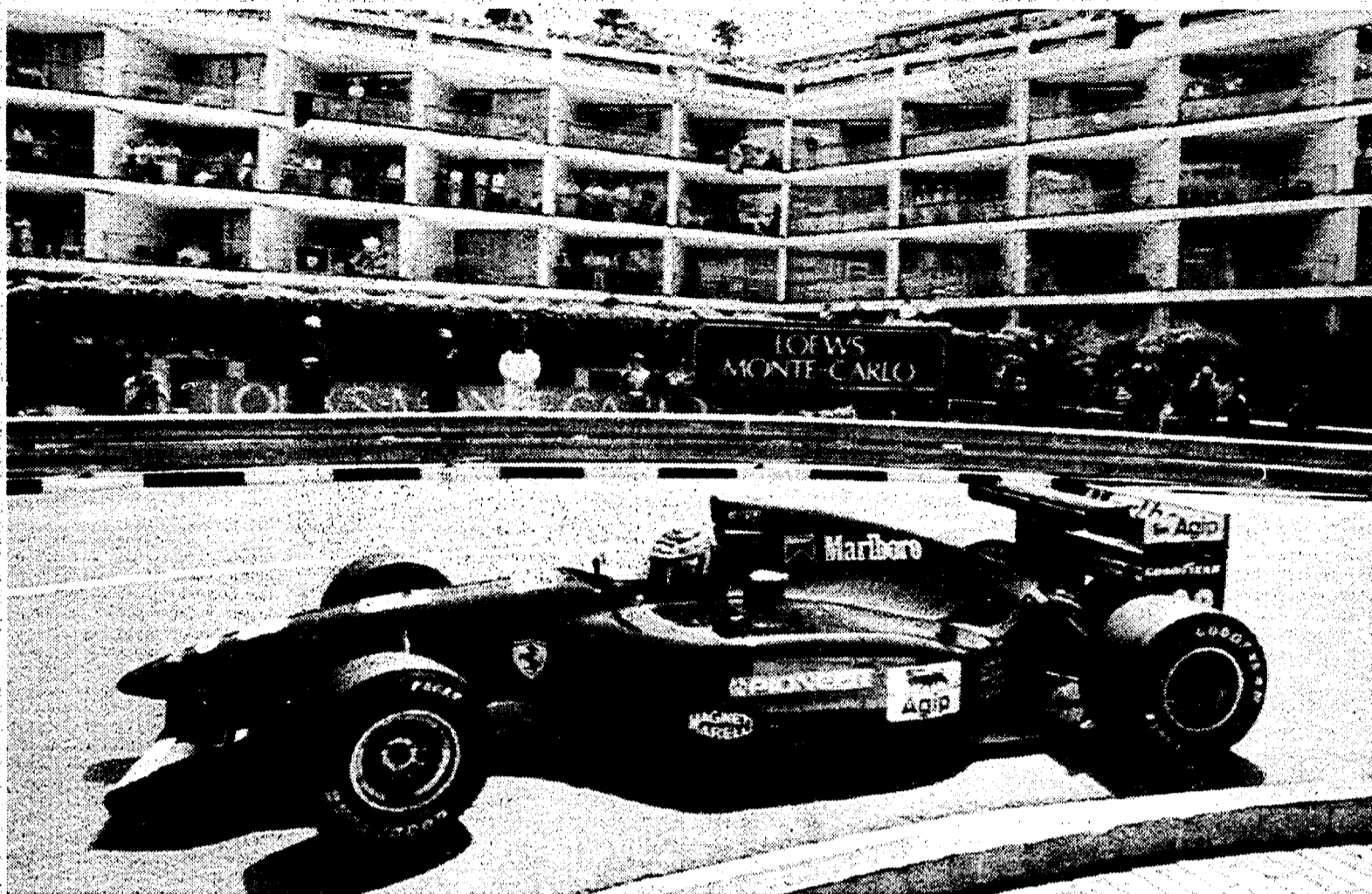


FORMULA 1. Dopo la scomparsa di Senna il circo della velocità ha trovato un nuovo re



