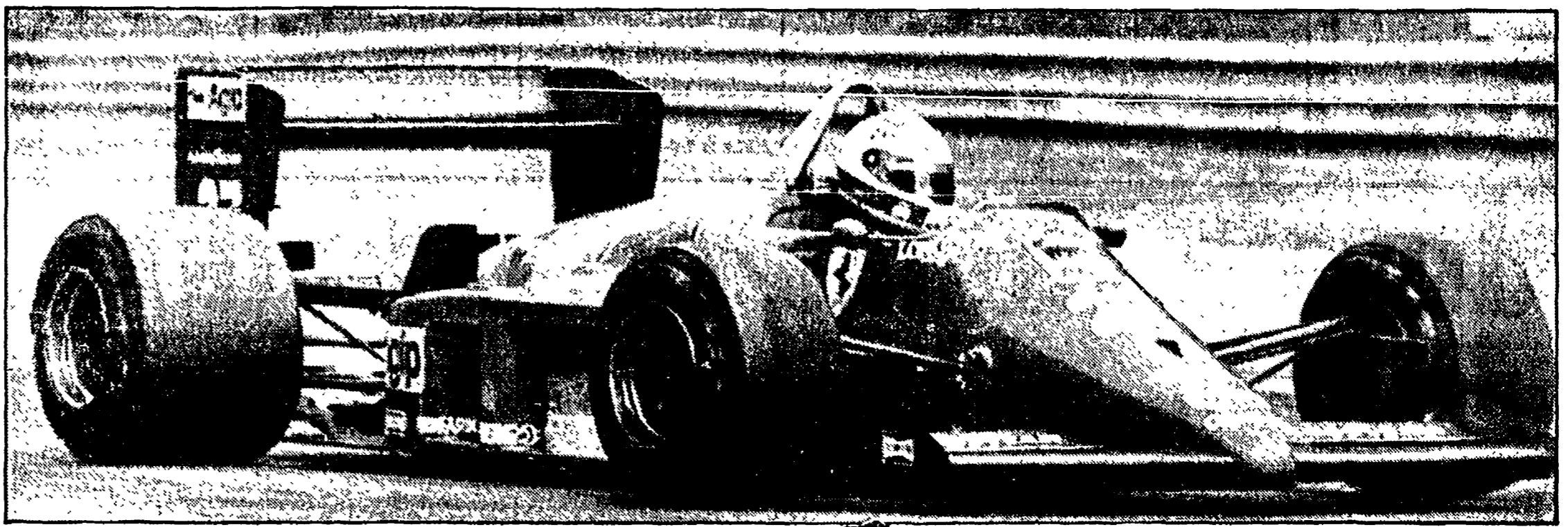


Emozioni, incidenti, record: ecco la F1

Oggi il Gp del Brasile Senna e Piquet prima di tutti



Dal nostro inviato

RIO DE JANEIRO — Un acuto di Senna che proprio all'ultimo minuto ha strappato la pole position al connazionale Piquet; alcuni spettacolari incidenti, fortunatamente senza conseguenze per i piloti; Alboreto in terza fila con la prima delle Ferrari. La vigilia del Gran Premio del Brasile, gara d'apertura del mondiale di Formula uno, è stata tutto questo. Ma andiamo con ordine.

Teri mattina, nel corso delle prove libere Patrick Tambay con la Lola-Beatrice e Michele Alboreto con la Ferrari viaggiavano ad una velocità di quasi 240 chilometri orari nel tratto immediatamente precedente la curva Pace. Il francese era davanti e andava più lento. Alboreto si è portato sulla sinistra per superarlo, ma quando il sorpasso era ormai effettuato la ruota anteriore sinistra della Beatrice-Lola ha toccato la parte posteriore destra della Ferrari. La macchina di Maranello è volata in aria, ha urtato per terra sulla fiancata destra poi s'è rimessa sulle ruote ed è finita contro le reti danneggiando tutta la parte posteriore. La Lola ha perso la ruota pol e finita contro il guard-rail. Molta paura ma per fortuna nessuna conseguenza per i due piloti. Le vetture sono state riparate in tempo utile per la sessione di prove ufficiali del pomeriggio.

