

Formula 1 Il Gp di Germania

Il brasiliano, reduce da tre sconfitte, vince agevolmente ad Hockenheim e diventa il nuovo leader del mondiale
Ottimo Nannini: guida a lungo la gara poi cede nel finale
Delude la casa di Maranello: Mansell esce, Prost è quarto

Nel giorno di Senna la Ferrari si scioglie

ARRIVO

1) Ayrton Senna (Bra-McLaren)	120'47"164	media km/h	227,167
2) A. Nannini (Ita-Benetton)	a 6"250		
3) Gerhard Berger (Aut-McLaren)	a 8"550		
4) Alain Prost (Fra-Ferrari)	a 45"270		
5) Riccardo Patrese (Ita-Williams)	a 48"020		
6) Ivan Capelli (Ita-March)	a 1'21"491		
7) Thierry Boutsen (Bel-Williams)	a un giro		
8) Derek Warwick (Gbr-Lotus)	a un giro		
9) Alex Caffi (Ita-Arrows)	a un giro		
10) Nicola Larini (Ita-Ligier)	a un giro		
11) Jesse Alesi (Fra-Tyrrell)	a cinque giri		

Squalificato, Philippe Alliot (Fra-Ligier)
25 partenti, 11 classificati (Stefano Modena, non partito), gli altri ritirati

COSTRUTTORI

1) McLaren	77 punti
2) Ferrari	57 punti
3) Benetton	31 punti
4) Williams	30 punti
5) Tyrrell	14 punti
6) March	6 punti
7) Egno	5 punti
8) Brabham	2 punti
Arrows	2 punti
10) Lotus	1 punto



La gioia di Senna che, è salito in testa al mondiale piloti

Quarantasettesima pole position, ventiquattresima vittoria, sorpasso su Prost nella classifica mondiale e conquista del primo posto con un vantaggio di quattro punti. Ne ha di ragioni per essere raggianti, Ayrton Senna che ha dovuto soltanto sudare un po' per rimettere in nga un Alessandro Nannini che dopo diciassette giri al comando, cominciava a fare un pensiero alla vittoria

DAL NOSTRO INVIATO
GIULIANO CAPECELATRO

■ HOCKENHEIM «Chi ha inventato la favola che lo soffriva di sindrome da Piquet? Quella mia è forse la gara di uno che patisce complessi di inferiorità? Altro che sindrome da Piquet! Ho fatto proprio una bella gara. Con un pizzico di fortuna, se vogliamo. Ma mi sembra che ogni tanto ci stia anche bene». Il naso che fende l'aria, il viso affilato, i capelli fradici di sudore, un lampo di sfida negli occhi. Alessandro Nannini, trentun'anni compiuti da poco, si avvia verso il podio al fianco di Ayrton Senna e Gerhard Berger. Nell'elenco della Ferrari, che con Nigel Mansell fuori gara dopo una quindicina di giri, ha raccolto solo un modesto quarto posto con Alain Prost, il secondo posto del pilota senese è l'unico motivo che fa sventolare le rare bandiere italiane immerse nel mare di oltre centomila spettatori dell'Hockenheimring.

