

## Dietro il successo: mille uomini, tanti sconosciuti, tutti campioni

**BUDAPEST** Sono oltre 600 gli uomini Ferrari che hanno contribuito al secondo mondiale consecutivo di Schumacher, al terzo per la Ferrari. Ai nomi che seguono si devono aggiungere quelli di coloro che lavorano ai box. Sono tanti, troppi per citarli tutti: **LUCA CORDERO DI MONTEZEMOLO**: 54 anni, presidente e amministratore delegato della Ferrari spa. Dal 1973 al '77 è stato assistente del presidente e responsabile gs. Quindi ('77-'81) direttore delle relazioni esterne del Gruppo Fiat e (1981-'83) responsabile della Itedi (la holding che gestisce le attività editoriali del gruppo, tra cui La Stampa). Tra l'84 e l'85 ha diretto la Cinzano è stato responsabile di Azzurra, la prima barca italiana a partecipare alla Coppa America, mentre dall'85 al '90 ha guidato il Comitato organizzatore locale di Italia 90. Ad della Rcs Video nel '90, dal '91 è presidente della Ferrari. È presidente della Fieg, vicepresidente del Bologna Calcio e presidente degli Industriali di Modena. **JEAN TODT**: 55 anni, direttore generale gestione sportiva. Francese, del 1946, è giunto in Ferrari nel 1993. In precedenza era stato per 12 anni responsabile sportivo della Peugeot. Proviene dal mondo dei rally. **ROSS BRAWN**: 47 anni, Direttore Tecnico. Inglese, è il maestro delle strategie di gara. Dal 1978 all'84 era stato responsabile ricerche e sviluppo della Williams, quindi capo ingegnere aerodinamica alla Lola-Haas (1985-'86), direttore tecnico alla Arrows (1987-'89), alla Jaguar (1990-'91), alla Benetton (dal 1992-'96) con cui ha vinto i due mondiali con Schumacher.

**RORY BYRNE**: 57 anni, Sudafricano di origine irlandese, è il disegnatore delle F1-2000. In Ferrari dal 1998, è stato in Benetton quando Schumi vinse due Mondiali. È «l'artista», progettista anche di alianti. **PAOLO MARTINELLI**: 49 anni, capo divisione motori. Modenese, è l'ingegnere responsabile dei motori: ha dato vita allo 049 e, quest'anno, allo 050. **STEFANO DOMENICALI**: 36 anni, responsabile dell'attività sportiva della scuderia. È l'esperto dei regolamenti, colui che segnala eventuali infrazioni. **PINO D'AGOSTINO**: 53 anni, responsabile motori sui campi gara. È laureato in ingegneria meccanica, ha lavorato alla Maserati e all'Alfa. **IGNAZIO LUNETTA**: 45 anni, ingegnere di pista. Nato a Caltanissetta il 25 maggio 1956, è il tecnico che coordina la squadra in pista e in azienda. È stato l'ingegnere di macchina di Schumacher fino al 1999. **LUCA BALDISSERRI**: 39 anni, ingegnere di macchina di Schumacher. Bolognese, è colui che in gara è responsabile della macchina di Schumi. **CARLO CANTONI**: 36 anni, ingegnere di macchina di Barrichello. È il più giovane tra gli ingegneri ai box. **LUIGI MAZZOLA**: 46 anni, responsabile squadra test. **NIGEL STEPNEY**: 42 anni, responsabile tecnico corse. **FEDERICO BERTAZZO** e **CLAUDIO PAPAEO**: 31 anni e 37 anni, i capimacchina di Schumi e Rubens. **FRANCESCO UGUZZONI** e **IVANO BARLETTA**: 39 e 30 anni, sono i capimacchina muletto.



# Superato Senna, raggiunti Ascari e Prost

Cinquantuno vittorie, quarantuno pole, più giri in testa di Ayrton, Michael straccia record

**BUDAPEST** Nove pole position e sette vittorie solo quest'anno. La carriera di Michael Schumacher è luminosa come forse quella di nessun altro pilota al mondo. Il tedesco, ieri, si è laureato con largo anticipo campione del mondo, ma non è riuscito a precedere altri assi del passato, Mansell in testa, nella speciale classifica (virtuale) che premia quei piloti che hanno vinto il titolo con delle gare di anticipo. Sottigliezze per un pilota che a 32 anni ha già in tasca 4 titoli mondiali, 51 vittorie, 41 pole position. Ieri ha superato anche Senna per quel che concerne il numero di giri in testa complessivi a un GP (quelli del brasiliano erano 2986). Tenuto conto che il pilota della Ferrari ha un contratto che scade nel 2004, cosa riuscirà ancora a combinare in questi anni? Eddie Irvine dice che di titoli ne vincerà almeno sette, superando i cinque di Fangio. Cesare Fiorio, ex-Diesse della Ferrari, fa giustamente notare che Schumacher è in un certo senso facilitato, che non deve combattere contro assi quali Piquet, Mansell o Prost, ovvero gente con cui aveva a che fare Ayrton Senna. «Ogni epoca ha il suo campione», usava dire Enzo Ferrari. Vero. Schumacher resta comunque un fuoriclasse in assoluto, uno che è riuscito a spaventare proprio il mito Senna, specie in quelle prime gare del 1994 che lo proiettarono per la prima volta in testa alla classifica mondiale. Poi il brasiliano, come noto, morì a Imola, e il bel confronto non ebbe purtroppo seguito.

