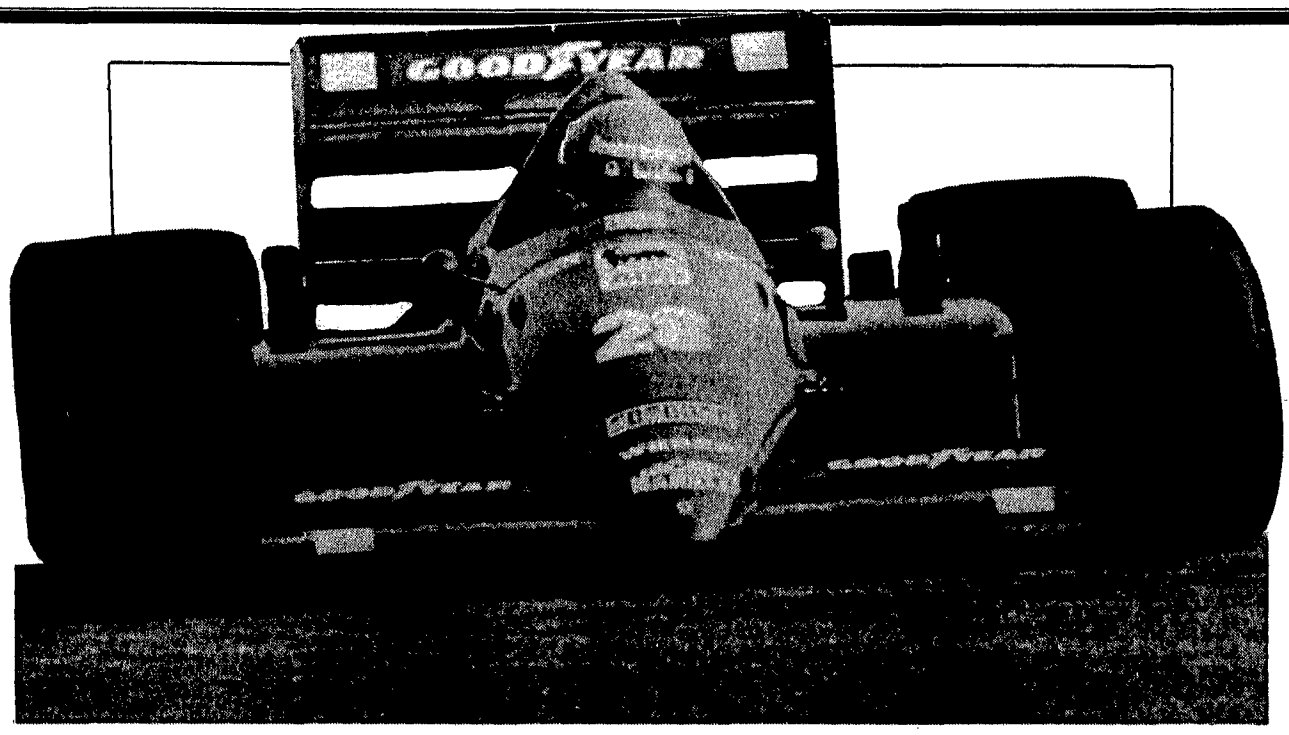
Dopo ventisette mesi una monoposto di Maranello torna alla vittoria sul circuito giapponese di Suzuka: è la fine di un lunghissimo incubo... La macchina italiana sempre in testa non ha mai avuto validi avversari



L'austriaco Berger sul gradino più alto Dopo aver brindato con tecnici e meccanici una telefonata al Commendatore Enzo Partenza infelice per Michele Alboreto ma dopo una spettacolare rimonta, al traguardo il pilota è quarto Piquet si è ritirato

Banzai, ritorna la Ferrari

Errore per Gerhard Hanno suonato l'inno di Mameli

DAL NOSTRO INVIATO

SUZUKA. Berger ha brindato a champagne. Chissà cosa penserà Barnard che a suo tempo proibì di bere vino ai box coi i tecnici e i meccanici? L'agognata vittoria giunta al termine di una stagione difficile, tormentata, piena di angustie più che di soddisfazioni per il clan ferrarista. Gerhard Berger, felice ma composto, ha compiuto lentamente, quasi a volerli centellinare, tutti i rituali che spettano al vincitore, ha ascoltato l'inno di Mameli, suonato erroneamente al posto di quello austriaco, ha parlato al telefono con l'ingegner Ferrari, quindi si è concesso al fuoco di fila di domande dei giornalisti italiani.

