconda Lola, ancora in circolazione, sembra che De Cesaris, dopo i confortanti risultati delle ultime gare, si orienti a rinnovare il suo accordo con Minardi. Anche perché il costruttore romagnolo potrebbe forse concludere un accordo di sponsorizzazione con il Gruppo Ferruzzi, che lo solleverebbe dai molti problemi economici che lo hanno afflitto in questi due primi anni di presenza in F.1. Com'è noto invece Nannini ha già confermato il suo accordo con la Minardi per il prossimo anno.

Incerto, invece, sembra il futuro di Osella, che deve trovare un motore e soprattutto deve trovare degli sponsor che gli garantiscano un cammino privo degli scogli di fronte ai quali il costruttore torinese ha dovuto trovarsi quest'anno.

In ogni caso il colori italiani non sarebbero privati di presenze perché, come è noto, Enzo Coioni sta perfezionando i suoi contatti a livello di sponsor per fare il grande salto. Tra i piloti interessati a salire sulle sue vetture si fa il nome di Pierluigi Martini e Ivan Capelli, ma sembra che anche Pirro, grazie ai buoni uffici della Marlboro, figure nel tabacchino del neo costruttore umbro.

Eugenio Zigliotto

Le «vedovanze» (da ing.) giovane

ADELAIDE - A dire il vero sembra che la vedovanza giovi. Sia alla Brabham sia alla McLaren. Rimanere senza ingegnere ha portato dei progressi. A sentire i responsabili dei due team, loro si sono limitati ad applicare la regola secondo cui tutti sono utili e nessuno è indispensabile.

La partenza di Barnard non ha minimamente scomposto i piani (ambiziosi) della squadra di Ron Dennis. Rimboccati le maniche, tutti in seno alla squadra hanno cominciato a lavorare come prima e più di prima senza far notare le sbavature che avrebbe dovuto comportare la partenza di Barnard.

«Il nostro team - afferma Ron Dennis - non è stato costruito intorno alla persona di Barnard, anzi: lui era un anello della catena, anche se un anello principale, ma non insostituibile. Come avrete potuto constatare, lo sviluppo della macchina è continuato e continuerà ancora anche per il prossimo anno.

Una squadra è formata dall'insieme di tanti cervelli che poi debbono rispondere ad un coordinatore. Siamo stati fortunati che il nostro coordinatore non fosse l'unico».

La stessa atmosfera vige alla Brabham. Anzi, sembra che la macchina abbia fatto più progressi dopo la vacanza forzata concessa a Murray.

«E' una macchina già di per se stessa difficile da far progredire - diceva il team manager Mike Blash - e senza Gordon Murray pensavamo di annaspere nel buio. Invece sembra tutto andare meglio. Forse perché Murray, persistendo nelle sue idee, non riusciva a rendersi conto di ciò che c'era da fare. Alla Brabham Gordon, pur essendo il cervello, non era poi tutto e coloro che ne hanno rilevato le mansioni hanno potuto dimostrare che anche senza Gordon si potevano fare dei progressi. Per il prossimo anno attendiamo ciò che saranno le decisioni del vero capo e padrone della Brabham Bernie Ecclestone».



Si delineano le squadre '87

3 «carte» per COLONI



Riccardo Patrese con la Brabham davanti alle McLaren: anche senza i rispettivi responsabili tecnici, le macchine sono andate decisamente bene

BMW o RENAULT?

ADELAIDE - La Benetton non ha ancora deciso quale motore utilizzerà il prossimo anno. E' intenzione della Casa di Treviso di convincere i francesi della Renault a prendere la decisione di rimanere in F.1 con un impegno a lunga scadenza, minimo 5 anni. Ciò significherebbe che la Casa francese si impegnerà anche a costruire un motore aspirato per il 1988. Qualora la Renault dovesse avere già dal prossimo anno il motore aspirato, la Benetton sarebbe ben disposta anche a sobbarcarsi il costo dello sviluppo nell'87, per essere poi pronti e competitivi nell'88.

La prossima settimana Davide Paolini e Luciano Benetton tenderanno di avere un incontro a Parigi con i massimi dirigenti della Renault, per mettere a punto un progetto ambizioso che, vista l'organizzazione interna del team Benetton, non è poi tanto lontano dall'avere successo. Intanto qualcuno si domanda se il team trevigiano vuol giocare al ribasso, perché in Australia Peter Flohr, il grande capo della BMW Motorsport ha dichiarato: «Anche qui ad Adelaide ho sollecitato Paolini a darmi una risposta se vogliono i nostri motori. Sono quasi due mesi che la trattativa è stata avviata, però non riesco a farmi dare una risposta. Lo scorso anno il tira molla fu causato dalla disponibilità ad ingaggiare Berger. Ma quest'anno bisogna che si muovano, perché se il campionato comincia ad aprirsi, noi dobbiamo sapere come organizzarci per il lavoro. A meno che Paolini non faccia finta di non farsi trovare perché pensa di poter spuntare migliori condizioni da qualche altro, diciamo dalla Ford. Sta a lui decidere ma sappia che o si muove o fra un pò davvero non gli daremo più i motori».

ADELAIDE - Per l'ultima trasferta del 1986 la Ferrari ha rischiato grosso. Infatti dopo le prime prove del venerdì il potenziale del team modenese è ridotto del cinquanta per cento. Nel senso che il materiale trasferito dal Messico e basato sulle due vetture impiegate da Alboreto e Johansson sulla pista «Fratelli Rodriguez», sul muletto e su una scocca di scorta, era divenuto sì e no sufficiente per assicurare due monoposto al via del G.P. di Australia.

A questo si era arrivati il venerdì pomeriggio dopodiché Alboreto, in una uscita di strada nelle prove libere del mattino, aveva danneggiato una scocca e Johansson lo aveva subito imitato finendo pesantemente contro il muro nella mezzora conclusiva delle prove cronometrate del pomeriggio. In entrambi i casi i due piloti avevano a scusante di essersi trovati, viste le bizzose condizioni climatiche della prima giornata di prove del G.P. Australia, con le gomme slick improvvisamente su macchie di umido che avevano reso impossibile il controllo delle monoposto.

Per loro sfortuna però sia Alboreto che Johansson sono stati gli unici a concludere queste situazioni impreviste non con un semplice testa-coda e con una toccatina alle sospensioni, ma appunto con la distruzione di ben due scocche.

Con gran sollievo di Tomaini, gran capo della spedizione ferrarina in Australia visto che Piccini era assente, il sabato il tempo ha tenuto e quindi la Ferrari ha potuto partire regolarmente per l'ultimo G.P. della stagione. Per il team del cavallino però il dopo Australia non sarà di riposo in quanto sembra confermato che fin dalla prima settimana di novembre si riprenderà a lavorare con test privati sulla pista di Fiorano. A questo proposito Berger, che ha raggiunto l'accordo con la Benetton per essere libero di provare, anche se dovrà indossare fino a fine dicembre la tuta con i colori della azienda trevigiana, dice che forse dovrà rinunciare al periodo di vacanze dopo Australia che aveva programmato. Questo vorrebbe dire che è stato subito convocato per cominciare a prendere confidenza con le monoposto di Maranello.

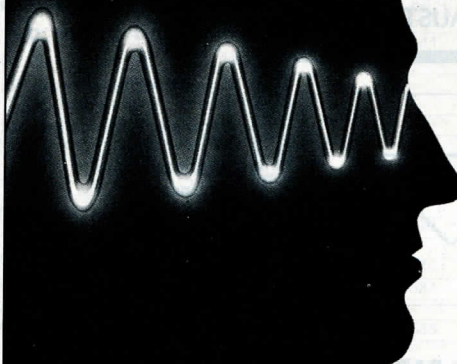
AUSTRALIA società pulita

ADELAIDE - Quando il Gran Premio di Adelaide venne messo a calendario erano in pochi a credere che una tale impresa potesse essere possibile. Con tanti circuiti permanenti nell'immenso continente australiano sembrava ancora più difficile che il G.P. si potesse organizzare in un parco e in un circuito stradale. Ebbene, bisogna oggi accettare la realtà e il lavoro fatto dagli australiani dovrebbe essere preso ad esempio da quanti si accingono a chiedere l'organizzazione di un Gran Premio cittadino. Niente è lasciato al caso, dalla promozione alla sistemazione dei differenti servizi. Pulizia immediata: non si vedono cartacce o involucri lasciati nei parchi o nelle strade che portano alle differenti tribune. Tutta la pulizia viene effettuata immediatamente da una schiera di inservienti ingaggiati per l'occasione. Il parco Vittoria rassomiglia di più ad un circuito permanente che a un circuito cittadino. Grandi scatoloni invogliano il pubblico a mantenere pulito il circuito, un po' come la campagna fatta dal comune capitolino per Roma pulita. Qui la campagna ha avuto il suo effetto. Roma invece è rimasta sempre sporca. Differente tipo di cittadino? Una promozione adeguata a fatto si che tutti biglietti disponibili fossero venduti tre mesi prima del Gran Premio. Una cooperazione di tutti i cittadini di Adelaide che ha addirittura l'incredibile. La gente di questo paese non fa un passo a piedi e per coloro che lasciano il circuito a piedi c'erano code di macchine che tentavano di adoperarsi affinché si potesse raggiungere una stazione di taxi; nel caso contrario c'è sempre qualcuno disposto ad accompagnare il pedone fino al suo albergo senza chiedere nulla.

La squalifica dell'elicottero

ADELAIDE - Nelle manifestazioni di contorno al G.P. Australia gli organizzatori hanno infilato una originale sfida F.1 contro un elicottero. A difendere i colori delle quattro ruote è stato chiamato Riccardo Patrese con la sua Brabham BT 55, per l'elicottero invece è sceso in gara «Fanny» un elicottero prodotto dalla Westland che di recente ha stabilito il nuovo record di velocità massima per questo tipo di velivoli con ben 440 Km/h. Di stanza sulla nave beaver, una fregata della marina britannica in sosta a Sydney, l'elicottero era ai comandi del comandante David Durston. Basata sulla distanza di un giro del percorso del Gran Premio, la sfida ha avuto un esito inaspettato con la vittoria dell'elicottero, ma con la sua successiva squalifica perché «tagliava le curve». Patrese ha detto di un essersene accorto, perché doveva fare una scelta: o guardare la strada o guardare per aria.

anatomia del G.P.



FATTO
CIFRA X
CIFRA

Movimentato warm-up
bugiardo per SENNA

Pro... FISA l'urto di FABI

OCCHIO ALLE MEDIE!

| per la «pole» | sul giro in corsa | al traguardo |
|---------------------------------------|--------------------------------------|----------------------------|
| 173,566 kmh MANSELL in 1'18"403 | 168,398 kmh PIQUET in 1'20"787 | 162,609 kmh Alain PROST |

Classifica Mondiale Piloti '86

| | Brasile | Spagna | S. Marino | Monaco | Belgio | Canada | USA | Francia | Inghilterra | Germania | Ungheria | Austria | Italia | Portogallo | Messico | Australia | Totale |
|-----------|---------|--------|-----------|--------|--------|--------|-----|---------|-------------|----------|----------|---------|--------|------------|---------|-----------|--------|
| Prost | - | 4 | 9 | 9 | 1 | 6 | 4 | 6 | 4 | 1 | - | 9 | - | 6 | 6 | 9 | 72 |
| Mansell | - | 6 | - | 3 | 9 | 9 | 2 | 9 | 9 | 4 | 4 | - | 6 | 9 | 2 | - | 70 |
| Piquet | 9 | - | 6 | - | - | 4 | - | 4 | 6 | 9 | 9 | - | 9 | 4 | 3 | 6 | 69 |
| Senna | 6 | 9 | - | 4 | 6 | 2 | 9 | - | - | 6 | 6 | - | - | 3 | 4 | - | 55 |
| Johansson | - | - | 3 | - | 4 | - | - | - | - | - | - | 3 | 4 | 4 | 1 | - | 43 |
| Rosberg | - | 3 | 2 | 6 | - | 3 | - | 3 | - | 2 | - | - | 3 | - | - | - | 22 |
| Berger | 1 | 1 | 4 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 2 | - | 9 | 17 |
| Laffite | 4 | - | - | 1 | 2 | - | 6 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | 14 |
| Alboreto | - | - | - | - | 3 | - | 3 | - | - | - | - | - | 6 | - | 2 | - | 14 |
| Arnoux | 3 | - | - | 2 | - | 1 | - | 2 | 3 | 3 | - | - | - | - | - | - | 14 |
| Brundle | 2 | - | - | - | - | - | - | - | 2 | - | 1 | - | - | - | - | - | 38 |
| Jones | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 3 | 1 | - | - | - | 4 |
| Dumfries | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 2 | - | - | - | - | - | 13 |
| Streiff | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - | - | - | - | - | - | - | 23 |
| Fabi | - | 2 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 2 |
| Tambay | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 2 | - | - | - | - | 2 |
| Patrese | - | - | 1 | - | - | - | - | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | 2 |
| Danner | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - | - | - | - | 1 |
| Alliot | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - | 1 |