Flavio Briatore, uno che di piloti se ne intende, fu il primo a scoprire Michael Schumacher, rubandolo a Eddie Jordan, che nel GP del Belgio del 1991 lo aveva fatto debuttare su una sua monoposto (Michael arrivò e si presentò con un settimo tempo in prova al volante di una macchina non certo competitiva). Dopo quella gara la carriera di Schumacher fu legata alla Benetton e a Briatore fino alla fine del 1995, con due titoli mondiali (1994 e 1995) e 19 vittorie, prima spinto dai motori Ford, poi dai Renault. Sin dall'inizio Schumacher non riscosse però molte simpatie tra i colleghi. «È presuntuoso e in più è



scorretto in pista», ha detto di lui, più volte Villeneuve. In effetti la manovra di Jerez del 1997, nei confronti della Williams del canadese, fu brutta, nel tentativo di strappargli il titolo. Ma Michael, già alla Ferrari dal

1996, dove era stato ingaggiato a suon di miliardi (piovuti anche nelle tasche di Briatore che ne deteneva il cartellino), fu in compenso punito con la squalifica dal Mondiale. I nemici gli rimproverano anche la brut-

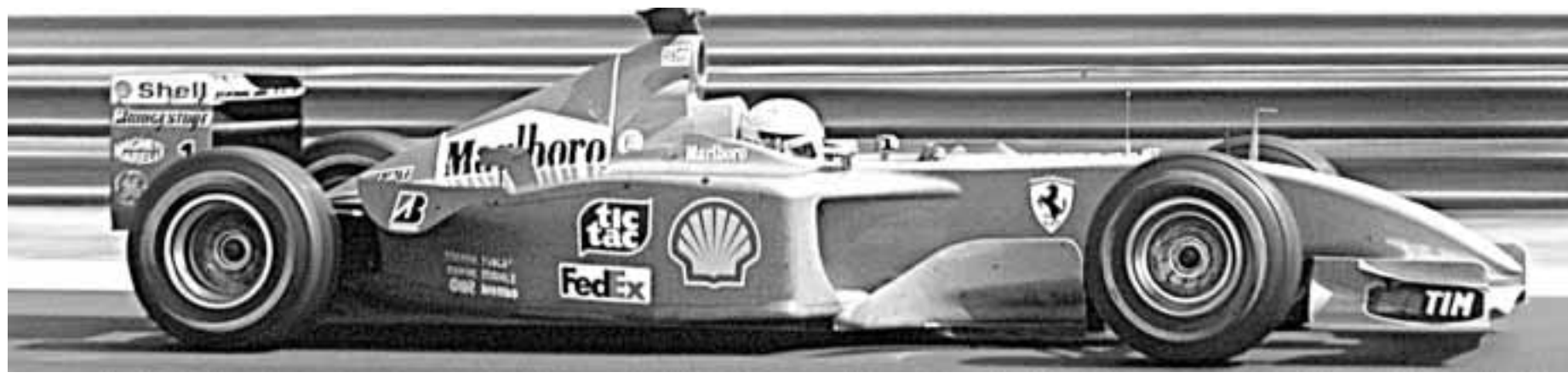
ta manovra fatta nei confronti di Damon Hill (Williams-Renault) all'ultimo decisivo GP della stagione 1994, la stessa che lo vide si trionfare ma squalificato per tre gare per irregolarità sulla sua Benetton. Va in ogni

caso riconosciuta Schumacher la grande capacità di collaudo, il rapporto quasi perfetto con gli ingegneri e con i meccanici, quel carisma che lo ha aiutato a compattare attorno a sé la squadra, una squadra come la

Ferrari che, quando lui arrivò nel 1996, era letteralmente allo sbando. Ora è anche l'unico pilota, insieme ad Alberto Ascari (1952 e 1953) ad avere vinto due titoli consecutivi a bordo di una Ferrari. Sposato con

Corinna, due figli, conti in banche (svizzere) da capogiro, possiede case un po' ovunque, dall'Emilia alla Toscana, dalla Svizzera alla Norvegia. Salito per la prima volta su un go-kart all'età di 4 anni ha vinto tutto quello che c'era da vincere. Ad aiutarlo ad entrare nel mondo professionistico delle corse fu la Mercedes, nel 1990, nella categoria Sport-Prototipi. Ron Dennis, della McLaren (Mercedes, ironia della sorte) lo odia: «Non è un Mister Invincibile, godo quando perde».

