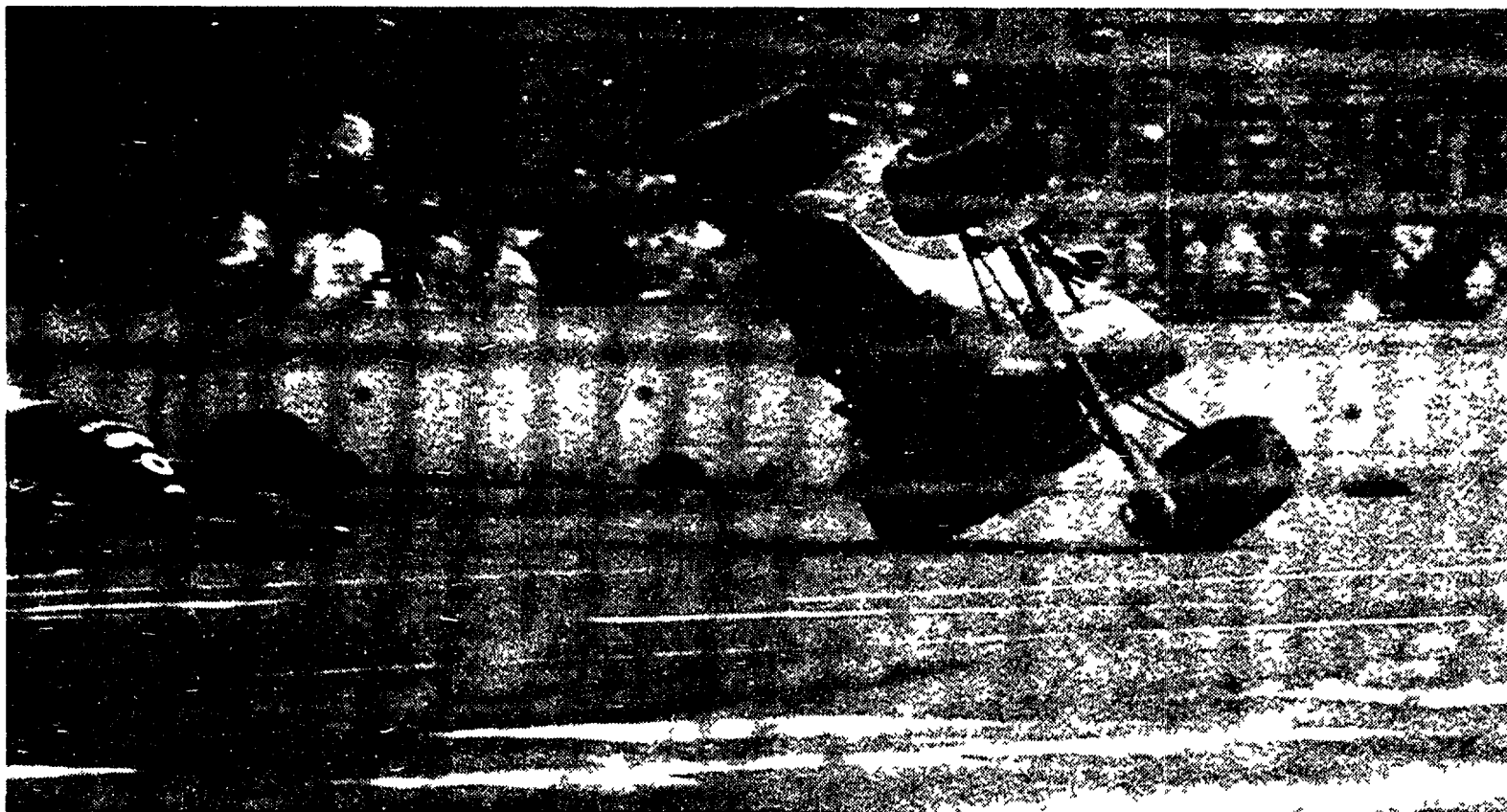


FORMULA UNO. Gp di Adelaide: i protagonisti si autoeliminano, il tedesco campione del mondo



Il momento decisivo del Gran Premio di Adelaide, l'impatto tra Schumacher e Hill

Brock Ap

Hill incorona Schumacher

Schumacher, secondo pronostico. Ma il neocampione ha sfiorato la clamorosa sconfitta; l'incidente con Hill gli ha però portato il titolo. E il Gp d'Australia lo ha vinto Mansell sulla Williams, davanti alla Ferrari di Berger.