Mondiale Costruttori F.1 '86

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------|---|---|----|----|---|----|---|----|----|----|----|---|----|----|---|---|-----|
| Williams | 9 | 6 | 6 | 3 | 9 | 13 | 2 | 13 | 15 | 13 | 13 | - | 15 | 13 | 5 | 6 | 141 |
| McLaren | - | 7 | 11 | 15 | 1 | 9 | 4 | 9 | 4 | 3 | - | 9 | 3 | 6 | 6 | 9 | 96 |
| Lotus | 6 | 9 | - | 4 | 6 | 2 | 9 | - | - | 6 | 8 | - | - | 3 | 4 | 1 | 58 |
| Ferrari | - | - | 3 | - | 7 | - | 3 | - | - | 3 | 10 | 4 | 3 | - | 4 | 3 | 37 |
| Ligier | 7 | - | - | 3 | 2 | 1 | 6 | 3 | 3 | 3 | - | - | - | - | 1 | - | 29 |
| Benetton | 1 | 3 | 4 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 2 | - | 9 | - | 19 |
| Tyrrell | 2 | - | - | - | - | - | - | - | 3 | - | 1 | - | - | - | - | 5 | 11 |
| Lola | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 5 | 1 | - | - | - | 6 |
| Brabham | - | - | 1 | - | - | - | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 2 |
| Arrows | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - | - | - | - | 1 |

ADELAIDE - Dopo tanto tempo passato nei giorni delle prove con la testa in aria a scrutare il cielo carico di nubi, finalmente i piloti e i team manager possono per l'ultima decisiva mezz'ora di allenamenti allentare la tensione perché il cielo si presenta di un bel blu tropicale. Dopo nemmeno cinque minuti però c'è il primo brivido. Teo Fabi, con le gomme ancora fredde, azzarda forse troppo e finisce violentemente contro il muro. La sua Benetton è completamente distrutta, e la ruota anteriore, come già per Johansson il giorno precedente, finisce quasi dentro l'abitacolo. Il duplicarsi di questa casistica inusuale spinge addirittura Cadringer ad andare a vedere di persona il relitto perché con la pedaliera arretrata richiama il prossimo anno, questo tipo di conseguenza di incidenti e di urti potrebbe rivelarsi anche più pericoloso di quello che già sembra. La Williams intanto sperimenta delle coperture aerodinamiche sulle ruote, con cerchi forati. Si dice per migliorare il raffreddamento dei freni. E' la prima volta che vengono sperimentate durante un Gran Premio. Nel frattempo dopo che le prove vengono riprese inizia un festival di testa-coda. Si gira Warwick, ma soprattutto si gira Mansell che dimostra di essere più nervoso del solito nella sua guida. Anche se alla fine il suo tempo, di poco superiore a quello di Prost e di Senna che è il più veloce in 1'22"698, lascia capire ad Adelaide come, richiesto dal copione, la battaglia per il primato non può che avere due soli protagonisti: Williams e McLaren.

GIRI

10

1. Rosberg in 14'09"806, media 160,130 kmh; 2. Piquet a 3'372; 3. Mansell a 10'025; 4. Prost a 11'278; 5. Senna a 17'108; 6. Berger a 24'947; 7. Johansson a 31'011; 8. Streiff a 37'498; 9. Jones a 38'500; 10. Fabi a 41'796; 11. Dumfries a 42'105; 12. Patrese a 43'233; 13. Brundle a 44'198; 14. Alliot a 45'353.

Rosberg all'attacco

1. Rosberg in 28'06"260, media 161,356 kmh; 2. Piquet a 14'210; 3. Prost a 14'869; 4. Mansell a 19'166; 5. Senna a 37'707; 6. Johansson a 56'177; 7. Streiff a 1'08"183; 8. Berger a 1'11"228; 9. Patrese a 1'11"343; 10. Brundle a 1'15"616; 11. Warwick a 1'18"072; 12. Alliot a 1 giro; 13. Boutsen a 1 giro.

?!?

Nannini fermo «di botto»

30

1. Rosberg in 42'00"947, media 161,896 kmh; 2. Prost a 13'246; 3. Mansell a 20'002; 4. Piquet a 24'718; 5. Senna a 58'815; 6. Johansson a 1'20'031; 7. Streiff a 1 giro; 8. Patrese a 1 giro; 9. Brundle a 1 giro; 10. Berger a 1 giro; 11. Warwick a 1 giro; 12. Alliot a 1 giro; 13. Boutsen a 1 giro; 14. Arnoux a 1 giro; 15. Dumfries a 1 giro.

Nelson in testacoda ro.

40

1. Rosberg in 55'49"549, media 162,462 kmh; 2. Mansell a 31'368; 3. Piquet a 32'382; 4. Prost a 48'460; 5. Senna a 1'23'097; 6. Johansson a 1 giro; 7. Patrese a 1 giro; 8. Streiff a 1 giro; 9. Brundle a 1 giro; 10. Warwick a 1 giro; 11. Berger a 1 giro; 12. Arnoux a 1 giro; 13. Dumfries a 1 giro; 14. Boutsen a 2 giri.

Prost sceglie gomme fresche

1. Rosberg in 1.09'45"776, media 162,507 kmh; 2. Piquet a 31'314; 3. Mansell a 32'418; 4. Prost a 40'871; 5. Patrese a 1 giro; 6. Johansson a 1 giro; 7. Streiff a 1 giro; 8. Brundle a 1 giro; 9. Warwick a 1 giro; 10. Arnoux a 1 giro; 11. Dumfries a 2 giri; 12. Alliot a 2 giri; 13. Boutsen a 2 giri; 14. Palmer a 2 giri.

Senna KO di turbo

50

1. Rosberg in 1.23'36"797, media 162,706 kmh; 2. Piquet a 21'842; 3. Mansell a 24'461; 4. Prost a 25'100; 5. Patrese a 1 giro; 6. Johansson a 1 giro; 7. Streiff a 1 giro; 8. Brundle a 1 giro; 9. Arnoux a 2 giri; 10. Dumfries a 2 giri; 11. Warwick a 3 giri; 12. Palmer a 3 giri; 13. Alliot a 3 giri; 14. Fabi a 4 giri.

La rimonta di Prost

60

1. Prost in 1.37'41"605, media 162,465 kmh; 2. Piquet a 18'226; 3. Streiff a 1 giro; 4. Brundle a 1 giro; 5. Johansson a 1 giro; 6. Dumfries a 2 giri; 7. Arnoux a 2 giri; 8. Alliot a 2 giri; 9. Fabi a 5 giri; 10. Palmer a 5 giri; 11. Mansell a 7 giri; 12. Patrese a 7 giri; 13. Rosberg a 8 giri.

Rosberg e Mansell senza gomme

70

Proprio come nel film di Al Pacino, fra le tante emozioni d'AUSTRALIA, il brivido-MANSELL può anche far da... consolazione anche per lo sconfitto

Un attimo, una vita

ADELAIDE - Alla partenza il primo a mettersi di traverso è Michele Alboreto che poi è costretto al ritiro, preso a sandwich tra le Ligier.

«Già al via nell'evitare una macchina lenta a partire, credo la Ligier di Arnoux, l'ho toccata leggermente. Poi nella chicane con l'anteriore destra ho toccato una Benetton, forse Fabi, e la mia sospensione anteriore destra si è piegata».

Vittima della partenza non è stato solo Alboreto, ma anche Mansell.

«Sia io che Nelson abbiamo fatto una buona partenza ma nella lotta per scegliere la migliore traiettoria Nelson mi ha legger-

mente spinto lateralmente tanto da farmi passare solo quarto alla prima curva. Ciò non ha provocato però nessun danno di rilievo».

Per Nelson invece si è trattato di manovra regolarissima.

«Al via mi sono lanciato subito al centro della carreggiata in modo da poter scegliere la migliore traiettoria ma invece di trovarmi Mansell al fianco mi sono trovato Senna che addirittura mi ha obbligato ad una frenata al limite per poter effettuare per primo la curva».

Al sesto giro Rosberg passa a condurre. «Mi sono accorto diceva Rosberg - che Piquet stava rallentando e ho forzato per in-

stallarmi in testa alla gara anche perché la mia macchina poteva permettermi di rendermi utile al mio compagno Prost. Una volta in testa ho sempre forzato il ritmo al fine di lavorare ai fianchi le Williams. Oggi il titolo mondiale è stato anche frutto di un ottimo gioco di squadra».

Al decimo giro Nannini a causa di un incidente abbandona. «La macchina mi è sembrata impazzita e mi sono trovato contro il muretto» ha raccontato il pilota toscano.

Al 22. giro colpo di scena: Piquet dal secondo posto passa al quarto. «In una gara al limite come questa è possibile che si parta in testa-coda, ho dovuto bloccare i freni al limite e la macchina mi è partita, sono cose che capitano in gara».

Le emozioni non finiscono ed è la volta di Prost che è costretto ad abbandonare la sua posizione. Siamo al 32. giro. «Ho bucato una gomma nel dritto, son dovuto ritornare al box lentamente per non compromettere la mia gara. Al box sono stati anche molto lenti nel cambio in quanto con la gomma a terra era difficile inserire il cric per sollevare la macchina».

Al 40. giro anche la seconda Minardi è costretta al ritiro. «Stavo rientrando al box per cambiare le gomme affermava De Cesaris - e proprio all'ingresso della corsia è scoppio l'estintore di bordo da solo».

Al 43. giro anche Senna scampare di gara. «Contro le McLa-

b.f.

GIRI VELOCI: ALTALENA A TRE

| giro | pilota | tempo | velocità |
|------|---------|----------|----------|
| 2. | Piquet | 1'25"9 | |
| 3. | Rosberg | 1'23"74 | |
| 4. | Rosberg | 1'22"828 | 164,249 |
| 10. | Rosberg | 1'22"696 | |
| 11. | Rosberg | 1'22"627 | |
| 25. | Prost | 1'22"544 | 164,814 |
| 26. | Prost | 1'22"024 | 165,496 |
| 38. | Piquet | 1'22"065 | 165,922 |
| 40. | Piquet | 1'21"901 | 166,108 |
| 49. | Rosberg | 1'21"722 | 166,422 |
| 50. | Prost | 1'21"541 | 166,841 |
| 53. | Prost | 1'21"526 | 166,872 |
| 54. | Prost | 1'21"002 | |
| 69. | Prost | 1'20"979 | |
| | Piquet | 1'20"944 | 168,072 |
| 70. | Piquet | 1'20"902 | |
| 82. | Piquet | 1'20"787 | 168,398 |



G.P. AUSTRALIA

Al sicuro con i nuovi semiasci i due della Williams (1) scaricano al suolo brutalmente i loro mille cavalli, mentre al centro dello schieramento bim-bum-bam tra Arnoux e Alboreto (2) che danneggia la sospensione destra. Al comando è schizzato Senna, ma Piquet (3) lo passa di forza già dal primo giro e si porta al comando della gara. Tra i

Alla fine l'ha spuntata Prost ma questo non significa che il G.P. di Australia non abbia offerto emozioni a non finire. Infatti l'altalena iride ha premiato nel corso degli 82 giri in programma tutti e tre i piloti in corsa per il titolo.

Ma seguiamo questa altalena iride sul contagiri. Pronti-via e al primo giro Piquet è in testa e Mansell è quarto dopo Senna e Rosberg. Quindi il brasiliano è campione del mondo. Ma dura solo tre giri: al quarto Mansell supera Senna e nonostante Nelson sia sempre al comando, il terzo posto dell'inglese lo incontra. Mansell non ce la fa a te-

nera la posizione e al decimo giro viene superato da Prost. Ma siccome davanti al settimo passaggio Rosberg ha superato Piquet, Nigel è sempre campione. La corona in testa dura a Mansell fino al 63. giro quando dechappa la gomma posteriore sinistra, anche se nel frattempo la posizione di Mansell varia dal terzo posto al secondo (quando Piquet gli si gira davanti al 31. passaggio e Prost rientra a cambiare la gomma forata) nuovamente al terzo al 43. passaggio quando Piquet si riprende la seconda posizione.

Con la scomparsa di Rosberg e Mansell nello stesso giro, Piquet

torna campione del mondo essendo al comando al 64. passaggio. Ma il suo sogno dura solo un giro. Perché dai boxes lo richiamano a cambiare le gomme, per sicurezza diranno poi, e Prost può cominciare così l'avvicinamento al traguardo che lo porterà a pareggiare i conti con Piquet per Kyalami 1983 e con Mansell per Estoril 1984, visto che l'inglese, allora alla Lotus, si girò a dieci giri dalla fine quando era secondo consentendo così a Lauda di agguantare i sei punti del secondo posto che nella classifica finale iridata gli permisero di finire davanti a Prost e vincere il mondiale.

primi a fermarsi, col botto, Alessandro Nannini (4) e la sua Minardi rimarrà in posizione pericolosa. Intanto Piquet, già superato da Rosberg, perderà con questo testacoda (5) la seconda posizione, mentre Senna, che era saldamente quinto si ritira (6) a metà gara per il cedimento del motore. Colpo di scena a tre quarti della gara: Ro-

sberg si ferma con la gomma posteriore destra dechappata (7); il dramma si ripeterà per Mansell, che lascerà così via libera a Prost (8) che vediamo esultare a fine gara, e per la seconda volta campione del mondo spruzzare champagne dal podio (9) assieme a Piquet e Johansson

photocolors PHOTO 4

il Moviolone



UN ATTIMO segue
pag. 22

ren e le Williams affermava Senna - oggi non c'era niente da fare. Comunque a me sin dai primi giri il motore non andava e alla fine mi si è fermato del tutto».

