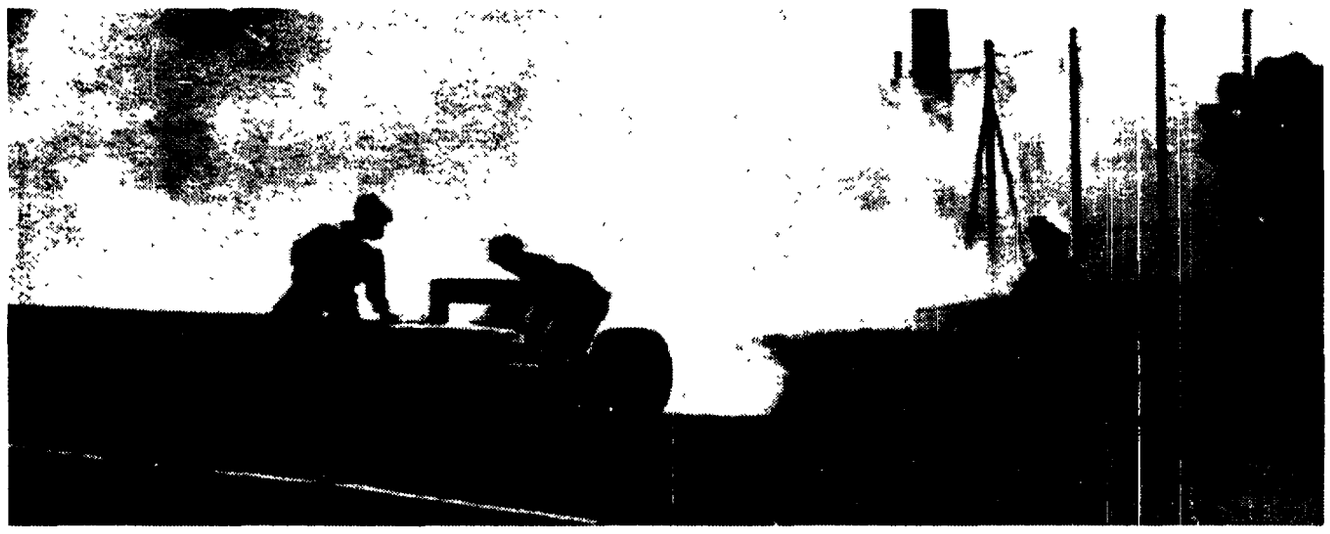
VARIA

F1. Aggiudicandosi il Gran premio del Belgio il brasiliano si è virtualmente ripreso anche il titolo iridato. Duplice ko per le Ferrari La sfortuna di De Cesaris, eroe della giornata



Ayrton Senna festeggia la vittoria. A sinistra, Prost guarda la sua Ferrari tra le fiamme. Sotto, Mansell tallona il brasiliano

Senna, ancora lui Mondiale in tasca

Emozioni a non finire al Gran premio del Belgio.Il re, attaccato, contrastato inutilmente, è Ayrton Senna e la sua McLaren-Honda, che piazza anche Berger al secondo posto. Scompaiono in una nuvola di fumo le Ferrari, dopo che Alesi, per qualche giro in testa, fa sognare. Grande prova di De Cesaris con la Jordan, secondo fino a due giri dal termine. Debacle delle Williams-Renault.

FEDERICO ROSSI

SPA-FRANCORCHAMPS Lo stile, la classe, il sangue freddo, sono ormai note a tutto il mondo sportivo e non. Ieri però Ayrton Senna ha dato una ulteriore dimostrazione di forza che lascia annichiliti amici e nemici del brasiliano. Una vittoria, sua e della Mclaren-Honda, che forse chiude definitivamente il mondiale. È apparso evidente sin dal primo giro, con il paulista che si è involato davanti a un remissivo Prost, che lo affiancava in prima fila. Per il francese le speranze di riscossa sono durante meno di quattordici chilometri, ovvero due giri del circuito di Spa. Una nuvola di fumo ha sancito la fine della sua breve esibizione, proprio davanti ai box delle "rosse".

