Formula 1 Gran premio di Germania

Ancora pole position per Nigel Mansell e lotta tra Williams e McLaren anche a Hockenheim con Senna che è riuscito a portarsi in prima fila
Prost quinto e Alesi sesto, ma le «rosse» sono indietro di due secondi
Nelle prove libere spaventoso incidente al francese Comas con la Ligier

La Ferrari sta a guardare

È Nigel Mansell il nuovo re delle pole-position. Il pilota della Williams parte oggi davanti a tutti nel Gp di Germania, nona prova del mondiale di Formula 1 sul tracciato di Hockenheim. Dietro il grande favorito britannico, le due McLaren di Senna e Berger e l'altra Williams di Riccardo Patrese. Male le Ferrari con Prost e Alesi in terza fila distanziati di 2 secondi. Spettacolare incidente al francese Comas.

FEDERICO ROSSI

HOCKENHEIM Quattro piloti in tre decimi di secondo e poi il vuoto. L'ultima sessione di prove ufficiali sul circuito di Hockenheim per l'odierno Gp di Germania ha ribadito le attuali gerarchie della Formula 1. Williams, McLaren e poi, distante, troppo distante, una Ferrari perennemente inguaiata. In cima alla griglia di partenza tedesca c'è il solito Nigel Mansell, divenuto ormai il nuovo Senna in fatto di pole position. Il pilota della Williams non si è neanche dovuto spremere troppo per ribadire la sua superiorità sulla concorrenza. Mansell ha soltanto limato di qualche decimo il tempo ottenuto venerdì, quanto basta per respingere il prevedibile assalto di Senna. In realtà, nelle prove libere del mattino il britannico era riuscito a scendere sotto la barriera dell'1'37", un'impresa che si apprestava a ribadire anche nel secondo giro utile delle prove ufficiali, senonché ci ha pensato il disorientato Comas a mandare all'aria la sua ennesima prestazione record Il pilota della Ligier non si è accorto dell'incombente presenza della Williams nel suo specchietto retrovisore costringendo Mansell a una brusca frenata per non impattare il posteriore della sua macchina. Ma la «svista» del francese, che si è poi beccato una sonora razione d'insulti dall'adirato britannico, è comprensibile. Nella mattinata Comas era rimasto coinvolto in un pauroso incidente avvenuto nella seconda «chicane» del circuito, lo stesso punto dove Ayrton Senna aveva rischiato la vita una settimana fa. La sua Ligier, «decollata» su un cordolo, si è capovolta prendendo fuoco. Fortunatamente Comas è riuscito a uscire subito dall'abitacolo cavandosela con qualche graffio e uno stato di choc.

Accanto all'irraggiungibile Mansell, favoritissimo per il gran premio, partirà un coriaceo Ayrton Senna. Anche qui ad Hockenheim il brasiliano campione del mondo si sta rivelando un buon «tattico». In gara la sua McLaren è nettamente inferiore alla Williams, ma in prova, grazie agli speciali motori forniti dalla Honda, la vettura biancorossa è maggiormente competitiva. Senna ieri ha lottato sul filo dei centesimi con Berger e Patrese (terzo e quarto) per garantirsi la prima fila nella griglia d'avvio. Un posto al sole che cercherà di difendere in corsa facendo affidamento sulle sue capacità di guida superiori. Qualche rammarico per Riccardo Patrese relegato inaspettatamente dietro il duo McLaren. Come accaduto a Silverstone, il padovano non è riuscito a sfruttare fino in fondo il grande potenziale della sua Williams, complice la solita grana al cambio semi-automatico. Comunque, se oggi la scuderia gli garantirà una vettura equivalente a quella di Mansell, Patrese potrà ambire a qualsiasi risultato.

