

MOTORI

Formula 1. A Hockenheim vince ancora Mansell; Patrese secondo ed è doppietta per la Williams. Alesi, ottimo terzo, porta la Ferrari sul podio. Senna mette fuori Prost, poi deve abbandonare. E adesso il campionato è proprio riaperto

Ordine d'arrivo

- 1) NIGEL MANSELL (Gbr/Williams-Renault), km. 308,067 in 1h19'29"661
2) RICCARDO PATRESE (Ita/Williams-Renault) a 13'779
3) JEAN ALESI (Fra/Ferrari) a 17'618
4) GERHARD BERGER (Aut/Marlboro McLaren Honda) a 32'651
5) ANDREA DE CESARIS (Ita/Jordan Ford) a 1'17'537
6) BERTRAND GACHOT (Fra/Jordan Ford) a 1'40'805
7) AYTON SENNA (Bra/Marlboro McLaren Honda) a 1 giro
8) ROBERTO MORENO (Bra/Benetton Ford) a 1 giro
9) THIERRY BOUTSEN (Bel/Liège-Gitane) a 1 giro
10) EMANUELE PIRRO (Ita/Dallara Judd V10) a 1 giro
11) MARTIN BRUNDLE (Gbr/Brahm Yamaha) a 2 giri
12) MARK BLUNDELL (Gbr/Brahm Yamaha) a 2 giri
13) STEFANO MODENA (Ita/Tyrrell Honda V10) a 4 giri
Non classificati gli altri piloti.



Table with 14 columns: CLASSIFICA PILOTI, TOTALE, and 14 pilot names (Senna, Mansell, Patrese, Prost, Berger, Piquet, Alesi, Modena, De Cesaris, Moreno, Lehto, Gachot, Martini, Nakajima, Hakkinen) with their respective race results.

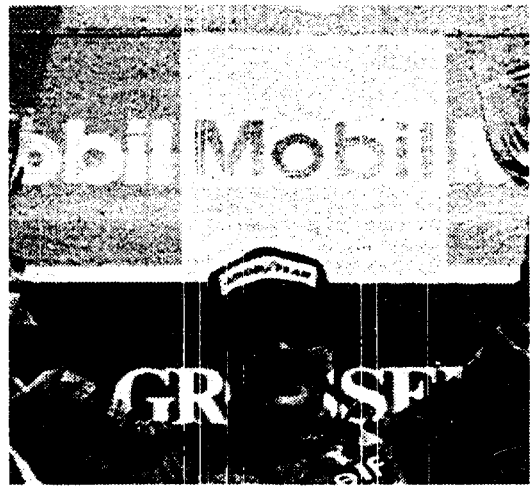
Classifica mondiale costruttori

Table with 2 columns: Costruttore and Punti. Williams-Renault (71), Marlboro McLaren Honda (70), Ferrari (33), Benetton Ford (23), Jordan Ford (13), Tyrrell Honda (11), Dallara Judd (5), Minardi Ferrari (3), Lotus Judd (3), Larrousse Ford (2).

Ayton Senna sembra riscuotere più successo a bordo di uno scooter piuttosto che sulla sua McLaren; a destra il trionfatore del G.P. Inglese Nigel Mansell

Microfilm

Partenza: Mansell prende il comando davanti a Berger che supera Senna. Brutto avvio di Patrese sesto dopo le due Ferrari di Prost e Alesi.
2° giro: Patrese supera Alesi.
13° giro: Berger è il primo a cambiare le gomme ma perde secondi preziosi nell'operazione.
17° giro: Senna e Prost vanno contemporaneamente ai box, sostituiscono i pneumatici e ripartono nell'ordine.
18° giro: Cambio gomme anche per Mansell, nella tornata successiva è la volta di Patrese.
20° giro: Primo è Alesi (che non sostituisce i pneumatici), seguono Mansell, Senna, Prost, Patrese e Berger.
21° giro: Mansell sorpassa Alesi e riprende la testa. Patrese sopravanza Prost.
23° giro: Patrese scavalca anche Senna ed è terzo.
37° giro: Ancora un sorpasso per Patrese che toglie la seconda posizione ad Alesi.
38° giro: Prost cerca di scavalcare Senna alla chicane, il brasiliano non gli dà strada e lo costringe fuori pista. Prost si ritira.
Ultimo giro: Senna si ferma senza benzina. Vince Mansell che precede Patrese, Alesi, Berger, De Cesaris e Gachot. Senna classificato settimo ad un giro.



