

Formula 1 Gp del Belgio

Dopo una trattativa lunga e sofferta Ayrton Senna ha raggiunto ieri l'accordo con la McLaren per la prossima stagione. Guadagnerà una cifra record: 17 miliardi

La Renault che puntava tutto sul brasiliano come uomo-immagine è rimasta delusa. Dopo il contratto Prost-Maranello il circus è pervaso sempre più da cifre da capogiro

Il colore dei soldi

Alla Renault sono sconcertati. Erano più che convinti che il vecchio Frank Williams ce l'avesse fatta. Il rinnovato impegno di Ayrton Senna con la McLaren, un anno ed una oscura opzione sul secondo, è una doccia fredda. Una doccia fredda sulla strategia di penetrazione nel mercato brasiliano e di tutta l'America latina, dove l'immagine del pilota sarebbe stata sicuramente una carta vincente

DAL NOSTRO INVIATO
GIULIANO CAPELLATO

FRANCORCHAMPS Un Ron Dennis giulivo tira fuori e mostra platealmente una tasca in cui non trovano ospitalità che pochi spiccioli. Teneri Ayrton Senna, dopo lunga e sofferta trattativa, gli è costato una barca di quattromila dollari per il 1991, cioè circa 17 miliardi di lire. Altrettanti, salvo eventuali aggiustamenti per fronteggiare possibili aumenti del costo della vita, per il 1992 se sarà fatta valere l'opzione. Ma questo è il punto: chi dovrà far valere l'opzione? Le controparti, solidali almeno in questo, mantengono l'incertezza. Ron Dennis lascia intendere che sarà la squadra ad avvalersi dell'opzione. Il clan del pilota brasiliano lascia intendere che sarà Ayrton e solo Ayrton a dover fare la scelta. Una commedia degli intrighi niente male, punteggiata da un carosello folle di cifre da capogiro: milioni di dollari o di sterline, miliardi e miliardi di lire che girano vorticosamente sulle teste della famelica tribù della F1 ma che prendono sempre una strada obbligata: quella che porta alle tasche dei piloti e alle casse del team.

Con le pive nel sacco ne esce la Renault, sicura che il brasiliano e Frank Williams fossero ormai d'accordo su tutto. Anche perché Senna non digerisce più il piglio autoritario di Ron Dennis, con cui entra sempre più spesso in polemica, come non digerisce la macchina disegnata da Nils Oatley e fa grandi sospiri al pensiero di Steve Nichols. Ma venerdì sera Senna, accompagnato dall'ormai inseparabile papà Milton, è uscito dal motor-home della Williams con uno storico rifiuto che lo riconsegnava alla McLaren. Un «no» pronunciato in nome dei soldi, in barba ai fremiti mistici di cui si vanta il pilota. Dei due milioni di dollari che gli passa il Banco Nacional do Brasil per due scritte che adornano frontalmente il berretto blu e la tu-

prie posizioni in Sud America. Ivan Capelli, specchio per le allodole, verrebbe paragonato alla Minardi-Ferrari.

Alla Williams-Renault non resterebbe che il cavallo di ritorno Nigel Mansell. Il turco inglese, dopo aver proclamato a tutto il mondo un irrevocabile «no», ha poi spedito da casa un fax a Maranello per dire che quella sua dichiarazione non aveva alcun valore. L'irruento Nigel potrebbe finire per accontentarsi di quanto gli offre la Williams: la sicurezza di essere il primo pilota, matematico del contendere con la Ferrari e tre milioni e mezzo di dollari, oltre quattro miliardi di lire.

Fiorio parla durante le prove con Prost mentre Mansell ascolta pensieroso. A sinistra Ayrton Senna si mette il casco, sarà alla McLaren anche nella prossima stagione



Ayrton festeggia con la «pole» Le Ferrari all'inseguimento

DAL NOSTRO INVIATO

FRANCORCHAMPS Brinda al suo contratto multimiliardario, Ayrton Senna, mettendo in bacheca la pole position, quantotissima di una serie destinata ad accrescersi e che già si può considerare imbattibile. Brinda il brasiliano, zigzagando da par suo tra le domande insidiose sul contratto, dopo aver bagnato il becco di Gerhard Berger, compagno di squadra che già si sentiva la pole in tasca, e dopo aver propinato l'ennesima delusione ad Alain Prost, che a pochi istanti dal termine delle prove sperava di aver agguistato, se non la pole, che in quel momento era di Berger, almeno la prima fila.