E veniamo alle magagne in casa Ferrari. Dopo i fuochi d'artificio dei giorni scorsi fra Prost e la stampa, ieri ai box di Maranello regnava una «strana» calma. Ma la momentanea tregua verbale non ha fatto altro che mettere in risalto la deludente prestazione tecnica delle «rosse». Prost e Alesi hanno occupato la terza fila nello schieramento di partenza, distanziati di due secondi dal tempo fatto segnare da Mansell, un'eternità. La descrizione più efficace degli umori della scuderia di Maranello l'ha fatta proprio uno sconsolato Jean Alesi al termine delle prove. «Non c'è niente che va bene in questa macchina – si è sfogato il pilota di Avignone – e non sappiamo il perché. Motore, telaio, aerodinamica, un po' tutto. Abbiamo provato tante soluzioni diverse ma alla fine il risultato è sempre lo stesso: non si va al di là del quinto o sesto posto». Altrettanto pessimista, ma con un pizzico di filosofia, Alain Prost: «Se quelli che ci stanno davanti si ritirano possiamo anche salire sul podio e vincere, altrimenti non possiamo fare niente. Il difetto peggiore di questa macchina è la mancanza di ripresa all'uscita delle curve. Ed è proprio nel tratto misto del circuito che perdiamo molto terreno». Intanto, mentre i piloti si lasciavano prendere dallo sconforto, il ds Claudio Lombardi ha deciso un «ribaltone» tecnico per la corsa odierna: accantonati i nuovi propulsori studiati appositamente per Hockenheim, le due Ferrari 643 monteranno gli stessi motori usati nel precedente Gp d'Inghilterra.

Nigel Mansell, ancora in pole, sembra un astronauta. A fianco la macchina di Comas mentre viene portata via caricata su un camion

Per Patrese la seconda fila

	FILA	
NIGEL MANSELL (Williams) 1'37 '087	1	AYRTON SENNA (McLaren) 1'37''274
GERHARD BERGER (McLaren) 1'37''393	2	RICCARDO PATRESE (Williams) 1'37''435
ALAIN PROST (Ferrari) 1'39''034	3	JEAN ALESI (Ferrari) 1'39''042
ANDREA DE CESARIS (Jordan) 1'40 '239	4	NELSON PIQUET (Benetton) 1'40''560
ROBERTO MORENO (Benetton) 1'40''957	5	PIERLUIGI MARTINI (Minardi) 1'40''998
BERTRAND GACHOT (Jordan) 1'41''308	6	IVAN CAPELLI (Leyton H.) 1'41''330
SATORU NAKAJIMA (Tyrrell) 1'41''390	7	STEFANO MODENA (Tyrrell) 1'41''566
MARTIN BRUNDLE (Brabham) 1'41''615	8	M. GUGELMIN (Leyton H) 1'41''735
THIERRY NOUTSEN (Ligier) 1'41''823	9	EMANUELE PIRRO (Dallara) 1'42''021
GIANNI MORBIDELLI (Minardi) 1'42 '058	10	J.J. LEHTO (Dallara) 1'42''171
MARK BLUNDELL (Brabham) 1'42''216	11	AGURI SUZUKI (Larrousse) 1'42''474
MIKA HAKKINEN (Lotus) 1'42''726	12	NICOLA LARINI (Lambo F.) 1'43''035
ERIC BERNARD (Larrousse) 1'43''321	13	ERIK COMAS (Ligier) 1'43''364

NON QUALIFICATI: Michele Alboreto (Footwork) 1'43''409; Michael Bartels (Lotus) 1'43''624; Gabriele Tarquini (Ags) 1'43''787; Eric Van De Poele (Lambo F.) 1'44''207.

Quei pericolosi missili a quattro ruote

HOCKENHEIM. Una punta massima di velocità di 338 chilometri orari, una media sul giro di oltre 252. Non sono i dati di una navicella spaziale, ma della Williams Renault di Nigel Mansell, autore ieri della pole-position sul circuito di Hockenheim. Gli altri arrivano subito dietro, in questa continua escalation delle prestazioni. La Formula 1 mostra ancora una volta tutti i suoi limiti e non solo con le cifre. Da qualche settimane suonano inascoltati vari campanelli d'allarme, come l'incidente occorso ieri a Eric Comas, decollato in prova con la sua Lamborghini, e ancor prima i paurosi voli di Ayrton Senna con la McLaren Honda. Ma di chi è la colpa di questa situazione ormai insostenibile? I regolamenti della Formula 1 vengono interamente gestiti dalla Fisa (la Federazione internazionale dello sport automobilistico). Nel 1988 la Fisa ha messo al bando i motori turbo, rei di aver portato le varie monoposto a prestazioni incontrollabili per il pilota. Una decisione pro-sicurezza, analoga a quella che aveva sancito nei primi anni Ottanta la limitazione dell'«effetto suolo» (in termini tecnici la «deportanza») attraverso l'abolizione delle minigonne, ovvero quelle bandelle laterali che sigillavano il fondo della macchina creando un risucchio della stessa verso il basso.

