

IL CASO. Prost e Senna, Mansell e Patrese, sui nuovi bolidi conta il gioco a due

Formula 1, storie di coppie vincenti

Senna va a nozze con Berger. Alesi, invece, con l'austriaco ha avuto problemi di ménage. Prost tradiva un debole per il suo connazionale Jean, ma come fosse finito in precedenza il rapporto con il brasiliano è noto. Mansell se l'è spassata alle spalle di Berger, ma ha avuto grossi problemi con Prost, e gli è riuscita solo una scappatella... Da anni, la Formula 1 è anche un problema di coppie, che non sempre vanno d'accordo.

GIULIANO CAPECELATRO

La storia dovrà rifare i conti con Ron Dennis. Rivedere il primo, frettoloso giudizio. Ed accreditare, con ogni probabilità, il team-manager della McLaren come la miglior testa pensante del Barnum automobilistico che va sotto il nome di Formula 1. Collocarlo nel ristrettissimo pantheon degli intellettuali del motore. L'analisi dei fatti conferma che Ron aveva ragione. Ragione da vendere quando si affannava a tenere sotto lo stesso tetto due primedonne capricciose come Ayrton Senna ed Alain Prost. Dov'era scritto che ad un *top driver* dovesse per forza affiancarsi una mezza cartuccia?

Le liti dei pesi massimi
Macché, meglio mettere insieme due pesi massimi. I due litigavano? Succede nelle migliori famiglie, specie se c'è di mezzo l'interesse, e lì si parlava di miliardi. Se le danno di santa ragione? Tutto il mondo è paese, quale focolare non ha conosciuto momenti procellosi? Si sarebbero volentieri sbarazzati l'uno dell'altro? Tutto vero. Ma i risultati?

I risultati rendono merito alla lungimiranza di Dennis, dagli av-

versari dileggiato per il suo inglese da sottoproletario. La coppia più litigiosa dei circuiti mondiali, nel non lontanissimo 1988, consegnò alla McLaren il record di 199 punti. Raccolti con quindici vittorie in sedici gare e con ben dieci "doppiette" (abbinamento di primo e secondo posto). La situazione-tipo di quel campionato era questa: vinceva Senna, Prost finiva secondo, e viceversa. Al termine, Senna si ritrovò ad aver vinto otto gran premi, Prost sette. Il francese aveva ottenuto un punteggio maggiore; ma allora imperava la regola degli *scarti*: ogni pilota era costretto a depennare cinque risultati, mettendo sul piatto della bilancia solo gli undici migliori. Il titolo andò a Senna. Prost incassò e restituì con gli interessi l'anno seguente. E la coppia, infine, si sfasciò. Ma la McLaren continuava a leccarsi le dita dalla soddisfazione.
Neppe gli eseguiti vi prestano grande attenzione, puntando tutta la loro attenzione sul pilota, in pratica sull'eroe che fa la storia, vecchio vezzo e vizio di un certo storicismo. Ma la F1 è anche, anzi soprattutto, un gioco di squadre. Lo sapeva bene, prima ancora di Ron

Dennis, il commendator Enzo Ferrari, che pensava in esclusiva alla sua scuderia, utilizzando i piloti un po' come burattini di cui sapeva muovere a perfezione i fili, salvo una parziale eccezione per Gilles Villeneuve, che per le misteriose alchimie della psiche umana riuscì a toccargli il cuore. E proprio alla Ferrari il gioco delle coppie ha celebrato alcuni dei suoi fasti, decretando vertiginose ed irresistibili ascese e precipitosi declini.

A Maranello non si è ancora spenta l'eco dei prodigi di Michele Alboreto, che l'arrivo del rampante Gerhard Berger sospinse il pilota milanese dietro le quinte. Ma l'apollineo Gerhard non fa in tempo a godersi il trionfo: sopraggiunge Nigel Mansell e lo toglie di mezzo. La Ferrari, tra gelosie, zuffe e ripicche, di punti ne fa una miseria. Il teorema Dennis sembra, stando alle cronache maranelliane, un vecchio attrezzo fuori uso. Lo rilancia il solito Prost, mandando in esilio Berger e affiancandosi a Mansell.

