

SCALDANDO
I MOTORIl'Unità
dossier
2000

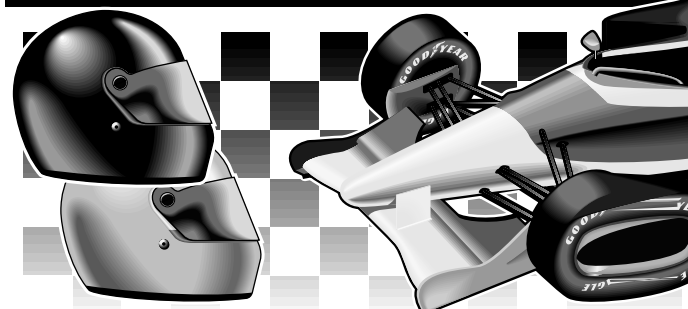
Sicurezza innanzitutto: ritocco al regolamento

Per il 2001 sono allo studio modifiche aerodinamiche e ai pneumatici

A due anni dal nuovo regolamento rivisto e corretto per questioni di sicurezza (su tutti l'avvicinamento tra le vecchie coperture slick e le gomme rigate a quattro solchi) - la Federazione Internazionale dopo il «collaudo» sembra orientata ad escogitare ulteriori ritocchi per i pneumatici. L'idea della Fia - visto che l'addio alle slick non ha certo ridotto le prestazioni - potrebbe portare nel terzo millennio (nel 2001, con Bridgestone che si vedrà affiancata dalla Michelin) maggiori scanalature nel tentativo di abbassare le prestazioni delle monoposto. La Federazione

Internazionale Automobilistica ha anche allo studio modifiche aerodinamiche che riguardano la riduzione della dimensione e l'aumento dell'altezza da terra degli alettoni anteriori e l'eliminazione degli scivoli estrattori posteriori. Questi cambiamenti renderebbero le monoposto meno sensibili alle variazioni aerodinamiche all'anteriore e sarebbe così eliminato il principale inconveniente delle vetture di oggi quello di non riuscire a rimanere in scia e poi superare. La scelta comunque al momento non vede favorevoli le scuderie.

COSÌ RIPARTE LA F1 2000



12 marzo	Australia	Melbourne	Vinc. 99	Irvine
26 marzo	Brasile	Interlagos	Vinc. 99	Hakkinen
9 aprile	San Marino	Imola	Vinc. 99	Schumacher
23 maggio	Inghilterra	Silverstone	Vinc. 99	Coulthard
7 maggio	Spagna	Barcellona	Vinc. 99	Hakkinen
21 maggio	Europa	Nuerburgring	Vinc. 99	Herbert
4 giugno	Monaco	Montecarlo	Vinc. 99	Schumacher
18 luglio	Canada	Montreal	Vinc. 99	Hakkinen
2 luglio	Francia	Magny Cours	Vinc. 99	Frentzen
16 luglio	Austria	Zeltweg	Vinc. 99	Irvine
30 luglio	Germania	Hockenheim	Vinc. 99	Irvine
13 agosto	Ungheria	Budapest	Vinc. 99	Hakkinen
27 agosto	Belgio	Spa	Vinc. 99	Coulthard
10 settembre	Italia	Monza	Vinc. 99	Frentzen
24 settembre	Stati Uniti	Indianapolis		
8 ottobre	Giappone	Suzuka	Vinc. 99	Hakkinen
22 ottobre	Malesia	Sepang	Vinc. 99	Irvine

10 PAGINE SPECIALI

Oggi ultima puntata
dei «Dossier sport»
Abbiamo parlato di...

Con questa pagina termina il nostro «Dossier sport», un viaggio dentro il secolo appena passato con lo sguardo rivolto al futuro. Impossibile raccontare tutti i campioni e gli eventi del '900: abbiamo provato ad evidenziare gli aspetti più significativi del processo di modernizzazione dello sport tra poche luci e molte ombre. Le puntate precedenti: 27 dicembre: i gesti; 28 dicembre: il doping; 29 dicembre: il ciclismo; 30 dicembre: le donne; 31 dicembre: la cronaca nera; 2 gennaio: il calcio.

