

Sbandata nel Circo della F1

Sarà l'anno del silenzio e la stagione dei rimpianti. Non basta il ritorno di Prost per compensare gli abbandoni Mansell ha «tradito» per Indy, Senna ancora senza contratto. Gli sponsor sono in fuga. E ormai correre costa troppo...

Ayrton Senna e Nigel Mansell due big alla fine della '93. In basso: Alesi al volante della Ferrari



La Formula sbagliata

Le crisi parallele dei mercati dell'auto

ROSSELLA DALLÒ

Il 1993 potrebbe essere l'anno del silenzio per la Formula Uno. La stagione appena conclusa ha infatti lasciato molti vuoti nel grande Circo: il ritiro di Mansell, l'addio temporaneo di Senna, la «sospensione» dell'attività agonistica della Honda che ha lasciato senza motore la McLaren, la Ferrari in crisi permanente (gli stessi Montezemolo e Lauda prudentemente rimandano i fans al 1994 quando si avrà la vettura definitiva progettata da Barnard), una piccola valanga di scuderie di media e piccola grandezza «saltate» o rimaste senza ossigeno.

La questione degli sponsor, sia tecnici sia finanziari - a parte l'uscita di scena dei due maggiori contendenti al titolo iridato piloti -, rischia di essere però la questione più importante. E lo spiega bene lo staff dirigente della Honda quando, annunciando a Monza il ritiro dalle corse, ha dichiarato che «la Formula Uno non dà più un adeguato ritorno commerciale agli investimenti». E gli investimenti per un team di punta come la McLaren Honda significano più di 100 miliardi l'anno che devono essere più proficuamente investiti nella ricerca e nella promozione per le auto di grande serie.

Questa affermazione - l'unica «in apertis verbis» - ci dice due cose: per correre in F1 ci vogliono ormai tanti soldi (almeno 40-50 miliardi per una piccola scuderia) che il gioco non vale la candela; la stessa F1 deve fare i conti con le contrazioni dei mercati automobilistici finora considerati «forti». Sia ben chiaro, la crisi del «Circo» e quella dell'auto sono ben diverse tra loro: la prima è di «carezza» sotto tutti gli aspetti, la seconda è una crisi di sovrapproduzione (c'è più offerta che domanda e i mercati «emergenti» non sono ancora abbastanza remunerativi). Ciò nonostante le due crisi si intersecano, spostando l'interesse delle grandi Case automobilistiche verso il prodotto. Con una sola eccezione: la Ferrari, forse anche nel nome del «Drake», preferisce affrontare per la prima volta la messa in cassa integrazione a Maranello, piuttosto che abbandonare le corse. Purtroppo, però, per la Ferrari restano tempi bui sia in pista sia sul mercato.

La Formula Uno rischia di perdere in un colpo solo il campione del mondo Nigel Mansell e il pilota più amato e ammirato, Ayrton Senna. Torna Alain Prost ma basterà a salvare la credibilità e i guadagni dell'intero settore? Ecclestone e la Renault scendono in campo, mentre per Senna si apre lo spiraglio del ritorno Honda. Sullo sfondo, le trame s'intrecciano intorno alla figura di Prost, re senza corona.

CARLO BRACCINI

La Formula Uno ricomincia da tre. Al via della prossima stagione con ogni probabilità non ci sarà Nigel Mansell e la sorte del fresco campione del mondo potrebbe essere condivisa da Ayrton Senna. Una perdita irreparabile per tutto l'ambiente, privato in un colpo solo dei due uomini più rappresentativi: il dominatore assoluto del 1992 e il pilota che più di ogni altro ha incarnato l'evoluzione e la filosofia stessa dello sport automobilistico degli anni Novanta: nel bene e nel male. In Formula Uno può succedere di tutto, è vero, la parola data, persino i contratti, possono

valere molto o quasi niente; la faccia si perde e si riconquista con la stessa facilità con cui si attaccano le strisce adesive degli sponsor miliardari. Ma per capire un «terremoto» di questa portata bisogna immergersi in una brutta storia di accordi segreti, di rancori personali, di freddi calcoli economici, di continue ingerenze esterne. Proviamo a fare un po' di chiarezza.

