

**AUTOMOBILISMO.** Ferrari disastrose subito fuori, Hill ritirato: vince Villeneuve



**Un viaggio «mistico» al muro del pianto**

**GIORGIO FALETTI**

**E**d eccoci qua, di nuovo a vagare per il deserto. Il Vecchio Testamento è un paragone abbastanza realistico per descrivere le peregrinazioni del popolo ferrarista al seguito di questo o quel profeta venuto ad indicare a tutti il giusto rettilineo.

**Todt di sale**

Non sappiamo se Jean Todt si è girato a guardare il motore di Irvine quando è esploso e bruciava come Sodoma e Gomorra, non sappiamo se ha voltato la testa e ci è rimasto di sale. Possiamo solo dire come ci siamo rimasti noi, ed è un elemento maleodorante che per decenza non nominiamo ma che è chiaramente intuibile. Altro che manna.

Forse mentre il grande ambasciatore Luca di Montezemolo era in Germania a trattare con il manager di Schumacher ed è tornato molto risentito per aver ricevuto due tavole mentre lui voleva anche le sedie, un gruppo di miscredenti a Maranello ha costruito una Canoa d'Oro e ha cominciato ad adorarla, attirandosi le ire del dio dell'automobile o dell'avvocato Agnelli, il che è lo stesso.

**Come Giacobbe**

Forse Barnard ha capito male quando ha sentito una voce nella testa che gli diceva «Vai sulla montagna e sacrifica il tuo unico figlio, il motore dodici cilindri». Giacobbe, mentre stava per sacrificare Isacco, è stato fermato all'ultimo momento da Dio, che glielo aveva ordinato per metterlo alla prova. Invece Barnard, dato che si crede un Padreterno e la voce che aveva sentito era la sua, non lo ha fermato nessuno e il dodici cilindri è esploso con un botto pari a quello dei dieci cilindri di Schummy al Gran Premio di Francia.

