

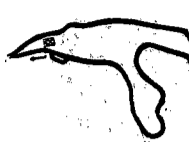
GP DI GRAN BRETAGNA
Circuito di Silverstone.
È la pista più veloce di F1, lunghezza 4.778 metri.
Vincitore nel 1988 Ayrton Senna (McLaren).



GP DI GERMANIA
Circuito di Hockenheim.
Lunghezza 6.797 metri.
Vincitore nel 1988 Ayrton Senna (McLaren).



GP DI UNGERIA
Circuito di Budapest.
Lunghezza 4.014 metri.
Vincitore nel 1988 Ayrton Senna (McLaren).



GP DEL BELGIO
Circuito di Spa-Francorchamps.
Lunghezza 6.940 metri.
Vincitore nel 1988 Ayrton Senna (McLaren).



GP D'ITALIA
Circuito di Monza, lunghezza 5.800.
Vincitore nel 1988 Gerhard Berger (Ferrari).



GP DEL PORTOGALLO
Circuito dell'Estoril.
Lunghezza 4.350 metri.
Vincitore nel 1988 Alain Prost (McLaren).



GP DI SPAGNA
Circuito di Jerez de la frontera.
Lunghezza 4.218 metri.
Vincitore nel 1988 Alain Prost (McLaren).



GP DEL GIAPPONE
Circuito di Suzuka vicino ad Osaka.
Lunghezza 5.911 metri.
Vincitore nel 1988 Ayrton Senna (McLaren).



GP D'AUSTRALIA
Circuito di Adelaide.
Lunghezza 3.778 metri.
Vincitore nel 1988 Alain Prost (McLaren).

Motori aspirati per tutti, ma chi fermerà il campione del mondo?

È l'anno secondo dell'era Senna

■ RIO DE JANEIRO. Ayrton Senna o motori aspirati? È sotto il segno dell'aspirato che si apre la nuova stagione di Formula 1, innovazione livellatrice che dovrebbe mettere tutti i concorrenti sullo stesso piano. Il dato tecnico urta con il fattore umano, che in questo caso sembra sovrastarlo. E, allora, è sotto il segno di Ayrton Senna, brasiliano di San Paolo, laureatosi campione del mondo al termine di un dominio pressoché incontrastato, poco intenzionato a lasciare spazio agli altri, che si potrebbe svolgere questo quarantesimo campionato mondiale, che a Rio de Janeiro prenderà l'avvio col quattrecentesimo sant'anniversario Gran premio della storia: il primo si disputò il 13 maggio 1950 a Silverstone e lo vinse Giuseppe Farina, che sarebbe poi diventato campione del mondo, su Alfa Romeo.

Ma il dato tecnico è la stessa ragion d'essere della Formula 1, e allora non si può passare sotto silenzio il ritorno, obbligatorio, dei motori aspirati, che hanno messo al bando i superpotenti turbo. Era entrato in scena un po' alla chetichella il motore turbo circa dodici anni fa. E aveva cominciato scionando una potenza sui 400 cavalli. Strada facendo i cavalli erano diventati mille, più di mille, mille, duecento addirittura. Tra turbo e aspirato il raffronto si era fatto improponibile, ma gli stessi piloti accusavano difficoltà nel padroneggiare tutti questi cavalli. Cominciarono così le limitazioni. Di benzina, prima ridotta a 195 litri, quindi di 100 alla pressione, con l'intervento della "valvola pop-off", che cattura e gratta ogni anno a tutte le scuderie, tranne che alla McLaren. Tutto inutile perché i motori turbo continuano tranquillamente a dominare.

