

Ferrari, Schumi rebus infinito

E Barrichello ora parla di «inizio di una nuova fase»

Il ferrarista Rubens Barrichello parla di «inizio di una nuova fase», la Ferrari è già al lavoro per rimettere assieme le tessere di quel puzzle che ogni stagione si ritrova tra le mani a dispetto di tutti i piani studiati a tavolino. Tutto disegnato addosso a Schumacher e poi spunta il «secondo scomodo». Ci sono da preparare il Gp di Ungheria e gli altri cinque appuntamenti che separano dalla fine del mondiale. E la strepitosa vittoria di Rubinho, con una rimonta che ha pochi uguali nell'ultimo ventennio, fa il paio con l'ennesimo guaio di Schumacher che, vittoria in Canada a parte, ha collezionato zero punti in quattro degli ultimi cinque gran premi. E solo 55 giri su 78 a Montecarlo, 58 su 72 a Magny Cours, 330 metri in Austria, circa 200 a Hockenheim. Guai meccanici nei primi due ritiri, incidenti in partenza negli ultimi. Un mezzo disastro: e Schumacher deve dire grazie alla straordinaria impresa del compagno di squadra se è ancora leader del mondiale, come la Ferrari.

Quello del pilota n. 1, da tre Gp a questa parte, è per la Ferrari un problema inverso a quello della squadra. In questo periodo il tedesco è perseguitato da episodi sfortunati. Guasti cui la F1-2000 aveva disabituato, incidenti in partenza in cui è difficile escludere la sfortuna e le colpe altrui (Ricardo Zonta e Zeltweg e Giancarlo Fisichella a Hockenheim), ma ove è pure altrettanto arduo assolvere completamente il tedesco. La Ferrari invece dimostra uno stato di salute abbastanza tranquillizzante: Barrichello è redu-



ce, nelle ultime cinque gare, da due secondi, due terzi e un primo posto. Sempre sul podio, nonostante un comportamento del brasiliano in qualifica non proprio esaltante. Già in Austria, inoltre, Rubinho aveva fatto vedere buone cose, tenendo conto che la sua vettura era stata danneggiata sul fondo piatto dal tamponamento in partenza di Jarno Trulli. E domenica, in Germania, ha spremuto cavalli all'inverosimile dalla sua F1-2000, risalendo dal 18/o posto (17/o se si conta che Jenson Button, che ha spento il motore in partenza del giro di formazione, è sfilato all'ultimo posto della griglia) al terzo in poche tornate della gara tedesca. Inanellando una serie incredibile di giri veloci (il migliore è il suo 20/o in 1'44"300 alla media di 235,570 Km/h) che dimostrano la competitività

della Ferrari rispetto alle McLaren, comunque impegnate in un duello casalingo. Dalla disperazione, chiarissima nell'espressione di Willy Weber, di tutto il team, rapidamente in Ferrari si è vista crescere l'emozione per l'impresa di Barrichello. L'arrivo in zona punti e poi podio in poche tornate ha chiarito subito che non c'è crisi. E il box ha dato il meglio di sé a quel punto quando, mentre a tratti pioveva, c'era da decidere il da farsi. Molto più decisa la Ferrari (vai Rubens, vatti a prendere la vittoria, ha detto Ross Brawn dicendogli di mantenere la gomme slick) della McLaren: che ha giustificato la propria prudenza, per bocca di Ron Dennis, col fatto i due piloti avevano qualcosa in più da perdere rispetto a Barrichello. Ma anche a Maranello facevano comodo punti. La gara in Ger-

mania ha detto che non c'è motivo di preoccuparsi. Quindi, il solito briefing del lunedì, ma non solo. Sulla pista di Fiorano cominciano, con il collaudatore Luca Badoer, cinque (o forse sei) giorni di test che vedranno impegnato anche il fresco vincitore di Hockenheim (dopo un breve viaggio dalla moglie Silvana a Cambridge per festeggiare il primo sigillo in F.1) e venerdì Michael Schumacher. Le condizioni, se la sfortuna finisce, per battersi e vincere il mondiale, ci sono tutte. La prova di Barrichello dimostra che, se fosse stato in gara, Schumacher avrebbe potuto essere il vincitore. Magari davanti al brasiliano. Una doppietta che avrebbe ammutolito rivali e scettici. Una doppietta mancata che lascia un po' di amaro in bocca nonostante la gioia che Rubens Barrichello ha regalato.

IN BREVE

Concorsi, sfuma accordo Coni-Enel

■ Sfuma l'accordo Coni-Enel per la gestione dei giochi. Il Comitato olimpico dovrà infatti bandire una gara pubblica per scegliere il partner per la costituzione della società per azioni per l'esercizio dei concorsi pronostici. E quanto ha stabilito il Consiglio di Stato, al quale si era rivolto il ministero per Beni e le attività culturali per chiarire se la scelta del socio da parte del Coni potesse avvenire anche senza l'espletamento di una pubblica gara e se la società, nei rapporti negoziali con i terzi, dovesse ricorrere a procedure di evidenza pubblica. Il Consiglio di Stato ha ritenuto che la scelta del socio dei soci della costituenda società dovrà avvenire mediante gara pubblica e che la società stessa nei rapporti negoziali con i terzi dovrà rispettare procedure di evidenza pubblica.