Scomparsi motori turbo e minigonne era ragionevole aspettarsi una consistente riduzione delle prestazioni dei bolidi. È invece, a partire dal 1989, le alchimie dei progettisti hanno portato le macchine ad eguagliare e superare i limiti di velocità precedenti. Un'autentica beffa per la Fisa che proprio a partire da questa stagione aveva imposto ai costruttori delle ulteriori limitazioni per ridurre la deportanza di un buon 10%. Senonché, gli uomini della Federazione per far accettare di buon grado i nuovi regolamenti hanno pensato bene di fare anche qualche concessione ai costruttori, sempre in materia di aerodinamica. Il risultato? Invece di diminuire, la deportanza è aumentata del 25% trasformando le monoposto della Formula 1 in autentici missili. E così si è arrivati alle folli medie orarie di Hockenheim con i tecnici che si divertono sempre più a giocare con i «flussi aerodinamici interni» ben consapevoli che, in caso di guasto improvviso la macchina si può trasformare in un vero e proprio aereo, decollando dalla pista anche per quattro, cinque metri di altezza. In tutto questo bailamme, per ora si salvano almeno i telai, visto che le moderne fibre di carbonio hanno dimostrato di saper resistere molto bene a impatti violentissimi.

□ F.R.

Rally mondiale. In Argentina vince la Toyota tra le polemiche. Il team torinese ha dubbi su benzine e motori giapponesi. Bel duello finale tra lo spagnolo, Biasion e Auriol

Il gaucho Sainz doma la Lancia

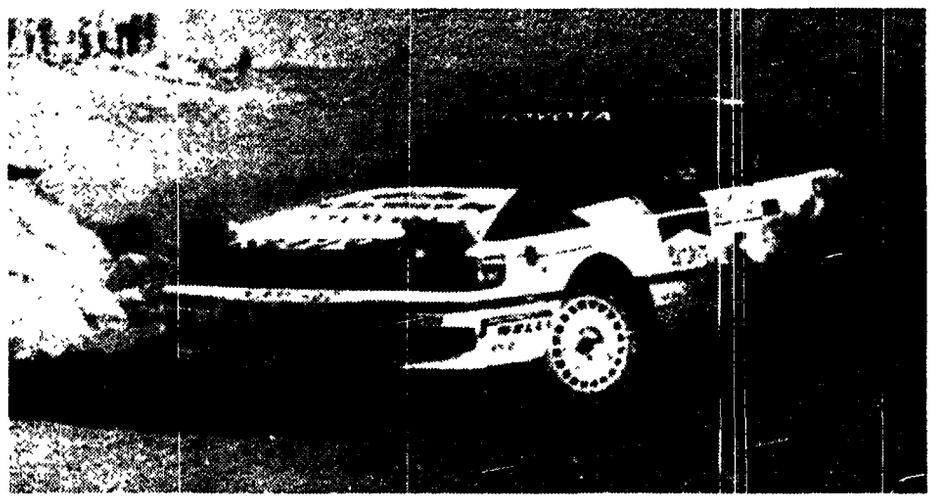
Non si era mai visto un rally così estenuante in terra Argentina. La sesta prova del Mondiale marche si è conclusa ieri sera con una lotta sul filo dei secondi. Dalle insidiosissime strade sterrate è uscita vincente per la quinta volta quest'anno la Toyota di Carlos Sainz. A nulla è valsa la strenua resistenza delle Lancia di Biasion e Auriol (2ª e 3ª) in un rally ricco di polemiche ben lungi dall'essere finite.

