

**FORMULA 1. A Hockenheim la Ferrari con Berger ritrova il successo dopo quattro anni**



La Benetton-Ford dell'olandese Jos Verstappen mentre brucia nel box del circuito di Hockenheim

Jachim Herrmann/Ansa-Reuter

# Il Cavallino torna vincente

**Dopo il rogo Verstappen in ospedale I rifornimenti, un inutile pericolo**

Una pioggia di benzina sull'auto. Neppure il tempo di pensarci che un'immensa fiammata avvolge la Benetton in cui siede Jos Verstappen, fermo al box per il rifornimento. Un attimo di panico, il peggio che sembra inevitabile, il ricordo delle tragedie di Imola riaffiora. Immediato: Roland Ratzenberger, Ayrton Senna, vite sacrificate sull'altare dell'automobile, immolate al dio più venerato, la Velocità. Mano agli estintori, i meccanici domani il fuoco. La Benetton inondata di schiumogeno viene riposta nel box. Voci confuse parlano di soccorsi, barelle, poi assicurano: Jos Verstappen è salvo. La televisione, pilotata da una regia disattenta, mostra, alla fine della gara, il pilota intento a lavarsi il viso. Verstappen va comunque in ospedale, al Ludwigshafen Oggerheim, trenta chilometri da Hockenheim, specializzato in ustioni. Con lui tre meccanici. La Benetton assicura che «non ci sono feriti gravi». Un incidente che rilancia la polemica. I rifornimenti sono tornati in omaggio allo spettacolo. Bernie Ecclestone, presidente dei costruttori e gran burattinaio del Bamum automobilistico, vi ha visto l'elemento in grado di risollevare sorti e audience della F1. Inutile, si è gridato al pericolo: basta un nulla, si è detto, per innescare una tragedia. A Hockenheim, dopo una partenza da batticuore e da ripetere per l'ecatombe di vetture e le condizioni della pista, la tragedia si è sfiorata. Nessuno ha fatto una piega. Tutto, rifornimenti compresi, continuerà come prima.

■ Hai voglia a girarci attorno. Quel nome, mille volte esecrato, tornerà di continuo, autentica pietra miliare. Alain Prost, cioè, l'allora trionfatore del mondo che se ne andò da Maranello sbattendo la porta e gridando che lui il camion non era abilitato a condurlo. Su Prost la Ferrari aveva edificato i suoi rinnovati sogni di gloria nell'anno di grazia 1990. Mai avrebbe immaginato, né tanto meno avrebbero immaginato i meccanici torinesi della Fiat, che al cavallino allungavano fior di miliardi e di avanzatissima tecnologia, e che il francese avrebbe finito per rappresentare l'incipit di un romanzo popolare carico di tristezza e cuppezze. Lo si potrebbe intitolare, senza sforzare più di tanto la fantasia, «I sogni finiscono all'alba».

È più o meno l'alba, infatti, nel mondo occidentale, quando sulla pista di Suzuka, in Giappone, si affrontano due rivali di sempre, divisi oltre che da comprensibile animosità agonistica, anche da evidente incompatibilità, deflagrata con forza al tempo della convivenza alla McLaren. Oppresso dall'irriducibile aggressività del partner, Prost si è lasciato allestire dalle munifiche offerte della Fiat/Ferrari. E, passo dopo passo, insieme hanno visto avvicinarsi la possibilità di lottare per il titolo. Ma quel giorno, a Suzuka, Senna restituisce al rivale,

Scene di tripudio al box Ferrari quando l'austriaco taglia il traguardo vincendo un Gran premio di Germania senza storia. Schumacher costretto al ritiro da un guasto. Amarezza per Alesi: il suo motore si spegne subito.

