



La strategia dei piccoli passi comincia a pagare

Ancora un passo avanti per la Ferrari. Un passo avanti che consegna a Schumacher il secondo miglior tempo delle prove ufficiali sul circuito di Interlagos che significano prima fila nel Gp del Brasile. Se si mettono in rapporto quei risultati delle prove ufficiali del primo Gp della stagione in Australia con quelle di ieri a San Paolo, si possono fare immediatamente alcune considerazioni. La prima conferma la caparbiazza della Ferrari e la voglia di un pilota come Schumi. Il campione tedesco con un grande balzo in avanti, rispetto a quella seconda fila di Melbourne, si presenta alla partenza quasi davanti a tutti, solo qualche metro più indietro del canadese Villeneuve in pole. È un buon inizio che ora lascia ben sperare per la gara di questo pomeriggio. L'altra riflessione è dedicata tutta ad Irvine: il pilota scozzese ieri ha rimediato un tempo scadente che lo colloca nelle retrovie. Si impegna, va un po' troppo volte fuori pista e rispetto alla prima sua gara fa decisamente un passo indietro sulla griglia. La colpa è della macchina, oppure la sua? Vedremo se saprà recuperare oggi in gara. Poi c'è, deciso e arrabbiato per come è andato fuori in Australia, Jacques Villeneuve. Il canadese sta dimostrando agli avversari che per il momento è lui il pilota da battere. Ancora una volta, infatti, è riuscito, su un circuito instabile e sconnesso, a conquistare la pole position, la seconda consecutiva. L'ultima riflessione è per Giancarlo Fisichella che con la sua Jordan parte oggi in quarta fila accanto all'altra Williams di Frentzen. Un ottimo colpo!

Ma.C.

FORMULA UNO

Ad Interlagos Williams in pole-position, ma a ridosso c'è la Ferrari del tedesco

Villeneuve, sempre lui Schumacher è a ruota

Una cosa è certa, la Ferrari fa sul serio. E lo ha dimostrato ieri con la «semi pole» che ha conquistato Schumacher nelle prove ufficiali. Il pilota tedesco si mette il cuore in pace e, a poche ore dal via del Gp del Brasile, secondo della stagione, si prepara ad una battaglia in prima fila, staccato di soli 590 millesimi dal superfavorto Villeneuve, che anche ieri pomeriggio è sembrato avere una marcia in più rispetto agli avversari.

Dicevamo, Schumi sospira e pensa ad un altro podio, magari ad una vittoria. Se il buon giorno si vede dal mattino, certo la prima tornata di prove libere aveva dato una certa angoscia al tedesco che alla fine della giornata aveva rimediato una prestazione alquanto mediocre. Il piazzamento di ieri invece lascia un ampio margine di possibilità per la Ferrari e fa dimenticare così quella malaugurata settima prova che non aveva convinto affatto Michael.

Le prove ufficiali hanno fatto vedere un'altra vettura, più stabile (Schumacher aveva detto che l'importante era trovare l'equilibrio della macchina ed aveva ragione su un tracciato del genere). Quella giornata da dimenticare aveva fatto ragionare Schumi sul suo futuro: «Emulerò Alain Prost. Per ora non rientra nei miei piani lavorare come direttore di una scuderia però credo che la mia carriera alla guida di una monoposto potrà proseguire per altri tre o quattro anni al massimo. Dopo, lo debbo confessare, mi vedo bene come direttore sportivo di una scuderia di F1».

Ieri, l'abbiamo detto, è tornata a fare paura la Williams con Villeneuve. Mentre se nelle libere Heinz-Harald Frentzen era stato il più veloce, in quelle ufficiali il tedesco non ha confermato le attese e partirà oggi in quarta fila.

Brutta prestazione dell'altra Ferrari di Eddie Irvine che a testa bassa dopo il ventesimo tempo delle prove libere, prenderà il via in settima fila accanto alla Sauber di Herbert con motore Ferrari. Sarà un caso?

Buono il piazzamento in terza fila per la Benetton di Gerhard Berger, a fianco del finlandese Mika Hakkinen su McLaren-Mercedes che dimostra

di essere tra le favorite.

Un'uscita di strada, ad un minuto e cinquantatré dal termine delle prove ufficiali, ha fatto temere il peggio per l'italiano Giancarlo Fisichella che con la sua Jordan ha fatto registrare un ottimo settimo tempo che lo farà partire in quarta fila, accanto, appunto a Frentzen. Subito dopo l'uscita di strada il giovane pilota italiano è stato soccorso e accompagnato in ospedale. Appena terminati tutti i controlli, Fisichella, uscito dall'ospedale, ha preferito parlare della sua prestazione piuttosto che dell'incidente: «Sono contento del risultato che ho ottenuto - ha detto il pilota della Jordan - Ora sono fiducioso per la gara». E non ha dato peso tremenda uscita di pista: «Non mi sono fatto niente. Ho tentato negli ultimi minuti di migliorare il mio tempo, avevo l'ultimo treno di gomme a disposizione, c'ho provato...».

