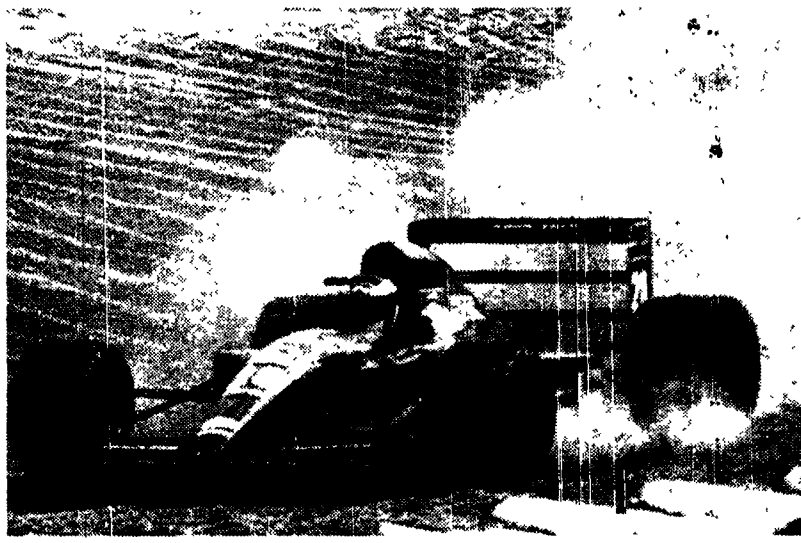


F1

Mansell (su Williams) vince il Gran premio di Monza davanti a Senna. Al terzo posto il ferrarista Prost. Per il navigato pilota inglese è «la prima volta» nella prestigiosa gara italiana che gli offre ancora una chance per il mondiale. Ma il dominatore Ayrton è lontano

AUTOMOBILISMO

CLASSIFICA PILOTI table with columns for driver name, total points, and race results for various Grand Prix.



Arrivo

- 1) Nigel Mansell (Gbr) Williams che compie km. 307.400 in 1 ora 17'54"319
2) Ayrton Senna (Bra) McLaren a 16"282
3) Alain Prost (Fra) Ferrari a 16"829
4) Gerhard Berger (Aut) McLaren a 27"719
5) Michael Schumacher (Ger) Benetton a 34"463
6) Nelson Piquet (Bra) Benetton a 45"800
7) Andrea De Cesaris (Ita) Jordan a 51"136
8) Ivan Capelli (Ita) Leyton House a 1'15"019
9) Gianni Morbidelli (Ita) Minardi a un giro
10) Emanuele Pirro (Ita) Dallara a un giro
11) Erik Comas (Fra) Ligier a un giro
12) Mark Blundell (Gbr) Brabham a un giro
13) Martin Brundle (Gbr) Brabham a un giro

Mondiale costruttori

Table showing constructor points: McLaren (108), Williams (93), Ferrari (39), Benetton (33), Jordan (13), Tyrrell (11), Dallara (5), Minardi (3), Lotus (3), Lola (2), Brabham (1), Leyton House (1).



Nigel torna a sognare

La concentrazione è tutto, in Formula 1. Nigel Mansell ha rispettato fino in fondo questa regola in un avvincente gran premio d'Italia. Trionfo netto, indiscutibile. Con un Senna «solo» secondo, favorito per il mondiale. L'alternanza ai vertice tra Williams-Renault e McLaren-Honda trova la Ferrari nel ruolo di valletta grazie al terzo posto di Prost. Delude Alesi mentre Schumacher entusiasma

LODOVICO BASALU

MONZA. Ore 10 del mattino. L'autodromo di Monza si appresta a dare il via all'inizio delle ostilità, con il classico warm-up, ovvero quella mezzora di prove durante la quale ogni pilota può affinare la propria monoposto in vista del Gran premio. Nigel Mansell si cala in macchina, si allaccia le cinture di sicurezza, mentre i meccanici avviano il motore Renault della sua Williams. Ma lo stupore si fa rapidamente strada tra i commissari di gara. All'uscita in pista delle macchine manca infatti ancora mezz'ora, con i vip ammessi al box che girano ignari e tranquilli, lanciando sguardi incuriositi all'indirizzo dei vari

con nessuno, mentre alla Ferrari si spera, con Prost fiducioso e Alesi incappesotto e pessimista. I pensieri di tutti scompaiono, all'accendersi del semaforo verde. È il via. Tutti tramanano ma il temuto contatto alla prima chicane tra Mansell e Senna non si verifica. Il paulista si inverte, sembra voler ribadire ancora la sua forza, come ha fatto finora in ben 32 prove iridate. Ma le Williams-Renault danno l'impressione di essere ben più che una minaccia. Mansell punta subito Senna dopo un solo giro, mentre Patrese fa altrettanto con l'altra