È il 13 settembre scorso, a Monza, Gran Premio d'Italia. Mansell ha già chiuso il Campionato quattro settimane prima in Ungheria e appena terminato il warm-up lascia il

mondo della F1 di sasso: «Non c'è più posto per me, questo ambiente non mi piace più. Di correre però ho ancora voglia, è tutta la mia vita, e in Formula Uno ho dei buoni contatti...». A 39 anni Mansell si rivela un uomo stanco e sfiduciato dal mondo in cui ha vissuto per tredici stagioni e non gli basta la soddisfazione di un titolo in seguito inutilmente per almeno tre volte, nel 1986, nel 1987 e lo scorso anno. Passato i giorni e prende corpo l'accordo con il team Newman-Haas per correre negli Stati Uniti: «La mia famiglia vive laggiù e potrò dedicarmi a loro senza smettere di gareggiare. E poi il Campionato Indy rappresenta per me una nuova sfida, ancora una nuova possibilità». Ad un certo punto però la Formula Uno si accorge che perdere per sempre il numero Uno (per di più transfuga in un Campionato concorrente) significa dover rinunciare a un bel po' di credibilità, all'appoggio di alcuni sponsor importanti e soprattutto alla fedeltà degli alleati televisivi: un

danno di miliardi. Così è il piccolo grande burattinaio Bernie Ecclestone che gioca il tutto per tutto, cercando addirittura di ricomprare il contratto che lega Mansell al team di Carl Haas. La sortita fallisce e anche se le trattative sono ancora in corso Mansell prepara armi e bagagli alla volta degli Stati Uniti. Anche la Renault si accorge che mandar via Mansell può essere un grave errore e si fa in quattro per recuperare il rapporto tra la Williams e l'inglese, mettendo in campo tutto il peso che gli fornisce i motori vincenti esercita sempre su chi li fa correre. Ma Frank Williams ormai non ha più le redini della partita e dopo aver giocato al ribasso con Mansell sa che difficilmente basterà qualche milione di dollari di extra per convincere il «Leone» a tornare sui suoi passi.

Una parte importante, per certi versi fondamentale, nel terremoto Mansell e in quello Senna spetta di diritto ad Alain Prost, pronto a «rimpiazzare» col suo dentro le dipartite di

Mansell e Senna. Dopo essere stato licenziato dalla Ferrari il francese aveva strappato a inizio stagione un contratto favorevole alla Williams per il 1993, portando in dote l'esclusiva del 10 cilindri Renault e garantendosi nientemeno che il diritto di veto su un eventuale ingresso dell'odiato Senna in squadra. Nel frattempo il ritiro della Honda ha lasciato nei guai la McLaren e Senna ha cominciato a guardarsi intorno, arrivando perfino a offrirsi gratis alla Williams pur di ritrovarsi su una macchina competitiva. Scontato il duro «no» di Prost ma la manovra spencolata di Senna sembra aver indotto Frank Williams a rivedere i propri accordi con Mansell, sentendosi forse troppo sicuro di sé e del potenziale del team, fino alla rottura definitiva.

E Senna? Ayrton per il momento se ne sta alla finestra e annuncia un salutare periodo di riflessione se non troverà qualcuno disposto ad affidargli una monoposto vincente per il 1993. La McLaren non ha ancora abbandonato le spe-

ranza di ottenere in extremis il V10 Renault ma la «guerra degli oli» tra Elf e Shell (la prima è strettamente legata alla marca francese, la seconda ha un contratto con la McLaren fino al 1994) sembra allontanare le possibilità di un accordo risolutivo. C'è poi l'affare Honda, con il presidente del colosso orientale, Mr. Kawamoto, che ha lasciato intendere un clamoroso ritorno alla Formula Uno con una vettura tutta Honda forse già nel 1994. Senna a parole prenota subito un posto come collaudatore e poi come prima guida, ma dal Giappone raffreddano gli entusiasmi del campione brasiliano: «Tornare in F1 con una macchina tutta nostra? Vedremo, per adesso non esiste nulla di sicuro. Per quanto riguarda Senna è un eccellente pilota ma potrebbe non essere il «testimonial» più adatto a un'impresa del genere. Certe dichiarazioni troppo disinvolte del brasiliano sulla politica della Honda hanno lasciato il segno. I giapponesi, si sa, hanno buona memoria e soprattutto non perdonano nulla».

Benetton: «Il pubblico italiano volta le spalle»

Luciano Benetton, vicepresidente Benetton Group: «Per noi è stato un 1992 molto importante, con l'incredibile risultato di Schumacher e il crescente di Brundle. In generale si nota una certa diminuzione nell'interesse del pubblico italiano, sicuramente imputabile alle ben note difficoltà della Ferrari. Ci aspettiamo un 1993 all'insegna di un maggiore equilibrio delle forze in campo, con la Williams giunta probabilmente al limite della sua evoluzione e altre squadre, tra cui proprio la Benetton, che si apprestano a compiere degli ulteriori grandi passi in avanti. L'esperto Patrese e l'emergente Schumacher rappresentano una formazione tra le più forti del prossimo anno e ci attendiamo risultati di primissimo piano. I costi di una stagione di F1 sono elevatissimi e trovare sponsor disponibili diventa ogni giorno più difficile. La Benetton è soddisfatta del ritorno di immagine che le deriva dalla presenza in Formula Uno. L'automobilismo sportivo si è rivelato un formidabile veicolo di promozione del Marchio in tutto il Mondo».

