



Lunedì 27 ottobre 1997

2 l'Unità

IL FATTO

FERRARI, EPS  
Not Found  
FERRARI, EPS

**Arrivo Gp. d'Europa**

- Mika Hakkinen (McLaren) 1h38'57"772 media 185.240 km/h
- D. Coulthard (McLaren) a 1"654
- J. Villeneuve (Williams) a 1"802
- G. Berger (Benetton) a 1"919
- E. Irvine (Ferrari) a 3"789
- H.H. Frentzen (Williams) a -4"537

Totale punti	Australia	Brasile	Argentina	San Marino	Monaco	Spagna	Canada	Francia	Inghilterra	Germania	Ungheria	Belgio	Italia	Austria	Lussemburgo	Giappone	Europa	
J. Villeneuve	81	-	10	10	-	-	10	-	3	10	-	10	2	2	10	10	-	4
M. Schumacher	78	6	2	-	6	10	3	10	10	-	6	3	10	1	1	-	10	-
H. Frentzen	42	-	-	-	10	-	-	3	6	-	-	-	4	4	4	6	1	-
J. Alesi	36	-	1	-	2	-	4	6	2	6	1	-	-	6	-	6	2	-
D. Coulthard	36	10	-	-	-	-	1	-	3	-	-	-	10	6	-	-	-	6
M. Hakkinen	27	4	3	2	1	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	3	10
G. Berger	27	3	6	1	-	-	-	-	-	10	-	1	-	-	3	-	3	-
E. Irvine	24	-	-	6	4	4	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	4	2
G. Fisichella	20	-	-	-	3	1	-	4	-	-	-	-	6	3	3	-	-	-
O. Panis	16	2	4	-	-	3	6	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-
J. Herbert	15	-	-	3	-	-	2	2	-	-	-	4	3	-	-	1	-	-

**Mondiale costruttori**

Punti	Punti
Williams-Renault	123
Ferrari	102
Benetton-Renault	67
McLaren-Mercedes	63
Jordan-Peugeot	33
Prost-Honda	21

IL VINCITORE. Il giovane pilota della Williams è riuscito a vincere quel Mondiale che era sfuggito al leggendario padre

# Villeneuve, ritorno al mito E Jacques batte anche Gilles

DALL'INVIATO

JEREZ DE LA FRONTERA (Spagna) Non basta un semplice cognome per rendere belle le favole. Ci vuole fantasia, azzardo, cuore, sangue speciale e talento. Tutto questo esiste in Jacques, sul trono della Formula 1 a 26 anni e dopo appena due campionati. A trionfare è il figlio di un mito della Ferrari che fece innamorare il Drake e tutti i tifosi del Cavallino. Jacques Villeneuve ha raccolto la passione dei motori e dell'alta velocità dal padre, Gilles, morto per un pauroso incidente in Belgio, sul circuito di Zolder, l'8 maggio dell'82 dopo 67 Gp (uno con la McLaren).

Quel giorno il neo-campione del mondo aveva 12 anni (è nato a Saint-Jean-sur-Richelieu, nel Quebec, in Canada, il 9 aprile '71), aspettava papà per salire con lui sulla motoslitta, sognava di diventare grande come papà di cui Enzo Ferrari adorava il temperamento e il suo spirito battagliero. Voleva emozionarsi come papà.

Jacques è riuscito a raccogliere più del genitore che ottenne come miglior risultato un secondo posto nel 1979 anche se quell'acrobata «nuvolario» che viveva di estremi (alloggiava in roulotte portandosi moglie e prole al seguito) e di invenzioni è impareggiabile. L'esordio di Jacques in pista avviene in Italia nel 1988 dove gareggia per tre anni nella Formula 3. Prime soddisfazioni e qualcuno inizia a mettere gli occhi su quel ragazzino spericolato.

Nel '92 si mette a sfrecciare in F1 giapponese ottenendo tre vittorie e il secondo posto finale, mentre l'anno successivo disputa un campionato nell'«Atlantic Series American». Sette pole position, cinque vittorie, le prime pagine dei giornali specializzati. «Il mio amore per le corse, il rischio e il limite non potrà mai abbandonarmi» dichiara un giorno, quando si rese conto che la strada per raggiungere le gesta del padre era quella giusta.

