



Arrivo Gp. San Marino

1	David Coulthard (McLaren-Mercedes)	1h34'24"593	media 194,117 km/h
2	M. Schumacher (Ferrari)	a 4"500	
3	E. Irvine (Ferrari)	a 51"700	
4	J. Villeneuve (Williams)	a 54"500	
5	H.H. Frentzen (Williams)	a 1'17"400	
6	J. Alesi (Sauber)	a 1 giro	

Totale punti	Australia	Brasile	Argentina	San Marino	Spagna	Monsaco	Canada	Francia	Inghilterra	Austria	Germania	Ungheria	Belgio	Italia	Lussemburgo	Giappone
M. Hakkinen	26	10	10	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
D. Coulthard	23	6	6	1	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
M. Schumacher	20	-	4	10	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
E. Irvine	11	3	-	4	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
H.H. Frentzen	8	4	2	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
A. Wurz	6	-	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
J. Villeneuve	5	2	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
J. Alesi	3	-	-	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
J. Herbert	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
G. Fisichella	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Mondiale costruttori

Costruttore	Punti
McLaren-Mercedes	49
Ferrari	31
Williams-Mecachrome	12
Benetton-Mecachrome	7
Sauber-Petronas	4
Prost-Honda	-

Il vincitore: «Mi hanno guidato dai box»

«Il campionato mondiale? È sempre stato apertissimo». Il parere è di David Coulthard, vincitore di ieri nonostante diversi guai alla sua McLaren. «Non sapevo nulla, né del guasto di Hakkinen né dei miei problemi - racconta lo scozzese - La macchina non dava alcun problema, dai box mi hanno detto di darmi una calmata con il regime dei giri ed io l'ho fatto. Ed è andata bene».

PIT STOP



Cavallino purgato, doping ai box

GIORGIO FALETTI

Luca di Montezemolo e Jean Todt stanno in piedi di fronte ad una porticina, l'aria cupa, l'occhio fisso a terra. La cerimonia di premiazione del Gran Premio di San Marino si è conclusa da poco. Tutti e due dovrebbero essere contenti della doppietta Ferrari, anche se al secondo e terzo posto. Soprattutto il terzo posto di Irvine sta ad indicare che la macchina c'è e che si tratta di lavorare solo un po' per colmare il divario tuttora esistente fra la Rossa e la McLaren. La squadra anglo-tedesca oggi è apparsa un po' in affanno, carente di affidabilità, se pure col solo Hakkinen. Eppure i due sono stranamente silenziosi ed evitano accuratamente di guardarsi negli occhi. Finalmente Luca di Montezemolo rompe il silenzio e si rivolge in italiano a Jean Todt.

«Tu dici che se n'è accorto?». Il team manager, essendo piccolino, alza lo sguardo per incontrare gli occhi del suo Presidente.

«Secondo mua, non». Luca non riesce a cancellare dal suo viso un'espressione dubbiosa.

«Lo spero... è passato così di corsa che manca poco andava più forte a piedi che con la macchina. Certo che se ne accorge facciamo una figura...». Il silenzio di Todt non è sicuramente il silenzio degli innocenti.

«E in più, secondo me, è stata una autentica vigliaccata...». Dato che questa affermazione può sembrare uno scaricabarile, si affretta ad aggiungere «Della quale, peraltro sono stato informato e alla quale ho dato il mio ok, beninteso...». Todt si stringe nelle spalle.

«Sono d'accordo anche mua, però in scerti casi bisogna ricorrere a tutte le risorse in proprio possesso per raggiungere le bout... cioè lo... come si dice in italiano?».

«Lo scopo?» suggerisce Montezemolo.

«Exactamente... lo scopo. Oggi era una giornata troppo importante e allora col medico della squadra abbiamo pensato a questa cosa...».

«Certo che è stato difficile calibrare la quantità per avere l'effetto esattamente al momento desiderato». Todt fa un gesto di misurato orgoglio. «Non per niente abbiamo speso un sacco di argentario per comperar gli apparati di telemetria. Se funziona pour le calcul de l'essenza... per il calcolo della benzina... a maggior ragione avrebbe dovuto funzionar anche par questo...».

«E così gliel'avete data...».

«Exactamente. Una quantità perfettamente calibrata di purga per i cavalli nella bibita energetica pre-gara, dosata per fare effetto dopo il secondo pit-stop...».

«Per cui Michael non stava andando come un dannato per prendere Coulthard, ma stava tirando come un assassino perché non vedeva l'ora di andare...».

