

Martini-boom in 1ª fila

1) Berger (McLaren) 1'28"664	PRIMA FILA	2) Martini (Minardi) 1'28"731
3) De Cesaris (Dallara) 1'29"019	SECONDA	4) Alesi (Tyrrell) 1'29"408
5) Senna (McLaren) 1'29"431	TERZA	6) Piquet (Benetton) 1'29"862
7) Prost (Ferrari) 1'29"910	QUARTA	8) Grouillard (Osella) 1'29"947
9) Boutsen (Williams) 1'30"059	QUINTA	10) Modena (Brabham) 1'30"127
11) Nakajima (Tyrrell) 1'30"130	SESTA	12) Patrese (Williams) 1'30"213
13) Larini (Ligier) 1'30"424	SETTIMA	14) Barilla (Minardi) 1'31"194
15) Bernard (Lola-Lar.) 1'31"228	OTTAVA	16) Moreno (Eurobrun) 1'31"247
17) Mansell (Ferrari) 1'31"363	NONA	18) Suzuki (Lola-Larousse) 1'31"414
19) Donnelly (Lotus) 1'31"650	DECIMA	20) Schneider (Arrows) 1'31"892
21) Alboreto (Arrows) 1'31"948	UNDICESIMA	22) Nannini (Benetton) 1'31"984
23) Foitek (Brabham) 1'32"398	DODICESIMA	24) Warwick (Lotus) 1'32"400
25) Gugelmin (March) 1'32"904	TREDICESIMA	26) Capelli (March) 1'33"044

● Non qualificati Johansson (Onyx), Morbidelli (Dallara) e Letho (Onyx)
 ● Il francese Alliot è stato squalificato dopo essersi fermato in pista per un incidente e dopo che i suoi meccanici erano intervenuti per rimettere in moto la monoposto.



Alain Prost a bordo della sua Ferrari 641

Gran Premio Usa

Sorprese al via della prima gara mondiale della Formula 1. Berger il migliore e Senna davanti a Prost. Lontano, in nona fila, parte Mansell. Griglia decisa dalla pioggia a dirotto. Dietro l'austriaco spuntano la Minardi e la Dallara

L'armata rossa Ferrari contro l'impero McLaren

È l'ora zero. Alle 14 di Phoenix (le 22 italiane, con la diretta Rai salva in extremis), ventisei macchine sfrecceranno dalla griglia di partenza per la prima sfida della stagione. Nello stesso ordine uscito dalla prima giornata di prove, perché la pioggia che cade fitta ha impedito rivolgimenti, lasciando a Berger la pole position e la Ferrari intruppate nel mezzo.

DAL NOSTRO INVIATO
 GIULIANO CAPECELATRO

PHOENIX. Il tassista chiede se la Lamborghini ce la farà a vincere questa corsa. Per lui, la Lamborghini, come l'Honda, la Renault, è una squadra, non un motore usato da più di una scuderia. Il portiere d'albergo, che vuol mostrarsi informato, tessi grandi lodi di Niki Lauda, uomo coraggioso ed intelligente, dicendosi sicuro di una sua vittoria. Il maître del ristorante italiano, da oltre dieci anni in Arizona, fa un lito ste-

galato per la Ferrari, ma si blocca sul nome del pilota: è ancora Alboreto? Alain Prost è un illustre sconosciuto. Può passare inosservato anche in mezzo allo scarso pubblico che ha raggiunto il circuito cittadino a dispetto della pioggia. Ayrton Senna è assediato soltanto dai fotografi, che sperano di immortalare lo storico abbraccio con Jean Marie Balestr, Re Sole della Formula 1. «Oh, Paul...», il sospiro slug-