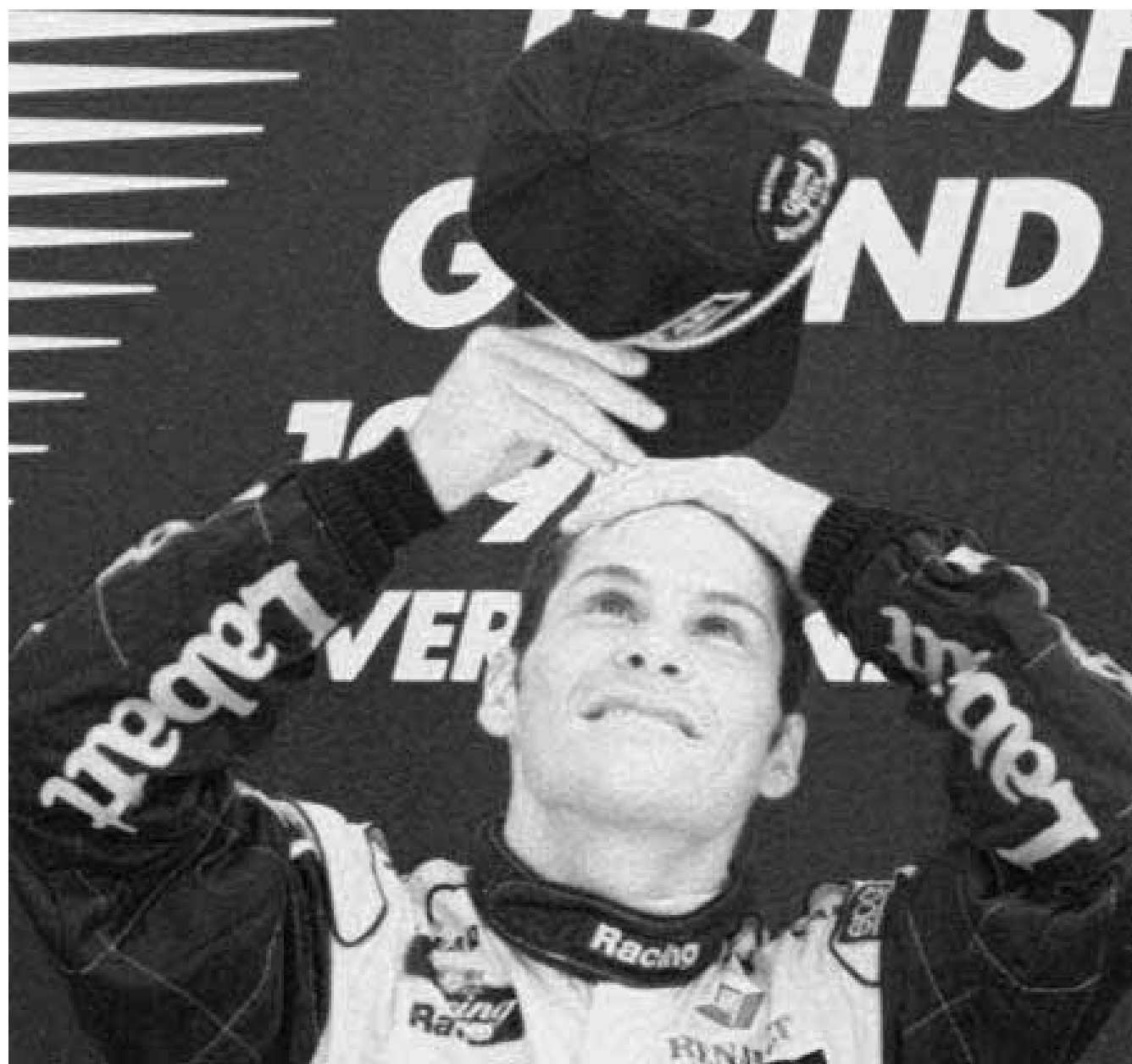
**La torre di Babele n.2**

Forse alla Ferrari hanno osato troppo e, come durante la costruzione della torre di Babele studiata dall'uomo per arrivare a «toccare» il cielo, in cui presero ingegneri e maestranze da tutte le parti del mondo, anche qui ci sono problemi di lingua e non si capiscono troppo. Siamo sicuri che Todt capisca il linguaggio di Barnard? E sarà poi vero che due tipi così diversi come Schumacher e Irvine si intendono?

**Tifosi o turisti fai-da-te?**

Fatto sta che noi, animati da una fede sportiva che ha, Dio mi perdoni, una base quasi religiosa, ci troviamo ancora a vagare per questa landa brulla e desolata, con l'imbarazzante sensazione di aver sbagliato a credere in quell'agenzia di viaggi ed essere ancora dei poveri turisti *fai-da-te*, sperando che non duri quarant'anni.

Ayayayayayay...  
Cinque anni linea a Milano.



Jacques Villeneuve seconda vittoria nel suo primo mondiale

Ansa

# Cavallino al macello

**Reclamo della Benetton ma Villeneuve resta primo**

**È rimasta sospesa per qualche ora la vittoria di Jacques Villeneuve a Silverstone. La Benetton, seconda con Berger, ha presentato reclamo contro la Williams denunciando una non conformità nelle derive dell'alettone anteriore. I commissari del Gran Premio di Inghilterra hanno però respinto il reclamo della scuderia anglo-italiana. La Benetton, poi, non si è avvalsa della possibilità di presentare reclamo entro un'ora dalla decisione dei commissari di gara e quindi la classifica della gara è stata confermata.**

Vince Villeneuve e si riapre il mondiale. Testa coda per il favorito Hill, mentre le Ferrari escono di scena a pochi giri dal via. Secondo posto per la Benetton di Berger, terza la McLaren di Mika Hakkinen.

**FRANCESCO REA**

Non c'è due senza tre. E la Ferrari ha fatto del suo meglio per tener fede al noto proverbio. Il Gran Premio di Silverstone ha regalato diverse sorprese agli appassionati della Formula 1. Sorprese negative per i tifosi delle rosse, negative per i sostenitori di Damon Hill, per quanti hanno simpatia per Jean Alesi. Sorprese positive invece per i canadesi, per chi ricorda e nomina con piacere il nome Villeneuve, per chi, tra i tedeschi, vorrebbe vedere una propria vettura in cima al mondo. Positive per quanti considerano Gerard Berger un pilota accorto, solido e ancora in grado di mettere la sua monoposto davanti alle altre. Insomma il giro di boa della stagione, in terra di Inghilterra, darà molto da discutere nei prossimi giorni.

