



L'abbraccio tra Hakkinen e Irvine al termine della gara. In basso la delusione dei tifosi Ferrari a Maranello



## I PROTAGONISTI

Mika: «Sapevo cosa dovevo fare...»



«Sapevo cosa dovevo fare oggi - inizia così la lucida analisi della gara di Hakkinen - ero molto fiducioso al via: non dovevo far altro che tenere la posizione. È stato un anno molto difficile. E davvero dura chiudere così, all'ultimo gran premio. È una esperienza che non raccomando a nessuno». E poi: «La vittoria in Canada è stata la più bella dell'anno». Quale il mondiale più bello? «Il primo è sempre il più importante, ma questo è stato davvero un anno difficile, non mi aspettavo di giocare tutto a Suzuka all'ultima gara. È stato davvero pesante sul piano psicologico, la preparazione per il 2000, sarà diversa».

Eddie: «C'è il titolo costruttori ma...»



Eddie Irvine, dopo il verdetto di Parigi che restituiva la vittoria alle Ferrari nel Gp di Malezia, aveva assaporato il gusto del titolo iridato. E per lui, outsider alla vigilia del campionato, sarebbe stata una doppia soddisfazione. Ma il verdetto della gara di ieri, per lui come per i tifosi del Cavallino, è stato come un amarorivoglio da un sogno bellissimo. E nemmeno il titolo costruttori ripaga la delusione del pilota nordirlandese. «Abbiamo vinto il campionato costruttori, che è importante, fa felice la Ferrari - ha ammesso con molta onestà, senza cercare di dissimulare il proprio stato d'animo -, ma è un premio di consolazione».

Schumi se la prende con Coulthard



«Ho avuto un problema in partenza, non voglio scendere in particolari, ma ho avuto un problema». Così Michael Schumacher ha commentato il brutto avvio al Gp del Giappone, che ha praticamente compromesso tutta la sua gara, aggiungendo che ora «bisognerà analizzare cosa è successo». Schumacher ha poi criticato duramente il comportamento di Coulthard in pista: «guidava a zig zag - ha detto il pilota tedesco - non so se lo faceva apposta. Era fuori dalla gara, quel doppiaggio credo che mi sia costato dieci secondi. Non me lo sarei aspettato, sono molto deluso».

Per Montezemolo va bene così...



Mostra soddisfazione, il presidente Luca Badoer di Montezemolo, per il mondiale costruttori vinto dalla Ferrari: «È un titolo che vale molto, moltissimo, questo ultimo mondiale del secolo perché la squadra è campione del mondo dopo un anno così difficile, nel quale per sette gare ci è mancato il miglior pilota del mondo. Hakkinen ha fatto una gara bellissima, ha meritato il titolo dei piloti così come noi abbiamo meritato quello dei costruttori. Irvine ha dato il meglio di sé da quando con noi e la Ferrari ha fatto tutto il possibile per metterci nelle migliori condizioni».

# Flop Ferrari, il mondiale resta un miraggio

## Solitaria corsa di Hakkinen verso il titolo, beffardo podio per Irvine

Arrivo	
Gp, Giappone Suzuka	
M. Hakkinen (McLaren)	a 1'31"18"785 media 204,086 km/h
M. Schumacher (Ferrari)	a 5"01
E. Irvine (Ferrari)	a 1'35"68
H. Frentzen (Jordan)	a 1'38"63
R. Schumacher (Williams)	a 1'39"49
J. Aleksi (Sauber)	a un giro

PUNTI	Australia	Brasile	San Marino	Monaco	Spagna	Canada	Francia	G. Bretagna	Austria	Germania	Ungheria	Belgio	Italia	Lussemburgo	Malaysia	Giappone	
M. Hakkinen	76	-	10	-	4	10	10	6	-	4	-	10	6	-	2	4	10
E. Irvine	74	10	2	-	6	3	4	1	6	10	10	4	3	1	-	10	4
H.H. Frentzen	54	6	4	-	3	-	-	10	3	3	4	3	4	10	-	1	3
D. Coulthard	48	-	-	6	-	6	-	-	10	6	2	6	10	2	-	-	-
M. Schumacher	44	-	6	10	10	4	-	2	-	-	-	-	-	-	-	6	6
R. Schumacher	35	4	3	-	-	2	3	3	4	4	-	3	-	2	6	3	-
R. Barrichello	21	2	-	4	-	-	-	4	-	-	-	2	-	3	4	2	-
J. Herbert	15	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	10	3	-
G. Fisichella	13	3	-	2	2	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
M. Salo	10	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	4	-	-	-
J. Trulli	7	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-

