

le pagelle

Si rivede Irvine Trulli straordinario

Cosimo Bianchi

M. SCHUMACHER 10: Da lezioni di francese a tutti, e sancisce il successo numero 50, portandosi ad una sola lunghezza dal record di vittorie assolute, detenuto dal francese Alain Prost. Ancora una volta impeccabile su un circuito dall'asfalto liscio, la sua vettura scorreva come una rossa palla di biliardo.

R. SCHUMACHER 8.5: Un misterioso secondo set di gomme lo allontana dalla lotta con il fratellone. Poteva dominare in lungo e in largo vista la prima pole della carriera che sabato si era regalato nel giorno del suo compleanno, ma già nel warm up era 17°.

D. COULTHARD 8: Giunge al traguardo con un distacco dal primo, che poteva significare la vittoria se non fosse per quello stop and go inflittogli a metà gara. Lodevole lo sforzo di arrivare a podio, ma questa volta si deve accontentare di un misero piazzamento, mentre la classifica generale comincia a piangere.

R. BARRICHELLO 8.5: Recupera posizioni al via (era ora) e con le gomme dure tiene dietro nel finale il secondo in classifica mondiale, facendo il gioco della Ferrari, e riuscendo a portare via punti al diretto rivale dello Schumacher di Maranello.

J. TRULLI 9: La pista francese mette le ali ai piedi dell'italiano, che occupa la posizione a punti lasciata vacante da Hakkinen prima e da Montoya poi. Concretizza il massimo, ed ormai è considerato il caposquadra della Jordan.

M. HAKKINEN 3: Come il numero che sfoggia sul suo musetto, evidentemente segnale della crisi McLaren (doppia qui in Francia solo un anno fa), la quale non fa partire le vetture nemmeno da spinta, e poi le lancia in corsia dei box, con conseguente penalizzazione per il compagno di squadra. Il tempone del Warm Up completamente vanificato. Nemmeno il giro di ricognizione.

J. P. MONTOYA 4.5: Illude nella prima metà della gara, tagliando in testa il traguardo, ma soltanto per il gioco dei rifornimenti. Quando rischia per la prima volta di giungere al termine del GP in una posizione diversa dalla seconda, si ritira (per l'ottava volta quest'anno!).

H. H. FRENTZEN 2: Unico del plotone tedesco, però in stile Sturmtruppen, ormai relegato a seconda guida, non emerge e si gira in pista. Riesce a giungere in fondo, ma sopravanzato pure da entrambe le Sauber.

E. IRVINE 7: Ottimo sin dal Venerdì, lotta prima con il francese di casa (Panis), e nella seconda metà di gara con il tedesco della Jordan, li sorpassa con destrezza, ma deve arrendersi ad una vettura che ancora una volta manca di affidabilità. Lodevole.

J. VILLENEUVE 3: Stesso discorso che per il finlandese Hakkinen. La volta che trova l'assetto giusto, dopo cinque giri sparisce nell'erba, e deve incolpare soltanto la BAR che non ha reso competitivamente neppure il suo compagno di scuderia, il francese tutto pepe Panis.

J. ALESI 5: Il veterano del Gran Premio (192 gare all'attivo) le prova tutte, sin dalle prove del Sabato, ma non è il suo Weekend, e neppure il suo Gran Premio, (seppur giocando in casa). Senza infamia e senza lode.



L'entusiasmo rampante del team Ferrari, sotto, Ralf Schumacher prova a raffreddare il fratello Michael versandogli champagne dentro la tuta e sotto il marmoreo sconforto di Coulthard

Schumacher, vittoria in odor di leggenda

Michael supera Ralf e trionfa a Magny Cours. Un altro Gp e aggancia il primato di Prost

Lodovico Basalù

MAGNY COURS La sesta vittoria stagionale, la numero 50 della carriera, 31 punti di vantaggio sul secondo in classifica mondiale, David Coulthard, lo scozzese della McLaren-Mercedes. Serve qualche commento all'ennesima impresa di Michael Schumacher? Probabilmente no. Mondiale chiuso? Onestamente sì. Anche se la matematica medita vendetta e dice che gli eroi, senza esercito, non esistono, non possono esistere. L'esercito è, in questo caso, quello della Ferrari. Una Ferrari mai forte come quest'anno, affidabile come una Volkswagen Maggiolino, direbbero i sostenitori del mitico "kafer". Va forte (a differenza del Maggiolino), e, nello stesso tempo, non si rompe mai. Straordinario. Per trovare una Ferrari così bisogna risalire a metà anni settanta, quando l'eroe della rossa si chiamava Niki Lauda.