Alla fine si è deciso di darsi un taglio con i turbo e di im-

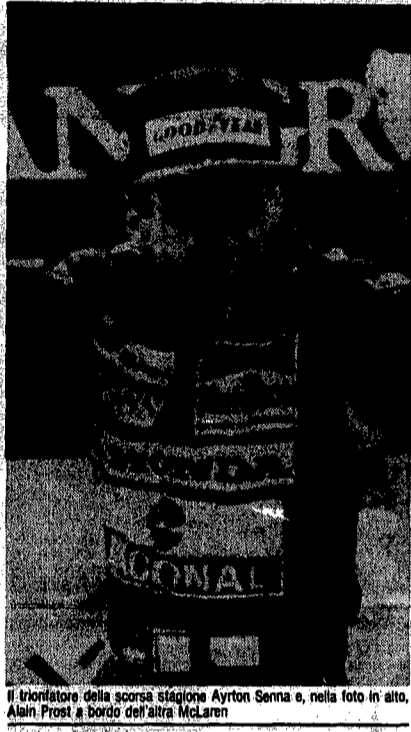
Jacarepaguá, alle porte di Rio de Janeiro. Dopo chiacchiere, sogni, polemiche dei mesi precedenti, è il primo momento della verità del campionato mondiale 1989 di Formula 1. Primo di sedici momenti che, a partire dal circuito brasiliano, avranno come palcoscenico il mondo e come protagonisti ventisei piloti lanciati sul filo di velocità da brivido, cavalieri erranti sul confine che separa la vita dalla morte.

DAL NOSTRO INVIATO

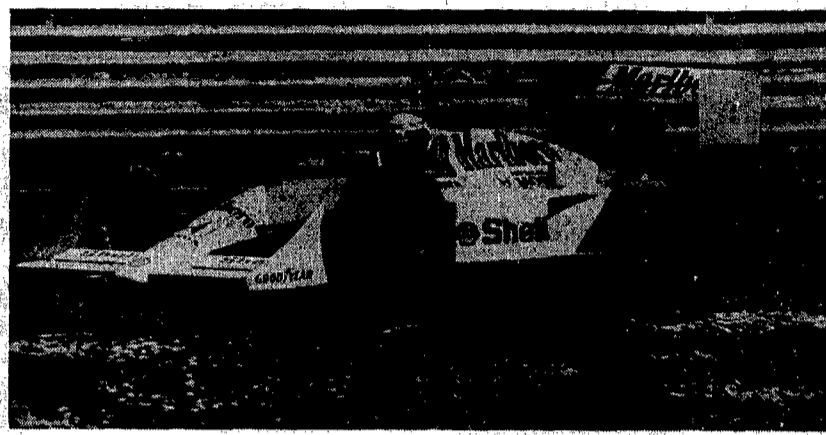
porre motori aspirati per tutti. La differenza sostanziale dell'aspirato dal turbo è nel modo in cui l'aria, che serve a far bruciare il carburante, viene somministrata al motore; il turbo riutilizza tutti i gas di scarico, comprimendoli, e ne ottiene un supplemento di potenza: da qui il gran numero di cavalli. Il motore aspirato, attraverso il moto del pistone, si limita ad utilizzare l'aria che entra nel motore, che compri-me insieme alla benzina. Il ritorno dell'aspirato sembrava dover ridurre le spese per le scuderie. Il costo di un motore turbo si aggirava sui cento milioni, e nell'arco di un campionato ne venivano utilizzati una decina. Ma i prezzi dei motori aspirati hanno già superato quelli del turbo: solo la potenza, fissata intorno ai 600-650 cavalli, resta ancora indiet-

Costi e potenza a parte, l'aspirato livellerà davvero i valo-

ren, nelle varie sessioni di prova, ha già sbalordito, si dice che la nuova monoposto poco o nulla abbia da invidiare al prototipo turbo. Ma, soprattutto, c'è di mezzo Ayrton Senna che, turbo o aspirato, è fermamente intenzionato a riconfermarsi campione del mondo. Lo scorso anno sbaragliò il campo. Le cifre, è vero, parlano di otto vittorie del brasiliano contro sette di Alain Prost, che ha anche dalla sua un maggior numero di punti effettivamente conquistati (e che è stato costretto ad amputare per la regola degli undici risultati validi su sedici gare). Ma in due occasioni; Montecarlo e Monza, Senna buttò al vento una vittoria già conquistata; e nel gran premio inaugurale, a Rio, fu bloccato da un guasto alla partenza e successivamente squalificato. Quest'anno è più convinto dei suoi mezzi, più maturo e, meno nervoso. E ha sempre la stessa stragrande voglia di vincere.