LODOVICO BASALÙ

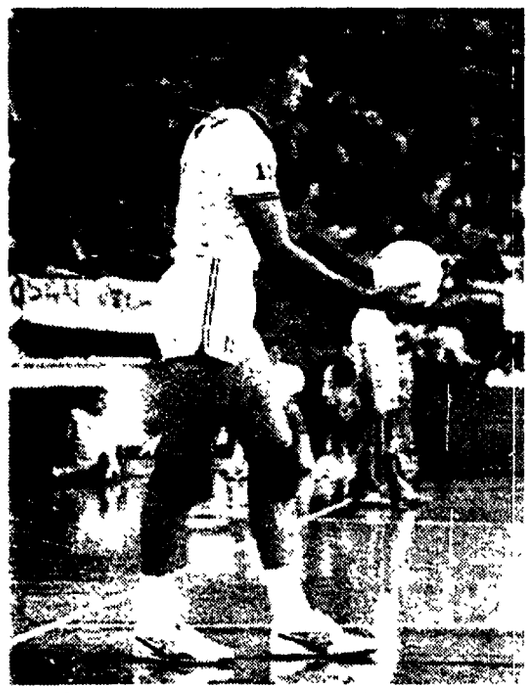
CORDOBA. Frecciate, allusioni, commenti, pur opportunamente calibrati. Il rally d'Argentina ha sancito forse per sempre la fine di quel «gentlemen agreement» in atto da tempo tra Lancia e Toyota. Il sasso nella piccionaia è stato lanciato più volte in questi giorni dagli uomini di Torino all'indirizzo dei rivali nipponici. Cofani che si aprono per prendere più aria al motore, benzine strane, motori sostituiti. Illazioni di ogni tipo sul conto della Celica vincente di Carlos Sainz. Anche se di reclami ufficiali non c'è traccia, è arrivato puntuale il commento di Gabriele Cadringher, responsabile per la Fisa circa i controlli da effettuare sulla regolarità delle macchine in competizione. «Abbiamo prelevato dei campioni di carburante – ha detto – sia a Lancia che a Toyota – ma per ora non possiamo specificare nulla. Se ci saranno delle irregolarità, lo faremo sapere nei prossimi giorni. Per quanto riguarda i cofani della Toyota, che si aprirebbero in corsa per raffreddare meglio il motore, non abbiamo trovato nulla di anomalo. Lo stesso discorso vale per la sostituzione del motore, di cui si è vociferato giovedì scorso. È impossibile che l'abbiano cambiato, dato che è punzonato e numerato in codice».

Insomma di tutti i colori, ritornando con la memoria a quegli anni 70 in cui non era raro che intere macchine fossero sostituite nei parchi chiusi. Ninni Risso, direttore sportivo della Lancia, non ha calcato di tanto la mano, ma non ha smentito nemmeno un certo malumore nei riguardi della squadra diretta dall'ex campione nordivo Ove Andersson. È certo che con questa vittoria la Toyota rafforza la propria leadership nel mondiale marche, mentre in quello riservato ai piloti Carlos Sainz si porta a quota 115 punti, ipotecando seriamente il secondo titolo iridato consecutivo. I quattro miliardi che la sua squadra pare avergli versato per convincerlo a restare anche nel '92, sembrano aver dato ulteriore smalto allo spagnolo. Il suo testa a testa con la Delta di Miki Biasion e Didier Auriol è stato un vero e proprio spettacolo. Agonisticamente ne escono vincenti tutti e tre, specie Didier Auriol che con la macchina assistita dal team Fina-Jolly Club ha avuto la sfortuna di essersi attardato venerdì da un banale inconveniente meccanico Quando era in testa. Ma i «se» e i «ma», nelle corse, così come nella vita, contano poco. Questo alla Lancia lo sanno bene, tanto che l'ingegnere responsabile Mario Petronio aveva parlato durante la gara di «battaglia senza esclusione di colpi». Va dato atto alla squadra campione del mondo marche in carica, di aver affrontato il rally d'Argentina con uno sforzo senza precedenti, come dimostrano le quattro Delta iscritte. Juha Kankkunen, per la verità, non ha entusiasmato. Una gara senza infamia e senza lode, ma il nordico ci ha ormai abituato da tempo a questi alti e bassi. L'idolo locale Jorge Recalde, al di là dell'enorme popolarità di cui gode nel suo paese, non è mai stato in corsa. Il suo quinto posto non riflette pienamente il teorico vantaggio che aveva su strade che conosce sin da bambino. Strade intasate in questi giorni da colonne di vetuste macchine, piene di incredibili ed efervescenti tifosi che fermavano gli operatori delle televisioni italiane offrendogli da bere e da mangiare. Qui tutto ciò che è italiano viene mitizzato, compresa la Lancia, considerata una vettura imbattibile grazie alle cinque vittorie consecutive che fino al 1990 aveva ottenuto. Miki Biasion è visto come un eroe mitologico, uno di quelli che non sbagliano, come è invece capitato ieri a Mikael Ericsson, ribaltatosi con l'altra Toyota, per finire poi sesto.

