

Campionato mondiale di Formula 1

Il pilota inglese al debutto nella scuderia di Maranello fa subito centro a Rio Berger costretto a ritirarsi

Il campione Senna si autoesclude con una partenza a rischio e la McLaren si deve accontentare del secondo posto di Prost

Mansell è meglio di Pelè

Ferrari prima in Brasile ed è subito samba

È un responso confortante quello che giunge dalla pista di Rio de Janeiro. Il campionato mondiale di Formula 1 '89, caratterizzato dal ritorno obbligatorio ai motori aspirati, sarà senz'altro più appassionante del precedente, in cui la McLaren facevano il bello e il cattivo tempo. In Brasile la Ferrari ha vinto, e con pieno merito. Ma almeno altre quattro squadre l'attendono al varco

DAL NOSTRO INVIATO
GIULIANO CAPECELATRO

■ RIO DE JANEIRO Il primo segnale era venuto da Riccardo Patrese. Nelle prove si era misurato da pari a pari con Senna, che l'anno scorso vedeva sempre da molto lontano, aveva conquistato la pole position provvisoria e, alla fine si era ritrovato secondo nella griglia di partenza, alle spalle del brasiliano. In gara è partito subito all'attacco, fa vorito anche dall'incidente che ha messo fuori causa Senna e Berger, ha condotto la corsa per i primi sedici giri superato da Mansell e Prost è rimasto terzo fin quando il motore non lo ha tradito, come aveva tradito, appena al quarto giro, l'altro pilota della Williams, Thierry Boutsen.

«E la McLaren? Era la grande favorita della vigilia e, in fatti, aveva piazzato il campione del mondo in pole position. Nei giorni precedenti la gara c'erano state critiche e polemiche erano saltati fuori problemi di assetto, di equilibrio. Ma poi Senna sembrava aver impallato di nuovo la legge del più forte. Ma la gara...

del brasiliano non è durata neppure un giro. Il tutto con Berger lo ha costretto a fermarsi per diversi minuti quando è tornato in pista il nardo accumulato era troppo grande anche per lui.

Così la scuderia che l'anno scorso aveva vinto quindici gara su sedici si è dovuta accontentare del secondo posto di Alain Prost. In settimana il francese era apparso nervoso, deluso quasi rassegnato. E aveva continuato a dire che la macchina non era ancora a punto. In gara ha tirato fuori la grinta, ha contrastato a lungo Mansell, è stato in testa per diversi giri. Verso la fine ha avuto il suo da fare per non lasciarsi superare da Mauricio Gugelmin e Johnny Herbert. Ma il francese si è trovato a guidare, per quasi due terzi di gara, praticamente senza frizione. Il secondo posto, allora, è già un successo.

Il lotto dei contendenti si allarga alla March, Costretto al ritiro dopo ventitré giri Ivan Capelli, è stato il brasiliano

Mauricio Gugelmin a tenere alta la bandiera della scuderia. È arrivato terzo ed è salito sul podio per la prima volta, dopo avere insidiato il secondo posto di Prost. E, a sua volta, ha dovuto faticare non poco per contenere la Benetton di Johnny Herbert.

Al suo primo Gran Premio, il pilota inglese, che ha ancora qualche problema con le gambe fratturate in un incidente, si è piazzato quarto in tutta tranquillità. Tra Herbert e l'altro pilota della Benetton, Alessandro Nannini, finito sesto c'è Derek Warwick, della Arrows, convinto che sarebbe potuto arrivare terzo se non avesse avuto problemi con lo sterzo.

Di fronte a tanta e tanto agguerrita concorrenza, la Ferrari di Cesare Fiorio ha scelto la linea della prudenza. Ben venga il successo di Rio si devono essere detti gli uomini di Maranello a riconfermare un ambiente in piena depressione ma non lasciamoci prendere la mano da facili entusiasmi. A Rio tutto è andato per il meglio ma non è possibile che di colpo siano svaniti tutti i difetti e i ritardi che avevano travagliato la nuova vettura. E nessuno riesce a dimenticare le ore angosciose della domenica di Pasqua, quando il riscaldamento della mattina, conclusosi col fretiloso ritorno al box dei due piloti aveva fatto presagire una nuova Waterloo.