Il trionfatore della scorsa stagione Ayrton Senna e, nella foto in alto, Alain Prost a bordo dell'altra McLaren.



Circuiti sicuri: male Usa e Canada bene... S. Marino

È nel continente americano che la Formula 1 corre i maggiori rischi. I risultati di un'inchiesta condotta da un'apposita commissione della Fisa (Federazione internazionale degli sport automobilistici) attestano che i circuiti di Brasile, Stati Uniti e Canada si trovano in fondo alla classifica dei sedici circuiti che hanno ospitato il campionato del 1988. A Rio de Janeiro, i maggiori perplessi sono scaturiti dalle reti e dalle barriere di gomma. A Detroit, che quest'anno dopo annose polemiche cede il posto a Phoenix, preoccupa la mancanza di vie di fuga, mentre i piloti si sono costantemente lamentati

per le pessime condizioni dell'asfalto, che durante la corsa andava via a pezzi. In Canada le critiche riguardavano la limitata leggibilità dei cartelli che segnalano la distanza dalle curve, mentre i guard-rail sono considerati appena sufficienti. Critiche anche per Monza, che come sempre il pericolo di vedersi escludere dal giro a favore del ristrutturato circuito austriaco. Gli esperti della Fisa hanno avuto parole di elogio per il circuito inglese di Silverstone, considerato il migliore. Bene anche Imola, quasi sul livello di Silverstone, Città del Messico e Suzuka.

Sulla pista di Rio la prima volta delle telecamere

Due anni di esperimenti e adesso, col gran premio del Brasile, l'esordio ufficiale. In F1. Saranno Thierry Boutsen e Riccardo Patrese, piloti della Williams, a tenere a battesimo le telecamere installate sulle monoposto. Nella gara, successiva, a Imola, toccherà alle Benetton di Alessandro Nannini e Johnny Herbert. A Montecarlo le riprese saranno effettuate dalle McLaren del campione del mondo Ayrton Senna e di Alain Prost. Poi sarà la volta delle Lotus di Nelson Piquet e Satoru Nakajima, per finire con le Arrows di Derek Warwick e Eddie Cheever. Quindi si riprenderà da capo.

Molte squadre, infatti, come la Ferrari, non se la sono sentita di metter mano al portafoglio per pagare la propria quota su una spesa complessiva si aggirava di 700-800 mila dollari (poco più di un miliardo di lire). Così solo due vetture per gran premio avranno la telecamera. Le altre, per non essere avvantaggiate, dovranno portare una zavorra di 5 chili (quanto pesa una telecamera). Ma le sei squadre che hanno accolto la novità stanno già contrattando con gli sponsor la cessione dei nuovi spazi che potranno essere coperti dalla pubblicità.

Via col vento: tutti i piloti del Circus

Ventuno scuderie, quaranta piloti, un considerevole lavoro di *make-up* rispetto allo scorso anno per presentarsi al via, se non con ambizioni di vittoria, almeno con la speranza di ben figurare, anche perché i piazzamenti si traducono per i team in danaro sonante. Qui di seguito diamo in breve sintesi una scheda di tutti i piloti che daranno vita al campionato di quest'anno.

Primo di numero e di fatto è il brasiliano Ayrton Senna, laureatosi campione del mondo lo scorso anno con la McLaren-Honda. Nato a San Paolo il 21 marzo 1960, ha fatto il suo esordio nel Gran premio del Brasile del 1984 su una Toyota-Honda. In totale ha disputato 78 gran premi, vincendone 14. Con la stagione scorsa dello scorso anno, Senna ha collezionato diversi record, tra cui il numero di vittorie in una stagione: 8, il numero di *pole position* in una stagione: 13, su un totale di 29 conquistate nella sua carriera. Dal debutto ad oggi ha messo insieme 257 punti, di cui 253 validi ai fini della classifica.

