

Sport in tv
CALCIO Mondiali Usa '94
PATTINAGGIO A ROTELLE
CICLISMO Coppa Bernocchi
SPORT Tgs Sportsera
SPORT Studio Sport

Raitre ore 14 30
 Raitre ore 15 20
 Raitre ore 15 50
 Radue ore 18 10
 Italia Uno ore 19 50

Sport

SPONSORS BEACH WATERPOLO
VIVAI IMPERATORE
CIS
 LA CITTA' DEL GOSPO NOVA

IN PRIMO PIANO. Ufficiale: il campione del mondo per due stagioni guiderà la Rossa. Alesi alla Benetton

Michael, formidabile quel '94

Michael Schumacher è nato il 3 gennaio 1969 a Hürth-Hornheim (Germania). È alto 1,74 m e pesa 66 kg. Ha disputato 62 Gp, vincendone 15. Ha sposato il primo agosto Corinna. La carriera comincia nel 1984 con il kart (campione di Germania Juniores 1984-1985, vicecampione del mondo 1985, campione di Germania e campione d'Europa 1987); 1988: campione di Germania formula Koenig e vicecampione d'Europa di Formula Ford 1600; 1989: 3° nel campionato tedesco di F3; 1990: campione di Germania di F3; 1991: debutta in F1 con la Jordan e poi passa alla Benetton; 1992: una vittoria nel Gp del Belgio; 1993: una vittoria; 1994: otto vittorie, campione del mondo.



Schumacher, con Niki Lauda, ad Inola, nell'aprile scorso. A destra, Jean Alesi e, sopra, Jacques Villeneuve



E Jacques Villeneuve va alla Williams

Già la settimana scorsa il figlio di Gilles Villeneuve (morto nell'82 durante il Gp del Belgio) aveva annunciato il suo passaggio alla Formula uno. «Non è stata una decisione facile», ha dichiarato ieri Villeneuve, annunciando l'accordo con la Williams. «Mi dispiace lasciare l'Indy, ma non si debbono lasciare sfuggire occasioni come questa». Jacques Villeneuve è nato il 9 aprile 1971, è residente a Montecarlo, è coltore. Nell'88 partecipa alle corse di vettura da «turismo» in Italia; 1989: partecipa alla Formula 3 in Italia; 1992: vicecampione del Giappone di Formula 3; 1993: terzo nel campionato di Formula Atlantic (Canada); 1994: Formula Indy, sesto nel campionato (una vittoria) e secondo nella 500 miglia di Indianapolis; 1995: è attualmente in testa alla classifica Indy, con 45 punti di vantaggio e tre corse da disputare.

Schumacher-Ferrari la coppia dell'anno

Ora è ufficiale: Schumacher è della Ferrari: firmato un contratto biennale di 75 miliardi. Jean Alesi fa il percorso inverso e approda alla Benetton. La Williams annuncia l'acquisto di Jacques Villeneuve, figlio di Gilles.

ALDO QUAGLIARINI

Dopo le voci le mezzecorriere le polemiche e i finti stupori finalmente la telenovela del matrimonio di Maranello si è conclusa. L'annuncio ufficiale dell'accordo raggiunto tra la Ferrari e Michael Schumacher è stato difamato in poco dopo mezzogiorno con uno scarno comunicato due righe appena per avvertire il mondo che il pilota tedesco vestirà in «rosso» per otto anni. Due righe che suscitano l'ilarità, considerando l'importanza dell'evento per la Formula Uno e le conseguenze sul piano pratico. Pochi minuti dopo infatti, come fosse uno scambio di bollettini di

guerra, la Benetton ha annunciato che sarà Jean Alesi a sostituire Schumacher il francese ha già firmato un contratto che lo lega alla scuderia franco-trevigiana per le prossime due stagioni (anche lui) per un totale di 20 miliardi. Spara il Cavallino risponde la Benetton. La guerra di mezz'ora sembra essersi conclusa con un grande accordo che alla fine accenniamo un po' tutti (meno forse i tifosi) e non lascia sul campo strascichi polemici almeno per il momento. Mentre si svela il segreto di Pulcinella rimangono però avvolti dal mistero tutti quegli ele-

menti non secondari (i costi le cifre tutti gli impegni presi gli accordi di messa su carta da bollo) che ci fanno capire meglio il senso di un contratto la strategia che sottende ad un matrimonio e ad un divorzio. Ma a dire la verità anche su questo aspetto ciò che manca è soltanto l'ufficialità perché già da tempo circolano le voci sulla cifra imposta dal campione del Mondo sulle richieste principesce avanzate dal suo manager sulle necessità e sulle esigenze della Ferrari su quelle della Benetton. Partendo dalla cifra (ufficiale, naturalmente) ci si rende subito conto dello sforzo immane del Cavallino scintillante: miliardi in cambio dei sei di Schumi per due anni di contratto e un'opzione da parte della scuderia (una sorta di diritto di prelazione) alla scadenza. Più le richieste «personali» si parla di una villa miliardaria nelle vicinanze di Bologna con piscina elipsoide macchinina con autista sempre a disposizione, un contratto per il suo ingegnere di pista Pat Symmond e altre minori. Parte dello stipendio di Michael verrà pagata dalla Shell che ha raggiunto un accordo con