Hakkinen ritirato, vola il compagno di squadra che resiste alla rimonta di Schumacher (ancora secondo). Terza piazza ad Irvine

Nuova accoppiata Ferrari

Ma ad Imola la McLaren cala l'asso Coulthard



Schumacher, Coulthard e Irvine sul podio di Imola, in basso la gioia del box Ferrari P. Cocco/Reuters

DALL'INVIATO

IMOLA. Si brinda ai box della McLaren. Si esulta, come se fosse già stato vinto il mondiale. È stata solo una semplice gara, ma che gara: l'impresa infatti di David Coulthard al Gp di San Marino ha qualcosa di storico. Non è stata tanto la vittoria dello scozzese a risollevare il morale del team inglese dopo la sconfitta Argentina, ma la consapevolezza che con una vettura menomata (ieri è successo di tutto alle Frece d'Argento) la McLaren rimane comunque la vettura più temibile. Eppure ieri la Ferrari, quella di Schumacher, è rimasta alle calcagna di Coulthard con un divario, alla fine, di soli quattro secondi. Ma quella di ieri è stata una mezza McLaren. Per la prima volta quest'anno, quella macchina perfetta ha avuto il suo primo intoppo, ma ha vinto lo stesso.

Non è bastato alla Ferrari un grande Schumi, un bravissimo Irvine. Per contrastare la scuderia anglo-tedesca non è bastata neanche la magistrale bravura dei meccanici del cavallino nei due velocissimi pit stop. La McLaren ha dimostrato che quest'anno è il suo anno.

Hakkinen subito fuori per un intoppo agli ingranaggi del cambio; poi con problemi di surriscaldamento dell'olio del cambio, Coulthard ha dovuto gestire, rischiando di farsi prendere da Schumi, prima di vincere la corsa. Gli «annunci» di Montezemolo, le conferme nel team, sono sicuramente servite a caricare il gruppo. Un gruppo che ieri ha fatto tutto il possibile ai box, poi soprattutto in pista. Schumacher e Irvine sono saliti sul podio, ma sanno benissimo di aver corso al limite. Senza guardare troppo a quello che sarà il futuro, ad Imola la Rossa, tra l'esultanza di migliaia di tifosi, ha ripetuto brillantemente il risultato del '97: non è salita sul gradino più alto del podio, ma ha vinto la sua piccola battaglia: voleva stare davanti alla Williams l'anno scorso, c'è riuscita, peccato che davanti ora ha la McLaren.

La partenza del Gp di San Marino non ha dato troppi brividi. Le due McLaren davanti sono partite senza

Ma Ramirez avverte «Attenti a Schumi»

IMOLA. «Il nostro problema non è la Ferrari... il nostro problema è Schumacher». Jo Ramirez, messicano, coordinatore della McLaren brinda per la terza vittoria della scuderia anglo-tedesca. Lui - vecchio volpone della F1 - è praticamente un punto di riferimento del team guidato da Ron Dennis. Sa quanto vale Schumacher e quanto potrebbe valere di più alla guida di una McLaren: «Schumi sulle nostre macchine? Sarebbe il massimo... senza nulla togliere ai nostri due piloti, Hakkinen e Coulthard... ci mancherebbe». La discussione poi ricade ovviamente sulla gara. Una corsa importante, senza Hakkinen dall'inizio e con la monoposto di Coulthard in panne: «Cosa potevamo pretendere di più... - continua Ramirez - Coulthard era primo, Hakkinen secondo... il massimo. Poi s'è rotto il cambio: sono cose però che non si possono prevenire. David poi la gara l'ha fatta da solo, ha amministrato (ma Ramirez non ha ammesso subito dei problemi di surriscaldamento dell'olio del cambio, ndr) ed è andato a vincere una grande corsa. Siamo soddisfatti... ma, come ho detto, attenti a Schumacher...». [Ma.C.]

grandi problemi e hanno preso la testa, Coulthard primo, con Hakkinen che toglieva spazio a Schumacher che si è accodato terzo. Poi Villeneuve risorto con un grande via ha bruciato Irvine (quarto); poi Frentzen e Benetton di Fisichella. Dopo 5 giri già sono 5 i secondi che separano la McLaren di Coulthard - seguito dal capo classifica del mondiale Hakkinen - dalla rossa numero «3» di Schumacher. La gara è a tre, dietro c'è Villeneuve, ma l'unico spunto lo offre il duello tra Frentzen e Fisichella.

Il caldo incalza, le gomme si corrodono su un asfalto mangia-pneumatici. Il colpo di scena avviene al giro numero 17: Hakkinen si deve arrendere, alza il braccio, rallenta, Schumi lo passa, cambio rotto. Il finlandese resta comunque primo nella classifica mondiale (26 punti). Fisichella nel giro dopo commette un errore che gli è fatale: va lungo alla curva Gilles Villeneuve, mentre tenta di passare Frentzen. La gara è chiusa anche per lui: nei box il team manager David Richards dirà arrabbiatissimo:

«ha sbagliato solo lui...». Si ferma anche Wurz. È il momento dei pit stop: al 26° giro entra Coulthard, Schumacher (perfetto) e Villeneuve (un'eternità); poi il giro dopo Irvine (ancora più veloce) e Frentzen. La situazione davanti non cambia, ma approfitta solo Irvine che, grazie al tempone della sosta, passa Villeneuve e diventa terzo. Intanto Coulthard fa gara a sé, Schumacher, con 26 secondi di ritardo, ha anche il tempo per accorgersi del grande entusiasmo dei tifosi. Poi anche nel secondo «pit» la Ferrari brucia tutti (Coulthard al 44°, Schumacher, Villeneuve, Irvine due giri più tardi), ma il finale è da cardiopalma: Ron Dennis si rende conto che la macchina di Coulthard ha qualcosa che non va e nervosamente va «dentro e fuori dai box». Nell'ultimo giro ci sono solo cinque secondi: i due si vedono, ma non c'è più tempo. Lo scozzese sospira, il tedesco s'accanta. Per vincere ci vuole ben altro. E Schumi lo sa.

