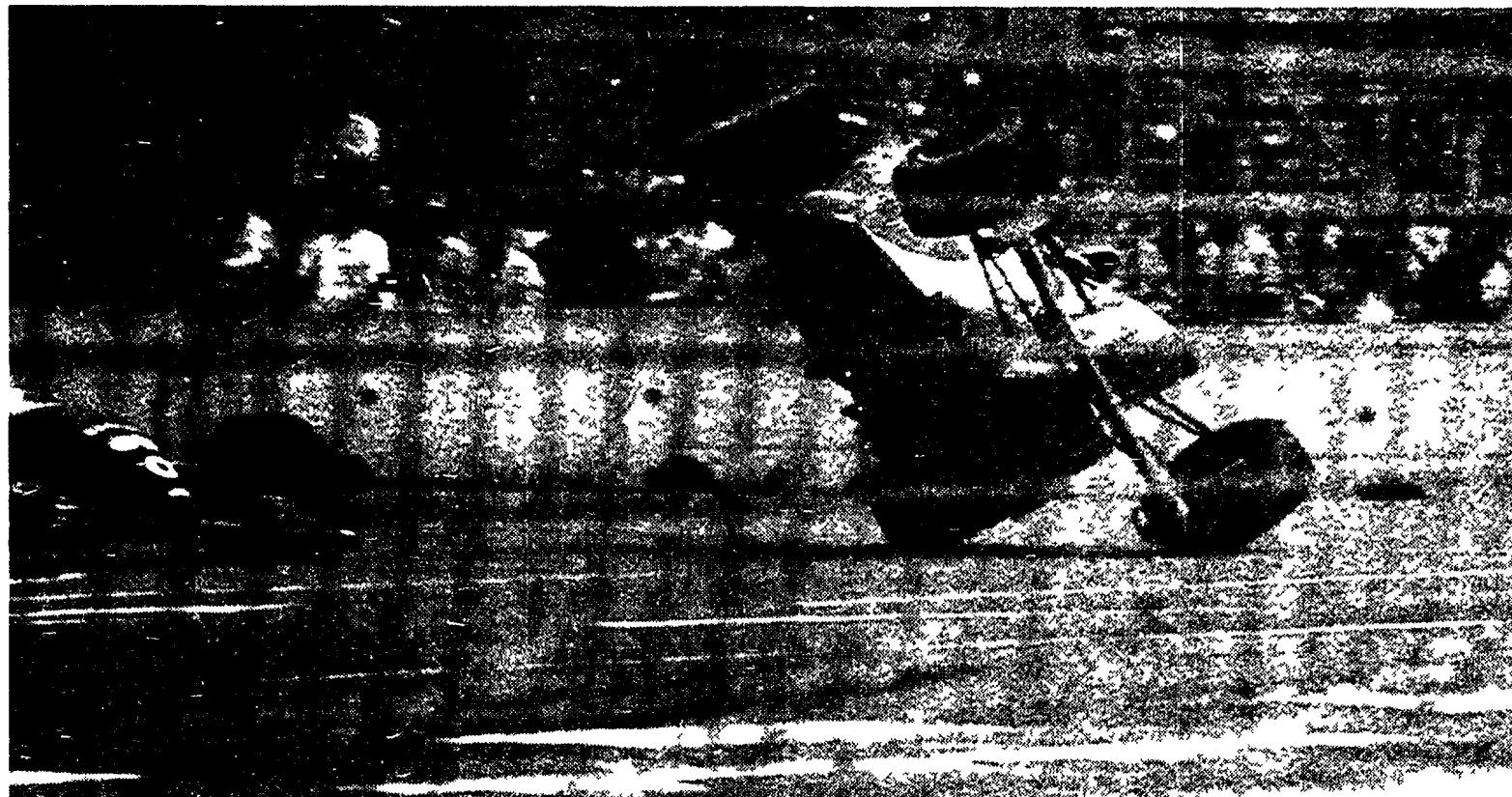


Sport

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

Rothmans
presenta
le classifiche di Formula 1

CLASSIFICA PILOTI	TOTALE	CAMPIONATO MONDIALE												
		Brasile 2/3	Pacifico 1/4	S. Manno 1/5	Monaco 1/5	Spagna 2/5	Canada 1/2	Francia 3/7	Inghilterra 1/7	Germania 3/7	Ungarn 1/8	Belgio 2/8	Portogallo 2/9	Europa 1/10
1 SCHUMACHER	92	10	10	10	6	10	-	-	-	-	-	10	6	-
2 HILL	91	6	-	1	10	6	10	6	10	10	10	6	10	-
3 BERGER	41	-	6	1	4	-	3	4	-	10	-	6	2	6
4 HAKKINEN	26	-	-	4	-	-	-	4	-	-	6	4	4	-
5 ALESI	24	4	-	1	2	3	4	-	6	-	-	-	4	1
6 BARRICHELLO	19	3	4	-	-	-	-	3	-	-	3	3	-	3
7 BRUNEL	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	-	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

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.

