I bookmakers **«Schumacher** vince il mondiale»

I Bookmakers britannici hanno annunciato che per il primo Gp della stagione il più accreditato, dagli allibratori della Globet, è il pilota finlandese della McLaren, Mika Hakkinen, la cui vittoria è data a 3.00 (puntando 1.000 lire se ne hanno indietro 3.000). Al secondo posto c'è Michael Schumacher, quotato 3.20, mentre il campione del mondo in carica, Jacques Villeneuve è «solo» terzo con una quota di



MONDIALE, DOMENICA IL VIA

Domenica prossima, 8 marzo, con il Gp d'Australia parte il mondiale

di F1 e Flavio Briatore, ex team manager della scuderia Benetton, tre

campionati del mondo vinti alle spalle (due piloti; uno costruttori)

con Michael Schumacher parla della stagione '98. Un stagione che ri-

parte con un regolamento cambiato, con vetture diverse e con l'addio

alle gomme slick. È ancora vicino il ricordo dell'ultimo duello in Spa-

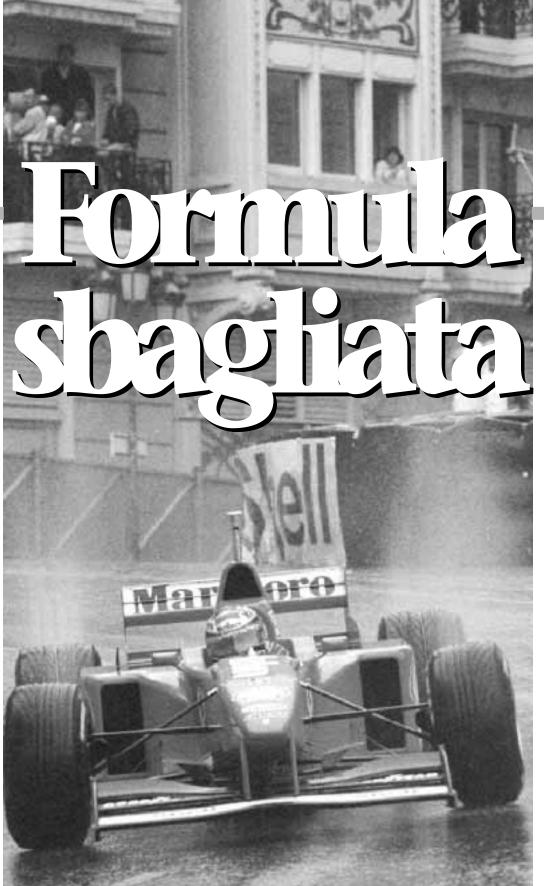
gna tra Villeneuve e Schumacher. Si ripartirà da loro? Non è certo. Un terzo incomodo si è inserito nella sfida tra Williams e Ferrari. La

McLaren, tempi alla mano, durante i test invernali ha fatto intendere

che vuole partire da protagonista. Con la scuderia inglese, si candida-

no ad un ruolo di primi attori anche le due giovani promesse italiane.

Giancarlo Fisichella e Jarno Trulli - il primo neoacquisto della Benetton; il secondo, alla corte di Alain Prost affiancherà Panis - vogliono vincere il loro primo Gp. La Ferrari aspetta la gara, non si fida dei



si scopriranno solo in Australia

La Williams è in Australia dopo gli ultimi test a porte chiuse di Barcellona. Frentzen e il campione del mondo Villeneuve si sono divisi i tre giorni di prove con la FW20. Non sono trapelati tempi in prova e non sono da prendere in considerazione quelli registrati dall'esterno perché pare che l'ordine categorico del team ai piloti è stato quello di rallentare negli ultimi metri di ogni giro tirato.

I «segreti» Williams | McLaren, il team più veloce domani vola a Melbourne

La McLaren lavora su due fronti. Domani, dopo la revisione, le vetture partiranno per Melbourne dove l'8 marzo prenderà il via il mondiale di F1. Prima Coulthard nei giorni scorsi ha provato a Silverstone la MP4/ 13. Lo scozzese poi sul circuito francese "Paul Ricard" con Hakkinen sabato ha terminato le ultime prove in vista della gara australiana. Il team inglese è stato il più veloce ovunque.