Cosa ha detto al Drake?

«Ho detto: oggi è andato tutto bene, ce l'abbiamo fatta a vincere e lui mi ha risposto: "Grazie, grazie tante". Era felice. Come lo sono io».

La lunga, difficile e accidentata strada della ripresa ferrarista iniziata in agosto a Budapest finalmente ha trovato il suo coronamento...

«Sì, dopo essere arrivati alla prima fila, poi alla pole position, poi a gare di testa, ora è giunta la vittoria. Me lo sentivo: già da ieri la macchina era veloce e ben in assetto col pieno di benzina. La gara ha confermato questa mia fiducia. Sono partito forte per prendere un buon vantaggio, poi ho potuto togliere del "boost" e dal momento che dagli specchietti non vedevo arrivare nessuno ho amministrato il vantaggio pronto all'evenienza a ripartire forte. Il motore rispondeva alla perfezione, la macchina era docile e "pulita" in ogni tratto della pista».

Che significato ha questo ritorno al successo per la casa del Cavallino?

«Ha un'importanza immensa. Anzitutto dà morale a tutta la scuderia e un clima sereno rende più agevole tutto. In secondo luogo dimostra che il lavoro svolto in questi mesi dall'intera équipe si è rivelato proficuo. Comunque vorrei precisare che oggi mancava Mansell, poi Prost ha bucato e praticamente non è più rientrato in gara; infine Piquet, ovviamente, era un po' rilassato perché aveva già il mondiale in tasca. Dico questo per onestà, ma aggiungo che anche di fronte a questi tre campioni e alle loro vetture la Ferrari avrebbe potuto lottare comunque per la vittoria».

Dov'è migliorata la macchina in questi ultimi mesi?

«Siamo andati avanti a piccoli ma costanti passi sul versante soprattutto aerodinamico, ma anche il motore è progredito. Per quel che riguarda il 6 cilindri c'è ancora del lavoro da fare per portarlo ai livelli dell'Honda che ritengo tuttora superiore. Questo ovviamente è per noi uno stimolo ad andare ancora avanti. Intanto fra quindici giorni c'è l'ultimo Gran premio della stagione, in Australia, si potrebbe fare il bis».

Come vede il futuro in casa ferrarista dopo questo successo?

«Indubbiamente più roseo, anche se, ripeto, non siamo ancora al top. Adesso però possiamo dire di aver finalmente invertito la tendenza negativa. Non c'è dubbio: una scuderia come la Ferrari deve avere obiettivi mondiali che cercheremo di centrare proprio dalla prossima stagione».

Michele Alboreto, appena sceso dalla sua vettura è corso ad abbracciare il compagno di squadra. «È una giornata indimenticabile per la nostra scuderia – ha commentato il milanese – finalmente abbiamo rotto l'incantesimo. Sono felice ed emozionato come se fossi io il vincitore. Questo successo è il giusto riconoscimento a quasi due anni di sacrifici e sofferenze di tutto il team. Da dieci gare non riuscivo a tagliare il traguardo. La serie nera finalmente è stata spezzata». □ W.G.

SUZUKA. Ben tornata Ferrari! A distanza di due anni e tre mesi (37 Gran premi) dall'ultimo successo, una vettura del Cavallino è riuscita a tagliare vittoriosa il traguardo. Il 4 agosto 1985 al Nurburgring fu Michele Alboreto a salire sul gradino più alto del podio, ieri sul circuito di Suzuka davanti a 180 mila giapponesi che attendevano una monoposto motorizzata Honda, è stato invece Gerhard Berger a rendere felice il team di Maranello e un po' tutta l'Italia sportiva che aspettava con ansia questo avvenimento. È vero che all'appuntamento giapponese mancava lo sfortunato Nigel Mansell, tornato in Inghilterra dopo il grave incidente di venerdì e che Nelson Piquet era ovviamente rilassato per avere conquistato anzitempo il terzo titolo mondiale, tuttavia il successo ferrarista è di quelli destinati a lasciare un segno importante nella scuderia di Maranello, in tutto l'entourage della Formula 1 e anche negli annali di questo sport. Berger ha preso il comando delle operazioni al semaforo verde e tale posizione ha mantenuto fino allo sventolare della bandiera a scacchi. Nella prima parte della corsa è stato Boutsen a mantenere la seconda posizione, nella fase centrale Senna, a trequarti gara Johansson, nel finale ancora Senna, ma all'arrivo, tra le urla di gioia, gli abbracci e la comprensibile commozione di tutto lo staff ferrarista, Berger, lasciava Senna e Johansson (rimasto senza benzina all'ultimo giro) a oltre 17 secondi, e il compoagno di squadra Alboreto a 1'20''. Prost, sfortunatissimo per aver bucato una gomma all'inizio e autore di una grande rimonta è settimo, mentre Piquet che si è mantenuto passivamente dietro Senna per tutta la gara è stato costretto al ritiro per il cedimento del motore, sancendo in tal modo una terribile débâcle per la Honda umiliata proprio fra le mura amiche. Val la pena invece sottolineare l'ottima prestazione di Alboreto che rimasto praticamente fermo alla partenza per problemi alla frizione, riuscito finalmente a a far partire la macchina, è stato protagonista di una straordinaria rimonta che l'ha portato dall'ultimo posto iniziale al quarto finale.

