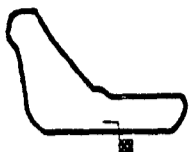


Gran Premio  
d'Italia  
oggi a Monza



Senna in prima fila davanti alle Ferrari  
distacca di quasi due secondi il francese  
che teme manovre della Honda ai suoi danni  
«Se continua così non corro gli ultimi Gp»

# Sospetti di boicottaggio scatenano l'ira di Prost



E' mogia la Ferrari. E nero Prost. E inquieta la Formula Uno. Sul filo di lana con un guizzo miracoloso Ayrton Senna strappa la pole position alla Ferrari da uno schiaffo di quasi due secondi al suo compagno di squadra muta inaspettatamente e radicalmente le coordinate del Gran Premio di oggi. Ma l'impresa prodigiosa, l'indubbio acuto di un campione getta anche un'ombra scura sul campionato.

DAL NOSTRO INVIATO  
GIULIANO CAPELLETRATO

MONZA. «Ma credete davvero che ci sia qualcuno in grado di darmi due secondi a giro? Non intendo farmi prendere in giro da nessuno. Se me lo dicono smetto di correre subito». E un litume in piena Ayrton Prost. La rabbia gli muove i tratti del volto, lo strada dalla attuale inerte diplo matico lo trascina in un vortice di allusioni, accuse minacce. «Credete davvero che ci sia qualcuno in grado di darmi due secondi a giro? Ripete con ossessiva insistenza».

Quei due secondi segneranno la storia del campionato 89 di Formula Uno Prost - dal suo punto di vista - intende - illustra i fatti. E conclude: «L'ascio a voi le deduzioni. E non sarà la stessa cosa di un sospetto di boicottaggio. Un sospetto lanciato ribadito parzialmente smussato da

ma a perfezione con le di chiarazioni di Prost. «Su questa macchina - insiste il francese - non c'era una cosa che andasse bene. Né il motore né il telaio. Sul rettilineo il motore appariva spompato. Non parliamo dell'assetto. Neppure io sapevo cosa suggerire ai tecnici».

La strada della diplomazia con più a batterla invece il futuro direttore tecnico di Prost Cesare Fiorio che evita di impegnarsi in pericolose polemiche. «Senna ci ha messo sicuramente del suo nel ottenere la pole position. Ed aveva un ottimo motore. Ma in fondo anche noi se non ci fosse stato troppo traffico in pista avremmo potuto avvicinarci al suo tempo». C'è l'avvocato al secolo Gianni Agnelli in visita all'autodromo

con parte della sua corte. Ele gante, forbito brillante avanti tra due ali di carabinieri di vassalli che tentano di tenere lontana la folla. E Fiorio che gli trotterella accanto ha ben altri pensieri per la testa che il motore di Prost a lui basta che gli vinca quando arriverà in Ferrari. Ma l'ira nera di Prost eclissa il luogore dell'avvocato è lui a tenere banco. «Bisogna chiarire immediatamente come stanno le cose. Dobbiamo parlare a quattro occhi. In queste condizioni è inutile continuare a rischiare. Se continua così non andrò in Giappone e in Australia». Parla a quattro occhi con chi? Con Osamu Goto probabilmente l'uomo che presiede allo sviluppo dei motori Honda.

Parla Senna con la iattanza

di chi si sente in una botte di ferro. «Non sa spiegare il distacco di due secondi? Non sta a me spiegarlo. Ma basta uno sguardo ai risultati degli ultimi due anni per vedere chi è il più veloce. L'Honda non paria manda a dire. Prost deve smetterla con queste storie. Si lamentava anche lo scorso anno e gli abbiamo dimostrato che i motori sono uguali. Siamo gente seria e la vonamo senza pregiudizi allo sviluppo dei motori. E i motori sono certamente uguali». Ma gli stregoni della Formula Uno sussurrano e basta sfilare e cambiare un chip per ottenere prestazioni anche molto differenti da motori assolutamente uguali. È la guerra tecnologica insomma. Di cui Prost potrebbe essere la vittima più ilustre.

## Patrese dopo i «boss»

1 SENNA (McLaren) 1 23 720	28 BERGER (Ferrari) 1 24 734
27 MANSELL (Ferrari) 1 24 739	2 PROST (McLaren) 1 25 510
6 PATRESE (Williams) 1 25 545	5 BOUTSEN (Williams) 1 28 155
30 ALLIOT (Lola) 1 26 985	19 NANNINI (Benetton) 1 27 052
20 PIRRO (Benetton) 1 27 397	4 ALESI (Tyrrell) 1 27 399
11 PIQUET (Lotus) 1 27 508	7 BRUNDLE (Brabham) 1 27 627
29 ALBORETO (Lola) 1 27 803	3 PALMER (Tyrrell) 1 27 822
23 MARTINI (Minardi) 1 27 923	9 WARWICK (Arrows) 1 28 092
22 DE CESARIS (Dallara) 1 28 129	16 CAPELLI (March) 1 28 430
12 NAKAJIMA (Lotus) 1 28 441	21 CAFFI (Dallara) 1 28 596
26 GUILLEARD (Ligier) 1 28 669	37 GACHOT (Onyx) 1 28 684
25 ARNOUX (Ligier) 1 28 685	17 LARINI (Osella) 1 28 773
15 GUGELMIN (March) 1 28 923	24 SALA (Minardi) 1 29 293
NON QUALIFICATI: Cheever (Arrows) 1 29 554, Danner (Rial) 1 31 830, Raphanel (Rial) 1 36 295	
SQUALIFICATO: Modena (Brabham) 1 28 017	