ge spontaneo ed unanime dai petti di giovani fanciulle in fiore e di signore attempate. Sì, è proprio lui, Paul Newman, il divo, anzi, il divino, bello ad onta delle sessanta e passa primavere. Caracolla con stupefatta indifferenza lungo i box a bordo di uno scooter, un paio di occhiali scuri a dire al mondo che non vuole essere infastidito da cacciatori d'autografi. È qui per correre, come quei suoi colleghi d'oltre Atlantico che si appena conoscono i nomi. Ormai è un veterano, Paul, di queste «corse della celebrità» che fanno da contorno alla gara principale. Un veterano con poca gloria, a dire il vero. Ché se, sul podio dell'estetica, è primo assoluto, facendo mangiare la polvere anche a mister F1, alias Berger, al volante non è altrettanto imbattibile, e nelle qualificazioni si piazza appena diciannovesimo. Ma lui non se ne cura e continua altezzoso, in un coro ininterrotto di sospiri, la sua passeggiata. Non sembra che la Formula 1 abbia

ancora fatto breccia nel cuore sportivo di questa ricca città. L'interesse è sempre attestato ai livelli, bassi, dello scorso anno, primo su questo circuito cittadino. Eppure, non è mancato il battage pubblicitario - i giornali locali, in testa The Phoenix Gazette e The Arizona Republic, hanno dedicato titoli e pagine all'avvenimento, che però la televisione locale trasmetterà solo in sintesi registrata alle nove di sera -. E di mezzo ci si è messa anche quest'improvvisa recrudescenza invernale, che manda all'aria i piani degli organizzatori: il gran premio era stato spostato da giugno a marzo per avere un clima mite, non certo questi rovesci. E, soprattutto, i piani delle squadre. Una bella grana per la Ferrari, questa pioggia. Sperava di rimontare qualche posizione, ma sotto l'acqua è impensabile. Prost e Mansell,

salvo improbabili schiarite, dovranno partire da posizioni infelici. E se poi dovesse piovere anche durante la corsa, sarebbe un guaio ulteriore. Se ne è avuta una prima idea durante le prove, interrotte di continuo per uscite di pista e testa-coda. In gara, i rischi di un circuito già abbastanza pericoloso non potrebbero che aumentare, ma i metereologi assicurano che tornerà a splendere il sole. Piove anche sul massimo sponsor della Formula 1. Il 28 prossimo il Parlamento europeo potrebbe mettere al bando la pubblicità del tabacco, anche sotto la forma di sponsorizzazione. La Philips Morris (Marlboro) lancia un grido accorato, agita lo spettro della fine della Formula 1, e, sull'orlo della disperazione, invita la stampa ad impegnare le proprie forze in una santa crociata in nome dello sport e del tabacco.

Grand Hotel F1
Chi abbandona e chi esordisce

LODOVICO BASALU

Il più illustre guascone, il più amato dei pensionati della Formula 1, è senza dubbio l'ex ferrarista René Arnoux. Il francese, classe 1948, ha dovuto gettare le armi dopo aver trascorso le ultime tre stagioni con la Ligier. Una parentesi oscura, con una discesa costante, ma inesorabile verso il fondo delle classifiche. Quasi un non capacitarsi che il suo «piede», la sua testa, le sue motivazioni erano ormai rivoltate altrove. Niente a che vedere con i magnifici anni in cui si era messo in luce con la Renault turbo, «litigando» con il compagno di squadra Alain Prost. Tanto da attirare l'attenzione di Enzo Ferrari, sempre sensibile ai piloti che mostravano carattere in pista. Nel 1983 Arnoux giunse a Maranello per restarvi fino all'inizio del 1985, quando fu improvvisamente appiedato dopo il Gran premio del Brasile. Forse proprio dopo questo fatto, i cui motivi non furono mai chiariti, iniziò la parabola discendente del pilota di Grenoble. Al suo attivo dall'anno del debutto in F1, il 1978, ci sono 7 gran premi vinti, 149 disputati, 18 pole position, 12 giri più veloci in gara. Non ancora definiti i progetti futuri, pur se già da tempo è compromettente di una squadra di F3000.

Andando per ordine decrescente di età, un altro che se ne va è Piercarlo Ghinzani, se così possiamo definirlo, il proiettile della Formula 1. Dal 1981, anno del debutto con una Osella, squadra per la quale ha disputato la maggior parte dei suoi 76 gran premi, Ghinzani non ha certo avuto molte soddisfazioni. E questo nonostante i tentativi fatti con squadre come Ligier, Zak-speed o Toleman, nei momenti forse sbagliati per la competitività delle rispettive monoposto. Un pilota comunque, che nelle formule minori, come la Formula 3, si era tolto il lusso di battere anche un certo Nelson Piquet. Il futuro è certamente legato verso altre categorie dell'automobilismo sportivo.