Numero due della McLaren-Honda e secondo nel campionato scorso, con ben sette vittorie, è il francese Alain Prost, nato il 24 febbraio 1955 a Saint Chamond, entrato in scena nella F1 con il Gran premio di Argentina del 1980, disputato su McLaren-Ford. Ha il record di gran premi vinti: 35, su 137 disputati. Ha il suo attivo 18 *pole position*, ed un totale di 511,5 punti. È stato due volte campione del mondo: nel 1985 e nel 1986.

Col numero 3 come per la Tyrrell l'inglese Jonathan Palmer, nato a Londra il 7 novembre 1956, debutto in F1 col Gran premio d'Europa del 1980 alla guida di una Williams-Ford. Ha disputato 68 gran premi, raccogliendo in tutto 12 punti. Con la Tyrrell torna a correre, dopo cinque anni di Ferrari, Michele Alboreto, nato a Milano il 23 dicembre 1956, 121 gran premi disputati, 5 vinti, con un bottino di 173,5 punti ed un secondo posto nella classifica finale del campionato 1985.

Alla Williams ha preso il posto di Nigel Mansell. Nato a Bruxelles il 13 luglio 1957, ha debuttato nel Gran premio del Belgio del 1983. Ha disputato 89 gran premi, realizzando un totale di 59 punti. Lo scorso anno si è piazzato al quarto posto nella classifica finale. Con Boutsen come Riccardo Patrese, decano del campionato, nato a Padova il 17 aprile 1954, in F1 dal Gran premio di Monaco del 1977 (correa



Michele Alboreto è nato il 23 dicembre 1956 a Milano, ha debuttato in F1 nel Gp di San Marino dell'81, ha vinto 5 Gp.



Ivan Capelli è nato il 24 maggio 1963 a Milano, ha debuttato in F1 nel Gp Europa dell'85, non ha ancora vinto nessun Gp.



Stefano Modena è nato a Modena il 12 maggio 1963, ha debuttato in F1 nel Gp d'Australia dell'87 non ha ancora vinto nessun Gp.



Alessandro Nannini è nato il 7 luglio 1959 a Siena, ha debuttato in F1 nel Gp del Brasile dell'86, non ha vinto nessun Gp.

su una Shadow-Ford) con il record di gran premi disputati: 176, di cui 2 vinti e un totale di 89 punti. Nei campionati '80 e '83 si è piazzato al nono posto.

Il numero 7 celebra un doppio ritorno: la Brabham e Eddie Cheever, nato a Phoenix (Usa) il 10 gennaio 1958, debutto nel Gran premio del Sudafrica 1978, 64 punti in 118 gran pre-

mi. Tre volte campione del mondo ('81, '83, '87), il brasiliano Nelson Piquet è nato a Rio de Janeiro il 17 agosto 1952; ha debuttato nel Gran premio di Germania del 1978, vincendo 18 gran premi su 157 disputati e mettendo insieme un totale di 403 punti (398 validi). Col numero 11, corre anche quest'anno per la Lotus. Suo compagno di squadra è il giapponese Satoru Nakajima, nato a Suzuka il 23 febbraio 1953, 8 punti in 30 gran premi.

Brasiliano è anche Maurizio Gugelmin della March, nato a Curitiba il 20 aprile 1963, 5 punti nei 16 gran premi disputati lo scorso anno, suo primo in F1. Lo affianca il milanese Ivan Capelli (nato il 24 maggio 1963), esordio nel Gran premio d'Europa dell'85, 21 punti i 34 gran premi, settimo nello scorso campionato.