GIULIANO CAPECELATRO

■ Come Alain Prost con Ayrton Senna nel 1989, a Suzuka. Come Ayrton Senna con Alain Prost nel 1990, ancora a Suzuka. Adelaide 1994 trascina Michael Schumacher ad un finale di partita con Damon Hill che ne calca pari pari gli epiloghi anticipati messi in scena dai due irriducibili rivali: aggancio in pista, gara finita per entrambi, titolo a chi si trovava in testa alla classifica. Sulla scia dei due dominatori di un recente passato, Schumacher s'insedia sul trono della Formula 1, incurante dell'ombra di sospetto che vela l'incidente decisivo Schumacher ha vinto, viva Schumacher, intona il Barnum automobilistico, in testa Flavio Briatore, team manager della Benetton. Hill ha perso. Secondo ad una sola incollatura dal campione del mondo novantuno punti contro novantadue. Adesso, per lui, sarà difficile

anche mantenere il posto alla Williams. Dura la legge della Formula 1. Tutto accade al trentaseiesimo giro. Nell'arco di pochi secondi. E nel corso di una lotta serrata. Col solito Schumacher partito in testa, dopo aver dribblato Nigel Barchino, aveva pur tentato di fargli lo sgambetto, stringendolo a destra. Primo ed unico aiuto (potenziale) fornito al dimesso compagno di squadra. E con Hill costretto al solito inseguimento. Questione di centimetri, millesimi di secondo. Macchine quasi azzeccate, Schumacher che non molla. Hill che non riesce al sorpasso. Ma quant'è bravo Damon, si mormora nei box: una gara da manuale, sconosciuti tardivi per un eroe troppo schivo. Il piglio macho di Schumacher è ben

più pagante là dove romba il motore, se poi lo porta a calpestare antiche amicizie, poco male. In quel trentaseiesimo giro Schumacher la fa grossa. Un errore che potrebbe costargli la gara e il titolo. Ma era scritto che fosse lui a succedere a Prost, in ordine cronologico, e a Senna, in ordine ideale. Forse perché l'accanimento di Hill, che non lo molla un istante, comincia a pesargli e a mandarlo nel pallone. Michael il mascello mette le ruote su un cordolo, la vettura fa un giro su se stessa e va a sbattere contro le barriere di gomma, tornando in pista forse un tantino malconcio. Hill intravede, in quel momento, un varco e la possibilità di ripetere l'impresa del suo grande padre. Si infila, e succede uno sconvolgimento: le due vetture si toccano, Schumacher finisce fuori e diventa terrore, convinto di aver perso tutto, Hill prosegue con la macchina ammaccata e una gomma bucata, è costretto a far tappa ai box, dove la diagnosi è inappellabile: sospensione anteriore sinistra fuori uso. *Rien ne va plus*. La falce di luna di un sorriso illumina il viso di Schumacher. Da quel trentaseiesimo giro il gran premio d'Australia cambia faccia, aprendo le porte a quelli che, fino ad allora, erano stati semplici comprimari. Diventa un braccio di ferro tra Nigel Mansell e il ruggente Gerhard Berger partito

