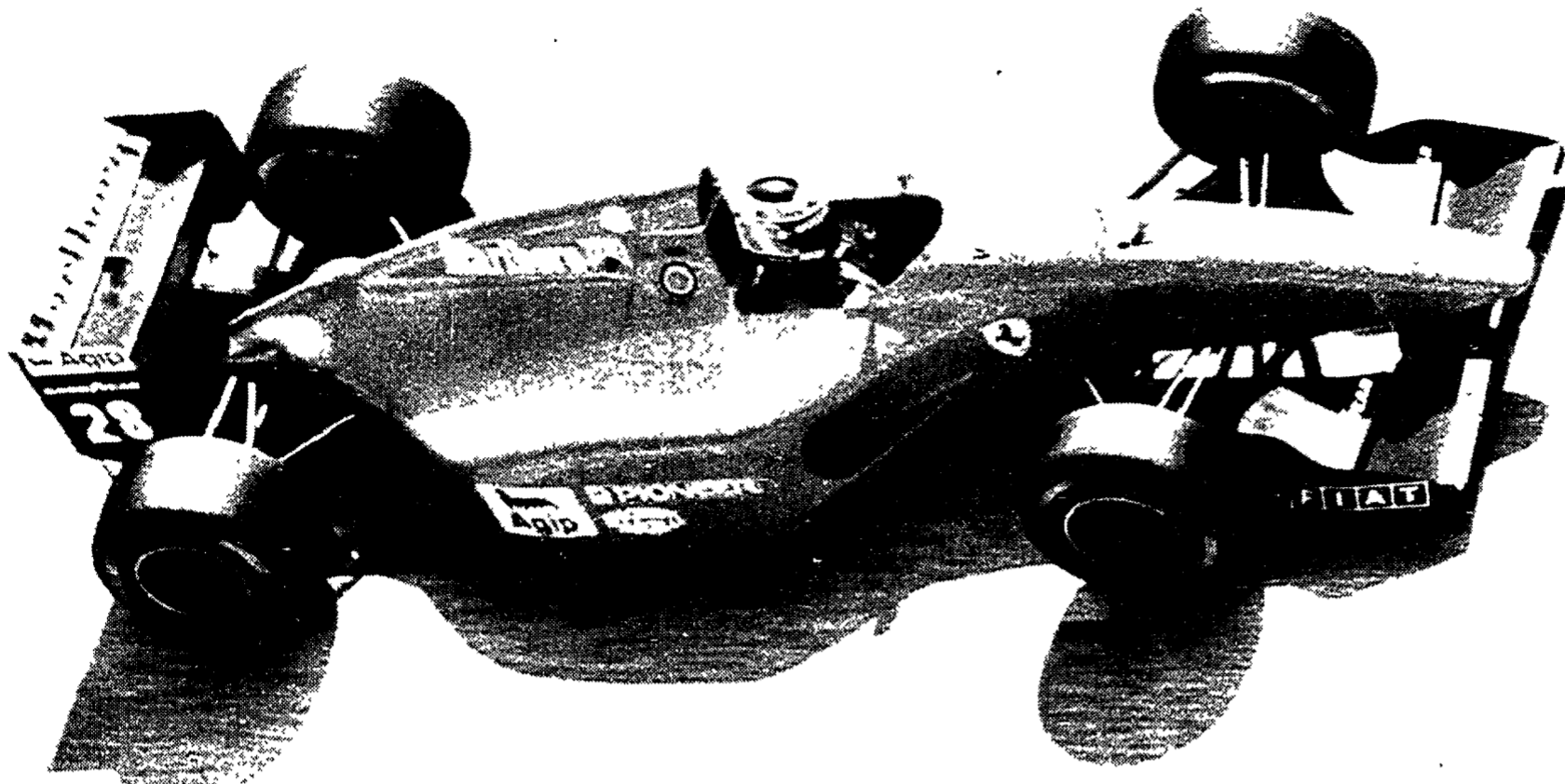


**FORMULA 1.** Domenica torna il campionato: le polemiche superano gli spunti agonistici



Gerhard Berger al volante della Ferrari 412 T1

R. Valentini / Farabolafoto

# Torna il circuito della discordia

GIULIANO CAPECELATRO

■ Dopo l'Accusa, il Lamento Tempestivo Ferrari Due rendez-vous, il primo in pompa magna, il secondo informale e trasversale, ed ecco le coordinate del campionato di Formula 1 prossimo venturo. Che, assente dalla scena Alain Prost, sarà giocato a colpi di cavilli ed escamotage dialettici più che di sorpassi e tempi-record. Il più recente grado di dolore lo ha lanciato l'Agip, che alla Ferrari fornisce le benzine in qualità di sponsor tecnico, e dunque si suppone che abbia dato libero corso alle recriminazioni anche in nome del cavallino rampante. Prendendosi la con la federazione, e al dunque con l'onnipotente Bernie Ecclestone, sovrano indiscusso dell'impero automobilistico, che da oltre trent'anni fa e disfa a suo piacimento la normativa sui carburanti. Creando confusione, sconcerto, precarietà, con regole che un giorno sembrano scolpite nel marmo e il giorno evaporano.

La storia dell'unione tra il cane a sei zampe e il cavallino rampante data da vent'anni esatti. Ad immaginare la figura prodotta da un tale incrocio, un ibrido conubio, non c'è che dire: anche in un bestiario mitologico, luogo pure destinato ad accogliere i parti più stravaganti. Ma sul piano sportivo l'incontro ha dato i suoi frutti, cioè vittorie e titoli. Con una preoccupante cesura che risale appunto a tre anni fa, a quel settembre 1990 in cui Alain Prost portò la Ferrari prima sul traguardo di Jerez de la Frontera e a un passo dal titolo, che il briccone Ayrton Senna avrebbe negato ad ambedue, assicurandole a sé ed alla McLaren, con uno speronamento da manuale sulla pista di Suzuka. Da allora più nulla zero vittorie, e di conseguenza zero titoli.

L'Agip, allora, si è impegnata in una rilettura delle vicende degli ultimi tre anni. Dunque, all'epoca la Ferrari correva che era un piacere. Tanto che il prode Alain Prost, pilota piuttosto proclive alla prudenza che alle audacie da rompicollo, vinceva a mani basse e taceva disperare il famelico Senna. Mento della macchina, certo, mento dell'accortezza di Prost, senz'altro mento della fanteria d'assalto interpretata dall'indomito Nigel Mansell, senza dubbio. Ma mento anche, sottolinea la ricostruzione storica dell'Agip, della benzina che spingeva la macchina e Prost. Meglio, di una inoleolosa magica che faceva di quel propellente una miscela da mille e una notte.