Maranello e sostituirà l'Agip come sponsor principale (50 miliardi?). Non si sa invece se è vero che tutti i partner del Cavallino hanno chiesto ospicci aumenti in vista dell'arrivo di Schumi. Quello che sta cercando il Cavallino è una sicurezza per il futuro il prossimo anno la Ferrari adotterà il motore a dieci cilindri (già usato quest'anno con successo da Benetton e Williams) motore che viene già sperimentato da diverse settimane sarà ancora più importante quindi la collaborazione tra ingegneri e piloti per migliorare il prodotto Schumi e per viceversa considerato il più grande aiuto che possa avere un ingegnere, ha un vecchio fuor dal comune è in grado di percepire il minimo «messaggio» da parte del motore. Ha una straordinaria capacità nella scelta dell'assetto da gara, insomma possiede qualità da grande campione e conosce alla perfezione il V10. Jean Alesi se ne va dalla casa che amava. Se ne va con dispiacere ma la tristezza e la rabbia prova nei giorni scorsi non ci sono più perché Jean non esce da sconfitto, va alla scuderia campione del

Mondo (probabilmente) a guida di una macchina che corre come un missile. Non solo. È amato dai tifosi italiani e lo sarà ancora alla Benetton trova Flavio Briatore suo grande estimatore e soprattutto grande organizzatore il team manager della casa franco-trevigiana sa che Jean per dare il massimo ha bisogno di una famiglia intorno dove sentirsi a casa sua. Farà di tutto per favorirlo. Non ci sarà da meravigliarsi se Alesi riuscirà il prossimo anno a cogliere i risultati che non sono arrivati al Ferrari.

La Benetton infine acquista un pilota molto veloce e di lingua francese (lo desiderava la Renault che fornisce il motore) e soprattutto spinto da una grande voglia di rivincita ha la possibilità di dimostrare che la vittoria arriva se hai una buona macchina e non solo il miglior pilota. Insomma para il colpo del divorzio da Schumacher con un matrimonio che non può essere considerato di ripiego mentre mantiene inalterate le possibilità di vittoria. In questa guerra estiva fatta di colpi ad effetto e di risposte immediate le altre scuderie non sono rimaste a guardare. Contemporaneamente agli annunci incrociati

di Ferrari e Benetton la Williams ha ufficializzato un contratto per cinque anni con Jacques Villeneuve 24 anni figlio di Gilles e attuale capoclassifica nel torneo Indy. Il giovane canadese ha provato nelle settimane scorse la Fw17 facendo registrare tempi invidiabili. Il prossimo anno correrà insieme a Damon Hill al quale è stato confermato il contratto per un altro anno e un sostanzioso aumento (20 miliardi il triplo della cifra ottenuta per il '95). E non tutto è concluso. C'è un Frentzen ambito da più case (McLaren Jordan) un Barchello dato in arrivo alla Benetton un Berger non molto contento della sua nuova posizione alla Ferrari e ora dattissimo alla McLaren Mercedes. L'austriaco è tentato e la proposta di contratto offerta da Maranello non è stata ancora firmata. Scappa il padre di Berger. Il padre di Gerhard Berger è luglio in Austria dalla Germania dove ora si liberta su cauzione perché accusato di una truffa di 14 miliardi di lire. Johann Berger in quanto cittadino austriaco non verrà estradato.

A Ferragosto anche Enzo Ferrari andava in ferie. A Maranello dal cruscotto il suo giorno preferito. Gli piaceva guardare dalla finestra la fabbrica che aveva creato i capani non grigi scollava il silenzio di quel posto che per tutto l'anno la cosa del rumore il tratto saliente appariva continuava per i viali con l'aria e un'ondata di dover salutare i quarantenni e scambiare qualche chiacchiera con loro magari sul tempo che guarda un po' che scherzava a fare. La il giorno diceva in cui si stava fiero di essere ben in un cruscotto gli appariva un pied logo comprensibile. Però non quel miracolo di azzurri nati in un'abitazione con qualche spicciolo messo da lui qualche socio intimo e poco entusiasta e molti che volevano fare i piloti. Lui Ferrari li conosceva bene. Gente che per un rimbombo di motore o per un acceleratore di quello che in la scuderia di stacco era pronta a volare scintillava bene che passasse al volante. I primi soldi arrivarono così diffidando le macchine più grosse e veloci motorizzate. Alla Romeo ai primi del '50 vennero i con questi soldi che fu il primo Alcantara di cui come sarebbe stato logico. Dal consumo alla produzione. Chissà se se lo proprio per quel suono di motore sempre più lontano che Enzo Ferrari finì per amari-