Non può più sbagliare
la Ferrari targata 2000
McLaren eterna rivale. Agnelli è ottimista

MAURIZIO COLANTONI

ROMA Non c'è stato il «millennium bug». Il «baco» che doveva stendere i sistemi informatici di mezzo mondo, ha rimandato il suo attacco... E nei gli hangar ipertecnologici di Maranello, dove i tecnici Ferrari hanno continuato il duro lavoro di perfezionamento della nuova vettura, tutti hanno tirato un sospiro di sollievo. È capitato di tutto ed ora ci mancava solo il «baco» a impensierire gli ingegneri della Rossa: sono bastate le disavventure oltretutto le mazzette di fine '900. Dopo quattro stagioni all'ultimo respiro - dove il titolo mondiale ha transitato ad un niente dalla Ferrari - il 2000 dovrà necessariamente diventare l'anno del titolo che da troppo tempo non c'è. Sì, il campionato costruttori è stata una fortissima spinta in avanti, ma il titolo piloti continua ad essere l'obiettivo, ormai da più di vent'anni. Irvine nel '99 ha illuso la Rossa, Schumacher nel '79 l'aveva fatta sognare per l'ultima volta.

Il futuro. Quest'anno - almeno sulla carta - con l'arrivo di Rubens Barrichello la squadra si è rafforzata. Il ritorno in ottima forma di Michael Schumacher dovrebbe consentire alla Ferrari di lottare da subito con la McLaren per la corsa al titolo piloti. Semplicemente il duo regala... La grande famiglia di Maranello avrà finalmente una galleria del vento operativa e po-



trà contare sull'accordo di collaborazione con la Finmeccanica (settore tecnologia avanzata) che fornirà alla Ferrari, attraverso le sue aziende Alenia Aerospazio e Agusta, il know how acquisito in settori ad alto contenuto tecnologico, sviluppando inoltre attività specifiche nello studio e nell'applicazione di materiali innovativi destinati alle vetture da competizione e quindi alla F1.

Ferrari e McLaren. La verità verrà fuori nell'ultima settimana di gennaio (forse il 25 la Rossa: i primi di febbraio la McLaren), quando la nuova vettura, evoluzione della F399, verrà presentata negli stabilimenti di Maranello. Voci di corridoio sostengono che aerodinamicamente Ferrari e McLaren saranno differenti da quelle della

//
Posso sembrare
ripetitivo
ma dico che
questo sarà
l'anno buono
per la Ferrari
//



passata stagione. La Rossa F320 (o F2000) avrà un muso più alto rispetto alla F399: ancora più basso, invece, per la Freccia d'Argento. I due maghi Newey (McLaren) e Byrne (Ferrari) continuano a se-

guire strade differenti, anche se la monoposto anglo-tedesca nel 2000 adotterà gli scarichi alti come la Ferrari. Le novità della Rossa saranno i pesi ridotti dei materiali, come il motore (12 kg in

Il titolo piloti manca dal '79
ma la Rossa è tornata grande

■ Dopo tanti anni di tribolazioni e un titolo che manca dal lontano 1979, la Ferrari in questi ultimi tre anni è tornata ai vertici della Formula 1. Non avrà vinto il mondiale piloti come aveva preventivato ma è di nuovo stabilmente tra le prime. Prima dell'era Schumacher, solo Prost e Mansell (era il 1990) avevano regalato un po' di gloria alla Rossa. Poi i periodi più bui, cinque anni di silenzio e due misere vittorie nel '94 (con Berger) e l'anno dopo (con Alesi). Bisognava scuotere la squadra, portare nuove idee e soprattutto gente capace e vincente. Così viene realizzato il progetto (sollecitato da Jean Todt) di prendere un campione del mondo. Si spendono montagne di quattrini per Michael Schumacher che arriva a Maranello forte dei due titoli conquistati con la Benetton. Il tedesco aiuta la Rossa a tornare ai vertici, vince grandi gare, ma non il campionato mondiale: il maledetto titolo piloti rimane un'illusione. Comunque dal '96 ad oggi Schumacher ha vinto 16 Gp (tre nel '96, cinque nel '97, sei nel '98 e due nel '99) contro i 4 (tutti nell'ultimastagione) dello scudiero Eddie Irvine. Tre campionati, '97, '98 e '99, persi proprio all'ultimo gran premio della stagione. È capitato a Schumi sulla pista di Jerez nel '97 (con Jacques Villeneuve campione del mondo); poi le ultime due sul tracciato giapponese del Luna Park di Suzuka con un solo e unico avversario, il campione del mondo Mika Hakkinen che nel '98 strappava Schumi e quest'anno sopravanza Eddie Irvine. Nel '99 un rammarico però c'è: Schumacher è mancato nei momenti di svolta e forse non solo per colpa sua. La dura lezione, quella dello scudiero e della prima guida, speriamo sia servita a qualcosa. Meglio lottare con due piloti alla pari e poi decidere, che invece pianificare, appiattendosi così ogni tipo di competizione.

