

FORMULA 1. Il tedesco è l'unico vero rivale del campione. Da domani prove a Interlagos



Michae Schumacher pilota della Benetton

Schumacher sfida Senna

Da domani le prove del Gran premio di San Paolo, che domenica darà il via alla stagione di Formula 1: Assente Prost; c'è solo da sperare che il tedesco, che ha dominato i test invernali, mantenga le promesse.

Salta così in Formula 1. Una gara alla Jordan e poi via con la Benetton, che da almeno tre anni medita il grande salto, verso il titolo, rimanendo sempre bloccata al palo. La scuderia casual accodchia in Michael l'uomo giusto per mettersi sullo stesso piano di Williams, McLaren, Ferrari. Lo ingaggia e i fatti le danno ragione. Nel teatrino dei pupi a trecento all'ora, Schumacher impersona il Duro. «Non guida, lui fa a botte con la pista. Dotato di una aggressività fuori dal comune, frena tardi, accelera subito e le sue sgommate sulle quattro ruote sono spettacolari», scrive uno dei sacri testi della scienza motoristica (Album Williams Renault di Formula 1, presentazione di Alain Prost, pag. 39).

Un po' di tempo prezioso nel cambio gomme al già prudentissimo Prost. Se la vittoria resta un fatto isolato, Schumacher a lungo prova a contendere il secondo posto nella classifica mondiale, con Prost ormai incoronato, a Senna. Non ce la fa; anzi, al termine sarà soltanto quarto, preceduto anche dall'esordiente Hill che, forte della Williams e della scarsa propensione di Prost a mettere sotto sforzo l'acceleratore, si aggiudica ben tre Gran premi. Ma le sue quotazioni salgono. Cresce la schiera degli estimatori, si scatenano le voci; si parla, come è costume in questi casi, di un interessamento della Ferrari.

La Benetton, comunque, se lo tiene stretto. E le azioni di Schumacher volano alle stelle nelle prove invernali. Schumacher fa su il miglior tempo sulla pista di Barcellona: 1'17"60; ma il Senna è assente. Bisogna attendere i test di Imola per il primo confronto diretto. Senna, si sa, è uno che non vorrebbe cedere neppure di fronte al padretino, cui pure chiede di continuo di aiutarlo a vincere. Scende in pista determinato e si prende il miglior tempo: 1'17"60. Michael. Ma il tedesco non per nulla è un Duro. Insiste, insiste, e negli ultimi minuti di una sessione durata cinque giorni affonda il colpo: 1'21"07 contro 1'21"24 del vicecampione del mondo. Che, mentre stava già per

Domenica c'è il Gp del Brasile

Domenica prossima, a San Paolo, lungo il circuito di Interlagos, il Gp del Brasile darà il via alla stagione 1994 della F1. La gara partirà alle 18 ore italiane (le 12 locali), diretta in televisione su Italia 1 a partire dalle ore 17.30. Domani e sabato, invece, si svolgeranno le prove; anche in questo caso ci sarà l'occhio della televisione. Il record in prova del circuito (la cui lunghezza è di 4.325 metri, 1 giri da percorrere sono 71, per un totale di 307 km) appartiene a Nigel Mansell, che nel '92 con la Williams conquistò la pole-position in 1'15"703. Il record in gara è invece di Riccardo Patrese, che sempre nel '92 girò in 1'19"490. Risale sempre al 1992, infine, il primato sulla distanza: Mansell vinse in 1h 36'51"856, alla media di 190.209 kmh.

Via alle polemiche Sotto accusa la benzina Ferrari

Tutto previsto, tutto secondo copione. Non c'è nulla di nuovo o sorprendente nelle notizie che giungono da San Paolo: la mancata omologazione della benzina Agip, destinata ad alimentare i motori della Ferrari e della Minardi. Un colpo di mano, quello della Fia (Federazione internazionale dell'automobile) annunciato, scontato quasi, perfettamente in linea con quella guerra dei regolamenti che promette di costituire il piatto forte della stagione '94 di Formula 1.

sultata persino meno inquinante della benzina «verde» già in commercio.

