

F1

AUTOMOBILISMO

A fianco, Alain Prost appare perplessa mentre il suo grande rivale Ayrton Senna (a destra) sembra ostentare un'espressione di superiorità. In basso, Nelson Piquet vincitore ad Adelaide dell'ultima gara della stagione



A cavallo di Prost

Il suo nome Senna l'aveva già iscritto nell'albo d'oro della F1 a Suzuka. Dopo le polemiche giapponesi, avrebbe voluto vincere in maniera inequivocabile ad Adelaide, ribadire la sua supremazia. Ce l'aveva quasi fatta. Ma un incidente lo ha tolto di mezzo, dando via libera a Piquet, vittorioso davanti a Mansell e a un Prost in disarmo, disorientato forse dalle voci di ritiro, che lui smentisce recisamente

GIULIANO CAPECELATRO

Si è come nascosto dal sonno e l'impertinza da tre anni, bella addormentata nella giungla Formula 1, ha ripreso a correre come sa e si è cavato un paio di belle soddisfazioni nelle ultime due gare di campionato. Ora commenta gliu-
 o e somione: «È una vittoria più bella di quella di Suzuka. Ma sì, è giusto che il trentottenne Nelson Piquet si riproponga, con queste due vittorie consecutive, alla ribalta con la grinta che gli è propria. È giusto che proprio questo giramondo avido di vita abbia dato un po' di lustro al campio-

nato, sottraendolo alle spire velenose del duello Ferrari-McLaren, cioè, in sostanza, Senna-Prost.
 Tra alterne vicende, il duello ha tenuto banco e segnato la storia del campionato 1990. Come era nelle previsioni in fondo, anche se tutti si attendevano una Williams in grado di far da terzo incomodo. Tranne la fiammata di Imola, con Riccardo Patrese, e il guizzo di Thierry Boutsen in Ungheria così non è stato. La torto se la sono spartita McLaren e Ferrari, anzi Senna e Prost, con Mansell, che almeno a un

gara la ha vinta, e Gerhard Berger a fare da comparsa. Sei vittorie a squadra. E certo il successo di Prost a Silverstone, che lo portava in testa alla classifica in vantaggio di vittorie (quattro a tre) aveva allentato parecchie illusioni.
 Subito soffocate da un Senna che riprendeva a macinare vittorie implacabile come uno schiacciavite da Hockenheim a Monza, tre vittorie e un secondo posto in quarantadue giorni, la svolta di un campionato in cui la Ferrari sembrava aver colmato il gap che la divideva dall'Honda. Testi bellamente avanzata e ripetuta da Senna «La Ferrari, a mio parere, è stata superiore alla McLaren per tutto il campionato. Ma noi siamo riusciti a mascherare i nostri problemi». Elogio alla Ferrari, che Senna si ripromette di guidare prima o poi. Elogio soprattutto a se stesso. E, specularmente, stoccata velenosa al rivale. Se la Ferrari era davvero superiore, non si capisce perché Prost non l'abbia portata al succes-

so, se non per la capacità di Senna di batterlo anche con un mezzo inferiore.
 Non proclamava orgogliosamente il francese, tra l'Ungheria e il Belgio: «Con questa macchina, possiamo vincere tutti i gran premi che restano». Di fatto la Ferrari, cospicuamente sostenuta dal gruppo Fiat sul piano finanziario e su quello delle competenze tecniche, da allora avrebbe vinto solo due volte. E una sola con Prost che da Torino era stato individuato, forse per leggerezza, forse per inconscia vocazione storica come l'uomo della provvidenza, l'unico in grado di riportare a Maranello la pace di un campionato.
 Prost ha lavorato benissimo con la Ferrari. A Torino e Maranello tutti concordano su questo punto: la sua dedizione, la sua esperienza hanno permesso uno sviluppo notevole della vettura. Ma poi ha trovato in pista, come gli accade da due anni, uno che è più determinato e più spericolato di lui, un Senna che quest'an-

no ha dimostrato di aver raggiunto anche una notevole maturità. E ha ceduto, fuori pista, alla sua vocazione polemica, in una stagione che ha fornito materiale ad iosa per scontri dialettici. Se l'è presa con Mansell, che all'Estoril lo aveva danneggiato alla partenza, in una gara che, se l'avesse vinta, avrebbe potuto riportarlo nella scia di Senna. Se l'è presa più di una volta con Berger, che certo non sempre ha agito da gentiluomo delle piste. Se l'è presa in qualche occasione con Jean Alesi, che sarà in squadra con lui il prossimo anno. E, infine, dopo l'effimera pace di Monza, se l'è presa di nuovo, rinfacciando una vecchia querelle, con Ayrton Senna che, se non colpevole, di sicuro a Suzuka non ha fatto nulla per evitare l'incidente che gli ha regalato il titolo mondiale.
 Ed ha finito la stagione nel clamore dell'ultima polemica, suscitata dalla voce di un suo prossimo ritiro. Lui smentisce infuriato: «Sto in GFormula 1