Ma C

meno) un dieci cilindri super potente, denominato «049». Certamente a casa Ron Dennis la stagione sarà affrontata con maggior serenità e assoluta certezza delle proprie forze. Soprattutto dopo i

due mondiali di fila vinti da Hakkinen. Il finlandese ha confermato di avere la stoffa del grande campione e l'unico dubbio per la stagione 2000 sarà la convivenza - l'anno scorso un po' burrascosa

Un ragazzo come tanti, così si definisce. Gli amici, la ragazza, la pizzeria, la moto. Ecco, la moto, per esempio. Una passione come per tutti i giovani, certo, per lui però è un'attrazione speciale. È un elemento centrale della sua vita, si potrebbe forse dire, è una macchina che parla la sua lingua, una compagna che lo segue fin dall'infanzia. D'altronde la sua, è un'infanzia particolare sotto questo punto di vista: dato che in famiglia si respirava aria di corse, di circuiti e di box, nessuno rimase colpito più di tanto quando lui montò in sella ad un motore che era ancora un lattante. I suoi coetanei giocavano con i soldatini e lui già cavalcava un «missile», con una grinta che suscitava simpatia e curiosità. Il padre Graziano, centauro di successo, lo inquadra così in una delle prime sue fotografie, accovacciato su un sellino. Tutto naturale, tutto ovvio, tutto scontato. Come quando Valentino imbocca finalmente l'asfalto delle prime piste, e vince. E chi potrebbe fermarlo mai? Quel ragazzo, si dice, ha la velocità nel sangue e guida la moto come fosse l'estensione del proprio corpo. Tutti lo immaginano vincente. E puntualmente, nel '97, diventa campione del mondo della classe 125, a diciassette anni, il più giovane di sempre a conquistare il titolo iridato. Passa alla 250, un anno di studio, e la seconda conquista del titolo. Questa carriera trionfale non ha impedito a Valentino Rossi di rimanere un ragazzo come tanti, come

UN BIG E IL SUO FUTURO

L'anno di Valentino Rossi: gioventù, fantasia e moto

ALDO QUAGLIERINI

■ Due volte campione del mondo, Valentino Rossi è la rivelazione del mondiale degli ultimi anni. Nel '97 vince il titolo iridato della classe 125: ha diciassette anni, è il più giovane campione della storia. Due anni più tardi si impone anche nella 250. Nella prossima stagione sarà in sella a una Honda (prima «apparteneva» all'Aprilia), nella classe 500, la più importante. Una sfida affascinante

//
Quest'anno?
Qualche vittoria
ma il titolo no
Proverei la F1
ma l'ambiente
non mi piace
//



«La moto da guidare è abbastanza difficile, però molto molto bella, perché ha molti cavalli e quindi... bisogna stare molto attenti».