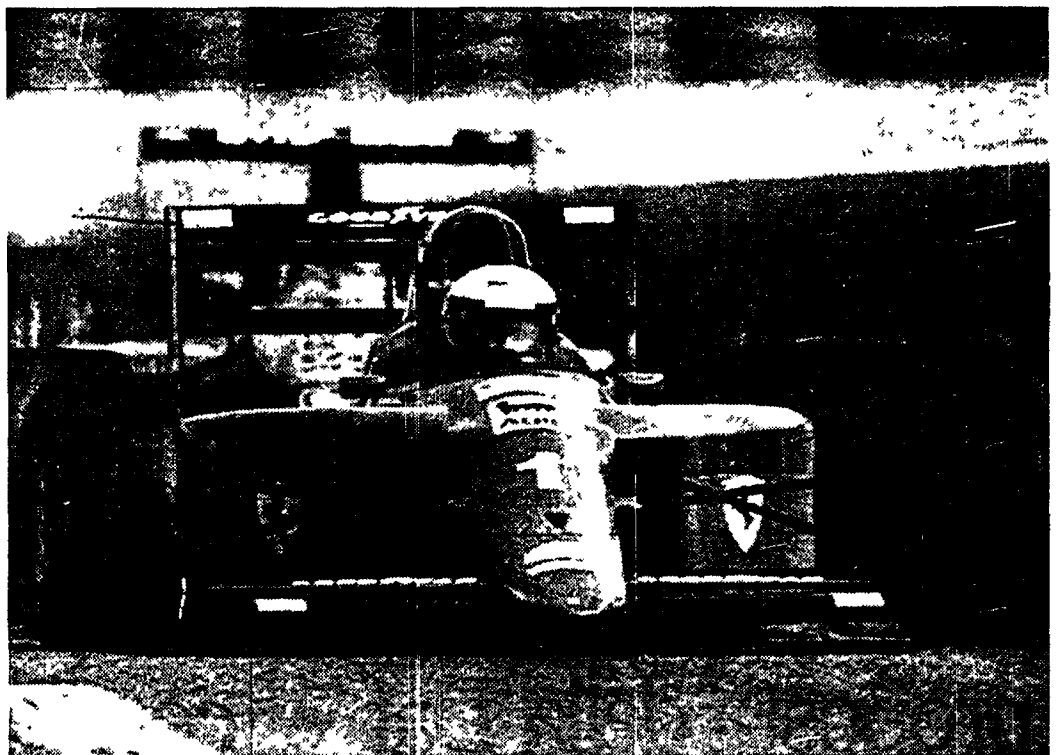
E lui, Nannini, osannato meno di un anno fa, considerato un pilota in declino in questa metà stagione, dà l'impressione di volersi levare un peso dallo stomaco. Questa storia del confronto con Piquet lo infastidisce. «Gira voce che ne soffre la personalità, umana ed automobilistica, che non sopporti di vedersi sfrecciare davanti questo tre volte campione del mondo che oggi viene pagato a gettone di trovarsi in vantaggio di punti nella classifica mondiale».

«Una bella gara», ripete come per convincere se stesso. Un'ottima idea quella di non cambiare gomme. Del resto,

era quasi una mossa obbligata. Vista l'inerfonia di potenza del mio motore, non potevo che giocare questa carta, se volevo avere qualche chance. Sì, ho avuto un po' di fortuna, ma fino a un certo punto. In fondo, se a pochi giri dal termine non mi fossi trovato davanti un doppiato, chissà? Forse ce l'avrei fatta a resistere al ritorno di Senna. Certo, lui sul rettilineo era molto più veloce. Ma nei punti misti della pista andavo meglio io e riuscivo a rintuzzare i suoi tentativi di sorpasso».

La gara gli restituì il sorriso che l'incidente di sabato gli aveva levato il volo con la macchina contro un muretto, la ricaduta in pista con la vettura a pezzi. I sei punti lo confortano e, soprattutto, lo riportano nella scia di Piquet in classifica generale. Adesso il brasiliano ne ha soltanto cinque di vantaggio su di lui diciotto contro tredici. Ha buone speranze per riprendersi la leadership in casa Benetton. E se non ci fosse stato Senna.

Ma Senna c'era. E, reduce da tre sconfitte, ha risollevato dalla polvere la bandiera della McLaren, innalzandola orgogliosamente verso il cielo carico di nuvole e di umidità di Hockenheim. Una mano gliela ha data anche Gerhard Berger, che è fritto terzo, dietro Nannini, e che terzo si conferma in classifica. Ma né l'uno né l'altro si mostrano esultanti. La McLaren, a parte il tentativo di Nannini, non ha avuto avversari, ha vinto quasi a mani basse. Ma sia il brasiliano che l'austriaco hanno qualcosa da



Le due Ferrari di Prost e Mansell hanno deluso sul circuito di Hockenheim. Il francese è arrivato solo quarto mentre l'inglese è uscito di pista

Alliot manda Pirro fuori pista

Primo giro: Le due McLaren in testa, le Ferrari inseguono. Nelle retrovie Stefano Modena parte male per colpa del cambio rotto, Alliot per sventura finisce su Pirro e lo spedisce fuori pista. Pirro viene ricoverato in ospedale per accertamenti, ma l'unico problema è un forte dolore al collo.

Undicesimo giro: Piquet, sesto dietro Patrese, sbaglia una curva e perde un paio di posizioni.

Quindicesimo giro: Dopo quasi mezz'ora finalmente qualcosa che muove la gara. Mansell finisce su un cordolo, poi nel prato e abbandona la corsa. Berger va al box per cambiare le gomme seguito da Prost il cui cambio dura 6'74".

Diciassettesimo giro: Anche Senna va a cambiare le gomme, Nannini che ha superato Patrese, si ritrova al comando.

Ventesimo giro: Senna tenta un attacco ma Nannini resiste.

Ventiquattresimo giro: Il motore di Piquet cede. Prost ha perso terreno, tenta di rimontare ma Boutsen non gli cede strada.