McLaren di Berger. Alesi conferma invece il nervosismo della vigilia, tentando un sorpasso da principiante su Patrese. L'uscita alla prima variante è inevitabile, il coro di delusione del pubblico anche. «Tante ore passate all'addiaccio per vedere solo un giro della "rossa", mormorano in molti. La speranza ricade su Prost, ma il francese dà l'impressione di voler fare una delle sue solite gare di attesa, forse conscio dell'impossibilità di attaccare quei mostri che menano la danza davanti alla sua Ferrari. Eppure i tempi sono buoni,

nessuno nell'uscita. Il francosiciliano è nervoso, tira, prova a rimontare. L'attenzione di tutti si sposta su Patrese. Riccardo fa sognare, attacca Mansell, attacca Senna, con Berger e Prost che nelle posizioni di rincalzo non osano più di tanto. Poi la curva Ascari, una "classica" del circuito monzese e il miracolo si compie. La sua Williams-Renault scavalca sua maestà Senna. In sala stampa si applaude, sulle tribune il tripudio. C'è un tribuno in testa, può vincere e alla grande, dopo 25 anni di digiuno per la premiata scuola nazionale. Quel successo di Lodovico Scarfiotti sulla Ferrari, ottenuto nel 1966, passa per la mente di qualche appassionato che da tempo ha raggiunto la mezza età. Un testacoda, improvviso, inspiegabile, pone fine al breve sogno. Sempre alla Ascari Patrese si gira, a ruote fumanti, con Senna e Mansell che lo ripassano. Pochi metri ancora ed è l'abbandono. Al box Frank Williams è sconosciuto, ma rimane leone Mansell in pista. Sembra voler montare sopra alla McLaren di Senna l'inglese, quasi lo fa, poi passa,

Il podio di Monza premia gli unici veri protagonisti della stagione

Il Buono, il Brutto, il Cattivo: tre vecchi padroni delle piste

DA NOSTRO INVIATO GIULIANO CAPECELATRO

MONZA. Nigel, Alain, Ayrton. Lo Spacccone, il Ragionatore, il Rapidissimo. Testi, mone neutrale, il polo, il prologo e le personagge che tengono ancora in piedi questa fiacca stagione di Formula 1, che vi versano quel pizzico di sale indispensabile perché non sia proprio una brodaglia del tutto s'ipita. Gli altri sono irrevocabilmente destinati al ruolo di comprimari. È un comprimario Riccardo Patrese. A lungo ha sognato, e fatto sognare i tifosi italiani, di poter tener testa con la sua Williams all'arrembante compagno di squadra, di poter finire la sua nella scalata mondiale. Ma i risultati parlano ineccezionabilmente in favore di Mansell. Un destino da comprimario si cuce addosso con le sue stesse mani Gerhard Berger, adattatosi senza battere ciglio a fare il vassallo di sua maestà Senna, indiscusso pupillo della giapponese Honda. Un comprimario si sta dimostrandoci, gara dopo gara, Jean Alesi, giro sulla quota trentasei. Mansell, un agonista principiante di Senna in questo campionato, dall'alto dei suoi trentotto anni si avvia di gran carriera a toccare i quaranta. La media fa trentacinque: un'età che la medicina sportiva considera quasi incompatibile con un'attività agonistica ad altissimo livello, anche se per l'automobilismo il discorso è un po' diverso. Ma loro si fanno beffi: di statistiche e considerazioni scientifiche. E danno la pagin a tanti giovani di belle speranze, freschi di energie fisiche e psichiche, imponendo i diritti della gerontocrazia.

