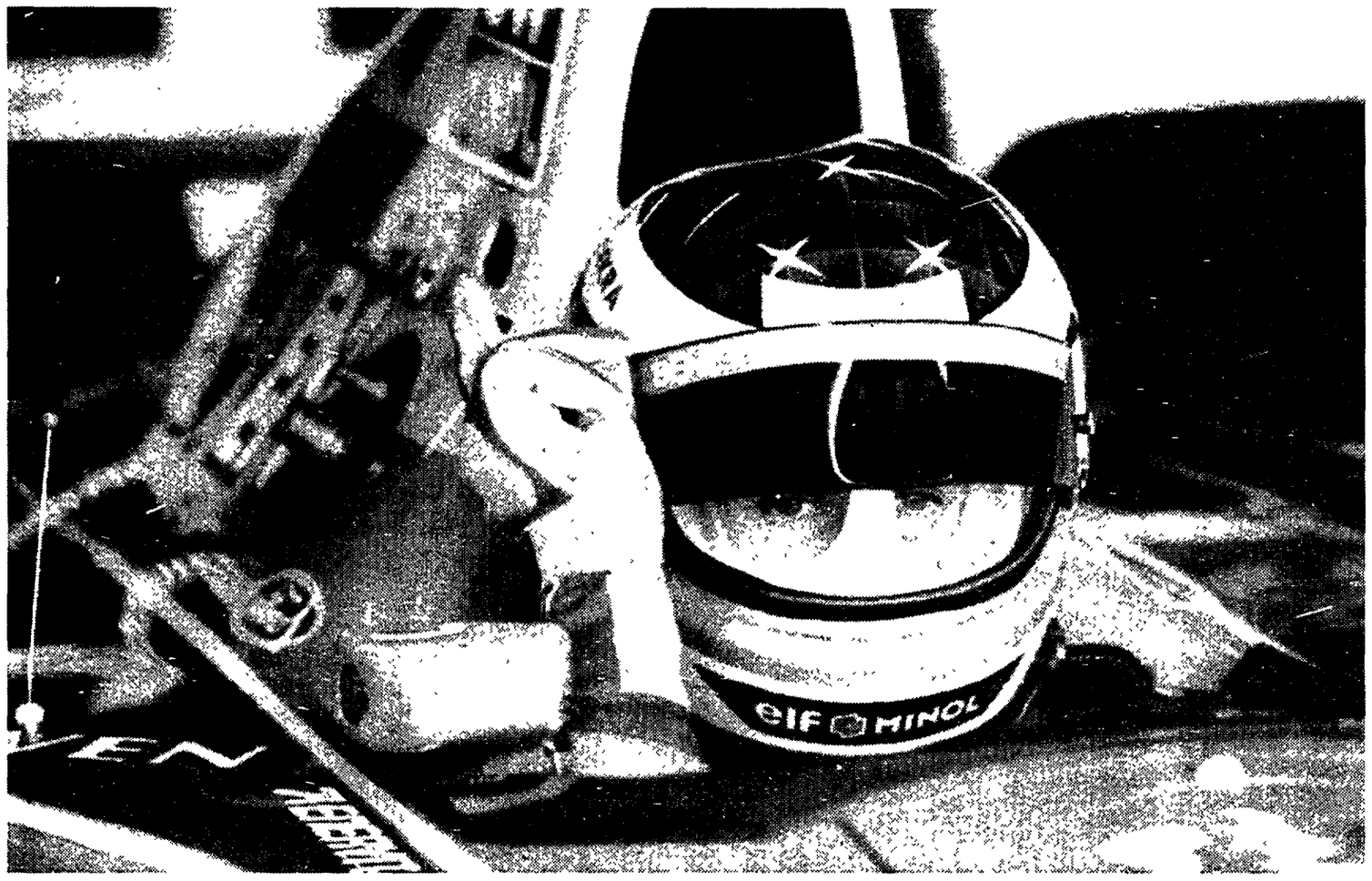
FORMULA 1. In Canada la Ferrari si ferma al terzo posto di Alesi e al quarto di Berger