La stoffa si vede e la corsa continua senza freni: nel '94 ottiene il primo successo importante vincendo una gara del campionato

**L'Albo d'oro del mondiale piloti di F1**

1950	Farina	Alfa Romeo	1975	Lauda	Ferrari
1952	Ascari	Ferrari	1976	Hunt	McLaren
1953	Ascari	Ferrari	1977	Lauda	Ferrari
1954	Fangio	Maserati	1978	Andretti	Lotus
1955	Fangio	Mercedes	1979	Scheckter	Ferrari
1956	Fangio	Ferrari	1980	Jones	Williams
1957	Fangio	Maserati	1981	Piquet	Brabham
1958	Hawthorn	Ferrari	1982	Rosberg	Williams
1959	Brabham	Cooper	1983	Piquet	Brabham
1960	Brabham	Cooper	1984	Lauda	McLaren
1961	P. Hill	Ferrari	1985	Prost	McLaren
1962	P. Hill	Ferrari	1986	Prost	McLaren
1963	Clark	Lotus	1987	Piquet	Williams
1964	Surtees	Ferrari	1988	Senna	McLaren
1965	Clark	Lotus	1989	Prost	McLaren
1966	Brabham	Brabham	1990	Senna	McLaren
1967	Hulme	Brabham	1991	Senna	McLaren
1968	G. Hill	Lotus	1992	Mansell	Williams
1969	Stewart	Tyrrell	1993	Prost	Williams
1970	Rindt	Lotus	1994	Schumacher	Benetton
1971	Stewart	Tyrrell	1995	Schumacher	Benetton
1972	Fittipaldi	Lotus	1996	D. Hill	Williams
1973	Stewart	Tyrrell	1997	J. Villeneuve	Williams
1974	Fittipaldi	McLaren			

Indycar e piazzandosi sesto nella classifica finale ottenendo così il riconoscimento di miglior debuttante (rookie) dell'anno». Nella formula Indycar ha trionfato l'anno successivo (è stato il più giovane della storia) aggiudicandosi anche la mitica 500 miglia di Indianapolis.

I tempi erano maturi per il passaggio in Formula 1. Frankie Williams si accorge di lui e brucia la concorrenza. L'esordio nel '96 è subito esaltante: 4 vittorie (Gp d'Europa, Inghilterra, Ungheria e Portogallo) e il secondo posto finale con 78 punti alle spalle di Damon Hill. «È stata una bella esperienza ma la prossima volta voglio fare molto meglio, voglio vince-

re». È stato di parola. Quest'anno ha quasi raddoppiato i successi (7 vittorie: Brasile, Argentina, Spagna, Gran Bretagna, Ungheria, Austria e Lussemburgo) conquistando il titolo mondiale con 81 punti. In totale Villeneuve ha disputato 33 Gran Premi vincendone 12, ottenendo 13 pole e totalizzato 159 punti. Quest'anno non è mai andato oltre il sesto posto (in Belgio) e solo una volta (ieri) è salito sul podio non da vincitore (due quarti posti in Francia e nel Gp d'Italia). Temperamento da vendere e lucidità da veterano, Jacques è stato spesso accusato di essere irruento, antisportivo, esageratamente spericolato. Per i critici era un modo per atteggiarsi, cercare di imitare il padre con le sue stranezze. Si è fatto biondo platino Jacques, gira in jeans e bretelle e occhiali da studente universitario, si mette a raccontare storie «destabilizzanti» come quella dell'autoerotismo che facilita il rilassamento prima della gara. Il ragazzo del Quebec ha portato un nuovo stile in F1, un nuovo modo di vedere le cose, gli piace ridere e scherzare. Per colui che rappresenta l'antitesi di questo automobilismo freddo, blindato e ipertecnologico, il divertimento viene prima di tutto: «Non vivo solo per le corse, nella vita ci sono tante altre cose belle ed interessanti». Ed infatti il canadese ha anche due grandi amori nella sua vita, lo sci e la sua ragazza, Sandrine Gros D'Aillon. Riguardo al primo, Jacques, ha fatto inserire una clausola al contratto con Frank Williams: «Non è stato facile convincerlo - dice - ma è uno sport che mi rilassa, che ho sempre fatto con i miei amici. Volevo essere sempre il più veloce e dentro di me ho sempre saputo che un giorno il mio destino sarebbe stato fare il pilota». In Europa Jacques ha vissuto più di vent'anni, parla tre lingue: italiano, inglese e francese, gli piace stare con gli amici quando è a casa a Montecarlo dove vive da tempo. Preferisce staccare con tutto, è amico di Coulthard e Salo, gli piace suonare, come il suo ex compagno della Williams, Damon Hill, il pianoforte e la chitarra. Gioca al computer, corre sui pattini, ama leggere. E avrà messo una volta in vita sua la cravatta. È soprattutto un tipo terribilmente allergico all'ipocrisia e alle frasi di circostanza: «Sono molto preoccupato, Schumacher ha una facile occasione per spingere fuori alla prima curva. Sarebbe assurdo che un campionato del modo così bello si risolvesse con un incidente». Parole lanciate alla vigilia del Gp d'Europa. Non si era sbagliato Jacques, anima libera, sensibile e tenace. Che non dedica il titolo al padre Gilles, come tutti si aspetterebbero, ma solo a se stesso e alla sua volontà vincente.