■ Urla e abbracci. La tensione accumulata in un'ora e mezza si scioglie e un largo, larghissimo sorriso appare sui volti per solito aggrottati di Niki Lauda e Jean Todt. I meccanici, eroi misconosciuti dell'avventura automobilistica, si abbandonano a fanciullesche piroette. Claudio Lombardi, l'oscuro mago della motoristica, l'uomo che ha scritto una parola decisiva per questa giornata di trionfo, è in bilico tra il riso e il pianto. Sugli spalti sbocciano d'improvviso i fiori rossi delle bandiere di Maranello, mentre legioni di tifosi, i semprefidelì, quelli che non si tirano indietro neppure di fronte alle più atroci disfatte, si slanciano in pista come se fossero a Imola o a Monza. La Ferrari ha vinto, viva la Ferrar-

ni. Gerhard Berger, cavallo di ritorno, butta via dall'album dei ricordi la foto più sgradita: quella che ritrae una vettura mesta perché accasciata dalla sconfitta, assuefatta allo smacco, all'umiliazione persino. Ci sono voluti quasi quattro anni. L'ultimo successo porta il nome in viso di Alain Prost, che il 30 settembre 1990 conquista sulla pista di Jerez de la Frontera i nove punti che fanno ancora sperare nel titolo mondiale. Da allora, più nulla: un 1992 da incubi, poi qualche secondo posto che, nella desolazione, appare manna dal cielo.

Finalmente, Gerhard Berger. Sul podio l'austriaco non appare commosso più di tanto. Felice sì, quanto è logico che lo sia un vincitore; ma poco coinvolto dal tripudio che gli si scatena attorno. Ascolta con debita deferenza i due inni: l'austriaco, il suo, l'italiano. Ha un sorriso furbo da bambino che gli taglia il viso affilato della stanchezza: trecentotto chilometri, sia pure corsi senza doversi dannare per la materiale assenza di avversari, sono sempre una bella fatica. In sabato, aveva raccolto la nona pole position della carriera. Oggi, ha realizzato l'agognato *en plein*, e porta a quota nove anche le sue vittorie. Tra i piloti in attività, è il più carico di trofei e il più quotato.

Per un apparente paradosso, è più commosso Jean Alesi, che non ha potuto fare nemmeno un giro: subito dopo l'avvio, il motore gli si è spento, per lui è finita lì. Più aperto, estroveroso del compagno, Alesi viene trascinato nella festa che esplode al box della Ferrari. Abbracciato, complimentato, baciato, restituisce abbracci, complimenti, baci. Non una ruga stempera la sua gioia. Eppure, sono quattro anni che milita agli ordini del cavallino. Ci era arrivato con la speranza di salire a grandi falcate verso i vertici dell'automobilismo mondiale. Si ritrova a non aver mai vinto una gara, con uno stato di servizio impeccabile, ma di fatto in seconda fila dietro il compagno di maggior esperienza; forse, anche

**Rothmans**  
presenta  
le classifiche di Formula 1

| CLASSIFICA PILOTI | TOTALE | CIRCUITI     |               |               |             |             |             |             |                  |              |               |             |             |                 |                 |               |                 |
|-------------------|--------|--------------|---------------|---------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------------|--------------|---------------|-------------|-------------|-----------------|-----------------|---------------|-----------------|
|                   |        | Brasile 27/3 | Pacifico 17/4 | S. Marino 1/5 | Monaco 15/5 | Spagna 28/5 | Canada 12/6 | Francia 3/7 | Inghilterra 10/7 | Germania 3/7 | Ungheria 14/8 | Belgio 28/8 | Italia 11/9 | Portogallo 25/9 | Argentina 18/10 | Giappone 8/11 | Australia 13/11 |
| 1 SCHUMACHER      | 66     | 10           | 10            | 10            | 10          | 6           | 10          | 10          |                  |              |               |             |             |                 |                 |               |                 |
| 2 HILL            | 39     | 6            |               |               |             | 1           | 10          | 6           | 6                | 10           |               |             |             |                 |                 |               |                 |
| 3 BERGER          | 27     | 6            | 4             | 4             | 4           | 3           | 4           | 4           | 10               |              |               |             |             |                 |                 |               |                 |
| 4 ALESI           | 19     | 4            |               |               | 2           | 3           | 4           | 4           | 6                |              |               |             |             |                 |                 |               |                 |
| 5 BARRICHELLO     | 10     | 3            | 4             |               |             |             |             |             | 3                |              |               |             |             |                 |                 |               |                 |
| 6 HAKKINEN        | 8      |              |               |               | 4           |             |             |             | 4                |              |               |             |             |                 |                 |               |                 |
| 7 BRUNDLE         | 6      |              |               |               | 6           |             |             |             |                  |              |               |             |             |                 |                 |               |                 |
| LARINI            | 6      |              |               |               | 6           |             |             |             |                  |              |               |             |             |                 |                 |               |                 |
| PANIS             | 6      |              |               |               |             |             |             |             | 6                |              |               |             |             |                 |                 |               |                 |
| FITTIPALDI        | 6      |              | 3             |               |             |             |             |             | 3                |              |               |             |             |                 |                 |               |                 |
| 11 KATAYAMA       | 5      | 2            | 1             | 2             |             |             |             |             |                  | 1            |               |             |             |                 |                 |               |                 |
| 12 FRENZEN        | 5      | 1            | 2             |               |             |             |             |             | 3                |              |               |             |             |                 |                 |               |                 |
| 13 WENDLINGER     | 4      | 1            | 1             | 3             |             |             |             |             |                  |              |               |             |             |                 |                 |               |                 |
| BLUNDELL          | 4      |              |               |               | 4           |             |             |             |                  |              |               |             |             |                 |                 |               |                 |
| DE CESARIS        | 4      |              |               |               | 3           |             |             |             | 1                |              |               |             |             |                 |                 |               |                 |