Nigel Mansell alza il presente trofeo dopo la conclusione del Gran premio del Brasile; per lui è la quattordicesima vittoria in Formula 1, in alto a destra, il monoposto con il numero 27, in basso, il neodirettore sportivo della Ferrari Cesare Fiorio «soffrì» al box durante la gara

La torcida esplose ai box italiani

DAL NOSTRO INVIATO

■ RIO DE JANEIRO La torcida esplose nel box della Ferrari, tra copertoni, viti e bulloni arrovantati dal sole, in un greve odore di oli. Non stanno nella pelle i meccanici. Non stanno nella pelle i tecnici. Non stanno nella pelle Cesare Fiorio, direttore sportivo emozionato come un bambino al primo giorno di scuola. È arrivato da meno di un mese a Maranello, doveva riportare ordine in una squadra scompaginata in un ambiente percorso da polemiche, dissidi, invidia, lotte di fazioni, impoverito da una inarrestabile diaspora di tecnici. Si ritrova tra le mani una vittoria inaspettata e forse, arrivata troppo presto.

È una vittoria netta, incontestabile. Ma l'idea che la Ferrari dell'89 possa fare come la McLaren dell'88 non sfiora neppure Fiorio che predica umiltà. «Per carità, calma. Non creiamo troppi illusioni e aspettate, abbiamo ancora tanti problemi. Primo fra tutti, la gestione elettronica. Armiamoci di metodo e pazienza».

Nigel lo Spacccone è sugli scudi. Tutti lo attorniano, lo abbracciano, lo ringraziano. La sua voglia di vincere, dopo tante delusioni, e la sua tem-

pra di lottatore hanno riportato il Cavallino rampante alla vittoria. Un successo che non ha più il marchio della casualità come l'ultima volta, a Monza, nello scorso campionato quando il suo compagno di squadra l'austriaco Gerhard Berger si era trovato la strada sgomberata dalla dabbennaggine di Ayrton Senna.

Voleva vincere l'inglese. Un sogno accarezzato vanamente per l'intero campionato passato dove era stato costretto al massimo al secondo o al terzo posto. La macchina, la bisbetica «papera» di John Barnard ha risposto alla perfezione. Una corsa rapida e senza sbavature sotto il sole rovente di Jacarepaguá, con quaranta gradi di temperatura oltre cinquanta per i piloti rinchiusi nei loro fantascientifici scafandi. La determinazione furente del pilota e la ritrovata efficienza della macchina hanno formato un meccanismo perfetto.

Nigel lo Spacccone ha giocato all'attacco. Si è messo alle costole di Riccardo Patrese, che si era portato in testa alla partenza, fin quando è riuscito a superarlo. Poi ha dovuto

lottare con Prost, Alain il Ragionatore, uomo alieno da colpi di testa da inutili tenerezze. Ed è stato un lungo duello a colpi di sorpassi, allunghi, rincorse controspasmi. Fin quando l'inglese ha dato il colpo decisivo di acceleratore, ed è fuggito via, inafferrabile.

Poche le bandiere della Ferrari sulle tribune, in un mare di bandiere brasiliane e di cori per Senna. Mansell fugga e nel box della Ferrari i cuori si levano in alto una passione a lungo compressa rompe gli argini. Quando il pilota passa il traguardo, è il tripudio. Dimenziate le ansie e i timori della vigilia, le catastrofiche prove della mattina.

È rosso e tirato Mansell. «È incredibile. Stamattina non avrei scommesso un soldo bucato sulla vittoria». Dall'Italia arriva la telefonata esultante del presidente, Piero Passaro, Gonzola Cesare Fiorio. Dopo tanti momenti neri, è festa grande. Commosso, entusiasta, Mansell commenta con ilare banalità «Sono davvero felice. È fantastico. È la mia quattordicesima vittoria. Ma vincere con la Ferrari è diverso».

Gugelmin, sorpresa in casa

Il giro, è subito bagarre, Berger allarga, Senna lo stringe, Patrese il supera. L'austriaco finisce fuori il campione del mondo, danneggiato dall'urto, si ferma a lungo al box.

12° giro, Prost cambia le gomme. Patrese tira finché può, ma Mansell lo supera.

Mansell cambia i pneumatici, Prost va in testa il «re di Rio» pregiusta la possibilità del sesto trionfo brasiliano.

28° giro, Mansell, dopo alcuni tentativi preliminari, torna primo e tira che è un piacere.

Il caldo squalifica le gomme, la temperatura al suolo è di 55 gradi. Si cambiano pneumatici di continuo.

Warwick è terzo, un problema meccanico lo attarda, Gugelmin gli salta la posizione.

