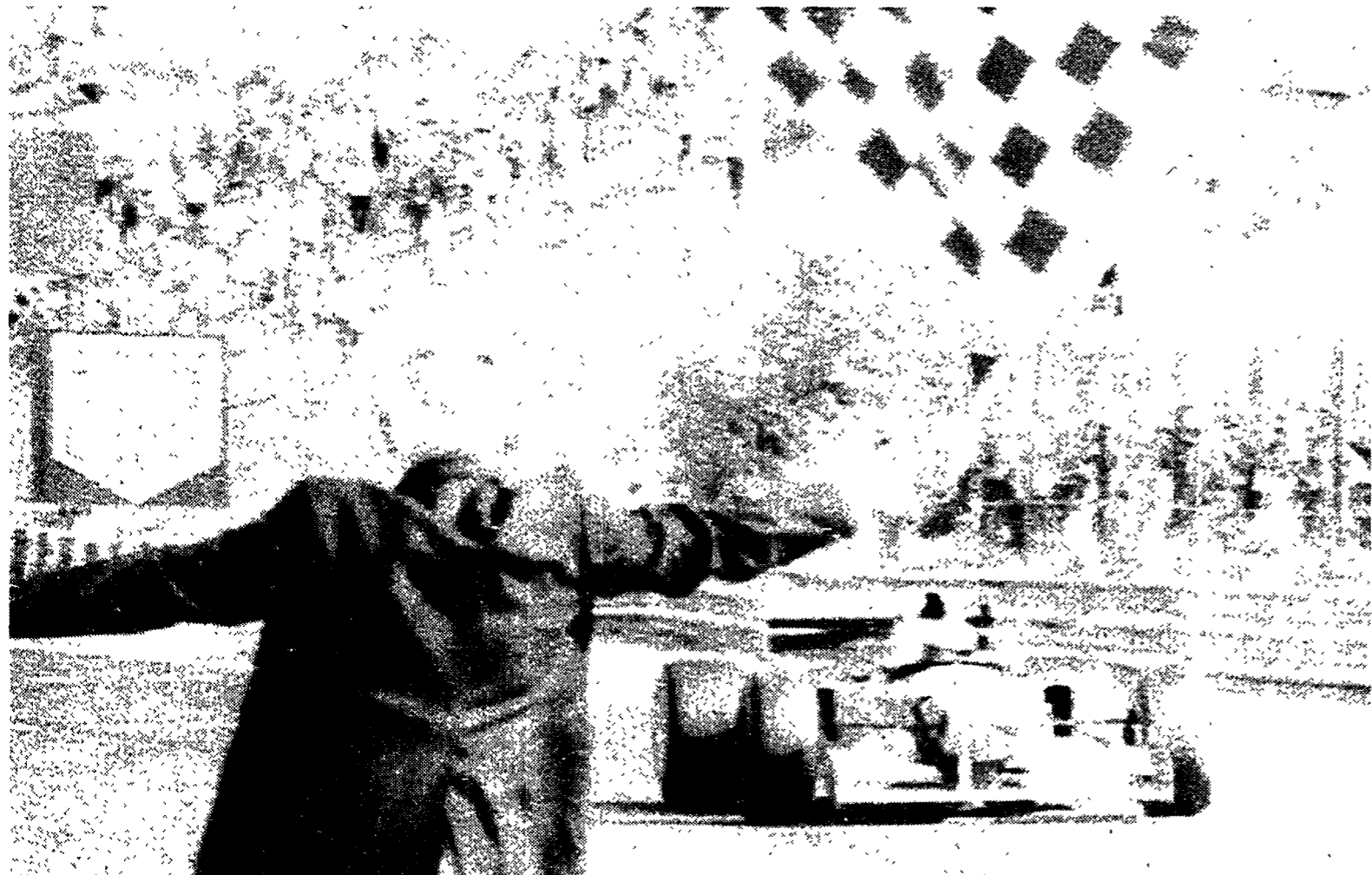


FORMULA UNO. Il pilota tedesco vince anche in Ungheria. Hill secondo, male le Ferrari



L'arrivo vittorioso del tedesco Michael Schumacher al Gp d'Ungheria

Czarek Sokolowski/Ap

Rothmans
presenta
le classifiche di Formula 1

CLASSIFICA PILOTI	TOTALE	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 3/17	Ungheria 14/8	Belgio 28/8	Italia 11/9	Portogallo 23/9	Argentina 18/10	Giappone 6/11	Australia 13/11
1 SCHUMACHER	76	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
2 HILL	45	6	-	-	1	10	6	6	10	-	6	-	-	-	-	-	-
3 BERGER	27	-	6	-	4	-	3	4	-	10	-	-	-	-	-	-	-
4 Alesi	19	4	-	-	2	3	4	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-
5 BARRICHELLO	10	3	4	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-
6 BRUNDLE	9	-	-	-	6	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-
7 HAKKINEN	8	-	4	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-
8 PANIS	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	1	-	-	-	-	-
9 LARINI	6	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
FITTIPALDI	6	-	3	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-
BLUNDELL	4	-	-	-	4	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-
12 KATAYAMA	5	2	-	2	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-
FRENZEN	5	-	2	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14 WENDLINGER	4	1	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DECESARIS	4	-	-	3	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-