GUILIANO 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 un po' gli episodi anticipati messi in scena dai due irriducibili rivali aggancio in pista, gara finita per entrambi, tutto 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 festa 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 lex* 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 dinobblato Nigel Mansell che, uscito ai colpi mancini, 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 azzicate, Schumacher che non molla Hill che non riesce al sorpasso. Ma quant è bravo Damon, si mormora nei box: una gara da manuale, riconoscimenti 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 anche amicizie, poco male. In quel trentaseiesimo giro Schumacher la fa grossa. Un errore che potrebbe costargli gara e 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 maschilista 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 malconcia. Hill intravede, in quel momento, un varco e la possibilità di ripetere l'impresa del suo grande padre. Si infila, e succede uno sconquasso le due vetture si toccano. Schumacher finisce fuori e diventa terro, convinto di aver perso tutto. Hill prosegue con la macchina ammaccata è una gomma bucata, 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 somaro 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 compinari. Diventa un braccio di ferro tra Nigel Mansell e un ruggente Gerhard Berger partito

undicesimo e risalito a ridosso dei primi. Due vecchie lenze dei circuiti, due antichi nemici divisi da un infastidito anno di comune militanza sotto le bandiere del cavallino rampante, col malecapitato Gerhard costretto a farsi da parte di fronte al nuovo beniamino di Maranello. Vanno avanti appaltati. Mansell conserva un enigmo marginale due secondi e mezzo. Lì parola: è ai box.

Secondo tradizione, i meccanici Ferran fanno il miracolo, regolando due secondi buoni ai loro portacoloni, che torna in pista in testa. Cuori in alto entusiasmo alle stelle. La sbiadita compagnia di Maranello accarezza il sogno di un secondo colpaccio che arriverebbe opportuno a far dimenticare un anno di delusioni e amarezze. Macché. Mansell fa pressing. Berger solle e al sessantatreesimo giro, fa la finta buca clamorosamente il tracciato finendo in un comodino laterale, da cui torna in pista in tempo per vedere le regal 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 iella in iella, riesce comunque ad attenerci al vostro posto finendo per le alchimie logistiche-elettroniche, a fianco del compagno. Ci prova anche Berger ad azzannare il perfetto figlio di Albione che però non è suonato e mantiene quel tanto di vantaggio che gli consente di mettersi in testa 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 gioiosamente terzo. Rubens Barrichello quarto con la Jordan e Olivier Panis quinto: 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.

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



■ ADELAIDE (Australia). Erano occhi che dicevano tutto quelli di Damon Hill mentre i tecnici della Benetton guardavano sconsolati la sospensione anteriore della sua numero 0. Il pilota inglese aveva capito che il trionfo indato 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 irruenza. «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 scudata inglese si è laureata campione del mondo nella categoria costruttori».

Ambrosa 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 cinquante e ora siamo in duecento, avevamo una scuderia che in un certo senso veniva dalla sene. B e ora vendiamo tecnologia agli altri. Merito della famiglia Benetton che in questi anni ha creduto nella scuderia 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 scommesso per un risultato così. Ora sono un po' deluso perché Berger finì pochi giri dalla fine era in testa, ma va bene così. Abbiamo ottenuto il terzo posto nella classifica costruttori e Berger è giunto 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, svantaggiandolo 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: lo ha anche fatto un errore, ma la pista era molto «civolosa». Ora che è finita posso dire che è stato un campionato positivo per me e per la Ferrari. La scuderia è in crescita e l'anno prossimo può ricevere 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 brasiliense 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 principiante, acquista la matematica certezza che il tentenante Damon Hill, nel giorno della sua gara più impavida, non può soffrigli 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 gamboina. E, perché non si nutra di suoi decreti, lo fa vincere proprio nel giorno in cui il predestinato

commette l'errore più vistoso della stagione: vuoli così colà dove si puote? Lui, Schumacher, che di errori ne fa davvero pochi. E che, per aggressività e sagacia tattica, viene issato sul piedistallo che fu di Ayrton Senna Da Silva. Errori seguito da un pronto ravvedimento e da un misterioso impatto utile comunque ad assecondare la svenevole volontà. E tra i go-kart che cresce, si forma e matura la propria incertezza, la vocazione Schumacher Michael, venuto al mondo il 3 gennaio del 1969 a Huert-Hermelum. 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'uzzolo, 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 accorgi e lo recluta tra i suoi. Piedi buoni e non pochi l'audience 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 ana tira con l'imprevedibile Eddie Jordan, che nella gara successiva è già seduto dentro una Benetton. Mentre di Flavio Briatore che ha l'occhio lungo e la rampa che non perdonava. Bagna l'esordio con la scudiera anglo-tirreniana come meglio non potrebbe: quinto posto a Monza, gran premio d'Italia. E appena la sua seconda gara. Davanti a lui ci sono soltanto Mansell, 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 inequivocabile. Il campionato di rodaggio termina con due vittori posti e quattro punti in totale.

Quelle poche gare bastano a farlo 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 doppione della stagione passata. Ancora una vittoria, una sola. Che, questa volta, arride a Schumacher sul circuito di Montecarlo, principato caro alla Formula 1 che non sapebbe come fare a meno delle sue banche e della sua indulgenza fiscale.

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

gica domenica di Imola, Senna l'unico che avrebbe potuto rispondere alla stratosfera del tedesco. A tanto compito viene chiamato Damon Hill, che fa del suo meglio riuscendo a vincere anche sei gare un mano glieia dà la stessa Benetton che comincia pasticci tali da portare alla squalifica del suo pilota, cui vengono anche annullate una vittoria e un secondo posto.

Per questo la sfida si trascina fino all'ultima gara, ad Adelaide. Nel giorno decisivo Schumacher sbaglia. Segno forse di un incipiente cedimento psicologico. Ma, trascinato dalla mano invisibile della storia, trasforma l'errore in un impatto providenziale. In fondo, un campione si vede anche da come sbaglia. □ Giu Ca

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