undicesimo e risalito a ridosso dei primi. Due vecchie lenze dei circuiti, due antichi nemici divisi da un infuato anno di comune militanza sotto le bandiere del cavallino rampante, col malcapitato Gerhard costretto a farsi da parte di fronte al nuovo beniamino di Maranello. Vanno avanti appaiati. Mansell conserva un esiguo margine due secondi e mezzo. La parola è ai box. Secondo tradizione, i meccanici Ferrari fanno il miracolo, regalando due secondi buoni al loro portacolori, che torna in pista in testa. Cuori in alto entusiasmati alle stalle. La sbiadita compagnia di Maranello accarezza il sogno di un secondo colpo: che arriverà opportuno a far dimenticare un anno di delusioni e amarezze. Macché Mansell fa pressing. Berger soffre e al sessantaseiesimo giro, fa la frittata. Buca clamorosamente il tracciato finendo in un corridoio laterale, da cui torna in pista in tempo per vedere le regali terga di Mansell allontanarsi. Ci sono ancora diciassette giri. Tutto è possibile. E Berger ci dà dentro con innegabile diligenza. Con il conforto morale di Jean Alesi che di tetta in tetta, riesce comunque ad attardarsi al sesto posto finendo per le alchimie logico-elettroniche a fianco del compagno. Ci prova anche Berger ad azzannare il perfi-

do figlio di Albione che però non è suonato e mantiene quel tanto di vantaggio che gli consente di mettersi in fascia il trentunesimo successo della carriera e assicurarsi, se ne fosse bisogno, la prima guida della Williams per la prossima stagione. Mansell vice la gara. Berger è secondo e, con Alesi sesto, salva in qualche modo la faccia del cavallino. Martin Brundle è giocosamente terzo. Rubens Barrichello quarto con la Jordan e Olivier Panis piazzato quinta la sua Ligier. Michael Schumacher è campione del mondo. Con un incidente alla Prost. O alla Senna. Ma sugli annali figurerà solo il suo nome accanto a quello della Benetton.



Rothmans
presenta
le classifiche di Formula 1

CLASSIFICA PILOTI	TOTALE	Brasile 27/3	Pacifico 17/4	S. Marino 1/5	Spagna 28/5	Canada 12/6	Francia 3/7	Inghilterra 10/7	Germania 31/7	Ungheria 14/8	Belgio 28/8	Italia 11/9	Portogallo 25/9	Giappone 6/10	Australia 13/11
1 SCHUMACHER	92	10	10	10	10	6	10	10	-	10	-	-	10	6	-
2 HILL	91	6	-	-	1	10	6	10	10	6	10	10	6	10	-
3 BERGER	41	-	6	-	4	-	3	4	-	10	-	6	-	2	-
4 HAKKINEN	26	-	-	4	-	-	-	4	-	-	6	4	4	-	-
5 ALESI	24	4	-	-	2	3	4	-	6	-	-	-	-	4	1
6 BARRICHELLO	19	3	4	-	-	-	-	-	3	-	-	-	3	3	-
7 BRUNDLE	16	-	-	-	6	-	-	-	-	3	-	2	1	-	-
8 COULTHARD	14	-	-	-	2	1	-	-	1	-	3	1	6	-	-
9 MANSELL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	10
10 VERSTAPPEN	10	-	-	-	2	1	-	-	1	-	4	-	2	-	-
11 PANIS	9	-	-	-	-	-	-	-	6	1	-	-	-	-	2
12 BLUNDELL	8	-	-	-	4	-	-	-	2	-	2	-	-	-	-
13 FRENZEN	7	-	2	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	1	1
14 LARINI	6	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15 FITTIPALDI	6	-	3	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-

Rothmans
Williams Renault
FORMULA 1 TEAM

Ordine d'arrivo	Costruttori
1) N. Mansell (Williams) in 1h 47' 51" 480	1) Williams Renault punti 118
2) G. Berger 2 511	2) Benetton Ford 103
3) M. Brundle 52 487	3) Ferrari 71
4) R. Barrichello 1 10 530	4) McLaren Peugeot 42
5) O. Panis 1q	5) Jordan Hart 28
6) J. Alesi 1q	6) Tyrrell Yamaha 13
7) H. Frenzen 1q	7) Ligier-Renault 13
8) C. Fittipaldi 1q	8) Sauber-Mercedes 12
9) P. Martini 2q	9) Footwork-Ford 9
10) J. J. Lehto 2q	10) Minardi Scud Italia 5
	11) Larrousse Ford 2