Il Belgio si ricorda di essere il Belgio. Le Ardenne si ricordano di essere le Ardenne. Tornano in forze brume e nuvola-

ghe, non tornano gli spettatori, che appaiono più che dimezzati rispetto all'anno passato, arriva un'istantanea spruzzata di pioggia di cui nessuno si accorge, resta l'insulsa calura estiva resa meno sopportabile da pattuglie di vespe impudenti, che distribuiscono punture a destra e a manca, rendendo necessaria l'apertura di due posti medici volanti.

La temperatura in genere, il caldo in questo caso, costituisce un fattore importante nella strategia delle gare: determina scelta delle gomme, rendimento del motore. Prost, stratega spumantissimo, ha già preparato il piano sulla base delle ultime indicazioni, meteorologiche, che danno per oggi ancora nuvole e ancora caldo. «E quindi mi toccherà fare una gara d'attesa. Non

pormi problemi alla partenza, sapendo che mi toccherà stare dietro. Ma è una gara aperta, e posso dire che la mia macchina sarà la migliore». Una gara aperta, ma con due soli attori al proscenio: «Se non ci si mettono di mezzo problemi tecnici, il duello sarà tra McLaren e Ferrari. Per gli altri non c'è posto».

Lo aspetta la gara più difficile della stagione, quella che potrebbe decidere il mondiale. «Certo, devo vincere. O, al massimo, arrivare secondo se sarà Berger a vincere. Non c'è molta scelta», ammette prima di scomparire nel motor-home. Nigel Mansell, invece, è scomparso prima ancora che finissero le prove. Come aveva fatto anche venerdì. Si mormora che abbia cercato rifugio su qualche campo da golf. Lontano dalla Ferrari, comunque, sempre più lontano. © G. Ca.



Mansell e Nannini in terza fila

PRIMA FILA		SESTA FILA		UNDICESIMA FILA	
1) SENNA (McLaren-Honda)	1'50"365	11) SUZUKI (Epo-Larrousse)	1'53"523	21) LARINI (Ligier-Ford)	1'55"278
2) BERGER (McLaren-Honda)	1'50"948	12) CAPELLI (Leyton House)	1'53"783	22) DONNELLY (Lotus-Lamb)	1'55"304
SECONDA FILA		SETTIMA FILA		DODICESIMA FILA	
3) PROST (Ferrari)	1'51"043	13) MOEDNA (Brabham)	1'53"916	23) GROUILLARD (Ovalle-Ford)	1'55"334
4) BOUTSEN (Williams-Renault)	1'51"902	14) GUGELMIN (Leyton House)	1'54"120	24) BRABHAM (Brabham-Judd)	1'55"668
TERZA FILA		OTTAVA FILA		TRIDICESIMA FILA	
5) MANSELL (Ferrari)	1'52"267	15) BERNARDI (Epo-Larrousse)	1'54"251	25) BARILLA (Minardi-Ford)	1'55"859
6) NANNINI (Benetton-Ford)	1'52"648	16) MARTINI (Minardi-Ford)	1'54"312	26) ALBORETO (Arrows-Ford)	1'55"955
QUARTA FILA		NONA FILA		NON QUALIFICATI	
7) PATRESE (Williams-Renault)	1'52"703	17) PIRRO (Dallara-Ford)	1'54"595	27) ALLIOT (Ligier-Ford)	1'56"118
8) PIQUET (Benetton-Ford)	1'52"853	18) WARWICK (Lotus-Lamb)	1'55"068	28) TARQUINI (Agis-Ford)	1'57"566
QUINTA FILA		DECIMA FILA		29) DALMAS (Agis-Ford)	1'57"704
9) Alesi (Tyrrell-Ford)	1'52"885	19) CAFFI (Arrows-Ford)	1'55"199	30) GACHOT (Coloni-Racing)	1'58"520
10) KAKAJIMA (Tyrrell-Ford)	1'52"948	20) DE CESARIS (Dallara-Ford)	1'55"281		

Mondiale rally. Lancia sempre in difficoltà: ritirati Auriol e Fiorio. Kankkunen quinto. Dominano i giapponesi e la casa torinese non ha rimedi per la gloriosa auto

Sui laghi tramonta la Delta

«Mille Laghi» da dimenticare per la Lancia. Anche ieri le insidiose stradine della Finlandia hanno assestato un duro colpo alla Delta di Auriol, ritiratosi dopo una rovinosa uscita. Fuori gara anche la Delta di Fiorio mentre Kankkunen registra un pesante ritardo. Continua il dominio dei giapponesi e della Toyota di Carlos Sainz, pilota polivalente. Oggi ultima giornata del rally.

