

MOTORI

Doppietta italiana in Gran Bretagna: Luca Cadalora è primo nella 250 Loris Capirossi nella 125, davanti a un Fausto Gresini in non perfette condizioni. Brutta caduta di Loris Reggiani, partito in pole position, che si frattura la mano destra. Nella 500 vince il texano Kevin Schwantz

Le due «C» del successo

L'Italia del motociclismo festeggia la quinta «doppietta» della stagione, con Luca Cadalora e Loris Capirossi ancora davanti a tutti nella 250 e nella 125. La sfortuna si abbatte però sulla squadra Aprilia e dopo l'incidente di Chili nelle prove è Loris Reggiani a rimanere vittima di una brutta caduta in gara. Al texano Kevin Schwantz lo scettro della 500.

CARLO BRACCINI

DONINGTON PARK (Inghilterra). La ruota della fortuna gira sempre in due direzioni. A Donington, teatro dell'undicesima prova del Motomondiale, Luca Cadalora ha risolto d'incanto tutti i suoi problemi, ha vinto e ha consolidato la sua posizione in testa alla classifica generale della 250. Per lui, la ruota ha girato nel verso giusto, anche lasciando da parte la metafora, perché il modenese della Honda ha salutato il suo sesto successo stagionale esibendosi dopo l'arrivo con una spettacolare figura ginnica, una ruota appunto. L'altra faccia della fortuna ha il volto sofferente di Loris Reggiani, con il forte pilota dell'Aprilia che nel giro di poche ore è passato dall'euforia della sua prima pole position del 1989 alla disperazione di una brutta caduta in gara, con conseguenze fisiche ancora non del tutto chiarite. Il forlivese, in testa dalle prime battute di gara, è stato poi raggiunto e superato da Luca Cadalora ma si preparava a portare il suo at-

tacco quando, nel corso del ventesimo giro, la sua Aprilia ufficiale perdeva improvvisamente aderenza, costringendolo a uscire di strada e ad arrendersi con una carambola contro le balie di paglia. Ricoverato d'urgenza all'ospedale di Nottingham, le condizioni di Reggiani (un trauma cranico con commozione cerebrale e una frattura alla mano destra) non sembrano comunque destare particolari preoccupazioni. Se Reggiani torna a fare i conti con la malattia, un altro italiano, Luca Cadalora, si è lasciato improvvisamente alle spalle un momento difficile e per il modenese della Honda il Mondiale si è riaperto di colpo. «È una vittoria che per me e per tutto il team Rothmans significa moltissimo - racconta subito dopo l'arrivo -. La moto è stata perfetta e anche le gomme hanno fatto finalmente il loro dovere. Di più non potrei davvero pretendere». E Cadalora ha ragione, perché tra lui e il diretto avversario nella corsa al titolo, il tedesco Helmut

Bradl, si è inserito lo spagnolo Carlos Cardus, buon secondo nonostante alcune recriminazioni di troppo: «Gli italiani doppiati mi hanno ostacolato, hanno cercato di tenermi dietro perché non potessi raggiungere Cadalora negli ultimi giri». Sotto accusa ci sono Pennese, Ricci e Caracchi, ma nessuno, e tantomeno i diretti interessati, dà troppo credito alle consuete «sparate» del pilota iberico.

Il secondo podio azzurro porta la firma del solito Loris Capirossi con la Honda del team Pileri: «È stato tutto fin troppo facile - commenta Capirossi -. Sono stato al comando dall'inizio alla fine e mi sono reso subito conto di non avere rivali». Se Capirossi stravinca, il secondo posto del compagno di squadra Fausto Gresini vale almeno altrettanto: «Ho corso con una frattura alla mano destra e una al piede destro e il dolore si è fatto sentire soprattutto nelle ultime tornate di gara. In queste condizioni anche il secondo posto mi soddisfa in pieno». La classifica del Campionato vede ora i due fantini del Team Pileri sempre più soli in testa alle 125, con Capirossi lanciato verso la conquista del secondo titolo mondiale. Tra gli sfortunati della 125 merita senz'altro una particolare menzione Ezio Gianola, velocissimo in prova con una Derbi in apparenza competitiva ma finito in terra già al primo passaggio dopo il traguardo. Da una 500ancora al centro di aperte polemiche (la Fede-