Arrivo	Costruttori	punti:81
1) M. Schumacher (Ger. Benetton-Ford) km 305.536 in 1 ora 48'00"185 alla media oraria di km. 169.737	1) Benetton	52
2) D. Hill (Williams) - a 20"827	2) Ferrari	49
3) J. Verstappen (Benetton) a 1'10"329	3) Williams	17
4) M. Brundle (McLaren) - a 1'12"697	4) McLaren	14
5) M. Blundell (Tyrrrell) - a 1 giro	5) Jordan	11
6) O. Panis (Ligier) - a 1 giro	6) Ligier	10
7) M. Alboreto (Minardi) - a 2 giri	7) Tyrrell	8
8) E. Comas (Larrousse) - a 2 giri	8) Sauber	8
9) O. Beretta (Larrousse) - a 2 giri	9) Footwork	5
10) E. Bernard (Ligier) - a 2 giri	10) Minardi	5
	11) Larrousse	2

Schumacher, il dittatore

Cavallino deluso, ma non troppo
Lauda: «Potevamo arrivare terzi»



Dal gradino più alto del podio di Hockenheim al doppio ritiro di Budapest. La stella della Ferrari s'è oscurata in fretta, ma in fondo era anche prevedibile. Troppo lento il circuito dell'Ungheria per sfruttare a dovere il poderoso dodici cilindri della casa di Maranello. Già nelle prove cronometrate s'era visto che qualcosa non andava, con Alesi accreditato del tredicesimo tempo e il solo Berger a salvare la faccia con il quarto posto. In gara però la situazione si è ribaltata. Grande gara di Jean Alesi che è riuscito a risalire fino alla quinta posizione prima di rompere il cambio al 56° giro. Deludente invece la prova di Berger, con la sua 28 sempre in affanno, fin quando una nuvoletta bianca è uscita dai suoi scarichi, a tre giri dal traguardo. Delusione, ma nemmeno troppa, nel clan di Maranello: «Ferrari mezzo e mezzo - ha commentato col suo italiano Niki Lauda - Sapevamo che non era un circuito adatto a noi, ma in fondo le macchine hanno retto discretamente. Potevamo tranquillamente arrivare al terzo o quarto posto. Di più no, non si poteva fare». Anche Jean Alesi ha assorbito bene il forzato ritiro: «Peccato, s'è rotto il cambio, non potevo far altro che fermarmi. Però la macchina non stava andando male. Dobbiamo ancora lavorare, è ovvio, ma qualcosa di buono s'è visto». Non è d'accordo Jean Todt, responsabile della Ferrari: «Tanto lavoro, tanti progressi e poi le due macchine si fermano. Sì, sono deluso, ma andremo avanti su questa strada. E speriamo di riuscire a correre a Monza, un circuito a noi favorevole».

Settimo successo per Schumacher, Hill al secondo posto, fuori entrambe le Ferrari per rottura del motore. Al Gran premio di Ungheria ha vinto la noia, alimentata dalla grande confusione delle soste ai box.

ANDREA GAIARDONI

C'è da sperare che almeno il gatto Schumacher sia divertito a giocare con il topolino Hill, che pure era sceso in pista con propositi bellicosi. Il pilota tedesco s'è pure preso il lusso di fermarsi tre volte ai box (una in più dei suoi avversari, per cercare benzina e gomme nuove. E nonostante tutto è passato sotto la bandiera a scacchi con più di venti secondi di vantaggio sul rivale inglese, e più di un minuto sul terzo classificato, il suo compagno di squadra Jos Verstappen. Insomma, un abisso. E così il Gran premio di Ungheria di Formula Uno, decima prova del campionato del mondo, è fatalmente, inesorabilmente scivolato nella noia più profonda. La Ferrari, che in Ger-

mania era riuscita a metter fine a un clamoroso digiuno di vittorie, è tornata nei ranghi con entrambe le macchine fuori per rottura del motore, anche se a pochi giri dal termine. Ma mai in lotta per una piazzata d'onore. Un po' di calcoli a questo punto: Schumacher è sempre più solo in cima alla classifica piloti con 76 punti, seguito da Damon Hill con 45. Trentuno punti di vantaggio che consentono al pilota della Benetton di attendere con maggiore serenità la probabile squalifica da parte della Fia per le ormai note vicende di Silverstone (sorpasse durante il giro di ricognizione, bandiera nera ignorata durante la gara). Se in appello venisse confermata la «condanna» di