Classifica: 1) Sainz-Moya (Toyota) 6h 37" 31"; 2) Biasion-Siviero (Lancia-Martini) a 8"; 3 Aunol-Occelli (Lancia-Fina) a 1'05"; 4 Kankkunen-Pironen (Lancia-Martini) a 6'03"; 5) Recalde-Christie (Lancia-Martini) a 11'59".
Mondiale marche: Toyota punti 114, Lancia 108, Ford 28, Subaru e Mazda 20, Mitsubishi 14, Nissan 12, Bmw 6, Renault 4, Daihatsu 2.
Mondiale piloti: Sainz 115, Kankkunen 83, Aunol 66, Biasion 54, Alen 30, Ericsson 27, Eriksson 24, Recalde 20, Schwarz 18, Jonsson 15, Carlsson 13, Delecour, Cunico e Wilson 12, Waldegaard e Duez 10.



Carlos Sainz con la giapponese Toyota ha dato vita a un gran duello con la Lancia di Biasion staccata di appena 8"



Andrea Zorzi è rientrato in nazionale dopo l'operazione al ginocchio

World League pallavolo. Gli azzurri battono in soli tre set la pericolosa squadra di Cuba e si aggiudicano il torneo. La terza piazza all'Urss che supera gli spenti olandesi

Irresistibilmente ancora Italia

LORENZO BRIANI

MILANO. La nazionale vincitutto continua dritta verso la sua strada. L'Italia del volley non perde un colpo, vince e stravince in ogni situazione. Il 3 a 0 rifilato a Cuba nella finalissima della World League lo ha dimostrato. Così, ad Assago i ragazzi di Velasco (premiato come miglior allenatore del mondo) sono nuovamente saliti sul gradino più alto del podio. Tredicimila spettatori al Forum di Assago per assistere alla finalissima della World League tra gli azzurri campioni del mondo di Velasco e i cubani. La sfida Rio si ripete, stavolta oltre alla gloria di una medaglia d'oro ha anche incassato i 500.000 dollari (oltre seicentocinquanta milioni di lire) che il ricco montepremi assegna alla squadra campione. Velasco, diversamente da come aveva fatto nella semifinale con l'Olanda, ha schierato fin dal primo punto il sestetto campione in Brasile. Ed ha avuto ragione. Zorzi e Lucchetta, hanno cominciato a martellare fin dal primo punto. L'importanza della partita fra Italia e Cuba la si è capita subito. Gli uomini di Velasco dovevano confermarsi i migliori al mondo, soprattutto contro Despaigne e compagni. «Aggredirli - diceva Velasco nei time out - non dobbiamo farli respirare». Così, già nel primo parziale, «Zorro» Zorzi, e compagni non mollavano un istante. Così, gli azzurri, dopo essere passati in vantaggio all'inizio del set, hanno allungato il passo arrivando sul 12 a 7. La reazione dei sudamericani, comunque non si è fatta attendere oltremodo. Guidati da un superlativo Beltran hanno prima pareggiato sul 12 e poi si sono portati avanti addirittura 14 a 13. I tredicimila del Forum sono saltati dai sediolini quando, dopo aver siglato il 14 pari, «Zorro» Zorzi oltrepassava la rete per dire «qualcosina» al cubano Beltran, scatenando le ire di tutto lo staff sudamericano. Il parziale, poi, si è concluso 16 a 14 per gli azzurri quando su battuta di Tofoli Sanchez sbagliava la ricezione. Anche il secondo set, combattutissimo, ha visto gli azzurri lottare palla su palla. Zorzi, in collaborazione con Giani ha sciorinato il meglio del suo repertorio. Battute al fulmicotone, schiacciate imprendibili e muri stratosferici. Dall'altra parte della rete, il solito, instancabile Despaigne si dannava l'anima per rimettere in parità le sorti dell'incontro. Con la nazionale di ieri sera, comunque, c'era poco da fare. Quando Lucchetta si infortunava alla caviglia sinistra, gli equilibri in campo sembravano incrinati. Dal vantaggio di 10 a 3, i cubani si portavano fino a 11 a 9. Ci pensavano Galli (il sostituto di Lucchetta) e Giani a ridare linfa ai giochi azzurri chiudendo il set 15 a 12 Nel terzo ed ultimo parziale, Lucky Lucchetta rientrava in campo. Da uno svantaggio di 0-3 e 10-5, gli azzurri si riprendevano pareggiando sull'11. Decisiva è stata l'entrata in campo di Pasinato al posto di Zorzi, sfinito dopo due set e mezzo di gioco. Era poi Lucchetta che siglava il punto conclusivo dell'incontro tra le urla entusiaste dei 13 000 spettatori presenti. Cuba è sempre più lontana. Stavolta a differenza della finale di Rio non è riuscita ad aggiudicarsi nemmeno 1 set. L'Italia in Brasile si meritava davvero di salire sul gradino più alto del podio.La ciliegina sulla torta azzurra è arrivata poi alla fine dei giochi con la premiazione di Zorzi come miglior giocatore del torneo. Nella finale per il 3° e 4° posto fra L'Unione Sovietica e l'Olanda, hanno avuto la meglio i russi, forse più «affamati di vittoria» di Zwerver e compagni.