La Ferrari, con Berger, ancora sul podio. Sotto Alesi

Rothmans
presenta
le classifiche di Formula 1

CLASSIFICA PILOTI	TOTALE	GARE															
		Brasile 27/3	Pacifico 17/4	S. Marino 1/5	Monaco 1/5	Spagna 29/5	Canada 12/6	Francia 3/7	Inghilterra 10/7	Germania 31/7	Ungheria 14/8	Belgio 28/8	Italia 11/9	Portogallo 25/9	Argentina 16/10	Giappone 6/11	Australia 13/11
1. SCHUMACHER	40	10	10	10	10												
2. BERGER	10	6	4														
3. BARRICHELLO	7	3	4														
HILL	6	6															
5. ALESI	6	4			2												
BRUNDE	6				6												
LARINI	6				6												
8. HAKKINEN	4			4													
KATAYAMA	4	2	2														
WENDLINGER	4	1	3														
11. DE CESARIS	3				3												
FITTIPALDI	3	3															
13. FENZEN	2	2															
14. COMAS	1	1															
ALBORETO	1			1													



Ordine d'arrivo

1) Schumacher (Benetton) in 1h49'55"372 alla media oraria di 141.690	Benetton	40
2) Brundle a 37"278	Ferrari	22
3) Berger a 1'16"824	McLaren	10
4) De Cesaris un giro	Jordan	10
5) Alesi un giro	Williams	7
6) Alboreto un giro	Sauber	6
7) J.J. Lehto un giro	Tyrrell	4
8) Beretta due giri	Arrows	3
9) Panis due giri	Larrousse	1
10) Comas tre giri	Minardi	1

Costruttori

Schumacher senza freni

Poco tempo per le modifiche in forse il Gran Premio di Spagna

La riunione dei costruttori di F1, tenutasi ieri a Montecarlo, ha già messo in luce molte discordanze di vedute sulle nuove norme tecniche che dovrebbero entrare in vigore dal Gp di Spagna del 29 maggio. Per questa gara, la quinta del mondiale, dovrebbero essere cambiati gli alettoni anteriori e gli scivoli posteriori ma nella riunione sono emerse difficoltà per applicare così presto queste modifiche. L'alettone anteriore è una parte molto delicata - ha detto il rappresentante di una delle scuderie - non si può cambiarlo ad occhio ma solo dopo attenti studi nella galleria del vento. Non ce la sentiamo di affrontare a cuor leggero una modifica che potrebbe rivelarsi rischiosa per i piloti. Per molte scuderie, quelle minori, la possibilità di studi accurati non c'è e per le grandi scuderie manca anche il tempo di fare prove private per collaudare bene i nuovi alettoni il cui costo complessivo è stato valutato in 7-800mila dollari. Si sta profilando così un fronte abbastanza esteso per chiedere alla Fia il rinvio del Gp di Spagna in modo da avere più tempo per arrivare preparati in Canada (12 giugno). In questo caso il Gp di Spagna potrebbe essere recuperato in ottobre al posto del Gp d'Argentina che non si disputerà più lasciando un vuoto di oltre un mese tra i Gp del Portogallo e del Giappone. Secondo altri costruttori si potrebbe ugualmente disputare la corsa di Barcellona ma rinviano le modifiche a quello del Canada. I costruttori terranno oggi un'altra riunione che dovrebbe essere quella decisiva.

Un minuto di silenzio in ricordo dei piloti scomparsi a Imola e poi i motori si accendono. La gara, una delle più noiose viste nel Principato, è un lungo monologo del pilota tedesco. Dietro si affannano McLaren e Ferrari.