È stato il primo di una serie di colpi di scena che ha caratterizzato la gara, certo una delle più spettacolari mai viste. Una gara durata ben poco per il debuttante Michaael Schumacher, che partito con il settimo tempo al volante della Jordan-Ford si è ritirato dopo pochi metri per noie alla frizione.

Il testimone veniva raccolto dal suo compagno di squadra Andrea De Cesaris, protagonista sin dalle prime battute, filo a filo con vetture ben più quotate. È stato uno dei tanti che ha cercato di insidiare la corsa del brasiliano. Ci ha provato Nigel Mansell, con il pensiero a quel titolo mondiale che rincorre da anni, ma la sua Williams-Renault l'ha tradito già al 22 giro, quando dopo il cambio gomme si era portato in testa seguito da Alesi. Il pilota franco-siciliano ha giocato d'azzardo ancora una volta, montando gomme dure che si pensava potessero finire tutto il gran premio, ma il sogno è durato ben poco. Dieci giri in testa per lui, probabilmente sotto gli occhi increduli di tutti, con lo stesso Senna che faceva fatica a tenere il ritmo, anche per problemi al cambio della sua Mclaren-Honda. Poi il fumo, azzurro, inequivocabile, che sanciva la rottura del propulsore.

«Eppure quella era la tattica di gara giusta - affermava subito Claudio Lombardi, responsabile tecnico. Lo dimostrano i tempi in cui giravamo noi e quelli dei diretti avversari. Peccato, davvero peccato». «Non posso dire nulla-precisava Alain Prost - È certo che la scelta delle gomme dure poteva essere la carta vincente. Per il mio ritiro non so se è il motore o se ho avuto una perdita di olio e benzina che ha mandato a fuoco la macchina».

Dopo l'abbandono di Alesi il rullo compressore Senna-Mclaren-Honda ha ripreso a menare la danza, pur se anche questa volta il due volte campione del mondo ha dato, come dicevamo, l'impressione di aver sofferto molto per ottenere questa vittoria. D'improvviso infatti ha perso più di dieci secondi mentre Alesi lo precedeva, poi d'incanto ha ripreso il suo ritmo. Dopo il brasiliano ha confermato l'ipotesi subito fatta propria dagli addetti ai lavori e cioè i problemi alla selezione delli marce. Ma ancora una volta stupisce la sua calma, il suo condurre con pochi metri di vantaggio su qualsiasi avversario, compreso quell'Andrea De Cesaris che ieri è stato il vero eroe della giornata.

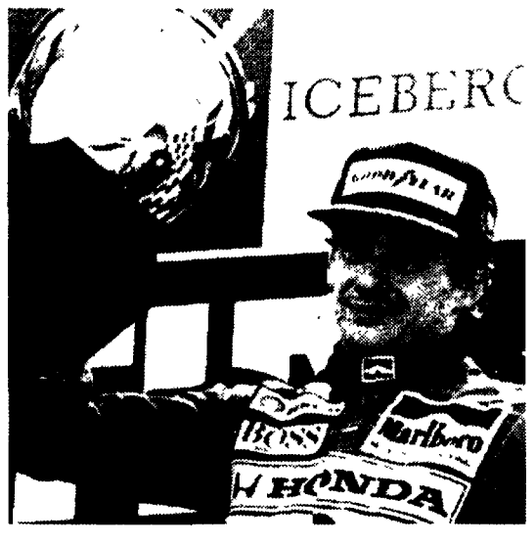
Dai tempi dell'Alfa-Romeo, cioè da quando era prima guida della scuderia del Portello nel 1983, il romano non aveva più dato dimostrazione di tanta grinta. Il suo distacco da Senna è stato addirittura inferiore ai due secondi e questo fino a due giri dal termine. Poi il cedimento ormai inaspettato del suo motore lo ha privato di un brillantissimo e sicuro podio. Inutile avvicinarlo a causa della sua rabbia, certo non inferiore a quella di Alesi che alla mattina aveva dovuto persino saltare il warm-up (le prove libere) per problemi non risolti alla sua Ferrari. Gli resta la consolazione, non indifferente e che dovrebbe far fischiare le orecchie e scuderie ben più blasonate, di aver portato la Jordan, piccolo team formato da quaranta persone, a un livello davvero incredibile, specie se si considera che il suo patron Eddy, si è affacciato per la prima volta quest'anno in Formula 1. «Merito della eccellente aereodinamica che sopperisce alla carenze del propulsore Ford a 8 cilindri, certo con molti meno cavalli rispetto agli Honda, i Renault o i Ferrari» - spiegava ieri Mauro Forghieri, responsabile tecnico della Lamborghini. Si spiega nello stesso modo il risultato della Benetton, terza e quarta con lo stesso motore.

