



## Hakkinen, sussurri trionfali

### Dal finlandese una lezione di stile per Schumacher

MAURIZIO COLANTONI

**ROMA** Ha vinto il gentiluomo finlandese. Ha vinto chi, alla fine, ha meritato di più. Ha vinto Mika Hakkinen, il pilota gentile, senza grandi clamori, quasi in silenzio.

Sul podio Mika piange, piange la moglie Erya, stessa cosa fa il «patron» Ron Dennis. In un angolo si dispera anche Michael Schumacher, scuote la testa, non crede che per la seconda volta, dopo quella maledetta domenica di Jerez, al fotofinish è costretto a mollare il titolo. La McLaren brinda al decimo titolo, lontano dai tempi di Senna, e festeggia la «prima assoluta» della Mercedes nell'albo d'oro della F1.

La Ferrari invece dovrà ancora aspettare e il record (1979) di Schekter resiste. Un altro anno è andato, ma la Rossa ha dato il massimo e se c'è uno che deve recitare il «mea culpa» quello è solo Michael Schumacher. Come si dice: «Anche Madonna può sbagliare un rigore».

Sarebbe comunque un errore credere che Schumi abbia perso l'ennesima occasione nell'ultima uscita di Suzuka. L'errore al via c'è stato ed è diventato tutto più difficile, praticamente impossibile, ma il mondiale Schumacher lo ha perso nel corso della stagione. Se si vanno infatti ad analizzare le sedici gare si può constatare che, probabilmente, senza quei due, tre passi falsi forse il tedesco oggi si sarebbe ritrovato a festeggiare il terzo titolo mondiale. Ma le gare scomparse di Montecarlo e soprattutto quell'incidente del Belgio rimarranno i veri tasselli oscuri della Ferrari e dei tifosi.

Michael quando Hakkinen poggiava la sua vettura sotto il palco corre a stringergli la mano e ammette la sconfitta: «Complimenti a Mika e al suo team, hanno lavorato meglio ed è giusto che abbiano vinto il titolo. Per la Ferrari è stata comunque una stagione epocale... abbiamo dato tutto e ci riproveremo

Arrivo		Gp. Giappone	
Suzuka			
M. Hakkinen (McLaren)	1h27'22"535	media 205,229 km/h	
E. Irvine (Ferrari)	a 6"491		
D. Coulthard (McLaren)	a 27"662		
D. Hill (Jordan)	a 1'13"491		
H. H. Frentzen (Williams)	a 1'13"857		
J. Villeneuve (Williams)	a 1'15"867		

Totale punti	Australia	Brasile	Argentina	San Marino	Spagna	Monaco	Canada	Francia	Inghilterra	Austria	Germania	Ungheria	Belgio	Italia	Lussemburgo	Giappone
M. Hakkinen	100	10	10	6	10	10	4	6	10	10	1	3	10	10		
M. Schumacher	86	-	4	10	6	4	-	10	10	4	2	10	-	10	6	-
D. Coulthard	55	6	6	1	10	6	-	1	-	6	6	6	-	-	4	4
E. Irvine	47	3	-	4	4	-	4	4	6	4	3	-	-	6	3	6
J. Villeneuve	21	2	-	-	3	1	2	-	3	-	1	4	4	-	-	1
D. Hill	21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3	10	1	-	3
A. Wurz	17	-	3	3	-	3	-	3	2	3	-	-	-	-	-	-
H.H. Frentzen	17	4	2	-	2	-	-	-	-	-	-	2	3	-	2	2
G. Fisichella	16	-	1	-	-	-	6	6	-	2	-	-	-	-	-	1
R. Schumacher	14	-	-	-	-	-	-	-	1	2	1	-	6	4	-	-
J. Alesi	9	-	-	2	1	-	-	-	-	-	-	-	4	2	-	-

Mondiale costruttori	
Punti	
McLaren-Mercedes	156
Ferrari	133
Williams-Mecachrome	38
Jordan-Honda	35
Benetton-Mecachrome	33
Sauber-Petronas	10

quella che ha avuto Hakkinen.

E Hakkinen deve essere un esempio per Schumacher. Un esempio di modestia, di concretezza, anche di bravura. Il biondo pilota finlandese è stato sempre lì al comando del mondiale. Ha avuto qualche sussulto, ma è rimasto sempre calmo, al suo posto, non ha mai esagerato nei proclami anche quando ha conquistato grandi vittorie, come ad esempio due gare fa nel Gp del Lussemburgo. È stato sempre disponibile, ha spiegato i suoi errori, non si è mai lagnato. S'è beccato critiche di ogni genere e si è andati dalle accuse di pilota debole psicologicamente e quelle peggiori di «mediocre» e forte solo perché alla guida di una vettura stratoferrica e imprevedibile come la McLaren.

