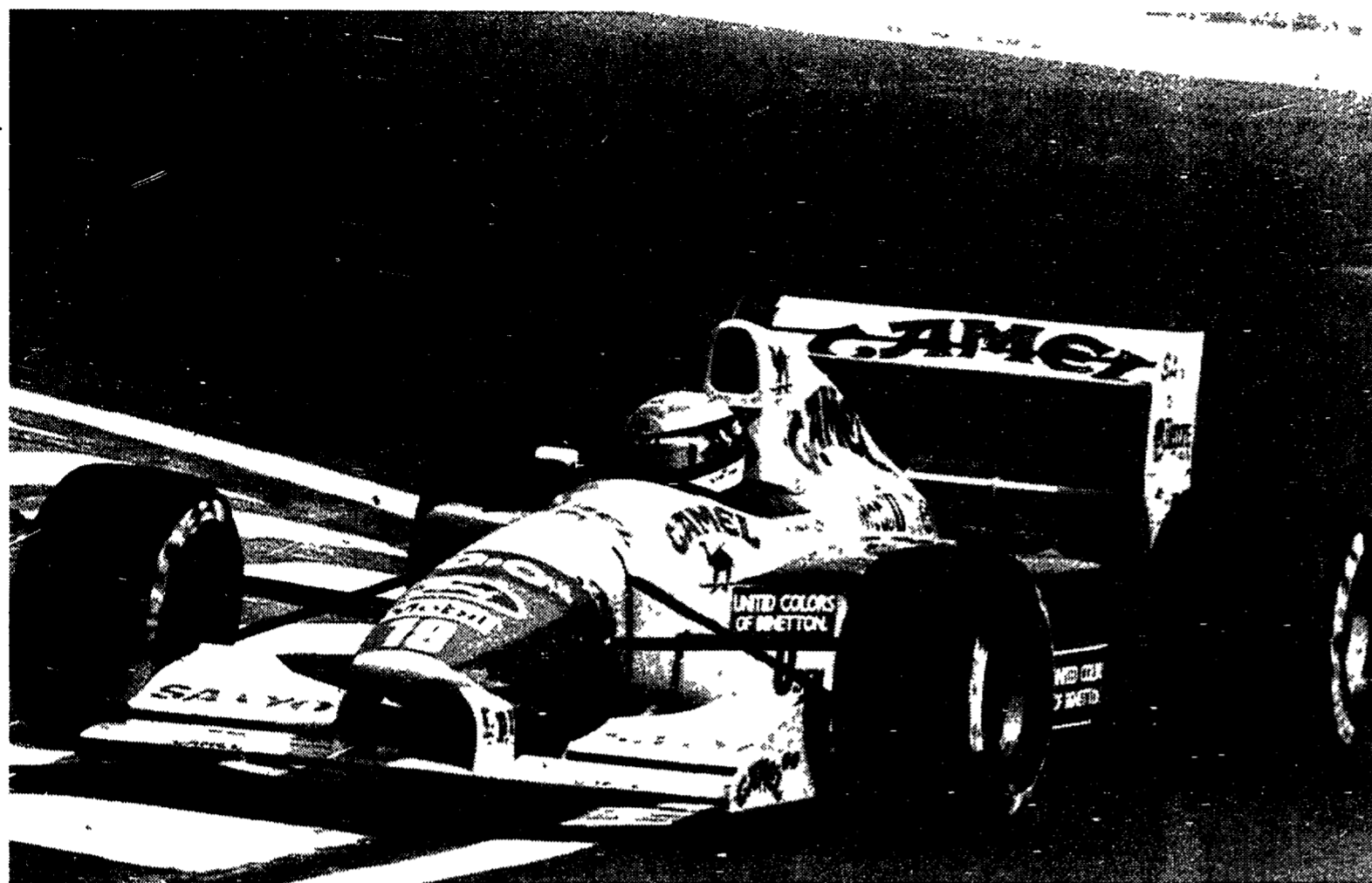


GP DI FRANCIA. Vince il tedesco e la Ferrari di Berger è terza. Male Nigel Mansell: ritirato