L'avevo ormai superato — ha poi spiegato Alboreto — ma lui s'è spostato e mi ha toccato nella parte posteriore destra della vettura. Evidentemente non ci siamo capiti nella fase finale della manovra.

Nel pomeriggio durante le prove ufficiali anche Nelson Piquet (miglior tempo del giorno prima) è stato protagonista di uno spettacolare fuori pista. Nell'affrontare una curva, ha messo le ruote posteriori della sua Williams sull'erba perdendo il controllo della vettura che ha fatto alcuni testacoda finendo poi contro il guard-rail. Anche in questo caso grande spavento e solo qualche contusione per il pilota brasiliano che tuttavia oggi sarà regolarmente in pista per la gara.

Quindi, il colpo discenda

Così al via (Tv2 16.45)

SENN Lotos-Renault 1'25"501	(Brasile) 1. Fila	PIQUET Williams 1'26"266	(Brasile)
MANSELL Williams 1'26"749	(Ingh.) 2. Fila	ARNOUX Ligier 1'27"133	(Francia)
LAFFITE Ligier 1'27"190	(Francia) 3. Fila	ALBORETO Ferrari 1'27"485	(Italia)
ROSBERG McLaren 1'27"705	(Finl.) 4. Fila	JOHANSSON Ferrari 1'27"711	(Sve.)
PROST McLaren 1'28"099	(Francia) 5. Fila	PATRESE Brabham 1'28"294	(Italia)
DUMFRIES Lotus 1'29"503	(Ingh.) 6. Fila	FABI Benetton 1'29"748	(Italia)
TAMBAY Force-Lola 1'30"594	(Francia) 7. Fila	DE ANGELIS Brabham 1'31"074	(Italia)
BOUTSEN Arrows 1'31"244	(Belgio) 8. Fila	BERGER Benetton 1'31"313	(Austria)
BRUNDELE Tyrrell 1'32"009	(Ingh.) 9. Fila	STREIFF Tyrrell 1'32"388	(Francia)
JONES Force-Lola 1'33"236	(Austr.) 10. Fila	SURER Tyrrell 1'33"721	(Svizzera)
PALMER Zakspeed 1'33"784	(Ingh.) 11. Fila	DE CESARIS Minardi 1'34"646	(Italia)
GHINZANI Osella 1'35"988	(Italia) 12. Fila	DANNER Osella 1'36"558	(Ger.)
NANNINI Minardi 1'37"466	(Italia) 13. Fila		

nella seconda e ultima sessione di prove ufficiali che ha fatto registrare l'acuto di Ayrton Senna. Il giovane portacolori della Lotus proprio negli ultimi minuti delle prove ha superato il connazionale Piquet facendo registrare il tempo sensazionale di 1'25" e 50 e conquistando la pole-position. Sarà lotta dura, dunque, accanita tra il duo brasiliano Senna e Piquet. Negli ultimi minuti delle prove ufficiali di ieri si sono registrati altri exploit come quello di Mansell che con la Williams ha fatto registrare il tempo di 1'26" e 749. Molto bene anche i due francesi della Ligier René Arnoux e Jacques Laffite rispettivamente al quarto e quinto tempo. Finale in crescendo anche per Michele Alboreto che con la Ferrari ha ottenuto il sesto miglior tempo.

Dalle due giornate di prove non s'è comunque potuto capire a che punto siano i vari team nella ricerca delle soluzioni più efficaci al problema della riduzione del carburante (195 litri). In questi due giorni tutte le scuderie

hanno cercato più che altro lo spettacolo e il tempo migliore, usando pneumatici da qualifica e poca benzina nei serbatoi. Ciò nonostante, i risultati di questi due giorni non hanno fatto che confermare quasi completamente le valutazioni emerse un mese fa sulla stessa pista di Jacarepagua.