Stoica la gara di Patrese, giunto al traguardo con la sua Williams singhiozzante in quinta posizione dopo aver dato anche lui l'impressione di potersi inserire nella lotta per i primi posti. Infine una nota lieta per la Yamaha, che ha raccolto il primo punto della storia in Formula 1, piazzando Blundell con la Brabham al sesto posto.

Anche ieri hanno tenuto banco anche le voci di grossi sommovimenti sul mercato. Ora sembra che alla futura Ligier-Renault, oltre a Prost, siano interessati tutti i migliori top-driver del "circus".

Microfilm

Partenza: *Buon avvio di Piquet che risale in quarta posizione dietro Senna, Prost e Mansell. Quinto Berger seguito da Alesi.*
2° giro: *Mansell sorpassa Prost che subito dopo si deve fermare per guai meccanici.*
15° giro: *Senna è il primo a rientrare ai box per il cambio delle gomme.*
17° giro: *Continuano le sostituzioni dei pneumatici. Berger uscendo dai box va in testa-coda ma può ripartire.*
19° giro: *tutti i migliori hanno cambiato le gomme eccetto Alesi. La situazione: Mansell, Alesi, Senna, Piquet, De Cesaris, Patrese.*
22° giro: *Colpo di scena, si ritira Mansell. Alesi al comando con due secondi di margine su Senna*
27° giro: *Senna rallenta vistosamente per problemi al cambio ma conserva la seconda posizione.*
31° giro: *Si ritira anche Alesi, Senna ritorna in testa davanti a De Cesaris, Piquet, Patrese, Berger e Modena.*
34° giro: *Patrese supera Piquet ed è terzo, al giro successivo il brasiliano è superato anche da Berger.*
42° giro: *Rottura del motore per De Cesaris e problemi meccanici per Patrese. Piquet risale in terza posizione seguito da Moreno.*
Arrivo: *Vince Senna, poi Berger, Piquet, Moreno, Patrese e Herbert.*



CLASSIFICA PILOTI	TOTALE	Usa 10/3	Brasile 24/3	S. Marino 28/4	Montecarlo 12/5	Canada 2/6	Messico 16/6	Francia 7/7	Inghilterra 14/7	Germania 28/7	Ungheria 11/8	Belgio 25/8	Italia 8/9	Portogallo 22/9	Spagna 29/9	Giappone 20/10	Australia 3/11
1. SENNA	71	10	10	10	10	-	4	4	3	-	10	10					
2. MANSELL	49	-	-	-	6	1	6	10	10	10	6	-					
3. PATRESE	34	-	6	-	-	4	10	2	-	6	4	2					
4. BERGER	28	-	4	6	-	-	-	-	6	3	3	6					
5. PIQUET	22	4	2	-	-	10	-	-	2	-	-	4					
6. PROST	21	6	3	-	2	-	-	6	4	-	-	-					
7. ALESI	14	-	1	-	4	-	-	3	-	4	2	-					
8. MODENA	9	3	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-					
8. DE CESARIS	9	-	-	-	-	3	3	1	-	2	-	-					
10. MORENO	8	-	-	-	3	-	2	-	-	-	-	3					
11. LEHTO	4	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-					
11. GACHOT	4	-	-	-	-	2	-	-	1	1	-	-					
13. MARTINI	3	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-					
14. NAKAJIMA	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-					
14. HAKKINEN	2	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-					