Al 63. giro anche Patrese è costretto alla resa mentre era risalito sino al 5. posto al 60. giro. «Mi si è rotto uno scarico e in quattro giri il motore è bello che esplose».

Al 62. giro Keke Rosberg dopo una cavalcata solitaria accosta la macchina fuori traiettoria e si ritira. «Ho sentito un colpo nel

PROST con dedica al Papa

Alain Prost - «Oggi ricorre l'anniversario di quando il Papa mi ricevette. La vittoria potrebbe anche essere anche dedicata alla sua benedizione».

Ron Dennis - «Come potete osservare, nessun problema che Barnard ci abbia lasciati. Siamo stati noi a cacciarlo e da quando è andato via la macchina ha migliorato gara dopo gara. La McLaren ha più di cento persone che lavorano e può fare a meno di Barnard».

Mansour Ojeh - «Sin dalla partenza ero sicuro che Alain ce l'avrebbe fatta. Era una sensazione la mia. Questa notte avevo sognato Prost campione del mondo e il sogno si è avverato».

Alvise di Canossa - «E' un grande giorno per tutto il team ma anche per la Saima. E' il solo sponsor italiano che ha vinto tre titoli mondiali di seguito sulle McLaren. Alain è stato grande ma tutta la tattica del team va elogiata, ivi compreso il sacrificio di Keke Rosberg».

posteriore racconterà a fine gara Rosberg - Ho pensato subito che si fosse rotto il motore come mi era già successo altre volte. Ho accostato la macchina e sono sceso, invece si trattava della gomma che aveva perso la copertura, ma era ancora gonfia. Peccato, se me ne fossi accorto prima avrei potuto raggiungere i box lentamente, cambiare le gomme e terminare la gara».

Un giro dopo la fermata di Rosberg, è la volta di Mansell che dà l'addio al titolo mondiale. «Quello che mi è successo ha dell'incredibile. Posso essere contento di essere ancora vivo commenterà dopo Mansell - la gomma mi è scoppiata in pieno rettilineo, se mi fosse successo in curva sarei andato a stamparmi contro un muretto. Aspettavo di essere chiamato a cambiare le gomme da un momento all'altro. Ma il team la decisione non l'ha presa in tempo».

Al 63. giro Piquet è campione del mondo, ma vi rimane solo per un giro in quanto viene chiamato al box per il cambio gomme. «Già da un giro mi avevano chiesto di rientrare a cambiare le gomme, ma vedendo che la macchina andava bene pensavo di finire la gara con le stesse gomme ammetterò dopo Piquet - Nel giro seguente ho sentito delle vibrazioni posteriormente e ho deciso di rientrare a cambiare le gomme. Dopo ho cominciato a rincorrere, ma nonostante il miglior tempo sul giro in gara non sono riuscito a prendere Prost».

Ottimo terzo posto per la Ferrari di Johansson. «Con una macchina che aveva poco grip, con le frenate completamente sblanciate, di più non potevo fare dirà a fine gara il pilota svedese - Ho pensato solo a terminare la gara ed ho avuto una paura enorme nel finale quando la macchina su una frenata è quasi impazzita. Ho dovuto fare uno sforzo enorme come si fa nel cross per tenerla in pista. Abbiamo mancato di aerodinamica per tutta la stagione e dire che sin dalle prove di Rio avevo detto che bisognava lavorare intensamente sull'aerodinamica e in galleria del vento».

Con l'ingresso al box di Piquet per il cambio delle gomme la gara e la corsa al titolo non hanno avuto più storia, con un Prost saldamente al comando e con le due Tyrrell al quarto e al quinto posto, ma senza una goccia di benzina, tanto che Streiff ha perso il terzo posto all'ultimo giro per essere rimasto a secco.

◆ **PROVE.** Si riparla di prove di F.1, già in previsione del 1987 sin dal mese di novembre. La Minardi sarà a Misano dal 12 al 14 di novembre, mentre per le prove Goodyear all'Estoril si parla della settimana che va dall'8 al 14 di dicembre.

TRA ADDII e ARRIVEDERCI

Il fair-play del visconte

ADELAIDE - Piloti che vanno, piloti che vengono, piloti che lasciano, ognuno dei quali ha disputato, con il GP d'Australia, l'ultima gara con la propria squadra. Motivi differenti, interessi a volte anche contrastanti non mutano il senso professionale di chi è al termine di un contratto di lavoro. Qualcuno si abbandona a polemiche, altri si limitano a qualche battuta spiritosa.

GERHARD BERGER, in procinto di passare alla Ferrari, pur limitando i rischi nelle prove è pronto a giurare di aver fatto tutto il suo dovere con il mezzo a disposizione: «Sono un professionista, e che si tratti della prima o dell'ultima gara con la squadra che ha avuto fiducia in me, il mio impegno rimane lo stesso. Corro sempre per vincere e fare meglio degli altri. Alla Benetton ho trascorso un anno proficuo, e spero di potermi ripetero nella nuova squadra. Ho imparato molto nella stagione che mi lascio alle spalle, ho affinato il mio stile ed ho anche scoperto che ho bisogno di rafforzare il fisico per poter far meglio l'anno prossimo, con la Ferrari. Non ci sono rimpianti nel lasciare la Benetton: con loro sono stato bene, ma essere chiamato a Maranello non è una situazione che si verifica tutti i giorni...».

STEFAN JOHANSSON, invece, pur non essendo polemico fra il serio e lo scherzoso ha voluto far sapere a quelli di Maranello che la sua sostituzione con Berger non l'ha del tutto soddisfatto: «Ho sempre fatto il mio dovere, anche se a volte in qualifica non sono andato molto bene. D'altronde la macchina che mi davano poteva solo permettermi ciò che ho sempre fatto. Non ho ancora firmato per la mia nuova squadra, ma il mio impegno sarà costante e semmai più volitivo, ovunque dovessi andare». Sempre con il sorriso sulle labbra, ha poi raccontato la burla fatta a Paolo Gardella e a quelli dell'Agip il giovedì: «L'Agip aveva organizzato una conferenza stampa per presentare la loro nuova iniziativa in Australia, ed era stata annunciata la presenza dei due piloti Ferrari. Mi hanno rincarato dappertutto, anche perché ero stato avvertito in ritardo, e non mi hanno trovato. Alla fine, mi hanno rintracciato via telex ed ho risposto loro, sempre con il telex, di chiamare Gerhard Berger...».

THIERRY BOUTSEN, in procinto di passare

alla Benetton, ha vissuto il suo ultimo GP, con la squadra che lo ha scoperto e lanciato, con un puntiglio abbastanza polemico: «Gli anni passati in Arrows hanno avuto molti alti e bassi, ma con i soldi a disposizione non potevano fare di meglio. Lamento solo la presa in giro di quest'ultima stagione: pur con un buon motore, sono stato costretto a guidare un'auto che sembrava più un ferro da stiro che una monoposto! Mi hanno sempre promesso una nuova macchina, e quando alla fine è arrivata andava peggio della vecchia. Non sono mai stato messo in condizione di far valere le mie possibilità. Sono un professionista, e sino al termine mantengo fede al mio contratto, ma vi dico sin d'ora che l'anno prossimo alla Benetton non rimpiangeranno la partenza di Berger...».

JOHNNY DUMFRIES, il visconte da corsa, con il GP d'Australia molto probabilmente darà l'addio alla Formula 1: «Ho avuto una stagione a disposizione per togliermi la soddisfazione di correre in F.1. Mi sono accorto che è molto duro. Con la Lotus ho fatto un anno secondo le mie possibilità, acquisendo molte esperienze, ho imparato molto da Senna e non so se ci sarà qualche squadra che vorrà ingaggiarmi l'anno prossimo. Se ci dovesse essere, allora mi rimboccherò le maniche per tentare di fare meglio, ma sono onesto: se non mi è stato possibile emergere con la Lotus, non vedo come poterci riuscire con un'altra squadra...». Più onesto fair play di questo...

Per **KEKE ROSBERG**, invece, l'addio alla F.1 qui in Australia potrebbe trasformarsi anche in un arrivederci: «Altri hanno annunciato il loro ritiro prima della fine della stagione e poi, tirati i remi in barca, si sono limitati a fare atto di presenza. Non è stato il mio caso: sino all'ultimo GP ho voluto dimostrare che sono ancora in forma, sono sempre un ex campione del mondo. In F.1 rimango, e non è detto che come già altri hanno fatto prima di me, io non ritorni, un giorno. Sarà una pausa di riflessione, ma rimanendo sempre nell'ambiente chissà che non ritrovi le motivazioni che mi hanno accompagnato sino all'ultima. Semmai un giorno dovessi ritornare a correre, desidererei che fosse con una squadra come la McLaren, anche se nel mio anno di servizio non ho dato loro molte soddisfazioni».

b.f.

Le due WILLIAMS in prima fila non bastano per l'iride

L'inutile doppia «pole»



Alessandro Nannini, qui davanti a Mansell, ma soprattutto De Cesaris, hanno fatto brillare le Minardi in prova

La MINARDI da serie A

ADELAIDE - Si sprecavano le pacche sulle spalle ed i sorrisi nel team Minardi alla fine delle due giornate di prove. Infatti Andrea De Cesaris concludeva con l'undicesimo posto nello schieramento, dopo essere stato a lungo addirittura decimo. Per il team italiano è il miglior risultato da quando, due anni fa, ha affrontato l'avventura in F.1. Ed il merito, anche se nessuno ha voluto prenderselo direttamente, va diviso indubbiamente in parti uguali fra il pilota, davvero superbo, il motore ed il nuovo telaio 186/1. E' quello che avrebbe dovuto essere pronto per Imola, come evoluzione del tipo 185 con cui la Minardi ha affrontato lo scorso anno il mondiale e che, per svariate ragioni anche economiche, non ha potuto debuttare prima del GP d'Ungheria dell'agosto scorso.

E' per questo che lo sviluppo del nuovo telaio è stato fatto dai due piloti lavorando nel corso di prove e gare dei GP, cioè nelle condizioni peggiori per avere la serenità e la tranquillità di valutare difetti o progressi. Comunque Caliri con l'aiuto di Carletti e dei due piloti è riuscito nell'impegnativo compito, ed i risultati sono cominciati a farsi vedere anche grazie ai progressi del motore.

In conclusione, per il team faentino un finale di stagione in crescendo, che occorre sia valutato adeguatamente dagli sponsor. Se si guarda infatti a tanti altri team - a cominciare dalla Ferrari - che hanno tirato i remi in barca anche prima del GP d'Australia, si capisce come alla Minardi la voglia di farcela non sia mai venuta meno, neppure nei momenti peggiori, e questo è un viatico non da poco. Il patrimonio di questa vettura, in crescita così rigogliosa, non merita di essere vanificato. Anche se in Italia, Pirelli insegna, da qualche tempo si sta prendendo l'abitudine di gettare alle ortiche proprio le cose migliori...

ADELAIDE - Dovendo giocare una partita importante come quella di vincere il campionato del mondo, la Williams ha scelto la strada più breve, vale a dire quella di imporre la legge del più forte. Nel senso che i piloti del team anglo-nipponico, Nigel Mansell e Nelson Piquet, entrambi interessati alla rincorsa al titolo, al termine delle due giornate di prove hanno occupato le prime due piazze dello schieramento.

Contro lo strapotere dell'inglese e del brasiliano ben poco ha potuto Prost, che pure si candidava al titolo e soprattutto alla pole, dopo i tempi della prima giornata, e così gli arrembanti Senna e Berger. A dire il vero, il brasiliano della Lotus ci ha provato, secondo la sua consuetudine, a dare la zampata nel finale, uscendo con le gomme da qualifica quando i giochi sembravano ormai fatti. Ma stavolta gli è andata male, e non solo per il fatto che sul finire la pista era estremamente più scivolosa dell'inizio a causa dell'olio lasciato dalla vettura di Streiff, ma an-

JOHANSSON a prova di muro

ADELAIDE - Le variabili condizioni climatiche con cui Adelaide ha accolto nella prima giornata di prove i concorrenti al secondo GP d'Australia, sono state la causa di parecchie uscite di strada.

Ha cominciato Nannini, uno dei «deb» su questo percorso cittadino, che sulla traiettoria mezza umida e mezza asciutta ha raccolto tanto di quel fango da sembrare un palombaro. Poi è toccato a Mansell che ha piegato la sospensione posteriore sinistra. Ad imitare l'inglese ha pensato subito dopo Tambay, che anche lui ha lasciato su un muro la posteriore sinistra. In chiusura delle prime prove, è stato poi Alboreto a saggiare la durezza delle protezioni con la scocca della sua Ferrari.