Probabilmente soffrirà ancora a lungo, a meno che ad Hakkinen (non vogliamo considerare il finlandese finito) non diano una monoposto in grado, nel 2002, di farci rivivere tanti bei duelli del passato. «Anche se la Ferrari, ora, è un punto di riferimento per tutti noi», ha detto Gerhard Berger ex-ferrarista e ds BMW. **l.b.**



### commenti vip

## Montezemolo: «Una gioia confermarsi» Agnelli: «Scumacher è come Warhol»

**ROMA** «È un'enorme soddisfazione vincere per il terzo anno consecutivo il mondiale costruttori e per la seconda quello piloti contro avversari che rappresentano l'eccellenza della tecnologia automobilistica mondiale». È il primo commento del presidente della Ferrari, Luca Cordero di Montezemolo. «Vincere nella vita e nello sport - afferma Montezemolo - è difficile, ma confermarsi lo è ancora di più. Questa vittoria è merito di un grandissimo pilota, Michael Schumacher, che ha vinto più di ogni altro con la Ferrari, di Barrichello che ha disputato una grande stagione, di un gruppo di uomini di grande valore, dei quali sono orgoglioso, che sotto la guida di Todt hanno dimostrato di essere i tecnici più bravi, e di una macchina che in termini di prestazioni e di affidabilità è stata superiore a tutte, dimostrando la qualità della tecnologia italiana e dei nostri forn-

itori che vorrei ringraziare uno per uno». «È una vittoria importante - prosegue il presidente della Ferrari - per l'industria del nostro Paese, per la Fiat e per quegli imprenditori che come noi si confrontano con concorrenti e mercati in tutto il mondo. Il mio ringraziamento va ai nostri azionisti e, in particolare, all'avv. Agnelli che ha sempre creduto in noi, a tutti i nostri sponsor ed ai tifosi. Il millennio è iniziato nel segno della Ferrari - conclude Montezemolo - e penso che questo sia il modo migliore per ricordare il nostro fondatore, Enzo Ferrari».

Anche Gianni Agnelli si è subito complimentato con Schumacher e con la Ferrari. L'Avvocato ha lodato il tedesco quattro volte campione del mondo, paragonandolo a Fangio, il pilota argentino cinque volte mondiale negli anni '50: «Io Schumacher lo metto allo stesso livello di Fangio, francamente in

confronto a Fangio non gli manca niente», ha detto Agnelli. «Siamo contenti tutti - ha sottolineato commentando la vittoria - E bene per l'industria nazionale, è bene per la Fiat, per il gruppo e, in fondo, è anche un'affermazione europea perché avevamo contro la Honda e la Ford, attraverso la Jaguar. Ripetersi è più facile? No, è sempre difficile: questo è uno di quei casi in cui perseverare non è diabolico». Alla richiesta di un paragone con un pittore, sull'onda dei binomi tipo Del Piero-Pinturicchio, Agnelli ha risposto: «Schumacher lo metterei tra i pittori contemporanei... lo metterei vicino a Warhol».

Pochi minuti dopo la vittoria, il cancelliere Gerhard Schroeder si è felicitato con Schumacher. «Con la conquista del titolo - si legge in un messaggio - Lei, grazie anche a una squadra professionale e motivata, ha battuto record e entusiasmato i fan con la sua eccellente abilità di pilota. Solo pochissimi piloti hanno come lei lasciato un segno nella F1».

«È una grande vittoria di tutta la Ferrari e di Schumacher, cittadino onorario di Modena». Così il sindaco di Modena, Giuliano Barbolini, ha commentato la vittoria. «Grazie ai successi delle rosse si rinnova il mito delle auto da corsa più famose del mondo, e con esse della terra in cui sono nate, opera dell'ingegno e della passione del grande modenese Enzo Ferrari».