«Abbiamo vinto perché alla Williams-BMW hanno lavorato solo in funzione delle prove - ha spiegato ieri l'ingegnere di macchina di Schumacher, il bolognese Luca Badoer - Nel senso che hanno optato per delle gomme molto morbide, che con il passare dei giri non hanno avuto una costanza di rendimento. Al contrario delle nostre Bridgestone». Una tesi confermata da Jean Todt, che proprio qui a Magny Cours, otto anni fa, nel 1993, iniziò la propria scommessa con la Ferrari, assumendo la carica di direttore sportivo. E il francese non si è risparmiato, con una nota polemica nei confronti della stampa: «Sabato avevate detto che Barrichello era un fallito, oggi lo osannate per il suo terzo posto. Il mondiale? Piano, c'è ancora molto da lavorare». D'accordo, Monsieur Todt, sul mondiale, anche se capiamo che la sua è saggia prudenza, la prudenza di chi, nelle corse, ne ha viste di cotte e di crude. Però su Barrichello il distinguo va fatto: con una Ferrari così, arrivare terzo è il minimo, per di più facilitato dalla tattica dei tre pit stop e dallo stop and go comminato alla McLaren-Mercedes di Coulthard, che ha racimolato un misero quarto posto.

Questo GP di Francia ha anche detto che Montoya è una realtà, perché a parte il guasto al cambio della sua Williams-BMW, il colombiano è ancora stato in testa a un Gran Premio, la terza volta nella stagione. E ha anche detto che i sorpassi sono solo un pallido ricordo, visto che l'unico momento esaltante c'è l'ha fornito il playboy Eddie Irvine,



che con la sua Jaguar ha infilato la BAR-Honda di Olivier Panis. Per il resto hanno dettato legge, come al solito, i pit stop. Dopo una prima parte di gara autoritaria da parte di Ralf Schumacher, è balzato al comando Michael, per lasciarlo, a sprazzi, a Montoya e a Coulthard. «Il secondo treno di gomme non funzionava come il primo - ha spiegato il 26enne Ralf - per cui mi è stato impossibile mantenere il ritmo iniziale». Fatto sta che deve solo sperare nelle prossime gare per cercare di avere la prima pagina sui giornali, come gli è capitato a Imola e a Montreal. Una prima pagina che la Benetton-Renault sogna, visto che l'ultimo mondiale risale al 1995, firmato, guarda caso, da Schumacher. Ieri Briatore si è detto disposto a lasciare l'incarico di gran capo del team per cui corrono Fisichella e Button. Le dimissioni sono state rifiutate, ma la tensione persiste. Come persiste, con la sua tenacia, Jarno Trulli, ieri a punti (quinto) con la Jordan-Honda.

LA CORSA PER IL TITOLO

	Punti	Australia	Malaysia	Brazilia	San Marino	Spagna	Austria	Monaco	Canada	Europa	Francia	G. Bretagna	Germania	Ungheria	Belgio	ITALIA	Stati Uniti	Giappone
1 M. Schumacher (Ger)	78	10	10	6	10	6	10	6	10	10								
2 Coulthard (GB)	47	6	4	10	6	2	10	2	4	3								
3 R. Schumacher (Ger)	31	2	10					10	3	6								
4 Barrichello (Bra)	30	4	6	4	4	6	2	4										
5 Montoya (Col)	12	1		6				6										
6 Hakkinen (Fin)	9	1	3					4	1									
6 Heidfeld (Ger)	9	3	4	1						1								
6 Trulli (Ita)	9		2	2	3					2								
9 Villeneuve (Can)	7				4	3												
9 K. Raikkonen (Fin)	7	1			3			3										
9 Frentzen (Ger)	6	2	3	1														
12 Panis (Fra)	5		3		2													
13 Irvine (GB)	4							4										
14 Alesi (Fra)	3							1	2									
15 Fisichella (Ita)	1		1															
15 Verstappen (Dla)	1				1													
15 De La Rosa (Bra)	1							1										