La Ferrari ha interrotto un lungo digiuno. Aggiudicandosi con Berger il Gran premio del Giappone, penultima prova del mondiale di Formula uno, l'austriaco, partito in pole position, è rimasto sempre al comando dei 51 giri previsti, col tempo di 1h32'58''072, alla media di 192.847 km/h. La ripresa delle macchine di Maranello è confermata dal quarto posto di Alboreto, giunto alle spalle di Senna e Johansson. Piquet ha dato forfait a cinque giri dal termine per noie al motore, ma si è laureato campione grazie all'indisponibilità di Mansell, rimasto ferito in un incidente avvenuto durante le prove.

DAL NOSTRO INVIATO
WALTER GUAGNELI

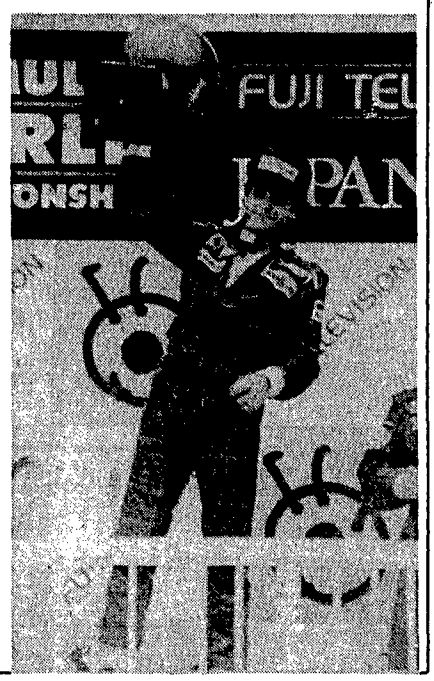
Campionato mondiale piloti

	BRASILE 12 aprile	S. MARINO 3 maggio	BELGIO 17 maggio	MONTECARLO 31 maggio	STATI UNITI 21 giugno	FRANCIA 5 luglio	INGHILTERRA 12 luglio	GERMANIA 26 luglio	UNGHERIA 9 agosto	AUSTRIA 16 agosto	ITALIA 6 settembre	PORTOGALLO 20 settembre	SPAGNA 27 settembre	MESSICO 18 ottobre	GIAPPONE 1 novembre	AUSTRALIA 15 novembre	TOTALE	
	9			9	9	9	9	9	9	9	4	*	9				73	PIQUET
	1	9			2	9	9			9	4		9	9			61	MANSELL
		6		9	9	3	4	4	6	2	6		2		6		57	SENNA
	9		9		4	4			4	1		9	6				46	PROST
	4	3	6					6			1	2	4		4		30	JOHANSSON
	3			3	3						3	6			9		27	BERGER
						2	1			4		3		2			12	FABI
	2								3	3	2				2		12	BOUTSEN
		4		4											3		11	ALBORETO
			3		1							1		3			8	CHEEVER
		1	2				3								1		7	NAKAJIMA
									2					4			6	PATRESE
			4														4	DE CESARIS
				2				2									4	PALMER
						1		3									4	STREIFF
							2		1								3	WARWICK
								1					1	1			3	ALLIOT
		2															2	BRUNDLE
			1														1	ARNOUX
				1													1	CAPELLI

* Piquet in base al regolamento ha scartato i 3 punti conquistati in Spagna.