Michael Shumacher pilota della Benetton Ap

Schumacher, sempre lui

Da domani la «rossa» è a Monza per provare il nuovo propulsore

Grandi progetti per la Ferrari dopo le buone impressioni di ieri nel gran premio canadese. Per tre giorni, da domani fino a giovedì, la Ferrari proverà a Monza il nuovo motore a 4 valvole per cilindro appositamente studiato per i circuiti veloci. Il nuovo propulsore, se i risultati dei test risulteranno positivi, dovrebbe essere impiegato sulle vetture di Jean Alesi e Gerard Berger a partire dal G.P. d'Inghilterra in programma il 10 luglio a Silverstone. La casa di Maranello ha confermato la sua presenza sulla pista dell'autodromo nazionale di Monza accettando di dividerla, almeno per martedì e mercoledì, con le monoposto di Formula 3000 alle quali era stata da tempo assegnata. Non è stato reso noto il nome di chi piloterà in prova la Ferrari col nuovo motore. Probabilmente toccherà a Nicola Larini, anche se i dirigenti della Sias, la società che gestisce l'impianto monzese, sperano che arrivi anche Gerard Berger. L'austriaco dovrebbe infatti riferire le decisioni prese a Montreal dall'associazione dei piloti per le modifiche richieste per il G.P. d'Italia dell'11 settembre. Anche se a Monza nessuno si mostra preoccupato per le ipotesi anticipate nei giorni scorsi da Berger dopo un sopralluogo, è certo che l'arretramento della tribuna di Lesmo, richiesto per aumentare lo spazio di fuga, potrebbe creare qualche problema. L'abbattimento di alcuni alberi potrebbe infatti richiedere, per le autorizzazione necessarie, tempi lunghi per completare i lavori.

Nel Gp canadese i sogni della Ferrari sono finiti come sempre contro la Benetton di Schumacher che ha dominato la gara dall'inizio alla fine. Al secondo posto Damon Hill, solo terza e quarta le rosse di Alesi e Berger.

GIULIANO CAPECELATRO

■ Non c'è riscossa per il cavallino, dopo i lampi della vigilia: Alesi che stupisce pubblico e critica rivaleggiando da pari a pari con Michael Schumacher, segnando i tempi migliori fino all'ultima sessione. Solo, ancora, podio, anche in Canada, in una corsa che nelle previsioni di molti poteva essere davvero l'occasione buona per la Ferrari. Podio con Alesi, è ovvio, buon terzo alle spalle dell'imperversante tedesco della Benetton e del compassato ma determinato Damon Hill, preoccupato di mantenere almeno per questa stagione la leadership della Williams. Alesi, cui spetta il merito non piccolo di aver restituito una prima fila alla scuderia di Maranello: era dall agosto del '91 che non si vedeva una vettura rossa così avanti sulla griglia. Se non altro, potrebbe essere un buon auspicio. Come senz'altro di buon auspicio è il fatto che entrambe le Ferrari abbiano terminato la gara.

Se Alesi non si risparmia, secondo il suo costume, Gerhard Berger si limita ad alcune fiammate durante i primi giri: un duello strenuo con le Williams, l'intraprendente David Coulthard prima, lo stizzito Damon Hill poi. L'austriaco mostra due volti; anzi, anche tre: ringalluzzito e combattivo fin quando gli riesce di tenere dietro la coppia britannica, rassegnato ad un ruolo di comprimario dopo i sorpassi, rinfrancato dopo metà gara, quando ricominica a vedere la coda di Alesi. Ma più su del quarto posto sa di non poter andare, e allora tira a campare, rintuzzando solo con degnazione qualche sporadico attacco.

Bella la gara di Alesi. E, quindi, della Ferrari. Ma il cammino verso la vittoria è ancora lungo. È forte il motore, indubbiamente; il più forte in circolazione, e lo ha dimostrato la gara canadese; ma la sua potenza viene frustrata da un telaio non all'altezza; cioè da un telaio che consenta di scaricare a terra tutti i cavalli lanciati al galoppo dal motore. Le altre, le rivali, soprattutto la Benetton, un gradino più sotto la depressa Williams, sono al momento più equilibrate e quindi, alla resa dei conti, rendono di più in pista.

«Partirò come una palla di cannone», aveva annunciato con scherzosa guasconaggine Alesi, al termine delle prove. Era, in effetti, la sola chance di cui poteva disporre per creare qualche grattacapo a Schumacher. Ma il tedesco gli leva ogni ilusione, bruciandolo all'apparire della luce verde, ed anzi Alesi deve difendersi da una prima fiammata del compagno di squadra, che tenta di rubargli il secondo posto.

Lo scatto della Benetton segna anche la fine della gara; almeno per quel che riguarda la designazione del vincitore. Schumacher allunga e va via, accumulando secondi e secondi di vantaggio. È meno implacabile, meno stritolante di altre occasioni, ma il margine sugli inseguitori, Alesi prima, Hill dopo, è sempre abbondante. La corsa, allora, viene circoscritta alla lotta per le posizioni di rincalzo: i due posti vacanti sul podio, gli altri tre piazzamenti a punti. Ravvivata dal duello in famiglia tra Hill e Courthald, impegnatissimi a rincorrere Berger e, al contempo, a beccarsi tra loro.

