Il campione del mondo in Brasile è scontento della sua McLaren giudicata da tutti gli esperti l'ammazza Formula Uno dell'88

Non crea problemi il motore Honda ma l'equilibratura del telaio Caldo: le gomme si sciolgono e in gara ci saranno due stop

Senna al soccorso Aci

RIO DE JANEIRO. «Val a pena ver de novo». Vale la pena vederlo di nuovo. In un'alba che sa di pianura padana, tra spruzzi di pioggia e nuvolaglie nere, ma con la temperatura che già raggiunge 23 gradi, i manifesti del Banco Nacional già parlano del Gran premio prossimo venturo, primo della stagione, e inalberano un Ayrton Senna dallo sguardo un po' allocchito a garanzia suprema della qualità della gara. E, ovviamente, della qualità dello stesso istituto bancario, che a Senna, in cambio dell'uso dell'immagine, versa qualcosa come 600 milioni l'anno.

Dopo le schermaglie e gli attacchi dei giorni precedenti, al termine delle prove il volto di Ayrton il Rapidissimo non aveva nulla a che fare con quel suo rassicurante sosia pubblicitario. Teso e preoccupato, il brasiliano non si stancava di ripetere che le cose non andavano per il verso giusto. Eppure proprio lui era giunto a Rio sciogliendo inni di gloria al motore Honda e alla scuderia McLaren. Non aveva provato ancora il nuovo *chassis*, ma dichiarava di sentirsi in una botte di ferro: se l'aveva costruito la McLaren...

Il vento della sera, che scendeva dai monti Jacarepaguà e Tijuca, lo sfogo del campione del mondo sembrava riaccendere la vampa di calore del mattino: 33 gradi alle nove, 28 a mezzogiorno. Caldo umido, opprimente; la gente in strada dalle prime ore del mattino, ad affollare i lungomare: Copacabana, Ipanema, Leblon, a scendere sulla soffice sabbia bianca schiaffeggiata da un Atlantico che proprio su queste spiagge più rinomate locca le punte più alte di inquinamento.

«Questa non è ancora una McLaren». Alle 5 della sera di domenica Ayrton Senna era scuro in volto, decisamente indispettito. Il campione del mondo in carica di Formula uno da tutti considerato il favorito anche nel campionato 1989 che si aprirà domenica sulla pista di Jacarepaguà, aveva appena realizzato il miglior tempo della giornata e della settimana di prove (1'26"30, come Thierry Boutsen sulla Williams venerdì). Ma la nuova McLaren non lo aveva convinto: il motore era sembrato ottimo ma il telaio aveva evidenziato problemi di equilibrio e di messa a punto.

DAL NOSTRO INVIATO
GIULIANO CAPECELATRO

La gente a divertirsi, a cercar refrigerio, e lui a lavorare come un dannato sotto quel sole implacabile, a porre le basi per riconquistare quel titolo mondiale cui tiene tanto. Forse più che al suo attuale amato bene, la bionda Xuxa, famosa alle cronache per essere stata anche la *girl-friend* di Pelè, che mentre lui distillava sudore, in una pista di kart, vicino all'autodromo si concedeva alle occhiate ammirate e avide dei fan; suoi, di Ayrton, di chiunque abbia successo.

Xuxa firmava autografi, e lui a lavorare. Giri su giri: sempre intorno al 1'30". Proprio pochino. Poi, verso la fine, il colpo d'ala: il miglior tempo, oltre un secondo in meno del sorprendente Stefano Modena sulla Brabham. C'era da esultare. E lui, invece, nero, accorato. «Non c'è di che rallegrarsi – commentava –: i tempi di oggi non hanno alcun significato. Sono stati ottenuti negli ultimi giri, a pomeriggio inoltrato, quindi con una temperatura molto più bassa. Ma le prove di qualificazione e la corsa si faranno all'una, quando c'è un caldo da scoppiare».

Niente da dire sul motore, ma l'aveva preoccupato la tenuta dello *chassis* gli era sembrato poco equilibrato, soprattutto nelle curve. E poi pure i pneumatici, che si erano logorati rapidamente. «Con questo caldo e con questa pista così abrasiva – è il responso – le gomme possono durare circa venti giri. Vale a dire che saranno necessari due stop per cambiarli». Un contrattempo non da poco: la strategia della McLaren prevedeva, qui a Rio, un solo cambio durante la gara. Un secondo stop regalerebbe un vantaggio imprevisto e graditissimo agli avversari.

Il malumore di Senna era condiviso dal suo amico-rivale Alain Prost, terzo alle spalle di Modena con un 1'28"38. Alain il Ragionatore era sconcertato: «Con cento litri di benzina nel serbatoio e le gomme da corsa, ho realizzato un 1'29"05. Con le gomme da qualificazione e a serbatoio pressoché vuoto, ho guadagnato meno di mezzo secondo. È troppo poco. E purtroppo, nel corso delle prove, l'affidabilità della vettura andava diminuendo. Dobbiamo trovare nuove soluzioni per l'equilibrio».

Evitando con aria di mistero le domande più tecniche, Senna ammetteva: «Dobbiamo rimboccarci le maniche, lavorare sodo fino a domenica». Ma, mentre Prost indulge al pessimismo, lanciando qualche frecciata anche al motore, il brasiliano non appare molto preoccupato: «I motori Honda sono i più resistenti della Formula uno. Non esiste termine di confronto e non ci saranno problemi per domenica. C'è da lavorare, ma senza allarmismi, perché la macchina ha dimostrato di essere rapida e resistente».