Ivan Capelli: «C'è troppo divario tra team forti e deboli»

Ivan Capelli, ex pilota della Ferrari: «La supremazia del binomio Williams-Mansell prevale su ogni altra considerazione, relegando gli avversari al ruolo di semplici comprimari. Quando non c'è battaglia e vince sempre lo stesso la Formula Uno va in crisi; per noi italiani poi la scarsa competitività della Ferrari è un vero dramma e si finisce col riversare interesse, attenzione e soldi verso altri sport, sulla carta più attraenti di una Formula Uno così maledotta. La formula giusta per rilanciare il Campionato? Semplicissimo: costruire trenta Williams e farle comprare a tutti: Scherzi a parte, un maggiore equilibrio in gara, qualche sorpresa in più tanto per non addormentarsi davanti al video, darebbero nuovo impulso all'intero settore. Della Ferrari per il momento preferisco non parlare. Diciamo che si è trattato di una crisi generalizzata, senza uno specifico responsabile lo però ho pagato per tutti».

Pino Allievi: «Un anno vissuto banalmente»

Pino Allievi, inviato de La Gazzetta dello Sport: «È stata una stagione scontata fin dall'inizio, con Mansell e la sua Williams nel ruolo di assoluti protagonisti dalle prime battute del Campionato e il suo compagno di squadra Patrese che non è mai riuscito a con tendergli veramente il primato in passato ci sono state vette come le McLaren che hanno vinto quindici Gran Premi su sedici ma c'era stato anche un Prost che dava fastidio a Lauda e viceversa o, in tempi più recenti, dei bellissimi duelli tra Senna e Prost che facevano dimenticare lo strapotere della scuderia inglese. Se dal punto di vista agonistico sono mancati quasi completamente i motivi d'interesse, l'aspetto tecnico ha riservato le maggiori sorprese. Il 1992 sarà probabilmente ricordato come l'anno delle sospensioni attive ma hanno fatto la loro comparsa dispositivi elettronici per il controllo della frenata o del pattinamento delle ruote in accelerazione».

Postlethwaite: «La stagione più nera di Maranello»

Harvey Postlethwaite, Team manager Scuderia Ferrari: «Se guardiamo ai risultati, il 1992 è una delle stagioni più negative nella storia della Casa. Allo stesso tempo però dal campionato sono emerse indicazioni precise a livello tecnico e manageriale e abbiamo gettato le basi per il rilancio della Ferrari. Il tema fondamentale della stagione, Ferrari a parte, non può che essere la grande competitività della Williams; tra i piloti il fatto emergente è il bellissimo campionato di Michael Schumacher. Il futuro della Formula Uno passa per il radicale contenimento dei costi, in modo che anche i piccoli team possano inserirsi nella lotta per la vittoria. Oggi ci vogliono almeno dieci milioni di dollari solo per essere in pista e gli sponsor cosa rimane? Qualche veloce inquadramento televisivo e niente altro: troppo poco per convincerli ad allargare i cordoni della borsa. No, la Formula Uno va «ripensata» a livello politico e rogo lamentare, su questo non c'è alcun dubbio».