LODOVICO BASALU

JYVASKYLA Sono quattro e non più sette le vetture giapponesi che menano la danza tra le strette stradine site tra boschi e laghi. Ma ormai il significato del rally «Mille Laghi», partito giovedì da Jyväskylä, dove stasera i concorrenti superstiti taglieranno il traguardo finale, è chiaro: la Lancia accusa un certo gap tecnologico che anche la bravura e la tenacia di uomini come l'ingegnere Claudio Lombardi, responsabile tecnico, non riesce a colmare. Se vogliamo smussare gli angoli di questa situazione ribadita in Finlandia, dopo i successi della Toyota nei rally Safari e Acropolis, bisogna in ogni caso ammettere che la Delta pagano nei confronti della vettura nipponica una progettazione più datata. Una variabile tenuta in giusto peso dagli uomini di Torino, tanto da aver indotto più volte lo stesso Lombardi ad auspicare una pronta evoluzione dell'irrimontabile Delta che pur ha regalato tre titoli negli ultimi tre anni alla Lancia. Un alloro sempre più alta portata di Carlos Sainz, che ormai con la sua

Celica ha ampiamente dimostrato di non dover più avere alcun timore nei confronti di chicchessia. Lo testimonia il suo modo di condurre questo «Mille Laghi», una gara dominata sempre dai piloti finlandesi (38 volte su 40) che solo due volte anno ceduto lo scettro, però sempre a colleghi nordici. Lo spagnolo dunque oggi può avere anche l'onore di essere il primo pilota latino a sfatare questa sorta di leggenda. Un compito facilitatogli dall'enorme vantaggio accumulato sulle vetture che lo seguono, che sono due Mitsubishi e una Subaru, mentre la Lancia-Martini di Didier Auriol, mentre era 5^a ma staccata, è finita nuovamente fuori strada. Questa volta però con danni tali da obbligarla al ritiro, che forse hanno fatto trasalire chi all'interno della Lancia aveva tre giorni o sono rinnovati il contratto per il '91 al conduttore francese.

«Devo ammettere che alla Toyota possono disporre di un pilota, quale è Carlos Sainz, che è perfettamente in grado



Naufragio della Lancia al Rally dei Laghi

di affrontare qualunque terreno o situazione - ha confidato l'ingegnere Claudio Lombardi - è molto scrupoloso, tanto da non perdere per decine di volte le strade su cui poi disputa questo o quel rally. Anche noi facciamo così, ma preferiamo puntare sui cosiddetti specialisti per ogni gara, come è successo con Didier Auriol, profondo conoscitore ed infatti vincitore al rally di Montecarlo e al Tour de Corse. Qui comano con Juha Kankkunen, pilota locale ma evidentemente in questa gara ha davvero la sfortuna addosso». Il finlandese,

come noto, è stato atterrito dalla rottura dell'acceleratore venerdì, ma anche fino a quel momento aveva dovuto vedersela con Sainz che lo braccava a soli due secondi. Rottura del cambio invece per la Delta di Alex Fiorio che ha rotto il cambio quando era in 5^a posizione. Corsi da dimenticare per la Ford, che qui schierava tre Sierra a quattro ruote motrici, tutte ritirate per la rottura del cambio. Né miglior sorte è toccata al recordman del «Mille Laghi», il quarantottenne Hannu Mikkola, fuori causa per la rottura del motore sulla sua

Mazda. Di una uscita di strada che ne ha determinato il ritiro è rimasto vittima Mikael Eriksson, con l'altra Toyota. Una fine ingloriosa, visto che l'anno scorso aveva vinto, ma con una Mitsubishi. Oggi ultima tappa ed arrivo ad Jyväskylä, una cittadina fredda caratterizzata dal triste scenario di vedere già al mattino, tanti giovani alcolizzati.