ORDINE D'ARRIVO

1. Gerhard Berger	(Aus)	Ferrari	1h 32'58''072
2. Ayrton Senna	(Bra)	Lotus-Honda	1h 33'15''456
3. Stefan Johansson	(Sve)	McLaren-Tag	1h 33'15''766
4. Michele Alboreto	(Ita)	Ferrari	1h 34'18''513
5. Thierry Boutsen	(Bel)	Benetton-Ford	1h 34'23''648
6. Satoru Nakajima	(Gia)	Lotus-Honda	1h 34'34''510



L'austriaco Berger alza (finalmente) la coppa del primo classificato. In alto, la Ferrari n. 28 dominatrice in Giappone

sira radiatori in alluminio
SPONSOR DI MANSELL E PIQUET

Postlethwaite: il miracolo è il mio mestiere

DAL NOSTRO INVIATO

SUZUKA. Se Gerhard Berger è il trionfatore del Gran premio del Giappone, il vincitore morale in quanto uno dei maggiori artefici della rinascita ferrarista è Harvey Postelthwaite un distinto e educato ingegnere inglese, quarantenne, che l'avvento dell'era Barnard aveva troppo frettolosamente messo in naftalina.

Giunto sei anni fa alla corte del Drake, a Maranello ha dapprima collaborato con Forghieri, mentre nell'85 e nell'86 si è assunto la responsabilità della realizzazione delle vetture che purtroppo hanno fatto segnare uno dei periodi più neri della gloriosa e ormai quarantennale storia sportiva di Formula 1 della scuderia del Cavallino.

Con l'arrivo del mago di Guilford ingaggiato dopo la fortunata esperienza alla scuderia McLaren la stella di Postelthwaite si è un po' appannata e l'ingegnere inglese ormai naturalizzato italiano è stato trasferito al lavoro della nuova galleria del vento. Ma quando nel luglio di quest'anno, di fronte ad una vettura assolutamente non competitiva e alle prese con una serie di problemi, Barnard se n'è lavato le mani chiudendosi nel suo ufficio di Guilford per pensare al progetto delle vetture 1988 ecco riapparire in pista l'ingegnere dal nome difficile. Postelthwaite riprende a questo punto in mano la situazione e dopo una robusta serie di interventi sul versante aerodinamico, studiati sapientemente in galleria, la F1/87 inizia ad andare meglio. La monoposto comincia a riaffacciarsi alle prime file poi pian piano, magari anche con alti e bassi, conquista la prima linea, poi una pole position, poi va in testa in qualche gara, ed infine ieri arriva alla vittoria tanto sospirata. È la fine di un incubo e probabilmente la rivincita dell'ingegnere Postelthwaite, messo troppo in fretta da parte.

«Non parlerei di rivincita – precisa subito l'ingengere che non solo ama abitare in Italia (al contrario di Barnard) ma addirittura tira fuori qualche parola in modenese – ma del fatto che la Ferrari ha finalmente dimostrato di avere le capacità tecniche ed aziendali per poter stare alla pari coi giapponesi della Honda, anzi di poterli anche battere. Questo è motivo di orgoglio e di soddisfazione non solo per me ma per tutta la scuderia. I fatti personali in questo caso non contano».

Cosa ha di più e di meglio la Ferrari rispetto a quattro mesi fa?

«Ha un telaio migliore, è più bilanciata ed è progredita anche sul versante del motore. In questi mesi abbiamo lavorato soprattutto sul telaio, quindi sull'assetto complessivo. E ora è arrivato il premio più bello e più giusto alle nostre fatiche. Dire che sono felice è poco». E se ne va gongolante, stringendo le mani di tanti ingegneri e tecnici delle altre scuderie che si complimentano con lui.

E l'eminenza grigia – anche lui molte volte criticato – del team ferrarista, vale a dire il direttore sportivo Marco Piccinini, come reagisce al trionfo?

«Evidentemente non è tutto sbagliato il lavoro fatto in questa stagione come qualcuno asseriva fino a poche settimane fa, ma ora che abbiamo ottenuto la vittoria non dobbiamo neppure illuderci che sia tutto perfetto».

Resta il fatto – conclude il «Monsignore» – che l'aver ottenuto il successo e soprattutto l'aver battuto in casa loro i giapponesi è un fatto di rilevante importanza tecnica che sono convinto chiuda il trend negativo e instauri un'inversione di tendenza che potrebbe trovare momenti altrettanto interessanti nella prossima stagione di Formula 1 piena di novità regolamentari quindi di sfide assolutamente nuove». □ W.G.

Quindici capitoli del romanzo a 300 all'ora

Il mondiale piloti di Formula 1 ha così laureato anzitempo il suo campione: Nelson Piquet. Il 35enne brasiliano ha centrato il suo terzo obiettivo iridato (vinse anche nell'81 e nell'83 con la Brabham) e a questo punto si colloca nel novero dei grandi piloti di tutti i tempi.