Piloti e Maranello, un romanzo in 85 nomi

Enzo Ferrari e i suoi piloti rapporti a volte di grande amore altre volte di stima nella maggior parte dei casi solo di lavoro. Il preferito del Drake era Nuvolari. Eppoi molti altri, ma dopo c'era stato Gilles Villeneuve che Ferrari finì per trattare quasi come un figlio. Per Maranello sono transistati tanti grandi campioni alla guida delle rosse: 85 piloti fra cui Fangio, Lauda, Schekker. Un lungo elenco di nomi che hanno scritto la storia della Formula Uno.

DANIELE AZZOLINI

più di ogni altro i piloti che consumavano le sigarette quasi fossero pacchetti di sigarette. Una a Gran Premio, cento volte. Ma a lui piaceva così perché in quella sospensione in quei malintenti in quella foga di dare fondo a ogni cavallo motore il Drake sentiva il suo stesso piacere di costruire le sue macchine in un certo modo pronto a tutto capriccio di interruzione con la voglia di vincere che le guidava. Ed era quel congedare ai suoi piloti in modo che le redde fossero tribolite un atto di gene-

rosità che Ferrari trovava un po' facile e schietto. L'unico che non era possibile in quell'anno indovinare e spesso un troppo brusco e furente. Per questo gli fu caro Nuvolari che Ferrari guardava al più grande. E dopo di lui Gilles Villeneuve che Ferrari finì quasi per trattare come un figlio. Enzo e Moss scrisse il Drake aveva uno stile simile a uomini che su qualunque tipo di macchina in qualsiasi circostanza e su qualunque percorso dimostravano l'innata abilità e complessivamente i migliori. E

nel suo libro però Ferrari ha avuto per tutti i piloti di Maranello se non parole gentili quantomeno dei giudizi obiettivi. E affidò le sue macchine a uomini diversissimi tra loro affidandosi al suo fiuto di trovare il pilota giusto per la macchina giusta. Dunque non furono sempre i maltrattati ad averla vinta. Degli 85 piloti che hanno guidato la Ferrari negli anni del mondiale (Schumacher sarà il numero 86) tutto il meglio della Formula uno ha messo pochissime eccezioni (Moss, Clark, Senna) ha vestito la tuta rossa di Maranello. Il primo fu il primo in Gran Bretagna fu quello di Gonzalez nel 1951. Ferrari in apparenza «la prima» quando era costretto a inseguire. Poi fu il lungo stagione di Ascari tre anni gran premi vintra (1951 e il 1953) inframazzati dal solido successo di Farulli in Svizzera (1952) di Hawthorn in Francia (1954) di Fangio in Germania (1955). Antonio Ascari il padre era paragonabile a Tazio Nuvolari per l'ardimento che era Ferrari il figlio Alberto invece

lo conquistato con una grande gara a Monza. Ferrari regalò senza pensarci due volte una targa con il cavallino rampante che aveva una zampa spezzata. Niente di più il Drake concessa ad altri piloti come gli americani Gurney e Ginther che a Maranello venivano chiamati «marines» come Chris Amon e Mario Andretti. E poco tenero fu anche nei confronti dei piloti italiani (Mussa Scaifotti lo stesso Barchello) da cui si aspettava sempre qualcosa in più. Finì per non chiamarli più in scuderia fino a quando non si innamorò di Michele Alboreto (vincitore di tre gran premi tra il 1984 e il 1985) di cui apprezzava la guida limpida e la capacità di diposere in corsa.

Fu Berger l'ultimo a vincere un gran premio con il monoposto di Maranello con il Drake ancora vivo. Accadde nel 1987 e nel 1988. Dopo il momento del Drake la Ferrari cercò di montare le posizioni perdute con Prost e Mansell poi con Alesi. Chissà se sarebbe piaciuto al patron Prost e Alesi quasi di sicuro se non fosse stato per gli spermi di un certo Antonio Pironi. L'ambasciatore prima in Olanda Raggi con Ferrari fu un momento. Gente che diceva le macchine in black. Proprio come piaceva al Drake.