Venticinquesimo giro: Prost riesce a superare Boutsen, è quarto, ma ad oltre venti secondi da Nannini.

Trentaquattresimo giro: Senna, che finora non ha forzato, supera Nannini e va in testa. Berger segue ad oltre sette secondi, seguito da Prost che perde terreno su Patrese.

Quarantatreesimo giro: Dopo undici giri di nota assoluta, Senna vince, secondo è Nannini, dietro di lui Berger, Prost, Patrese e Boutsen che negli ultimissimi giri supera Ivan Capelli.

ridire sul motore. Un calo di potenza che ha preoccupato Senna e che ha mandato in bestia Berger, spingendolo a dire: «Ho corso praticamente senza motore».

Difficoltà che Senna vede addirittura moltiplicarsi. «È una stagione molto difficile», commenta. «Ora c'è anche la Benetton che comincia a farsi valere su circuiti come questo. Sarà una bella lotta. Ma devo dire che resto fiducioso». Fiducioso perché ha visto che la McLaren è corsa comunque al npan il telaio era il tallone d'Achille della macchina, il punto su cui la Ferrari la sopravanzava nettamente e i tecnici inglesi hanno lavorato da matti sul telaio. E i risultati si sareb-

bero già visti. Bagnato di sudore, il viso stanco, Senna consegna la coppa a Ron Dennis, il team manager della McLaren, e si appresta di buon grado, sforzandosi di atteggiare la bocca al sorriso, al rito delle interviste. «Molte cose sono cambiate», comincia a spiegare. «Molte altre devono cambiare. Saranno molto importanti i test dei prossimi giorni a Monza. La McLaren sta preparando un disegno aerodinamico completamente nuovo».

Una mossa scontata la risposta necessaria alla supremazia del cavallino rampante in questo campo. Una mossa che per Senna rappresenta una svolta decisiva, quella che

occorreva per infondergli nuovo ottimismo dopo un mese di fiacchi paurosi. Una mossa che lo fa sbilanciare in una previsione senza appello. «Se questo nuovo disegno si dimostra azzeccato vincerò il titolo. Se non sarà nuovo il titolo se lo aggiudicherà la Ferrari».

Si guarda bene dal menzionare Prost, suo nemico giurato, l'uomo a cui ostinatamente si rifiuta ancora di stringere la mano dopo le polemiche feroci dello scorso anno. E suo incubo, anche Perché, bene o male, il francese è l'unico che riesce a tenergli testa. L'unico che riesce a contrastare la sua ambizione di essere campione incontrastato, di fare incetta di pole position vittorie e titoli. In rotta con la McLaren, il francese ha preso per mano la Ferrari e, con la sua abilità sportiva ed extrasportiva, dopo aver rapi-

damente esautorato l'impulsivo Mansell ne ha fatto lo strumento ideale per combattere Senna e la McLaren.

Uno strumento che magari, continua ad accusare qualche battuta a vuoto. Ma, in fondo, Cesare Fiorio e lo stesso Prost avevano da tempo messo le mani avanti presentando la pista tedesca come la meno favorevole alle possibilità del cavallino rampante. Adesso, nelle loro parole, il futuro si fa più roseo. E dal gran premio del Belgio a Spa, dovrebbe esordire il tanto annunciato nuovo motore. Ma la sconfitta di Hockenheim, a parte l'ottimismo di maniera, brucia. Le vittorie consecutive avevano forse spinto troppo in là le frontiere della fiducia in sé e dell'ottimismo. Da Hockenheim il cavallino rampante dovrà riprendere a fare in conti con la realtà.

Inossidabile Delta Dieci anni ma non li dimostra

Da anni (esattamente 10) un successo ininterrotto della Lancia. Quali sono i motivi di tale situazione, del resto abbastanza analoga a quella del campionato europeo e di quello mondiale? Risponde Dario Cerrato, esperto condottiero della Delta integrale, esaltandone doti e virtù ma mettendo anche in guardia da un possibile ingresso giapponese specie in prospettiva del fatidico '92.

LODOVICO BASALI

■ BIELLA. Rally della lana di sabato scorso l'ultimo di una infinita teona di successi di casa Lancia. Con tanti e consacrati piloti, da Sandro Munari a Tony Fassina, da Mikko Biasion a Dario Cerrato, che si sono sempre avvalsi di vetture della casa torinese per i loro roboanti successi nel campionato italiano. «Ma gli altri dove sono?», si dirà qualcuno. «Possibile una tale e continua superiorità tecnologica? L'analoga situazione nel campionato europeo, con la Delta integrale e quella del mondiale dove pur con Carlos Sainz (Toyota) al comando del mondiale piloti abbiamo una vettura torinese in vetta a quello per marche, darebbe già di per sé un'esaltante risposta. «In realtà le cose non sono così semplici».