Rapporto tra uomo e macchina. In F1 lo sviluppo tecnologico è stato vorticoso, molti sostengono che abbia ridimensionato il lato umano. Insomma più tecnologia e meno uomo. In moto è lo stesso? «In moto è molto diverso dalla Formula uno. Lì ormai possiamo dire

che conta più la macchina che il pilota e anche un buon pilota su una macchina media non fa dei grandi risultati. Invece in moto, il pilota conta ancora tanto. Per fare un esempio, di Honda ce ne sono cinque o sei... Quindi ci sono molti piloti buoni con gli stessi mezzi. Quindi, è un po' diverso...»
Qualche tuo collega ci ha già provato. Hai fatto anche tu un pensiero alla Formula uno?

«A me piacerebbe provare, per sentire come va la macchina. Ma l'ambiente di Formula uno, quello no, non mi piace per niente».

Conta più la fantasia o il calcolo, la riflessione?
«Io penso che ci voglia un mix tra tutti e due. La fantasia ci vuole. Però, ecco, ci vuole anche calma, tecnica, e tutte quelle cose».

E tu, com'è, più fantasioso e più tecnico? O forse un mix perfetto?
«No, un mix perfetto, però...».

Però, quasi?
«No, però, fantasia abbastanza ecc...».

Un ragazzo normale, hai sempre detto di sentirti. Davvero non ti senti uno speciale?
«Sì, mi sento un ragazzo normale, niente di speciale».

Però fai uno sport straordinario, appassionante. Sei campione del mondo. Molti giovani hanno invece vite meno brillanti. C'è anche chi, in cerca d'emozioni, cade nella trappola della droga. Si è parlato tanto di di ecstasy negli ultimi giorni...
«Beh, il rischio c'è. Chi non pratica uno sport, o chi non ha comunque grandi passioni da coltivare può correre il rischio di lasciarsi andare e fare queste cose. Io credo che partecipare, avere passioni, sia molto utile...».

Anche se non si diventa campioni del mondo...
«Certo. Per quello occorrono anche

altre cose... Occorre culo, per esempio, e tutte le cose devono andare a posto. Però, per avere una passione, diciamo normale, non ci vuole tanto».

I grandi eventi sportivi del secolo cheti hanno colpito...
«Beh io seguivo molto tutti gli sport...».

L'avvenimento che ti ha colpito di più?
«Beh, mi ricordo anche quando l'Italia ha vinto il Mondiale naturalmente. Anche se sono stato sempre più attratto dalle moto».

E tra quelli delle moto?
«No, in generale... adesso non mi viene in mente niente. Anzi sì, quando ho vinto il mio primo mondiale».

La speranza del secolo che si è appena aperto (sportiva e non)...
«La speranza sportiva è quella di fare dei buoni risultati nella 500. È un anno dove devo imparare, però speriamo che verso la fine arrivino... che possa fare dei buoni risultati, ecco, e delle buone gare».

Pensi di poter vincere?
«Forse delle gare sì, il mondiale no».

Speranze non sportive?
«Quelle vengono di conseguenza, se non vengono quelle sportive. Se vengono quelle sportive, vanno tutto bene anche quelle non sportive».

Qualcosa che vuoi aggiungere?
«No. Anzi sì, auguri ai lettori dell'Unità».

Motomondiale
Per gli italiani
stagione in pole

■ La prossima primavera prenderà il via una stagione di motomondiale particolarmente attraente. Dopo il dominio dell'australiano Doohan, uscito di scena per un incidente, si affacciano alla ribalta quattro possibili campioni, tre dei quali italiani: Max Biaggi, Loris Capirossi, Valentino Rossi e lo spagnolo Alex Criville (campione in carica). Dopo aver superato due anni particolarmente sfortunati, Max Biaggi sembra aver acquistato grande scioltezza nella guida della classe regina, mentre Capirossi può contare sulla sua straordinaria spirito di adattabilità. Per Valentino sarà, probabilmente, un anno di studio. Anno che è già incominciato con una serie di pesantissimi allenamenti. Mail favoriti ufficiali, naturalmente Criville, dato che parte con il tasca il titolo. Nella 250, buona possibilità ha Marco Melandri approdato all'Aprilia (correrà, in pratica, con la moto che ha portato alla vittoria Rossi) mentre nella 125, sarà una lotta tra Loretto Hueda e Cecchinello. Un lotta targata Aprilia. Gli italiani, come si può capire, partono bene.