SUZUKA (Giappone) Niente alba rossa. Come era già successo l'anno scorso, è sfumato all'inizio del Gran premio il sogno della Ferrari di conquistare il mondiale della Formula uno. Eddie Irvine non ce l'ha fatta. La delusione del Cavallino si è consumata sul circuito di Suzuka, nella terra del Sol Levante, mentre in Italia era da poco spuntato il sole. Quando è scattato il semaforo verde del via, il finlandese Mika Hakkinen è sfrecciato davanti a tutti gli avversari, dominando la prova dall'inizio alla fine (13° successo in carriera) e aggiudicandosi il titolo iridato per il secondo anno consecutivo. Irvine è arrivato terzo, davanti a lui il compagno di scuderia Michael Schumacher, che comunque non ha tradito il gioco di squadra: anche se avesse lasciato il piazzamento d'onore al ferrarista nordirlandese, permettendogli di apparire in classifica il finlandese, il titolo sarebbe ugualmente andato ad Hakkinen per il maggior numero di Gp vinti.

La casa di Maranello si consola col mondiale costruttori: non lo vinceva da sedici anni. Ma è una vittoria

dal sapore amaro. Dopo l'exploit di due settimane fa in Malezia, quello della squalifica delle rosse e della successiva riabilitazione, Irvine si era presentato in Giappone in testa alla classifica iridata. Ma il margine di vantaggio su Hakkinen si è rivelato troppo piccolo. L'ex finlandese, confermando la netta supremazia mostrata nei due giorni di prove, ha dominato il Gran premio. Con una partenza-super ha subito messo l'ipoteca sul mondiale. Schumi è invece incappato in un avvio non troppo felice. E, dietro, Irvine - la cui macchina era stata ricostruita dai meccanici nella notte dopo un incidente in prova - ha cercato di fare del suo meglio: ha evitato l'attacco di Coulthard, e si lanciato all'inseguimento del rivale. La gara però non ha poi offerto grandi emozioni: il balletto nei pit stop non ha pesato in maniera decisiva sull'esito del mondiale. E nemmeno le gocce di pioggia cadute giù a gara iniziata sono riuscite a stravolgere il copione. Così, mentre Hakkinen filava velocissimo verso il titolo, alle sue spalle si consumava una gara del tutto or-

dinaria. Schumacher ha rispettato le direttive della scuderia, agevolando Irvine quando gli è stato possibile. Certo, qualcuno ha maliziosamente affermato che Schumi avrebbe potuto forse impegnarsi un po' di più per cercare di rendere difficile la vita ad Hakkinen. Comunque sia, la vittoria del finlandese è stata limpida e meritata.

E mentre i ferraristi stappavano spumante per celebrare la morte nel cuore il titolo costruttori, in casa McLaren è scoppiata la vera gioia. Ed è iniziata la festa di Hakkinen. Il finlandese, 31 anni compiuti a settembre (il 28), sposato con la bella Erja, si è ormai scollato di dosso la fama di campione per caso. Arrivato alla F1 nel '91 passando da una gavetta durissima, prima come pilota di kart (aveva sei anni quando vi saltò la prima volta...) e di formule minori, e poi come collaudatore. Ha vinto il suo primo Gran premio - dopo averne disputati ben 96 - a ventinove anni: era il 26 ottobre del '97, a Jerez, guidava una McLaren-Mercedes. E adesso sembra proprio averci preso gusto, a vincere. U.S.