Arrivi

- 125: 1) Capirossi (Ita-Honda) 41'30"007; 2) Gresini (Ita-Honda) 41'43"256; 3) Oettli (Ger-Rotax) 41'49"467.
Mondiale: 1) Capirossi 171; 2) Gresini 153; Ralf Waldmann (Ger) 120.
250: 1) Cadalora (Ita-Honda) 42'09"061; 2) Cardus (Spa-Honda) 42'09"813; 3) Bradl (Ger-Honda) 42'11"216.
Mondiale: 1) Cadalora 189; 2) Bradl 173; 3) Cardus 157; 6) Reggiani 77.
500: 1) Schwantz (Usa-Suzuki) 47'12"182; 2) Rainey (Usa-Yamaha) 47'07"888; 3) Doohan (Aus-Honda) 47'10"188.
Mondiale: 1) Rainey 185; 2) Doohan 175; 3) Schwantz 156.



Loris Capirossi ha vinto con l'Honda nella 125, restando al comando per tutta la corsa

parte della corsa ma poi rallentato da problemi di gomme. Senza entusiasmo la Gaggi, sesta con Eddie Lawson e decima con il pilota-collaudatore Marco Papa, in una trialetta tutto sommato da non ricordare. In gara anche l'originalissima Norton di Ron Haslam, con il motore Wankel a risonanza rotante, ammessa in

deroga al regolamento soprattutto per la gioia dei tanti appassionati della gloriosa marca britannica. Mentre si prosegue nella definizione del programma World Series, il Campionato alternativo che sostituirà l'attuale Motomondiale a partire dal prossimo anno, i «golpisti» dell'Ita (1 team della velocità)

hanno ribadito il loro no alla prova brasiliana dell'8 settembre a Interlagos. «La pista non è abbastanza sicura - ripetono i rappresentanti delle squadre - e noi non correremo». La Federazione internazionale ha già fatto sapere che i piloti richiama pesanti sanzioni ma a questo punto nessuno se ne preoccupa più.

Gilera sotto accusa «Falsa il mercato e gonfia gli ingaggi»

Nel Motomondiale è cominciata la guerra dei contratti: in vista di un mercato piloti che già si annuncia pieno di sorprese e non tutte piacevoli. A scatenare le ostilità è un vecchio trattato verbale di «non aggressione» tra le case e i team concorrenti ci ha pensato la Gilera, al suo ritorno nel Campionato mondiale di velocità dopo un'assenza che dura dall'autunno del 1957.

DONINGTON PARK

«Ma quale guerra e guerra - si difende Oliviero Cruciani, romano, manager del nascente Team Gilera nella 250 - carta bianca dai vertici della casa di Arcore, ormai da più di dieci anni nell'orbita del Gruppo Piaggio - Sto cercando i piloti che porteranno in pista la nuova moto nella prossima stagione e ho bisogno di un top driver e di un buon collaudatore. Tutto qui. Nel box comunque sono in molti ad avere il cuore avvelenato contro la impetuosa campagna acquisti della Gilera: «Stanno facendo gonfiare gli ingaggi con proposte assurde e creano discordia all'interno delle squadre raggruppando piloti già sotto contratto». Loris Capirossi, per esempio si è visto recapitare un'offerta di circa un miliardo di lire per due stagioni in 250; ma il pupillo dei Pileri è sotto contratto fino a tutto il 1992, una cessione per il 1993 e non ha proprio nessuna intenzione di muoversi, salvo chiedere i fratelli Pileri di adeguare l'ingaggio alla mutata situazione del mercato. E insomma la ben nota legge della domanda e dell'offerta, quella stessa che ha messo un po' di scompiglio nella squadra Aprilia, allorché, poche settimane fa, anche Loris Reggiani (per di più il precinto di rinnovare il contratto con la Casa veneta) ha ricevuto il solito «messaggio» da parte della Gilera Così a Novate in provincia di Venezia, si sono affrettati a mettere tutto nero su bianco per le prossime stagioni, naturalmente con i cas-