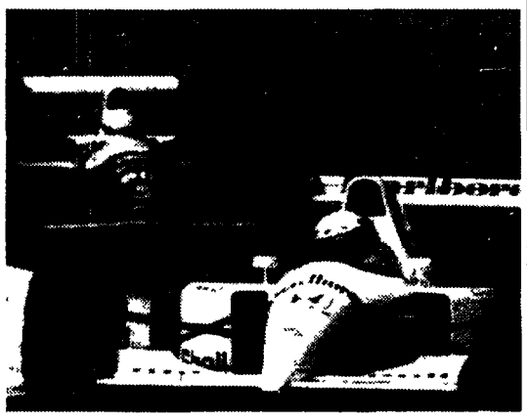
Arrivo

1) **Ayrton Senna** (Bra) McLaren Honda che compie km. 305,360 in 1 ora 27'17"669
2) **Gerhard Berger** (Aut) McLaren Honda a 1"901
3) **Nelson Piquet** (Bra) Benetton Ford a 32"176
4) **Roberto Moreno** (Bra) Benetton Ford a 37"310
5) **Riccardo Patrese** (Ita) Williams Renault a 57"187
6) **Mark Blundell** (Gbr) Brabham Yamaha a 1'40"035
7) **Johnny Herbert** (Gbr) Lotus Judd a 1'44"599
8) **Emanuele Pirro** (Ita) Dallara Judd a un giro
9) **Martin Brundle** (Gbr) Brabham Yamaha a un giro
10) **Oliver Grouillard** (Fra) Fondmetal Ford a un giro
11) **Thierry Boutsen** (Bel) Ligier a un giro
12) **Pierluigi Martini** (Ita) MINardi Ferrari a due giri
13) **Andrea De Cesaris** (Ita) Jordan Ford a tre giri

Gli altri concorrenti non sono stati classificati

Mondiale costruttori

1) McLaren	punti 99	7) Dallara	5
2) Williams	83	8) Minardi	3
3) Ferrari	35	8) Lotus	3
4) Benetton	30	10) Larrousse	2
5) Jordan	13	11) Leyton House	1
6) Tyrrell	11	11) Brabham	1



Il box di Maranello indovina le gomme ma cedono i motori

SPA-FRANCORCHAMPS Delusione, amarezza, da un lato dei box, esaltazione dall'altro. Dalla prima parte ovviamente la Ferrari, dall'altra la Mclaren-Honda. Gli uomini di Maranello non sapevano più dove guardare, cosa fare, come capacitarsi di quanto ancora una volta accaduto: due macchine alla partenza, delle quali una in prima fila, nessuna all'arrivo. L'ingegnere Claudio Lombardi teneva nervosamente le mani dietro la schiena, mentre i meccanici raccoglievano computer, casse e suppellettili varie. «Vediamo, adesso smontiamo tutto e poi cerchiamo di capire che cosa è successo», erano le sue prime parole. La scelta delle gomme di tipo B, quelle più dure in grado di finire la gara, era vincente. Non so dire altro». Dello stesso avviso tutti gli uomini del cavallino rampante: «Alesi era in testa e poteva restarci - era il commento generale - Non possiamo mettere la mano sul fuoco, nel senso che le corse sono corse, ma la gara poteva davvero avere un epilogo a noi favorevole». Alesi però era abbastanza furente, tanto da essere stato uno dei primi insieme a Prost a lasciare il circuito. «Sono d'accordo con il mio team - diceva però convinto - Avevo la gara in pugno e con quelle gomme avrei potuto finire a quel ritmo senza problemi.