Nel pomeriggio, quando la pista sembrava asciutta, a circa 20 minuti dalla fine un improvviso scroscio ha ridato attimi di suspense al pubblico. Infatti, nella curva veloce che precede il tornante del rettiliflo box, della variazione di aderenza fra asciutto e bagnato il primo a pagarne le conseguenze è stato Senna che, salito sul cordolo, è uscito per la tangente picchiando con l'anteriore. Piquet, che seguiva a breve distanza ha fatto in tempo ad accorgersi del pericolo parcheggiando la sua macchina indenne ai lati della pista. Eguale buona sorte non ha avuto Johansson che, al contrario di Piquet, invece di rientrare stava tirando per fare il tempo: quando Stefan è arrivato sulla macchia di umido con la sua Ferrari non è riuscito a controllare un drammatico testa-coda, che solo per un pelo ha avuto conseguenze gravi solo per la vettura.

Infatti, accelerata dall'erba umida, la sbandata dello svedese si è conclusa a gran velocità contro il muretto esterno. Nell'urto, la ruota anteriore sinistra è finita contro l'abitacolo e Johansson ha ricevuto una brutta botta alla gamba sinistra. All'inizio la cosa sembrava grave, perché si è notato Stefan uscire zoppicando vistosamente. Poi, ad un esame più accurato, si è visto che si trattava solo di una contusione e Andrea Dungal, la figlia del fisioterapista preferito da Niki Lauda, ha messo rimedio a tutto con una serie di impacchi di ghiaccio.

che perché questa volta il tempo di Mansell era francamente inavvicinabile.

D'altronde l'inglese, molto nervoso come sempre in questi ultimi appuntamenti per l'iride, alla fine ha precisato il valore della sua impresa con una frase laconica: «Questa pole è importante per me per tutte le ovvie e maledette ragioni che ognuno può immaginare. Ma soprattutto lo è perché rispecchia alla perfezione l'unica tattica che mi sono imposto per diventare campione del mondo: stare sempre davanti a tutti».

La dichiarazione di guerra del baffuto pupillo di Patrick Head è stata ovviamente raccolta da Nelson Piquet con un sorrisetto, anche perché il brasiliano sa bene che la sua arma migliore nel confronto con il compagno di squadra è sempre stata la maggior sicurezza psicologica derivantegli non solo dal fatto che Nelson al casco iridato, dopo il primo bis, ci ha in un certo senso fatto il callo, ma soprattutto dal fatto che la capacità di non accumulare inutili tensioni è una delle cose più positive del suo carattere.

Certo Piquet lamentava, a chiusura della giornata decisiva, un imperfetto funzionamento del motore quando ha montato il treno di pneumatici più teneri.

Ma è anche vero che chiunque abbia visto Mansell districarsi lungo le strette e complicate curve di questo tracciato ha visto l'esecuzione di un capolavoro di grinta e decisione. Quale forse nemmeno lo stesso Senna, «re» delle pole position, ha mai offerto.

Oltre al concerto a tre dei diretti interessati al titolo, cui si è aggiunto Senna, le prove hanno offerto altri acuti. Non purtroppo da parte della Ferrari, i cui piloti hanno distrutto il venerdì due scocche, unici a fare un tale exploit, segno che oltre che nelle macchine qualche cosa non funzionava bene neppure nei piloti. In compenso, a difendere i colori italiani oltre a Berger ed Arnoux, per merito più che altro delle Pirelli, questa volta è arrivato Andrea De Cesaris con la sua Minardi. Ai box della squadra sino a dieci minuti dalla fine delle prove ci si cullava nel sogno di finire nei primi dieci, traguardo sperato sino a due o tre gare fa. Poi Alliot ha fatto scendere De Cesaris all'undicesimo posto, ma questo non toglie nulla ai meriti del team e del pilota, testimoniando soprattutto come la macchina sia veramente un passo avanti rispetto alla prima F.1 costruita a Faenza dodici mesi fa.

Eugenio Zigliotto

IN (e OUT) nelle PROVE

Tutti con motori bomba

Con le macchine variate rispetto al Messico solo nella configurazione aerodinamica frontale, cioè senza le ampie paratie laterali, Piquet e Mansell hanno fatto subito vedere che per il titolo mondiale a Londra e a Tokyo non si è certo lasciato nulla di intentato. A questo proposito è interessante segnalare come sulle quattro monoposto a disposizione dei due piloti sia il venerdì che il sabato sono stati impiegati gli stessi motori. E non erano in versione «da passeggio» se si considera che Mansell ha primeggiato in entrambe le sessioni

di prove qualificate. Piquet, che come il compagno ha lavorato a lungo sia per trovare gli assetti da gara sia per verificare la tenuta del motore e soprattutto la giusta scelta di gomme, è stato l'unico a dire che sul finale della seconda sessione c'era qualcosa che non andava sia con la bilanciatura della macchina che con il rendimento del motore. Per il resto, l'impressione è stata però del tutto perfetta. E con due piloti in lizza per il titolo questo è un merito non da poco per una squadra.

Sarà anche merito di Pirelli...

Tra Chiti, Caliri e De Cesaris, cioè motore, telaio e pilota, non c'era nessuno a volersi prendere il merito di questo rilancio Minardi, che fino a Monza era in zona retrocessione di serie B e adesso, in tre gare, sale addirittura tra i gironi della serie A. C'è chi dice che è più che

altro merito della Pirelli, ma anche se questo è vero è però certo che la nuova macchina, fatta debuttare a Budapest e collaudata in pista solo durante i Gran Premi, solo in Australia ha potuto far vedere il suo vero potenziale. Non è niente male se si considera che

De Cesaris a lungo ha sfiorato la decima posizione assoluta. Bene anche Nannini, che nonostante la macchina dello scorso anno ha centrato l'obiettivo di entrare fra i primi venti, a conferma che nel team Minardi la voglia di battersi non è certo venuta meno.

Una squadra in vacanza

Tra tutti i team venuti in Australia, quello della Arrows è senza dubbio quello che ha dato di più l'idea di essere venuto in vacanza anziché a cercare l'ultima occasione per salire agli onori della cronaca. Infatti, pur se lo sviluppo della macchina nuova è sembrato fermo anche prima del G.P. ad Adelaide, per l'ultima gara del campionato 1986 il team di Oliver ha marcato il passo

come non mai, con una serie continua di rotture di motori, turbine, organi meccanici, che sono serviti ad inquadrate un momento davvero poco felice. In particolare a veder segnate come una via crucis le sue ultime sessioni di prove con le macchine inglesi è stato Boutsen, che non è riuscito a fare nemmeno un giro buono.

Unici a non migliorare

Una serie di piccoli lavori, effettuati nell'intervallo fra Messico e Australia per migliorare il tempo di risposta del turbo, secondo Alboreto danno subito i loro frutti. Ma in compenso ai miglioramenti del motore non fanno eco quelli del telaio, che si dimostra ancora una volta di difficile messo a punto.

In mattinata del venerdì sulla pista umida esce Alboreto e danneggia la scocca. Poi, nel pomeriggio, a chiusura delle prove esce anche Johansson e danneggia la seconda scocca. Così al sabato è evidente che con il muletto e l'altra macchina con la scocca di scorta i piloti della Ferrari sono in si-

tuazione di grave difficoltà. Sia per la messa a punto in sé, sia per la tenuta di strada. Non a caso entrambi si lamentano di un eccessivo sovrasterzo e altrettanto non a caso sono solo Alboreto e Johansson, alla fine, gli unici due a non aver migliorato i propri tempi del venerdì.

WILLIAMS

MINARDI

ARROWS

FERRARI

LIGIER**Il massimo appoggio**

Nel giorno dell'addio le due monoposto francesi, in tutto e per tutto uguali a quelle del Messico, hanno dato a Pirelli e Renault una ulteriore dimostrazione che la decisione del ritiro è stata affrettata, sia a Parigi che a Milano. Per Arnoux e Alliot, entrambi debuttanti ad Adelaide, ha anche giocato la ottima adattabilità al circuito della JS 27, intuita anche lo scorso anno. Nella prima giornata Alliot ha avuto un principio di incendio, mentre nella seconda, dopo aver i due piloti scelto l'assetto aerodinamico del massimo appoggio, cioè con un flap supplementare sull'alettone posteriore, Arnoux ha dovuto prendere il muletto perché sulla sua macchina il motore da qualifica non rendeva al massimo. Purtroppo per lui, come parzialmente anche per Alliot, la pista sporca di olio nel finale rendeva impossibili ulteriori miglioramenti.

LOTUS**Senna non ce la fa**

Il tempo incerto della prima giornata di prove con pista alternativamente asciutta e bagnata condiziona il rendimento del team alla pari di quello di tutti gli altri. In particolare Senna esce, dopo aver toccato un cordolo, danneggiando il frontale. Dumfries invece in mattinata aveva bucatu una gomma dopo un testa coda alla chicane. Per la seconda giornata invece l'inglese è vittima nel turno di prove cronometrate di problemi all'impianto elettrico che gli impediscono di fare un giro completo al massimo della pressione del turbo. Senna dal canto suo dopo aver utilizzato un treno di gomme da gara, quando negli ultimi minuti scende in pista con le gomme da qualifica trova di non aver la macchina bilanciata a sufficienza e soprattutto l'olio lasciato da Streiff e da Palmer che gli impediscono di fare meglio delle due Williams.

OSELLA**Due nuovi sponsorini**

Padron Enzo è rimasto in Italia, ma il team riesce egualmente a trovare due piccoli sponsor locali. E sono queste le sole novità. Perché, se gli altri teams non hanno fatto modifiche dal Messico all'Australia, non sono certo i torinesi a poterle fare. Ghinzani purtroppo per tutta la prima giornata è attardato da un inspiegabile problema alla centralina elettronica che gli impedisce di fare anche un solo giro senza intoppi. Sempre problemi di motore, anche se di natura diversa, per Berg: nella seconda giornata qualche miglioramento, dopo l'intervento dei tecnici della Magneti Marelli, e così i due piloti riescono finalmente a completare qualche giro anche se ovviamente con pressioni del turbo al minimo, per non incorrere in inutili e dannosi, per non dire costosi, guasti al motore.

ZAKSPEED**Dal cambio al motore**

Per il primo contatto sulla pista di Adelaide il team tedesco usa le monoposto che già ha portato in Messico, senza alcuna variazione. Nella prima giornata Palmer fa il tempo con gomme dure da gara. L'inglese si lamenta per problemi al cambio avendo la sesta troppo corta. Rothegetter invece non fa più di sei giri dovendo rientrare ai box con il motore rotto. Per il secondo giorno di prove le cose migliorano di poco. Infatti Palmer non riesce a trovare un assetto che gli consenta di sfruttare le gomme al meglio, lamenta infatti un eccessivo sovrasterzo. Per Rothegetter nuovo arresto invece durante l'ultima ora di prove cronometrate a causa ancora una volta della rottura del motore.

BENETTON**Berger non cambia**

Attesa alla riprova dopo il vittorioso Gran Premio del Messico, la squadra con i colori trevigiani non si conferma in Australia. Fabi deve girare con il muletto perché ha problemi al motore sulla sua macchina da corsa per tutta la prima giornata, mentre Berger invece non riesce a finire le qualifiche perché accusa la rottura del motore. Per la seconda giornata il quadro generale invece di migliorare peggiora. Infatti Fabi non riesce a trovare lo spunto vincente perché si deve fermare a causa della rottura del motore, mentre Berger comincia a lamentare noie ai freni e soprattutto al cambio, per finire la seconda e decisiva ora di prove cronometrate in anticipo, proprio per il cambio definitivamente rotto.

MCLAREN**Cercasi nuovamente grip**

Visto lo stato d'animo con cui Prost e Rosberg affrontano il GP di Australia, uno per vincere il titolo, l'altro per chiudere la carriera, è subito chiaro il diverso uso delle prime prove che i due piloti fanno. Infatti sullo stesso materiale del Messico Alain si dedica più che altro a trovare una buona messa a punto e a capire il limite dei pneumatici, mentre Keke punta all'exploit come dimostra il suo quinto tempo delle prime prove cronometrate. La musica cambia per il secondo giorno e Prost, che si dichiara contento dell'equilibrio trovato, in mattinata è il più veloce di tutti. Nel pomeriggio però improvvisamente e soprattutto inspiegabilmente la sua macchina perde tutto il grip che aveva in mattinata. Così il francese non riesce a tenersi a livello dei suoi due rivali della Williams.