Un anno pieno di polemiche La Ferrari ha ritrovato competitività ma si è arresa alla McLaren del campione

La squadra di Maranello troppo condizionata dagli umori del francese, che smentisce voci di ritiro



da undici anni e sono stufo di queste cose. Ho una mia vita privata che voglio difendere, non un'igiene che comincia ad essere abbastanza grande e col quale desidero passare più tempo. E non mi va di raccontare in giro cosa farò nei prossimi giorni. Sono cose che riguardano la mia vita privata, non la mia vita di pilota. Sono stufo di sentirmi in pasto a tutti».
 Lodevole desiderio di riservatezza. Ma resta il dubbio su chi abbia fatto circolare la voce che gli ha fatto saltare i dubbi al naso e restano i dubbi

sul futuro, suo e della Ferrari. In parte dispiato dagli amici del pilota che sostengono «Alain è troppo intelligente per non sapere che solo il prossimo anno raccoglierà i frutti che ha seminato quest'anno alla Ferrari. Il suo non è un problema di denaro o di potere. Vuole solo lavorare in pace senza essere frantumato o disturbato». Ed assicurano che il 10 dicembre Alain sarà diligentemente all'Estoril per provare, fino al 15, la macchina che nel prossimo anno sarà chiamata a raccogliere il frutto di tutto il lavoro fatto nel 1990.

Da San Paolo a Monza, cronaca di una delusione

LODOVICO BASALU

Un campionato senza dubbio difficile da dimenticare, che passerà alla storia più per le polemiche che ha innescato che per i contenuti tecnici e sportivi che hanno espresso piloti e macchine in pista.
 Stati Uniti. Millardi a profusione promessi da Piero Fusero, presidente della Ferrari alla vigilia dell'ennesima sfida mondiale con la McLaren-Honda. C'è Alain Prost, costato dieci miliardi, ma c'è anche un clamoroso ritiro di entrambe le «rosse» tra fumo e fiamme. Vince Ayrton Senna.

Brasile. L'atmosfera latino-americana fa bene alla Ferrari. Vince Prost, big del campionato, battendo il successo dell'anno precedente di Nigel Mansell. Ma per l'inglese c'è già aria di fronda e la squadra comincia a dimenticarlo. È competitiva la Ferrari? Permane il dubbio, visto che Senna, al comando, è relegato terzo da un «contatto» con Nakajima.
 San Marino. L'ana è pesante sul fronte della sicurezza. Capelli nelle prove libere, tenute pochi giorni prima della gara, si ribalta con la sua March, tutto va bene, ma l'allarme è lanciato il giorno della resa dei conti. Vince Riccardo Patrese su Williams-Renault, ma Senna si ferma con un cerchio rotto, Mansell piroetta con la sua Ferrari dietro a Berger che con la McLaren-Honda gli taglia la strada e Prost giunge quarto dietro a Nannini (Benetton) con una prova davvero opaca.

Monaco. Ferrari, Ferrari! L'ora della definitiva riscossa sembra arrivata, ma Prost viene tamponato in partenza dalla McLaren di Berger, che sul contratto ha evidentemente una postilla con scritto «kamikaze». Si riparte ma per le Ferrari è un tecnico e vince Senna davanti al dirimpetto Jean Alesi.
 Canada. È Senna, insindacabilmente Senna. Mansell è terzo e Prost quinto. La strada per Maranello sembra di nuovo in salita.
 Messico. Inquinamento, rumore, duemila metri sopra il livello del mare. Tutti ingredienti che fanno bene al 12 cilindri Ferrari con Prost e Mansell ai primi due posti e Senna fuori in crisi di gomme.