La prima è che la Williams sembra essere la favorita di questo mondiale. Il motore Honda è per ora il più affidabile di tutti e le soluzioni aerodinamiche adottate dal team di Frank Williams sono davvero all'avanguardia. Per quel che riguarda i piloti, Piquet è indiscutibilmente un campione che sa abbinare al suo talento le tecniche ed esperienza, mentre Mansell ha già dimostrato di essere lui pure pilota vincente.

La McLaren campione del mondo ha apportato molte modifiche (ma non sostanziali) alla vettura dello scorso anno. Conta molto sulla resistenza e sulla costanza di rendimento del motore Tag-Porsche e sulle doti di Prost e Roseberg che da parte loro



Alain Prost, campione del mondo in carica e, in alto, la Ferrari n. 27 di Michele Alboreto

potrebbero scontrarsi in una non necessariamente produttiva guerra in famiglia.

Anche la Lotus, «terra potenza», non ha cambiato molto. Il telaio è ora in un solo pezzo, mentre non è stata mutata l'aerodinamica. Qualche interrogativo (in parte cancellato dall'exploit di Senna) potrebbe suscitarsi, alla lunga, il motore Renault. La casa francese, infatti, deve fornire oltre che la Lotus anche la Ligier e la Tyrrell, ed il direttore generale della scuderia inglese, Peter Warr, teme non poco che la molteplicità di impegni della casa automobilistica francese vada a discapito della qualità del prodotto.

La Brabham, che a gennaio aveva presentato la rivoluzionaria Bt-55 ultrapiatta (82 centimetri d'altezza) frutto dell'avveniristico progetto di Gordon Murray, sta ora facendo i conti con tutta una serie di problemi che riguardano non solo la liberazione del calore (il motore «bolliva») ma anche il cambio e il motore stesso. Patrese e De Angelis avranno non pochi problemi per portare la

vettura ai livelli competitivi che tutti ritenevano immediati fino a un mese fa. Anche la nuova Ferrari F1-86, seppure in misura inferiore rispetto alla Brabham, sta soffrendo i mali di gioventù. Probabilmente non poteva essere che così, dato che le innovazioni elastiche ed anche motoristiche non si sono potute studiare adeguatamente a Maranello, per mancanza di tempo. Giocherà gli aggiornamenti e le modifiche dovranno essere portati avanti anche durante i primi Gran Premi. Michele Alboreto, però, non si spaventa e assicura che il monoposto del «cavallino» potrà dir la sua nella lotta per la vittoria del mondiale. Le sempre folte schiere di tifosi ferraristi sperano.

A ridosso di questi che vengono considerati i cinque «top team», tutti gli altri. Ma solo la stagione che oggi si apre, solo i circuiti duri e difficili di tutto il mondo potranno dire davvero chi saranno i vincitori e i vinti di questo mondiale.

Walter Guagnelli

«Questo mondiale? Facile per nessuno»

Dal nostro inviato

RIO DE JANEIRO — Due titoli mondiali al proprio attivo (nell'81 e nell'83, entrambi con la Brabham) il terzo, quello di questo mondiale, quasi in tasca, a sentire i pareri di gran parte dei suoi avversari. Nelson Piquet, il pilota più veloce qui a Rio, è il personaggio del momento in Formula 1. E potrebbe, fra l'altro, entrare nella leggenda, uguagliando Niki Lauda con tre titoli iridati. Ma, da uomo intelligente e furbo qual è, il brasiliano non accetta l'etichetta di uomo da battere.

