



Arrivo Gp. Brasile	
1	Mika Hakkinen (McLaren-Mercedes) 1h27'11"747 media 190,764 km/h
2	D. Coulthard (McLaren) a 1"102
3	M. Schumacher (Ferrari) a 1'00"550
4	A. Wurz (Benetton) a 1'07"453
5	H. Frentzen (Williams) a 1 giro
6	G. Fisichella (Benetton) a 1 giro

Totale punti	Australia	Brasile	Argentina	San Marino	Spagna	Monaco	Canada	Francia	Inghilterra	Austria	Germania	Ungheria	Belgio	Italia	Lussemburgo	Giappone
M. Hakkinen	20	10	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
D. Coulthard	12	6	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
H. Frentzen	6	4	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
M. Schumacher	4	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
E. Irvine	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
A. Wurz	3	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
J. Villeneuve	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
J. Herbert	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
G. Fisichella	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Mondiale costruttori	
Punti	
McLaren-Mercedes	32
Williams-Mecachrome	8
Ferrari	7
Benetton-Mecachrome	4
Sauber-Petronas	1
Prost-Honda	-

## Il Brasile di Senna sceglie Piquet come apprista

Nelson Piquet, l'ex campione mondiale di Formula uno brasiliano, è virtualmente il successore di Ayrton Senna nel cuore dei brasiliani e ieri è entrato in pista a Interlagos per le corse preliminari del Gp salutato calorosamente dalla folla. Piquet, attivissimo come pilota e come organizzatore nell'automobilismo brasiliano, è anche il talent scout di nuovi piloti da scoprire e lanciare.

## PIT STOP



Tutte le cose da fare in un minuto di troppo

GIORGIO FALETTI

Un minuto. Un minuto è tutto e niente. Pensate che a casa vostra suona Claudia Schiffer con un sorriso da un orecchio all'altro e, mentre voi avete una faccia come Bernadette quando ha visto la Madonna di Lourdes, guardi l'orologio e vi dica: «Fra un minuto devo scappare...». Ebbene, quel minuto si finisce subito. Ma i sessanta secondi all'arrivo del Gran premio del Brasile fra la macchina d'argento di Hakkinen e la rossa di Schumacher sono sessanta scatti di tagliola per orsi nelle mutande di ogni tifoso della Ferrari. Eppure quante cose si possono fare in un minuto. Tante, tante, tante...

- far vedere al telecronista Rai, Gianfranco Mazzoni due o tre volte la partenza, in modo che capisca che quello lì davanti non è Schumacher ma Irvine partito meglio e, se non basta, infilargli la testa nel televisore in modo che possa commentare le notizie dall'interno...

- dopo un Gran premio che avrebbe fatto venire l'orchite al Minotauro, telefonare a Telepiù e disdire l'abbonamento digitale alla Formula uno o eventualmente sostituirlo con i biglietti di una serie di concerti di musica rumorale dodecafonica che sono più emozionanti.

- rendersi conto che avere la massima emozione in un Gran premio al momento del cambio delle gomme è come andare al letto con una donna ed avere il massimo dell'emozione al momento di indossare il preservativo.

- realizzare la preparazione di Simona Tagli per farla diventare un'esperta di automobilismo.

- accorgersi che la preparazione di Simona Tagli realizzata in un minuto è superiore a quella di Giovanna Amati e Mario Poltronieri messi insieme.

- accorgersi infine che la preparazione di Simona Tagli, Giovanna Amati e Mario Poltronieri messe insieme è pari a quella di un sedano.

- entrare nello spogliatoio dove l'onnipresente Alesi sta facendo la doccia e sostituirgli lo shampoo di cui è testimonial con l'estratto delle ghiandole di una puzzola.

- vedere i dirigenti della ditta che produce lo shampoo di cui è testimonial che ce lo mandano ad una velocità da garantirgli la pole position nel Gran Premio di Quel Paese.

- cronometrare il Gran premio di Ralf Schumacher se si è il suo cronometrista e/o

- stracciare il contratto di Ralf Schumacher se si è il tuo team manager e/o

- pensare a chi sbolognare Ralf Schumacher se si è il suo manager e basta.

- buttare il cambio in carbonio della Arrows e della Stewart nel camino acceso e vedere che brucia come in gara.

- mettere a cuocere sulle braci del cambio in carbonio della Arrows e della Stewart gli attributi di chi ha proposto quella soluzione.

- fare un appunto sull'agenda di Luca di Montezemolo di mettere sotto contratto tutti i progettisti che ci sono in circolazione sperando che almeno così arrivi quello giusto.

- fare un altro appunto sull'agenda di Luca di Montezemolo di mettere sotto contratto tutti i piloti che ci sono in circolazione, meno Alesi che puzza da farsvenire.

- avere nella testa, nonostante tutto, una voce che dice parole di speranza per la Ferrari.

- sentire nella testa, con raccapriccio, un'altra voce rispondere che chi vive sperando...