Guinness

E la porta dei record adesso è spalancata

L'uomo dei record, il pilota più pagato al mondo, il ferrarista che ha riportato più successi con la Ferrari. Di Michael Schumacher non si sa più cosa scrivere. È una leggenda vivente. Anche lui ha dovuto imparare a pilotare un'auto da corsa, come tutti i suoi colleghi. Però, nei cromosomi, aveva quel qualcosa in più che lo mette un gradino più in alto di tutti gli altri. «Il mio treno di gomme con il quale avevo preso la partenza non era ottimale, poi con l'altro tutto è andato bene. Mio fratello? Ci siamo abbracciati e ancora una volta siamo stati protagonisti». Lucide, fredde, come sempre. le sue parole, alla fine del GP di Francia. Riposato, rilassato, come sempre, il suo sguardo. Già, perché tra le doti di Schumacher c'è anche quello di poter disputare un GP a 300 all'ora e scendere dalla monoposto come se avesse percorso 50 km a bordo di una limousine sull'autostrada, con tanto di aria condizionata e

impianto stereo. Lo vedremo sorseggiare un caffè durante un pit stop? Poco ci manca. Come poco manca alla vittoria numero 51, quella che lo porterebbe a raggiungere lo stesso record di Alain Prost. Che di titoli mondiali ne ha però colti quattro, contro gli attuali tre di Schumacher. Nell'albo d'oro della F.1 gli altri sono già staccati di diverse lunghezze. Il grande Senna è a quota 41 vittorie e 3 titoli mondiali. Ma il brasiliano vanta il record di pole position, ben 65, contro le 40 di Schumacher.

Nella classifica per GP vinti al quarto posto troviamo Nigel Mansell, con 31 vittorie, poi Jackie Stewart, con 27, Niki Lauda e Jim Clark con 25. Va però detto che ai tempi di Clark il GP erano meno numerosi. Il primo in assoluto per titoli mondiali resta Juan Manuel Fangio. L'argentino ne ha rimasti ancora una volta fermo sulla linea di partenza, prima del giro di ricognizione. E la terza volta che succede nella stagione, una sorte toccata a Coulthard per altre due volte. Cosa succede all'invincibile armata delle McLaren-Mercedes? Da quando è entrata in vigore l'elettronica sono naufragati in una vasca da bagno, facendo la figura dei patacacci. Ieri Ron Dennis, il borioso capo del team, è andato subito a parlare con Hakki-

Ancora una volta Hakkinen non parte. Coulthard penalizzato dai giudici per l'eccessiva velocità nella corsia box. Tensione nella scuderia

La crisi della McLaren, un gioiello che non funziona più



«Occorre indagare, capire, così non si può più andare avanti. Voglio delle giustificazioni chiare dal team». Sono lontani i tempi in cui Mika Hakkinen lottava per il campionato del mondo, ovvero dal 1998 al 2000. Cogliendo due titoli consecutivi ai danni di Michael Schumacher. Ieri il finlandese è rimasto ancora una volta fermo sulla linea di partenza, prima del giro di ricognizione. E la terza volta che succede nella stagione, una sorte toccata a Coulthard per altre due volte. Cosa succede all'invincibile armata delle McLaren-Mercedes? Da quando è entrata in vigore l'elettronica sono naufragati in una vasca da bagno, facendo la figura dei patacacci. Ieri Ron Dennis, il borioso capo del team, è andato subito a parlare con Hakki-

nen, mentre la moglie Erja, attonita, si domandava se per caso non ci fosse un complotto in atto contro il marito. Ovvio che la colpa non è del finlandese, a meno che non si sia improvvisamente rincitrullito. Al di là delle versioni ufficiali. Come non è colpa di Coulthard se si beccato uno stop and go di dieci secondi per aver superato la velocità consentita ai box. Se ciò è accaduto è solo imputabile a una errata regolazione dello speed control installato a bordo della freccia d'argento. «Ho lottato fino all'ultimo per strappare il terzo posto a Barrichello, ma non c'è stato nulla da fare - ha detto Coulthard -. Certo, se considerate il mio distacco da Schumacher a fine gara e il tempo che ho perso ai box per la penalità inflittami,

potete subito constatare che potevo giocarmi la vittoria. Qui in Francia la mia McLaren era tutto sommato competitiva. Ora il compito è sicuramente molto più difficile, ai fini del campionato del mondo».

Resta un mistero il perché una squadra che dispone di una struttura quale la Tag (la stessa che portò al trionfo i motori Porsche dal 1984 al 1986) e da sempre ammanicata con l'elettronica come i tedeschi lo sono con i crauti, faccia delle figure barbine a ripetizione. E continui a subire, cosa ancora più scottante, la supremazia della rivale di casa, ovvero quella BMW il cui motore spinge le Williams, vere protagoniste ritrovate della stagione 2001.