**Rothmans**  
Williams Renault  
FORMULA 1 TEAM

| Ordine d'arrivo  | Costruttori                                       |
|--|---|
| 1) Gerhard Berger (Aut/Ferrari) in 1h22'37"72 (media 222,970 km/h) | 1) Benetton-Ford punti 67                         |
| 2) Olivier Panis (Fra/Ligier-Gitanes Renault Elf) a 54'779         | 2) Ferrari 52                                     |
| 3) Eric Bernard (Fra/Ligier-Gitanes Renault Elf) 1'05"042          | 3) Williams-Renault Elf 43                        |
| 4) Christian Fittipaldi (Bra/Footwork-Ford) 1'21"609               | 4) Marlboro McLaren-Peugeot, Jordan-Hart 14       |
| 5) Gianni Morbidelli (Ita/Footwork-Ford) 1'30"544                  | 6) Sauber-Mercedes, Ligier-Gitanes Renault Elf 10 |
| 6) Erik Comas (Fra/Tourtel Larrousse-Ford) 1'45"445                | 7) Tyrrell-Yamaha 9                               |
| 7) Olivier Beretta (Fra/Tourtel Larrousse-Ford) a un giro          | 8) Footwork-Ford 8                                |
|  | 9) Minardi Scuderia Italia 5                      |
|  | 10) Tourtel Larrousse-Ford 2                      |

## La rossa e una gara lunga quattro anni

Il segnale era venuto da Jean Alesi, a Montréal. Conquistando la prima fila, accanto a Michael Schumacher, il francese tracciava il punto di svolta della tormentata storia postmoderna della Ferrari. La prima fila, anche la prima fila, era ormai evento leggendario per la scuderia di Maranello, in altri tempi incontrastata

dominatrice della Formula 1. Rimontava a quasi quattro anni fa, come la vittoria, cui però seguiva di una settimana. Generoso e sfortunato, Alesi ha dovuto cedere il passo a Gerhard Berger, che negli anni sarà ricordato come l'uomo che riportò il cavallino sul gradino più alto del podio.

**GIULIANO CAPECELATRO**

management torinese, nelle vesti dell'amministratore delegato Cesare Romiti, scende dal cielo ad annunciare la buona notizia. Non resta che la meccanica fatica di raccogliere i punti necessari a fregiarsi del titolo. L'idillio va subito in frantumi. La Ferrari non vince una gara che è una; anzi, corsa dopo corsa, è sempre più ansante. I rapporti con Prost si fanno tesi e deflagrano in clamorosa rottura.

Se il '91 è un anno da buttare, il '92 costituisce forse il punto più basso nella storia della scuderia modenese. Via Prost il reprobato, arriva Ivan Capelli. Si inneggia all'italianità ritrovata, si dipinge il giovane milanese come un sacripante dei circuiti, si giura e spergiura sulla maturazione del francosiciliano Alesi. Un andirivieni incredibile di tecnici, venduti, riacquistati, rilanciati, ancora ripresi. A segno delle serie intenzioni dei vertici del cavallino. Ma la macchina va di male in peggio. Alesi si rivela un lottatore indomito: è lui a tener alta la bandiera ferrartista, conquistando diciotto punti su un totale di ventuno. Ivan Capelli denota un'impressionante fragilità psicologica. Gli insuccessi lo deprimono; si avvia in una spirale negativa da cui non ce la fa ad uscire. Il suo primo anno alle Ferrari sarà anche l'ultimo come pilota di F1.