Schneider e Cheever si toccano. Le macchine vanno fuori pista. L'americano esce dalla vettura, barcolla e cade due, tre volte.

Il duello Mansell aumenta il vantaggio su Prost, ma si ferma di nuovo per un cambio gomme e il francese è ancora primo. Dopo quattro giri, Mansell riacquista e supera Prost.

Tre piloti si giocano il secondo posto. Uno a ridosso dell'altro Prost, Gugelmin, Herbert. Emozionante.

Mansell arriva indisturbato al traguardo. Dopo undici anni, la Ferrari vince di nuovo a Rio.

Classifica: c'è anche Nannini

1) Nigel Mansell (Gbr Ferrari) km 306 891 in 1h38'58"744 (punti 9) 2) Alain Prost (Fra Marlboro McLaren Honda) a 7 809 (punti 6) 3) Mauricio Gugelmin (Bra March) a 9 370 (punti 4) 4) Johnny Herbert (Gbr Benetton Ford) a 10 493 (punti 3) 5) Derek Warwick (Gbr Arrows Ford) a 17 866 (punti 2) 6) Alessandro Nannini (Ita Benetton Ford) a 18 241 (punti 1) 7) Jonathan Palmer (Gbr Tyrrell Ford) a un giro 8) Satoru Nakajima (Già Camel Lotus) a un giro 9) Olivier Grouillard (Fra Ligier Citane) a un giro 10) Michele Alboreto (Ita Tyrrell Ford) a due giri 11) Ayrton Senna (Bra Marlboro McLaren Honda) a due giri

«È sleale e poco intelligente» Ayrton non è profeta in patria

DAL NOSTRO INVIATO

■ RIO DE JANEIRO «Non è colpa soltanto di Senna» Gerhard Berger reprime la rabbia. Quell'urto all'inizio di gara, mentre lui aveva allargato per superare il brasiliano e portarsi in testa lo ha messo immediatamente fuori gioco. Poco importa se anche il suo rivale ci ha rimesso le pene, costretto ad una lunga sosta al box e ad una vana rincorsa. Stringendo i denti, l'austriaco riesce a far mostra di diplomazia e ripete: «Non è colpa soltanto di Senna. Sono cose che succedono». Una versione

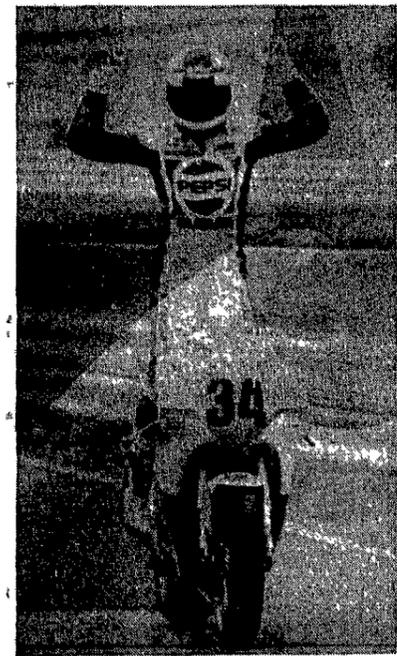
però, che muta con il passare dei minuti. Già dopo mezz'ora dopo essere stato sotto la doccia ed essersi rivestito Berger, se continua a non dare la colpa a nessuno è meno vago. «Se qualcuno ha sbagliato non sono stato certo io. Su questo non c'è alcun dubbio, ed anche le immagini per televisione lo hanno confermato. Sono cose che accadono ma che potrebbero benissimo essere evitate. Io mi sono allargato ed ho fatto quello che a ogni pilota che tenta di guadagnare posizioni. È un vero peccato, perché la macchina

era a posto e avrei potuto puntare alla vittoria».

La vittoria è il rimbalzo che esce anche dalla bocca dell'altro protagonista del lutto. Senna sembra non preoccuparsi affatto dell'incidente. «Avevo la macchina giusta per la vittoria. Se non ci fosse stato l'incidente avrei senz'altro lottato per la prima posizione. Su questo non ho dubbi. La macchina, anche se non è ancora al punto ideale, ha dimostrato di essere competitiva».

Ma la stessa stampa brasiliana è poco tenera verso il campione del mondo. «O Globo» Renato Maucio Pra-

do si chiede quando Senna crescerà e scrive: «Quale maledetto impulso è questo che porta Ayrton Senna a chiudere la porta a tutti quelli che tentano di superarlo? Forse anche nella prima curva della prima prova dell'anno? Senna chiude la porta non una ma tre volte. Chudere la strada agli altri, al punto di provocare un incidente, in una corsa in cui è ancora possibile recuperare posizioni e vincere, oltrepassa di molto i limiti della mancanza di lealtà sportiva. E diventa perfino un atteggiamento poco intelligente».