Nigel, Alain, Ayrton. Tre tipi che il campionato Sergio Leone, li avesse avuti tra le mani, avrebbe fissato in tre maschere classiche del suo universo epico: il buono, il brutto, il cattivo. Tre cara teri di cui, ciascuno calato a suo modo nella parte, sono valie le incarnazioni. Il buon o non potrebbe essere che Nigel Mansell, Nigel lo Spacccone, l'uomo che digiuna da dieci anni in pista, che sembra sempre sul punto di balzare addosso all'avversario con macchinari e tutto, ma che sul versante privato si atteggiava a morbido gattono. La sua religione è la famiglia. Dall'isola di Man, suo paradiso fiscale, lo trascina per il mondo al seguito delle sue peregrinazioni automobilistiche. Tra una prova e l'altra, a tempo libero lo pas-

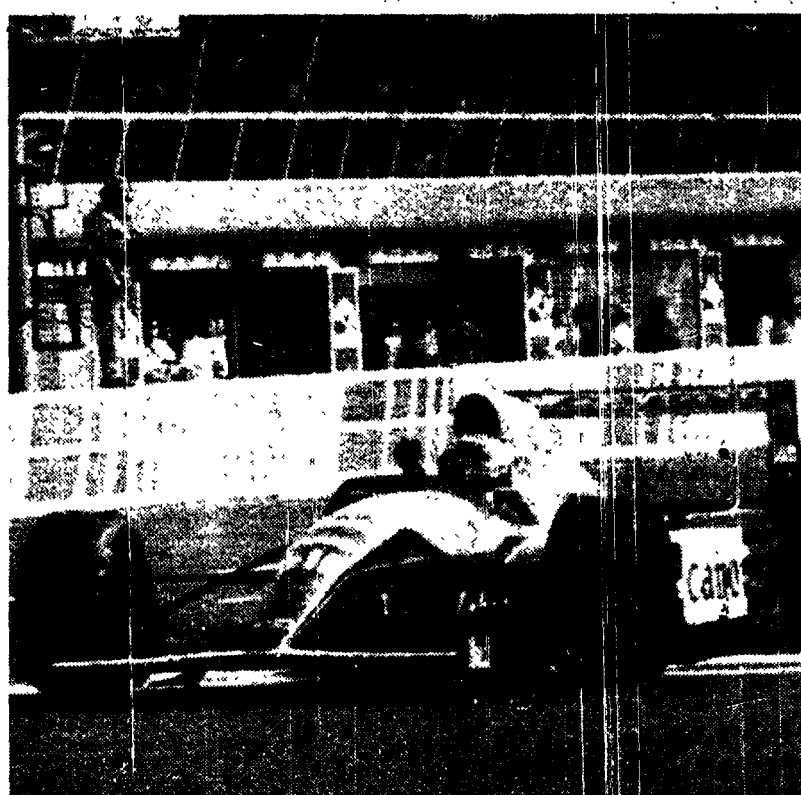
sa con i tre eredi, i piccoli Chloé, Leo e Greg, e la moglie Rosanna. Una donna che rappresenta un pilone della sua esistenza. Gli è sempre vicino nei momenti cruciali, ed è lei, a quanto si dice, a pilotarlo nelle decisioni importanti, bilanciando con la sua riflessività gli ardori di un animo a volte troppo impetuoso.

Brutto di diritto è Prost. Non tanto perché le caratteristiche estetiche di Alain il Ragionatore non siano proprio conformi ai canoni considerati classici quanto perché negli ultimi anni il francese si è immediosamente nella parte del guastafeste molto più che in quella del campione. La sua querelle con Ayrton Senna, attualmente ricomposta, è il filo rosso delle ultime quattro stagioni, trascorre tra polemiche a distanza, messaggi trasversali, frecciate e scorrettezze in pista a contorno della lotta per il titolo che, dall'88 all'anno scorso, è stata loro monopoli. Non contento del fronte aperto con Senna, l'ambizioso Alain ha puntato le batterie anche su quello interno, aprendo al momento opportuno il fuoco sulla Ferrari. Non per puro amore di polemica, o in nome di qualche principio. Sembrava, infatti, che Prost potesse il classico di francesizzare il Cavallino rampante, appoggiato in questo da qualcuno che conta a Torino in Corso Marconi. Non gli è riuscito; almeno per ora. Ma ha raggiunto l'obiettivo non piccolo di far fuori l'inviso Cesare Fiorio. Ed ora pazientemente aspetta e lesse le sue carte, sventolando accordi in fieri, imminenti dimissioni, sdegnati ritiri sull'Avventino, ma restando sempre con tutti e due i piedi ben saldi nell'azienda modenese.