«Spiega Dario Cerrato pilota del team Lancia-Fina-Michelin. «La Delta, pur essendo una vettura quasi giunta al limite del suo sviluppo può contare su di una affidabilità ormai a prova di bomba, in particolare il motore, un quattro cilindri turbo, è il vero asso nella manica grazie a un continuo lavoro di affinamento che ne ha ancora di più esaltato le caratteristiche di estrema elasticità ovvero le capacità di ripresa dai bassi regimi. Una voce che, come si può facilmente intuire, è fondamentale nei rally caratterizzati da continue curve secche che richiedono notevoli accelerazioni all'uscita dalle stessee».

«Una teoria che di per sé parrebbe sufficiente a spiegare il tutto anche se sarebbe un grosso errore dimenticare quello che è il cardine portante di una scuderia sui campi di gara: l'organizzazione di tecnici, ingegneri e meccanici. «Non vi è dubbio che sia il team Lancia-Martin che partecipa al mondiale che quello Lancia-Fina che corre per i colori del Jolly Club nel campionato italiano in questo hanno un ulteriore

asso nella manica - continua Cerrato - noi abbiamo ad esempio meccanici in grado di sostituire in soli 18 minuti o comunque di mettere in breve tempo la macchina in sesto anche dopo guasti apparentemente irreparabili. Ne sa qualcosa anche la Toyota che nelle gare internazionali, pur con una vettura, la Celica, che si è rivelata molto competitiva, ancora ha molto da apprendere quando si tratta di sollevare il cofano e capire in fretta che cosa c'è che non va».

«Dunque nessuna speranza per alcuno, nemmeno per quella Peugeot che è giunta seconda e terza nell'ultimo rally disputato a Biella o per quella Bmw che è arrivata quarta? «Non vi è dubbio che sono molto migliori - spiega Claudio Bortoletto, direttore sportivo del team Lancia-Fina - ma occorre precisare che quelle vetture sono a due ruote motrici contro le quattro della nostra Delta, un handicap notevole specie su determinati terreni come lo sterrato, il fango o la neve. Ma un merito lo hanno anche i nostri avversari schierando le loro vetture permettono a tanti giovani di farsi strada, come il caso di Andrea Ghini, pilota della Peugeot o di Alessandro Fassina che corre con la Ford. Per non dimenticare proprio i due principali rivali di Dario Cerrato nel campionato italiano, ovvero Piero Liati e Pier Giorgio Della che hanno una Delta integrale».

«Da tutto questo interloquire parrebbero esclusi loro, i soliti giapponesi, che invece tanto baldanzosamente minacciano le vetture torinesi nel mondiale per marche e conduttori. «Stare tranquilli che in vista del fatidico '92 arriveranno anche in Italia - avverte Cerrato - Finora la loro partecipazione è stata limitata ad equipaggi privati ma questo non può più avere un senso se Toyota, Mazda, Mitsubishi o Honda vogliono imporre i loro prodotti all'esigente cliente di casa nostra».

Rally d'Argentina. Gara capolavoro di Biasion che trionfa su Sainz La casa torinese di nuovo in corsa per il mondiale costruttori

Lancia, assolo sudamericano

La cura rcostituente si chiama Argentina. Approdata in Sudamerica con qualche linea di febbre ed il fisico debilitato, la Lancia torna a casa con un successo tonificante: ha vinto Biasion e la squadra ritrova d'incanto l'antica compattezza perduta. Il rally mondiale ritrova una vecchia compagna d'avventura. Sainz si conferma l'avversario più spietato. Prossima sfida in Finlandia.

DAL NOSTRO INVIATO
MARCO MAZZANTI

■ CORDOBA. Biasion stappa la bottiglia di champagne, s'abbraccia con il gemello stamane Siveno. La piccola Sonia, 8 anni, capelli neri come la pece, piange disperata. Nella grande bolgia dello stadio, dietro i clamori della festa, si consuma il piccolo dramma di una bimbetta che si è smarrita e cerca l'insegnante e la sua classe. Biasion incassa una reazione abbondante di applausi, Sonia è presa in braccio da una donna-poliziotto ed è portata in salvo. Il rally d'Argentina si è chiuso con questo quadro, colto al volo alle spalle della tribuna presidenziale, in un angolo del ristorante che assomiglia troppo ad uno squallido onanotio. Lo stadio brulica di ragazzini con il loro grembiule bianco, e quando la Lancia Delta sgommando solleva una nuvola di polvere, il diapason dell'eccezione raggiunge il massimo dell'intensità.