## L'ALBA DI MARANELLO

## Tristi ma non troppo «Vinceremo nel 2000»

DALL'INVIATA CRISTINA BONFATTI

MARANELLO Ieri a Maranello le campane hanno suonato solo per la messa. Una delusione. Ma don Alberto Bernardoni si sta già allenando per il 2000. «La macchina è buona, i piloti anche, siamo pronti a voltare pagina - assicura il parroco - il nuovo millennio ci vedrà vincitori». Poi don Alberto - che suona le campane a festa ogni volta che la Ferrari vince - ha raggiunto i concittadini che per tutta notte hanno venduto tigelle e bicchieri di vino a chi era in zona per vedere la corsa. Con una pacca sulla spalla ai più tristi ha invitato tutti a pensare al futuro.

Le cinquantamila persone che ieri hanno visto la corsa sugli schermi giganti delle piazze hanno applaudito quando Hakkinen ha superato il traguardo. «È giusto così, lui è stato più bravo», commenta Maurizio con ancora in mano la bandiera del cavallino. «In fondo abbiamo vinto il premio costruttori» gli fa eco un amico. «Sono contento di essere venuto. La gara è stata bella e ancora meglio è stato vederla in compagnia. Però - sospira - ho capito subito che avremmo perso, Hakkinen andava troppo forte. Schumacher ha dimostrato comunque di essere un grande campione, e Irvine... su Irvine preferisco non dire nulla», aggiunge sconcolato

Ivan arrotolando la sua bandiera. Insomma, niente festa ieri a Maranello.

La folla finita la gara si è incamminata subito verso le auto e le corriere: i volti un po' tirati, il passo lento. Un cane con una maglia della Ferrari - accanto ad un padrone vestito nello stesso modo - si guardava intorno: nessuno correva e nessuno giocava. Un ragazzo con il cappello rosso era appoggiato alla bandiera ormai chiusa. La sua espressione desolata non lasciava dubbi: il popolo ferrarista questa volta ci aveva creduto davvero.

Molti tifosi arrivati da tutta Italia: Giuseppe, 10 anni, è partito dalla Puglia con la papà. In casa ha sempre sentito parlare della Ferrari. «Speravo di vederla vincere». La sua delusione si legge negli occhi, un po' umidi. C'è Irene invece che è arrivata da Lucca: «Sono un po' delusa, ma non troppo. E poi ho vinto chi lo meritava». E valse la pena venire fino qui per vedere Irvine perdere? «Quello sì, sono contenta di aver passato la notte assieme agli altri tifosi. È stata una esperienza: queste manifestazioni fanno bene allo sport». La pensa nello stesso modo Cristian di Brescia: «È la prima volta che vengo a Maranello per vedere la corsa, ma tornerò». Prima volta anche per Andrea: «Speravo di portare fortuna, peccato» Andrea ha 20 anni, lui la Ferrari vincere il titolo mondiale piloti non l'ha vista mai: «Pensavo che questa fosse la volta buona: a casa continuano a parlarmi dei bei tempi, dell'ultimo titolo vinto. Sarà per la prossima volta». Anche Davide, che di anni ne ha solo 8, spera nel futuro. È arrivato da Bologna con la mamma, si è svegliato prestissimo. «Mi piace la Ferrari - dice sorridendo - vincere prima o poi»: una passione ereditata dai genitori.

Alberto Beccari, presidente del fan club di Maranello, è un po' abbattuto, ma in fondo i tifosi Ferrari si sono abituati alle sconfitte dell'ultimo minuto. «Se Schumacher non si fosse fatto male avremmo vinto il mondiale già a Monza, pazienza. Comunque ha dimostrato ancora una volta di essere un grande pilota, anche se ha sbagliato la partenza. Invece Irvine è quello che è sempre stato: un buon secondo. Ma state sicuri, nel 2000 non possiamo che vincere: la macchina è grande e poi arriva anche Barrichello, che è già nel cuore di tutti noi ferraristi». E allora, forza cavallino.