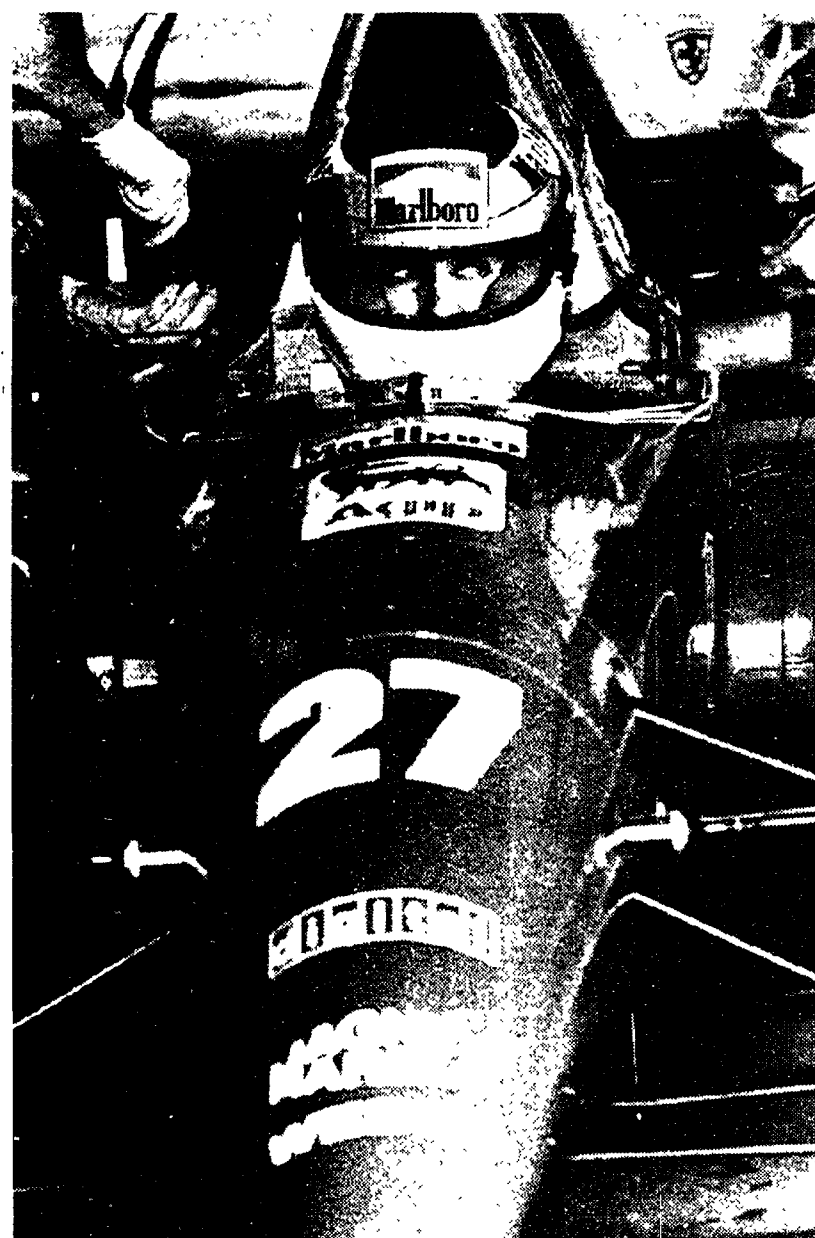


Table with 2 columns: Prova and Gara, listing results for various countries and drivers like Alesi and Capelli.

Per risorgere la Ferrari si affida al genio di Barnard

Il 1992 per la Ferrari è stata una stagione tutta da dimenticare. Nella storia del Cavallino non sono mancati anni bui e momenti anche più difficili, ma quello che rende il campionato appena concluso del tutto atipico è la assoluta costanza dei risultati negativi, legati alla difficile «per certi versi lentissima» evoluzione della vettura. Una monoposto, la F92 A (e la successiva F92 AT), che dai primi test all'ultimo Gran premio dell'anno non ha mostrato nel complesso apprezzabili miglioramenti. Dal Gran premio del Portogallo, con due gare d'anticipo, la Ferrari ha trovato in Ivan Capelli un eccellente capro espiatorio, sostituendolo con il collaudatore Nicola Larini, lo stesso che sta portando avanti la sperimentazione delle sospensioni attive. Il bilancio finale del 1992 è impietoso e non lascia spazio a ulteriori commenti. Alesi è settimo con diciotto punti, Capelli dodicesimo con tre punti, Larini non ne ha presi, nel Mondiale costruttore la Casa di Maranello è quarta, davanti alla Lotus e alle spalle di Williams, McLaren e Benetton. Archiviato il Mondiale '92, si volta pagina e si

comincia a lavorare seriamente al rilancio della Casa di Maranello. Il salvatore della Ferrari si chiama John Barnard e lavorerà in Inghilterra dove si sta costituendo una struttura completamente nuova. Le monoposte di Berger e Alesi (prima arriverà una vettura di transizione, la 644 bis, poi la definitiva 645, ma non prima dell'estate) avranno ovviamente sospensioni attive mentre a Maranello si lavorerà sull'ulteriore sviluppo dell'attuale V12, quanto ormai alla fine del suo ciclo vitale e presto sostituito da una unità completamente inedita. La ricetta Ferrari per uscire dal baratro contempla un Barnard pluri-potenziario sul piano tecnico e un Harvey Postlethwaite relegato (per sua stessa scelta, sostiene qualcuno) all'organizzazione del team. Altri «tagli» sono previsti nel personale operativo e lo stesso Montezemolo promette una maggiore efficienza e un migliore sfruttamento delle risorse disponibili. Una vera e propria «manovra» insomma, sullo stampo di quelle a cui ci hanno abituato Amato & Socrì; con la speranza che l'esito non sia altrettanto incerto.