Di tutt'altro umore, come dicevamo, il team Mclaren anche se il patron Ron Dennis non ha mancato una tirata di orecchie ai suoi meccanici per quel cambio gomme troppo lungo, sia sulla monoposto di Senna che su quella di Berger. «Questo è un decisivo passo in avanti nel campionato - confermava subito - Adesso i nostri avversari sono più lontani, ma non dobbiamo certo smettere di lavorare». Del resto, l'inglese, stimolato come è da Ayrton Senna, che anche ieri quando è uscito dalla monoposto sembrava più arrabbiato che felice, non poteva pronunciare parole diverse. «E' stata anche questa volta molto dura - ammetteva il brasiliano -Mansell, fino a che è stato in gara, mi era molto vicino. Dopo il cambio gomme è andato in testa dimostrando quello che avevo detto dopo le prove ufficiali e cioè che le Williams sono ancora vetture temibili, specie in condizioni da gara. Poi ho avuto quei problemi al cambio che mi hanno fatto pensare al peggio, mentre Alesi era davanti. Al punto che ho avvertito il mio box che mi sarei fermato, perchè la leva era rimasta in seconda marcia. All'improvviso mi è entrata per fortuna la sesta e in un modo o nell'altro sono andato avanti. Alesi, comunque, lo avrei preso. Non avrebbe vinto facile, come ha detto a voi.

La cautela di Senna, però, non serve a sminuire la rilevanza della sua vittoria, il significato che ha per lo stesso esito del mondiale conduttori. «Ora ci sono ben ventidue punti che ci separano - ammetteva subito Mansell - Questa è una gara che poteva volgere anche a nostro favore, ma sia per me che per Patrese tutto è andato storto. Penso che a fermarmi sia stato un problema elettrico». Patrese, dal canto suo, era abbastanza inavvicinabile. «Cosa volete che vi dica - tuonava - Avete visto anche voi. Finchè la macchina ha tenuto ero in corsa, avevo qualche speranza di conservare delle velleità per il titolo mondiale. Ma questo quinto posto, al quale ho letteralmente trascinato la mia Williams fumante mi taglia quasi certamente fuori dalla lotta».

Alla Jordan visi scuri, ma nello stesso tempo soddisfazione per aver dimostrato di essere ormai entrati tra i grandi. «Lo vedevo lì davanti a me Senna, la macchina andava che era una meraviglia - diceva costernato De Cesaris - Poi avete visto tutti. Meglio non fare commenti». In un angolino Michael Schumacher, la rivelazione delle prove del Gran premio del Belgio, fermato subito da un guasto in partenza. «Peccato, potevo fare una bella esperienza in corsa, visto che è la prima gara in Formula 1. Sarà per un'altra volta» Considerando che sulla griglia aveva un tempo migliore di quello di De Cesaris, è facile supporre che gara avrebbe potuto fare il tedesco. □F.R.

Motomondiale. Con una gara d'anticipo si conferma campione delle 125 Podio tutto azzurro al Gp di Cecoslovacchia vinto da Gramigni

Capirossi si riprende l'iride

Loris Capirossi è campione del mondo della 125 per il secondo anno consecutivo e con una gara d'anticipo mentre le gomme tradiscono ancora una volta Luca Cadalora nella 250 e per il modenese l'appuntamento col titolo è rimandato a Le Man, proprio come Wayne Rainey nella mezzolitro. Aprilia sul trono della 125 a Brno per merito di Gramigni e Debbia. Chili e Reggiani costretti al ritiro.

