

lunedì 2 luglio 2001

lo sport

rUnità | 13

le pagelle

Si rivede Irvine Trulli straordinario

Cosimo Bianchi

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 sia Coulthard, sia Schumacher junior, hanno ancora delle possibilità, seppur remote. Ieri Dupasquier, gran capo della Michelin, grande sconfitta in terra di Francia, diceva che le vittorie non arrivano mai solo grazie a una sola componente. «Tutto deve combaciare: gomme, motore, telaio, pilota, organizzazione del team», ha spiegato il transalpino. Vero. Vero da quando esistono le corse. E allora se il mito Schumacher resisterà nel corso di questo terzo millennio e se nelle scuole del 2500 dopo Cristo si insegnerà che nel lontano 2001 c'era un eroe di nome Michael, va anche detto che gli eroi, senza esercizio, non esistono, non possono esistere. L'esercizio 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 colti cinque, ma il suo record potrebbe cadere, visto che Schumacher ha più volte detto che ha l'intenzione di restare in F.1 fino ai 40 anni di età. Quando arrivò alla Ferrari Schumacher era già famoso, avendo vinto due titoli con la Benetton, nel '94 e nel '95. Tra le caratteristiche negative del pilota quella di aver compiuto manovre oltre il regolamento. Nel 1997 il tentato speronamento alla Williams di Villeneuve gli costò il titolo. Prima, nel 1994, buttò fuori la Williams di Damon Hill, nell'ultima prova in Australia, vincendo il suo primo titolo con la Benetton. Per questo è contestato da molti suoi colleghi, ma è chiaro che l'invidia ha il suo peso. Contro un Re che minaccia di rimanere sul trono ancora a lungo.

l.b.

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. È 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.

l.b.