L'inglese in lacrime: «Ci dovevo provare» Ferrari soddisfatta

■ ADELAIDE (Australia). Erano occhi che dicevano tutto: quelli di Damon Hill mentre i tecnici della Williams guardavano scontenti la sospensione anteriore della sua «numero 0». Il pilota inglese aveva capito che il trionfo indito lo aveva solo sfiorato: il bilancio dell'impatto con la Benetton di Schumacher era stato assai più pesante di quello che era sembrato. Non si trattava di una gomma scoppiata, ma di un guasto che aveva messo fuori gara anche lui. E a quel punto, dopo mesi di costante rincorsa, la tensione si è sciolta nel pianto. Solo a gara finita Hill riesce ad andare di fronte ai giornalisti: ma per pochi istanti. Il tempo di trovare una giustificazione a quello che è sembrato più che altro un peccato di invidia. «Che altro potevo fare se non tentare di superarlo in quel varco che si era aperto? Lo dovevo fare per me e per tutti quelli che mi hanno aiutato a fare un campionato così bello e indimenticabile. Peccato - conclude - ma alla Williams tutti meritano lo stesso una medaglia». E un premio, in fin dei conti, è arrivato lo stesso: giacché la scuderia inglese si è laureata campione del mondo nella categoria costruttori.

Atmosfera assai diversa naturalmente nei box della Benetton, dove Flavio Briatore dice: «Eravamo psicologicamente preparati a perdere e quindi la nostra soddisfazione adesso è ancora maggiore». Per la scuderia italo-tedesca non è arrivata la vittoria nel mondiale costruttori, ma è una delusione che passa subito in secondo piano. «Cinque anni fa - racconta Briatore - eravamo in tutto cinquanta e ora siamo in duecento, avevamo una squadra che in un certo senso veniva dalla serie B e ora vendiamo tecnologia agli altri. Merito della famiglia Benetton che in questi anni ha creduto nella squadra e ha continuato a investire. Adesso speriamo di poter continuare bene per restare ai vertici della Formula 1».

Facce allegre anche alla Ferrari, dove il direttore Jean Todt assicura: «Alla vigilia avrei firmato per un risultato così. Ora sono un po' deluso perché Berger fino a pochi giri dalla fine era in testa, ma va bene così. Abbiamo ottenuto il terzo posto nella classifica costruttori e Berger è quinto terzo nel mondiale piloti. La strada è quella giusta: ci sono buone premesse per la prossima stagione». Dal canto suo Gerhard Berger se la prende ma con classe: con Frenzen che per ben due giri non gli ha lasciato lo spazio per il doppiaggio, «vantaggiando nel duello con Mansell». «Comunque Frenzen si è venuto a scusare - racconta il pilota austriaco - dicendo di non avermi visto negli specchietti: va bene così. Io ho anche fatto un errore, ma la pista era molto scivolosa. Ora che è finita posso dire che è stato un campionato positivo per me e per la Ferrari. La squadra è in crescita e l'anno prossimo può riservarci grosse soddisfazioni».

Titolo a venticinque anni. Ma resta Emerson Fittipaldi il campione più giovane Michael, l'uomo dal piede d'oro

■ Un mese, poco più. Per una questione di giorni Michael Schumacher, neocampione del mondo, deve cedere il passo di fronte ad Emerson Fittipaldi, che continua a figurare come il pilota più giovane a raggiungere il tetto della Formula 1. Venticinque anni e nove mesi non ancora compiuti ha il brasiliano il 10 settembre 1972 quando, sul circuito prestigioso di Monza, acquista la matematica certezza di avercela fatta. Venticinque anni, dieci mesi e dieci giorni ha Michael Schumacher quando, dopo un'astuta carambola da principianti, acquista la matematica certezza che il trentenne Damon Hill, nel giorno della sua gara più impavida, non può soffiargli l'alloro mondiale.