Michael Schumacher al suo sesto successo in Formula 1; in basso Damon Hill

Rothmans
presenta
le classifiche di Formula 1

CLASSIFICA PILOTI	TOTALE	GIRI															
		Brasile 27/8	Pacifico 11/4	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	66	10	10	10	10	6	10	10									
2 HILL	29	6	-	-	1	10	6	6									
3 BERGER	17	-	6	-	4	-	3	4									
4 ALESI	13	4	-	-	2	3	4										
5 BARRICHELLO	7	3	4	-	-	-	-										
6 BRUNDLE	6	-	-	-	6	-	-										
LARINI	6	-	-	6	-	-	-										
8 FRENZEN	5	-	2	-	-	-	-	3									
9 HAKKINEN	4	-	-	4	-	-	-										
KATAYAMA	4	2	-	2	-	-	-										
WENDLINGER	4	1	-	3	-	-	-										
BLUNDELL	4	-	-	-	4	-	-										
DE CESARIS	4	-	-	-	3	-	-	1									
MARTINI	4	-	-	-	2	-	2										
15 FITTIPALDI	3	-	3	-	-	-	-										



Ordine d'arrivo	Costruttori	punti
1) Schumacher (Benetton) in 1h 38' 35" 704	1) Benetton	67
2) Hill (Williams)	2) Ferrari	36
3) Berger (Ferrari)	3) Williams	31
4) Frontzen (Sauber)	4) Jordan	11
5) Martini (Minardi)	5) McLaren	10
6) De Cesaris (Sauber)	Sauber	10
7) Herbert (Lotus)	7) Tyrrell	8
8) Fittipaldi (Footwork)	8) Minardi	5
9) Gounon (Simtek)	9) Footwork	3
10) Blundell (Tyrrell)	10) Larousse	1
11) Comas (Larousse)		

Schumacher pigliatutto

Mania delle fiancate personalizzate
Eddy Irvine: «Ireland 1-Italy 0»



«Ireland 1 - Italy 0». La scritta compariva, con tutta evidenza, sulla fiancata dell'abitacolo della Jordan guidata dall'Irlandese Eddy Irvine. Tra tanta pubblicità il giovane pilota ha quindi trovato il modo di rendere pubblica la propria felicità per l'inaspettato risultato ottenuto dalla nazionale di Charlton contro gli azzurri. Non si sa, comunque, se la particolare scritta sia dovuta solo alla gioia per la vittoria o sia il frutto di una scommessa vinta dallo stesso Irvine con qualche pilota della sua squadra, magari un italiano.

Resta il fatto che ormai nella Formula 1 sta sempre più prendendo piede la mania delle fiancate personalizzate: in occasione dell'ultimo Gran Premio, in Canada, fu Andrea De Cesaris a pilotare una Sauber che i suoi meccanici avevano fatto decorare con la formula «Tanti auguri» scritta in tutte le lingue del mondo. Per il pilota romano si trattava infatti della duecentesima corsa in carriera.

Un po' di fantasia, quindi, in un mondo come quello dell'automobilismo sempre più legato alle volontà degli sponsor: con macchine che cambiano di colore a seconda delle volontà dei pubblicitari di turno. Ciamporoso, in questo senso, rimane il caso della Lotus che, della verniciatura completamente nera, passò dopo la scadenza del contratto con una marca di sigarette a una più anonima colorazione gialla.

Il pilota tedesco della Benetton si conferma imbattibile nel giorno più difficile. Termina senza gloria il ritorno di Mansell. L'esperto pilota inglese se ne torna negli Usa senza aver terminato il gran premio. Nigel si è ritirato per noie meccaniche. Berger termina al terzo posto, Alesi finisce fuori gara per un testacoda. Anche Martini e De Cesaris a punti. Solo quindici le monoposto ritirate.