Formula 1. Quattro vittorie consecutive di Senna: il mondiale sembrava già deciso. Poi la Williams-Renault ha rialzato la testa, l'inglese ha dominato gli ultimi tre gran premi e ora è a otto punti dal brasiliano

Il ruggito di Mansell fa svegliare il Circus

Mondiale finito, McLaren-Honda imbattibile, Senna persino sfrontato. Se ne sono dette e scritte di tutti i colori dopo le prime quattro gare del mondiale di Formula 1. Nessuno pensava alla Williams-Renault, né a Nigel Mansell. Poi la serie trionfale dell'Inglese, forse stimolato anche dalla competitività di Patrese. Che succede nel «circus»? E che succede ad Alain Prost, che avrebbe dovuto rilanciare la Ferrari?

LODOVICO BASALU

Il rituale è stato quello di sempre. Un inverno carico di promesse, di record, di speranze di riconquistare quel titolo mondiale che manca dal 1979. Tutti a scrivere, tutti a parlare della Ferrari, di Prost, del nuovo rampollo franco-siciliano Jean Alesi. Come è giusto, come è d'obbligo ver-

so una squadra che dalla maggior parte degli italiani, è ancora considerata la seconda nazionale, seppur contraddistinta da quel colore rosso che ha fatto il giro del mondo. Invece nella prima gara a Phoenix ancora Senna, ancora la sua McLaren-Honda, finita di montare addirittura po-

che ore prima dell'inizio del primo appuntamento mondiale. Lo spionaggio, industriale ma anche giornalistico, iniziò quasi subito nei confronti della vettura bianco-rossa. A Montecarlo la quarta vittoria, per di più consecutiva. S. Mansell e Patrese con la Williams-Renault, già avevano fatto vedere di che pasta erano fatti, ma i loro sembravano più che altro voli pindarici. Poi il Canada, quel Mansell che rimaneva senza benzina a cento metri dal traguardo, una vittoria regalata alla Benetton di Piquet. «E' sempre lui, tutto genio e sregolatezza» decretarono i vecchi marionetti del «circus». Una tesi quasi confermata la gara successiva in Messico, quando Mansell fu preceduto dal bravissimo compagno di squadra Riccardo Patrese, primo nella gara forse più bella della sua carriera. Il resto è storia recente: il tris storico del pilota dell'isola di Man, il secondo posto nella classifica conduttori a soli otto punti da Senna, la minaccia, nel prossimo Gran premio di Ungheria dell'11 agosto, del definitivo sorpasso.

«La nostra Williams-Renault è molto competitiva» ha spiegato Patrese. Con un dieci cilindri la casa francese ha mostrato di sovvertire tutte le teorie che danno avvantaggio un propulsore a dodici cilindri come Ferrari o Honda». Il giallo però si è aperto anche nei confronti della squadra diretta da Frank Williams. «Quelle

benzine. Mah, chissà cosa c'è dietro» - si è cominciato a vociferare da più parti. Dubbi che erano stati sollevati anche nei confronti della McLaren di Senna quando vinceva, perché rsa di montare un serbatoio di recupero dell'olio non regolamentare - che dava il non trascurabile vantaggio di lubrificare meglio il sofisticato motore della Honda. E' certo che da quando tale serbatoio è stato tolto, la monoposto anglo-nipponica ha accusato una serie infinita di problemi. «Non credo che si possa accusare la Renault di irregolarità» ha subito avvertito l'ingegnere Lombardi della Ferrari-E' un concorrente troppo serio, che rispettiamo molto. Piuttosto speriamo di risolvere i proble-