primo grado, vale a dire la squalifica per due gran premi successivi, oltre alla già conteggiata penalizzazione di sei punti (il secondo posto ottenuto da Schumacher a Silverstone). Damon Hill potrebbe solo ridurre lo svantaggio, vincendo però entrambe le gare: non abbastanza, comunque, per riaccirfare Schumacher. Il ricorso presentato dalla Benetton sarà tuttavia esaminato dalla Federazione internazionale soltanto il 29 agosto, il che vuol dire che Schumacher potrà comunque disputare il prossimo Gran premio, il 28 agosto, sul circuito belga di Spa. Bisogna aggrapparsi ai pochi appunti per tirar fuori qualcosa di interessante dal racconto della gara di ieri sul circuito dell'Ungheria, a Budapest. La partenza fila via relativamente tranquilla, con Schumacher, Hill, Verstappen e Berger che mantengono le posizioni della griglia. Scatta invece fin troppo bene dalla quinta fila il francese della Ligier Olivier Panis, tanto da giustificare il sospetto che sia partito qualche millesimo di secondo prima del semaforo verde (a fine gara il pilota è stato convocato dai commissari di pista, mettendoci così in forse la validità del sesto posto finale conquistato).

Nel primo giro il suicidio delle Jordan, con Irvine che taglia la strada a Barrichello; corsa finita per entrambi. Nella carambola viene coinvolto anche Ukyo Katayama, che aveva conquistato nelle prove il quinto tempo. Parte bene invece Jean Alesi che dalla tredicesima posizione risale presto alla settima. Li davanti non c'è storia: Schumacher vola via e Hill arranca parecchi secondi dietro; Verstappen fa il suo dovere, Berger non spinge, Brundle controlla. Poi comincia il tourbillon delle soste ai box che, in teoria, dovrebbe rendere «spettacolari» queste corse. Il risultato invece è l'esatto opposto: una gran confusione, - classifiche che si scompongono per poi puntualmente ricomporsi, quanta benzina ha messo quello, quanta quell'altro, Hill non vuole fermarsi, anzi sì, eccolo che entra ai box, e Schumacher che fa? Ormai nelle gare di Formula Uno l'aspetto strategico, per così dire, supera per importanza l'agonismo in pista, l'abilità dei piloti. E in un circuito del genere, dove non si vede un sorpasso nemmeno a pagarlo oro, allo spettatore non rimane altro che lasciarsi rapire dalla noia. La gara si rianima appena negli ultimi venti giri. Nello spazio di un giro escono di scena Jean Alesi (rottura del cambio) per la Ferrari numero 27, che dalla tredicesima posizione si era conquistato un tranquillo quinto posto, e il britannico David Coulthard, seconda guida della Williams-Renault, che butta al vento il gradino più basso del podio con uno scellerato testacoda quando alle spalle aveva il vuoto. Berger si ritrova così in quinta posizione. E alle sue spalle, ma a grande distanza, si sviluppa il duello più interessante della giornata, ed è tutto dire: quello tra Mark Blundell (Tyrrrell) e Olivier Panis (Ligier) per la conquista della sesta piazza, con il francese disperatamente all'attacco (ma su questo circuito, come già detto, superare è pressoché impossibile) per entrare in zona punti, dopo il secondo posto conquistato in Germania. A risolvere il duello ci pensa però Berger, che a tre giri dalla fine è costretto al ritiro per rottura del motore. Non resta altro da raccontare, se non l'esultanza di Schumacher, che vince il suo settimo Gran premio della stagione su dieci disputati, e della Benetton, che piazza anche Verstappen sul podio consolidando il vantaggio nella classifica costruttori.

MOTOMONDIALE. Vacanze finite per i piloti, grande attesa per le 250. Incognita Cagiva: lascia?

Capirossi-Biaggi, la grande sfida riparte da Brno

Vacanze agli sgoccioli per i piloti del Motomondiale. Dai Caraibi ai più esclusivi club monegaschi (ma non manca chi, come Capirossi, non ha disdegnato qualche puntata nella «sua» riviera romagnola) si fanno le valigie e ci si prepara al rientro. Data prevista: 21 agosto sul circuito di Brno, nella Repubblica Ceca; domenica prossima. Già venerdì mattina i bolidi scendono in pista per le prime prove ufficiali dell'undicesimo Gran Premio del 1994, quattro al termine della stagione. C'è giusto il tempo per fare un po' i conti in tasca al Motomondiale, tentare un bilancio, azzardare un pronostico. Il tutto in pieno stile balneare, per carità, chiacchiere in libertà sotto l'ombrellone. Prima di chiudere definitivamente il nostro e partire anche noi alla volta di Brno.