Un altro che abbandona, però assumendo il ruolo di collaudatore della McLaren-Honda, è il dottor Jonathan Palmer. Laureato in medicina, questo 34enne inglese debuttò in F1 nel 1983 con una Williams-Ford, dopo aver vinto un campionato di Formula 2 europeo. Nel suo palmares alcuni buoni piazzamenti sugli 84 gran premi disputati e la soddisfazione di essere stato sempre considerato un pilota veloce oltre che buon collaudatore.

E veniamo a Edy Cheever che, nonostante i suoi 32 anni, è un «anziano» della Formula 1, avendo debuttato appena 20enne nel 1978. Di lui si ricorda l'arrabbiatura che fece prendere a Enzo Ferrari, quando a 19 anni, si presentò con un avvocato per discutere un

eventuale contratto con Maranello. Pilota molto riflessivo ha guidato per varie squadre: Osella, Tyrrell, Renault, Alfa Romeo, Lola, Arrows. È stato sempre una buona «spalla» cogliendo significativi piazzamenti, con notevoli prestazioni sul bagnato e sui circuiti cittadini. Dopo 132 gare disputate ora il suo destino si chiama Formula Indy, campionato che disputerà nella sua terra d'origine, gli Stati Uniti.

In fine siamo a Martin Brundle, che pure lui lascia giovane (31 anni) la Formula 1, dopo averla abbandonata già una volta. Vinse tutto quello che c'era da vincere in Formula 3, poi il debutto in F1, nel 1984, con la Tyrrell. Nel 1985 ultimo anno con la Brabham e un sempre più grande coinvolgimento nella gara sport-prototipo, specialità che lo vedrà tra i protagonisti in questa stagione. In Formula 1, sui 69 gran premi disputati, ha colto solo alcuni piazzamenti.

E veniamo ai migliori debuttanti nel circus, ovvero a Gary Brabham, Claudio Langes, Aguri Suzuki, Eric Bernard, Paolo Barilla. Il più illustre, almeno come nome, è sicuramente il primo. Infatti è il figlio di quel Jack Brabham che vinse tre titoli mondiali negli anni 60 e che fondò, per poi rivenderla a Bernie Ecclestone, una scuderia di F1 che porta tuttora il suo nome. Come i suoi due fratelli Gary Brabham ha un passato in altre categorie dell'automobilismo e debutta in F1 con la Life, ovvero la nuova squadra italiana con sede a Formigine (Modena) voluta da un maestro bolognese, Ernesto Vita, che ha assoldato l'ingegner Rocchini, ex Ferrari; per fare un reddito motore a 12 cilindri.

Claudio Langes viene dalla Formula 3 e dalla 3000, ha 25 anni e va a rinforzare la pattuglia italiana al volante di una Eurobrun. Per lui, come per Brabham, tutte le incognite di un debutto.

Aguri Suzuki ha per la verità già corso un gran premio, nel 1988 in Giappone, ma visto che lo scorso anno con la Zak-speed Yamaha non si è mai qualificato è al suo primo vero anno in Formula 1. Disporrà della Larousse-Lamborghini e i brillanti risultati ottenuti nelle gare che si disputano nel paese del Sol Levante fanno ben sperare. Dei nuovi è il «vecchio» visto che ha 30 anni. Il francese Eric Bernard, insieme ad Alesi, è considerato l'erede di Prost. Correrà nella stessa squadra di Suzuki e già lo scorso anno, nelle due gare disputate, ha molto impressionato. Ha 26 anni e ha primeggiato in Formula 3 e in 3000.

Paolo Barilla, 28 anni di Parma, è noto sia per le sue qualità di pilota nelle gare sport (ha vinto anche a Le Mans con una Porsche nel 1985) che per essere il figlio del re della pista.