Non contribuisce a renderla più vivace la regia della televisione canadese, che si rivela specializzata nel farsi sfuggire i momenti migliori della giornata. Appena c'è un sorpasso nell'aria, le riprese sdegnosamente abbandonano il campo, per proporre magari l'entrata ai box della Pacific Illmor del belga Gachot, ultimo sulla griglia di partenza ed in gara. Quando, invece, potrebbe essere interessante seguire una sosta con relativo conteggio di secondi, è il caso di Hill che contende ad Alesi il secondo posto, le immagini indugiano sì su vettura e pilota, ma per imponderabili ragioni non appare in sovrimpressione il tempo.

Una mano ad aumentare il tasso di noia ce la mette anche l'emittente italiana. Che propina a dosi masicce la storia dell'idillio nascente tra Baresi e Costacurta, complice un profumo dal nome allusivamente ambiguo, ma presentato come un prodotto per maschi veri: concetto promozionale che deve essere ritenuto particolarmente adeguato all'atmosfera viriloide delle gare automobilistiche. La regia canadese si riscatta, in minima parte, grazie al prode Ukyo Katayama, che per ben due volte nello spazio di pochi giri offre alle telecamere un saggio delle sue capacità funamboliche, compiendo due terrificanti giravolte sulla pista che mettono a repentaglio i piloti sopraggiungenti.

Montréal dà un verdetto inequivocabile, se ancora ve ne fosse bisogno. Il campionato 1994 è già finito. Michael Schumacher, cinque vittorie su sei gare, cinquantasei punti, trentatré in più di Hill, insediato al secondo posto in classifica con dieci punti sulla coppia ferrarista, può perderlo solo se, per un improvviso raptus autolesionistico, decidesse di non far più punti. Tanto vale aspettare il '95 e il ritorno del più grande istrione delle piste, Baffo Mansell.

Rothmans presenta le classifiche di Formula 1

CLASSIFICA PILOTI	TOTALE	Brasile 27/3	Pacifico 17/4	S. Marino 1/5	Monaco 15/5	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	56	10	10	10	10	6	10										
2 HILL	23	6	-	-	1	10	6										
3 BERGER	13	-	6	-	4	-	3										
4 ALESI	13	4	-	-	2	3	4										
5 BARRICHELLO	7	3	4	-	-	-	-										
6 BRUNDLE	6	-	-	-	6	-	-										
6 LARINI	6	-	-	6	-	-	-										
8 HAKKINEN	4	-	-	4	-	-	-										
8 KATAYAMA	4	2	-	2	-	-	-										
8 WENDLINGER	4	1	-	3	-	-	-										
8 BLUNDELL	4	-	-	-	-	4	-										
8 FITTIPALDI	4	-	3	-	-	-	1										
13 DE CESARIS	3	-	-	-	3	-	-										
14 FRENTZEN	2	-	2	-	-	-	-										
14 MARTINI	2	-	-	-	-	2	-										

Rothmans RACING
Rothmans Williams RENAULT FORMULA 1 TEAM

Ordine d'arrivo

1) Schumacher (Benetton)
2) Hill (Williams
3) Alesi (Ferari)
4) Berger (Ferrari)
5) Coulthard (Williams)
6) Fittipaldi (Footwork)
7) Lehto (Benetton)
8) Barrichello (Jordan)
9) Herbert (Lotus)
10) Martini (Minardi)
11) Blundell (Tyrrel)
12) Alboreto (Minardi)

Costruttori

1) Benetton 56 p
2) Ferrari 32 p
3) Williams 25 p
4) Jordan 11 p
5) McLaren 10 p
6) Tyrrel 8 p
7) Sauber 6 p
8) Footwork 4 p
9) Minardi 2 p
10) Larrousse 1 p

MOTOMONDIALE. Il romagnolo vince in Germania. Falappa in gravi condizioni

Terno secco, Capirossi primo estratto

Dominio italiano nella classe 250 del motomondiale. Capirossi vince ad Hockenheim precedendo Biaggi (nuovo leader iridato) e Romboni. L'australiano Doohan si impone nella 500, il tedesco Raudies nella 125.