Lanciato nel circus da Benetton Ha vinto due titoli con Schumi

Non ha mai avuto un'esperienza motoristica alle spalle, a differenza di molti altri. E non è mai stato pilota o ingegnere. E così Flavio Briatore, 48 anni, nato a Saluzzo provincia di Cuneo, ha stravolto i canoni della F1: tradizione e tecnologia per lui, si mischiano con spettacolo e comunicazione nel mondo delle corse. Ha fiuto per gli affari e ama le belle cose: nei box si sono sempre aggirate splendide top model, come non è mai mancata la musica rock di sottofondo. Ha iniziato la carriera come agente di Borsa a Milano; nel 1974 l'incontro più importante della sua vita con Luciano Benetton. Briatore si trasferisce negli Stati Uniti dove contribuisce all'espansione commerciale dei negozi Benetton sul territorio. Dieci anni più tardi si avvicina al mondo delle corse: al Gp d'Australia ha il primo contatto con la scuderia; un anno dopo si trasferisce a Londra per assumerne il comando. In sei anni rilancia il mediocre team in una scuderia campione del mondo. Porta in squadra tecnici, strutture ad alto livello, ingaggia piloti affermati (come Nelson Piquet), scopre Schumacher e con lui vince 2 titoli mondiale piloti ('94 e '95). Si parla di lui anche nel calcio: come manager di un'ipotetica Superlega; o come possibile acquirente del Napoli. Vive tra Londra e Parigi, quando può si rifugia in Kenya. Ritornerà in F1? Magari... a fianco di Bernie Ecclestone. Un'ipotesi credibile. [Ma.C.]



"tempi" e continua a mandare segnali di sfida agli avversari: «La mac-china è importante, ma il miglior pilota l'abbiamo noi». Corse più sicure con le regole '98? **Briatore:** «Trionfa l'improvvisazione»

LE NOVITÀ

La stagione '98 parte con regole nuove e con Flavio Briatore per la prima volta lontano dai box. Secondo lei con i "ritocchi" al regolamento migliorerà la F1?

«Credo che non cambierà nulla e penso che ancora una volta si sia improvvisato. Due sono le novità principali: la mescola delle gomme e il telaio. Questo per avere in un sol colpo, più sicurezza, più sorpassi e maggiore spettacolo. Ed invece, secondo me, sarà ancora peggio. Con le modifiche al regolamento - bocciate tra l'altro dal mio ex team (Benetton, ndr) - isorpassi non saranno facilitati e con le carreggiate delle auto più strette le vetture saranno più difficili da controllare». Equindi?

«Credo che una organizzazione come la F1, con i capitali che può impiegare, prima di cambiare un regolamento poteva effettuare test con dei prototipi. Con l'apporto dei quattro top team, qualche investimento e l'aiuto dei migliori piloti, poteva prima sperimentare le novità da apportare al regolamento. I team hanno investito sulle nuove regole, la sperimentazione si farà in gara senza avere la certezza che gli obiettivi prefissati sono stati raggiunti. E, scordatevi lo spettacolo».

Quest'anno niente più slick, ma gomme scanalate. Le voci dicono che Bridgestone viaggia sei decimi sopra alla Goodyear. E non a caso Mc Laren e Benetton hanno abbandonato la casa americana. I pneumatici «made in Japan» faranno la differenza?

«L'aspetto gomme falserà il gioco in campo. Mi spiego: tra i cinque motori più importanti, dalla Mercedes alla Ferrari, ci potrà essere una differenza di due, tre decimi a giro. Le gomme ti possono dare una differenza di due secondi. Chi ha indovinato le gomme avrà un vantaggio enorme. Se la Bridgestone è migliore, chi monta le Goodyear non avrà nessuna chance di vincere il mondiale. E quest'anno non si parlerà di altro: le gomme saranno il ritornello di tutta la stagione».