L'aria è cambiata. A Torino quel titolo mondiale interessa troppo. Non è per filantropia o puro spirito sportivo che ogni anno cento miliardi, secondo versioni ufficiali alquanto reticenti, prendono la stra-

da di Maranello. E da Torino l'avvocato spedisce come suo messo in terra l'avvocato, cioè Luca Cordero di Montezemolo, caro agli Agnelli, con il compito di operare una rivoluzione gestionale e sportiva. L'avvocato, reduce dai fasti e nefasti di Italia '90, ci si mette di buonumore. Altri giri di valzer di tecnici e manager. Al volante, consegnato alla storia il buon Capelli, ritorna Gerhard Berger, dopo tre anni al servizio di Senna presso la McLaren, deciso a ricostruirsi un'immagine di top driver. I desideri, però, devono sempre fare i conti con la realtà. Le traversie tecniche non conoscono sosta. Alesi e Berger passano gran parte delle loro giornate a sacramentare contro una macchina che sembra uscita da un luna park: balla, sobbalza, scarta; tutto fa, tranne che correre come le sue colleghe.

Il lungimirante Montezemolo, che ad ogni inizio stagione mette le mani avanti e promette solo lacrime e sangue, tesse frattanto la sua tela. E riporta al soldo della

gara dei diseredati. Una gara compromessa già al via, quando una carambola infields mette fuori gioco undici vetture. E nessuno riesce a capire perché i commissari non fermino la corsa per consentire una nuova partenza. Qualche danno lo patiscono anche le Williams, perché sia Damon Hill che David Coulthard si fermano a lungo al box; quando rientrano, non hanno più alcuna speranza di far punti. Non resta che Schumacher. A lungo il tedesco dà qualche fastidio a Berger, provandosi a superarlo. Nelle curve, la Ferrari soffre da matti. Ma sui rettilinei il passo delle meraviglie dà la paga al Ford della Benetton e permette al suo alliere di mantenersi in testa. Uscito Schumacher, Berger si ritrova per unici avversari nientemeno che Olivier Panis e Eric Bernard, sulle Ligier che l'accorto Flavio Briatore, team manager della Benetton e rampante in inestinguibile ascesa, ha rilevato e messo nelle sapienti mani di Cesare Fiorio. Un gioco da bambini. Una gara senza storia. Ma la Ferrari torna a vincere. A Maranello non si stracceranno le vesti all'idea che, in fondo, Berger ha corso solo contro se stesso.

Ferrari un alto figlio prodigo, quel John Barnard che ha fama di essere un genio della telaiistica, anche se le sue esperienze ferrariene sono sempre state fallimentari. Non basta: Montezemolo acciuffa Jean Todt, stratega francese cui si dice un gran bene, napoleonico almeno nella statura. E, non contento, rispolvera una vecchia bandiera, Niki Lauda. Uno staff che neanche ad Hollywood.

Geno o no, Barnard sembra continui a fare pasticci coi telai. Come nelle tavole, è dal figlio negletto che viene il colpo di scena risolutore. Claudio Lombardi, ingaggiato in un primo tempo come direttore sportivo, passa ad occuparsi dei motori. Non ha il nome, la fama, i soldi di Barnard, Todt, Lauda. È anche italiano, e questo, specie agli occhi di Barnard, è un'indubbia aggravante. Ma lui lavora, silenzioso e tenace. Tra i tendoni si comincia a parlare di supermotori Todt si sbilancia e promette la vittoria in Germania. Il supermotore, infine, arriva. In prova la sfracella. Resta il dubbio se regga in gara. Ma è gioco forzato affidarsi al motore si fa beffe di Alesi. Ma quello di Berger resiste per tutti i trecentotto chilometri. E una mano benevola, dall'alto, taglia fuori i concorrenti più temibili, spianando all'austriaco la strada verso il successo.

Giu. Ca