ROBERTO ROVERSI

## SEGUE DALLA PRIMA

## TROPPI ERRORI DI TATTICA

Hakkinen, secondo accanto a Schumacher, dopo l'inebriante attimo di attesa, parte diritto e velocissimo, mentre il divo delle quattro ruote resta imbaltato al terreno, per un altrettanto attimo terribile d'attesa, poi parte spostandosi a destra ma Hakkinen ha già trenta quaranta metri, è velocissimo, e la corsa è finita. Pochi minuti. Seconda nota: Schumacher parte spesso male, ha raggiunto la prima posizione di partenza dopo le prove volando veloce contro il tempo, come colui che ha a che fare soltanto con il fruscio del vento; ma poi all'avvio che conta sbaglia come gli altri.

Terza nota, sempre per valutare obiettivamente i vari aspetti delle

situazioni visti da uno spettatore attento ma di proposito obiettivo: dopo l'infelice partenza della Ferrari, il distacco con la McLaren si è sempre mantenuto sui 6-7 secondi, a parte i momenti dei rifornimenti e a parte gli ultimi giri durante i quali Hakkinen, ormai sicuro, prudentemente aveva rallentato. Tale distacco confermava sul campo che la McLaren era ed è più veloce della Ferrari e che Hakkinen, come io credo, vale sul campo Schumacher.

Quarta nota, per ripetere che dopo i minuti della partenza ogni interesse era spento, se non contando su due soli fattori: o incidenti drammatici (di cui la nascita viltà del pubblico mborbosamente si compiace), oppure ritardi di secondi durante i rifornimenti. E c'è da dire subito che competizioni ridotte a giocarsi le vittorie su questi dettagli, cioè a bocce ferme, sono snaturate rispetto all'im-

pegno di essere scontri duri e leali, entusiasmanti, con le macchine in piena velocità.

Mi rifaccio, per un riferimento, al Gran Premio d'Inghilterra a Silverstone, con l'incidente molto grave per Schumacher e fortunatamente ormai trascorso. Fuori uso il campione, si scopre che Irvine - il mezzo sangue, il porta brodo, il cavallaccio di campagna tenuto in pista e accanto solo per faticare e da troppi mal sopportato e quasi deriso - vince, si batte ed è sorprendentemente quasi primo, poi è primo nella classifica dei piloti per il campionato del mondo. Il brutto anatrocchio scopre le ali d'oro. E questo punto, senza alcun dubbio a mio parere, si ha la conferma di una ottima conduzione tecnica in generale della Ferrari (dimentichiamo gli errori) e, invece, di una conduzione tattica del tutto negativa, con la manifesta insoddisfazione nella gestione della nuova situa-

zione. Di questa parte, sempre a mio parere, il primo responsabile è Todt. Cosa non da poco. Todt, che non si riferisce ad altro che al suo campione assente: Todt, che non sale nemmeno sul palco con Irvine vincitore; Todt, che quando parla dell'irlandese lo indica come «quell'altro». E intorno a Irvine è distesa una rete di mormorii, piccole costanti negative insinuazioni, giudizi limitanti di piloti spenti invecchiati e invidiosi; tutto, sempre, nell'attesa del ritorno del campione ferito come di una manna salvifica. Sul periodo d'attesa di questo ritorno si potrebbe stilare la seguente nota numero sei. Subito dopo l'incidente deprecabile a Schumacher dalla scuderia esce l'indicazione che l'assenza sarà di poche settimane; tutt'al più, di due Gran Premi soltanto. Poi i tempi si allungano; poi si percepisce bene non come bisbiglio ma come un vociare concitato che la

scuderia richiama in pista Schumacher e che il pilota è renitente perché si sente obiettivamente non ancora guarito. Allora, se è dimenticato il ricordo, l'immagine pubblica si Schumacher comincia ad annebbiarsi, la sua resistenza è intesa come passività egoistica o interessata e anche sulla stampa appaiono riflessioni non gradevoli. A conferma di quanto sia labile, effimero il consenso esagitato dai mezzi di comunicazione, che non esitano a istante a scaricare e a emarginare chi non può più o non accetta, anche per ragioni piene ed evidenti, di mantenersi attivo nel giro.

In contemporanea, per alcune settimane, e solo a seguito della brevissima eclisse del pilota tedesco, Irvine fu agganciato a una marginale ma costante esaltazione (da soldato lasciato solo sul campo a combattere forte) prima neanche immaginabile.

