



Arrivo Gp. Australia

Mika Hakkinen (McLaren-Mercedes)	1h31'45"96	media 201,101 km/h
D. Coulthard (McLaren)	a 0"702	
H. Frentzen (Williams)	a 1 giro	
E. Irvine (Ferrari)	a 1 giro	
J. Villeneuve (Williams)	a 1 giro	
J. Herbert (Sauber)	a 1 giro	

Totale punti

	Australia	Brasile	Argentina	San Marino	Spagna	Monaco	Canada	Francia	Inghilterra	Austria	Germania	Ungheria	Belgio	Italia	Lussemburgo	Giappone
M. Hakkinen	10	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
D. Coulthard	6	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
H. Frentzen	4	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
E. Irvine	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
J. Villeneuve	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
J. Herbert	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Mondiale costruttori

	Punti
McLaren-Mercedes	16
Williams-Mecachrome	6
Ferrari	3
Sauber-Petronas	1

Musi lunghi a Maranello per la sconfitta

Dopo cinque giri, il buio. Si è così infranto il sogno dei ferraristi riuniti la notte scorsa nella sede della Ferrari club di Maranello. Un «nooo...» di sconcerto ha accolto il ritiro di Michael Schumacher e la delusione non è stata compensata poi dal quarto posto finale di Eddie Irvine. «Non ci aspettavamo che Schumi si fermasse così presto - dicono al club - speriamo di rimediare alla prossima gara in Brasile».

Gp d'Australia. La scuderia di Ron Dennis cancella Ferrari e Williams. Vince Hakkinen, secondo Coulthard. Irvine quarto

McLaren, accoppiata lunare Schumacher subito in fumo



L'arrivo delle McLaren di Hakkinen e Coulthard, in basso la Ferrari di Schumacher in fumo Reuters

MELBOURNE. Volano sul tracciato di Melbourne. Lo fanno in modo armonioso. È una bellezza vederle sfrecciare, tutte d'argento, e dietro poi lasciare il vuoto. È finita come nell'ultima corsa del mondiale '97 a Jerez, ieri in Australia. La McLaren ha doppiato tutti: Hakkinen e Coulthard hanno polverizzato gli avversari portandosi così a casa il primo Gp della stagione. Per il velocissimo pilota finlandese, che poi ringrazierà il compagno scozzese per avergli ceduto il passo verso il successo a pochi giri dal termine, è la seconda vittoria consecutiva su un totale di 98 presenze in F1. Un vero trionfo. Piange sul podio Mika Hakkinen. Proprio qui in Australia rischiò di morire: era il 10 novembre 1995, sul circuito cittadino di Adelaide, l'ultimo anno prima di passare a Melbourne. A 230 all'ora Hakkinen forò la gomma posteriore sinistra e andò dritto contro il muro. Una schianto pauroso, poi 24 ore di coma. Finisce quell'incubo, torna il sorriso. «Avevamo un accordo - spiega lo scozzese David Coulthard - chi fosse uscito davanti alla prima curva, avrebbe avuto il diritto di mantenere la posizione. Non sarebbe stato giusto che Mika perdesse per un errore della nostra squadra». Mika ringrazia il gentleman scozzese: «Abbiamo fatto un eccellente lavoro di squadra. Ma voglio dire grazie a David. È un grande».

Si è tutto risolto nei primi giri. Dopo la partenza, senza imprevisti, le due McLaren accodate si sono piazzate al comando; il solo Schumacher è riuscito a prendere la scia delle vetture inglesi. Illusione svaniva per il pilota tedesco già alla prima curva con Hakkinen e Coulthard schizzati via velocissimi. Dietro poi Villeneuve, Fisichella, Herbert, Frentzen e Irvine partito con il muletto di Schumi.