NOSTRO SERVIZIO

■ **MAGNY-COURS** Non c'è niente da fare contro questa Benetton e soprattutto contro questo Michael Schumacher. Il venticinquenne tedesco ha ieri dato un'ennesima prova di superiorità vincendo il sesto gran premio (su sette disputati) della stagione, l'ottavo della sua ancora giovane carriera. Per il pilota della Benetton quello di ieri era un gran premio particolare, contro di lui erano scesi in campo quasi tutti Frank Williams, nel tentativo di combattere la superiorità del «vecchio leone» Nigel Mansell, le Ferrari sembravano tornate - ancora una volta - competitive e Damon Hill aveva conquistato una netta pole position.

La leadership della Williams, però, durava pochi decimi semaforo rosso semaforo verde, il tempo di partire e Schumacher era già davanti a tutti. Il tedesco era abile nell'infilarsi in mezzo ai due portacolori Williams e, approfittando dell'avvio lento di Mansell, si portava con autorità al comando della gara. Dopo i primi giri si formavano due coppie: Schumacher tallonato da Hill (autore del giro più veloce, il quarto con 1'19"678) e, con dieci secondi di ritardo Mansell seguito da Alesi più staccato Berger. Le posizioni sembravano stabilizzarsi quando iniziava la girandola delle soste ai box, iniziava Mansell al 18° giro imitato subito dopo da Alesi. Alla 24ª tornata Schumacher pro-

vava con successo l'allungo in poco tempo il tedesco frapponeva sei secondi tra sé e Damon Hill.

Il primo cambio di gomme premiato più i tecnici della Ferrari e i suoi piloti, per la velocità degli addetti alla sostituzione dei pneumatici sia Alesi (terzo) che Berger (quarto) guadagnavano una posizione rispetto a Mansell. Il «vecchio leone» che ancora detiene il record della pista stabilito nel 1992, dava l'impressione di guidare con molta accortezza, chi si attendeva un ritorno al fulmicotone ricco di manovre azzardate e sorpassi rischiosi rimaneva deluso. Proveniente dalla velocissima «formula indy» l'inglese si faceva notare soltanto per il ritiro avvenuto al 45° giro.

Quattro tornate prima di Mansell, finiva fuori corsa anche Jean Alesi. Il francese, forse a causa di un pneumatico che rendeva ingovernabile la Ferrari n. 27 finiva fuori in testacoda e nel tentativo di immettersi nel tracciato tamponava la Jordan di Barrichello che si spraggiungeva. L'impatto, seppur non violento, costringeva entrambe le vetture al ritiro.

Schumacher conduceva indisturbato la gara, la superiorità tecnica del mezzo meccanico e lo sti-

le di guida pulite consentivano al giovane tedesco di scegliere i momenti più opportuni per la sosta ai box. Con 26 secondi di vantaggio su Hill, Schumacher si permetteva il lusso di fermarsi comodamente ai box, si faceva cambiare i pneumatici e ripartiva, usciva sul rettilineo per ritrovarsi ancora una volta davanti a tutti.

Al cinquantaquattresimo giro si definiva la classifica finale del gran premio. Schumacher, Hill e Berger concludevano a pieni giri. Frenzen a un giro, quindi la coppia italiana formata da Pierluigi Martini e Andrea De Cesaris.

Le attenzioni del dopo gara sono tutte per Nigel Mansell. Dopo aver abbandonato la gara («un invito speciale» a sentire lui), Mansell è giunto al box Williams, si è sfilato la tuta, ha indossato i suoi abiti civili ed è ripartito per gli Stati Uniti non prima di aver rilasciato alcune dichiarazioni. «Io spero che Damon possa ancora disputare buone corse. Torno immediatamente in Usa perché devo correre a Cleveland il prossimo fine settimana. Ho vissuto una bella esperienza ho passato uno splendido week-end e voglio ringraziare tutta

l'equipe della Williams-Renault. Auguro un buon Gran Premio di Gran Bretagna a tutti i piloti del circuito». Insomma parole da ex-pilota di Formula 1.