Alle umiliazioni lui, timido in pubblico, ma con unghie e denti affilati in pista, ha risposto con i risultati. A metà stagione con Schumi alle costole reduce da tre vittorie consecutive (Canada, Francia, Gran Bretagna) Mika, da pilota vero, in Austria e Germania, ha nuovamente ribaltato le situazioni, dimostrandosi freddo e deciso. E vero, la McLaren di quest'anno è stata un sogno, ma è anche vero che il binomio Hakkinen-vettura è stato pressoché perfetto. Velocissimo Mika, preciso, si è guadagnato nove Pole e otto vittorie, cosa che in una stagione è riuscita a pochi campioni come Senna, Hill e lo stesso Schumi.

È il secondo finlandese della storia a vincere il titolo: nell'82, Keke Rosberg (su Williams), ora suo manager, era riuscito nell'impresa. Ron Dennis, «padre» della McLaren ha sempre creduto in Mika soprattutto dopo lo spaventoso incidente - nel '95 di Adelaide - quando il finlandese rimase in coma e scampò alla morte. «Da allora sono cambiate tante cose - conclude Mika - ed ho capito che bisogna credere in se stessi, non importa quello che succede. Solo tu sai quanto vali e alla fine si vede». E Mika è campione.

## LE PAGELLE



**Hakkinen 10**  
È stato perfetto. Ha gestito, imbrogliaando quelli che non credevano in lui. S'è beccato le critiche ma non ha reagito. Lo ha fatto solo con i risultati. Il team, ad iniziare da Ron Dennis, ha sempre creduto in lui, anche se è arrivato all'inizio di questa stagione con una bottiglia alquanto striminzita: una sola vittoria. In sedici Gp ha dimostrato poi di essere un grande pilota, velocissimo e strategicamente perfetto. Ha vinto otto gare (nove in carriera), si è qualificato nove volte con il miglior tempo e da ieri è per la prima volta campione del mondo.



**Coulthard 8**  
È stato difficile per la McLaren gestirlo all'inizio dell'anno, perché era lui il candidato al titolo visto il suo palmares. Non è un simpatico, qualche volta è scorretto, lo scozzese s'è poi acccontentato del ruolo di comprimario ed ha contribuito in maniera sostanziosa alla vittoria del mondiale piloti e costruttori. Aumentò il suo bottino: quest'anno ha vinto a San Marino, è salito sei volte al secondo posto due al terzo. Rimane per David solo l'ombra del Gp del Belgio: ha rallentato e si è fatto tamponare da Schumi e il tedesco ha sbagliato?



**Schumacher 8**  
Non si può dire che la sua sia stata una stagione deludente. In fondo ha vinto, e alla grande, sei Gp. Non è una critica gratuita, ma da un pilota del calibro di Schumacher ci si attendeva qualcosa di più. Ha sbagliato due gare, senza prendere poi in considerazione l'ultimo «flop» di ieri che gli è costato un secondo via dall'ultimo posto della griglia. I «se» e i «ma» contano poco anche in F1, certo però che se quelle gare di Montecarlo e Spa avessero preso un'altra piega, forse oggi saremmo stati qui a festeggiare il suo terzo titolo.



**Irvine 7**  
È stata la sua migliore stagione in F1. Le dure critiche lo scorso anno gli sono servite e nel '98 s'è dimostrato degno scudiero di Schumacher. Il nordirlandese nella classifica piloti ha chiuso con ben quarantasette punti, quarto assoluto del mondiale piloti. In totale ha piazzato tre secondi posti e cinque terzi. In Francia e a Monza il suo secondo gradino ha permesso alla Rossa di ottenere con la doppietta un risultato che mancava da dieci anni. A Suzuka ha corso una bella gara, ma gli manca ancora qualcosa per diventare veramente grande.

l'anno prossimo». Perdono dunque anche i fuoriclasse. Le sei vittorie di Schumi non sono bastate alla Rossa; sono invece diventati determinanti i suoi errori, le sue impennate di testa, certe reazioni scomposte. Le critiche ci stanno tutte. E Schumacher - macchina per fare i soldi,

pilota da una media di cento miliardi l'anno tra contratto Ferrari, sponsor e marmellate varie- questo deve saperlo e soprattutto accettarlo.

La Ferrari non ha grandi colpe perché s'è mostrata competitiva, questo, non vi è dubbio, anche grazie al tedesco. Ma è rimasta orfana

del suo numero uno proprio nei momenti determinanti, quando ci sarebbe voluto oltre che al fegato, una mente fredda, calcolatrice, lucida, quella che, insomma Schumi aveva fatto intendere di possedere. E queste potenzialità avevano infatti convinto il presidente Montezemolo a fare sacrifici di portafoglio per portare il tedesco a Maranello.

Invece il castello di sabbia si è sgretolato, il giocattolo s'è rotto.

Due mondiali alle spalle, poi tanti bocconi amari, qualche impennata illusoria e per due anni di seguito batoste nel finale. Schumacher così

- pur rimanendo il migliore dal punto di vista tecnico - esce ridimensionato da questa stagione.

Non basta del resto dire: ha vinto sei Gp con la Ferrari, per questo è un fenomeno e merita il titolo. Ci vuole molta fortuna, ma anche testa, voglia di vincere. Insomma,

pur rimanendo il migliore dal punto di vista tecnico - esce ridimensionato da questa stagione.