La benzina scatenò, però, la reazione della federazione, decisa a mettere i bastoni tra le ruote alla Ferrari. Nasce un nuovo regolamento che mette all'indice il piombo; così la molecola miracolosa deve abbandonare il campo e la Ferrari si ritrova da fuori sede ad utilizzare l'Agip non demorde studio, ricerca, sperimenta, produce benzine su benzine, tonnellate di carburante.

Ma ogni volta la federazione cambia le carte in tavola, e produce altre modifiche al regolamento. È il caos. Come raccapezzarsi in una situazione di studiato disordine? Se lo chiede l'Agip, E al suo fianco trova schierata l'Elf, la casa francese fornitrice della Williams e della Benetton. Sul fronte opposto c'è la Shell e qualche casa di minor nome. Lo scenario più verosimile è una catena di polemiche e recriminazioni tecniche, che potrebbero scoppiare già domenica prossima in Brasile, quando il Gran premio di San Paolo darà il via alla stagione di Formula 1. Il primo motivo del contendere potrebbe nascere dalle procedure per l'analisi e l'omologazione delle benzine. All'Agip non va giù di dover mandare ogni volta 140 litri di carburante per farli esaminare in uno sconosciuto laboratorio britannico. Con molti dubbi sulla riservatezza e col rischio che qualcuno "acquisisca un incredibile e gratuito know-how".

Il Lamento si integra con l'Accusa e disegna la nuova strategia del cavallino rampante. Il giorno della presentazione della nuova 412T1, la scuderia di Maranello ha inviato chiari messaggi ai vertici della F1 e ai suoi concorrenti: questo campionato si correrà regolamento alla mano, è il succo della sua posizione, corredata da allusioni alle possibili carenze regolamentari degli altri team. Pomo della discordia è il fly by wire in soldoni l'elettronica e la possibilità di controllare le prestazioni del motore dai box, riducendo al minimo il ruolo del pilota. Il fly by wire è stato vietato. La Ferrari è convinta che molti team non se ne diano per intesi e continuano alla vecchia maniera. Per questo si appiglia al regolamento come al vangelo. Ricevendo in risposta analoghe accuse di irregolarità dagli altri team e soprattutto di favoritismi. La riscrittura del regolamento, infatti, sarebbe nata dalla necessità di dare una robusta spinta alla scuderia di Maranello sulla strada che porta al titolo mondiale.