Tanto che la scuderia modenese aveva messo le mani avanti, giocando due carte forti: l'Accusa - allusione alle possibili irregolarità delle altre scuderie - e il Lamento - la previsione che sulle benzine la federazione avrebbe creato grane; queste le coordinate polemico-strategiche di un campionato del tutto privo di spunti agonistici. E la stona delle benzine ha subito tenuto banco, movimentando la smorta vigilia del Gran premio brasiliano di San Paolo. La Fia, nella persona del carneade Charlie-Withing, accreditato come la massima autorità in fatto di propellenti, deve aver provato un gusto da matti nel dire a quelli della Ferrari: «Ragazzi miei, mi dispiace tanto. Ma 'sta benzina qui, sarà pure una cannonata, non discuto, ma non è commercializzabile. E il regolamento, amici, parla chiaro. Le benzine devono, sì, essere le più adatte a dei macchinari da Formula 1; ma devono anche essere commercializzabili. E qui casca l'asino, perché la vostra è una meraviglia, ma quanto alla commercializzabilità, be', ragazzi, qui proprio non ci siamo».

Ma Charlie, su cui viene sparata l'accusa ignominiosa di essere stato in precedenza un meccanico, non si è lasciato commuovere da presunte virtù ecologiche della miscela. Dai test effettuati in Inghilterra, sul motore di una Opel Kadett, giusta un'antica e affascinante tradizione, ha tratto il convincimento che il carburante Agip non sia commercializzabile. E lo ha fatto presente agli interessati. Continuando, però, a non precisare se per commercializzabile si debba intendere il possesso di quei requisiti per cui una benzina può essere venduta alla pompa, o il fatto materiale di essere un carburante già inserito nei circuiti commerciali. Nell'equivo, la sua decisione diventa assolutamente discrezionale, quindi potenzialmente arbitraria.

Del resto, è questo l'unico vero spettacolo sportivo che potrà offrire la F1. Da un lato, la disputa sulle benzine; dall'altro, la baruffa elettronica. Non è un caso che la Ferrari, da tempo, abbia sparato a zero sulle presunte irregolarità di qualche scuderia. Il regolamento '94 - steso, secondo le malelingue con un occhio benevolo ai destini della casa di Maranello - bandisce alcune diavolerie come l'acceleratore elettronico. Ma McLaren e Williams hanno proceduto per la loro strada, facendo strame del dettato regolamentare: l'elettronica ce l'hanno e non sembra intendano rinunciare. Semmai, ed è questo il vero punto, potrebbero farne materia di contrattazione, sino ad andare ad uno di quei gentlemen's agreement tanto frequenti, e per forza di cose tanto disastrosi, in F1.

Insomma, tutto gira intorno al feticcio della commercializzabilità, presentato dal nuovo regolamento, terzo in quattro anni, come requisito imprescindibile. L'Agip erasta ai giochi. E, per provare che la benzina confezionata per la Ferrari poteva spingere in egual modo anche una «500», ha fatto percorrere un pacco di chilometri, quasi duecento, a due Lancia Thema e due Bmw. Risultato del test: le quattro vetture andavano che era una bellezza. Anzi, secondo il responso divulgato dall'azienda petrolifera nazionale, quella benzina studiata per i mostri delle piste sarebbe ri-

I ragazzi della Ferrari, e dell'Agip, che la mossa di Withing se l'aspettavano, hanno presentato le loro controdeduzioni. Ma se Withing dovesse insistere a fare la faccia feroce, la soluzione già c'è: Jean Alesi e Gerhard Berger utilizzano sulle loro vetture la benzina usata a San Paolo lo scorso anno. poi si vedrà, il campionato è lungo. c'è tempo per litii, rpicchem ritorsioni e (falsi) riappacificamenti. □ Giu. Ca.