Maurizio Colantoni



Doccia champagne per Jacques Villeneuve J. M. Ribeiro/Reuters

PIT STOP

## Michael, la «furbizia» non paga

GIORGIO FALETTI

IL COMPORTAMENTO cosiddetto da furbo ha insito per definizione il conseguimento del risultato, altrimenti si finisce per fare altrettanto definitivamente la figura del coglione. E come se Davide invece di tirare la pietra in faccia a Golia si fosse dato una botta in testa da solo, come se Ulisse avesse costruito il cavallo in plexiglass invece che in legno, con tutti i Troiani di sotto che ridevano e sparnacchiavano i guerrieri greci all'interno, facendo un gesto da cui poi un attento osservatore ha ricavato l'idea per inventare l'ombrello.

In pratica, è come se Lady Godiva si fosse tagliata i capelli mezz'ora prima di cavalcare nuda sul cavallo o Pollicino avesse seminato dietro di sé, per ritrovare la strada, monete d'oro da un dollaro. Schumacher vive in Italia da troppo poco tempo per averlo acquisito definitivamente il concetto del «furbo», anche se Machiavelli, popolarmente identificato col detto «il fine giustifica il mezzo», appartenendo alla cultura del mondo, è sicuramente tradotto anche in Germania.

Si può tentare di giustificare Sigfrido ribaltando il detto «il mezzo giustifica la fine». Sicuramente esiste da qualche parte nella macchina e nel cervello di Schumi una giustificazione, non ultima la sua appartenenza al genere umano, per quanto è successo. Una defallienza del cambio, una condanna senza appello al motore apparsa di colpo sul display, un treno di gomme che invece di essere rapido si è rivelato un accelerato? Sicuramente ai verificatori di uno qualunque di questi elementi negativi il nostro eroe ha sentito gli attributi anatomicamente maschili presi da una mano di ghiaccio ed infilati in un frullatore con l'interruttore girato alla massima velocità. Da qui l'insano gesto.

Quando il bieco Villeneuve, biondo non per nascita ma per volgare tintura, Unno non per casta ma, per mancanza della «n» decisiva, Uno e basta, ha prestato il fianco con la prospettiva di presentare da quel momento in poi solo il sedere, qualcosa nel germanico «sturm un darang» si è dissolto ed è rimasto solo il «drang». Col risultato del cavallo di Troia in plexiglass eccetera eccetera.

Da parte nostra una domanda: esiste una gomma sufficientemente performante per cancellare l'imbarazzo di questa brutta pagina? Sinceramente no.

La Formula uno ci ha abituati purtroppo ad un'esatta interpretazione del fine che giustifica il mezzo e la si è vista applicare sempre e dappertutto. Forse bisogna essere così se si vuole portare a casa la pelle in un mondo dove tutti sono pronti a tutto ma, per quel che ci riguarda, una piccola obiezione ci sarebbe. Noi siamo un po' meno terreni o ogni tanto un po' più idealisti di così, forse perché la Ferrari siamo più abituati a sognarla che a viverla normalmente. Lo dimostra l'applauso sportivo con cui i tifosi ferraristi, radunati in piazza a Maranello per acclamare Schumi campione, hanno accolto un campione con nome e casacca diversa.

Il titolo lo vogliamo, ma sicuramente non lo vogliamo così: si corre il rischio di rimanerci a mani vuote con la preoccupante consapevolezza di essere pronti a tutto ma buoni a niente.

Ma.C.

LO SCONFITTO. Il pilota tedesco con la gara di Jerez oltre al titolo ha perso anche la sua immagine

# Schumi, l'uomo-computer è nudo

DALL'INVIATO

JEREZ DE LA FRONTERA (Spagna) Niente tris per il più completo e dotato dei piloti del circuito mondiale. Freddo e cinico da buon tedesco, esperto di tattiche ma soprattutto di pretattiche, l'uomo in rosso che non è riuscito a riportare il titolo alla Ferrari dopo 18 anni di attesa (1979 l'ultimo trionfo), chiude nel peggiore dei modi la migliore annata del Cavallino incrinando la fama di atleta dai nervi saldi, che non perde mai la testa. Ora proverà a «diluire» l'amarrezza e «insabbiare» la figuraccia per quella sterzata malandrina contro Villeneuve giocando a pallone: il calcio (gioca da centrocampista) è la sua prima passione dopo l'automobilismo.