mi di elasticità del nostro motore. E' un dato di fatto, comunque, che in Formula 1 viga il motto: «Fatta la regola, trovato l'inganno». Beninteso, sempre nell'ambito di una interpretazione del regolamento, anche perché se si mette il dito sul problema delle benzine, nessuno è immune da peccati. Quel che c'è davvero nei serbatoi delle monoposto, sono infatti miscele chimiche estremamente volatili e dal costo proibitivo, pari a circa 30000 lire al litro. «Pensiamo invece a noi piloti» ha insistito più volte quest'anno Riccardo Patrese. Forse pochi si sono accorti che proprio quelli che voi chiamate «vecchietti» alla fine vanno più forti. Basta che guardate l'andamento dei

gran premi. Quelli più costanti sul giro siamo sempre noi, ovvero io stesso, Senna, Prost o Mansell». Ed in effetti l'inglese, a 38 anni, è un conduttore sempre più in crescita, addirittura riflessivo, calcolatore. Un'altra contraddizione per il signor Alain Prost, che l'anno scorso l'aveva umiliato e frustrato all'interno della Ferrari, portandolo ad annunciare addirittura un ritiro dalla Formula 1. Ed ora il francese, complice il grande odio per Senna, promette addirittura a Mansell di aiutarlo a vincere il titolo. Risolti e contraddizioni di questa pazzia Formula 1, che domenica prossima darà certo spettacolo sul circuito di Budapest, dove i sorpassi, come noto, sono quasi impossibili.



Jean Alesi, pilota di una Ferrari che finora ha molto deluso

Abituato ai trionfi nei rally, Claudio Lombardi non teme le difficoltà della Ferrari «Un Cavallino rampante val bene i rally» L'irresistibile ascesa dell'uomo-Lancia

Calmò, riflessivo, anche abitudinario. L'ingegnere Claudio Lombardi, da quando ha lasciato la Lancia e i rally per approdare in prima linea, ovvero alla Ferrari, non ha perso le proprie caratteristiche di base. Con l'aggiunta, però, di un pizzico di aggressività in più, necessaria per sopravvivere nel «circus». Sul quale esprime un giudizio tecnico, in un confronto con l'esperienza maturata nel mondo rallyistico.

MARANELLO Ore passate in officina, a verificare, a programmare, a gestire e controllare. Il cartellino marcatempo, alla Ferrari, non esiste davvero. O se c'è è solo un optional, messo lì solo per verificare gli straordinari e non certo per segnarsi permessi di uscite anticipate. A Maranello, chi lavora nel reparto corse, conosce bene questa regola, dall'ultimo dei meccanici al primo degli ingegneri. Da un paio di mesi, negli inaccessibili locali dove si montano e rismontano le «rosse» qualcosa è cambiato nell'aria. Al solito e caratteristico odore (chiamiamolo così) che arriva dai serbatoi delle «643», pieni di miscele che con la benzina hanno poco a che fare, si è ora ag-

giunto l'aroma di un sigaro. Sempre lo stesso e alle stesse ore. L'ingegnere Claudio Lombardi non ha perso le sue abitudini, radicate sin dai tempi in cui, circondato da un nugolo di giornalisti dopo la conclusione di un rally, faceva il punto sull'interminabile duello tra le sue Lancia-Delta-Integrals e le Toyota. «E' una esperienza che è difficile dimenticare-spiega. Anche se ora è inutile ricordare. Ho voltato pagina, tutto è profondamente diverso, le cose da gestire tante». Il Gran premio di Ungheria che è alle porte, sembra già nei pensieri del tecnico piemontese, come quel nuovo motore, varato nei collaudi di Imola di tre giorni fa, che