Rifate i vostri giochi

Doppietta della Williams nel Gp di Germania, non prova del mondiale di Formula 1. Nigel Mansell ha conquistato sulla pista di Hockenheim la sua terza vittoria consecutiva ed è ora vicino a Senna nella classifica iridata. Per il brasiliano un altro clamoroso abbandono all'ultimo giro. Ottima gara di Alesi, terzo con la Ferrari dietro Patrese. Prost costretto al ritiro dopo un tentativo di sorpasso a Senna.

FEDERICO ROSSI

HOCKENHEIM. Per la seconda volta consecutiva ha dovuto parcheggiare la sua McLaren a bordo pista quando mancavano pochi chilometri alla bandiera a scacchi. Qualche secondo dopo Nigel Mansell ha concluso vittoriosamente il Gp di Germania, non prova del mondiale conduttori di Formula 1, davanti al suo compagno di squadra Riccardo Patrese. Difficile immaginare un epilogo più amaro per Ayrton Senna, un pilota che soltanto qualche mese fa veniva dato per sicuro vincitore della stagione iridata '91. Adesso, dopo il ritiro all'ultimo giro sul tracciato di Hockenheim, causato ancora dalla mancanza di benzina, il brasiliano si ritrova a dover difendere nella classifica piloti un misero vantaggio di 8 punti nei confronti dell'arrembante Mansell, la cui Williams-Renault appare al momento semplicemente imbattibile.
Il velocissimo circuito tedesco ha offerto ieri una gara combattuta, caratterizzata da continui colpi di scena alle spalle dell'imprendibile Mansell. Niente a che vedere, insomma, col noioso gran premio paventato da molti in base ai risultati delle prove. È la scuderia che più di ogni altra ha rimesso le carte durante la corsa è stata, udite udite, la Ferrari. Sì, proprio il team del Cavallino, capace di beccare due secondi tondi dalla Williams in prova, per poi salire sul podio con uno splendido Jean Alesi, terzo al termine di una gara condotta con grande intelligenza tattica. Un'autentica manna per Maranello dopo

le furibonde polemiche dei giorni scorsi. Peccato che il recupero delle «rosse» sia stato offuscato dall'ingloriosa uscita di scena di Alain Prost, sbattuto fuori pista da Senna mentre lottava per la quarta posizione. Ma torniamo a SuperMansell. Dopo le molte tribolazioni delle passate stagioni, l'inglese ha finalmente scoperto il segreto per vincere le corse e, forse, il mondiale conduttori: parte davanti e resta in testa dal primo all'ultimo giro (in realtà ad Hockenheim ha dovuto cedere il comando per qualche minuto in seguito al cambio gomme). Una tattica che naturalmente gli è consentita dallo strapotere della Williams-Renault, una vettura portuosa di cui appare ormai superfluo cantare le lodi. Purtroppo, chi non è riuscito a sfruttare pienamente il potenziale della Williams è stato Riccardo Patrese. Il padovano è partito male dovendo inseguire gli avversari per quasi tutta la gara. Conquistata finalmente la seconda posizione Patrese non ha più avuto il tempo per cercare di riacciuffare Mansell.
La McLaren ha confermato di essere vettura affidabile in prova, non altrettanto in gara. Al via Berger ha bruciato Sen-

na installandosi a lungo in seconda posizione davanti al due volte campione del mondo. L'austriaco ha poi dovuto cedere la piazza d'onore a causa di un cambio gomme più rallentatore che gli ha fatto perdere una decina di secondi supplementari. Berger ha comunque continuato su ritmi accettabili e al termine, sfruttando le disgrazie altrui, ha strappato un onorevole quarto posto. Della sfortunata prova di Senna si è già detto. Bisogna però aggiungere che fino al malaugurato stop dell'ultimo giro Ayrton non aveva certo entusiasmo, rimanendo fuori dalla lotta per il podio fin da metà gara. Nella valutazione del brasiliano entrano anche i dubbi sulla manovra che ha costretto Prost ad andare «lungo» nella seconda «chicane» del circuito, provocandone il ritiro. Nell'occasione il comportamento di Senna è apparso al confine del regolamento. Chi potrebbe trarre spunto dal Gp di Germania per disputare un'eccellente seconda parte di campionato è Jean Alesi. Il terzo posto dietro le due Williams ha un'importanza particolare. Per la prima volta Alesi è andato sul podio con la Ferrari uscendo dalla scomoda ombra del suo compa-