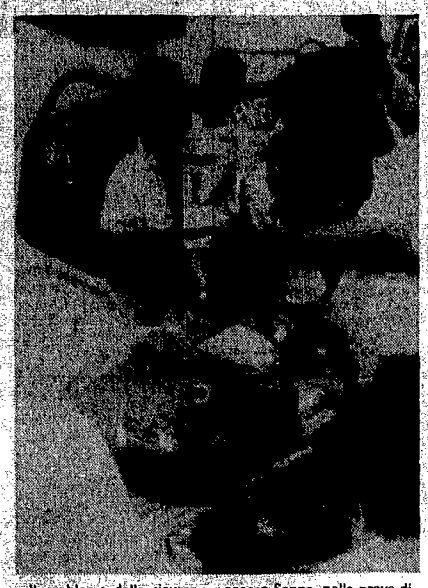
Sulle sue parole, portate dal vento scendeva la sera. I crucci della McLaren accendevano speranze e gioie maligne negli altri box. Alla Williams, alla Benetton, alla March, alla Brabham, alla Lotus, ci si cominciava a chiedere sottovoce, con cautela, se la tirannia del team anglo-giapponese, l'ammazza-Formula uno del 1988, non stesse avvicinandosi al tramonto.

Il pilota inglese della Ferrari Nigel Mansell, sulla pista brasiliana sta forse pensando ad una strategia per domenica; in alto a destra, Ayrton Senna «nascosto» dal casco; sotto, la drammatica immagine di Streiff in barella dopo il pauroso incidente

L'incidente a Streiff conferma la pericolosità della pista: dal prossimo anno sarà depennata

Rio insieme a Monza Zero in sicurezza

DAL NOSTRO INVIATO



RIO DE JANEIRO. Philippe Streiff è tornato a Parigi per giocare la sua partita contro la paralisi totale degli arti che lo minaccia. Il pilota dell'Ags ha superato la crisi cardiaca, che l'aveva colpito tra venerdì e sabato, e il chirurgo francese Gerard Saillant, che era accorso a Rio subito dopo l'incidente, si dichiara ottimista. Durante le prove della settimana scorsa in una brutta uscita di pista, alla curva Pace, era incappato anche il pilota belga Thierry Boutsen della Williams, cavandosela con qualche contusione. I piloti si sono lamentati per le condizioni della pista: è ineguale, dicono, e provoca pericolosi sobbalzi. A un paio di mesi la risale la conclusione di un'inchiesta promossa dalla Fisa che additava l'autodromo di Rio de Janeiro come uno dei più carenti sul fronte della sicurezza. E, quando c'è stato l'incidente a Streiff, la moglie del pilota ha sparato a zero sui soccorsi, che sarebbero intervenuti con grande ritardo.

La pista brasiliana torna in stato d'accusa, sia pure in buona compagnia: anche la pista di Monza, quella di Detroit, poi esclusa a favore del circuito di Phoenix, hanno ricevuto dagli esperti della Fisa il marchio d'infamia. E sempre più insistenti si fanno le voci che vogliono che questo dell'89 possa essere il passo d'addio della Formula 1 in terra brasiliana. L'anno prossimo, fuori il Brasile e dentro la rimodernata pista austriaca di Zeltweg, sostengono i ben informati. E, a conforto dei loro vaticini, tirano fuori l'improvviso ripensamento di Jean-Marie Balestre, presidente della Fisa, che ha annullato all'ultimo momento il suo viaggio in Brasile.

Il problema della sicurezza in Formula 1 dovrebbe esigere un'attenzione e una riflessione costante. Invece sembra sempre più una forma di optional, un argomento ad effetto che si tira fuori quando non c'è di meglio. In fondo, anche il ritorno ai motori aspirati era stato concepito come una garanzia di maggior sicurezza. Macchine meno veloci uguale minori rischi di incidente, era la semplicistica equazione data per buona dalla Fisa. E la federazione internazionale lasciava intendere che gli aspirati avrebbero anche permesso un risparmio notevole dei costi. Previsioni smentite dai fatti: alla ricerca di una maggior potenza, per compensare il *gap* col turbo, i team hanno investito, e quindi speso, di più. Il primo segnale di allarme lo aveva acceso Senna, nella prove di Monza: aveva simulato un gran premio ed era risultato più veloce di Berger nell'ultimo gran premio, quello che l'austriaco aveva vinto a settembre. E il tre volte campione del mondo Nelson Piquet svela l'illusione: «Motore o non motore, le vetture in questo campionato saranno più rapide. La gente tende ad associare le velocità raggiunte con il motore, ma non è così. Il risultato dipende dallo chassis, dall'aerodinamica, e l'evoluzione sotto questi aspetti è enorme ogni anno. Inoltre, se l'aspirato perde in potenza, guadagna dal punto di vista del peso, diventa più leggero». E Streiff era rapidissimo, oltre i 250 chilometri orari, quando è entrato in quella curva dove ha rischiato di morire.

□ *Gi.C.*

SABATO PROSSIMO CON l'Unità

ECCO I PROSSIMI FASCICOLI DEL SALVAGENTE:

SABATO 1° APRILE
L'ACQUISTO DELLA CASA
(NUMERO 11)

SABATO 8 APRILE
BOT E INVESTIMENTI
(NUMERO 12)

SABATO 15 APRILE
DUE FASCICOLI
LA DROGA
e i centri e le comunità per i tossicodipendenti
(NUMERO 13)

CON **IL SECONDO CONTENITORE.**