Maurizio Colantoni

Schumi si complimenta coi suoi meccanici, ma riconosce la superiorità della scuderia rivale

«Per noi era impossibile vincere»

DALL'INVIATO

IMOLA. Non è arrivata la vittoria, è arrivato ancora un secondo e terzo posto ad Imola. Michael Schumacher, grande, generoso, lottatore come sempre, non ha deluso. Lui però è deluso. Non lo dice, ma ormai sa che la sua vettura è ancora lontana dalla scuderia inglese. Molto lontana. E chissà per quanto ancora. Schumi ha lottato fino in fondo, ma le armi a sua disposizione non sono poi granché. La Ferrari è Schumacher, lo riconoscono anche dalla McLaren. Senza il tedesco e il suo sempre più fedele scudiero Irvine (che loda il team: «Merito loro: sono stati "grandi" i meccanici al pit»), la rossa non sarebbe la stessa... e il «gap» dalla scuderia anglo-tedesca sarebbe probabilmente molto più elevato. Schumi si aggrappa a quello che può: alla sua classe, alla sua esperienza. Da buon spettatore, ieri ha aspettato e sfruttato la défaillance della Freccia Hakkinen, poi mestamente ha inseguito. I punti

conquistati al Gp di San Marino comunque non sono cosa certa da buttare: il campionato s'è riaperto... ma chissà per quanto?

La Ferrari indubbiamente ha reagito, lo ha fatto anche al caldo, ma non basta: «Onestamente non mi aspettavo di arrivare ancora secondo - dice Schumi a fine gara - pensavo di finire terzo. Poi fortunatamente Hakkinen è uscito, allora ho capito che David (Coulthard, ndr) stava amministrando il suo vantaggio. Ho controllato e di più non potevo fare. Spingevo, spingevo. Anche perché non volevo regalare niente a nessuno. Ma finché non ho superato la bandiera a scacchi non sono stato tranquillo». È chiarissimo Michael Schumacher. Il campione tedesco sa che la McLaren gli ha concesso di più di quello che lui meritava. «Sì, è vero, siamo migliorati - continua Schumi - e penso che andremo sul podio con una certa continuità, ma non potevo fare di più di quello che ho fatto oggi (ieri, ndr). Anche se mi sarebbe piaciuto fare



meglio, anche per il pubblico». Un secondo posto che Schumacher sa che vale un effettivo secondo posto nel mondiale: la McLaren è davanti, la Ferrari è ancora dietro. Schumacher chiede soluzioni e parla di gomme: «Abbiamo corso con pneumatici di mescola morbida - dice il tedesco - le nostre scelte strategiche sono state perfette, ma non potevamo fare di più...». Quanto sono lontane ora le McLaren? In classifica meno... sul piano delle prestazioni ancora millenni. Schumi ne è consapevole: «Loro? Sempre fortissimi. Noi? Meglio, ma c'è ancora tanto da lavorare. In settimana andremo in Spagna (Barcellona, ndr) dobbiamo provare alcune novità, speriamo bene. Solo però con grandi passi in avanti possiamo diventare veramente competitivi». E se lo dice Schumacher... Dopo la gara comunque l'aria non è così trionfale. Jean Todt, capo gestione sportiva Ferrari, dice: «Ora dobbiamo vincere delle gare, anche se nel complesso posso dire che sta andando bene».

Dopo due Gp passavano in molti che eravamo spacciati; oggi siamo tornati in corsa. Siamo migliorati nel complesso, ma sappiamo che loro, macchina e gomme, vanno più forte. Dobbiamo provare molte soluzioni, andremo in settimana in Spagna, proveremo ancora gli scarichi alti, e ulteriori test con le gomme...». Riprende fiato Schumacher e sull'argomento Good Year ha da dire qualcosa: «Dobbiamo lavorare sulla meccanica e sui pneumatici. Il campionato è aperto, sappiamo che quei due lì davanti vanno come tre noi, possiamo fare passi da gigante lavorando sulla vettura. Dopo Barcellona c'è Montecarlo, poi Magny Cours, circuiti dove io vado forte... con una Ferrari competitiva». La vera preoccupazione rimangono le gomme. «Qual è oggi il mio sogno? Uno solo, importantissimo: un grande pneumatico tutto per me». Meditate in Ferrari, Meditate in Goodyear.

Ma.C.