Alain infuriato: «La prossima volta lo butto fuori»

HOCKENHEIM. Dopo un'insolita pausa di qualche mese la «guerra» fra Alain Prost e Ayrton Senna è ufficialmente ripresa nel Gran premio di Germania. «Avete visto tutti, vuol dire che la prossima volta lo butto fuori». Sono state queste le prime parole pronunciate dal pilota francese una volta rientrato al box della Ferrari. L'ira di Prost era appunto rivolta contro il campione del mondo brasiliano, reso, secondo lui, di avergli impedito scorrettamente il sorpasso. Un duello all'arma bianca che ha costretto Prost ad uscire di pista e a ritirarsi. «Avevo una buona macchina - ha spiegato il francese ricostruendo la meccanica del tentativo di sorpasso - e non mi interessava arrivare quarto o quinto. Volevo sorpassare Senna da parecchi giri, ma lui mi ha sempre ostacolato zigzagando in prossimità delle cur-

gli avversari, le benzine... Se non è in grado di fare dei sorpassi è inutile che se la prenda con me».
Ma per la Ferrari il dopo gran premio non ha soltanto il sapore della polemica. Jean Alesi si è mostrato felice per il risultato ottenuto. «Sì, ho scelto le gomme più dure - ha detto orgoglioso il pilota di Avignone - Era una scelta un po' rischiosa ma anche quella delle gomme tenere lo era. Mi è andata bene, sono contento per me e per la Ferrari. Moderata soddisfazione anche tra i tecnici di Maranello. Per tutti ha parlato l'ing. Claudio Lombardi. «Avete visto che in gara siamo più che competitivi con la McLaren - ha rilevato il nuovo direttore sportivo di Maranello - e anche contro la Williams direi che il divario si è un po' affievolito. Resta purtroppo il problema delle prove. Per quanto riguarda la scelta delle gomme non è stata fatta dai piloti ma dalla squadra. Erano due scelte rischiose al 50 per cento e abbiamo deciso di affidare un tipo di gomme a Prost e un tipo ad Alesi. Una delle due soluzioni è andata bene. Prost doveva superare in quel punto Senna, purtroppo è finita male. Nel complesso siamo soddisfatti e anche l'avvocato Agnelli ci ha telefonato per manifestarci la sua soddisfazione».
Dalla Ferrari alla Williams. Al box Riccardo Patrese era allegro e pieno di voglia di scherzare. «Vi annuncio ufficialmente che la Williams organizzerà per la prima volta una serie di test per farmi imparare le partenze. Anche stavolta ho pagliato come avete potuto vedere. Per il resto non ho avuto alcun problema. Spero solo che le nostre macchine continuino ad andare così». Nigel Mansell con la vittoria ad Hockenheim sale a quota 43 punti, otto meno di Senna. Una situazione che può permettergli sogni mondiali. «Per sognare il titolo lo sogno - ha dichiarato Mansell - ma non dovrete credere che otto punti siano niente. Senna oggi per poco non ha preso altri punti e non sarà sempre così. Anche la Ferrari sta migliorando. Insomma potrebbero tutti avvicinarsi a noi, e renderci la vita più difficile. Comunque abbiamo ancora una macchina e un motore largamente superiori e quindi sogno... Ma ufficialmente sulla conquista del titolo mondiale preferisco non fare commenti. □ F.R.