L'Oseilla si affida al veterano Piercarlo Ghinzani, nato il 26 gennaio 1952 a Riviera d'Adda (Bergamo), in F1 dal

gran premio del Belgio dell'81, 2 punti in 71 gran premi, e al giovane Nicola Larini, nato il 19 marzo 1964 a Camaiore (Lucca), debutto in Spagna nell'87, 11 gran premi disputati.

Sempre su Alessandro Nannini punta la Benetton. Nato a Siena il 7 luglio 1959, debutto in Brasile nell'86, 47 gran premi disputati e un totale di 12 punti. Nannini è considerato uno dei piloti più veloci e coraggiosi. Suo compagno di squadra il debuttante ingle-

se Johnny Herbert. Una vecchia volpe delle piste anche per la Scuderia italiana: Andrea De Cesaris, nato a Roma il 31 maggio 1959, debutto in Canada nell'80, 120 gran premi disputati con un totale di 34 punti. Con lui correrà Alex Caffi, nato il 18 marzo 1964 a Rovato (Brescia), 28 gran premi disputati.

La Minardi avrà ancora Pier Luigi Martini, nato il 23 aprile 1961 a Lavezzola (Ravenna), debutto in Brasile nell'85,

1 punto nei 31 gran premi disputati, e Luis Perez Sala, nato a Barcellona il 15 maggio 1959, debutto in Brasile lo scorso anno e 14 gran premi disputati.

Il pilota più anziano per la Ligier: René Arnoux, nato a Pontharrat (Francia) il 4 luglio 1948, 7 vittorie in 141 gran premi disputati, un totale di 179 punti e il 3° posto nel mondiale '83. Farà da ball's al francese Olivier Grouillard al suo esordio in F1.

Due combattenti per risolle-

vare le sorti della Ferrari. L'inglese Nigel Mansell, nato il 18 agosto 1954 a Upton in Severn, debutto in F1 nel Gran premio d'Austria del 1980, 13 vittorie in 118 gran premi, un totale di 214 punti, due secondi posti nei campionati dell'86 e dell'87. L'austriaco Gerhard Berger, nato a Vienna il 27 settembre 1959, debutto nel Gran premio d'Austria del 1984, 4 vittorie in 48 gran premi, un totale di 98 punti e il terzo posto nel campionato scorso.

Coppia francese, come l'anno passato, per la Larrousse Yanick Dalmas, nato a Le Beausset il 29 luglio 1951, debutto in Messico nell'82, 16 gran premi disputati. Philippe Alliot, nato a Voves il 27 luglio 1954, debutto in Brasile nell'84, 4 punti in 64 gran premi.

Il brasiliano debuttante Roberto Moreno, collaudatore della Ferrari di Barnard fino a poco tempo fa, per la Coloni, che avrà anche il francese Pierre Henry Raphaele, nato a Adge il 27 maggio 1961, debutto lo scorso anno nel Gran premio d'Australia. Lo svizzero Gregor Foltek, debuttante, per una dimessa Eurobrun. La Zakspeed presenta il secondo giapponese della F1: Aguri Suzuki, nato il 27 settembre 1960 a Tokio, debutto in Giappone lo scorso anno. Con lui correrà il tedesco Bernd Schneider, nato a Saarbrücken il 20 luglio 1964, debutto in Messico lo scorso anno, 6 gran premi disputati. Lo svedese Stefan Johansson, nato a Vaxjo il 9 settembre 1956, in F1 dall'83, 79 punti in 70 gran premi e un secondo finale nell'86, correrà con l'esordiente belga Bertrand Gachot per l'Onyx scuderia al debutto. La Saab contrerà sul francese esordiente Christian Danner e sul tedesco Volker Weidner. L'Agg doveva contare sul francese Philippe Streiff, nato a Grenoble il 26 giugno 1955, in F1 dall'84, 11 punti in 53 gran premi. Dopo l'infortunio di Streiff, affiderà le sue chance al solo tedesco Joachim Winkelhock. Con 8 gran premi disputati dal debutto di San Marino nell'87.