Il pilota della Ferrari terzo nel Gp del Brasile dominato, come ad Adelaide, dalle monoposto di Hakkinen e Coulthard

# Schumacher primo allievo alla cattedra delle McLaren



Mika Hakkinen con Michael Schumacher festeggiano sul podio; in basso il via del GP

INTERLAGOS (Bra). Non c'è stata suspense. Come a Melbourne tre settimane fa, Mika Hakkinen e le McLaren-Mercedes hanno sbaragliato con tutta la loro supremazia il Gp del Brasile. Sul circuito di San Paulo, senza la loro creazione, il «freno direzionale» ormai vietato, le monoposto anglo-tedesche hanno dato ancora una volta una severa lezione ai loro avversari, compresa la Ferrari di Michale Schumacher che sale sul podio, con oltre 1' di ritardo dalle McLaren, ma con lo sguardo perso e persino un po' inebetito dell'allievo incapace di replicare al maestro.

Hakkinen ha ancora preceduto il compagno di squadra David Coulthard, superato per la terza volta consecutiva sulla linea del traguardo, la seconda in questa stagione. Incontestabile il successo delle due McLaren-Mercedes, incontestabile quello di Hakkinen, in testa dall'inizio alla fine. E se Schumacher (Ferrari) ha in qualche modo raggiunto il suo obiettivo dichiarato, il terzo posto, cioè il primo delle scuderie «non-McLaren», il due volte campione del mondo ha un ritardo praticamente enorme, difficile da colmare se non qualche dialettica tecnica al momento imprevedibile anche per la sapiente tecnologia della Ferrari.

Niente tuttavia al confronto delle Williams relegate a oltre un giro con Frentzen e Villeneuve (5° e 7°) e superate persino dal giovane austriaco della Benetton Alexander Wurz e da Giancarlo Fisichella (6°). Tutto questo, pare, grazie ai pneumatici Bridgestone, le gomme giapponesi che hanno permesso alle vetture, e soprattutto alle McLaren, di effettuare un solo stop ai box contro due delle Ferrari e delle Williams (Goodyear).

Così, si consola Ferrari: il gran premio degli altri lo vince Michael Schumacher che mantiene il pronostico promesso e sale sul podio. E l'incubo continua da Jerez de la Frontera, da quando la coppia Hakkinen-Coulthard non molla i primi due. Ma se in Spagna furono i benefici di Villeneuve e a Melbourne hanno doppiato tutti, in Brasile non sono stati da meno, a parte Schumacher e Wurz. La cronaca non regala emozioni: il te-

## Todt non si lamenta. Anzi «Fatto il nostro massimo»

«Se prima del via mi avessero detto che saremmo arrivati terzi ci avrei messo una firma». Lo ha affermato il direttore sportivo della Ferrari, Jean Todt, nel commentare il risultato del Gp del Brasile vinto ancora una volta dalle McLaren davanti a Michael Schumacher. «Certamente un minuto di distacco all'arrivo è una cosa molto grave - ha aggiunto - ma abbiamo ancora molte cose in pentola sulle quali lavoreremo senza posa». Todt ha annunciato che già dal prossimo Gp di Buenos Aires il 12 aprile prossimo la Goodyear fornirà nuove gomme. «Siamo molto soddisfatti del motore utilizzato oggi - ha osservato Todt - sull'esordio in gara del motore con distribuzione "a dito" utilizzato però solamente da Schumacher. Sicuramente faremo dei grossi progressi nello sviluppo di questo motore entro il Gp di Imola, a fine aprile. Non ci scoraggiamo e continueremo a migliorare ancora». Anche Schumacher, in partenza per Barcellona, concorda sull'efficienza del nuovo motore «047/D» e ha confermato che «in Argentina ci saranno passi avanti sia nello sviluppo della macchina che nelle gomme».

ma del secondo gp della stagione segue il canovaccio sin dal via: Hakkinen e Coulthard si mettono ordinatamente in fila alla prima curva. Dietro, Frentzen è più veloce di Schumacher senior che è superato dallo scatenato Irvine e da Wurz. Ma proprio mentre Schumacher junior finisce per prati con la Jordan, Michael passa l'austriaco. Il primo giro finisce con le due McLaren-Mercedes che già hanno un paio di secondi su Frentzen ed il tedesco della Williams che fa da «tappo» per la coppia della Ferrari. Le frecce d'argento guadagnano 1", 1"5 a giro. All'11° giro Irvine lascia passare Schumi che cerca di avvicinare Frentzen. Al 17° finisce la corsa di Trulli, tradito dalla pompa della benzina. Calcolando l'ultima prova del campionato 1997, quello brasiliano è il terzo gran premio consecutivo in cui la McLaren piazza i suoi due piloti ai primi due posti.

Per il finlandese Hakkinen, che fino a Jerez de la Frontera non aveva mai vinto, questo è il terzo successo consecutivo in 98 Gp disputati. Mi-

chael Schumacher e Alexander Wurz sono alla fine stati i complimentati a vicenda per essere i soli piloti a chiudere il gran premio senza essere stati doppiati dalle McLaren-Mercedes, McLaren che qui si guadagnano l'appellativo di astronavi mentre le Ferrari, pur cresciute rispetto all'Australia, non possono nemmeno piangere sui fieni, sul «terzo pedale» frenante, bandito dalla Fia su sua denuncia: la McLaren ha confermato di correre in un'altra categoria. La Ferrari già parla di Imola, per il riscatto (26 Aprile) dopo il Gp di Argentina.