CARLO BRACCINI

BRNO. Un podio tutto italiano ha salutato il secondo titolo mondiale di Loris Capirossi, già campione senza dovere aspettare la trasferta malese di Shah Alam, il 29 settembre prossimo. Capirossi non ha vinto la gara cecoslovacca della 125 ma i 17 punti del secondo posto alle spalle del fiorentino Alessandro Gramigni sono più che sufficienti per chiudere i conti con il 1991: «Non credevo che sarei mai potuto arrivare così in alto, due mondiali in due anni sono per me quasi un sogno» racconta ancora sul podio Capirossi. Poi, sotto il tendone del suo team Pileri, l'abbraccio col compagno di squadra Fausto Gresini, l'unico che poteva ancora sperare qualcosa, almeno secondo la matematica, in un campionato che Capirossi ha sempre avuto in pugno: «In questi giorni era come se non ci fossi – commenta sconsolato un Gresini forse troppo arrendevole, appena sesto all'arrivo –. Loris è stato bravissimo ma io non ho nulla da rimproverarmi».

Il Gran Premio di Cecoslovacchia ha portato invece fortuna all'Aprilia, impegnata nella 125 con i colori del team Italia: il fiorentino Alessandro Gramigni ha vinto la sua prima gara mondiale, proprio come la ottavo di litro veneta: «Non so proprio cosa dire e come comportarmi – ammette Gramigni – Forse dovrò cominciare a farci l'abitudine perché la nostra moto va veramente forte». A completare il podio tricolore ci ha pensato l'altra Aprila del team Italia, affidata al modenese Gabriele Debbia. Nella 125 non sono mancati comunque momenti di paura quando, subito dopo la partenza, il tedesco Oettl finiva a terra, disarcionato dalla sua Honda, e veniva centrato in pieno dal francese Bronec, coinvolgendo nella caduta anche il nostro Cuppini. Per Bronec il responso medico parla di frattura alla clavicola destra mentre Oettl si è fratturato entrambe le gambe e Cuppini se l'è cavata con qualche contusione.

Se Capirossi ha conquistato a Brno la certezza matematica del titolo, Luca Cadalora dovrà aspettare ancora un paio di settimane, esattamente l'8 settembre a Le Man, per regalare alla Honda-Rothmans quello della 250 e ai tifosi italiani il completamento di una splendida doppietta mondiale, a 14 anni esatti dai successi di Pier Paolo Bianchi nella 125 e di Mario Lega nella 250. A Cadalora bastava arrivare secondo alle spalle del vincitore Bradl per rendere inutili i due Gran Premi che restano da disputare, ma il diavolo, anzi le gomme, ci ha messo lo zampino e il modenese è finito terzo, superato anche dallo spagnolo Cardus: «Così non si può andare avanti sbotta Cadalora. Le mie Michelin non sono all'altezza della situazione e ho la netta sensazione che la casa francese ci stia prendendo in giro». Veramente i toni di Cadalora sono più aspri, più diretti e per niente diplomatici, di sicuro giustificati dal peso psicologico di non avere ancora chiuso la partita con il suo rivale di tutto il campionato, quel Helmut Bradl, a Brno veramente imprendibile, che però non si fa proprio nessuna illusione sull'esito del mondiale: «Se io vinco ancora in Francia e Cadalora arriva anche solo quarto, è già campione senza nemmeno dover correre in Malesia...». Ancora nella 250 c'è da registrare la giornata nera dell'Aprilia, con Pier Francesco Chili e Loris Reggiani entrambi caduti ma senza particolari conseguenze.

A Brno Wayne Rainey e la sua Yamaha 500 hanno avuto la meglio sull'accoppiata Doohan-Honda e ora il campione del mondo in carica può accontentarsi del terzo posto di Le Man per correre in Malesia con il titolo in tasca. Tutt'altri problemi invece assillano la Cagiva di Eddie Lawson, che in gara non ha fatto meglio dell'ottavo posto, ancora alle prese con le gomme; Michelin, tanto per non smentire la pessima fama dei pneumatici francesi tra le due ruote del motomondiale.