Senna, infine: il cattivo. Perché Ayrton il Rapidissimo è un ammazzacorse, un pilota che soffoca possibili emozioni, prendendo la testa della corsa e mantenendola fino al termine. Non a caso è suo il record dei giri percorsi al comando di una corsa. Suo è il record di pole position (59). È lui l'unico pilota in attività che possa nutrire la speranza di strappare a Prost il record di vittorie (44 del francese contro le 32 del brasiliano). Per guadagnare tanto, Senna ha dovuto operare una progressiva identificazione col mezzo che guida. Immobile, concentrato, astratto, in attesa del segnale di partenza, fa tutt'uno con la macchina, che appare quasi il naturale prolungamento della sua persona. Il frutto di una pratica ascetica in una vita dove la dimensione del campionato sportivo ha via via assorbito e fagocitato ogni altro aspetto.

Mansell: «Lo speravo» Sorrisi di facciata nel box della Ferrari

MONZA. «Lo vedete tutti chi è il responsabile tecnico ed esecutivo: sono io». L'ingegnere Claudio Lombardi, subito dopo che la Ferrari di Alain Prost ha tagliato in terza posizione il traguardo, è categorico. La sua puntualizzazione viene dopo che qualcuno gli ha riferito del malumore di Jean Alesi, del suo "l'accuse" nei confronti della squadra di Maranello, a suo dire inefficiente dal punto di vista organizzativo. «Peccato, è andata male con Jean - precisa Lombardi. Smontarono il motore e poi vedremo cosa ha ceduto. D'altro canto Prost è andato bene, ha dimostrato che il lavoro svolto in questi ultimi quindici giorni non è stato vano. Certo mi ha impressionato nei confronti della squadra di Maranello, ma non mi ha impressionato per il fatto che non si riesce a vincere una gara». Tanto mordente ha ancora quell'indomabile pilota che è Riccardo Patrese - spiega il padovano. Se non cedeva poteva davvero vincere». Nel tendone della Benetton, Schumacher, fresco come una rosa, dopo il suo bel quinto posto. «Non credevo che fosse così facile, fa convinto il tedesco. Presunzione? Le prossime gare ce lo diranno. E, a proposito di gare future, due novità per la prossima stagione: ci sarà il gran premio del Sud Africa (che aprirà la stagione) ed una seconda gara in Giappone, il 5 aprile, che si chiamerà G.p. d'Asia e si disputerà nel nuovo circuito di Autopolis». □ Lo.Bu.



Nessuno vuole le bandiere delle rosse

MONZA. «Porca miseria Lassù non ci posso andare, costa troppo. Pazienza. Vorrà dire che mi metto dietro la rete sul rettilineo principale e mi diverto a sentire i rumori». Chi parla è Daniele, un ragazzo di quindici anni. È partito nella notte da Pordenone, insieme a degli amici. Il tifo di Monza è anche questo, unico, difficilmente spiegabile. Ore passate all'addiaccio, senza riposarsi, senza bere, per paura di perdere la posizione scelta, per sentire il più delle volte solo i rumori. E non è che i prezzi siano tutto sommato a buon mercato: 35.000 un posto prato, ovvero il punto da dove la visuale è nulla. Chi può permettersi di più ha da tempo prenotato i posti di tribuna numerata, dove i numeri a più cifre, in quanto a prezzi, si sprecano. E nonostante gli sforzi degli organizzatori, che tendono a minimizzare, l'affluenza, come la precedente giornata, è calata di parecchio rispetto agli anni migliori, quando dalle "rosse" ci si poteva aspettare qualcosa in più.

I venditori di bandiere con lo stemma di Maranello imprecavano. Il loro motto è sempre quello: molti soldi in poche ore. Ma l'elementare regola viene bruscamente sovvertita. Già poco prima delle partenze si traggono i bilanci fallimentari, deludenti. «Nessuno vuole più le bandiere delle "rosse" - dice Ferrari, un ambulante che il Gran premio lo aspetta tutto l'anno. Pensi che mi hanno persino chiesto la bandiera inglese, per fare il tifo a Nigel Mansell. O quella brasiliana, magari per ballare una samba attorno a un fuoco improvvisato. Pensando a Senna, ovviamente. Sì, io me ne sono accorto. Adesso il tifoso è cambiato, pensa più all'uomo, a quello che fa in pista, alle emozioni che dà. E quei due davvero non si risparmiano. Già, quei due, uno partito dalla Ferrari con le pive nel sacco e giudicato incapace per una squadra di tale rango e l'altro che alla Ferrari magari ci andrebbe, se si riuscisse a capire