TYRRELL**Alettone dal computer**

Fra i pochi ad avere qualcosa dopo il Messico: si tratta di un alettone disegnato al computer della Data General, sponsor del team, e montato su un nuovo telaio, il numero cinque della 015, affidato a Brundle. Nella prima giornata al mattino entrambi i piloti lamentavano danni. Brundle al muletto per una collisione con Arnoux, e Streiff per una reazione di Johansson che, ritenendosi chiuso dal francese, lo sbatte fuori senza tanti complimenti. Nella seconda giornata Brundle rompe il motore nella mattinata e mentre gli montano quello da qualifica gira con il muletto. Però negli ultimi dieci minuti, quando finalmente la sua macchina viene pronta, l'inglese non può sfruttare le gomme tenere sia per l'olio sul percorso sia perché non ha l'assetto giusto. Streiff invece prima di rompere il motore e inondare la pista d'olio, raggiunge la decima posizione.

LOLA**L'errore di Patrick**

Un motore nuovo per Alan Jones, beniamino del pubblico di casa. Ma la prima giornata si conclude con l'australiano ultimo perché, dopo alcune noie al motore in mattinata, quando finalmente si riesce a rimediare agli inconvenienti, comincia a piovere e quindi Alain non esce nemmeno dai box. Prove invece subito movimentate per Tambay che in mattinata sull'umido esce sbattendo violentemente contro le protezioni, per cui prosegue le prove con il muletto che però ha un motore con imprevisti cali di potenza. Nella seconda giornata Jones rompe subito il motore, quindi prende il muletto che continua ad avere il motore dal rendimento alterno. Poi sulla sua macchina, a cui è stato cambiato il motore, l'australiano lamenta la rottura della distribuzione. Tambay invece continua a dimostrare di non gradire la pista cittadina di Adelaide.

BRABHAM**Sogliola da pensionare**

Il parziale recupero in tenuta di strada visto in Messico si perde subito non appena le due BT 55 di Patrese e Warwick arrivano in Australia. Nonostante l'impegno della Pirelli e dei motoristi della BMW, infatti i tempi non vengono in nessuna delle due giornate proprio perché le monoposto non vogliono perdere la tendenza ad essere inguidabili. Warwick nel primo turno incappa anche in una uscita di strada però senza conseguenze. Il piazzamento finale al termine delle due giornate (appena in zona premi di partenza, che come è noto vengono dati solo fino al ventesimo classificato) dimostra a sufficienza la crisi della «sogliola» alla vigilia del suo definitivo pensionamento.

AUSTRALIA

McLAREN ◆◆◆

Nella bufera a metà stagione con l'agosto terribile di Bernard che se ne va e Prost che viene squalificato a Monza, ma un finale degno del team che aveva spopolato nel 1984 e nel 1985. Se mai l'era del turbo dovrà essere identificata con un nome, esso è solo McLaren-Porsche.

PROST 10
Merita anche la lode per come ha costruito il capolavoro di Adelaide nel cocktail di intelligenza per il cambio gomme e il rischio per il computer impazzito.

ROSBERG 9
Un addio (ma sarà vero?) impeccabile. Peccato non sia stato così tutta la stagione, la F. 1 ne avrebbe avuto bisogno.

TYRRELL ◆

È stato tradito dalla sete cronica del turbo Renault, ma il terzo e il quarto posto del penultimo giro, per di più senza cambiare gomme nel giorno della crisi Goodyear, dicono che la 015 è una macchina che merita di essere seguita in futuro.

BRUNDELE 7
Ha corso con la grinta dei suoi giorni migliori e, considerato che i circuiti cittadini non gli piacciono molto, è chiaro che il risultato finale lo ha premiato per meno di quello che meritava.

STREIFF 7
A differenza del compagno di squadra i cittadini, e in particolare Adelaide, gli piacciono e fino a pochi giri dalla fine, quando era terzo, lo ha dimostrato con ampio merito.

WILLIAMS

Nel giorno del trionfo ha conosciuto la più bruciante delle sconfitte. Anche se tutti puntano il dito accusatore verso la Goodyear, è certo che invece qualche mea culpa lo possono recitare tutti, dai progettisti ai piloti. Dovuta eccezione quelli della Honda.

MANSELL 5
Lui mette in croce i box, ma il suo nervosismo e la sua mancanza di lucidità, dalle prove alla mancata valutazione sullo stato delle gomme e sulla visione della corsa dal punto di vista tattico, dicono che non meritava di diventare campione del mondo.

PIQUET 5
L'errore del testacoda a metà dice che non era il Piquet lucido di quando all'ultimo incontro piegò prima Reutemann e poi Prost. Adesso sa anche lui cosa vuole dire perdere un titolo, e male, all'ultima giornata.

BRABHAM

Un Patrese arrembante ha mascherato in gara i problemi che fin dalle prove hanno definitivamente fatto capire che la soglia è stato uno dei più grossi fallimenti di tutta la storia dell'automobilismo.

PATRESE 8
Arrivare ad essere il primo dopo i «marziani» da casco iridato avendo per le mani una BT 55 sul circuito di Adelaide è certo un merito che va messo in evidenza.

WARWICK 6
Forse ha chiuso definitivamente con la F. 1, ma è riuscito a farlo con una gara dignitosa, anche e soprattutto considerato il mezzo che si trovava per le mani.

LOTUS

Sbarcava in Australia con l'incarico di fare il terzo incomodo nella lotta per il mondiale, invece ha fallito pienamente l'obiettivo e non solo perché gli altri erano davvero più forti.

SENNA 6
Ha potuto essere il «miño de oro» solo al via, poi il motore Renault ha relegato i suoi exploit in quella zona della classifica dove la telecamera arriva di rado.

DUMFRIES 6
Il testacoda, in diretta dalla telecamera, sarebbe da insufficiente ma visto che ha poi concluso in zona punti una sufficienza ad onore.

ZAKSPEED

La crescita anche se impercettibile continua. Palmer al traguardo in una giornata dove vedere la bandiera a scacchi era un traguardo piuttosto importante, lo conferma in pieno.

PALMER 6
Non conosceva la pista ma è riuscito a non farsi prendere dalla foga di voler strafare a tutti i costi, come in precedenti gare, e il risultato si è visto subito.

ROTHENGATTER 6
Le sue corse sono sempre ad handicap dato il materiale che gli affidano, quindi va visto con benevolenza ogni sua prestazione.

LOLA

Non si sa se continuerà, ma è certo che il potenziale e il bilancio di questo primo anno di presenza nel mondiale di F. 1 non sono così confortanti come quelli raccolti nella CART. Da cosa dipenderà?

JONES s.v.
Per la gara davanti al suo pubblico, che tra l'altro potrebbe anche essere la sua ultima, meritava di avere per le mani qualcosa di più brillante di quello che si è ritrovato.

TAMBAY 4
La peggior gara della sua carriera, visto che dalle prove alla partenza ha collezionato solo incidenti e testacoda.

ARROWS

L'aria di smobilitazione si era intuita da tempo ma, come si dice, la speranza è sempre l'ultima a morire. Nel caso specifico però possiamo dire che «è morta».

BOUTSEN 6
La sola consolazione del suo soggiorno australiano gli viene dall'aver messo finalmente la firma sotto il contratto Benetton per il 1987.

DANNER 6
Il tirocinio è sempre stato duro per tutti e anche lui non fa eccezione alla regola. Resta solo da fargli gli auguri per un miglior 1987.

BENETTON

Dopo il Messico ci si aspettava qualcosa di più, anche perché le Pirelli sono sempre le Pirelli. Ma i miracoli, è confermato ancora una volta, non si fanno a ripetizione.

FABI 6
Una corsa piuttosto scialba, dopo il coinvolgimento nel caos iniziale. Non ha più recuperato i giri di ritardo aggravati anche dalla sosta al box.

BERGER 6
Una gara all'altezza di quello che consentiva la sua macchina. Quindi molte velleità rintuzzate. Speriamo esplodano il prossimo anno.

OSELLA

Dicono che è il capolinea per la presenza del costruttore torinese in F. 1 e se il futuro dovrà ancora essere come questa stagione non si può che essere d'accordo con questa decisione.

GHINZANI s.v.
Il non riuscire a giudicarlo non dipende certo da lui. Anzi, i calvari che sopporta lo accrediterebbero di un bel 10.

BERG s.v.
Può ripetersi la considerazione fatta per Ghinzani, anche se il canadese però è ancora un pivello e quindi può accontentarsi di dire: io c'ero.

MINARDI

Il rush delle prove aveva alimentato qualche speranza di zona punti. Ma in gara il miracolo non si è ripetuto. Anzi c'è l'ombra di quell'incidente di Nannini.

DE CESARIS 7
Un punto in più della sufficienza, se non altro per quello che ha fatto vedere in prova. Cioè che è sempre un pur sangue della velocità.

NANNINI s.v.
Può dire di essersela cavata a buon mercato da un incidente davvero con i fiocchi.

LIGIER

Due vetture all'arrivo ma non certo in quella posizione che le prove e soprattutto le Pirelli avrebbero potuto giustificare. Questo anche se Arnoux dopo la toccata con Alboreto al via ha dovuto solo inseguire.

ARNOUX 7
Una gara tutta in salita che vale molto di più del settimo posto finale che il francese si vede accreditare dalla classifica del GP d'Australia.

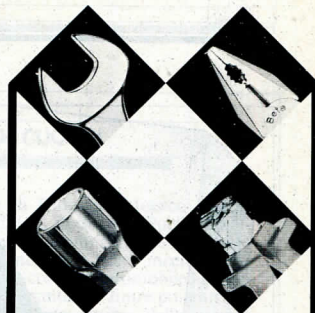
ALLIOT 6
Una gara con un solo traguardo: finire. C'è riuscito a un ritmo forse troppo prudente.

FERRARI

Ha chiuso con un pilota sul podio, ma come già in altre occasioni tutti sanno che è un premio superiore alle possibilità della squadra del cavallino del 1986.

ALBORETO 5
Proprio lui che è un calcolatore ha voluto inventarsi una partenza alla Villeneuve. Ma di Gilles, caro Michele, ce n'era un solo.

JOHANSSON 7
Si congeda con nove punti più di Alboreto e ben quattro presenze sul podio: per uno giudicato più lento della prima guida è un bottino niente male.



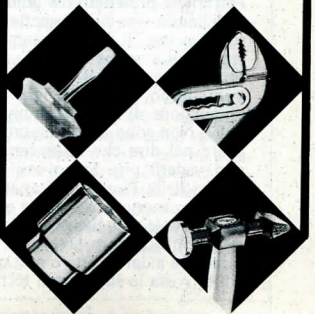
Beta

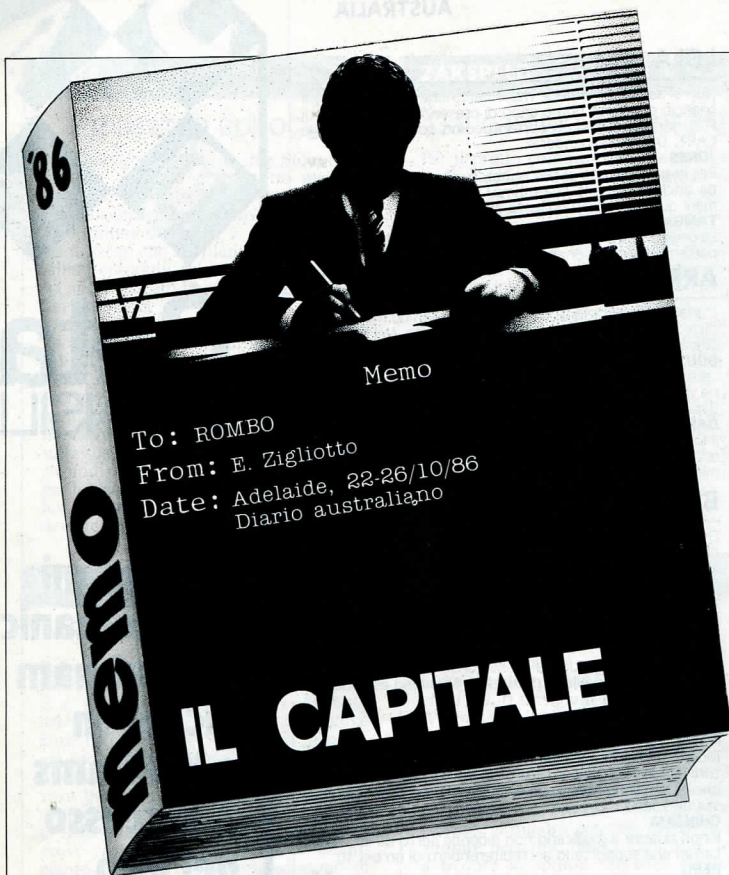
UTENSILI

nelle mani
dei meccanici
di Brabham
McLaren
e Williams
il successo
dei loro
piloti e.... gli
utensili Beta

Beta

UTENSILI





COMMIATI

Con l'Australia anche il mondiale '86 si congela. In questi ultimi sette mesi la F.1 ci ha offerto una gamma infinita di emozioni, di fatti, di dolori purtroppo. Ma con fortuna mi accorgo di non essere il solo a sognare già il prossimo anno, quando dal Brasile si ricomincerà. Forse le stesse cose le ho scritte lo scorso anno, chiudendo il «memo» del 1985, ma non è cattiva volontà, o peggio cattiva memoria. E' solo questione che questa passione è talmente forte che è un attimo ripetersi. Certo qualcuno potrebbe obiettare che l'appuntamento con il 1987, dopo le varie rivoluzioni cui abbiamo assistito in questi ultimi mesi, da quella di Balestre a quella di Ferrari, si presenta così ghiotto da giustificare l'ansia con cui si aspetta il momento di ricominciare. E indubbiamente questo qualcuno non avrebbe torto.