A partire dalla Ferrari, molto criticata in queste settimane, tanto da convincere prima Schumacher ad attaccare la stampa, poi l'avvocato Agnelli ad accorrere a Silverstone per sostenere la squadra, e ancora Luca Cordero di Montezemolo, oltre manica per dire che Jean Todt e tutta la scuderia avevano l'appoggio indiscriminato del suo presidente. Lì, nella terra d'Albione, per dire che «certo non si può vincere, ma aspiriamo a finire la gara, e forse anche un podio». E ancora, che «il terzo posto in partenza è meglio di quanto sperato, perché la paura era che la Ferrari avesse davanti anche le Benetton e le McLaren», oltre che le inarrivabili Williams. La minima sod-

disfazione di Montezemolo è durante ben poco, nenache tre giri e Schumacher abbandonava la gara: già da un giro si alzavano pennacchi di fumo ad ogni uscita di curva. Più spettacolare la fiammata della Ferrari di Irvine, al quinto giro. Poco più di otto minuti e la gara delle rosse era finita, con evidente imbarazzo di Jean Todt: per lui una disfatta difficilmente recuperabile.

Ma veniamo alla gara. Grande atterro era Damon Hill, pole position a tempo di record, già vincitore di sei Gp, alla ricerca di una vittoria che lo avrebbe definitivamente messo al sicuro nella corsa al titolo mondiale. Ma per l'inglese la partenza non era delle più facili: un errore a lasciare la frizione e Villeneuve e Alesi lo passavano sulla destra, competendosi la testa della corsa alla prima curva. La spuntava il canadese che metteva il piede sull'acceleratore guadagnando ad ogni giro un secondo sugli inseguitori. Anche Schumacher riusciva a piazzarsi davanti all'inglese, così come Hakkinen sulla McLaren. Convincente anche l'avvio di Irvine che dal decimo posto nella griglia di partenza, si portava al sesto. Neanche il tempo di assestarsi e il fumo, che ha così frequentemente caratterizzato le prestazioni delle monoposte di Maranello, segnalava il ritiro dei due ferraristi. L'auspicata affidabilità andava così a rameno.

Con Villeneuve a sfrecciare davanti e la McLaren di Hakkinen a fare da tappo a Hill, l'attenzione per il Gran Premio si spostava sul numero di soste. Il canadese optava infatti per il doppio rifornimento, e questo avrebbe potuto dare qualche chance a Hill, deciso a farne una sola. Ma si sa, il leader del mondiale soffre quando è costretto a superare. Imprendibile quando è solo in testa, grazie ad una guida molto pulita, incorre spesso in errori in fase di sorpasso. Gli era capitato già la scorsa stagione con Schumacher, si è ripetuto ieri mentre tentava l'attacco su Hakkinen. La grande velocità del circuito, contestualmente allo scarso spazio di frenata, costringeva Hill a ritardare l'entrata in curva per guadagnare il finlandese. Soltanto che sbagliava tempi e distanze. La McLaren gli rubava il tempo sulla traiettoria di curva e la Williams numero 5 entrava in testa coda, arenandosi sullo sterzo. Era il 27° giro quando Damon Hill salutava scusandosi il suo pubblico. Con l'inglese fuori gara il canadese diventava l'uomo da battere. A dargli fastidio, comunque, uno splendido Alesi, protagonista di una

grande partenza, qualità che alla Ferrari ricordano bene, che teneva quanto possibile il ritmo del canadese, ripagando così i suoi tifosi del brutto andamento delle prove. La sfortunata era però dietro l'angolo: al 44° giro il francese veniva tradito dalla meccanica e doveva abbandonare la gara. Dire che era infuriato è usare un eufemismo. In casa Benetton si giova comunque. Berger con la seconda monoposto della scuderia anglo-italiana, conquistava la seconda posizione e la manteneva fino alla fine, accusando al traguardo un ritardo di quasi venti secondi. Poi la McLaren di Hakkinen. Il motore Mercedes della casa inglese ha mostrato negli ultimi Gp di aver fatto passi da gigante, sia sul piano dell'affidabilità che su quello della competitività. Ne è conferma il quinto posto del compagno di squadra Coulthard, interposto alle due Jordan-Peugeot di Barrichello e Brundle. Alla fine erano soltanto in undici a tagliare il traguardo. L'ultimo Fischella con la Minardi, che a conti fatti farebbe meglio a tenersi motori Ford piuttosto che aspirare a quelli della Ferrari. Per Villeneuve il secondo successo e soprattutto soli 15 punti di distacco da Hill. A 6 gare dalla fine il mondiale è tutto da decidere.