A zero gli spunti agonistici - se manca Prost, Senna va a spasso alla conquista del suo quarto titolo, mentre la Ferrari appare ancora una grande convalescente -, è la polemica a tener desto le coscienze automobilistiche. Benzine, fly by wire, e poi la storia del riformamento in corsa. Un'idea che a molti fa rizzare i capelli in testa, ma vi rendete conto dei pericoli che correanno piloti e meccanici? gridano per il momento inascoltati. Ma il campionato è lungo. Della F1 bisognerà pur scrivere e parlare, non foss'altro per onorare tutti i soldi che si profondono gli sponsor. Se il titolo è virtualmente assegnato, un campionato parallelo di diatribe regolamentari-motorsportistiche potrebbe riuscire nello scopo di non far assopire del tutto l'interesse e l'audacia.

**Gli appuntamenti dei G.P. 1994**

1 Brasile	27 Marzo
2 Pacifico	17 Aprile
3 San Marino	1° Maggio
4 Monaco	15 Maggio
5 Spagna	29 Maggio
6 Canada	12 Giugno
7 Francia	2 Luglio
8 Inghilterra	10 Luglio
9 Germania	21 Luglio
10 Ungheria	14 Agosto
11 Belgio	28 Agosto
12 Italia	17 Settembre
13 Portogallo	25 Settembre
14 Argentina	16 Ottobre
15 Giappone	8 Novembre
16 Australia	13 Novembre



Ayrton Senna al volante della Williams

## Il re non si diverte Prost, il lungo addio

■ L'uscita di scena l'ha recitata secondo il suo stile più recente. Temporeggiando rimandando l'azione, ceitellinando le decisioni. Divagandosi un profilo psicologico da uomo assediato dai dubbi, incline alla riflessione, virtù non proprio consona ad un ministro della velocità. Ha detto no, Alain Prost, privando la Formula 1 dell'antagonista per eccellenza, dell'unico pilota in grado di porre un argine allo strapotere di Ayrton Senna. Come in fondo, campione già cauto di gloria ed onori, ha fatto in questi ultimi sei anni tra polemiche furenti e vicende non sempre edificanti. Quest'abito di prudenza, Alain Prost se l'era cucito con l'esperienza degli anni. Dopo esordi da scuzzaccaccio, da irruente sfasciamacchine. Ma il Napoione del volante capisce abbastanza presto che gli ardon non pagano. Lui corre, e spesso non finisce le gare. Gli altri, più lenti, mettono però assieme più punti e, alla fine, si prendono lo scettro mondiale.

Alla svolta lo conduce per mano Niki Lauda, campione già nella parabola discendente, che Prost si ritrova compagno alla McLaren nell'83. Alla fine della stagione l'austriaco, implacabile calcolatore, si trova di mezzo punto davanti al francese quanto gli basta per

## Senza il furbo Alain Senna contro Senna

■ E allora, Senna. Non che con Prost in campo, la musica sarebbe cambiata di molto. Ma almeno un'ombra di dubbio sulla vittoria finale di Ayrton Senna Da Silva, brasiliano di trentaquattro primavere compiute giusto oggi, il nasuto francese l'avrebbe gettata. Alla guida della potente e blasonata Williams, soffiata per l'appunto da sotto il sedere dell'eterno rivale, il più veloce e più azzardato pilota della Formula 1 non avrà difficoltà a far suo il titolo mondiale, quarto successo personale che gli consentirebbe di salire sullo stesso gradino, guarda un po', di Alain Prost. C'è poco da fare. Il francese può anche uscire di scena, ma il tema dominante di una F1 quanto mai movente resta il loro duello, la sfida infinita tra Alain il Ragionatore e Ayrton il Rapidissimo.