Felicitissimo Michael Schumacher, ne ha tutte le ragioni. «Sono scattato molto bene alla partenza, anzi ho temuto di aver fatto una falsa partenza. Ero molto preoccupato perché sapevo che questa gara era molto più difficile delle altre, ma così è ancora più bello lottare. Noi avevamo deciso di fare tre soste ai box e la prima è stata quasi contemporanea con Hill poi ho spinto per avere un margine sufficiente di vantaggio in vista della terza fermata ai box. Lo scorso anno facevo molta fatica per giungere terzo, in questa stagione vincere è molto più semplice».

Amareggiato Alesi costretto al ritiro subito dopo la metà della gara. «Su un circuito come questo mi rimaneva molto difficile sorpassare Mansell - ha detto il ferrarese - Dopo la seconda sosta ai box ho cercato di spingere al massimo ma la pressione di un pneumatico mi ha spinto fuori dalla pista. Ho tentato di rientrare ma Barrichello che sopraggiungeva non mi ha visto e non mi ha proprio potuto evitare».

MOTOMONDIALE. Il caldo del Mugello «brucia» Romboni che scivola prima di entrare ai box

Max Biaggi cade e Capirossi adesso fa festa

■ **SCARPERIA.** Due litri di liquidi, sostanze fisiologiche e sali minerali, iniettati con una fleboclisi poco prima della partenza. È questa la «ricetta» per permettere ai piloti del Motomondiale di portare a termine le gare «impossibili», come quella di ieri al Mugello. Ma, con il termometro costantemente sopra i 36 gradi e soprattutto un tasso di umidità da foresta equatoriale, le cure del dottor Claudio Costa e della sua Clinica Mobile non sono bastate a uno dei grandi protagonisti della 250, Donato Romboni, finito in barella a pochi giri dal via per un collasso da calore. «Non ricordavo chi ero e dove mi trovavo» racconta lo spezzino - ma ho avuto la prontezza di spirito di prendere la via del box prima di cadere». Una caduta in curva invece ha tolto di scena il primattore della classe che fa impazzire i tifosi italiani, Max Biaggi con la sua Aprilia dipinta di nero. «Senza una ragione apparente - come spiega più tardi lo stesso pilota romano - visto che tutto, ma

proprio tutto, funzionava alla perfezione» Biaggi era in testa, appena liberatosi della morsa temibile del tedesco Ralf Waldmann con la Honda e pronto ad allungare, poi la scivolata che lo «congelò» a 128 punti mentre il giapponese Okada, settimo al Mugello, sale a 125 e Loris Capirossi, ieri terzo alle spalle del vincitore Waldmann e del redivivo giapponese Tetsuya Harada con la Yamaha, arriva a quota 118. «Quando ho visto Biaggi che «volava», la mia gara è cambiata di colpo - spiega Capirossi - Ho preferito pensare alla classifica e non correre pericoli inutili, visto che le mie gomme si stavano deteriorando rapidamente e tenere il passo dei primi due avrebbe significato rischiare molto. Biaggi e l'Aprilia sono i più forti in questo momento, inutile nascondere, ma io posso ancora vincere il titolo. È quello che conta, o no?».

Capirossi ha ragione da vendere ma nella rabbiosa confessione del

È stato il caldo insopportabile il vero protagonista del Gran Premio d'Italia di motociclismo. Nonostante tutte le precauzioni mediche Donato Romboni, grande favorito delle 250, colto da un collasso da calore, è svenuto subito dopo il rientro ai box. Giornata senza particolare gloria per gli altri portacolori italiani. Nel-

la classe 250 vince Waldman davanti al giapponese Harada e a Capirossi. Nelle 500 Cadalora si piazza al secondo posto dietro all'imprendibile Doohan, dominatore assoluto della stagione. Ueda su Honda vince il duello giapponese con Sakata. Solo decimo l'esordiente Locatelli autore della pole position alla vigilia.