Risultati: Italia-Cuba 3-0 (16-14; 15-12; 15-13). **Italia**: Bernardi 2 punti e 16 cambi palla; Zorzi 7-17; Giani 4-21; Galli 2-6; Tofoli 2-5; Margutti 0-1; Lucchetta 7-13; Cantagalli 3-16; Martinelli 0-0; Gardini 1-11; De Giorgi 0-0; Pasinato 0-11. All. Velasco. **Cuba**: Brooks 0-0; Despaigne 9-23; Valdes 5-25; Beltran 5-6; Vantes 2-7; Millan 0-0; Sanchez 7-13; Diago 1-8; Hernandez 4-23; Veliz n.e.; Alfonso n.e.; Alvarez n.e. . All. Samuels. Arbitri: Marty (Fra) e Shimoyama (Gia); Urss-Olanda 3-1 (15-12; 10-15; 15-13; 15-8)

Moto. «Otto ore» di Suzuka

Le Honda senza rivali nelle qualificazioni In soggezione le Ducati

SUZUKA. Dominio delle Honda nelle qualificazioni della «otto ore» di Suzuka terza prova del campionato mondiale motociclistico di durata. La marca giapponese ha piazzato tre moto davanti a tutti ipotecando il successo che lo scorso anno le venne sorprendentemente strappato dalla Yamaha. L'australiano Doohan, pilota secondo nella classifica del mondiale nella classe 500 cc, è stato nuovamente il più veloce migliorando leggermente il tempo di venerdì. In crisi la Ducati alla prima partecipazione nella difficile gara giapponese. La casa italiana, campione del mondo un anno fa nelle superbike e impegnata a tenere il passo delle giapponesi nelle grosse cilindrate e ora anche in queste prove di resistenza fisica e motoristica, non ha tuttavia tenuto il passo. Nessuno dei due equipaggi è riuscito ad abbassare il limite ottenuto nella prima giornata di prove Roche-Falappa e Mertens-Tardozzi partiranno a metà schieramento in 24ª e 41ª posizione. Le qualificazioni di oggi sono state seguite da 90 mila spettatori. Una cifra destinata a raddoppiare, secondo gli organizzatori, per la gara di domani.

GRIGLIA DI PARTENZA

1) Gardner-Doohan (Aus) Honda, 2'13"925; 2) Beattie-Itoh (Aus-Gia) Honda, 2'14"058, 3) Miyazaki-Iwahashi (Gia) Honda, 2'14"359; 4) Dowson-Slight (Aus) Kawasaki, 2'15"946, 5) Fujiwara-Nagai (Gia) Yamaha, 2'15"958; 34) Roche-Falappa (Fra-Ita) Ducati, 2'19"196, 41) Mertens-Tardozzi (Bel-Ita) Ducati, 2'19"252.