Francia. È Prost, è Ferrari, anche se Capelli fa temere fino a due giri dalla fine con una rinfusa March. Mansell si ritira e comincia a brontolare, mentre a Maranello si punta su Alesi. Inghilterra. È ancora Ferrari ma sempre con Prost. Mansell va in testa ma rompe ancora e in una conferenza di stile shakespeariano annuncia il ritiro dalla F1 per il '91.
 Germania. Si riscatta Senna si ritira il solito Mansell, giunge quarto, lontano, Prost.
 Ungheria. È l'apoteosi dell'autoscontro. Senna butta fuori Nannini, Berger sperona Mansell. Vince Boutsen su Williams ma nessuno ci fa caso. Prost si ritira.
 Belgio. Senna in testa dall'inizio alla fine mentre Prost tentenna nei doppiaggi. Inizia la telenovela su Alesi alla Ferrari.
 Italia. È ancora Senna ed è pace fittizia tra lui e Prost in salita stampa dopo mesi di silenzio. Nannini sembra sicuro alla Ferrari mentre Warwick si ribalta a 300 orari con la sua Lotus. Boutsen parte di sicurezza.

Portogallo. Due Ferrari in prima fila ma Mansell quasi sbatte sul muro. Prost l'inglese vince precedendo Senna e il francese. È polemica aperta mentre a Maranello si annuncia il pilota '91 che è Jean Alesi. Mansell è della Williams e ritira l'annuncio del suo ritiro.
 Spagna. È il dramma, con Martin Donnelly che si schianta con la sua Lotus sul guardrail, in prova. Finisce sull'asfalto come Gilles Villeneuve nel 1982. Si parla di cedimento meccanico mentre l'inglese è in gravi condizioni. Vince Prost che si ricandida per il titolo. Dopo pochi giorni Nannini precipita con l'elicottero, subisce l'amputazione dell'avambraccio destro, che miracolosamente gli viene reinnestato al Cto di Firenze.
 Giappone. Le gare e i titoli si perdono al via o poco prima. Arriva il campione di Senna che butta fuori Prost al via e vince matematicamente il secondo mondiale. La Ferrari protesta, Balestre, della Fisa, promette e minaccia sanzioni. Vince il redivivo Nelson Piquet con la Benetton.
 Australia. La telenovela 1990 è finita.

ARRIVO

1) Piquet (Bra/Benetton-Ford) che copre 81 giri in 1 ora 45'44" a 570 km media oraria di km. 167.368. 2) Mansell (Ger/Ferrari) a 3'129. 3) Prost (Fra/Ferrari) a 3'259. 4) Berger (Aut/McLaren-Honda) a 40'882. 5) Boutsen (Bel/Williams-Renault) a 1'51'560. 6) Patrese (Ita/Williams-Renault) a un giro. 7) Moreno (Bra/Benetton-Ford) a un giro. 8) Alesi (Fra/Tyrrel-Ford) a un giro. 9) Martin (Ita/Minardi-Ford) a 2 giri. 10) Larini (Ita/Ligier) a 2 giri. 11) Alesi (Fra/Ligier) a 3 giri. 12) Modena (Ita/Brabham-Judd) a 4 giri. 13) Grouillard (Fra/Osella-Ford) a 7 giri.

MONDIALE COSTRUTTORI

1) McLaren-Honda p. 121
 2) Ferrari 110
 3) Benetton-Ford 71
 4) Williams-Renault 67
 5) Tyrrel-Ford 58
 6) Ego-Larrousse 11
 7) March-Judd 7
 8) Lotus-Lamborghini 3
 9) Brabham-Judd Arrows-Ford 2



Senza charme la «rossa» di Alain Piquet il dongiovanni si concede il bis

ADELAIDE. «Credo che ormai non ho più nulla da dimostrare. Per questa gara parta già campione, ma per mia pura soddisfazione voglio dominarla e vincerla, semplicemente perché questo mestiere mi piace». Che vizio, che terribile vizio quello di Ayrton Senna, sbilanciarsi così prima del via del Gp d'Australia ultima prova della stagione di Formula uno. Una presunzione inesorabilmente punita a venti giri della fine, quando il brasiliano è volato fuori strada con la sua McLaren-Honda mentre era al comando con 26 secondi su Nelson Piquet. Problemi al cambio e ai freni, sembra. Fatto sta che il Gp numero 500 è finito nelle mani di Nelson Piquet, il simpatico pilota della Benetton-Ford, al suo secondo successo consecutivo, 22° del-