La Ferrari di Nigel Mansell in azione sul circuito lombardo ha fatto il terzo miglior tempo

Ascari, Nuvolari, Surtees e Stuck: antologia di sessant'anni

## I pionieri delle macchine volanti Storia di un circuito magico

Monza è una di quelle piste da non confondere con le altre. Dal 1922 ogni pilota ha cercato di apporre la firma nell'albo d'oro del Gran Premio d'Italia giunto alla sua 60ª edizione. In tutti questi anni - la Ferrari detiene il record di vittorie a Monza (dieci) - ci sono stati momenti esaltanti e momenti tragici. Ma per Enzo Ferrari l'appuntamento di settembre valeva più di un campionato.

LODOVICO BASALU

MONZA. Da quando Bordini si è tolto il casco di prima di scendere dal box per la griglia di partenza. Carabiniere poliziotto commissari di percorso in agguato perfino contro i stessi. Nessuna bomba o incidente bensì solo l'arrivo del grande capo Gianni Agnelli del figlio Edoardo di Luca Cordero di Montezemolo e di Edwige Fenech con il figlioletto. Il box della Ferrari sono stati letteralmente assediati da stampa e fotografi tanto che a un certo punto Berger e Mansell non riuscivano nemmeno a uscire in pista.

Allora presidente, i sedici «fatto della nazionale rossa». «Cosa volete che vi dica, attaccano Agnelli - parlano i figli. Abbiamo Cesare Fiorio che lavora bene dei piloti molto i lavori dei meccanici unici. L'azienda naturale amare a certi risultati pur se non bisogna cedere in ottimismo. La Honda è ancora molto forte e

mania nazista come veicolo di propaganda. Dopo una sospensione dal 1939 al 1946 a causa del secondo conflitto mondiale si riprese con la vittoria della Alfa Romeo prima con Trezza e poi Vimil. Nel 1949 si impose quel grande campione che era Alberto Ascari. Il pilota milanese era il volante di una Ferrari e per il rampante costruttore di Maranello fu la prima vittoria a Monza. Ascari si ripeté a seppure con la Ferrari nel '51 e nel '52. Dopo aver conquistato due titoli mondiali morì proprio su questa pista che tanto amava provando la Ferrari di un amico. Era il 1955 e Manuel Fangio imperverava con la tedesca Mercedes. In quello stesso anno furono costruite le famose curve, soprannominate su cui già allora le vetture raschiavano velocità di

strutturali fanno ormai da tempo delle soprallevarie una sorta di reliquie del passato. Il 1961 dopo che nella seconda metà degli anni Cinquanta si era posto in luce un «cento» Stirling Moss fu un anno nel insieme felice ma anche tragico. Phil Hill vincendo con la Ferrari conquistò infatti il titolo ma contemporaneamente il compagno di squadra Von Trips fu protagonista di un mortale incidente alla curva parabolica che causò anche quindici vittime tra gli spettatori. Poi altri grandi come Jim Clark, Graham Hill, John Surtees, Jackie Stewart si imposero negli anni seguenti. Nel 1966 un italiano, Lodovico Scarfiotti, vinse con la Ferrari il suo unico Gran Premio. Da allora nessun pilota nazionale è mai più riuscito

a imporsi. La Formula 1 diventa moderna si aprì poi con il vittorioso di Surtees ma sulla Honda che in quegli anni aveva costruito una monoposto intera non limitandosi a fornire solo i motori come fa oggi con la McLaren. Poi le vittorie splendide di Regazzoni nel 1970 con la Ferrari, anno in cui perse la vita l'austriaco Jochen Rindt a causa di un cedimento meccanico sulla sua Lotus. Risultò comunque vincitore (caso unico) di quel campionato del mondo il suo connazionale altrettanto illustre, Niki Lauda, riportò il titolo alla Ferrari proprio sulla pista di Monza nel 1975 (dopo undici anni di digiuno) tra l'euforia dell'allora direttore sportivo Luca Mauro Forghieri (ora della Lamborghini) e Carlo Chiti (titolare della Moton Moder-

partenza e ancora una memoria vitoriosa della Ferrari nel 79 con il sudamericano Jody Scheckler. Poi Piquet, Prost, Arnoux, ancora Lauda e ancora Piquet e l'anno scorso Jean Pierre Beltoise. E ancora Prost e Berger, alla prima vittoria dopo la scomparsa di Enzo Ferrari.