Il ritmo delle due McLaren è spaventoso. Macinano sempre più secondi a giro. Il Gp australiano sembra già segnato dalle prime tornate. E così sarà. Con più di tredici secondi di ritardo Michael Schumacher, fino a quel momento terzo, al quinto passaggio, con il motore in fumo, è costretto a fermarsi ai lati della pista. È il ritiro e l'inizio di un brutto sogno.

Fisichella, retrotreno ko Cambio rotto per Trulli

Non è andata bene ai due italiani in gara. La performance di Giancarlo Fisichella è durata 44 giri, dopo che era stato il solo ad elettrizzare una corsa resa monotona dalla supremazia delle McLaren. Proprio mentre la vettura di Coulthard doppiava Frentzen, «Fisico» riusciva a passare il tedesco e a puntare al terzo posto. Ma dopo il secondo pit stop, rientrato settimo, Giancarlo finiva fuori pista. «Si è rotto il retrotreno, non riusciamo a capire perché sia successo - ha spiegato - Peccato, perché avevamo una macchina da podio. Ero più veloce di Villeneuve, ma ho perso molto tempo dietro di lui. Dopo il primo pit stop, quando non l'ho più avuto davanti, ho cominciato a girare molto più veloce». Fisichella è impressionato dalle McLaren: «Fanno paura, bisognerà lavorare moltissimo per avvicinarci a loro. Sarà un mondiale ad inseguimento per tutti». Anche Jarno Trulli si è ritirato al 26° giro quando era settimo con una sua Prost. «Sono contento perché abbiamo potuto dimostrare di avere una macchina che ha un grande potenziale e che il motore è buono. Purtroppo sono stato bloccato da un problema al cambio».

Dopo dieci giri l'accoppiata McLaren ha quasi mezzo minuto di vantaggio. La strategia degli inglesi è di due pit stop: con meno benzina a bordo le due vetture riescono infatti dare distacchi galattici. La corsa vive quindi di piccole emozioni, l'unica domanda è: quanto ci metteranno a doppiare tutti? Il primo dei due stop arriva per Hakkinen al giro 23, il passaggio dopo è il turno di Coulthard. Dietro il valzer delle fermate ai box crea qualche cambiamento: Fisichella supera Herbert e Villeneuve. Ma è il tempo dei doppiaggi eccellenti: al 34° è il turno di Jacques Villeneuve che prima si oppone e poi cede allo sventolio della bandiera blu dei commissari per non incappare in squalifiche. Irvine al 35° passaggio si ferma ai box, ma al giro seguente forse l'episodio più curioso da ricordare. Hakkinen, fino a quel momento solitario al comando, viene richiamato al box dalla sua scuderia. Ma è un errore. Così, il finlandese entra, non trova i meccanici, esce e vede passare davanti a lui, in testa, il suo compagno Coulthard. Hakkinen

si dispera mentre Fisichella si impossessa del terzo posto, superando dopo uno dei pochi duelli sudati della giornata, un modestissimo Frentzen (sarà alla fine terzo), dopo che lo stesso tedesco della Williams si era fatto doppiare da Coulthard. Al 39° passaggio Hakkinen fa il giro più veloce (1.31.649); poi al 40° il secondo pit stop per lui e il successivo per lo scozzese. Ma è la svolta: ad un paio di giri dalla fine Coulthard si fa affiancare da Hakkinen, gli fa un cenno con la mano, e davanti alle tribune del traguardo lo fa passare, lanciandolo verso la vittoria. È il suo successo, ma anche quello delle gomme giapponesi Bridgestone che centrano così la prima vittoria, storica, in F1. Le grandi imprese della McLaren erano rimaste ferme alle imprese di Senna e Prost... dei grandi campioni insomma. Oggi si ricomincia da Hakkinen e Coulthard. Schumacher e Villeneuve sono avvertiti: con due «frecca» come queste... non si scherza mica.

Maurizio Colantoni

Il capo della gestione sportiva Ferrari impressionato dalla McLaren assicura grandi novità in tempi brevi

Todt: «Rivediamoci ad Imola...»