Classifica: 1 Sainz (Toyota), 2 Vatanen (Mitsubishi) a 48", 3 Eriksson (Mitsubishi) a 3:54", 4 Alesi (Subaru) a 4:27", 5 Kankkunen (Lancia) a 6:28".

Moto, Gp di Brno. La casa varesina, a due gare dal ritiro, presenta un nuovo futuristico telaio. Miglior tempo di Romboni nelle 125

Bella e inutile Cagiva

La Cagiva non smette mai di stupire: a solo due gare dall'annuncio del ritiro la casa varesina fa debuttare in Cecoslovacchia la nuova 500 con telaio «made in Ferrari», antepma della versione 1991 che non correrà mai. «È solo una pausa di riflessione», puntualizza Claudio Castiglioni, boss della casa varesina. «Forse torneremo». Ma per il responsabile tecnico Fiorenzo Fanali chi si ferma è perduto.

CARLO BRACCINI

BRNO Strano modo di dire addio al motomondiale. Ma Claudio Castiglioni, titolare insieme al fratello Gianfranco del gruppo Cagiva, il più grande costruttore europeo di motocicli (del gruppo fanno parte aziende come Ducati, Motozoni e Husvama) è uno che non si pone troppi problemi. Così la nuova Cagiva 500 con telaio in fibra di carbonio ha ricevuto l'omaggio di giornalisti e ospiti nel corso di una inattesa conferenza stampa. Tanto tecnologia, con il magnifico telaio realizzato con la collaborazione della Ferrari Engineering, e un futuro irrimediabilmente segnato due gare appena, sempre che oggi Mamo decida di scendere in pista con la nuova versione della 500 italiana. Altrimenti solo l'Ungheria, perché è certo che in Australia ultima prova del motomondiale 1990 la Cagiva non ci sarà. A meno di improvvisi ripensamenti naturalmente. Intanto Castiglioni ha tenuto a precisare che la Cagiva non lascia il mondiale di velocità ma si prende, per costuire, un'altra «pausa di rifles-

sione», e che lo sviluppo e l'evoluzione della nuova moto continueranno. Ma con chi? È presto per dirlo. «Abbiamo perso gran parte del nostro interesse e degli stimoli che ci hanno prima portato e poi indotto a continuare la nostra avventura in 500 - ha dichiarato Castiglioni -, e la colpa è del governo del motociclismo, la federazione internazionale. Ma se la Cagiva non crede più nella 500, perché continuare a investire miliardi per far crescere una moto che forse non correrà mai? Castiglioni non lo ha detto ma ha parlato di sviluppo tecnologico, di sinergie di gruppo, di prestigio di marca e, francamente, non ha convinto nessuno. Su una cosa invece il presidente della Cagiva è stato chiarissimo: «Le decisioni le prendiamo solo io e mio fratello e non abbiamo bisogno di consigli e di indicazioni dall'esterno». Ricevuto? È il motivo della disastrosa stagione Cagiva? No, chi cerca un capro espiatorio (i piloti? la moto? l'organizzazione di Virginio Ferrari?) è rimasto delu-



L'asso statunitense della 500 Rainey, si è classificato terzo nelle prove di ieri sulla pista di Brno in Cecoslovacchia

so il boss della Cagiva non è sceso nei particolari. «C'è bisogno di lavorare con tranquillità, fuori dal mondo delle corse per un anno almeno». I tecnici però non la pensano così. «Ma che pausa di riflessione ma che sosta forzata! Fermarsi ora significa perdere definitivamente il treno. Proprio adesso che per la prima volta, la nuova versione era pronta con largo anticipo sulla fine della stagione». Fiorenzo Fanali, responsabile tecnico della squadra, non nasconde il suo disappunto: «Non so nemmeno cosa farò. Darei il mio stipen-

dio se servisse a rimanere qui». Ma i Castiglioni non ne hanno certo bisogno. Devono solo crederci, ritrovare la passione di una volta, forse devono solo pensarci ancora un po'. In fondo una buona fetta del motociclismo italiano non può sparire così.

I tempi delle prove. Classe 125: 1) Romboni (Honda), 2) Spaan (Honda), 3) Prein (Honda), 250: 1) Bradl (Honda), 2) Sarron (Honda), 3) Cardus (Honda), 4) Cadalora (Yamaha), 500: 1) Schwantz (Suzuki), 2) Gardner (Honda), 3) Rainey (Yamaha).