Sarà un mondiale livellato? «Assolutamente no. La lotta sarà

DELLA che dovrebbe rendere le gare più sicure. Infatti, l'aver imposto il restringimento delle dimensioni delle vetture ne ha intaccato l'aerodinamicità mentre l'aumento del centro di gravità e l'obbligo di utilizzare pneumatici rigati faranno diminuire la tenuta della **STAGIONE 98** ina costringendo i piloti a rallentare per entrare correttamente in curva. Warthere Pneumatici rigati: I pneumatici per l'asciutto dovranno essere rigati - da 10 a 14mm di larghezza per 2,5mm di profondità. Dovrebbero ridurre la tenuta e le squadre saranno obbligate a usare mescole più resistenti in modo che il pneumatico si usuri più Abitacolo: Le protezioni laterali dovranno essere 60mm più larghe nella parte frontale. L'apertura dell'abitacolo dovrà essere più ampia per agevolare interventi d'emergenza. In condizioni normali, il pilota deve essere in grado di abbandonare l'abitacolo e riposizionare il volante entro dieci secondi Specchietti retrovisori: Freni: Compassi in alluminio. Sono Più larghi del 20 permessi solo un due pastiglie per ruota. Non permesso il raffreddamento liquido dei freni. Le modifiche dovrebbero aumentare lo spazio di frenata aumentando la possibilità di sorpasso. Guscio di sopravvivenza: La larghezza è stata portata da 250mm a 300mm. Le vetture devono essere in grado di sopportare collisioni due volte più dure rispetto alle richieste del 1997. Set di gomme per gara: Dimensioni: La larghezza set di gomme da asciutto aumentano della vettura, includendo le ruote in numero da uno a 10 (40 pneumatici), è stata ridotta da un minimo di 20cm quelli da bagnato restano sette. GRAPHIC NEWS-P&G Infograph a un massimo di 180cm.

Le auto che apriranno la stagione 1998 di Formula 1 saranno più lente di circa quattro

secondi per giro rispetto allo scorso anno. Questa è la novità del nuovo regola

Williams se le gomme vincenti saranno le Goodyear. E neanche il vantaggio del pilota potrà colmare la differenza. È un discorso di mescola: l'anno scorso, in alcune gare, la Bridgestone riusciva a chiudere un Gp con due pit stop mentre gli altri con tre. In un pit si perdono circa 25 secondi. Chiaro, no? Io avrei scelto Bridgestone anche perché Goodyear ha annunciato di lasciare la F1 nel '99. È difficile vedere un'atra McLaren e Benetton se prevar- zienda americana impegnarsi allo ranno le Bridgestone; tra Ferrari e | spasimo su una cosa che poi dovrà | momento l'avversario».

abbandonare. Secondo me ha rischiato chi è rimasto con la Goo-

La vicenda di Jerez ha segnato un po' tutti. Quell'epilogo ha ridimensionato Schumacher?

«Bisogna analizzare il fatto. In molti si sono scagliati contro Schumacher, ma non dimentichiamo che se la Ferrari è arrivata a lottare per il campionato lo deve al tedesco. L'unico errore di Michael forse è stato quello di sottovalutare in quel

Se lei avesse avuto ancora in squadra Schumacher in Spagna, l'avrebbe convinto a chiedere scusa a Villeneuve?

«Non c'è dubbio, Michael sarebbe uscito dalla vicenda in maniera grandiosa. Siamo nati assieme in Benetton e forse convincerlo su certi discorsi a quei tempi per me sarebbe stato più facile. Sono passati degli anni e magari l'esperienza in Ferrari l'avrà cambiato. Per me comunque rimane un grande, anche se quest'anno troverà sulla sua strada un

due stagioni deludenti

L'addio dopo

Le ultime due stagioni, '96 e '97, non rimarranno nei ricordi di Flavio Briatore. È l'anno del passaggio di Michael Schumacher dalla Benetton alla Ferrari, con lui se ne va Herbert, destinazione

Sauber. Alla scuderia approda Jean Alesi e Gerhard Berger, mai successi non arrivano. Nel '96 la scuderia si piazza terza nella classifica costruttori. Alesi arriva quattro volte secondo e terzo; Berger una volta

secondo in Inghilterra e una terzo a San Marino. Nel '97 la Benetton è ancora terza nella «costruttori». Alesi e Berger arrivano 4º e 5º tra i piloti. Berger vince un Gp in Germania. Nel '98 Alesi lascia la poltrona a Fisichella; Berger dà l'addio e arriva Wurz. Briatore saluta il team: al suo posto, dal mondo del rally, David

Richards.