MELBOURNE. Doppiate senza pietà. Ferrari e Williams escono malconce dal primo Gp in Australia. In verità, la McLaren era stata data di favorita, ma non in un modo così netto e decisamente preoccupante per gli avversari. Le dichiarazioni pre-mondiale lasciavano ampi margini di speranza dopo il mondiale dello scorso anno vinto dalla Williams. In casa Ferrari soprattutto. Sono recenti gli annunci del presidente Luca Cordero di Montezemolo: «Abbiamo tutto quel che serve per vincere». Ma è anche vero: questa è solo la prima tappa. Il campionato è lungo ancora sedici Gp. Ma i dieci punti persi a Melbourne hanno un doppio significato: Williams e Ferrari sono in ritardo rispetto alla McLaren e a fatica dovranno rincorrere la temibile avversaria anglosassone. Come è possibile? Jean Todt - preso atto della superiorità della scuderia inglese - sbigottito e confuso ha detto: «A Imola potremo fare il punto della situazione. Ci sono certe cose che stanno per arrivare e che possono darci da due decimi a un secondo».

Mac'è riserbo assoluto. Non è tanto l'«incidente» (motore rotto, ma in un primo tempo si è pensato in qualcosa, come del fogliame, che avesse bloccato i radiatori) che al quinto giro ha stoppato Schumacher, terzo in quel momento; ma i secondi che le due McLaren stavano accumulando rapidamente sulle due avversarie. Se c'è qualcosa da rimarcare alla Ferrari, che tanto decantava il nuovo motore 047, è proprio la potenza, quella che invece ha saputo sprigionare dal suo propulsore, di marca tedesca, la McLaren. Ed ora che la Fia ha regolarizzato la posizione del terzo pedale, il ripartitore di frenata (che ha anche la Jordan), per le altre scuderie, questo a cominciare dalla Ferrari, sarà una corsa contro il tempo. E a Todt non rimane che una risposta: «La Fia ha confermato la sua opinione su certi dispositivi. Ormai è una strada aperta, sulla quale dobbiamo andare». La Ferrari si atterrerà presto. Intanto però dovrà capire cosa è successo la motore. Già, perché alla partenza la temperatura era mol-



to alta. La Ferrari ha fatto tanti km in inverno senza problemi... ma a certe temperature non aveva mai girato. Ed il prossimo Gp, e i gradì saranno ancora più alti, sarà in Brasile. Ma Todt sdrammatizza: «La Ferrari è una macchina sana, che ha un buon potenziale e potrebbe darci buone soddisfazioni». Ma cosa si pensa della McLaren? «Sono rimasto impressionato per il divario...». Michael Schumacher, dopo la fumata bianca della F300, si è accostato, ha messo in folle e ha lanciato il volante fuori dell'abitacolo. Drammatiche le sue prime parole: «Dovremo ricominciare da capo». Poi Schumi è tornato sui suoi passi: «Non c'è ragione di essere pessimisti per il futuro. Everoero profondamente deluso, ma credo che la differenza che ci separa dalla McLaren sembra più grande di quanto sia in realtà». Cosa che pensa anche Irvine, l'unico superstite della Rossa, finito quarto. «Abbiamo bisogno di maggiore potenza e di un motore nuovo - spiega Irvine - Non avevo la velocità di pun-

ta per superare Frentzen... ma mi accontento dei 3 punti». E il campione del mondo? Sul podio, terzo, Heinz Harald Frentzen; Jacques Villeneuve è rimasto, frastornato, in quinta posizione: «La supremazia McLaren è dura da accettare. Ho guadagnato due punti ed è sempre meglio dell'inizio dello scorso anno (non aveva finito la corsa, ndr)». Ma cosa non va alla Williams ed è possibile che solo il sistema frenante avvantaggi la McLaren? Frank Williams, vecchio volpone, risponde: «Prima lo controllavano elettronicamente, oggi invece lo fanno manualmente. Non c'è niente di nuovo. Noi lo abbiamo già, ci è costato una sterlina...», dice ironizzando Frank. Dunque, un motore (Mercedes) evoluto, più leggero e superpotente; un terzo pedale che fa viaggiare la McLaren armoniosa come su un binario, il tutto condito con gomme, le Bridgestone, competitive e dal consumo uniforme: che ne dite, fanno la differenza? Noi, crediamo di sì. [Ma.C]

PIT STOP

Perché la Rossa è senza trucco?

