



Kay Nietfeld/Ansa-Epa



Gustau Nacarino/Reuters

Bruciate in partenza Le Ferrari messe in riga dalle McLaren

A Barcellona doppietta Hakkinen-Coulthard Schumi, stoppato da Irvine, rimonta ed è terzo

Qui accanto e in basso pagina due momenti del Gran Premio di Spagna disputato nel circuito di Montmeló a Barcellona. In alto re Juan Carlos si congratula con il pilota della McLaren, Mika Hakkinen

DALL'INVIATO MAURIZIO COLANTONI

BARCELLONA Una partenza a rallentatore. Le Rosse «pianate» e due sagome grigie che schizzano via: le due McLaren ritornano Freccie d'Argento e in un solo giro rubano tre, lunghi, secondi alle due Ferrari. Un errore? Una partenza sbagliata? Mah. Le speranze della Rossa si affievoliscono da subito: Irvine fa da tappo a Schumi, Coulthard e Villeneuve si infilano dietro Mika e il campione del mondo se ne va senza nessun riguardo... In testa Mika rifila a Schumacher due secondi a giro; il tedesco perde terreno anche dalla Bar di Villeneuve, in terza posizione.

tedeschevolano, mangiano secondi agli avversari. Al 15° giro i secondi di ritardo salgono a oltre 22. Non c'è storia Hakkinen e Coulthard mantengono un ritmo forsennato, non si risparmiano, vogliono accumulare più secondi possibili.

Ma la gara è noiosa, non c'è un sorpasso, un'emozione, un brivido... sembra essere tornati indietro nel tempo, all'inizio della passata stagione con gli assoli delle McLaren... Villeneuve, Schumi, Irvine e Trulli girano un secondo più lenti del duo McLaren... Arrivano i primi pit stop, in sequenza: 22° Irvine; 23° Hakkinen, 24° Schumi e al 25° Coulthard. I Superman della Ferrari bruciano quelli della Bar ai box e sia Schumi (che al 29° fa segnare il giro veloce: 1:24.982) che Irvine passano Villeneuve. È il momento migliore per Schumacher, spinge, abbassa i tempi e siamo a metà gara... Ma la musica non cambia, prosegue la monotonia. C'è solo Michael aspingere, anche se l'impresa di agguantare Coulthard sembra quasi impossibile. Al 41° giro Irvine torna al box per il secondo pit, il giro dopo rientra Schumi nel suo momento migliore. Una Arrows (Takagi) però lo frena e la classifica non cambia: Michael rimane terzo. Coulthard si ferma al box per la seconda volta, rimane secondo e s'allontana la piazza d'onore per il tedesco della Rossa.

Al 61° si riducono un po' i distacchi tra primo e secondo (Mika-Coulthard), tra secondo e terzo (Coulthard-Schumi), ma i giochi sono fatti. Si ripete il podio dell'anno passato: Hakkinen, Coulthard poi Schumi. Il tedesco rimane in testa al campionato, ma Hakkinen avvicina e prende fiducia. Il distacco tra i due è ora di sei punti (30 a 24), la Ferrari ha ancora un piccolo vantaggio, un vantaggio che potrebbe tornare utile alla fine della stagione.

le aspettative, la Ferrari deve rincorrere. Lo fa a fatica, almeno fino al primo cambio gomme. Al 7° giro aumentano ancora i distacchi, il duo di testa Hakkinen-Coulthard spinge e allunga. Villeneuve, terzo, è lontano 13 secondi, poi Schumi, Irvine e punti, la Prost di Jarno Trulli... Le due McLaren scompaiono all'orizzonte, fanno gara ase. I secondi di vantaggio diventano un'eternità per le Ferrari e per il gruppo che insegue. Sono undici i giri, il ritmo non cambia e l'ipotesi è che Schumi e Irvine abbiano scelto di fermarsi una sola volta ai box, sfuma presto. Leggere come piume, le due vetture anglo-