Sydney, Ullrich capitano Germania

■ Ian Ullrich, vincitore del Tour de France nel 1997, sarà il capitano della squadra tedesca che parteciperà ai Giochi Olimpici di Sydney 2000. Lo ha annunciato oggi la Federazione tedesca di ciclismo. Ullrich, due volte vice campione del Tour, l'ultima poche settimane fa dietro lo statunitense Lance Armstrong - è uno dei favoriti all'oro olimpico nella cronometro individuale. Per il corridore tedesco della Telekom il candidato numero uno ad aggiudicarsi quella gara a Sydney è proprio Armstrong, ma avverte che lo statunitense «non è invincibile».

Rilasciato invasore pista Hockenheim

■ La procura di Mannheim, competente per il caso, non ha riscontrato alcuna responsabilità di carattere penale a carico del francese che domenica ha «invaso» la pista di Hockenheim durante il Gran Premio di Germania, e quindi sarà rilasciato. Tutt'al più sarà costretto a pagare una cauzione, ha indicato il portavoce della procura Oskar Gattner. L'uomo, 47 anni, ha scavalcato la recinzione di sicurezza per protestare contro il suo licenziamento da parte della Mercedes-Benz. In effetti si è preso una rivincita parziale nei confronti della casa tedesca perché con la sua presenza ha determinato l'entrata in pista della safety car, che ha rallentato la marcia delle due vetture McLaren (che corrono coi motori Mercedes) e ha favorito il successo di Barrichello.

«Rosse», quante chance?

Analisi dei circuiti degli ultimi sei Gran Premi

MARANELLO (Mo) Prove di aerodinamica per l'Hungaroring e sviluppo componenti. È cominciata così, con Luca Badoer sulla pista di Fiorano, la preparazione della Ferrari al Gp di Ungheria, sestultimo appuntamento di un mondiale apertissimo. Il collaudatore è sceso in pista in mattinata con la vettura 204, quella che diede problemi a Schumi sulla pista di Zeltweg, scaricata a favore del muletto, messo fuori gara dal tamponamento di Ricardo Zonta. L'Ungheria può dire molto delle prospettive della scuderia di Maranello. Una risposta di Michael Schumacher alle disavventure di quattro delle ultime cinque gare, con quattro ritiri che non possono essere compensati dalla vittoria in Canada il 18 giugno, è fondamentale per dire se possa vincere il mondiale, 21 anni dopo Jody Scheckter. Questa l'analisi dei circuiti sui cui si correranno le gare di fine stagione:

Ungheria: Nel '99 fu doppietta McLaren, con Eddie Ir-

vine partito secondo e giunto terzo. L'Hungaroring è lentissimo e stretto. Difficilissimo sorpassare anche se Nigel Mansell, nell'89, portò la Ferrari alla vittoria partendo 12/o. Pista che esalta chi osa, dunque. La guida di Schumi potrebbe dargli un vantaggio. Ma è bene partire primi. Possibilità di vittoria: Ferrari 40%, McLaren 55%.

Belgio: Spa-Francorchamps è la pista di Schumi: '92, primo; '93, secondo; '94 primo ma squalificato, '95, primo partendo 16/o; '96, primo; '97, strarivinto; '98, un dominio interrotto dall'incidente con Coulthard. Nel '99 era assente. Circuito diffi-

cile, per questo lui domina. Ferrari 60%, McLaren 40%.

Monza: era la pista più veloce, quest'anno ci sono nuove chicane. Grande importanza hanno i motori e la Ferrari di solito presenta qui il suo superpropulsore. Le gomme non danno problemi. Schumi vi ha vinto nel '96 e nel '98, l'anno scorso Eddie Irvine vi andò fortissimo. Ferrari 50%, McLaren 50%.

Usa: Indianapolis è una novità, dunque un'incognita. Nessuna prova prima della gara. Di solito Schumacher è più bravo degli altri ad adattarsi. Ferrari 60%, McLaren 40%.

Giappone: a Suzuka

Schumacher va fortissimo, le McLaren pure. Una serie di sette curve mette in difficoltà macchina e pilota. Un Schumi in forma potrebbe dare qualcosa in più a una macchina che parte sfavorita. Ferrari 40%, McLaren 60%.

Malesia: nel '99 a Sepang fu doppietta Ferrari, con Schumacher dominatore ma Irvine vincitore per giochi di squadra. La Ferrari potrebbe soffrire per le gomme, il caldo potrebbe disturbare l'affidabilità McLaren. Ferrari 50%, McLaren 50%. Il preoccupante calo di gare portate a termine da Schumacher è un altro vantaggio per i rivali. Ora tocca a lui.