La sfida Capirossi-Biaggi
Come andrà a finire. La sfida tra Loris Capirossi e Max Biaggi nella 250 ha scomodato perfino il duello nazionale-popolare per eccellenza, quello di Coppi e Bartali. I due galleggianti del motociclismo di casa nostra fanno di tutto per attirare l'at-

tenzione: si detestano (più o meno palesemente) e in pista se le danno di santa ragione. Capirossi, emiliano-romagnolo, viene dalla grande scuola della «terra dei motori» e guida una moto giapponese, la Honda. Biaggi è il primo romano a puntare tanto in alto nel Motomondiale e lo fa in sella a una moto italiana, l'Aprilia. Situazione punteggiata: 168 per Capirossi, con quattro vittorie, 144 per Biaggi, con tre successi. In mezzo, a quota 152, il giapponese Okada con la Honda, temibilissimo sulla carta ma completamente estraneo a questa lotta senza quartiere tra piloti azzurri. Se alla fine vincerà lui, per il pubblico di mezzo mondo sarebbe una grande delusione. Tornando in Italia, importa decisamente meno quello che succederà nelle altre due classi. La 500 è saldamente nelle mani dell'australiano Mick Doohan con la Honda (gli manca solo la certezza della matematica, ma potrebbe arrivare già domenica prossima a Brno),

Domenica prossima, sul circuito di Brno, nella Repubblica Ceca, riprende il Motomondiale. Quattro prove alla fine del mondiale. Nelle 250 l'appassionato duello tra i due italiani Loris Capirossi e Massimiliano Biaggi, rispettivamente primo e terzo in classifica. Tra loro, l'insidia del giapponese Okada. Nelle 500 l'au-

straliano Doohan ha di fatto già vinto il titolo, mentre nelle 125 è sempre più solido il dominio dei giapponesi. Intanto acque agitate alla Cagiva, qualcuno sussurra che starebbe per ritirarsi dal Motomondiale, mentre è quasi certo il debutto della casa di Varese nella Superbike con un nuovo quattro cilindri.

CARLO BRACCINI

mentre nella 125 dovrebbe spuntarla il fantino Kazuto Sakata, giapponese che guida una 125 Aprilia, sui connazionali Ueda e Tsujimura. **La Cagiva se ne va?** L'incognita Cagiva. È il tormentone dell'estate motociclistica: la «rossa» delle due ruote sembra di nuovo sul punto di lasciare il Motomondiale. Tra le possibili motivazioni: risultati non all'altezza delle aspettative, poca professionalità

dell'ambiente, scarsi riscontri sulla stampa ammalata di calcio, un po' di latente vittimismo. Era già successo nel 1990, a metà stagione. Quella volta però i fratelli Castiglioni ci ripensarono quasi subito e la Cagiva imboccò finalmente la strada giusta, verso il gradino più alto del podio della 500. Di sicuro, o quasi, c'è solo il debutto della casa varesina nella Superbike, il campionato delle grosse sportive di serie, con un nuovo quattro cilindri 750 costruito in collaborazione con la Ferrari Engineering. «Il Motomondiale? Tranquilli, si continua» - assicurano gli amici più stretti dei due Castiglioni. Sono troppo appassionati per smettere proprio adesso che la moto è a livello delle migliori 500 giapponesi. Piuttosto, i piloti. L'innamoramento dei boss varesini per John Kocinski, antipatico e lentiginoso ragazzino dell'Arkansas, non è senza fine e forse John ha già le valigie pronte. C'era una volta Bernie Eccle-

stretti televisivi dei Gran Premi si è trasformato nell'aspetto cruciale del campionato del mondo, le gare in tv sono diventate roba per pochi eletti. Sintomatico il caso italiano dove a dispetto dell'avvincente duello Biaggi-Capirossi, le dirette criptate di Tele+ 2 hanno ascoltato da condominio. Monza, Imola e i vantaggi del motociclismo. Ci volevano le tragedie di Senna e Ratzemberger per far dire ai saccenti della Formula Uno che «...nel Motomondiale sono più avanti di noi nella consapevolezza dei problemi legati alla sicurezza nei Gran Premi». Grazie, ma non basta qualche morto di meno per cantare vittoria. Metà dei circuiti del 1994, così come sono, non potrebbero riottenere l'omologazione per il 1995 e gli interventi necessari si preannunciano tanti e costosissimi. Intanto, tra poco più di un mese, l'11 settembre, le moto tornano a Laguna Seca, negli Stati Uniti, dove le ambulanze tagliano la pista e i muretti di cemento tendono agguati. Però - Business is business - gli affari sono affari, e ce lo hanno insegnato proprio gli americani.

Diretta sì, ma per pochi
Il bello della diretta. La celebre frase di Gianni Minà non si addice proprio al Motomondiale dell'era televisiva. Sembra un paradosso ma da quando lo sfruttamento dei