la sua lunga carriera e terzo nel Mondiale. Parlare della Ferrari è triste e allegro allo stesso tempo. Triste per Alain Prost, uomo ombroso come una diva capriciosa specie dopo l'ipotesi avanzata dall'Equipe di un suo ritiro.
 Il francese è stato protagonista di una gara incolore, nonostante abbia conquistato il terzo posto in questo Gp del finale di stagione. La giornata del resto non era infelita sotto i migliori auspici per lui. Già dal briefing del mattino (riunione che si tiene tra direttore di gara e piloti), quando Ron Dennis, titolare della McLaren, lo aveva invitato bruscamente a farla finita con le polemiche dopo l'incidente del Giappone con Senna. Prost è uscito sbattendo la porta, venendo poi rimproverato dai commissari «Pe-

ro a Senna, che ha fatto la stessa cosa, si sono ben guardati dal dirgli qualcosa», ha urlato. Certo una situazione di profondo disagio, la sua, oltre tutto - volente o nolente -, psicologicamente caricata dal comportamento di Senna. Comunque è e «ma» contano poco, visto che anche senza il «fataccio» di Suzuka, per Prost sarebbe stato difficile se non impossibile vincere questo mondiale. Allegra, viceversa, la chiusura di stagione per Mansell che ha lasciato nel migliore dei modi la scuderia di Maranello. Una gara d'attacco, quella del pilota dell'Isola di Man, frenata, però, da un testa-coda che gli ha «appattito» le gomme, costringendolo alla loro sostituzione.
 Comunque è stato l'unico

che ha tenuto, senza tentennamenti, l'incredibile passo impresso da Senna alla gara, il quale - come abbiamo detto - è poi uscito di strada. Per soli tre secondi Nigel non è riuscito a salire sul gradino più alto del podio «Ho tentato il tutto per tutto all'ultimo giro - ha dichiarato nel dopo corsa - anche perché poco prima Piquet era stato ostacolato da Martin mentre lo doppiavo. Ho fatto una «staccata» incredibile ma non c'è stato niente da fare. Che fatica, però, con quel caldo che c'era in pista». E la colonna di mercurio parla chiaro: 35° temperatura dell'aria e ben 50 all'asfalto. «Non doveva fare quel testa-coda - sostiene il diesse della Ferrari, Cesare Fiorio - altrimenti avremmo vinto». Un giudizio fin troppo severo, considerata

la discutibile condotta di gara del più blasonato compagno di squadra Alain Prost.
 Gerhard Berger ha concluso la sua stagione nel peggiore dei modi, piazzandosi quarto per lui la vittoria con la McLaren rimane ancora un miraggio. Jean Alesi ha disputato una gara incolore con la Tyrrel, in attesa del prossimo 15 novembre, quando ci sarà il suo primo contatto con la «rossa» a Fiorano. Per il franco-siciliano è comunque ancora tutto da dimostrare prima di giungere ai fasti di nuovi o vecchi colleghi, tipo Juan Manuel Fangio che, prima della gara, ha girato con la Mercedes con la quale vinse uno dei suoi cinque titoli mondiali. Altri tempi, che nulla hanno a che vedere con la Formula 1 stile telenovela di questo 1990.

CLASSIFICA MONDIALE PILOTI

| | Totale | Stati Uniti 1/13 | Brasile 2/5 | San Marino 1/5 | Monaco 2/5 | Canada 1/6 | Messico 2/6 | Francia 6/7 | G. Brabham 1/7 | Germania 2/7 | Ungheria 1/8 | Portogallo 2/8 | Italia 9/9 | Spagna 2/9 | Giappone 2/10 | Australia 4/11 |
|-------------|--------|------------------|-------------|----------------|------------|------------|-------------|-------------|----------------|--------------|--------------|----------------|------------|------------|---------------|----------------|
| 1 Senna | 78 | 9 | 4 | 9 | 9 | 4 | 4 | 9 | 6 | 9 | 6 | 9 | 6 | 9 | 6 | 9 |
| 2 Prost | 73 | 9 | 3 | 2 | 9 | 9 | 3 | 6 | 6 | 4 | 9 | 4 | 9 | 4 | 9 | 4 |
| 3 Piquet | 44 | 3 | 1 | 2 | 6 | 1 | 3 | 2 | 4 | 2 | 2 | 2 | 9 | 9 | 9 | 9 |
| 4 Berger | 43 | 6 | 6 | 4 | 3 | 4 | 2 | 4 | 4 | 4 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| 5 Mansell | 37 | 3 | 2 | 4 | 6 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| 6 Boutsen | 34 | 4 | 2 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| 7 Patrese | 23 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| 8 Nannini | 21 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| 9 Alesi | 13 | 6 | 1 | 6 | 1 | 6 | 1 | 6 | 1 | 6 | 1 | 6 | 1 | 6 | 1 | 6 |
| 10 Capelli | 6 | 6 | 1 | 6 | 1 | 6 | 1 | 6 | 1 | 6 | 1 | 6 | 1 | 6 | 1 | 6 |
| Moreno | 6 | 6 | 1 | 6 | 1 | 6 | 1 | 6 | 1 | 6 | 1 | 6 | 1 | 6 | 1 | 6 |
| Suzuki | 6 | 6 | 1 | 6 | 1 | 6 | 1 | 6 | 1 | 6 | 1 | 6 | 1 | 6 | 1 | 6 |
| 13 Bernard | 5 | 5 | 1 | 5 | 1 | 5 | 1 | 5 | 1 | 5 | 1 | 5 | 1 | 5 | 1 | 5 |
| 14 Warwick | 3 | 3 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 3 |
| Nakajima | 3 | 3 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 3 |
| 16 Modena | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 |
| Caflì | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 |
| 18 Gugelmin | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| De Cesaris | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Grouillard | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Larini | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Barilla | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |

1

Ayrton Senna
 Il più veloce del Circus ha imparato la lezione e corre anche con la testa

Libero da condizionamenti, dall'assillo di far-punti, dalla marcatura stretta di Nigel Mansell, dall'astuzia volpina di Prost, che da tre anni sta lì al varco, pronto a trar profitto da ogni suo errore, ha corso ad Adelaide con un'idea precisa in testa. mostrare che non esistono dubbi che il più forte, il più veloce, il più aggressivo, il più temerario è lui, che il secondo titolo è un quinto premio alla sua classe.
 Non gli è riuscito. È finito fuori pista a venti giri dal termine, forse perché sentiva sul collo il fiato di Piquet. Ma questo significa soltanto che Ayrton Senna, trentenne brasiliano di San Paolo, non è ancora quella macchina perfetta che vorrebbe essere, uno strumento programmato per la vittoria. Dietro il collezionista ossessivo di pole position (ad Adelaide è arrivato a 52), dietro il certissimo dei box, che passa giornate intere a studiare, rivedere, appesantire, provare e riprovare ogni più piccolo dettaglio della macchina, dietro il pilota che abdica al sentimento in nome di una velocità che ha valenze mistiche, c'è sempre e comunque un uomo. Un essere, cioè, votato all'errore.
 Senna, ad Adelaide, ha sbagliato. Lo ammet-

te lui stesso, dichiarando di non essere riuscito ad innestare la seconda marcia in curva e di essere, perciò, rimasto in folle, fittolando fuori. Ma questo errore non sottrae merito al titolo conquistato a Suzuka. Il 1990 ha messo in mostra un Senna molto più maturo, molto più riflessivo degli anni passati. Sicuramente superiore per velocità e determinazione, quest'anno il brasiliano per la prima volta ha rivaleggiato con Prost anche sul piano della regolarità. Se nell'88 si era imposto il pilota kamikaze, quello che poteva perdere una gara per effettuare un gratuito sorpasso quest'anno a far pendere il piatto della bilancia dalla parte di Senna, è stata una capacità strategica che prima sembrava essergli del tutto estranea.
 Un uomo, Senna non un robot come qualcuno tenta di malignare. Un uomo complicatissimo, con vocazioni mistiche che tira fuori all'improvviso, con un carattere che non ne fa un mostro di simpatia, con un patrimonio da favola. Ma un uomo che ha fatto delle corse il suo mestiere e delle vittorie la sua arte. E che si prepara a render dura la vita a Prost e alla Ferrari anche per il prossimo anno.

2

Gli incidenti
 Il dramma di Donnelly ed una sicurezza che spesso è una chimera

Sfuma già nel ricordo l'immagine straziata di Martin Donnelly, il corpo riverso sulla pista di Jerez de la Frontera, rannicchiato come un feto, una gamba innaturalmente protesa. Dal terrore per una morte che sembrava inevitabile si passò in meno di un'ora al sollievo di saperlo almeno vivo. In condizioni gravissime ma vivo. Poi Donnelly è stato riportato in Inghilterra, da dove giungono notizie vaghe e frammentarie che parlano di continui miglioramenti. Di certo non è più costretto alla respirazione artificiale. Ma il suo corpo fatica a riprendere e il suo cervello è ancora lontano da una condizione di normale lucidità.
 Un pilota in gamba, Donnelly, che su una Lotus male in amesse riusciva comunque a dar saggi della sua abilità. Un gallesse sul cui futuro molti sarebbero stati pronti a scommettere. Un pilota la cui carriera è stata troncata dall'incidente più drammatico in una stagione che di incidenti ne ha visti diversi. Sotto accusa la velocità eccessiva che hanno raggiunto le vetture della Formula 1 e che, in curva, rende sempre più precario il controllo. Proprio il compagno di squadra di Donnelly, l'inglese Derek Warwick, quindici gomi prima era uscito miracolosa-