IL PIANO FERRARI

Rosse in laboratorio, Michael in vacanza

DALL'INVIATO

BARCELLONA La Ferrari rimane comunque in testa al mondiale. Titolo piloti e costruttori per il momento sono al sicuro, ma le McLaren pressano, sono tornate vincenti. Il Gp di Barcellona si chiude un po' come era prevedibile. Sulla «loro» pista, le Freccie d'Argento dominano con una doppietta, le due Rosse seguono, tornano nei ranghi con un terzo posto di Schumi e un quarto di Irvine. Un podio è meglio che niente, mantiene viva la classifica da leader di Michael. Ma la Rossa deve lavorare, migliorare ancora, sulla velocità, aerodinamica, un po' su tutto. La McLaren s'avvicina, ma la Ferrari non può perdere ancora un'occasione. Schumacher ha fatto del suo meglio per rimanere a ruota delle Freccie, ma non c'è stato nulla fare. Michael è arrivato a dieci secondi da Mika... Eppure la qualifica di sabato un po' aveva illuso per i minimi distacchi, anche se Jean Todt non la pensa proprio così: «La gara è stata persa sabato - dice Todt - e se Michael avesse fatto la pole oggi (ieri, ndr) sarebbe stato diverso...». Parole, troppe parole. Contano i fatti. E ieri senza nessuna via di scampo il Gp ha detto McLaren... Quella partenza sicuramente ha semplificato le cose per la McLaren e complicato la vita a Michael: Irvine ha pattinato, Coulthard

ha stretto e Villeneuve si è infilato al centro e chi ci ha rimesso è stato proprio Schumi: «Non ho fatto una brutta partenza - tiene a specificare il tedesco - ma sono rimasto intrappolato tra David e Eddie, ma dove potevo andare?». È la gara per Schumi in pratica è finita lì, ha perso del tempo nel traffico, non ha ripreso schiacciando Villeneuve prima della sosta e ha perso 30 secondi in 23 giri da Hakkinen. Ci ha provato poi dopo il primo pit stop: «Ho tirato come un matto, ero terzo grazie al pit azzeccato, stavo recuperando su Coulthard, ma quando sono entrato per la seconda sosta nella corsia del box, la Arrows di Takagi ha rallentato e al rientro in gara mi sono trovato davanti ancora Coulthard. Peccato perché potevo puntare al secondo posto». Anche se il campione del mondo, Mika Hakkinen non lascia speranze né per questa, né per le prossime gare: «Siamo imprevedibili e non abbiamo ancora sfruttato ancora tutto il nostro potenziale». Bisogna però vedere le cose con ottimismo: la Ferrari è in testa al mondiale, la McLaren è ancora la squadra da battere, ma la Rossa si sta avvicinando. «Ci aspettavamo un week end peggiore, qui poi siamo riusciti a raddrizzare le cose e a migliorare le nostre prestazioni. Qui in Spagna non poi andata proprio così male...». La gara poi è stata noiosa, senza sorpassi e Michael anche su questo vuole dire qualcosa: «Non si può andare avanti in questo modo... per superare ci vorrebbero di nuovo le slick (le gomme lisce) e modifiche al regolamento sull'aerodinamica...». Quanto la Ferrari potrà migliorare nei prossimi

Arrivo
Gp. di Spagna
Barcellona

M. Hakkinen (McLaren)	1h34'13"660	media 195,608 km/h
D. Coulthard (McLaren)	a 6"200	
M. Schumacher (Ferrari)	a 10"800	
E. Irvine (Ferrari)	a 35"200	
R. Schumacher (Williams)	a 1'00"	
J. Trulli (Prost)	a un giro	

PUNTI	Australia	Brasile	San Marino	Monaco	Spagna	Canada	Francia	G. Bretagna	Austria	Germania	Ungheria	Belgio	Italia	Lussemburgo	Malaysia	Giappone
M. Schumacher	30	6	10	10	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
M. Hakkinen	24	-	10	-	4	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
E. Irvine	21	10	2	-	6	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
H.H. Frenzen	13	6	4	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
D. Coulthard	12	-	-	6	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
R. Schumacher	9	4	3	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
G. Fisichella	7	3	-	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
R. Barrichello	6	2	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
D. Hill	3	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
J. Trulli	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
J. Alessi	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