Proprio per questo voglio dedicare questo mio ultimo appunto a chi ha annunciato l'intenzione di non essere più nel circus del 1987. Non sono tanti, ma credo di non sbagliare nel dire che dispiacerà a parecchi di non vederli più. Siano essi gli uomini e i tecnici della Pirelli, capitanati dall'ing. Mario Mezzanotte, costretti da una strana logica aziendale a lasciare proprio nel momento in cui il loro duro lavoro di tanti anni cominciava a dare frutti, e non certo di piccola entità, vista la superiorità tecnologica messa

in mostra nelle ultime gare dai pneumatici radiali milanesi nei confronti di quelli americani della Goodyear. Siano essi i piloti che, come Keke Rosberg, hanno manifestato l'intenzione di appendere il casco al classico chiodo, oppure quelli che invece purtroppo non riusciranno il prossimo anno a trovare un ingaggio.

Sia infine Jean Campiche. E' il tecnico elettronico svizzero che per quattordici anni, dal 1973 precisamente, ha «suonato la tastiera del suo piano» (come lui stesso spiritosamente dice in un piccolo comunicato che ha diffuso in tre lingue agli amici della stampa) per conto della Heuer prima e della Longines poi ai box Ferrari. Come personaggio Campiche è più noto agli addetti ai lavori che al grande pubblico.

Adesso, lusingato dalle offerte della TAG-Heuer, Campiche lascia le piste per rientrare a casa e mettere a frutto la sua esperienza nel campo del cronometraggio sportivo elettronico. Ma la sua, come quella di tutti gli altri che lasciano, non è una decisione facile, come il cronometrista Ferrari annota con precisione tutta svizzera, perché «le esperienze più preziose che ho potuto raccogliere in tanti anni di F.1 sono le tante amicizie che mi sono create in questo ambiente». Ti capiamo, Campiche, questo è un capitale che non si baratta tanto facilmente ed è proprio perciò che quest'anno, a differenza della scorsa stagione, mi permetto di dare in anticipo appuntamento ai tanti amici di questo «memo»: arrivederci al 1987.

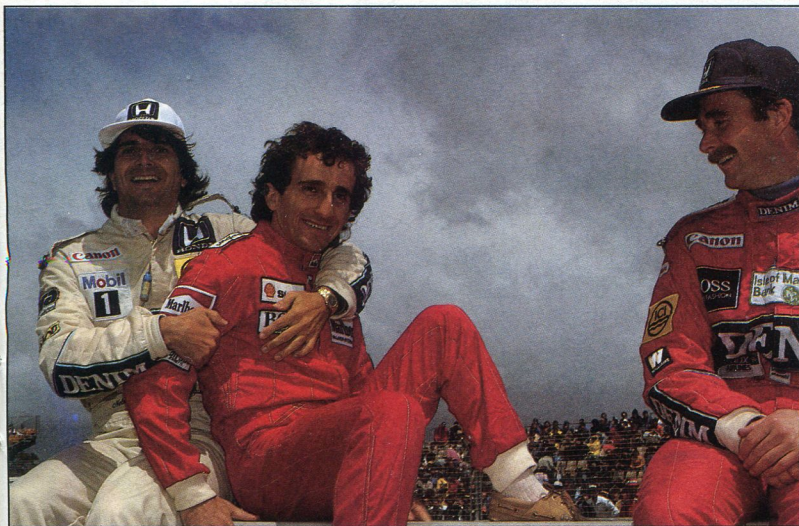
FE...BB...ARI?...

Sono reduci da una stagione disastrosa, a dir poco, e un campionato non lo vincono ormai non si sa più da quanti anni. Però a Maranello una cosa non hanno perso: il buon umore. Quel particolare tipo di umorismo modenese, starei per dire. Un po' grasso, un po' colorito, ma sempre sapido, efficace, dalla battuta pronta e felice. L'ultimo esempio l'ho avuto ad Adelaide da uno dei meccanici che evidentemente, visto il clima non certo propenso al buon umore imposto da Piccinini alla squadra Ferrari, mi ha fatto giurare di rivelare il peccato ma non...

Parafrasando bene una celebre barzelletta e puntando sul prossimo arrivo a Fiorano di Barnard e Berger, la «BB» della riscossa del cavallino, la storiella è questa. Un alunno delle scuole prospicienti la pista di Fiorano si avvicina al maestro e chiede con voce infantile: «Scusi, signor maestro, come si scrive Ferrari?». L'insegnante che sta guardando fuori dalla finestra, preso dalle evoluzioni in pista delle rosse, risponde: «Ma con due B, caro, con due B!».



Due popolarissimi personaggi dei box Ferrari che non si vedranno più alle gare: Jean Campiche, l'uomo dei cronometri, passato alla TAG Heuer, e «Tommy» Tomaini, il responsabile tecnico sulle piste, che ha chiesto di restare a casa con incarichi diversi



Hanno scherzato sino all'ultimo momento, anche ai box, Piquet e Prost, sotto gli occhi di Mansell. Poi da veri professionisti in pista hanno dato il massimo, senza risparmi di colpi.

UOMINI A ZONZO

L'appuntamento australiano era decisivo solo per tre uomini: Mansell, Piquet e Prost. Per tutti gli altri, con il giro del mondo pressoché forzato (cui costringeva il trasferimento dall'Europa al Messico, all'Australia e di nuovo all'Europa) l'intervallo tra Città del Messico e Adelaide si è tramutato in un anticipo di vacanza. Molte le destinazioni tra le spiagge messicane, californiane, australiane e soprattutto tra le molte isole tropicali dei mari del sud.

Per la maggioranza la meta preferita è stata la Polinesia, con la mitica Bora Bora in testa. Vi hanno soggiornato per qualche giorno in parecchi nel trasferimento verso l'Australia: Alboreto con la moglie assieme a Patrese e Nannini, ugualmente accompagnati dalle consorti; poco distanti anche Fabi e De Cesaris. Per il romano, infaticabile tra wind surf, pesca subacquea e tennis, la sorpresa maggiore è stata vedere sulla spiaggia anche l'ing. Chiti. Il tecnico toscano si era abbondantemente coperto per prevenire gli effetti del sole tropicale. La sua precauzione però non ha tenuto conto del fatto che, sedendosi, i pantaloni si sollevano un pò sulle caviglie. Con la conseguenza quindi che il progettista della Motori Moderni se n'è arrivato in Australia con buona parte della porzione inferiore delle gambe arrostita, più che abbronzata, dai raggi infuocati del sole di Bora Bora.

L'inconveniente della prolungata esposizione al sole di carni lattee da uomo del nord, nelle lunghe giornate ai bordi di mari da vero e proprio paradiso terrestre l'hanno pagato anche gli inglesi Brundle e Palmer. Nel rifugio che si erano scovati alle isole Fiji hanno dovuto passare quasi la metà del tempo con le spalle coperte dalle T-shirt e le gambe avvolte in lunghi blue jeans. Problemi meno «scottanti» invece per Senna e Boutsen che ai mari tropicali hanno preferi-

to le brezze dei Caraibi, trascorrendo la loro settimana a Torquais, un isolotto celebre per essere stato in altri tempi il paradiso dei pirati.

Berger invece il sapore del successo di Città del Messico è venuto a gustarselo direttamente in Australia, soggiornando a Hamilton Island, uno dei paradisi della celebre barriera corallina australiana. Con gli stessi gusti vacanzieri anche i francesi Tambay e Streiff, quest'ultimo in giro con moglie e bambino di tre anni.

In conclusione quindi gli unici a non ripetersi per essere al meglio per l'ultimo appuntamento della stagione sono stati proprio i tre che ne avevano più bisogno: Mansell perché dal Messico è tornato a casa in Inghilterra dove doveva affrontare una serie d'incontri promozionali per i suoi sponsor; Prost che ugualmente è rientrato in Svizzera perché aveva degli affari inderogabili da seguire; infine Piquet che non aveva niente da fare ma che si è andato a prendere volontariamente forse la gatta più difficile da pelare. Il brasiliano infatti, invece di volare come tutti gli altri con aerei di linea, ha deciso di fare il giro del mondo con il suo piccolo Executive: un'impresa che lo stesso Lauda, pur amante di volo e di aerei, ha definito pazzesca. Al di là del costo del viaggio - con il quale Piquet avrebbe sicuramente comperato tutta la prima classe di qualsiasi aereo di linea, risparmiando pure (perché si dice che lo sfizio gli sia costato qualcosa come duecento milioni) - Nelson infatti si è trovato anche di fronte alla necessità di essere ai comandi dell'aereo, assieme al copilota, per qualcosa come una quarantina di ore in totale. Nè d'altronde nessuno degli altri passeggeri - da Sylvia al suo fianco questa volta come hostess volante, al giornalista italiano Costa con la moglie, a Johansson e fidanzata (questi ultimi però come ospiti paganti, visto che hanno versato a Piquet l'equivalente di un passaggio in prima classe) - poteva sostituirlo non avendo il brevetto di volo.

CUOR DI CUOGHI

L'autodromo di Città del Messico è stato intitolato ai fratelli Rodriguez. Pochi del circus attuale della F.1 sanno chi fossero questi due fratelli messicani che incendiarono l'ambiente delle corse in automobile agli inizi degli Anni Sessanta per finire poi entrambi drammaticamente vittime della propria passione: Ricardo proprio a Città del Messico nel '62 e Pedro nove anni dopo in Germania.

Per nessuno della Ferrari, della Lotus o di tutti gli altri team con cui i due Rodriguez espressero il loro grande talento di piloti, il loro nome ha evocato qualcosa di più di una fugace occhiata alla lapide posta dietro il paddock. Neppure Jo Ramirez - il meccanico messicano oggi vice di Ron Dennis alla McLaren, che iniziò la sua carriera nella F.1 proprio al fianco dei Rodriguez - ha trovato il tempo per qualcosa di più di una laconica telefonata a Sara, la vedova di Pedro, che risiede ancora a Città del Messico.

Unica eccezione a tanto disadorna cornice di sentimenti Ermanno Cuoghi, il meccanico modenese oggi alla Minardi. Per i tifosi meno giovani il suo nome è legato solo alla partenza di Lauda dalla Ferrari una decina di anni fa, con l'austriaco che lo volle assieme a Ghedini nella Brabham Alfa Romeo sponsorizzata dalla Parmalat. Ma Cuoghi nel mondo delle corse le prime briciole di notorietà le raccolse invece in Inghilterra quand'era meccanico nel celebre team di John Wyer che con le Ford GT 40 prima e con le Porsche SP poi, ma sempre con i colori della Gulf, fu protagonista del mondiale marche nei primi Anni Settanta. Guidando queste vetture emerse un pilota in particolare: Pedro Rodriguez. La coppia Rodriguez-Cuoghi, uno al volante, l'altro ai box, visse all'epoca parecchi giorni felici ed Ermanno sbarcando a Città del Messico dopo tanti anni non l'ha dimenticato. In silenzio il martedì dopo il Gran Premio del Messico, quando il suo lavoro alla Minardi era stato completato, mentre i suoi amici e colleghi sciamavano per la città a fare shopping o turismo, Cuoghi ha preso un taxi e tutto solo se n'è andato al cimitero spagnolo. L'indirizzo lo aveva avuto da Ramirez che però aveva premesso di non poterlo accompagnare.

«Ho fatto un pò di fatica a trovare la tomba ha raccontato ad Adelaide lo stesso Cuoghi, un pò vergognoso e intimidito dal fatto che avessi scoperto il suo piccolo e privato segreto - poi però ci sono riuscito. C'è un'enorme lapide e Pedro e Ricardo riposano uno di fianco all'altro. Mi ha fatto tanta tristezza vedere che non c'era nemmeno un fiore. E si che con i fratelli Rodriguez in Messico prima di questo gran premio si sono riempiti la bocca in tanti. Io avevo comperato un gran mazzo di crisantemi. Dovevano essere tutti per Pedro. Ma non me la sono sentita, e li ho divisi anche con Ricardo. Lo conoscevo appena, ma in quel momento ero lì non solo come amico di Pedro ma anche come sportivo e ho sentito che dovevo farlo, perché non credo di dire una sciocchezza se dico che il mondo delle corse, così insensibile, così frettoloso, forse un qualcosa lo deve anche a questi due ragazzi messicani, colpevoli solo di aver amato le corse in automobile più di ogni altra cosa».