NOSTRO SERVIZIO

■ HOCKENHEIM (Germania). La sesta tappa del motomondiale si è chiusa, come da copione, con la conferma dello strapotere della Honda. In tutte e tre le classi, infatti, la vittoria è andata al colosso giapponese: nella 250, prima gara in programma, è stato Loris Capirossi a conquistare il gradino più alto del podio, mentre la 500 ha visto Michael Doohan dominare su tutti. Vincitore della 125 è stato infine il campione di casa Dirk Raudies. L'Aprilia – la casa italiana che in questa stagione costituisce la vera alternativa al colosso nipponico – ha comunque portato a casa due secondi posti, nella 250 e nella 125, rispettivamente con Massimiliano Biaggi e Sakata.

Loris Capirossi, dunque, è riuscito ad aggiudicarsi la sua prima vittoria sul circuito di Hockenheim in sella alla 250 e lo ha fatto usando la tattica più adatta a questa pista: ha aspettato il momento opportuno per passare al comando e chiudere indisturbato sul traguardo, mentre alle sue spalle, Max Biaggi (secondo) è stato protagonista di un sorpasso al limite ai danni di Doriano Romboni, terzo. Per tutta la gara, i tre – insieme ad Aoki e Okada, i due giapponesi della Honda rispettivamente quarto e quinto al traguardo – si sono avvicendati al comando, favoriti anche dal gioco delle scie. A quattro giri dal termine, Max Biaggi ha tentato la fuga ma Romboni e soprattutto Capirossi (che con 2 minuti 04"820 ha fatto segnare il nuovo record della pista proprio all'ultimo giro) non gli hanno permesso di allontanarsi.

Nella 500, dopo i primi dieci giri dei diciotto in programma, Michael Doohan ha preso il largo, distanziando i suoi avversari di quasi quattordici secondi sulla linea del traguardo. Kevin Schwantz, secondo con la Suzuki, è stato costretto a tenere a bada lo spagnolo Alberto Puig su Honda, poi terzo sul podio, al suo miglior risultato in un grna premio. Per quanto riguarda la Cagiva, John Kocinski non si è presentato sullo schieramento di partenza. Dopo aver fatto un solo giro durante il warm up di ieri mattina, lo statunitense ha infatti preferito non correre a causa del dolore alla mano sinistra fratturata durante le qualifiche di sabato. L'unica Cagiva in gara, quella di Doug Chandler, ha concluso in settima posizione.

Male gli italiani della mezzo litro: dopo il forfait di Cadalora per le lesioni alla mano destra riportate sabato, l' Aprilia di Loris Reggiani è stata costretta al ritiro già al terzo giro per problemi al motore. Stessa sorte, anche se per motivi diversi, è toccata nell'ordine a Marco Papa, Lucio Pedercini e Cristiano Migliorati. Quest'ultimo è stato protagonista di una scivolata senza conseguenze al decimo giro mentre stava lottando nel tentativo di entrare in zona punti.

Gara tutta d'attacco quella della 125. Dopo la fuga di Dirk Raudies, già dai primi giri, seguito a ruota da Noboru Ueda, il tedesco campione del mondo in carica è rimasto solo al comando, continuando indisturbato la sua gara fino al traguardo, approfittando anche di un problema tecnico che ha costretto il giapponese ad arretrare, per finire poi in sesta posizione. Alle spalle di Raudies si è svolta una grande bagarre che ha visto diversi piloti alternarsi al comando del gruppo inseguitore. Alla fine, su tutti, l'ha spuntata Sakata con l'Aprilia (secondo), seguito dall' esordiente giapponese Tomoko Manako.

Buon piazzamento per il primo degli italiani, Stefano Perugini su Aprilia, che si è aggiudicato il quinto posto, mentre Fausto Gresini, partito dalla prima fila con il terzo tempo, non è riuscito ad andare oltre il 13° posto alle spalle del suo compagno di squadra Bruno Casanova (dodicesimo). Il settimo appuntamento con il motomondiale è per sabato 25 giugno prossimo sullo spettacolare circuito di Assen per il gran premio d'Olanda.

Intanto, permangono prurtroppo gravi le condizioni di Giancarlo Falappa, il centauro italiano caduto sabato sul circuito spagnolo di Albacete mentre stava effettuando dei test su una moto Superbike. «Falappa mantiene le sue costanti vitali – ha dichiarato uno dei medici curanti – ma bisognerà attendere almeno 48 ore per esprimere un giudizio sulla situazione. Al paziente è stato applicato un catetere per ridurre la pressione endocranica. La situazione è comunque grave e la vita del pilota è in serio pericolo». Lo sfortunato pilota è sotto sedativi ed è agganciato a un autorespiratore.

Loris Capirossi esulta dopo la vittoria nella 250 Dedert Reuter