L'abc dei 300 all'ora: dai sogni di Alesi al «fattore uomo»

A come Alesi - Due sole volte sul podio (in Spagna e in Canada, al terzo posto) non sono certo un gran bottino per il giovane francese, alla sua seconda stagione a Maranello. La parola d'ordine del 1993 è: rilancio. Aspettando il «miracolo» Barnard.
B come Berger - L'austriaco prenota un posto alla Ferrari e saluta con una vittoria della sua McLaren l'ultima apparizione del motore Honda. Bravo e coraggioso, ha davanti un inverno di duro lavoro.
C come Crisi - Crisi economica, crisi agonistica, crisi di idee. È ormai la parola d'ordine della formula Uno. Per le soluzioni, vedere più avanti.
D come Due miliardi - Tanto costa correre in Formula Uno. Beninteso, si tratta della cifra richiesta per sedersi al vo-

lante di una monoposto di serie B (senza offesa) nel 1993.
E come Ecclestone - Il padrino della Formula uno ha lo sguardo sornione, un'aria cordiale e maniere gentili. Eppure è lui che manovra il Grande Giocattolo: pugno di ferro e (quasi mai) guanto di velluto.
F come Ferrari - Troppo facile, persino scontato, parlare dei tanti guai di Maranello. Meglio archiviare in fretta un 1992 da buttare e concentrarsi sull'immediato futuro, nelle mani del «salvatore» il progettista inglese John Barnard.
G come Giovani - Luca Badoer, ventuno anni appena e già un posto sicuro in F. 1 con la Scuderia Italia e la benedizione della Marlboro. Se son rose...

H come Honda - Addio alle armi per uno dei grandi protagonisti della Formula Uno. Ci ripenserà? di solito i Giapponesi lo fanno, a distanza di qualche decennio.
I come Italiani - Magnifico il secondo posto in classifica di Riccardo Patrese, per il resto, annata da non ricordare. Bene De Cesaris e Alboreto nel «mondiale dei poveri».
L come Lasciare - La Formula Uno rischia di perdere in un colpo solo Mansell e Senna. Con motivazioni molto diverse certo, ma è il sintomo inequivocabile di un grave malessere generale.
M come Mansell - Che dire? Dominatore assoluto della stagione, si è permesso di chiudere la partita con cinque GP

d'anticipo (mai nessuno era riuscito a tanto nella storia) Transfuga in Formula Indy probabilmente non lo vedremo più.
N come Nemici - Ce ne sono molti, dentro e fuori le scuderie. Hanno imparato a convivere e non fanno quasi mai notizia. Meno pugni in faccia e dichiarazioni di fuoco dunque e molto più ipocrisia per tutti.
O come Obbiettivi - Archiviato il 1992, ecco in sintesi quelli del 1993. Williams: riconferma; Ferrari: rilancio; Venturi: sopravvivenza.
P come Patrese - secondo al Mondiale, unico italiano a vincere un Gran Premio. Merito di una Williams stratosferica, senza dubbio, ma anche di un pilota serio e determinato come il padovano, già pronto al passaggio in Benetton.

Q come Quesiti - Perché Mansell se ne va? Perché Senna minaccia di andarsene? Perché Capelli è stato buttato fuori?
R come Riposo - Quello di Senna. Il campionissimo della McLaren-Honda ha abdicato allo strapotere della Williams con motore Renault e ha aperto la «squerle» del suo futuro. «Un anno di riposo, lontano da questo mondo? Perché no?», fa sapere Ayrton.
S come Soluzioni (vedi C) - La ricetta anticrisi: 1) abbassare i costi 2) sostenere piloti e scuderie emergenti 3) aumentare lo spettacolo.
T come Tecnologia - Il 1992 sarà ricordato come l'anno della tecnologia applicata alla Formula Uno. Sospensioni attive soprattutto ma anche antisaltamento

elettronici e sistemi sempre più sofisticati di controllo e gestione del mezzo meccanico. E l'uomo?
U come Uomo - Spiega REGAZZONI - «Ai tempi di Fangio il pilota contava all'80%, quando correvano poteva influire al 50%, oggi il fattore umano non va oltre il 20%».
V come Vittoria - Ad appena un anno dal debutto Michael Schumacher sale sul gradino più alto del podio con la Benetton. È accaduto il 30 agosto in Belgio.
Z come Zero - I punti in classifica di Morbidelli. Il collaudatore della Ferrari non è andato mai a segno con la sua Minardi e rischia il posto, se non arriva il solito «salvataggio» della Scuderia Italia. □ C B