GIORGIO FALETTI

SONO le cinque del mattino di domenica e mi girano talmente forte che non mi stupirei di vedere il sole salire come in una videocassetta con l'avanti veloce. Lo spostamento d'aria ha fatto finire il piumone sul lampadario ed ho un sapore in bocca come se qualcuno mi avesse sostituito agli Ziguli altre palline prodotte giornalmente dai conigli, palline uguali nella forma ma non nel sapore. Nella mia testa lampeggia, come l'insegna di un bar dove si brinda alla mia ignoranza, una sola parola: perché? È in ottemperanza del proverbio «Mal comune ammazza Claudio» questa ignoranza la voglio dividere col mondo, in cerca di una o più risposte chiarificatrici che potete inviare al sito Internet www.capsicuntub.it. Perché, quando all'inizio del campionato del mondo di Formula uno qualcuno s'inventa un trucco che gli dà un vantaggio sulla concorrenza, la Ferrari fa regolarmente parte della concorrenza? Perché un qualunque progettista che azzecca una macchina si e una macchina, quando lavora per la Ferrari disegna puntualmente quella no? Perché non chiamano Di Bella? Perché non chiamano Di Pietro? Perché non chiamano San Pietro? Perché a Fiorano il motore campa e fuori Fiorano il motore crepa? Perché lo stesso motore montato sulla Sauber invece gira dolcemente? Dato che sono svizzeri, l'avranno forse raffreddato a cioccolato? Perché Schumacher ha detto quella frase sibillina, uscendo dalla macchina col motore bollito? (Tu coque, brute filii mignottae...) Perché il gommista della Good Year in forza alla Ferrari ha preso a martellate una gomma scolpita gridando «Perché non parli»? Perché Irvine non partecipa al campionato turismo, visto che si comporta da turista anche in Formula uno? Perché quando ha chiesto un aumento di stipendio come seconda guida, non gli è stato risposto «No, prima guida...»? Perché Naomi Campbell oggi non esce con me? (Non c'entra niente ma risolverebbe in modo clamoroso questa depressione motoristica che mi ha colto) Cerco di inventarmi delle scuse che servano a mitigare la delusione. In fondo, mi dico, la McLaren e la Mercedes erano avvantaggiati, per questa gara. L'Australia è esattamente agli antipodi ed è sottosopra rispetto noi. Quelli della Mercedes, grazie alla Classe A, ultimamente ci hanno fatto una certa esperienza a viaggiare rovesciati, per cui un po' di vantaggio ce l'avevano. La Williams, pur non avendo fatto la prova dell'alce, ci ha rimesso le corna anche lei... Alla Benetton, nonostante il fatto che Briatore andandosene abbia portato via con sé tutte le sue lampade abbronzanti, sono belli scuri in viso lo stesso. Anche alla Jordan hanno le loro, che hanno disegnato un moscone sulla scocca e la macchina va come se fosse sulla carta moschicida... con il pensiero rivolto al box della Ferrari, dove in questo momento l'umore medio deve essere quello dei Beatles mezz'ora prima di dividersi, osservo la luce crescere e sporcarsi di colore l'orizzonte. Contrariamente alle mie aspettative e ai miei giramenti, un sole rosso fuoco sale oltre la linea delle colline alla normale velocità di un'alba. In questo momento ingrugnito, è l'unica cosa rossa che sono disposto a tollerare che vada piano.