FLORIO 80 revival



LA STORIA

Ignazio Florio aveva commerciato per lungo tempo in agrumi. A Palermo prima dell'inizio del secolo si potevano acquistare da lui anche vino ed olio d'oliva: niente cambio fino alla nascita dei figli Ignazio jr. e Vincenzo, il secondogenito. Sin dal 1883, però, il rampollo più giovane dell'impero Florio, che abbracciava un'infinità di commerci e attività, cercò di gareggiare in tutte le discipline, e quando il primo esemplare di automobile sbarcò a Palermo (era il 1898) non poté fare a meno di organizzare una sfida sul tratto che da Palermo va alla spiaggia di Mondello: con la sua De Dion si batté contro un concorrente a cavallo ed uno in bicicletta... Le macchine di allora erano piuttosto lente e Vincenzo Florio perse la gara, ma il tarlo della competizione gli era rimasto. Qualche anno dopo, infatti, si diede alle corse come pilota; poi organizzò la Coppa Florio a Brescia.

I tempi erano ormai maturi per far nascere una leggenda: la Targa Florio. Erano le sei del mattino del 6 maggio 1906 quando ebbe inizio la corsa, e Vincenzo Florio aveva soltanto 23 anni; al via si schierarono appena dieci vetture a causa di due scioperi, uno in Francia dei lavoratori, l'altro del personale della Navigazione Generale Italiana.

Era una gara folle: come la Mille Miglia si sviluppava tra due ali

dense di folla, dalla partenza all'arrivo; i corridori dovevano attraversare a tutta velocità i tortuosi paesi siciliani; le curve si susseguivano, ogni tre secondi, in un crescendo che faceva ubriacare, eppure mai corsa al mondo è stata tanto amata... Il primo vincitore che l'Albo d'Oro della corsa ricordi è il piemontese Alessandro Cagno che si impose con la sua Itala a circa 47 kmh. Già l'anno dopo, però, Felice Nazzaro portò la media ad oltre 54 km orari: senza casco, con un paio di occhiali e solo un fazzoletto davanti alla bocca per proteggersi dalla polvere...

Nel 1912 la Targa emigra e si sposta sul percorso del Giro di Sicilia (1050 km) per far sì che si focalizzi l'attenzione dell'opinione pubblica sulla necessità di un piano stradale. Dopo la pausa forzata dovuta alla guerra, nel '19 si ricomincia tornando sulle Madonie, e nel '20 nasce «Floriopoli»: tribune e strutture (box, garage) in grado di ospitare i servizi necessari alla corsa. Intanto un nome che sarà illustre si affaccia in Sicilia: è Enzo Ferrari che giunge secondo alle spalle di Guido Meregalli. Ma le tribune vengono distrutte da un incendio: è il 1923. Vengono subito ricostruite e la gara può avere regolare svolgimento. In quella gara Antonio Ascari - che correva con un'Alfa Romeo RL speciale Targa Florio - fu attardato da un guasto mentre era primo a pochi metri dal traguardo; vinse così Ugo Sivocci (scm-

I nostalgici entusiasti erano tanti, piloti in macchina e folla a far da cornice, mancava però quel qualcosa che fa fremere

Non sarà più la stessa TARGA



fotocolor PHOTO 4

Sul podio della Targa, assieme a Giorgio Schon (a sinistra) che ha vinto con «Apache» nella categoria Sport, è tornato anche Brian Redman, il simpatico pilota inglese che 15 anni fa, proprio alla Targa, ebbe un incidente di cui porta ancora i segni

Quando il presidente dell'ACI, Rosario Alessi, con a fianco il presidente dell'AC Palermo, Nino Sansone, ha dato il via alla Targa Florio degli 80 anni davanti alle tribune gremite di Floriopoli, a Cerda, c'è stato un momento di emozione: era la Targa che ritornava sulle Madonie, nella sua cornice abituale, sia pure per una rievocazione. Ancora qualche attimo di tensione si è avuto quando i vincitori Redman-Hermann sono arrivati al traguardo troppo velocemente e la loro Porsche si è intraversata davanti al tavolo dei cronometristi...

È stata una settimana intera di festeggiamenti che ha portato i partecipanti alla Targa e al raduno «80 anni di Targa» - organizzati dall'AC Palermo e patrocinati dalla Regione Sicilia attra-

Anna Maria Chiariello

parso qualche mese dopo a Monza) con una vettura identica, che portava sulle fiancate il numero «13» e divenne l'«uomo del quadrifoglio». Per festeggiare quella vittoria, infatti, l'Alfa Romeo decise di dipingere sulla macchina un quadrifoglio verde, da allora simbolo delle vittorie sportive dell'Alfa ed oggi dei modelli più sportivi.

Dal '25 la gara passa sotto lo scettro della Bugatti che si aggiudica cinque edizioni consecutive della gara, ma nel '30 l'Alfa Romeo comincia un ciclo di vittorie (6) che non verrà più eguagliato: due ciascuno per Achille Varzi, Tazio Nuvolari e Tonino Brivio.

Poco prima della Seconda Guerra Mondiale si cambia nuovamente: si corre sul circuito della Favorita. È il periodo Maserati: quattro vittorie di seguito di cui due con Gigi Villorosi. Nell'immediato dopoguerra si tornò nuovamente sulle Madonie, con il «Piccolo Circuito», un percorso difficile, duro, pericoloso, ma esaltante. Sono stati molti quelli che sono andati «a muro»: lo ricorderanno senz'altro Moss, Regazzoni e De Adamich... Intanto il fascino della Targa continuava ad aumentare: dopo Borzacchini, Varzi, Villorosi, Nuvolari, Taruffi, Fangio (che non riuscì mai a vincere), Franco Cortese, Giovannino Lurani, i più recenti Moss, Regazzoni, Phil Hill, Peter Collins, e tanti altri campioni. Furono moltissimi anche i gentlemen che non seppero resistere al fascino di questa corsa: Gianni Bulgari e

l'attuale presidente del Napoli, Corrado Ferlaino, giusto per ricordarne qualcuno.

Nel '61, dopo la morte di Vincenzo Florio, la manifestazione tornò ad essere organizzata dall'AC Palermo. Nel frattempo i contadini, ancorché patiti della Targa, non ne potevano più di auto che sfrecciavano davanti alle loro abitazioni fin da un mese prima della gara... E quando l'americano Allison si trovò dalle parti di Caltavuturo, un paesino di poche centinaia di anime situato sul percorso, e non resistette alla tentazione di provare l'andatura da gara (circa 150 kmh contro i 50 prescritti), fu troppo anche per i paesani. Un contadino imbracciò la lupara e disse agli amici che il prossimo passaggio ad alta velocità sarebbe stato l'ultimo... Il caso volle, per fortuna, che il giro dopo alla guida dell'auto non fosse più Allison ma il suo compagno di squadra, Jerry Grant che, ignaro dell'accaduto arrivò a Caltavuturo ad andatura di tutto riposo. E si evitò una tragedia.

Non fu possibile evitarla invece nel '77, quando un incidente che costò la vita a due spettatori travolti dall'Osella di Ciuti al termine del rettilineo del Buonfornello (dove già aveva perduto la vita nel '65 il pilota Sergio Stephanian), pose la parola fine alla Florio di velocità. Nel '78 la gara venne trasformata in rally ed ora sono stati celebrati gli 80 anni: la leggenda continua.

TARGA

verso l'Assessorato allo Sport e Turismo, dall'Alfa Romeo che alla Targa ottenne 10 vittorie, dalla Cinzano con il suo Marsala Florio, dall'Agip e dal Banco di Sicilia - non solo sulle strade di allora, ma anche nei palazzi e nelle ville della Palermo-bene di un tempo: dalla festa a Palazzo Gangi (che fu utilizzato per girare il film «Il Gattopardo»), a quella con luminarie e fuochi d'artificio con i «banchi» delle specialità culinarie siciliane a ricreare l'atmosfera di una festa di piazza allo «Zagarella», quartier generale della manifestazione, fino alla premiazione a Villa Igea a Palermo, il celebre e storico palazzo dedicato alla sorellina di Vincenzo Florio...

Nonostante le ore piccole, il giorno della gara la sveglia è suonata all'alba per tutti: piloti, meccanici, addetti ai lavori, e per quelle migliaia di appassionati e curiosi assiepati sulle tribune di Cerda, ancora odorose di vernice fresca. Non era proprio come una volta quando già la notte file di auto e moto si avviavano, bivaccando sul percorso, alla ricerca del posto migliore per veder sfrecciare le auto, ma sicuramente questa Targa degli 80 anni è stata seguita con affetto ed emozione, soprattutto da chi poteva dire: «Alla vera Targa io ci sono stato».

È stata anche un'occasione d'incontro per campioni del passato, più o meno remoto; si sono riconosciuti tutti, dopo qualche iniziale timidezza. Il portamento è lo stesso, il fisico ancora asciutto, ma quasi tutti hanno almeno un po' d'argento sulle tempie...

C'è Piero Taruffi che festeggia gli 80 anni proprio il giorno della Targa: non partecipa ma è presente; Antonio Pucci, il «barone», uno dei ragazzi di Vincenzo Florio, che vinse nel '64 in coppia con Colin Davis mentre ormai da parecchi anni perdeva la vittoria per un soffio: il barone quest'anno si è ritirato a due p.s. dalla fine mentre correva con la Porsche RS 61 in coppia con Cupellini; e Ninni Vaccarella che ha scritto per ben 3 volte il proprio nome nell'Albo d'Oro della Targa e che stavolta è giunto 6. con la Ferrari 250 GTO: al passaggio del «professor» Vaccarella tutti scattavano in piedi applaudendo fino a spellarsi le mani. Per lui, a Collezano, dove si correva una delle prove speciali, hanno rinfrescato per l'occasione le vecchie scritte «Vai Ninno». Tanti applausi anche per Redman che vinse nel '70 e fu protagonista di un incidente nel '71, proprio con la Porsche 908/3: il pilota inglese uscì di strada a Scillato, un tempo sede dei rifornimenti volanti, la vettura prese fuoco e Redman riuscì miracolosamente ad uscirne con pochi danni.

«La curva dell'incidente - ricorda Vaccarella - era conosciuta come quella del paralitico perché per tanti anni, appoggiato ad un cancello, veniva ad assistere

UN
PROTAGONISTA

PALERMO - L'hotel Zagarella - quartier generale della Targa Florio - era brulicante di gente (piloti, belle donne, personalità) e di luci e colori per la festa organizzata dalla Cinzano: intorno alla piscina tanti tavoli e tanti banchi di ghiottonerie siciliane: dai ricci di mare alla pasta di mandorle, al pesce spada, ai panini con la milza. Tante luminarie come ogni buona festa di piazza e, dulcis in fundo, i fuochi d'artificio a mare. Al centro, il tavolo delle autorità con il presidente (siciliano) dell'ACI, Alessi, in prima fila, il fagocitato alfista Alzati e un mucchio di bella gente. Più distante, quasi in disparte, un tavolino tranquillo al quale prendiamo posto, tra gli altri, con Sandro Munari. È la vigilia dell'80. Targa. Come mai non corre, Munari?

Un ricordo (fastidioso?)
e la vacca (indigesta)

«Sono appiedato: peccato, sarebbe stato bello».

Ad un tavolino di distanza, il pilota che con Munari vinse la Targa nel '72: Arturo Merzario. Avrebbe potuto ripetere l'esperienza con Arturo, che apre con la Disco Volante... Un attimo di incertezza, poi quasi a non volere ricordare certi contrasti, subito alla premiazione, dopo la vittoria, il Drago dribbla:

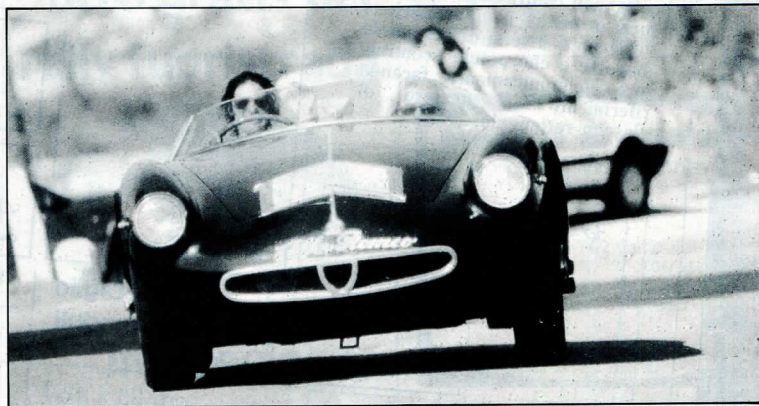
«Purtroppo sono senza macchina: forse però sarebbe stato più bello far aprire con la RL Targa Florio, che vinse nel '23. Ad ogni modo sono certo che i piloti tireranno da matti lo stesso: bisogna fare attenzione, sono strade difficili».

E tronca lì, mostrando di dedicarsi a una speciale dieta dove carne e pesce vengono eliminate ma si lascia un pochetto andare

soltanto ai biscottini col marsala e al gelato....

Un ricordo?