Gelosie in casa Ferrari
È il '90: la rossa va che è una bellezza. Prost vince quasi quanto Senna, il titolo è dietro l'angolo... ma ecco che la gelosia rompe le uova nel paniere agli eredi di Enzo Ferrari. Mansell, sulla pista portoghese, sgambetta il suo compagno di squadra e consegna lo scettro ad Ayrton. A questo punto, il teorema di Dennis sembrerebbe pura paccottiglia.
Ma se grande è il disordine sotto il cielo di Maranello, nella perfida Albione tutto fila liscio come l'olio. Berger, ricevuto dal berserco dalla Ferrari, si è accoppiato con Senna. Gli ha giurato eterna fedeltà e sta ai patti. Ayrton il Rapidissimo fa il bel-



box della Ferrari

Morgagni/Olympia

lo e il cattivo tempo, lui pensa solo ad accodargli e non prova neppure a vincere una gara, mentre il suo partner vola felice verso il secondo titolo. Quanto a punteggio complessivo, Senna-Berger poco o nulla hanno a che vedere con i favolosi Senna-Prost annata '88 e neppure con la replica dell'89 (141 punti). Ma con 121 punti sfiorano alla Ferrari, che si blocca a 110, anche il mondiale marche. Spinto da tanta dedizione, anche un solipsista del volante come Senna si commuove e nel '91 fa al fedele scudiero l'elemosina di un Gran premio, sulla pista a lui cara di Suzuka. Il teorema-Dennis, a questo punto, diventa dogma.
Nel mezzo dell'idillio Senna-Berger emerge il frustratissimo Nigel Mansell, che finalmente trova, tornato da figliol prodigo alla Wil-

liams, l'anima gemella nel superfluo Riccardo Patrese. La triplice alleanza anglofrancoitaliana (Williams e Mansell più Renault più Patrese) può gettare il guanto di sfida alla McLaren. Va male nel '91, con Senna che riesce a parare il colpo. Ma l'anno dopo Mansell fa incetta di record: nove gare vinte, quattordici pole position, Ayrton e la sua McLaren, un po' spompata, in ginocchio. È il superfluo? Fa esattamente quello che gli si chiede. Certo, un po' pesta i piedi, ogni tanto bofonchia e lascia capire, per subitolo ritrattare, che la scuderia pendente tutta per Nigel, che è privilegiato, favorito, coccolato, messo in condizione di vincere. Ma, alla resa dei conti, il superfluo ci sta, e quando è il suo turno, obbedisce alle consegne rendendo dura la vita al binomio della McLaren.

È ancora sotto le ali protettrici della Williams che si svolge la storia di un'altra coppia celebre. Qui i ruoli sono ben definiti fin dall'inizio e screzi non ne insorgono.
Damon Hill, l'esordiente
Ma l'esordiente Damon Hill, suo malgrado, si trova a dover dare tre dispiaceri, con tre vittorie, ad Alain Prost, che di gare ne vince sette, intasca il suo quarto titolo mondiale, ma lascia l'impressione di essere diventato più lento di un autobus urbano nelle ore di punta e di dovere il suo trionfo agli indiscussi pregi della macchina e ai desiderata della francese Renault. Dennis ha poco da ridere, ma la sua teoria in compenso trionfa.
Sul fronte ferrariano, nasce intanto una nuova coppia. Berger è stato affrancato da Senna e si è ri-

conciliato con Maranello. Trova Jean Alesi, da due anni a caccia di gloria. Con quella macchina hanno poco da scialare: si dividono i pochi punti che riescono a trovare, con una prevalenza del francese, e tirano a campare. Promettono faville per la stagione successiva, che è quella in corso, ma nascono dubbi sulla loro coesione. L'*alma mater* Ferrari li presenta come un blocco monolitico; in realtà, il galletto Berger ha dovuto abbassare le pretese e spartirsi il muletto con Alesi, che almeno mostra di darsi dentro come un matto, guadagnandosi sempre più i favori e le simpatie della squadra. La faccenda, per ora resiste. Ma le storie delle coppie, Dennis insegna, possono scriversi solo alla fine del campionato.

Bugno

Primo al Giro delle Fiandre

**LA
QUALITÀ
VINCE
SEMPRE.**