Villeneuve ancora più motivato». La Williams l'anno scorso era la scuderia migliore; la Ferrari invece aveva il pilota migliore. Si ri-

[Ma.C.]

«La Ferrari ha tutto per vincere: speriamo che sia l'anno buono». Tutte le scuderie si sono rapportate con i tempi nei test in Spagna. La Ferrari, secondo lei, ha avuto veri problemi o s'è nascosta?

partirà da questi due punti?

«Problemi? In gioventù capita a tutti. Logisticamente hanno preferito fare dei test vicino casa, e la cosa

ha molto senso Hanno lavorato bene. I tempi ottenuti nel pre-mondiale sono aria fritta: l'importante è avere la macchina a posto. Piloti come Schumacher, ma anche Irvine, sanno se la Rossa è competitiva». D'altronde i proclami di Mon-

«Il mondiale da vincere della Ferrari è come una telenovela. Preferisco non commentare certe cose». La McLaren sembra partire avvantaggiata. Quale potrebbe esse-

tezemolo annunciano una vitto-

«Se avessi un figlio lo farei correre solo con la Ferrari»

re secondo lei l'handicap dei tedeschi:idue piloti o il motore?

«La McLaren, gomme a parte, la vedo favorita. Già l'anno scorso se non era per il motore potevano vincere tre o quattro gare. Credo che quest'anno la Mercedes farà molto bene e il fatto di aver preso uno come Adrian Newey è una sicurezza. l'ingegnere s'è rilassato un anno in mezzo, ha avuto modo di pensare e riflettere. La miglior macchina Benetton, nel '94, non dimentichiamo che è nata dopo che Rory Byrne (ora alla Ferrari, ndr) è rimasto molto tempo lontano dal team. Questi "geni" durante la stagione non hanno mai il tempo di pensare: ad aprile si comincia già a lavorare sulla vettura dell'anno dopo. È stressante».

Schumacher con Briatore alla Benetton ha vinto due mondiali piloti e uno costruttori. Alla Ferrari Michael non ci è ancora riuscito, e chissà se ci riuscirà, a vincere il titolo. Perché Schumi accetta questa condizione?

«La Ferrari ha dato a Michael ottime chanche. E lui credo ha pensato di poter vincere il mondiale con loro perché è certo di avere qualcosa più degli altri. Questo è un ragionamento che sta in piedi: bisognerà vedere fino a quando. Da due anni è alla Ferrari, ha dato molto, la sfida è difficile, vuole vincere con loro. L'anno scorso Schumacher con la Ferrari ha perso una grossa occasione: opportunità così non capitano tuttiglianni».

Un sguardo anche a quello che propone casa nostra: Trulli e Fisichella, due promesse. Lei che è stato il talent scout dei due italia-

ni chi vede come pilota emergente del '98?

«Fisichella, perché corre con un team consolidato. La Benetton è forte e può competere per il mondiale. Per Trulli la situazione è un po' diversa: la squadra è nuova, sta cambiando molto. Alain Prost vuole far crescere la scuderia con la sua esperienza. Per Jarno dunque sarà più diffi-

cile. Ma Giancarlo dovrà guardarsi da un certo Wurz (suo compagno, ndr): è fortissimo in ga-

Quanto sarà importante il primo Gp e quanto la gara in Australia segnerà il destino del mondia-

«Sono sempre dieci punti. Partire

beneèimportante». Una curiosità. Se lei avesse un fi-

glio, lo farebbe correre in F1? Sì... con il patto però che vada a correre con la Ferrari (ride Briatore, ndr). Con quello che si guadagna!».

C'è Brawn, Byrne e anche un suo pupillo, Schumacher. Se arrivasse una telefonata dalla Ferrari, cifarebbe un pensierino?

«Beh... no (pausa, ndr). Assolutamente. Ho vinto molto, mi sono tolto tante soddisfazioni in F1. Per dirigere un team ci vogliono le motivazioni giuste ed io non ho più nulla da scoprire. È chiaro mi piacerebbe rimanere in F1, ma non come manager di un scuderia. La Ferrari? Può e deve vincere. Jean Todt sta facendobene, arriveranno i risultati».

Maurizio Colantoni