Dopo il successo di Scheckter il Cavallino andò in crisi. Poi l'adattamento alle esigenze di modernità, l'adozione del V10, i tecnici inglesi e tantissima motivazione

## Dal buio degli anni ottanta alle vittorie mondiali dei 2000

**BUDAPEST** «Sono i buoi che tirano il carro e non viceversa». È una delle celebri frasi di Enzo Ferrari. Pronunciate alla fine degli anni cinquanta, quando il grande vecchio di Maranello non voleva capire che il motore posteriore era la miglior soluzione possibile. Come insegnavano quelle monoposto inglesi che cominciavano a dargli dei fastidi, Lotus in testa. Alla Ferrari c'erano l'ingegnere Chiti, tra gli altri, e un giovane Mauro Forghieri, modenese, laureatosi a Bologna nel 1959. La F1 di allora era molto diversa, meno esasperata, ma le idee innovative, quelle che traevano spunti dal mondo dell'aeronautica, erano

già presenti presso la cosiddetta scuola inglese. Un mondo che Enzo Ferrari disprezzava: «Non sono Costruttori, sono semplici assemblatori». Ma anche un mondo che gli ha dato, nel corso della sua vita - e anche dopo - tanti dolori. Dopo i mondiali del 52-53 (Ascari), 1956 (Juan Manuel Fangio) 1958 (Mike Hawthorn), 1961 (Phil Hill) e 1964 (John Surtees), la Ferrari dovette infatti restare infatti a bocca asciutta per un lungo periodo. Fu un giovane Niki Lauda e riportarle infatti il titolo, ma solo nel 1975 e 1977. Le monoposto rosse, pur celebri in tutto il mondo, era infatti note per avere sì degli ottimi moto-

ri ma dei pessimi telai. Non all'altezza, appunto, di quelli inglesi. Impossibile qui fare una cronistoria di tutti i passaggi tecnici, ma basta pensare alla prima vera monococca Lotus, iridata con Jim Clark nel 1963 e 1965 o alla Lotus "effetto suolo" del 1978 di Colin Chapman per capire come a Maranello fosse arrivata la necessità, specie all'inizio degli anni ottanta e dopo l'ultimo titolo di Scheckter (1979) per cambiare rotta. L'avvento di grandi Costruttori, il metodo di lavoro improntato a settori, cioè con uno specialista per il telaio, uno per l'aerodinamica, uno per il motore e così via, a Maranello non esisteva.

E un pur bravo progettista, come Mauro Forghieri, non poteva fronteggiare colossi e tecnologia che si rifacevano alle esperienze aerospaziali.

Fu così che verso la metà degli anni ottanta cominciarono a giungere al reparto corse della Ferrari quei progettisti inglesi che Enzo Ferrari odiava. Portavano i nomi di Harvey Postlethwaite, di John Barnard (quello che fece per la McLaren il primo telaio in carbonio nel 1981) e ne potremmo citare tanti altri. Ma la lotta fu dura, a parte un titolo sfiorato da Prost nel 1990 e un altro, prima (1985) dal povero Michele Alboreto.

Enzo Ferrari morì, nel 1988. E non ebbe purtroppo il piacere di vedere le sue macchine trionfare in un campionato mondiale. Oggi, se mettesse piede nel reparto corse gestito da Jean Todt, sentirebbe parlare francese, tedesco, croato, ma soprattutto inglese, visto che Rory Byrne, progettista della F2001 trionfante quest'anno e Ross Brawn (tanto per citarne due) non sono certo italiani.

E chissà che cosa penserebbe vedendo il «freddo» Schumacher che sorprende tutto il team Ferrari consegnando a Barrichello il trofeo vinto sull'Hungaroring. Un gesto che la dice lunga sull'armonia che

regna nel clan del Cavallino confemrnado le parole di Todt («Il nostro segreto è che lavoriamo tutti per lo stesso obiettivo, non ci sono correnti all'interno della Ferrari. Sì, il nostro segreto è che ci vogliamo bene»). Il pilota brasiliano non è riuscito a nascondere la commozione. «È straordinario - ha detto ai microfoni di una radio - da parte di uno come Michael è un gesto davvero straordinario. Sono molto emozionato. Non è stata una stagione facile - ha ammesso Barrichello - come in una famiglia: ci sono momenti belli e momenti brutti, ma un gesto come questo dimostra che insieme abbiamo la-

vorato meravigliosamente».

E si tranquillizzerebbe anche, il Duke, nel vedere all'opera e in quello splendido dialetto modenese, tanti bravi meccanici e fior di ingegneri motoristi come Paolo Martinelli e Pino D'Agostino, rassegnatisi, per esigenze aerodinamiche, ad utilizzare un motore V10 al posto dei mitici V12 dal 1996. D'Agostino, ieri, cantava con orgoglio l'Inno di Mameli. Come a dire: sì, abbiamo dovuto fare un patto con gli uomini di Sua Maestà ma il cuore è sempre italiano. E batte forte. Come quello di Michael Schumacher, ieri, all'Hungaroring. **l.b.**