«Nel '69 ero a provare, c'era con me anche Pinto, con l'HF e sono stato protagonista di un episodio particolare: in una strada che doveva essere chiusa, mi sono ritrovato una mucca davanti, non ho potuto evitarla e... ma la sono ritrovata sul tetto. La povera bestia è morta, la macchina è andata distrutta ed è seguita una lunghissima contrattazione con il proprietario della mucca che voleva essere risarcito. Alla fine, però, anche con i legali di mezzo, si è trovato l'accordo: l'uomo si è tenuto la vacca morta, e noi ci siamo tenuti la nostra macchina, ormai distrutta. Sicuramente è andata meglio a lui! Ad ogni modo mi è dispiaciuto di non essere della partita, stavolta».



A fare da apripista, festeggiatissimo, ecco Arturo Merzario con l'Alfa Romeo «Disco Volante» arrivata direttamente dal Museo di Arese

alla corsa un anziano paralitico». E poi c'era Gino Munaron con la Maserati, Fabrizio Serena con Senin su un'Alfa Romeo TZ 1, Mauro Forghieri giunto 29. con la Lancia Flaminia S, Arturo Merzario che ha fatto da battistrada con un'Alfa Romeo Disco Volante uscita per l'occasione dal Museo Storico di Arese, il «moderno» Rohrl con la Porsche 906, Tiziana Borghini giunta 7. in coppia con Silva sulla Jaguar E (posizione che è valse all'equipaggio la Coppa FIA). Ed ancora: «Amphicar» che vinse nel '76, «Apache» con Giorgio Schon, giunti secondi, ma primi delle sport (la sezione «prototipi» non era valida per il Challenge), si sono assi-

curati la riproduzione della Targa Florio, Umberto Maglioli che ne vinse tre, e tanti altri.

Ai box lo staff sportivo Alfa: Alzati ed Ughi con Massari, Sandro Munari appiedato, mentre Pozzetto e Regazzoni non si sono visti.

Comunque è vero: non era più la stessa Targa, ma lo spirito che la animava è rimasto intatto. Tutti volevano vincere, ci speravano; e adesso tutti sperano che la gara si ripeta. A furor di pubblico, però, rivorrebbero la «vecchia» Targa: quella che ha fatto fremere gli appassionati, quella che ha scritto alcune tra le più belle pagine automobilistiche.

a.m.c.

1986

28° RALLYE SANREMO



Vera o larvata che sia la guerra con il «Costa Smeralda», il Sanremo pensa al domani

Santi & protettori

Sanremo si scrive tutto attaccato e non è un santo, è solo la contrazione dialettale di San Romolo che si scrive staccato ed è il santo patrono di Sanremo. Lo si festeggia il 13 di ottobre, il giorno in cui quest'anno è partito un rally che di protettori non ne ha proprio avuti, almeno fra i potenti di questa terra...

Se ne sono accorti tutti. Se ne è accorto Jean Todt che giovedì 16, un paio d'ore dopo aver risposto con un sarcastico «merci» a Salvatore Aleffi che - in quanto presidente del Collegio dei Commissari Sportivi - lo informava della decisione che escludeva dalla gara le 205 Turbo 16 di Kankkunen, Zanussi e Saby, ha parlato di «uno strano clima sorto fin dall'inizio intorno alla gara». Attento a non farsi trascinare in una polemica che non lo interessava per niente, il grande capo della Peugeot Talbot Sport più in là non era voluto andare, ma il suo pensiero lo aveva già chiarito con sufficiente chiarezza in precedenza. Ventiquatt'ore prima, mentre i suoi piloti ed i tecnici della Michelin discutevano con quali gomme affrontare la prima delle tre prove d'asfalto della terza tappa, a chi gli chiedeva perché mai a Siena non fosse accorso in

direzione gara, come aveva invece fatto Cesare Fiorio, per fornire la sua versione dei fatti sui contestatissimi tempi della famosa prova speciale n. 22, in coda alle ostentate dichiarazioni di «non voler influenzare chi doveva prendere le decisioni del caso», aveva aggiunto, un «...e poi la guerra in corso fra il Sanremo ed il Costa Smeralda non mi riguarda».

Buttata là con apparente noncuranza, la frase di Todt non pote-

va che fare da cassa di risonanza ad una rivalità vera o presunta da sempre molto chiaccherata. Del resto, a dar corpo al riaffiorare di un dualismo che Rava e Salvay - i patron delle due prove più rappresentative del calendario italiano - hanno sempre smentito ufficialmente lavorando a stretto contatto di gomito, ci aveva già pensato, magari involontariamente, Fiorio. Al responsabile dei programmi spor-

tivi del Gruppo Fiat non era andato giù l'annullamento (per ragioni di sicurezza) della speciale di Santa Luce. E più di uno fra gli addetti ai lavori avevano interpretato le sue parole come un invito a portare il rally mondiale su strade meno frequentate dagli appassionati come, appunto, sono quelle isolate.

La sua duplice dichiarazione sui fatti della Selva, poi, aveva fatto il resto: se nella prima il riferimento ad «organizzazioni dilettantistiche» era una pesante accusa al Sanremo, il ringraziare nella seconda gli organizzatori della decisione presa (quella di prendere per buoni tempi che non per tutti erano buoni), per troppi era suonata come un maldestro ex-voto che appiccicava agli stessi organizzatori una pericolosa patente di sudditanza. Ecco allora che, mentre gli ispettori internazionali ammonivano sui rischi di una guerriglia ripetendo che l'ipotesi più probabile in caso di affondamento del Sanremo resta la perdita per l'Italia della prova iridata, era diventato facile, soprattutto per gli stranieri, vedere negli atteggiamenti del team manager torinese una certa opposizione all'appuntamento sanremese. Per ora, sia ben chiaro, sono sensazioni tutte da verificare. In-

Le minigonne inutili

SANREMO - Verso le 10 di lunedì 27 ottobre gli organizzatori del Sanremo contano di tirare un grosso sospiro. Solo allora un notaio sanremese toglierà dalla serratura del box n.2 dell'Hotel Royal i sigilli apposti giovedì 16 liberandoli dall'incubo che un altro episodio a tinte gialle si abbatta sulla loro gara... Subito dopo, davanti alla 205 Turbo 16 di Bruno Saby ed alla presenza del commissario tecnico Vincenzo Pirruccio, comincerà ufficialmente la lunga discussione provocata dal ricorso della Peugeot Talbot Sport contro l'esclusione dalla classifica delle sue tre macchine. A rappresentare la Casa francese non ci sarà Jean Todt, ma André De Cortanze, assistito quasi certamente da un legale. Ed il responsabile tecnico, a supporto della linea difensiva della Peugeot tutta basata sul tentativo di dimostrare che le presunte minigonne tali non sono in quanto non creano l'effetto suolo. avrà con sé i risultati dei test effettuati su un canale di vento della galleria del vento di Saint Cyr. Risultati che tuati martedì scorso nella galleria del vento di Saint Cyr. Risultati che sembrano aver confermato l'ininfluenza degli «aggeggi» inadatti sul carico aerodinamico della macchina, evidenziandone addirittura un effetto negativo fino a velocità simulate dell'ordine dei 100/110 kmh.



Che ne dite di squalificare la Peugeot 205 anche dal Rally dell'Acropoli? Non si può dire infatti che in Grecia le Gr. B francesi non avessero le «famigerate» minigonne...

fotocolor PHOTO 4

tanto, in attesa che dalle prossime mosse arrivino conferme o smentite, Adolfo Rava ha cominciato a pensare al futuro della sua gara. Lo ha fatto quando ancora il Sanremo n. 28 stava consumando la sua ultima nottata con lui costretto a tenere le redini da sdraiato, vittima di una colica renale, ed ha continuato a farlo come sempre nei giorni immediatamente seguenti. Sa già di dover rinunciare alla prova di Santa Luce condannata a morte da una minoranza non trascurabile di teppisti ed a quelle nella zona del Chianti che lasceranno il posto a quelle in Val di Chiana, ma non demorde. Dovendo rivoluzionare il percorso del rally medita anche di rivoluzionarne il programma sostituendo l'ultima notte con un ultimo giorno e cercando nuove prove d'asfalto, per la prima tappa, nel savonese e magari anche più lì.

A Genova spingono per inserire in qualche modo il Sanremo nel quadro delle celebrazioni colombiane che proprio il 12 ottobre del '92 dovranno essere al top del loro splendore. Neppure Cristoforo Colombo è un santo, ma può dare una certa protezione.

g.r.

Dall'Australia l'ing. CADRINGHER:

«All'Acropoli trovai regolari le PEUGEOT»

ADELAIDE - La notizia della clamorosa squalifica delle tre Peugeot 205 impegnate nel recente rally di Sanremo è ovviamente rimbalzata anche ad Adelaide, se non altro perché Balestre con la casa francese proprio in questi giorni ha le sue gatte da pelare in tribunale. Per Gabriele Cadringer, che dopo il GP del Messico ha trascorso qualche giorno di vacanza nello Yucatan prima di arrivare in Australia, visto il richiamo fatto da Todt sul suo operato all'Acropoli, era d'obbligo un chiarimento.

L'ingegnere torinese della FISA non ha voluto fare dichiarazioni ufficiali, in quanto, ha detto, «è in corso un reclamo e quindi io non posso parlare». Ma ha aggiunto: «Posso solo precisare che le Peugeot che io ho verificato in Grecia erano regolari, sopra e sotto. E sottolineo sotto perché, avendo sentito delle voci, già all'Acropoli mi ero premurato di fare una verifica accurata».

E' evidente che, a distanza, Cadringer non può fare valutazioni sulle vetture usate al Sanremo, però questa sua precisazione sulla regolarità delle Peugeot 205 al Rally dell'Acropoli è importante. Infatti, e lo vedete nella foto in questa pagina, le presunte bandelle irregolari erano esattamente le stesse riscontrate al Sanremo. Il Tribunale Nazionale d'Appello italiano avrà il coraggio di smentire l'ingegnere capo della Federazione Internazionale?

e.z.

Il «caso» SANREMO al T.N.A.

ROMA - L'udienza del Tribunale Nazionale d'Appello per discutere il ricorso della Peugeot per i fatti del Sanremo si terrà il 6 novembre prossimo, a Roma, alle ore 16 presso l'Automobile Club d'Italia. L'udienza è stata preceduta dall'ispezione della 205 T 16 di Bruno Saby trattata a Sanremo, svoltasi lunedì 27 alla presenza dei tecnici del T.N.A., dei rappresentanti della Casa francese e degli ufficiali di gara interessati.

Cesare FIORIO a ROMBOtv

«Il dubbio può risolverlo la galleria... FERRARI»

Quasi in eco alle notizie rimbalzanti da Parigi e dall'Australia, le dichiarazioni di Cesare Fiorio a ROMBOtv, Beato tra le donne (... ospiti alla nostra trasmissione del weekend) l'osannato gestore del trionfo di Marca al Sanremo delle beffe (per Biasion e Peugeot) ha ribadito la sua interpretazione «di necessità» nel dover togliere il giusto successo al «Michi» Biasion e di «dover» dei commissari di escludere le macchine rivali sorprese con le mani nella marmellata della artificiosa interpretazione regolamentare. Sul primo tema si son divise le cortesi ospiti in rosa della trasmissione. Patricia Pilchard, da buona rallyista e da amica sincera di Michi, si è rammaricata e ha avuto dei dubbi sulle «necessità» che tocchi così spesso agli italiani di rinunciare al successo che può essere non ritrovabile. Più ossequiosi al dovere di Marca Giovanna Amati (sic!) come Prisca Taruffi (che ricordava qualche vicenda analoga per papà Piero), fino a Giovanna Spelta, la nostra n. 1 della motonautica che forse per un episodio personale più... burocratico pensa a emigrare in Principato amico a prendere una licenza di... risentimento (che sarebbe un bello smacco per il neo presidente FIM Vassena).

Ma torniamo al nostro Cesare del rallysmo che come sempre, ha saputo contrappuntare con abilità le domande di non abituale ossequio. E mentre non si sente «pentito» della decisione per Bia-

sion pro Alen (del quale peraltro aspetta ancora la riforma sul contratto) ha trovato «sorprendenti» le notizie parigine sulle risultanze dei test promossi in galleria del vento dalla Peugeot.

«Ma come si può pretendere di dimostrare con quella prova in tunnel che non c'erano vantaggi con quelle appendici aerodinamiche? Che sullo sterrato dell'Acropoli non servissero è già un discorso ben diverso per l'asfalto. E poi ora addirittura salta fuori che sono persino... negative! Controproducenti. Per una prova seria ci vorrebbe almeno un tunnel a tappeto mobile, che in Europa non c'è...».

- Ma ora lo avrà la Ferrari...

- Sì, come quello...

- Aspettiamo che la Ferrari sia pronta e poi proponete di ripetere il test...

- Sarebbe un'idea...

Piuttosto l'idea che non lo lascia è quella dei giornali italiani. A sentir Fiorio non è che siano venuti troppi consensi alla decisione di condanna. Forse non li ha letti tutti, perché a parere di ROMBO, c'è chi ha sin esagerato all'opposto. Nel consenso e nell'osanna. Ma si vede che il servilismo abituale non viene considerato, nemmeno dal più interessato...

m.s.