GIULIANO CAPECELATRO ■ Per esclusione, in buona parte. Ma anche per meriti propri, in qualche misura. Perché di Michael Schumacher si dice un gran bene dal 25 agosto 1991. Gran premio del Belgio, data ed occasione del suo esordio in Formula 1. Ed oggi gli viene assegnata la parte dell'anti-Senna. Insomma, in un campionato che si preannuncia a liste bloccate, se qualcuno può provarsi a dar fastidio al sommo Ayrton e alla sua mirabile Williams, non può essere altri che quel tedesco dinoccolato, dalla mascella massiccia e storta, dal naso ridondante e dal sorriso fanciullesco. Fanciullo non lo è più, come è ovvio, Michael, che è anzi un pilota affermato, molto conteso e, di conseguenza, già discretamente miliardario, per la fantastica facilità con cui il mondo dei motori traduce la fama in conti in banca, possi-

bilmente protetti da occhi fiscali. Ma il calendario lo colloca nella categoria giovani, per via dei cinque lustri appena doppiati. Venticinque anni, a partire da quel fatidico 3 gennaio 1969 in cui Schumacher vide la luce a Hurt-Hemulheim, venne battezzato Michael in onore del nonno paterno, e mosse i primi, già rapidissimi passi, verso orizzonti di gloria. In realtà l'unico allora che gli si conosce, pur nella ridda di sigle e trofei planetari, è il titolo di campione tedesco di Formula 3, conquistato nel 1990. Come tutti i prediletti, però, da Alain Prost ad Ayrton Senna passando per lo sconfitto Jean Alesi, è stato campione mondiale di kart, che può sembrare ai profani un passatempo da ragazzini in debito di foforo ed è invece, se si guarda ai fatti, la miglior fucina di talenti automobilistici.



Magic Johnson

LA NOVITÀ. L'ex-stella del basket Nba sarà il nuovo coach dei Los Angeles Lakers Magic Johnson torna in campo. Da allenatore

La sua carriera: cinque scudetti record degli assist

Earvin «Magic» Johnson, 34 anni, è una leggenda del mondo del basket. La sua carriera di giocatore è legata alla maglia dei Los Angeles Lakers: dodici stagioni e ben cinque titoli Nba: nell'80, nell'82, nell'85, nell'87 e nell'88. Ha il record di assist (9.921) e per ben tre volte è stato eletto miglior giocatore. È stato medaglia d'oro alle Olimpiadi di Barcellona '92, giocando nel «Dream Team».

Il basket Nba ritrova Magic Johnson: allenerà i Los Angeles Lakers, la squadra nella quale ha giocato per dodici stagioni e che ha abbandonato nel 1991 per la sieropositività. L'esordio del neo-coach avverrà forse domenica.

LORENZO BRIANI

Madonna vuole comprare i Chicago Bulls, Magic Johnson quasi sicuramente tornerà ad allenare i Los Angeles Lakers, l'ex squadra nella quale ha giocato per dodici stagioni, fino al 1991, anno in cui gli fu diagnosticata la sieropositività. L'Nba sta vivendo un'annata particolare, di quelle che scombusolano i meccanismi quasi perfetti di una disciplina che prima di essere «sport» è una macchina da soldi infernale. Se la prima notizia po-

va scuotere a dovere l'ambiente e la passione dei supporters persi qua e là nel cammino del campionato. Di qui il richiamo del Mito «Magic», il solo che possa regalare nuove prospettive e diverse sensazioni. Di qui, affidare la squadra a Johnson e liquidare Randy Pfund, l'attuale allenatore che soltanto qualche tempo fa aveva rinnovato il suo contratto con la squadra di basket per un anno.

Chissà come prenderanno la notizia di un possibile ritorno nei L.A. Lakers di Magic i suoi ex-compagni e i suoi ex-awersari, quelli che gli avevano chiesto di ritirarsi impauriti dal timore di poter essere contagiati dal terribile male. Chissà, forse gli parleranno da lontano; chissà, nei time out staranno bene attenti a non sfiorarlo. Un po' come succede a Tom Hanks nel film Philadelphia. Magic Johnson, 34 anni, con i Lakers è riuscito a salire sul gradino più alto del basket americano addirittura in cinque occasioni. Il suo palmarès è di