Non basta del resto dire: ha vinto sei Gp con la Ferrari, per questo è un fenomeno e merita il titolo. Ci vuole molta fortuna, ma anche testa, voglia di vincere. Insomma,

**Rossa, gomme Da domani test con Bridgestone**

La Bridgestone vince il suo primo titolo mondiale, dopo soli due anni di F1; la Goodyear dà l'addio al circus dopo aver vinto per ben 389 volte. La sfida finale delle gomme l'hanno vinta insomma i giapponesi che già da domani cominceranno i test con la scuderia, compresa l'ultima arrivata Ferrari. Dal '98 la Bridgestone sarà l'unica fornitrice di pneumatici. «Domani e mercoledì - conferma Hiroshi Yasakawa, direttore del settore sportivo della Bridgestone - saremo impegnati nel lavoro con le scuderie con le quali la Goodyear avrà risolto il contratto. Non vogliamo sottrarre alcuna squadra alla nostra concorrenza. La casa giapponese, che controlla anche il marchio Firestone, è infatti risultata la fetta più grossa del mercato, pari al 18,6% contro il 18,3 della Michelin e il 17,1 della stessa Goodyear, che controlla anche la Dunlop.

## Il mago Montezemolo: «Vinceremo, ma quell'Hakkinen...»

### Il Cavallino resta ancora al palo, l'ultimo successo 20 anni fa. «Ma la prossima stagione...»

ALDO QUAGLIERINI

**ROMA** Ci sono previsioni e previsioni. Quelle di inizio anno sono tutte ottimistiche. Per la Ferrari, il ritornello non cambia da anni: «Vinceremo il mondiale». «Ci sono gli ingredienti giusti», «Il titolo è alla nostra portata»: così dicono a Maranello. Da tanto tempo, quasi vent'anni. È vero, la Rossa migliora, gli ultimi due anni ha lottato fino all'ultima gara. Però quel titolo non si riesce ad afferrare. Una delusione per i tifosi costretti oltretutto ad una levataccia per vedere infrangersi il sogno; un supplizio per tutti quelli che al progetto lavorano da mesi, per tutto lo staff, dai piloti, ai meccanici.

Tra qualche settimana, c'è da scommetterci, quando verrà presentata la nuova monoposto, dichiarazioni entusiastiche circon-



deranno il parto di Maranello e l'urlo del Cavallino sarà lo stesso di sempre: «Vinceremo». L'anno scorso successe proprio così: c'era ottimismo, bella scenografia, la squadra al completo, il presidente in testa. Discorso: «Conquistaremo il titolo iridato».

Ma l'obiettivo non è stato centrato. Ci si è andati vicini, ma ciò

non basta a togliere l'amarazza. Su altri punti, però, le previsioni di Luca Badoer di Montezemolo si erano avvicinate molto alla realtà: «La squadra da battere - disse allora il presidente - spero sarà la Ferrari, anche se si dice la McLaren. Il pilota? Io vedo Hakkinen, è velocissimo». Così è andata, McLaren e Hakkinen in particolare... A gen-

naio, quando le scuderie presentarono ufficialmente i loro bolidi, c'erano già stati test e prove e la scuderia di Ron Dennis aveva fatto cose buone anche se sull'attendibilità di queste prestazioni c'erano forti dubbi.

I motori? Ultra previsione azzeccata. «Non ci sarà più il testa a testa con la Williams - sottolineò il

presidente - ma attenzione ai motori Peugeot e Mercedes». In effetti, il motore Mercedes è quello che più ha fatto in questa stagione, avendo portato la McLaren al titolo mondiale ma bene ha fatto anche la Jordan (quarto posto) che montava il Peugeot.

Rispettata anche la previsione sul rendimento del secondo pilota. «Mi aspetto di più da Irvine - disse Montezemolo - sono convinto che con una macchina migliorata riuscirà ad ottenere buoni risultati». Eddie ha ringraziato il suo presidente con otto podi conquistati (tre secondi posti) la migliore stagione in assoluto della sua carriera.

Giusta anche la previsione di un anno difficile. «Sarà un anno molto duro - disse Montezemolo - per il cambio dei regolamenti...». È stato proprio così, le nuove regole sono state una difficoltà in più per tutti ma soprattutto per la Ferrari

che, costretta, negli ultimi cinque anni, ad inseguire le prestazioni di Benetton (prima) e di Williams (dopo), si è vista di fronte una variabile in più proprio quando poteva godersi la superiorità di rendimento...

Infine, il presidente segnalava l'importanza del fattore gomme: «Ci sarà l'incognita gomme - disse -. Abbiamo fatto vent'anni con la Goodyear e riteniamo di aver fatto la cosa giusta di continuare con loro per finire in bellezza». Non è finita in bellezza, ma si sa, le previsioni sono sempre un grande rischio.

Le gomme però sono state veramente determinanti. La McLaren ne ha beneficiato, la Ferrari no (almeno nella prima parte della stagione). Da adesso in poi saranno uguali per tutti (Bridgestone) e tutti, quindi, partono sullo stesso piano. Che sia forse l'anno della Ferrari?