Bevuto tutto d'un fiato il cocktail d'emozioni, filtrata la concitazione di quattro intensi giorni di gara, resta il succo: la Lancia con la convincente vit-

tona di Biasion, napre il discorso mondiale e ritrova la spinta necessaria per affrontare l'ultimo rush della stagione. Affidiamo all'ingegnere Claudio Lombardi, responsabile del reparto corse l'incarico di mettere a fuoco temi e osservazioni. Giusto il tempo per permettere al topmanager di telefonare in Italia a Torino alla madre. 75enne ed il disco comincia a suonare. Il risultato raggiunto rappresenta una svolta nel campionato mondiale costruttori. La posta in palio era molto alta ed il nostro successo ci riporta sulla cresta dell'onda. Biasion ha compiuto una gara capolavoro. Tutto si è deciso nella seconda giornata tra l'ottava e la quattordicesima prova speciale. Mikko ha aumentato il ritmo a gradini. Sainz ha tentato di rispondergli, ma gli è andata male. È uscito rovinando la sua Toyota Semmai è stato fortunato che dopo l'uscita di strada abbia trovato a disposizione l'unica assistenza di un ora del campionato. Una vera manna, come centrale un numero alla roulette. E i meccanici gli hanno rifatto la mac-



La Delta Integrale che nel rally d'Argentina ha ritrovato lo smalto dei giorni migliori e, a destra, la coppia vincitrice Biasion-Siviero stappa sul podio il meritato champagne

china. Come dire, lo spagnolo è caduto nella provocazione non è stato in grado di controllarsi ma alla fine è stato ripescato dalla dea bendata. Da quel momento la corsa è vissuta soltanto di luce riflessa. Il vantaggio permetteva all'italiano di giocare con il topoSainz. Ecco Lombardi, ormai rilassato spiegare le scelte tecniche. «Era in utile rischiare ulteriormente e così abbiamo

deciso di ridurre la pressione di sovralimentazione del turbo di un buon 20%. Non per questo siamo andati più piano, ma abbiamo ridotto la forbice tra prestazione e affidabilità». Elementare, direbbe Holmes avvolto in una nube di fumo di tranciato inglese, al suo fido dottor Watson. Il resto, in una corsa tutta italiana, l'hanno fatto le gomme Michelin (inappuntabili su un terreno infido

che nascondeva sotto la morbida sabbia pietre taglienti) e quel feeling tutto speciale che Biasion sente quando sbarca in questa terra a 15mila chilometri dalla quiete della suabassano del Grappa. E Mikko ha confezionato un tns di successi dopo quelli dell'86 e 87. Discorso a parte merita il pubblico. Si possono usare molti aggettivi competenti, entusiasta, eccetera etc. In un



crecendo un po' ruffiano. Di certo, la corsa ha avuto una cornice degna di un quadro di Renoir. Sentiamo che cosa dice il pilota vincitore che ha visto scendere dal vetro del parabrezza della sua Delta i fotogrammi della gente che assempava strade e sentieri. «Ho trovato dappertutto - precisa Biasion - sportivi molto disciplinati, entusiasti ed educati non avevo molti dubbi, ma temevo dopo i fischi al nostro argentino agli ultimi mondiali, qualche sgradita sorpresa. Ho trovato su queste strade tifosi dell'auto molto più sportivi dei tifosi di calcio italiani».

E dopo abbracci e baci un occhio al futuro. La Lancia punta tutto decisamente sul campionato marche e l'obietti-

vo con un altro successo non può sfuggirgli. Impresa più complicata, invece portare un pilota del team al titolo. Sainz su Toyota è tuttora autorevole titolare di questa graduatoria. Dalla pampa e dalla serra bruciate dal sole, il Circus dei rally, si trasferisce nell'atmosfera rarefatta della Finlandia. Il Gran Capo Lombardi non ha dubbi. «Porteremo sicuramente i tre top-drivers (Biasion, Aunol, Kankkunen ndr) e non ci saranno particolari ordini di scuderia ma intanto va rivolta la casa Aunol è uno dei «occhi» di casa ma la Ford ha già fatto un'offerta ed il suo dominio è incerto. La Lancia, comunque, in queste ore si gode il successo e scaccia ogni cattivo pensiero».