	TOTALE	AUSTRALIA 10,3	BRASILE 31,2	ARGENTINA 7,4	EUROPA 28,4	IMOLA 9,5	MONTECARLO 19,5	SPAGNA 21,6	CANADA 16,6	FRANCIA 30,6	INGHILTERRA 14,7	GERMANIA 28,7	UNGHERIA 11,6	BELGIO 29,6	MONZA 8,9	PORTOGALLO 22,9	GIAPPONE 13,0
Hill	63	10	10	10	3	10	-	-	10	10	-	-	-	-	-	-	-
Villeneuve	48	6	-	6	10	-	-	4	6	6	10	-	-	-	-	-	-
Schumacher	26	-	4	-	6	6	-	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Alesi	25	-	6	4	-	1	-	6	4	4	-	-	-	-	-	-	-
Berger	16	3	-	-	4	-	-	-	3	6	-	-	-	-	-	-	-
Coulthard	16	-	-	-	4	-	6	-	3	1	2	-	-	-	-	-	-
Hakkinen	16	2	3	-	-	-	-	1	2	2	4	-	-	-	-	-	-
Panis	11	-	1	-	-	-	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Barrichello	10	-	-	3	2	2	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-
Irvine	9	4	-	2	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Frentzen	6	-	-	-	-	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Salo	5	1	2	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Herbert	4	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Brundle	3	-	-	-	1	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Diniz	1	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-

**MONDIALE COSTRUTTORI**

Williams	111	16	10	16	13	10	-	4	16	16	10	-	-	-	-	-	-
Benetton	41	3	6	4	-	5	-	6	4	7	6	-	-	-	-	-	-
Ferrari	35	4	4	2	6	9	-	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-
McLaren	32	2	3	-	4	-	7	2	5	3	6	-	-	-	-	-	-
Jordan	13	-	-	3	3	2	-	1	-	4	-	-	-	-	-	-	-
Ligier	12	-	1	-	-	-	10	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-

**ARRIVO**

Villeneuve (Williams/Renault)	1h33'00"	media 199,576km/h
Berger (Benetton/Renault)	a	19"026
Hakkinen (McLaren/Mercedes)	a	50"8630
Barrichello (Jordan/Peugeot)	a	1'06"716
Coulthard (McLaren/Mercedes)	a	1'22"507
Brundle (Jordan/Peugeot)	a	1 giro

**IL FATTO.** Schumi e Irvine costretti sei volte al ritiro  
**Solo 4 volte al traguardo**

NOSTRO SERVIZIO

La Ferrari non c'è più, ammeso che ci sia mai stata. La debacle di ieri sul circuito di Silverstone fa seguito a due brutte esperienze in terra canadese e in terra di Francia. E cosa nota, come note sono state le polemiche che hanno fatto seguito al Gp di Magny Cours, quando la monoposto di Schumacher ha fatto registrare un piccolo record, rottura del motore nel giro di ricognizione. Un dato accomuna i tre infornuti della casa di Maranello: la rottura o del motore o delle parti meccaniche. In sostanza la vettura mostra deficienze davvero inspiegabili per una scuderia che da anni tenta di ritornare a vincere. I proclami di ogni inizio di stagione vengono poi regolarmente smentiti durante il campionato. Ma mai, come quest'anno, la Ferrari ha mostrato di essere alle corde, incapace di un lavoro che sia anche duraturo. Se con Alesi e Berger la scuderia di Maranello sembrava aver intrapreso la strada giusta per rendere affidabile

la monoposto, con la speranza, grazie anche all'investimento miliardario in Schumacher, di tornare alla vittoria, gli ultimi tre Gp hanno ricacciato indietro di dieci anni la casa del Cavallino. A conti fatti le pole position ottenute in questa stagione, così come la vittoria, bellissima, a Barcellona, devono essere ricondotte più alle capacità di guida del pilota tedesco che ad un effettivo ritorno alla competitività della Ferrari. Il motore da qualifica funziona, ma non altrettanto quello da gara. E a Barcellona la pioggia battente ha permesso a Schumacher di mostrare al meglio le sue doti di pilota. Ad avvalorare tale tesi, basterebbe forse guardare a quanto fatto in questi dieci Gran Premi: con i ritiri di ieri, infatti, sono diventati sei ciascuno per Schumacher e Irvine le soste forzate nel campionato mondiale di Formula Uno 1996. Già in Australia, nella gara di apertura della stagione, il campione del mondo tedesco aveva dovuto

abbandonare per noie ai freni al 33° giro. Il tempo di una breve illusione in Brasile, con Schumacher sul podio (terzo) e Irvine settimo, e poi di nuovo problemi in Argentina con il numero uno della Ferrari fuori al 47° giro per la rottura dell'alettone. Si arriva in Europa, al Nurburgring, ma le cose non cambiano.