CARLO BRACCINI

«Golden Boy» c'è tutta la sua determinazione a chiudere presto la partita 250 per arrivare, con il titolo o senza, al traguardo della 500. «Quelli della 500 si che sono dei veri "top driver" - si era lasciato scappare sabato Capirossi - non quei "cani sciolti" della 250, senza dignità né rispetto per nessuno».

Nella giornata del disastro-Biaggi, l'Aprilia salva la faccia nella 250 con il buon quarto posto del francese Ruggia e il quinto del pilota-collaudatore Marcellino Lucchi. E,

sempre in tema di faccia, Luca Cadalora ha ritrovato la voglia di sorridere in sella a una Yamaha 500 di nuovo competitiva dopo un terzo di stagione tutto da dimenticare. «Il secondo posto di oggi dimostra che la Honda e Doohan non sono imprevedibili - racconta il modenese del Team Roberts - La differenza in pista l'ha fatta solo il grande talento di Doohan, anche se io ce l'ho messa proprio tutta per batterlo». Con Mick Doohan ancora primo (è il quinto successo consecuo-

tivo quest'anno per l'australiano), Cadalora secondo e il campione del mondo Schwantz terzo con la sua Suzuki, si consolida il primato di Doohan in vetta alla classifica del Motomondiale. 51 punti da amministrare saggiamente in sei Gran Premi. Come dire che, senza improvvisi colpi di scena, il numero 1 sulla carenatura il prossimo anno non glielo leva nessuno.

Se alla Cagiva sono superstitiosi, forse per gli uomini di Giacomo Agostini è proprio il momento di

diventarlo. Entrambe le «rosse» del motociclismo sono uscite di scena nel corso del 17° giro quando John Kocinski (quarto) finiva a gambe all'aria in una curva e il suo compagno Doug Chandler (quinto) prendeva mestamente la via del box per un banale inconveniente meccanico. Per la cronaca a Chandler si è allentato uno dei prigionieri in acciaio che tengono serrato il cilindro. Dice l'ingegner Rosa: «Cose del genere, a livello di statistica, semplicemente non esistono».

Perché non succedono mai? Sarà, ma intanto, quella che doveva essere la stagione trionfale della Cagiva, partita addirittura con una vittoria al primo Gran Premio dell'anno in Australia, si sta trasformando in una passerella di guai e inconvenienti sempre diversi e giro dopo giro le prime voci di un clamoroso divorzio del team italiano da John Kocinski, salutato solo pochi mesi fa come l'uomo del miracolo. Nessun punto mondiale anche per l'altra 500 italiana, la bicilindri-

ca 400 messa a punto dall'Aprilia e affidata a Loris Reggiani. Ancora un guasto meccanico, segno che la strada per il successo è ancora lunga e piena di insidie.

Nessuna delle tre pole position azzurre della vigilia si è trasformata in un successo, nemmeno quella, davvero a sorpresa, del diciannovenne bergamasco Roberto Locatelli nella 125. L'esordiente del Team Italia (ha potuto correre con la sua Aprilia solo grazie allo speciale «invito» riservato alle nazionali organizzatrici) ha terminato la sua prima gara del Motomondiale in una onorevole decima posizione, risultando comunque il migliore degli azzurri impegnati nella minima cilindrata. Il vertice della 125 però parla sempre più giapponese con lo scontro tra Noboru Ueda con la Honda e Kazuto Sakata con l'Aprilia risolti a favore del primo. Sakata, leader della classifica con 52 punti di distacco da Ueda, si prepara all'evento storico di diventare il primo giapponese a vincere un titolo mondiale in sella a una moto italiana.