Alla luce delle prime due prove del campionato '98, è difficile immaginare quali novità tecnologiche potrebbero far rimontare il grande distacco imposto alla Ferrari dai bolidi di Ron Dennis. Schumi è andato in gara per la prima volta col nuovo motore con distribuzione «a dito», finora usato solo per le qualificazioni. Anche l'assetto della F-300 sulle curve a clessidra del circuito paulista è apparso eccellente. Bravi il tedesco e Irvine. Ma allora, a quale santo votarsi?

L'interpretazione dei regolamenti, dopo il veto sui «freni direzionali», oggetto di nuove polemiche

## Gelo e sospetti tra Fia e scuderie

INTERLAGOS. Aria di rivolta contro la Fia. La maggioranza delle scuderie di F1, con Ferrari e McLaren in testa, sta passando dai sussurri alle grida nei box del Gp del Brasile, contro le contraddizioni evidenziate nella Federazione Internazionale della vicenda del «terzo pedale». La Fia mostra il suo affanno con un documento ufficiale emesso ad Interlagos, in cui trasmette ai suoi organi disciplinari il polemico comunicato stampa della McLaren in risposta alla sentenza di ieri. Secondo i tre commissari di gara del Gp brasiliano, la scuderia di Ron Dennis mostra nel testo di «non accettare l'autorità del Codice sportivo internazionale, così come l'autorità degli stessi commissari della gara».

La scuderia di Hakkinen si interroga sul processo attraverso il quale è stata presa la decisione e attribuisce solo al dipartimento tecnico della Fia «autorità definitiva» riguardo all'interpretazione del regolamento. Ma, per la Fia non è così. La polemica si innesta anche sul disappo-

gli effetti controproducenti, in termini di sicurezza, provocati dalle nuove norme. Nel produrre il parere favorevole alla Ferrari e ad altre 4 scuderie nel ricorso contro i sistemi frenanti di McLaren, Jordan e Williams, i commissari di gara avevano, peraltro, già precisato che «le opinioni espresse dal dipartimento tecnico della Fia sono opinioni e non decisioni sull'interpretazione del regolamento. Questa funzione è dei commissari».

Fra l'incudine e il martello è rimasto Charlie Whiting, l'ispettore dell'ufficio tecnico e sicurezza Fia che aveva autorizzato o iniziato la sistemazione rivoluzionaria di freni elaborata dalla McLaren. Autorizzazione sulla quale la Fia fa ora una radicale marcia indietro, indicando come «illeghi» i famosi freni-sterzanti. «Siamo rimasti sorpresi da queste contraddizioni - ha detto ieri Dennis nei box della sua scuderia - abbiamo deciso di non ricorrere in appello, ma continueremo a discutere con la Fia. Conosciamo le strade



adatte per portare avanti questa polemica costruttivamente e non in maniera distruttiva per la F1».

«La proposta è contro la McLaren, perché il regolamento non permetterebbe di non controaltre scuderie - ha chiarito il direttore sportivo delle rosse, Jean Todt - ma in realtà la discussione è sullo spirito del regolamento e sulle possibili interpretazioni contrarie a questo spirito». Con regolamenti non chiari e con una Fia che non appare sicura dello stesso organigramma, squadre come la Ferrari e la Williams, impegnate nel ridurre con nuove idee tecnologiche il distacco dalle McLaren-Mercedes di Newey, non si sentono sicure nel decidere investimenti per questo o quel progetto innovatore. Se un ufficio della Fia guarda i disegni e dice che va bene, e qualche mese dopo i commissari dicono di no, stabilire una strategia per diventare più competitivi diventa un'incognita.

E che tra scuderie e Fia non si capisca più niente, lo ammette anche

uno dei «guru» della formula uno, l'ex direttore sportivo della Ferrari, Cesare Fiorio, dai box della Prost Peugeot di Interlagos. «Oggi la federazione ha fatto saltare un sistema di consultazione tecnica che aveva con le scuderie da oltre dieci anni - ha denunciato Fiorio alla luce della polemica fra McLaren e Fia su chi, fra dipartimento tecnico e commissari di gara, abbia la parola finale sull'applicazione del regolamento. Richiamata ufficialmente dalla Fia per il tono ribelle di un comunicato stampa emesso ieri dopo la sentenza favorevole alla protesta Ferrari sul «terzo pedale», la McLaren ha successivamente chiesto scusa ai commissari allegando «un'interpretazione errata» del testo prodotto. «Sono da trent'anni in formula uno - ha osservato Fiorio - e non ho mai visto una cosa simile. È la prima volta che i commissari sportivi smentiscono i commissari tecnici. Assistiamo ad un'autentica inversione dei ruoli». «È tutto un grosso equivoco».