La storia elargisce le sue astuzie anche nel campo marginale delle corse automobilistiche. Fedele ai suoi disegni, fa vincere il tedesco dall'ampia mascella e dalla guida garbata, e perché non si nutrono dubbi sull'inappellabilità dei suoi decreti, lo fa vincere proprio nel giorno in cui il predestinato

commette l'errore più vistoso della stagione: vuoi così colà dove si puote. Lui, Schumacher, che di errore ne fa davvero pochi. E che, per aggressività e sagacia tattica, già viene issato sul piedistallo che fu di Ayrton Senna. Da Silva. Errore seguito da un pronto ravvedimento e da un mistenoso impatto utile comunque ad assecondare la superiore volontà.

E tra i go-kart che cresce, si forma e matura la propria incoercibile vocazione Schumacher Michael, venuto al mondo il 3 gennaio del 1969 a Huerf-Hermueleim. I segni della futura grandezza ci sono tutti. Nel senso che Schumacher padre gestisce una pista di go-kart, così che il piccolo Michael non ha problemi di addestramento. Non appena ne ha l'occasione, indossa il casco e si mette a studiare. È difficile che il giovane Schumacher lasci le sudate ruote. Il ragazzo ha i numeri, i frutti si vedono. E sul giovane talento piomba come un falco la Mercedes, che lo mette a balia nei propri allevamenti.

Va forte, Michael Schumacher. Non mostra paura, è veloce, aggressivo. La Formula 1 se ne accorge e lo recluta tra i suoi. Piedi buoni e ne sono pochi. L'audace reclama nuovi fenomeni. E Michael fa il suo esordio in Belgio su una Jordan, sul finire dell'agosto 1991. Non fa in tempo a capire che una gara con l'imprevedibile Eddie Jordan, che nella gara successiva è già seduto dentro una Benetton. Merito di Flavio Briatore che ha l'occhio lungo e la zampata che non perdona. Bagna l'esordio con la scuderia anglo-italiana come meglio non potrebbe: quinto posto a Monza, gran premio d'Italia. È appena la sua seconda gara. Davanti a lui ci sono soltanto Mansell, Senna, Prost, Berger come dire il Gotha dell'automobilismo mondiale. Un certo Nelson Piquet, tre volte campione del mondo, suo compagno di squadra, è costretto a fargli strada e accontentarsi del sesto posto. Per chi ci crede, è un altro segno inconficcabile. Il campionato di rodaggio termina con due vesti-

posti e quattro punti in totale. Quelle poche gare bastano a far lo diventare la prima guida della Benetton. E puntuale arriva anche la prima vittoria. Che Michael conquista in Belgio, sulla pista che l'aveva tenuto a battesimo l'anno precedente. Lui è forte e se ne accorgono tutti. La Benetton ha ancora qualche problema di assetti. Ma Briatore non se ne sta con le mani in mano. Il 1993 rappresenta un doppiopio della stagione passata. Ancora una vittoria, una sola. Che, questa volta, arriva a Schumacher sul circuito di Montecarlo, principato caro alla Formula 1, che non saprebbe come fare a meno delle sue banche e della sua indulgenza fiscale.

È fatta. La Benetton trova i suoi equilibri. E il 1994 propone Michael Schumacher come antagonista ufficiale di Ayrton Senna. Approntato dopo lunghe trattative, e il forzato pensionamento di Prost, alla Williams. Bruciante la partenza di Schumacher, che vince una gara via l'altra. Il fatto elimina nella tra-

Il neo campione mondiale di Formula 1, Michael Schumacher saluta i suoi supporters accorsi al Gran Premio di Adelaide in Australia

Williams Ap

Giu Ca