Il vecchio costruttore che fin dai primi anni Settanta veniva al box per seguire solo durante le prove le sue monoposto metteva in tensione i gestori meccanici e piloti per il Gran Premio d'Italia più che per tutto il campionato. «Già se falli vamo su questo circuito. La mattina dopo eravamo molto preoccupati di fare il nostro rientro in fabbrica. Siamo qui volti ricordate due suoi famosi ex ingegneri, Mauro Forghieri (ora della Lamborghini) e Carlo Chiti (titolare della Moton Moder-».

## E Phil Hill ricorda quel 1961...

DAL NOSTRO INVIATO

MONZA. La Ferrari? È il mito stesso. Lo era ai miei tempi. Lo è ancora oggi. Forse con una punta di esasperazione che allora non c'era o forse non si avvertiva. Per gli sportivi italiani per i patiti dell'automobile è la squadra per antonomasia. Il fetaccio di una folia, una simpatica follia, intendiamoci tutta italiana.

È un anziano e disunto signore asciutto e conciso nel suo italiano essenziale. Un mito anche lui come la Ferrari su cui conquistò il titolo mondiale nel 1961. All'ora raccolto proprio sulla pista di Monza sua seconda e ultima vittoria stagionale nella tragica gara in cui perse la vita un altro ferrarista, il tedesco Wolfgang von Trips.

Un pilota come pochi. Phil Hill per abilità e per educazione. Un americano della classe dirigente nato nella florida California a Santa Monica nel 1927 un solido retroterra economico alle spalle due lauree, una cultura sofisticata che oggi si riversa nel suo lavoro hobby da miliardario, il restauro di auto d'epoca.

Paradossalmente Phil Hill era un pilota talmente bravo che Enzo il tranno non voleva neppure farlo correre in Formula 1. Non perché fosse un autolestonista. Ma più semplicemente perché all'epoca le gare di sport prototipo avevano per dirla in termini attuali molta più «audace» della Formula 1. Hill vinceva dappertutto a mani basse. Perché di straripò?

Ricorda con pacatezza con olimpico distacco «È vero. Oggi la Formula 1 è qualcosa di molto più complicato di estrema sofisticazione. C'è uno sviluppo enorme costante della tecnica e della tecnologia. Però questo sviluppo in fondo c'è sempre stato. Ai miei tempi c'era un gran divario rispetto all'epoca di Tazio Nuvolari».

I suoi tempi gli anni Cinquanta. Sessanta e nel '58 a 31 anni che Hill vince la sua

Gianni Agnelli: «Alain somiglia a Michel ma...»

## «Se potessi scegliere terrei sempre Platini»

MONZA. Stato d'allarme. Ieri al box poco prima di scendere dal box per la griglia di partenza. Carabiniere poliziotto commissari di percorso in agguato perfino contro i stessi. Nessuna bomba o incidente bensì solo l'arrivo del grande capo Gianni Agnelli del figlio Edoardo di Luca Cordero di Montezemolo e di Edwige Fenech con il figlioletto. Il box della Ferrari sono stati letteralmente assediati da stampa e fotografi tanto che a un certo punto Berger e Mansell non riuscivano nemmeno a uscire in pista.

la gara sarà dura. Comunque il mio stato d'animo è quello di un uomo che ha fatto il suo dovere per l'ultima sessione di prove ufficiali. In questo modo c'è stata parità per tutti. Pur se in caso di maltempo la Ferrari avrebbe mantenuto la pole position».

## Metti un nonno nel motore

MONZA. Ottantadue anni. Ne vendessi cinquanta sarei ancora vecchio. Lo sguardo acuto, il viso un sorriso malizioso stampato sotto i baffi bianchi, piccolo e loggiermette, il curriculum dall'età appoggiato ad un bastone. Silvio Fiorio scurba guardando alla sua vita da una distanza astrale, quasi non fosse la sua. In quella di un altro. In un certo senso è così. Perché la vita di Silvio si è svolta non secondo i ritmi consueti scanditi dagli alti di una volontà autonoma ma all'ombra e dietro i capricci di un ganesco pervasivo fetore. L'Automobile. Una passione totalmente incorporata, metabolizzata, parte costitutiva di un organismo che resisteva ancora a meraviglia alle ingiurie del tempo.

Il vecchio ferrarista quando occorre allunga i sedili della sua auto e dorme. Molto spesso e ospite della Ferrari che segue con encomiabile costanza nelle sue peregrinazioni europee di Gran premio in Gran premio. Perché per Silvio Fiorio gli anni di Caprino in provincia di Verona, l'automobile più che l'oggetto di una passione sfrenata è l'autentica ragione di vita.

DAL NOSTRO INVIATO

Goux su una Ballot a otto cilindri il nostro Pietro Bordini il diavolo rosso correva su una Fiat ed ottenne il giro più veloce. Una media di 140 chilometri orari. Niente male vero?». Un personaggio Silvio Fiorio figura ormai caratteristica degli autodromi dove si aggira come se fosse a casa sua con un'aria di padrone. Il suo nome è d'obbligo. Ricordo il primo nel 1921. Si disputò non a Monza ma sul circuito strada di Montecatini. E i premi di Brescia con una folia incredibile. «Sicuramente più di cento mila persone mille mille di più». È il re Vittorio Emanuele III. Lo vide un francese Jules