TOTO CALCIO	TOTO GOL	TOTO SEI	TOTIP
X			
X			
1			
X			
2			
2			
2			
1			
1			
1			
2			
1			
1			

QUOTE

non pervenute	non pervenute	non pervenute	non pervenute
---------------	---------------	---------------	---------------

C'è il computer, eppure partire bene resta un'impresa Guidati da Jarno Trulli andiamo ad esplorare i segreti tecnologici che precedono il via

DALL'INVIATO

BARCELLONA Jarno Trulli, pilota della Prost, prende il primo punto della stagione. Da esperto e dopo una gara dura, lottata, ma per la prima volta «liscia come l'olio», rivive la sua buona partenza di ieri. «Ho trovato un buon corridoio - dice raggianti Trulli - gli avversari sono rimasti «dritti», sono riuscito ad infilarmi e sono rimasto tra i primi... Insomma, una partenza perfetta. Ma partire bene non sempre è possibile. Trulli ci spiega perché: «Se si vuol fare una buona partenza bisogna gestire bene la frizione per non rischiare di far spegnere il motore...».

Facile a parole, ma la realtà è un tantino differente. Più che vetture, le Formula 1 di oggi sembrano delle astronavi. La maggior parte dei comandi viene governato dal volante che, per intenderci, assomiglia molto di più alla cloche di un aereo. Da lì si controllano, grazie a pulsanti,

bilancieri, manopole colorate moltissime funzioni della vettura. E per il massimo controllo della monoposto questo mostruoso «aggeggio» diventa in partenza elemento principale. Il cambio è comandato da doppie leve a bilanciere (per aumentare e scalare le marce); ci sono anche doppie leve per la frizione, comandata anch'essa a mano. Con i piedi si comanda il freno (col sinistro) e l'acceleratore (destra). Sul volante-cloche c'è poi il pulsante dell'antistallo (per evitare che il motore vada giù di giri), oltre ad una sorta di freno a

mano elettronico che controlla la partenza in caso che siano in salita... come al via del Brasile. Tutte cose che ovviamente si tarano durante test e prove. Sul volante si possono sfruttare ulteriori manopole

per l'acceleratore e la frizione elettronica, una relativa alla taratura dell'acceleratore e l'altra della frizione. Le due manopole hanno 5 posizioni, per l'acceleratore corrispondono a differenti risposte del moto-

re in proporzione alla posizione del pedale e del tipo di guida: mentre per la frizione vanno regolate di volta in volta, a seconda del tipo di partenza. In poche parole la frizione stacca con più o meno rapidità entro un tot limite misurato in millesimi di secondo e questo consente alla vettura di essere pronta in partenza cercando di ridurre al limite il pattinamento delle gomme. E cos'è successo ieri ad Irvine? Può darsi che la taratura della frizione e dell'acceleratore sono sembrate ottimali facendo, ad esempio, brevi prove di partenza e

valutando le caratteristiche dell'asfalto. In realtà, visto che la partenza qui in Spagna dalla destra è molto sporca, può darsi che la Ferrari di Irvine abbia perso il grip sull'asfalto ed ha così pattinato... Ma il volante è «vulcano» di funzioni: controlla la miscela aria-benzina; gestisce il ripartitore della frenata che può essere elettronico (c'è un programma con 8 funzioni) o manuale, deciso dalla strategia del pilota... Una cartina del tracciato numerata, curva per curva, piazzata al centro nel volante facilita le «conversazioni» tra pilota e ingegneri al box. Poi, di trucchetti se ne possono trovare molti. Ad esempio, riuscire a tenere sotto controllo la coppia del motore, ovvero la forza che viene trasmessa alle ruote, in modo, appunto, di evitare il pattinamento... Un sistema complesso, comunque regolare, che non è un traction control (controllo della trazione vietata dal regolamento), ma una gestione accurata del motore preventiva.

Ma.C.



Steve Etherington/Ansa-Epa-Epi