Sorpresa per la scuderia Prost Grand Prix con la conquista della quarta fila di Olivier Panis (il tempo 1:16.756) che affiancherà oggi sulla griglia Jean Alesi con la Benetton. Stanno arrivando dunque le prime soddisfazioni per la nuova scuderia del grande campione francese dopo l'accordo di collaborazione tecnologica con la Dassault Systemes e l'Ibm. Dopo vari test comparativi fra più sistemi di progettazione e fabbricazione assistita da una memoria centrale, il team dell'ex campione del mondo ha deciso di installare dieci consolle «Catia» dell'Ibm nel suo centro studi a Magny-Cours, nella Francia centrale. La Dassault Systemes e l'Ibm stanno fornendo alla scuderia Prost esperti e supporto tecnico un'equipe destinata a lavorare su progettazione e fabbricazione computerizzata.

Si sono qualificati gli altri due italiani in gara, Nicola Larini e Jarno Trulli. Il primo dopo il buonissimo sesto posto dell'Australia ieri con la sua Sauber non è riuscito ad andare oltre il 19° tempo; il secondo, con la Minardi, ha di nuovo fatto segnare il 17° tempo. Tre settimane fa, a Melbourne, il giovane pescatore era giunto poi non al traguardo.

Ma.C.



Il pilota canadese Jacques Villeneuve sulla Williams

Paulo Whitaker/Reuters

TELEVISIONE

La corsa su RaiDue a partire dalle 17,15

Il secondo Gp della stagione si corre oggi pomeriggio (RaiDue dalle 17,15) sul circuito di Interlagos, distretto di San Paolo, città che si affaccia sull'Oceano Atlantico, nella costa sud del Brasile.

Per i collegamenti c'è l'aeroporto internazionale Guarulhos che si trova sul lato opposto della città e dista 40 chilometri dal tracciato.

La storia. In principio - nel 1940 - il circuito di Interlagos era privato, ma negli anni 50 la sua proprietà si trasferì alla città, al Comitato per la celebrazione del Centenario di San Paolo. Dei lavori previsti per il suo rimodernamento però, solo pochi furono eseguiti nel corso degli anni seguenti. Nel 1973, quando fu messo in regola con le norme internazionali, ospitò il primo Gran Premio. Dopo cinque edizioni consecutive, la città di Rio de Janeiro, nuovo circuito, gli soffiò la manifestazione, ma solo per un anno. Interlagos perde ancora il Gran Premio nel 1981 e fino al 1989, quando viene poi stipulato un accordo per il ritorno nel calendario del campionato mondiale, nel 1990. Sono gli anni di Senna, originario della città e beniamino di un paese intero. Il tracciato viene totalmente ridisegnato e adeguato alle norme vigenti, ridotto di lunghezza e dotato di infrastrutture moderne per le squadre, la stampa, i medici.

Il tracciato. La lunghezza del circuito è di 4,292 chilometri, i piloti dovranno percorrerlo per 72 volte (per un totale di 309,024 chilometri). Il giro più veloce in gara, anno '94, è di Michael Schumacher con 1:18,455 (Benetton) alla media di 198,458 km/h. In prova Nigel Mansell (nel '92) aveva fatto registrare su Williams un 1:15,703 alla media di km/h 205,672. I vincitori dal 1990 ad oggi: Prost su Ferrari, Senna su McLaren, Mansell su Williams, Senna su McLaren, '94 e '95 Schumacher su Benetton e nel '96 Hill su Williams.

La «vecchia» Lola si ritira per mancanza di mezzi, ma a Faenza la piccola scuderia Minardi è sempre in pista

«Brillare» all'ombra della Ferrari

Mentre la Lola dice addio alla Formula Uno per mancanza di fondi, sostanzialmente abbandonata di sponsor; c'è chi, invece, nel circus dell'automobilismo, pur con modeste risorse, si esalta. Per la serie: anche le piccole crescono, ecco la storia di una scuderia di Faenza e del suo patron, Giancarlo Minardi. Un uomo nato, cresciuto nel mondo dei motori (è stato anche pilota, ma come dice lui «ho fatto solo danni...») che oggi, ancora appassionatissimo, grazie al nuovo assetto societario (con Briatore e Nannini), crede nel grande salto della sua scuderia.

Come lavora una piccola scuderia come la Minardi?

«Innanzitutto lavorano in Minardi un numero contenuto di persone, che ci permette così di avere una struttura molto snella. L'azienda è composta da 60 persone direttamente impegnate e una ventina di collaboratori, consulenti che arrivano da tutto il mondo con contratti stagionali. Il nostro team è destinato, a breve termine, grazie anche

la nuovo assetto societario (Minardi, un gruppo di bresciani, Briatore e Nannini) a fare un piccolo salto di qualità...»