DAL NOSTRO INVIATO
GIULIANO CAPECELATRO

MONTECARLO. Non è un pilota che sguscia dall'abitacolo. È un uccello che spicca il volo, si slancia nell'aria e si precipita nelle capaci braccia dell'ubiquo Flavio Briatore, che è il raggiano, abbraccia con trasporto e solleva il vincitore come un bimbo. La tenera scenetta familiare sigla il quarto successo consecutivo di Michael Schumacher e della Benetton.

Brasile, Giappone, San Marino. Ed ora Monaco. Contava appena due gran premi vinti, Schumacher, al termine della passata stagione. Facendo sue le prime quattro gare della stagione, ha triplicato il proprio patrimonio ed ha pressoché chiuso il discorso mondiale. A Montecarlo, Schumacher si è pro-

dotto in un impressionante monologo: partito in testa, in testa è rimasto sino al termine, incrementando di giro in giro il proprio vantaggio, a colpi non di decimi, ma di interi secondi. Gerhard Berger ha provato a seguirlo, ed ha solo fatto una magra figura. Né è andata meglio a Martin Brundle, che ha raccolto da Berger e tenuto sino al termine il testimone del secondo posto.

Dopo il tragico week-end di Imola e la morte di Ayrton Senna, il tedesco dal rilevante pragmatismo si trova, in pratica, a correre da solo. Ancora lontana è la McLaren, inoltre scippata di Mika Hakkinen quasi al via, e al più una volenterosa comparsa può essere conside-

rata la Ferrari; terza, sì, con Gerhard Berger, ma quanta fatica; e quante camicie ha dovuto sudare il sempre più depresso Jean Alesi nel vano tentativo di riacciuffare, non la Benetton o la McLaren, ma la Jordan di Andrea De Cesaris, che si è preso il quarto posto.

Schumacher vince, manda in visibillio il manipolo di tifosi che lo ha seguito dalla Germania, dà un nuovo colpo al cuore dei fedeli del Cavallino rampante, concentrati sulle tribune, appollaiati sulle balze della rocca, rossovestiti, sventolanti rosse bandiere, sostenuti sino all'ultimo giro da un'esigua speranza. Michael vince, ma imperverosa Briatore; in un accesso di fregolismo vuole interpretare tutti i ruoli in cartellone. È il primo a salire, con passo elastico, sul podio. Manca poco che sia lui a consegnare le coppe ai piloti.

Un principe Ranieri irridito lo osserva severo da dietro gli occhiali scuri. Ma il team-manager italo-inglese continua la sua sarabanda. Perché sì, Michael Schumacher si è aggiudicato una gara; ma lui, passo dopo passo, si sta aggiudicando tutta la Formula 1. Intanto si è preso, al cinquanta per cento con Be-

Alboreto e De Cesaris: due lunghe carriere, poche vittorie e tante soste ai box. Ma resta la passione

Quando la velocità non è solo successi

Vicino al trionfo mondiale con la Ferrari, il pilota lombardo ha girato molte scuderie racimolando pochi punti. Il romano è tornato alle corse a Imola, e nella sua lunga carriera ha conquistato una sola pole-position.

della categoria, gran propugnatore della prudenza, che comunque un punticino per la Minardi riesce ancora a conquistarlo.

De Cesaris è un romano di trentacinque primavere: le festeggerà a fine mese. Monegasco, come tutti i piloti che hanno messo un po' di fieno in cascina e non se la sentono di uniformarsi al dogma della solidarietà sociale, globetrotter della Formula 1. Sotto il suo sedere, in quindici stagioni di onorata carriera, sono passate passate gli undici macchinari. Nel 1982, con l'Alfa Romeo, conquista addirittura una pole position, l'unica; accade a Long Beach. De Cesaris resterà in testa per quattordici giri e mezzo, un incidente lo fermerà. L'anno successivo è per due volte secondo; il resto è una manciata di punti, cinquanta diaspore di box in box.