Il nordirlandese si ritira al settimo giro dopo un incidente con Panis. La delusione più grande arriva però a Montecarlo, dove Schumacher riporta una «rossa» in pole position dopo lungo tempo ma la sua corsa dura lo spazio che va dalla partenza alla seconda curva del circuito monegasco. Non va meglio a Irvine che si classifica settimo ma senza tagliare il traguardo.

La gioia di Barcellona per il campione del mondo vincitore a Panis (con il secondo pilota ritirato al secondo giro) è il preludio alle ultime delusioni: due ritiri in Canada e altrettanti a Magny Cours, in Francia. E infine ancora i motori che tradiscono le Ferrari anche ieri a Silverstone.

**LE INTERVISTE.** Alla Ferrari si parla di «clamorose» decisioni: Todt va via?  
**Schumi: «Avvilito, ma fiducioso»**

NOSTRO SERVIZIO

SILVERSTONE. Non deve essere semplice affrontare la stampa dopo una gara si disastrosa. E infatti Michael Schumacher ha atteso di conoscere le cause del guasto che lo ha costretto al ritiro durante il terzo giro del Gp di Gran Bretagna di F1, prima di affrontare i giornalisti. «Mi hanno spiegato che è stato il cedimento della bocchetta di controllo del circuito idraulico del cambio a bloccarmi la macchina sulla sesta marcia - ha raccontato il campione del mondo -. Si tratta di un'assurdità, ma nelle cose cose del genere possono succedere, anche se sembrano così strane. Io, però, non accetto speculazioni su quanto è successo. Dobbiamo continuare a lavorare tutti assieme per cercare di superare questo momento difficile. Per la terza volta consecutiva ci siamo fermati dopo pochissimi giri. È un momento frustrante sia per me che per la squadra. Sono molto avvilito

perché dopo il Gp di Francia avevamo fatto delle prove a Monza e a Imola con risultati soddisfacenti, accumulando chilometri su chilometri senza che si rompesse niente. E qui in Inghilterra avevamo girato per due giorni senza problemi. Spesso sono le piccole cose a provocare i grandi drammi, perché per me e per la Ferrari questo è un dramma. Ma non ho smarrito la mia fiducia: sono convinto che le novità che installeremo sulla macchina per il Gp di Germania ci consentiranno di recuperare competitività e affidabilità».

Insomma risposte di rito, con questo ormai perenne miraggio delle nuove soluzioni, panacea dei dolori Ferrari. A sentire le dichiarazioni rilasciate dagli ambienti Ferrari in questi ultimi dieci anni, la scuderia di Maranello deve essere la squadra di Formula 1 che più ha provato innovazioni.

Visti i risultati ci sarebbe da pensare. Comunque deve esserci una sorta di ordine di scuderia visto che le dichiarazioni del dopo gara hanno tutte più o meno lo stesso tono. Così Irvine: «È stato un autentico disastro per me e per tutta la squadra. davvero un peccato perché non eravamo partiti male. È successo qualcosa al cambio della mia monoposto. Mi era già capitato qualcosa di simile qui a Silverstone, quando correvo in Formula 3000». E poi il consueto rimando alla speranza: «La Ferrari tornerà qui a Silverstone tra un anno con una macchina fortissima e quel giorno spazzeremo via tutti».

E il francese Jean Todt? La sua espressione al ritiro di Irvine era a dir poco stralunata. Il direttore generale del reparto corse della Ferrari ha raccontato così il suo stato d'animo: «Sembra impossibile che le nostre gare continuino ad essere così brevi, mentre nei test, che ormai facciamo ogni settimana, riusciamo a completare tran-

quillamente le simulazioni di granpremio. Ne sono addolorato per tutti gli uomini della squadra, che è una squadra in gamba, e per i nostri tifosi. Ma fare un bilancio dopo queste sei terribili settimane non mi sembra giusto. Siamo stati competitivi nelle prime gare del campionato e sono convinto che lo saremo ancora di più nel resto della stagione. Poi, a fine anno, tireremo le somme».

Già perché le somme fino ad adesso dicono poco. A parità di corse la scorsa stagione è andata meglio, più punti nel mondiale costruttori e meno ritiri. Todt e la Ferrari rimandano alla fine della stagione: ma ormai manca poco, soltanto sei gare, un altro paio di tonfi e il bilancio si potrà definire fallimentare. Lo sa bene Todt, visto che le decisioni «clamorose» che sembrano dover venire da Maranello, potrebbero riguardarlo direttamente. Ma sarebbe illusione pensare che l'allontanamento di una persona sia la soluzione.