Ma come si fa a sfidare i «colossi»?

«Sappiamo di dover lottare contro Ferrari, McLaren, Williams... Siamo ancora la cenerentola del mondo della F1 in quanto siamo gli unici ad aver ancora con Brian Hart un motore da privato. Trovare tranquillità per il nostro team significa, ad esempio, riuscire a non fare più programmi giorno per giorno, ma in media-lunga scadenza...»

Le prospettive?

«Penso che abbiamo il potenziale per abbandonare il decimo posto della classifica mondiale, e nell'arco di due, tre anni, sistemarci a metà classifica...»

Due team stretti nella stessa regione, l'Emilia Romagna. Vi dà fastidio essere vicini di casa della Ferrari?

«No, assolutamente! Siamo cittadini del mondo. Direi che non ab-

biamo problemi dal punto di vista logistico. Gli imprenditori commerciali hanno un occhio di riguardo, sia dal lato tecnico che dal lato economico più per la Ferrari che è d'altronde la mamma di tutti... Noi figli siamo lì, dobbiamo ancora crescere...»

È vero che ha iniziato da pilota?

«Ho fatto solo dei danni... Sono nato in una famiglia che da oltre 70 anni ha una concessionaria Fiat. Mio padre ha fatto il pilota, il costruttore ed io come tutti i ragazzini cresciuti in mezzo alle macchine a 18 anni, appena presa la patente, ho fatto le mie prime esperienze con una "500", macchina da corsa tra virgolette ma molto modesta, e ho scoperto che non ero un uomo vincente, ero un piazzato...»

E poi?

«Un amico mi ha chiesto nel '72 di dargli una mano e ho preso la scuderia il Passatore. Purtroppo è stata una ricaduta, come quando una ricomincia a fumare... Prima la Formula Italia, poi l'ambizione è co-

Palestra per grandi campioni

La Minardi costruisce quattro vetture l'anno: tre corrono durante la stagione, l'altra viene utilizzata di scorta e per le prove. La scuderia spende più di 10 miliardi l'anno per 20 motori e 66 revisioni. «La politica dell'azienda - dice Minardi - è quella di cercare di valorizzare i giovani». Tanti sono i campioni passati alla scuderia di Faenza: «Nannini, Martini, De Angelis... Senza togliere niente a nessuno, dico che Elio mi è rimasto più nel cuore», conclude Minardi.

minciata in F2 quando ho comprato alcuni telai in Inghilterra. Finché nel '79 ho deciso di fare i primi telai Minardi (sempre in F2) e così sono nato come costruttore e sono andato avanti fino al 1984. Poi ho fatto il grande salto, faticoso e oneroso, in Formula Uno».

Facciamo un passo indietro. Lei è un grande scopritore di talenti, sono passati alla Minardi De Angelis, Nannini, Alboreto, Martini. Di questi chi ha più nel cuore?

«Mi piace dare la possibilità a quei piloti che magari hanno difficoltà ad emergere. Alcuni di loro hanno fatto molta strada ed ho un buonissimo rapporto con tutti. Devo dire però, e così non faccio torto a nessuno, che Elio è stato importante per una certa parte della mia vita. A diciotto anni mi ha dato la soddisfazione che io non avevo mai provato: 45 giri in testa a Misano (F2). Aveva un potenziale che secondo me è stato frenato da Senna, ma non tanto dal brasiliano, quanto dai rapporti in casa Lotus dopo la morte di

Chapman. Ha avuto la sfortuna che al primo incidente c'ha lasciato le penne, purtroppo. E credo che gli altri non me ne vogliono se lo metto davanti a tutti».

In F1 è solo importante vincere oppure ci sono altre cose?

«Chi vince ha sempre ragione. C'è solo un caso nel mondo, la Ferrari: sono anni che non vince un mondiale, eppure stanno tutti lì ancora ad aspettarla...»

Cosa ha sbagliato nella sua vita e cosa invece rifarebbe?

«Rifarei tutto. L'unico neo che io ho, e che non so parlare l'inglese... che è grave per il mondo che frequento...»

Cherico ha di Enzo Ferrari?

Stupendo... l'aver conosciuto l'ingegner Ferrari penso che sia il massimo per una persona. Un uomo che ha creato un mito, inimitabile e incontentabile... per me è stato un maestro, un maestro insostituibile.

Maurizio Colantoni

LOTTO

BARI	18	37	87	13	66
CAGLIARI	26	2	61	37	51
FIRENZE	47	44	1	31	86
GENOVA	22	19	39	75	60
MILANO	79	28	90	39	80
NAPOLI	64	59	3	45	38
PALERMO	21	86	27	61	53
ROMA	9	81	75	52	22
TORINO	33	67	48	85	3
VENEZIA	86	40	1	20	62

ENALOTTO

11X 122 11X 2X2

Le QUOTE: ai 12 L. 47.984.100
agli 11 L. 1.906.700
ai 10 L. 173.400