mente indenne da una spettacolare carambola in curva. Sotto accusa le misure di sicurezza, che nel circuito spagnolo sono state giudicate particolarmente careniti, tanto che i piloti, una volta tanto, hanno inscenato una protesta ed hanno ottenuto qualche garanzia in più. Sotto accusa anche una sospensione della Lotus, particolare che potrebbe sollevare più di un dubbio sulla tenuta delle macchine. Per lo meno, di alcune macchine.
 Un altro protagonista è venuto a mancare nel finale di stagione. Non per un incidente di gara, questa volta. Pochi giorni prima del gran premio del Giappone, Alessandro Nannini, il pilota italiano più quotato precipitava con l'elicottero davanti alla villa paterna nei pressi di Siena, le lamiere gli staccavano di netto il braccio destro. Dopo dieci ore di camera operatoria, l'equipe del professor Carlo Bufalini del Cto di Firenze riusciva a riattaccarglielo con una straordinaria operazione di microchirurgia. La forza d'animo e l'ottimismo del toscano hanno fatto il resto. Ed ora Nannini si sta pazientemente sottoponendo ad una riabilitazione. Senza azzardarsi in previsioni sul futuro ma sicuramente con il segreto desiderio di poter tornare un giorno in pista.

3

Presente e futuro
 La Benetton sugli scudi Ora il problema è sostituire Nannini

L'anno scorso si era trovata a vincere un gran premio per grazia ricevuta. Squallificato Ayrton Senna, dopo l'incidente con Alain Prost e il taglio di una chianca, nel gran premio del Giappone Alessandro Nannini e la Benetton si erano trovati inopinatamente sul primo gradino del podio. Quest'anno la Benetton ci ha rifatto. Ancora un successo a Suzuka, questa volta per mano del veterano Nelson Piquet, sempre grazie alle catastrofiche convergenze tra Senna e Prost, ammiccato dal secondo posto di Roberto Moreno, seguito da un immediato bis ad Adelaide di nuovo firmato dall'intramontabile Piquet.
 Un prototipo finale di stagione, che proietta la scuderia anglo-tedesca verso l'empireo della Formula 1. Nelson Piquet, con i 43 punti validi (su 44 raccolti sul campo), è quarto nella classifica piloti, alle spalle di Gerhard Berger, che lo sopravanza di un solo punto. La Benetton, con i 21 punti di Alessandro Nannini e i 6 di Roberto Moreno, fa un tale balzo che arriva a quota 71, scavalcando la Williams che resta ferma a quota 57.
 La squadra di Frank Williams ha certo rappresentato la maggior delusione della stagione. Riccardo Patrese e Thierry Boutsen sono usciti

a cogliere un successo a testa. Ma le previsioni andavano ben al di là di due striminziti successi, il motore Renault faceva presagire una lotta gomito a gomito con Honda e Ferrari. Invece la Williams ha accusato spesso, troppo spesso, noie tecniche che l'hanno relegata ad un ruolo da comprimario. E adesso guarda all'anno prossimo quando si ritroverà con il figlio prodigo Nigel Mansell, reduce dalla cocente delusione che gli ha dato la Ferrari di Alain Prost e deciso a giocare le sue ultime carte per tentare l'assalto al titolo mondiale.
 La Benetton ha saputo prendere, sul finire, il posto della Williams. A conferma della bontà di un telaio affidato alle cure di John Barnard, l'inglese ripudiato dalla Ferrari. Potrà presentarsi come protagonista il prossimo anno? Problemi ne ha molti. Tranne che economicamente la Camel ha deciso di rafforzare il proprio impegno in Formula 1 ed ha puntato sulla Benetton e sulla Williams. Ma il motore Ford non dà sufficienti garanzie di competitività. E, inoltre, la squadra deve ancora decidere chi sostituirà l'infortunato Nannini. Moreno che gode anche delle ampiezze di Piquet, se l'è cavata egregiamente. Ma le riserve non sono sciolte e circolano diversi nomi, tra cui spicca quello di Stefano Modena.