«Non l'accetto — esordisce — perché ho un precedente significativo: nell'83 vinsi il titolo e per la stagione successiva tutti mi davano come favorito. Invece nelle prime sei gare dell'84 non arrivai mai in fondo. Del resto anche lo scorso anno quasi tutti davano per favorito Alboreto e invece ha vinto Prost. Nella Formula 1, insomma, i pronostici della vigilia valgono poco. Ci sono troppi fattori, tecnici e non, che nel corso della stagione possono favorire o sfavorire in maniera netta un pilota».

Chi è dunque questo Nelson Piquet che schiva i pronostici ma che nella realtà, con la sua affidabilissima e potente Williams, il mondiale — come dicono in tanto — può solo perderlo?

Sposato con un figlio, 33 anni, nativo di Rio De Janeiro, da diversi anni, per esigenze «lavorative» si è trasferito in Europa, dimenticando, sostengono molti brasiliani, la sua terra d'origine. Per questo in Brasile, e anche nella sua città, le attenzioni e il titolo sono in gran parte per Ayrton Senna, «pauletista», astro nascente della Formula 1, guida generosa e spregiudicata.



Nelson Piquet

«Non ho dimenticato il mio paese — replica però Piquet —. Anzi, l'ho sempre nel cuore e cerco di starvi il più a lungo possibile, ma le esigenze della Formula 1 mi hanno tenuto per molto tempo in Europa. Questo però non vuol dire che io abbia ripudiato la mia terra».

Meticoloso e straordinariamente efficace nella messa a punto della vettura, calcolatore intelligente per quel che riguarda la tattica di gara, coraggioso quel tanto che basta, Nelson Piquet è il classico pilota «alla Lauda» che potrà anche risultare freddo o antipatico a qualcuno, ma che nella realtà è il prototipo di pilota che tutti i team vorrebbero avere e che Frank Williams, con straordinaria prontezza è riuscito ad accaparrarsi quest'anno (dopo che Piquet per sette stagioni era rimasto alla Brabham) per quella che potrebbe essere una stagione trionfale per la vettura inglese azionata dal propulsore Honda.

«La mia nuova monoposto è eccezionale — confida Piquet —. Il motore è affidabile e potente. E poi devo dire che sono sorpreso dalle avanzatissime soluzioni tecnologiche usate dalla scuderia di Frank Williams. Credo che sotto i giapponesi facessero largo uso del computer nella progettazione e nell'impostazione del lavoro in Formula 1. Invece mi sono accorto che anche in Inghilterra, nella mia scuderia, non si scherza».

Amante degli aerei (è abilitato a guidare il Boeing 737), moderno, lungimirante, dinamico e intraprendente, Nelson Piquet forse si discosta un po' troppo dal normotipo di pilota di Formula 1, sopravvanzandolo di molte lunghezze. E non è un caso, insomma, se non sempre risulta simpatico a tutti.

W. G.

Le date e le tappe di una folle corsa lunga sette mesi

G.P. BRASILE, 23 marzo Jacarepagua km 5,031	G.P. SPAGNA, 13 aprile Jerez de La Frontera km 4,200	G.P. S. MARINO, 27 aprile Dino Ferrari km 5,040	G.P. MONACO, 11 maggio Monaco km 3,312
G.P. BELGIO, 25 maggio Spa km 6,940	G.P. CANADA, 15 giugno Montreal km 4,410	G.P. DETROIT, 22 giugno Detroit km 4,144	G.P. FRANCIA, 6 luglio Paul Ricard km 3,800
G.P. INGHILTERRA, 13 luglio Brands Hatch km 4,206	G.P. GERMANIA, 27 luglio Hockenheim km 6,797	G.P. UNGHERIA, 10 agosto Ungaroring km 3,975	G.P. AUSTRIA, 17 agosto Zeltweg km 5,942
G.P. ITALIA, 7 settembre Monza km 5,800	G.P. PORTOGALLO, 21 sett. Estoril km 4,350	G.P. MESSICO, 12 ottobre nuovo tracciato ancora in disegno si riferisce al vecchio	G.P. AUSTRALIA, 26 ottobre Adelaide km 3,780