La sua ascesa e la sua apoteosi, Ayrton Senna le costruisce con pazienza da certosino e dedizione assoluta da asceta. La velocità è per lui un orizzonte mistico più che un dato statistico. Velocissimo in corsa fulmineo inafferrabile nelle prove dove colleziona pole position sono tredici nell'88, anno clou della sfida, che, sulla pista di Suzuka, consacra il brasiliano per la prima volta campione del mondo. Fedele al suo coté misticheg-

## Sport e ricerca Una benzina per far volare il cavallino

DAL NOSTRO INVIATO

■ SAN DONATO MILANESE. Il latinorum oscuro delle formule magiche è stato sostituito da un inglesoruni più accomodante. Il moderno Paracelso coniuga il crude oil con il demulsting, borbotta di feedstock, invoca il turtural. Ma la storia è sempre la stessa. la ricerca della pietra filosofale un tempo la possibilità di ottenere con una parola l'oro, oggi la trasformazione di semplici idrocarburi in benzine potenti, che facciano schizzare come astronavi le macchine luccicanti della Formula 1.

Una distesa di capannoni vetro e cemento, un'infilata metallica di tubi e sfiatatori, uno sfondo da polo industriale in miniatura. Paracelso ha abbandonato il tradizionale antro fumoso e buio popolato di pipistrelli e mostri alla Bosch. Si è trasferito armi e bagagli a San Donato Milanese, mettendo la sua sapienza al servizio della civiltà industriale. A due passi dall'aeroporto di Linate, con gli aerei che ogni due minuti sfiorano i tetti del suo regno, Paracelso continua la sua ricerca. Per sottolineare il nuovo status, ha assunto denominazione e sembianze da moderna azienda. È l'Agip che ufficialmente risiede a San Donato Milanese e si occupa di ricerche avanzate nel campo degli idrocarburi. Tra messe di successi e qualche seccante impasse.

Chi proprio la fa impazzire è la Formula 1, anzi la Ferrari, un tempo fiore all'occhiello. La lega un rapporto ventennale. È dal '74 che l'Agip fornisce al cavallino rampante quelle benzine speciali, destinate a far marciare motori da trecento all'ora. Solo che negli ultimi anni, non ne ha cavato un ragno dal buco. Eppure ogni tanto si sparge la voce di benzine fantascientifiche, in grado di fornire qualche decina di cavalli supplementari agli assistiti motori di Maranello. Ma, al tempo stesso, si spargono voci di sostanze tossiche e, soprattutto, si spargono intorno ai box puzze inquietanti, che allarmano i profani. «Nessun problema», affermano a San Donato. «Quegli oiczi sono un fatto naturale, non la spia di malfatiche virtù». L'ecologia, oggi, è la prima preoccupazione sbandierata dal Paracelso nazionale. Né potrebbe essere diversamente, vista la rigida disciplina comunitaria.

Chi si accolla la ricerca in senso stretto è l'Euron, che destina una ventina dei suoi duecentoquaranta tecnici ad occuparsi solo di Formula 1, per trovare quelle miscele adeguate alle particolari architetture dei motori. Un lavoro di lunga lena condotto negli impianti pilota, che riproducono in piccolo una raffineria nelle sale motori, dove su ventisei banchi sono distesi i più svizzeri motori, nel laboratorio chimico-fisico analitico.

Ogni anno escono dai serbatoi dell'Agip un centinaio di benzine da competizione. Destinatarie soltanto la Ferrari e la piccola Minardi. È il primo passo. Un'ulteriore scrematura riduce i carburanti impiegati. Al termine della stagione, le scuderie ne avranno adoperati non più di quindici, sedici in totale, ogni campionato rappresenta un fiume di duecentomila litri di benzina, con la Ferrari a far la parte del leone con centoquarantamila litri.

Per la gloria della Ferrari, e di riflesso per la propria, Paracelso non bada a spese. Ogni anno mette in bilancio circa otto miliardi alla voce «carburanti da F1». Più difficile stabilire quanto costi un litro di queste benzine speciali. Il prezzo base, cioè del semplice prodotto uscito dal laboratorio, si aggira sulle semila lire. Ma poi andrebbero aggiunti i costi supplementari come quello del trasporto. Voci teoniche, visto che dalla Ferrari come dalla Minardi Paracelso non becca una lira (il che non significa che gli inanchi il bermoceolo degli affari). E, infatti, seguendo le ultime direttive della federazione automobilistica che parlano di commerciabilità, si sta dando un gran da fare nel tentativo di passare sulle vetture di serie anche i propellenti di F1. Di recente ha fatto percorrere un migliaio di chilometri a vetture normali spinte dagli stessi carburanti che adopererà la Ferrari. La prova è andata bene. E forse la pietra filosofale è più vicina.

Giu Ca