Rimasto a spasso in questa stagione, la squalifica di Irvine gli ha consentito di strappare altri due gettoni di presenza. Su una mac-

china, la Jordan, che alla fine del '91 l'aveva scaricato e che non era più quella da lui conosciuta. De Cesaris ha corso con la grinta di sempre, la macchina ha tenuto, e lui è riuscito a mantenere a distanza Alesi. Da oggi riprenderà a presentarsi allo sportello dell'ufficio di collocamento, sperando di tradurre in ingaggio l'exploit monegasco.

E Alboreto? La storia del milanese Michele ha maggior lustro di quella di Andrea il romano. È la storia dell'uomo che non volle farsi re. O che non poté, pur avendo sposato la regina delle corse, la Ferrari. È l'84, il connubio Michele-rossa sembra funzionare: la testa del campionato è loro; poi, qualcosa s'inceppa, il perduto Alain Prost, su McLaren, rosicchia punti e finisce primo. La poesia diventa prosa per Michele, che si consola scrivendosi anche lui al club cuori solitari di Montecarlo: se non la gloria, almeno i risparmi sono assicurati. Il rapporto con la star di Maranello si incrina, si inquina. So-

praggiunge il biondo occhiazurino Gerhard Berger, che lo relega nell'ombra in un clima di congiure medievali.

Ha conoscenze ed entrate importanti, Alboreto; resta a galla, portando ogni volta in dote al suo team buone sponsorizzazioni. Ma la parabola è irrevocabilmente discesa. L'uomo che aveva sfidato Prost, bruciandosi le ali, deve sgomitare per le posizioni di rincalzo, racimolare punticini in ini, dopo aver vinto, tra l'82 e l'85, cinque gran premi. Un velo di neve comincia a posarsi sulle sue chiome; la saggezza prende il posto di un ardimento che non è mai stato irrefrenabile. L'agitazione della categoria, per i problemi della sicurezza, lo vede tornare in prima fila. Il suddito di Ranieri ha parole di fuoco, deplora gli eccessi di velocità e la bramosia dei costruttori; poi la diplomazia ha il sopravvento; come in pista, le sue uscite sono più sfumate, più calibrate. Nel segno, è ovvio, della prudenza. □ **Giu. Ca.**

Dopo corsa polemico alla Ferrari

Alesi furibondo: «I tecnici non lavorano al massimo. Manca volontà e orgoglio»

MONTECARLO. Alesi è una furia quando esce dalla sua Ferrari; ci teneva a fare una bella figura ma non è andato oltre un sudatissimo quinto posto. E non esita a prendersela anche con il suo team: «Non è possibile andare avanti così. Berger ed io alla fine avevamo le mani bloccate a causa delle difficoltà a guidare la macchina. I nostri tecnici non danno il massimo, gli manca la volontà e l'orgoglio». Il pilota francese continua cercando di dare una scossa all'ambiente del Cavallino: «Quando si ha l'onore di lavorare per la Ferrari bisogna dare tutto e alcuni non lo fanno». E già che c'è Alesi se la prende anche con i suoi colleghi: «Certi piloti non conoscono il mestiere, persone come Belmondo o Brabham non c'entrano nulla con una corsa di Formula 1».

Più pacato l'altro pilota Ferrari, Gerhard Berger, che si limita a ricordare come «si è ancora molto distanti dalla Benetton, e ci vorrà del tempo per competere con Schumacher». Il pilota tedesco, dal canto suo, riconosce di essere stato favorito dallo scontro in partenza tra Hill e Hakkinen, ma aggiunge una vittoria fantastica, la più bella della mia carriera». E assicura: «Anch'io mi sono chiesto se era il caso di continuare, dopo Imola. Ma appena sono andato a Silverstone a fare delle prove ho capito che il mio posto è qui, a vivere fino in fondo la mia passione». Infine un polemico Andrea De Cesaris, che alla sua seconda apparizione stagionale ha ottenuto un brillante quarto posto: «Alcuni avevano dubitato delle mie capacità, ma ho dimostrato che quando mi vengono dati buoni mezzi riesco a ottenere buoni risultati».