Piquet pur arrivando al titolo non ha vissuto una stagione da dominatore. Ha vinto meno gare del suo acerrimo compagno-rivale Nigel Mansell (tre contro sei), è risultato complessivamente meno veloce (nove volte su tredici il britannico gli è stato davanti in prova). Eppure, mettendo in mostra una straordinaria regolarità, che poi significa anche sagacia tattica e tecnica, ha infilato undici risultati utili consecutivi (tre vittorie, sei secondi posti, un terzo e un quarto) che gli sono valsi il titolo. In alcune occasioni ha avuto anche molta fortuna, ma un campione diventa grande anche perché sa meritarsi i favori della dea bendata, facendosi trovare al posto giusto nel momento giusto.

Queste le quindici tappe (manca ancora il Gran premio d'Australia) del cammino iridato di Nelson Piquet.

12 APRILE Gran premio del Brasile. Vince Prost con la McLaren e Piquet si piazza immediatamente alle sue spalle, anche se un banale inconveniente (pezzi di carta entrati nei radiatori) lo costringe a una lunga sosta ai box.

3 MAGGIO Gran premio di San Marino. È questa la pagina più drammatica del mondiale del pilota brasiliano. Il venerdì, nella prima giornata di prove, per il cedimento di una sospensione, alla curva del Tamburello va a sbattere a oltre 200 chilometri orari contro le recinzioni di cemento. L'impatto è violento. Piquet si procura forti contusioni alle spalle e alle gambe. Viene ricoverato in ospedale ma il giorno dopo, dimesso, vorrebbe addirittura correre. Naturalmente viene dissuaso dal medico.

17 MAGGIO Gran premio del Belgio. Piquet rimane in testa per buona parte della corsa poi è costretto al ritiro per il cedimento del motore.

31 MAGGIO Gran premio di Monaco. Si piazza secondo alle spalle di Senna pur non prediligendo i circuiti cittadini e soprattutto risentendo di un forte dolore alla caviglia sinistra, ricordo di Imola. Con Monaco inizia la serie ininterrotta di risultati positivi del pilota «carioca».

21 GIUGNO Gran premio degli Stati Uniti. Secondo ancora dietro a Senna. È protagonista di una grande rimonta essendo partito dall'ultima fila per una foratura nel giro di ricognizione.

5 LUGLIO Gran premio di Francia. Ancora al posto d'onore stavolta alle spalle di Mansell con quale intavola un bel testa a testa.

12 LUGLIO Gran premio di Gran Bretagna. Sempre secondo dietro a Mansell. Il brasiliano sceglie di disputare la gara senza cambiare pneumatici mentre l'inglese con le gomme «fresche» lo infila.

26 LUGLIO Gran premio di Germania. Arriva la prima vittoria. Piquet approfitta della rottura del motore del suo compagno di squadra Mansell e si aggiudica la gara.

9 AGOSTO Gran premio d'Ungheria. Secondo successo del brasiliano che sfrutta il ritiro di Mansell che era solitario battistrada. Viene dato l'annuncio del suo passaggio alla Lotus nella stagione 1988.

16 AGOSTO Gran premio d'Austria. Altra piazza d'onore alle spalle del compagno di colori. Piquet inizia ad amministrare il vantaggio in classifica e non intende prendere grossi rischi.

6 SETTEMBRE Gran premio d'Italia. È la vittoria più importante del brasiliano che sfrutta un errore del battistrada Senna. Mansell, terzo, se la prende coi giapponesi che gli avrebbero «sabotato» il motore.

20 SETTEMBRE Gran premio del Portogallo. È terzo dietro a Prost e Berger, con Mansell ritirato per rottura del motore.

27 SETTEMBRE Gran premio di Spagna. È il festival degli errori del brasiliano al quale, per via degli scarti, non interessano più piazzamenti modesti ma solo il primo o il secondo posto. Per questo rischia più del dovuto e ne combina di tutti i colori. Alla fine arriva quarto dietro Mansell, Prost e Johansson.

18 OTTOBRE Gran premio del Messico. Vince Mansell. Piquet poco dopo la partenza entra in collissione con Prost che gli pregiudica la gara. Arriva comunque secondo.

1° NOVEMBRE Gran premio del Giappone. Piquet rilassato per aver già in tasca il mondiale, non si danna più di tanto. A lungo terzo alle spalle di Berger e Senna, si ritira al 46° giro per cedimento del motore.