Arrivo

500
1) Rainey (Usa-Yamaha) in 47'32"169 media 156,591; 2) Doohan (Austral-Honda); 3) Kocinski (Usa-Yamaha); 4) Gardner (Austral-Honda).

250
1) Bradl (Ger-Honda) in 46'50"505 media 151,981; 2) Cardus (Spa-Honda); 3) Cadalora (Ita-Honda); 4) Shimizu (Gia-Honda).

125
1) Gramigni (Ita-Aprilia) in 45'29"850 media 142,267, 2) Capirossi (Ita-Honda); 3) Debbia (Ita-Aprilia); 4) Martinez (Spa-Honda).

Mondiale

500
Rainey punti 225; Doohan p. 207; Schwantz p. 184; Kocinski p. 128, Gardner-Lawson p. 126; Garriga p. 102.

250
Cadalora punti 224; Bradl p. 193; Cardus p 191; Zeelenberg p 145, Shimizu p. 131; Reggiani p 115; Chili p. 90; Schmid p. 82; Wimmer p 78; Casoli p. 59.

125
Capirossi punti 205; (campione del mondo). Gresini p. 178, Waldman p. 141; Debbia p. 100, Martinez p. 99; Ueda p. 96; Gramigni p.t. 90; Raudies p. 73.

Loris Capirossi si è confermato per la seconda volta campione del mondo nella classe 125 con una gara d'anticipo

Il «ragazzino» è diventato uomo

BRNO «Il Capirossi che ha vinto il mondiale lo scorso anno era un ragazzino, quello che ha trionfato adesso è un vero uomo». Le parole sono di Claudio Costa, il medico dei piloti, amico e consigliere di Loris Capirossi che non fa un passo senza l'approvazione e il supporto del suo dottor Costa.

E Costa ha ragione: stavolta Loris ha fatto tutto da solo, ha vinto il suo secondo titolo in appena due anni di presenza nel motomondiale della 125 contando soprattutto sulle proprie forze, addirittura chiudendo i conti con una gara d'anticipo.

Quella di Capirossi è una carriera atipica, talmente fulminea da essere condensata in poche righe: a soli 5 anni è già in sella a una moto da minicross e sembra avviato a una promettente carriera nel fuoristrada. Nel 1987 però passa alla velocità e debutta nel trofeo Honda 125.

Due anni dopo è nell'Europeo, vince tre Gran Premi e viene notato dai fratelli Pileri che lo vogliono a tutti i costi come «apprendista campione» a fianco della prima guida Fausto Gresini nel motomondiale della passata stagione. «Devo solo fare esperienza e nessuno si aspetta nulla da me» continua a ripetere come un disco.

Invece Loris va forte davvero, ha la stoffa del campione e alla fine il titolo è suo anche se Gresini, ormai calato nel ruolo scomodo di gregario, è sempre pronto ad aiutarlo, suscitando anche qualche polemica.

Il più giovane campione del mondo nella storia del motociclismo ha allora solo 17 anni e la stampa ironizza sul fatto che non ha nemmeno il «patentino» per guidare la moto. La stessa stampa che se ne impadronisce, scava nella vita privata di questo ragazzino che sembra frastornato da un'avventura troppo grande per lui, la stampa che tal volta dice delle idiozie che nessuno si prende il disturbo di smentire, la stampa che ne fa un personaggio per tutti.

Infine, il 1991. Poteva essere solo un fuoco di paglia, poteva rientrare subito nei ranghi o pagare troppo salato il suo debito con la buona sorte. Invece il «golden boy» dell'Italia su due ruote si conferma un vincente nato, uno che dietro la faccia da ragazzino ha le idee chiare su cosa vuole e come fare per ottenerlo. Nel frattempo Capirossi ha preso anche la patente e, ieri a Brno, il passaporto per un posto al sole tra i grandi del motociclismo. □C.B.