Lotta a due Senna-Prost con la Williams terzo in comando
Le quote Totomondiale nelle scommesse dei piloti

Alain Prost fa il record sul giro a Le Castellet e si ripete all'Estoril. Ma non passano ventiquattro ore che Nigel Mansell abbassa il tempo. Sembra un monologo ferrariano. La McLaren si vede e si sente poco. Solo nelle ultime battute, Ayrton Senna, che proprio all'Estoril, simula un Gran Premio e ottiene un vantaggio di oltre quattro minuti sulla Ferrari vincitrice, con Gerhard Berger, nell'89.

DAL NOSTRO INVIATO

PHOENIX. «Prima della gara di Phoenix è inutile esprimere giudizi». Il precampionato ha dato un responso che sembra incontrovertibile: lotta serrata tra McLaren e Ferrari per il titolo, con la «rossa» che sembra essersi sbarazzata dai complessi d'inferiorità. Moderatamente soddisfatto, laconico, per nulla intenzionato a soffiare sul fuoco delle polemiche, sportive ed extra sportive, Ayrton Senna preferisce non azzardare pronostici. «La nuova McLaren non è ancora perfettamente a punto, l'accelerazione del motore deve essere leggermente addolcita e la vettura non mi sembra ancora bilanciata al cento per cento nelle curve. Ma il potenziale è altissimo, e certamente migliorero».

Dal campo avversario, risponde Prost, che non nasconde il suo ottimismo: «In lizza ci sono McLaren, Ferrari, Williams. Potrebbe esserci anche la Benetton, ma non mi sembra ancora pronta. Credo che nelle prime gare della stagione la Honda possa disporre di un piccolo vantaggio di carattere motoristico, ma verso la metà del campionato la Ferrari dovrebbe

essere in grado di compiere il sorpasso».

McLaren-Ferrari. Per tutti i piloti la sfida mondiale si situa tra questi due poli. «È un campionato senz'altro più aperto - afferma Olivier Grouillard, francese in forza all'italiana Osella - Ferrari e McLaren hanno incrementato il loro vantaggio sulle altre squadre. E non credo che Senna avrà i problemi psicologici di cui si paventa, dopo il dissidio con Balestr. È forte, bene inserito nel team, e sarà più motivato di sempre. Costo penso che bisognerà attendere almeno un anno perché qualcuno possa effettivamente inserirsi in questo duello».

Italiano alliere di una scuderia francese, l'AgS, l'abruzzese Gabriele Tarquini vede la «Ferrari molto più vicina alla McLaren, anche perché quest'ultima ha provato molto poco». E, al di là del duello annunciato, Tarquini traccia un pronostico anche sui piloti emergenti. «Faranno bene Martini e Larini - afferma - come Alesi, che deve confermarsi. Quasi le stesse parole usa il francese Philippe

Alliot, della Ligier, che al giudizio sul campionato aggiunge un sentito elogio del connazionale Prost.

Il suo compagno di squadra, Nicola Larini, per mesi prossimo sposo della Ferrari, sembra poco attratto dalla lotta al vertice, anche per lui circoscritta al trio Ferrari, McLaren e Williams. «Forse si dovrebbe tenere conto anche della Benetton - dice -. Fa sicuramente parte della serie A, ma è difficile da valutare. Ma a me interessa soprattutto la cosiddetta serie B, dove noi della Ligier, assieme alla Tyrrell, abbiamo le carte in regola per primeggiare».

Asciutto nell'analisi, Thierry Boutsen, belga della Williams, possibile protagonista del campionato prossimo venturo. «Per il titolo se la vedranno Ferrari e McLaren, che vedo più pronte di noi - commenta -. Il nostro obiettivo è vincere quante più corse è possibile. L'anno scorso ne ho vinte due. Quest'anno voglio fare meglio. Nel duello tra Ferrari e McLaren, credo che i protagonisti saranno Senna e Prost. Non credo che Senna sia in crisi. Senna è furbo e forte».

Che Senna non abbia intenzione di gettare la spugna è convinto anche Pierluigi Martini, che con la Minardi ha disputato delle eccellenti prove nel precampionato. «Il titolo se lo giocano quei due: Senna e Prost. Ma tra i piloti sarà interessante vedere cosa faremo noi italiani, che siamo i veri emergenti della competizione».

Giulio Co.