qualcosa nei meandri di Maranello. «Però c'è Alesi - dice Patrizio. È bello, ma dà anche ai tifosi tante emozioni. «Jean facci sognare come Gilles» si legge su alcuni striscioni attaccati sulle tribune. È l'unico plauso ad un pilota della Ferrari. Per il professore nulla, nonostante Prost finora sia riuscito a tenere a bada il più giovane compagno di squadra. «Se non vince la Ferrari, tanto vale stare a casa - dicono in molti. Noi siamo qui per sperare, ma più che altro per incontro labile passione. Molti hanno passato la notte tra il sabato e la domenica avvolti in sacchi a pelo o al meglio servendosi di una tenda. Molte ore passate accanto alle reti del paddock, attaccati con la faccia, quasi i prigionieri fossero loro e non i meccanici del "cincus" che smontano e rimontano sospensioni, freni, gomme, motori e ogni altra diavoleria, tecnica. Alcuni ricordano la festa che ha che ha fatto nella serata di sabato Giancarlo Minardi, titolare dell'omonimo team. Una festa per gli amici, per i giornalisti, per gli addetti ai lavori, fatta anche per dimenticare, forse in allegria, il breve matrimonio con la Ferrari. Claudio è riuscito a entrare, alla chetichella, senza pass, guardando da vicino Patrese, Senna, Mansell. Insomma molti dei suoi idoli. Poi i custodi l'hanno individuato, l'hanno rimesso fuori, nella bolla, nel caos. A mezzogiorno un capannello improvviso, uno dei tanti che si formano dentro al parco di Monza. Transita Carlo Alt ed è l'assedio: spintoni, urla, richieste d'autografo. Poi l'attrice si "salva" sotto il tendone delle McLaren, rivede quel Senna con cui in passato c'è stata qualcosa di più di un'amicizia. Serena Grandi, il giorno prima, non aveva suscitato tanto entusiasmo, pur estendendosi in elogi sperperati nei confronti del brasiliano. Ma la gara ha finalmente inizio e tutto tace, fuorché i motori. Le bandiere inneggianti ad Alesi scompaiono però nel

volgere di due minuti, tanto dura, in pratica, la gara del francese. Il resto dei suoi giri sono solo una lenta agonia terminata con la rottura. Per Prost nessun incitamento, quasi fosse scontato l'esito della sua gara. Per Patrese il delirio, specie da parte dei numerosi paladini presenti, per Senna la consueta ammirazione. Poi l'arrivo, le braccia alzate di Nigel Mansell, che saluta quel pubblico forse più volentieri di quando era al volante di una monoposto rossa. L'inglese compie un giro, lentamente, quasi per gustare questa sua prima vittoria al Gran premio d'Italia, la ventiseiesima della carriera. All'arrivo trova la corsia dei box già invasa, con i meccanici che già si affannano per evitare la cannibalizzazione delle varie monoposto. Tutti corrono verso la Williams-Renault, lo vogliono vicino, mentre sfiorano appena la Ferrari di Prost. La sua prestazione, quel terzo posto, non ha ancora riacciato la passione di un tempo. □ Lo.Bu.

Microfilm

- 1 giro Partenza a razzo di Senna. Alla prima chicane "brucia" Mansell. Seguono Berger, Patrese, Alesi, Prost, Schumacher.
2 giro Alesi azzarda cercando di sorpassare Patrese, ma finisce fuori alla chicane dopo il traguardo.
3 giro Si ferma ai box la Ferrari del francese, martoriata nella brusca uscita. Riparte con quasi un giro di ritardo.
7 giro Patrese è scatenato e passa Berger. Senna sempre in testa, poi il padovano seguito da Berger, Prost e Schumacher.
11 giro Il distacco dal primo al sesto è di soli sei secondi.
18 giro Patrese attacca ancora, passa Mansell e si mette alla caccia di Senna.
26 giro La Williams dell'italiano passa in frenata la McLaren di Senna. Poi dopo un solo giro testacoda e ritiro per problemi al cambio.
31 giro Esplose il motore della Ferrari di Alesi, che navigava tra gli ultimi.
34 giro Il testimone viene raccolto da Mansell che passa Senna, costretto subito dopo a un cambio gomme.
46 giro Senna in rimonta passa Prost, rubandogli la seconda piazza, dopo che il francese era riuscito a passare Berger.
53 giro È il trionfo per Mansell. Seguono Senna, Prost, Berger, il bravissimo Schumacher e Piquet.