Moto Gianola sulla cresta dell'Honda

■ SUZUKA Un duello molto spettacolare nella gara delle 500 vinta in volata dallo statunitense Kevin Schantz (nella foto in piedi sulla sua Suzuki) davanti a Wayne Reiney. Il successo di Ezio Gianola su Honda nelle 125 che ha preceduto ben nove piloti giapponesi con lo stesso tipo di moto. Il terzo posto di Luca Cadalora nelle 250 e la grande sfortuna di Pierfrancesco Chili caduto al primo giro nella gara delle mezzo litro. Sono stati questi i fatti salienti del Gran Premio del Giappone valido per il campionato del mondo di velocità motociclistica.

Ottima soprattutto la gara di Ezio Gianola che ha preso il comando della corsa fin dal primo giro aumentando sempre il distacco sui diretti inseguitori. Sfortunata invece sempre nelle 125 la prova di Fausto Gresini: dopo un'ottima partenza si è dovuto accontentare dell'undicesima posizione.

Rally Safari. Il pilota italiano fa il bis nella massacrante corsa africana. La Lancia Delta consolida così il suo primato nella classifica mondiale

Biasion-Lancia, i leoni del Kenia

Per il secondo anno consecutivo Miki Biasion ha vinto il Rally del «Safari». Al volante di una Lancia Delta integrale, che si è rivelata ancora una volta la vettura più affidabile, il pilota italiano ha preceduto la Nissan del keniano Kirkland e la Golf di Blomqvist. Con tre vittorie su tre gare disputate, Biasion e la Lancia si trovano ora saldamente al comando della classifica mondiale marche e piloti.

■ NAIROBI Slidando i leoni e i pochi avversari che gli sono ormai rimasti in questo mondo Miki Biasion alla guida della sua Lancia Delta integrale ha ottenuto la seconda vittoria consecutiva nel Rally del «Safari». Il pilota italiano e il navigatore Tiziano Siviero hanno preceduto il keniano Mike Kirkland su Nissan secondo anche l'anno scorso e lo svedese Stig Blomqvist un veterano delle corse fuoristrada su una Volkswagen Golf Gti.

Con tre vittorie su tre gare la Lancia è ora saldamente al comando con 60 punti del campionato mondiale rally

per marche. Lo stesso punteggio che ha accumulato Biasion che prima del «Safari» si era aggiudicato il Rally di Montecarlo e quello di Porto Gallo nella classifica riservata ai piloti.

In Kenia la Lancia si sono confermate ancora una volta le vetture più affidabili. L'altra guida del team ufficiale Martini quella dell'argentino Jorge Recalde è stata messa fuori uso soltanto da un incidente occorso quasi per caso. La vettura di Recalde si è infatti scontrata con un folto gregge di pecore condotte al pascolo da alcuni pastori Masai. Nel lutto rimaneva irrimediabilmente danneggiata la pompa

dell'olio e dopo qualche ora l'argentino si doveva ritirare mentre era in testa al «Safari». Ha passato un brutto quarto d'ora invece il pilota keniano Vic Preston quando fermatosi per verificare le condizioni della sua Nissan poco dopo l'alba è stato circondato da un gruppo di leoni ed è dovuto ritornare subito all'interno della sua auto. Solo dopo al cune ore quando le belve avevano desistito Preston ha potuto controllare la sua macchina per poi ripartire.

Classifica finale 1) Biasion Siviero (Lancia Martini) 2) Kirkland Nixon (Nissan) a 1h 55'27"3) Blomqvist Cederberg (VW Golf Gti) a 2h 22'12"4) Waldegard Gallagher (Toyota) a 2h 50'56"5) Duncan Munro (Toyota) a 3h 01'01".

Classifica mondiale piloti. 1) Massimo Biasion 60 punti 2) Ingvar Carlsson e Stig Blomqvist 20 4) Eklund Anol Aien Kirkland 15.

Classifica mondiale marche. 1) Lancia 60 punti 2) Mazda 24 3) Toyota 22 4) Nissan 17 5) Bmw 14.



Cartolina dal Kenia. un guerriero Masai guarda incosulto il passaggio della Lancia Delta integrale