Nato il 3 gennaio 1969 in Germania a Kerpen, alto 1.74 per 68 kg, Michael Schumacher ha studiato come meccanico e tra i suoi hobby preferiti c'è il kart. Esu quelle macchinine che ha iniziato a far

girare il suo nome: nel 1984 è campione tedesco junior di kart. Come nel 1985. E l'anno dopo è terzo nel campionato tedesco ed in quello Europeo ancora di kart. La strada è segnata e lui inizia a correre senza fermarsi mai. Nel 1987 altri allori: campione tedesco ed Europeo di kart. Nel 1988 conquista 9 vittorie nel Campionato tedesco Formula König. Ed è secondo nel campionato Europeo FF1600 (dove disputa solo 4 gare vincendo a Zandvoort) e sesto nel campionato tedesco FF1600. L'anno dopo è compagno di squadra di Frentzen nella scuderia tedesca di F3 OTS. I due piloti concludono il Campionato alle spalle di Wendlinger per un solo punto con due vittorie per Schumacher a Zeltweg e Nürburgring. Nel 1990 Schumi gareggia con la Mercedes nel Gruppo C; vince in Messico e giunge 5° nel Campionato (2° a Dijon e Nürburgring). Vince il Campionato tedesco di F3. È arrivato il momento delle grandi sfide: nel '91 è compagno di squa-

dra di K. Wendlinger alla Mercedes, vince ad Autopolis e giunge secondo a Silverstone (conquista anche il miglior giro nella 24 ore di Le Mans) e nell'unica gara disputata in Giappone in F3000 a Sugo. Arriva «scontato» il debutto in Formula 1. Viene ingaggiato dalla Jordan e disputa le ultime 5 gare del Mondiale con la Benetton. In totale 6 gare e 4 punti conquistati, gareggia anche nel Campionato DTM con la Mercedes. Nel '92 arriva la prima vittoria in F1: 16 gare con la Benetton, 53 punti conquistati e successo in Belgio sul circuito di Spa. Schumi continua a brillare anche se si limita a vincere solo un altro Gp: 16 gare, sempre in Benetton, 52 punti conquistati e un Gp del Portogallo da consegnare alla storia. È il preludio al massimo trionfo mondiale: con otto Gp vinti (Brasile, Pacifico, S. Marino, Monaco, Canada, Francia, Ungheria, Europa) e nonostante una squalifica per due gare (la prima per aver ignorato una bandiera nera nel



corso del Gp di G. Bretagna assegnatogli per aver compiuto un sorpasso nel corso del giro di ricognizione, l'altra per delle irregolarità nel fondo piatto della sua monoposto) vince il titolo. E replica nella stagione successiva: 17 gare. 102 punti, 9 Gran Premi da mettere in bacheca: Brasile, Spagna, Monaco, Francia, Germania, Belgio, Europa (Nürburgring), Pacifico (Aida) e Giappone. Conclude al 2° posto il Gp del Portogallo al 3° quello d'Argentina ed al 5° quello del Canada. Si chiude così, tra i sorrisi, il matrimonio con la Benetton. La Ferrari cerca di rimettersi in corsa e offre un contratto «supersonico» al tedesco per iniziare la rincorsa al titolo. La prima stagione al volante della rossa ('96) si conclude con 3 successi: Schumi conquista il Gran Premio di Spagna, quello del Belgio e quello d'Italia. Ma non basta per avere la meglio sulla Williams. Ci ha riprovato quest'anno partendo come sempre in difesa, alternandosi in testa con Villeneuve

con il quale ha divo anche le squalifiche per non aver rispettato le bandiere gialle. Vince cinque Gp, Montecarlo, Canada, Francia, Belgio e Giappone ma anche questa volta non sono sufficienti. In totale «il miglior pilota del mondo ma che non ha un secondo nel piede sugli altri» (parole del d.g. della scuderia di Maranello, Jean Todt, ha conquistato 440 punti, 27 vittorie, 8 in Ferrari, 102 Gp disputati, 17 pole position, 28 in giri più veloci. Dopo i motori, Michael è appassionato di footing e mountain-bike. Ma il suo tempo libero lo consuma soprattutto ascoltando musica rock (Michael Jackson e Phil Collins i suoi idoli). Gli piace molto la cucina italiana, ma la sua bevanda preferita rimane il succo di mela affogato in acqua minerale. Dice che è meglio dello champagne. Ma ieri avrebbe fatto volentieri uno strappo alla regola.