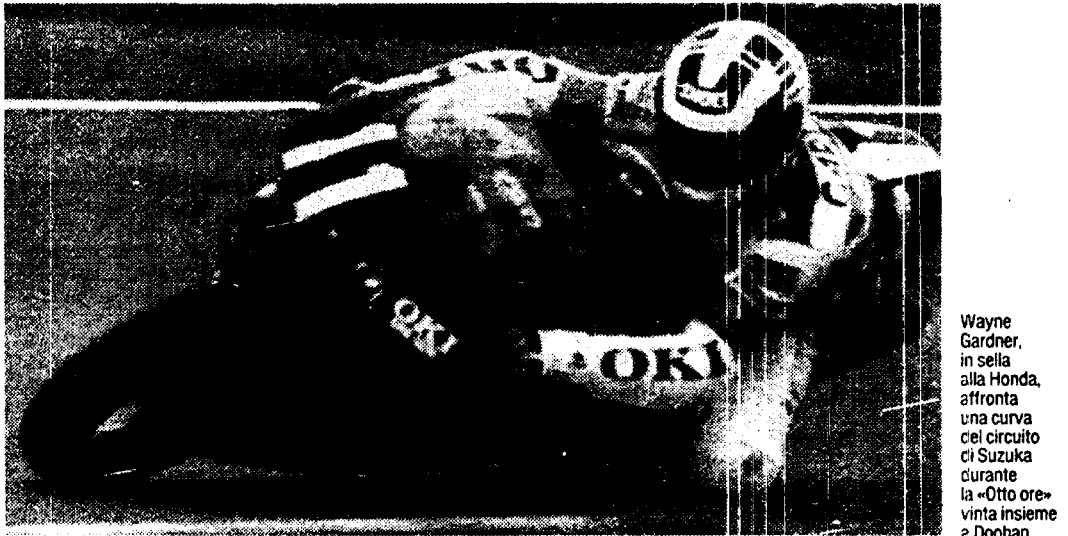
Rally d'Argentina. Per Biondi la Lancia non poteva fare di più

«Ho dato tutto ma Sainz e Toyota sono superman»

Dopo il Rally di Argentina lo spazio va alle parole e non più agli sterrati dello sterminato paese sudamericano. Parlano i piloti, specie quelli delle Delta integrali, amareggiati per aver dimostrato la loro forza pur senza vincere. Sainz è sempre uno spauracchio per tutti, anche se i responsabili Lancia cercano di smussare le polemiche su una presunta irregolarità della Toyota del madrileno.



Lo spagnolo Carlos Sainz ed il navigatore Luis Moya esultano sul podio dopo il successo al Rally d'Argentina



Wayne Gardner, in sella alla Honda, affronta una curva del circuito di Suzuka durante la «Otto ore» vinta insieme a Doohan

LODOVICO BASALU

CORDOBA. Uno stadio gremito da almeno 60.000 persone, musica latino-americana a tutto volume, uno speaker assolutamente infortunato dall'avvenimento. L'arrivo del rally d'Argentina ha avuto come palcoscenico il campo di calcio di uno dei tanti stadi di Cordoba. Carlos Sainz non dimenticherà facilmente l'ovazione che lo ha accolto, tanto da indurlo a pioiettare con la sua Toyota dove solitamente si pone la palla prima dell'inizio di un derby. «Tutto gira in torno a Sainz» continuano a titolare i giornali locali, che in questi giorni hanno dato più spazio alle gesta di piloti e macchine che non all'inflazione.
«Bisogna dare atto allo spagnolo di essere stato tra i protagonisti, insieme con i nostri piloti, di una gara esaltante: un vero spettacolo di sport». Con queste parole l'ingegnere Mario Petronio, responsabile tecnico della Lancia, ha voluto smussare certe dichiarazioni venute fuori dalla stessa squadra, circa presunte irregolarità della Toyota. «Non sarebbe sportivo - precisa - proprio in un momento in cui il confronto è così serrato. Certo non posso dire se quei cofani aperti, in qualche prova speciale, di pochi millimetri, abbiano favorito la Toyota. Così come non esprimo alcun commento sulle benzine. Prima di sbilanciarsi su queste cose bisogna avere delle prove. Piuttosto adesso pensiamo al da farsi. Otto secondi di distacco sono l'imponderabile, non si può parlare né di pilota, né di macchina, ma di destino. E poi quella faccenda da mille lire che è costata la prima posizione ad