dovrebbe permettere di avvicinare ancora di più il binomio Williams-Renault. «Sono forti, è inutile negarlo-prosegue. Anche se io non parlerei di una marcata prevalenza del propulsore francese. Una macchina di Formula 1 è competitiva se c'è un mix quasi perfetto tra telaio, motore e aerodinamica». La richiesta di un parallelo con la tecnica dei rally, con i riflessi che si hanno verso la produzione di serie, è quasi scontata. Sulle prime Lombardi si mostra titubante, poi la sua logica tecnico-matematica lo stimola al confronto. «Beh, sono due cose davvero differenti-attacca. La Formula 1 è un grosso stimolo per tutti i costruttori. Migliora le conoscenze di base dello staff tecnico, anche perché con i motori aspirati si è alla continua ricerca della massima leggerezza. Ciò vuol dire che i materiali che abbiamo a disposizione sono sempre utilizzati al meglio, con risultati impensabili a qualche anno fa. La Ferrari poi, con il suo mito, con il suo enorme bagaglio tecnologico, può trasferire ciò che ha sperimentato a

tutto il gruppo Fiat». Dunque le vetture di tutti i giorni traggono un effettivo beneficio dalle corse di Formula 1? «Le cose non stanno esattamente così-replica Lombardi. Non avviene un vero e proprio passaggio di materiali o di particolari meccanici in qualche modo simili. Cioè, per intenderci, non vedremo mai un disco dei freni, un albero motore, o un sistema integrato di accensione e iniezione trasportato pari pari da una monoposto di Formula 1 a una Fiat Tempra, tanto per fare un esempio. Quello che avviene è un trasferimento di conoscenze. Voglio dire: chi ha lavorato dovendo affrontare certi problemi asprati della tecnologia meccanica, può applicarsi meglio quando si tratta di progettare la vettura del signor Rossi o del signor Bianchi. Nei rally, invece, il passaggio è più immediato, addirittura a livello di componenti di particolari. Vi garantisco che una Delta-Integrale che partecipa a un Safari o a un rally di Montecarlo, è estremamente vicina a quelle che circolano su strada. Basta guardare gli impianti di accensio-

ne, iniezione, per finire alla stessa trasmissione a quattro ruote motrici. Dopo un resoconto così dettagliato è difficile però vedere in Lombardi un reale rimpianto per il suo vecchio impegno. «Infatti le cose stanno proprio così-conferma-Certo, una volta dissi che i rally hanno più variabili, che una monoposto di Formula 1 è circoscritta ad un circuito di cinque chilometri. Però devo anche ammettere che qui le soddisfazioni sono più grandi, essendo la formula 1 praticamente libera. Quindi per un tecnico come me è molto stimolante, anche se per la verità l'ingegnere lo facevo di più alla Lancia. Qui infatti non sono altro che un general-manager, che deve sovrintendere a mille magagne». Con il problema, aggiungiamo noi, di dover certo sacrificare sempre più la propria vita privata, pur se da buon padre di famiglia, Lombardi passerebbe molto più tempo con l'ultimo dei suoi tre figli, nato proprio negli stessi giorni in cui Maranello gli conferiva l'incarico più prestigioso della sua vita. L. Lo. Ba



Claudio Lombardi, passato dai rally alla guida del Cavallino rampante

Table with 10 columns: CLASSIFICA PILOTI, TOTALE, USA 103, BRASILE 249, S. MARTIN 284, MONTECARLO 125, CANADA 26, MESSICO 196, FRANCIA 177, BOULMERA 147, CALIFORNIA 287, UNGHERIA 118, BELGIO 258, ITALIA 159, PORTOGALLO 229, SPAGNA 209, GIAPPONE 2010, AUSTRALIA 311. Rows list drivers like Senna, Mansell, Patrese, Prost, Berger, Piquet, Alesi, Modena, De Cesaris, Moreno, Lehto, Gachot, Martini, Nakajima, Hakkinen, Suzuki.

Table with 10 columns: Classifica mondiale costruttori. Rows list teams like Williams-Renault, Marlboro McLaren Honda, Ferrari, Benetton Ford, Jordan Ford, Tyrrell Honda, Dallara Judd, Minardi Ferrari, Lotus Judd, Larrousse Ford.