I protagonisti al volante

1 Prost (Fra)	2 Mansell (Gb)	FERRARI
3 Nakajima (Jap)	4 Alesi (Fra)	TYRRELL
5 Boutsen (Bel)	6 Patrese (Ita)	WILLIAMS
7 Foitek (Svi)	8 Modena (Ita)	BRABHAM
9 Alboreto (Ita)	10 Caffi (Ita)	ARROWS
11 Warwick (Gb)	12 Donnelly (Irl)	LOTUS
14 Grouillard (Fra)		OSELLA
15 Gugelmin (Bra)	16 Capelli (Ita)	LEYTON HOUSE
19 Nannini (Ita)	20 Piquet (Bra)	BENETTON
21 Pirro (Ita)	22 De Cesaris (Ita)	SCUD. ITALIA
23 Martini (Ita)	24 Barilla (Ita)	MINARDI
25 Alliot (Fra)	26 Larini (Ita)	LIGIER
27 Senna (Bra)	28 Berger (Aut)	McLAREN
29 Bernard (Fra)	30 Suzuki (Jap)	ESPO LARR.
31 Gachot (Bel)		COLONI SUBARU
33 Moreno (Arg)	34 Langes (Fra)	EUROBRUN
35 Johansson (Sve)	36 Jarvilehto (Fin)	ONYX
37 Tarquini (Ita)	38 Dalmas (Fra)	AGS
39 Brabham (Aus)		LIFE

Tutti i Gp in pista e in tv

Data	Gran Premio	ora del via	Tmc	Rai
11 marzo	Stati Uniti	22.30	21.45	22.15
25 marzo	Brasile	18.00	17.15	17.45
13 maggio	San Marino	14.30	13.45	14.15
27 maggio	Monaco	15.30	14.45	15.15
10 giugno	Canada	21.30	23.00	21.15
24 giugno	Messico	21.30	23.00	21.15
8 luglio	Francia	13.30	12.45	13.15
15 luglio	Gran Bretagna	15.30	14.45	15.15
29 luglio	Germania	14.30	13.45	14.15
12 agosto	Ungheria	14.30	13.45	14.15
26 agosto	Belgio	14.30	13.45	14.15
9 settembre	Italia	15.00	14.15	14.45
23 settembre	Portogallo	15.30	14.45	15.15
30 settembre	Spagna	14.30	13.45	14.15
21 ottobre	Giappone	5.00	4.15	4.45
4 novembre	Australia	4.30	3.45	4.15

N.B. - gli orari sul fuso italiano

A Imola il nuovo bolide

Già vecchia la nuova 641
La scuderia rampante punta sull'elettronica

Uno, due, tre, quattro secondi in meno al giro a seconda dei circuiti. È questo il quadro della situazione in F1 alla luce dei risultati ottenuti nelle molte monoposto durante i test invernali, che hanno visto polverizzati tutti i precedenti record. Prim'attee di rango senza dubbio la Ferrari, anche se qualche maligno sottolinea come a Maranello «siano stati sempre campioni d'inverno». In realtà mai come quest'anno i collaudi svolti sono stati così intensi: 5000 chilometri percorsi tra la pista di Fiorano e quelle del Paul Ricard, dell'Estoril e di Jerez. Si è provato di tutto, con profonde modifiche al motore, il cui regime di rotazione è stato innalzato sensibilmente migliorando contemporaneamente l'elasticità, quest'ultima da sempre tanto dolente nei confronti dell'Honda. A tutto ciò non è stato estraneo lo stesso Alain Prost, un pilota che ha guidato tutti i propulsori più quotati, dal Renault al Porsche, all'Honda per finire appunto al Ferrari. Le indicazioni del francese sono state molto precise a conferma delle sue innate qualità di collaudatore anche per quel che concerne tutto l'insieme della macchina, dall'aerodinamica all'assetto, dalle sospensioni al telaio.