Auriol. Ma, meglio non pensarci». Una fase quasi storica, che ricorda quelle che usava Enzo Ferrari quando una delle sue «rosse» perdeva un gran premio «per un fusibile da dieci lire», come si legge nei vecchi resoconti delle gare. «Che importa? - dice Sainz - In fin dei conti anche io il primo giorno ho perso un minuto e mezzo per aver forato e sotto il corchione. D'accordo, non posso dire nulla su come sarebbe andata se Auriol non avesse rotto il manico del turbo, ma ritengo che la nostra corsa sia stata su un piano di parità, anche se poi alla fine il francese ha mollato lasciando definitivamente il secondo posto a Miki Biasion. Ho vinto per otto secondi, ma quel che conta è che ho tagliato per primo il traguardo. Il resto sono chiacchiere, anche se è bello vedere delle gare

così tirate. Il discorso scivola su quei confini che avevano suscitato qualche perplessità alla Lancia. «La mia Toyota era regolare - fa sicuro Sainz - era un gancio che si era piegato. Ci hanno detto di mettere dello scotch e tutto è andato a posto».
Chi getta acqua sul fuoco è anche Gabriele Cadringer, responsabile della Fisa: «Non ci sono irregolarità - conferma - in fin dei conti anche alla Lancia hanno sostituito un vetro laterale, mettendolo in plastica, cosa che è proibita dal regolamento, anche se i meccanici torinesi lo hanno fatto per ragioni di tempo e di sicurezza. Piuttosto aspettiamo i risultati sugli esami delle benzine».
Un gesto di antica cavalleria arriva da Miki Biasion. «La gara non l'ho persa io, l'ha vinta Sainz fa il veneto. Ho

Moto. Doohan e Wayne vincono la Otto ore di Suzuka

Honda nera... per le Ducati

SUZUKA. La coppia australiana formata da Michael Doohan e Wayne Gardner si è aggiudicata la «Otto ore» di Suzuka, terza prova del campionato mondiale motociclistico di durata. Al secondo posto si è piazzato l'equipaggio di punta del team Yamaha, composto dallo statunitense Chandler e dall'australiano Magee, terza l'altra Honda guidata dagli inglesi Fogarty ed Hislop. L'equipaggio vincente ha confermato la superiorità della Honda sulle concorrenti, già manifestatisi durante le prove di venerdì e sabato, ma per ottenere il successo, Doohan-Gardner hanno approfittato dell'uscita di pista, a due ore del termine della gara, della Yamaha YZF-750 di Chandler-Magee, che così si è attestata di ben due giri.
I vincitori della prova gareggiavano anche nel mondiale della classe 500 cc.: Doohan è secondo nella classifica generale ad otto punti da Rainey, mentre Gardner occupa attualmente la quinta posizione attenduto di diverse lunghezze dai primi.
I colori italiani erano rappresentati nella «Otto ore» di Suzuka dalla Ducati che schierava alla partenza due equipaggi: il primo composto dal francese Roche e da Falappa, il secondo formato dal belga Mertens in coppia con Tardozzi.
Durante il secondo giorno di prove, i due team italiani, forse a causa della pista resa umida dalla pioggia caduta venerdì, non si sono messi particolarmente in luce ed hanno perso anche alcune posizioni rispetto al primo giorno, prendendo il via dal centro dello schieramento. Le Ducati, però, in gara hanno avuto a disposizione un cambio con diversa rapporto rispetto a quello usato nelle qualificazioni.
Roche e Falappa sono stati autori di una grande rimonta che li ha visti risalire dalla 34ª posizione fino alla decima piazza; ma dopo sette ore di corsa si sono dovuti arrendere per il cedimento del motore. La seconda formazione della casa bolognese non è stata fortunata: la caduta di Mertens nelle battute iniziali ha subito messo fuori gioco la coppia italo-belga.
Ordine d'arrivo: 1) Gardner-Doohan (AUS) Honda in 7h 59' 04"; 2) Chandler-Magee (USA-AUS) Yamaha, a due giri; 3) Fogarty-Hislop (GBR) Honda, a quattro giri.