Quest'ultimo, sostanzialmente, è quello disegnato dal defraudato John Barnard pur se è stato svolto un lavoro di af-

finimento grazie all'operato di vecchi e nuovi uomini della squadra. È l'italianizzazione della Ferrari, come ha tenuto a sottolineare Fusaro in coro con il ds Fiorio. Pur se la presenza di Nichols, che viene dalla Williams, hanno venute dalla Williams, hanno permesso di sposare quell'astro tipicamente latino di Maranello con il crudo efficientismo delle due scuderie britanniche. A testimonianza di ciò vi sono le parole di Cesare Fiorio alla presentazione della 641: «Non vi possiamo dare la solita scheda tecnica in quanto non ci è permesso di svelare le caratteristiche della macchina, che del resto cambiano di settimana in settimana». Una politica adottata anche dalla Honda i cui motori sembrano navicelle spaziali inaccessibili e inavvicinabili. Dai giapponesi, anche se alla Ferrari fanno fatica ad ammetterlo, si è preso un po' tutto, dal modo di organizzare il lavoro a quello di condurre i test. Insomma una tecnologia che nulla ha a che fare con la vecchia scuola di Enzo Ferrari, dove il saper montare un pistone o una biella in un certo modo era sinonimo di perfezione ineguagliabile. Ora si è aggiunta la costante ricerca sui materiali e sull'elettronica, settore, quest'ultimo, in continua evoluzione come dimostra anche la produzione di serie.

Lo.Ba.

La ruota gira col Made in Italy

DAL NOSTRO INVIATO

PHOENIX. L'Osella che, dopo un'esistenza passata in retrovia, prova con Oliver Grouillard l'ebrezza della prima linea. Satoru Nakajima, conosciuto nei circuiti come l'accelerato del Sol Levante, trasferito in una folgore sulla Tyrrell. E, sempre con la Tyrrell, Jean Alesi che vede le sue ambizioni di giovane rampante prendere corpo. Il neofita Paolo Barilla che, sulla Minardi, lotta gomito a gomito con Alain Prost, mentre il piccolo Pierluigi Martini sente che è venuto il momento per atteggiarsi a grande e con la sua Minardi contendere ad Alesi la pole position provvisoria. Ayrton Senna che si vede spostato da quella prima fila che consi-

derava suo dominio personale. Esolo sul filo di lana il coup de théâtre di Gerhard Berger che acciuffa la prima pole position provvisoria della stagione e salva la faccia della McLaren, dei top-driver, della Goodyear i cui uomini, sbigottiti, non riuscivano a spiegarsi cosa stesse accadendo in pista, costretti a vedere le vetture equipaggiate con le loro gomme cedere il campo a macchine di minor fama provviste di pneumatici Pirelli.

Il giorno delle sorprese, forse il punto di svolta in quella «guerra delle gomme» ricessasi lo scorso anno, dopo un lungo periodo di monopolio Goodyear, quando la casa italiana ha deciso di riprendere la strada della Formula 1. Un

cammino intrapreso alla chetichella, con circospezione: la fornitura di pneumatici a team minori o, come la Brabham, tornati sulla scena dopo un periodo di assenza. Il lungo lavoro con squadre impegnate nelle pre-qualifiche ha portato a risultati notevoli con le gomme da qualifica e a dare il meglio sui circuiti più lenti e tortuosi, dove la potenza del motore conta di meno.

Ma la casa italiana (presente in 17 paesi con 142 fabbriche, 72.000 dipendenti e un fatturato di oltre 10.000 miliardi) punta in alto. Un'ambizione esplicitata dal direttore della produzione Carlo Banclieri: «Lo sport è importantissimo per la nostra immagine, ma anche per mantenere dei legami molto diretti con i nostri

clienti ai quali forniamo il primo equipaggiamento e per accelerare lo sviluppo delle coperture di serie. In Formula 1 siamo ripartiti per arrivare, compatibilmente con le varie situazioni contrattuali, ad equipaggiare squadre di punta senza porci delle limitazioni». Squadre di punta: questa è l'obiettivo effettivo della Pirelli. Che, quest'anno, è riuscita ad assicurarsi la fornitura alla Tyrrell: il che significa che il prossimo anno disporrà di una macchina equipaggiata con motore Honda. Ma lo sguardo della casa italiana vola ancora più in alto. O, forse, molto più vicino, perché si posa su Maranello. La Ferrari ha un contratto di fornitura con la Goodyear che termina a fine anno. E fino ad oggi non è stato ancora rinnovo.

Giulio Co.