

“ Il vice campione Coulthard: con uno così c'è ben poco da fare

Schumacher alza il braccio in segno di vittoria. Al centro, Michael ringrazia il pubblico giapponese. In basso, Hakkinen con i regali dei suoi meccanici: palette, secchielli, palloni...



**Mondiale in pillole**

**Ordine d'arrivo**  
1) Michael Schumacher (Ferrari) 1h27'33"298 alla media oraria di km. 212,664; 2) Juan Pablo Montoya (Williams-Bmw) a 3'154; 3) David Coulthard (McLaren-Mercedes) a 23'262; 4) Mika Hakkinen (McLaren-Mercedes) a 35'539; 5) Rubens Barrichello (Ferrari) a 36'544 6) Ralf Schumacher (Williams-BMW) a 37'122; 8) Jarno Trulli (Jordan-Honda) a un giro; 17) Giancarlo Fisichella (Benetton-Renault) a 6 giri.

**Classifica finale**  
Classifica generale piloti 1) Michael Schumacher 123 punti; 2) David Coulthard 65; 3) Rubens Barrichello 56; 4) Ralf Schumacher 49; 5) Mika Hakkinen 37; 6) Juan Pablo Montoya 31; 7) Nick Heidfeld 13; 8) Jacques Villeneuve 12; 9) Kimi Raikkonen 9; 10) Jarno Trulli 9; 11) Giancarlo Fisichella 8; 12) Eddie Irvine 7; 13) Heinz-Harald Frentzen 6; 14) Jean Alesi 6; 15) Olivier Panis 5. **Classifica Costruttori:** 1) Ferrari 179 punti; 2) McLaren 102; 3) Williams 80; 4) Sauber 22; 5) BAR 17; 6) Jordan 17; 7) Benetton 10; 8) Jaguar 9; 9) Prost 4.

**«La mia stagione più bella»**  
Michael Schumacher incorona la sua stagione 2001 come «la più bella della carriera». Il quarto titolo mondiale, il secondo alla Ferrari, il record di punti e il suo record eguagliato di 9 vittorie hanno acceso l'entusiasmo del tedesco. «Ma non è stato un dominio - ha osservato Schumi - eccettuati i primi due Gp, tutte le altre corse sono state una dura lotta con gli altri».

**Mika? 4, per non parlare**  
Hakkinen ha chiuso al quarto posto il suo ultimo gran premio da pilota. Il finlandese era terzo quando ha rallentato fino a farsi superare da Coulthard, suo ormai ex compagno in McLaren. Lo scozzese si è mostrato sorpreso: «Se lo ha fatto per regalarmi un posto sul podio, lo ringrazio. Ma penso che probabilmente ha voluto evitare di venire in conferenza stampa e tutte le interviste. Ne ha avute abbastanza in questo week end...». Per regolamento, i primi tre classificati devono partecipare alla conferenza stampa ufficiale, dopo la premiazione.

**Alesi, fine con incidente**  
Si è chiusa al sesto giro del gp del Giappone la carriera di Jean Alesi. Il pilota francese ha colpito con la sua Jordan-Honda la Sauber-Ferrari di Kimi Raikkonen che era finito in testacoda. Entrambi i piloti sono rimasti illesi. «È un peccato che sia finita così - ha detto Alesi che fino a ieri aveva concluso tutti i precedenti 16 gran premi - ma non ho proprio potuto evitare Raikkonen».

# Schumacher, un'abbuffata di record

Michael non si sente appagato è stravincente anche in Giappone. Barrichello solo quinto

**I NUMERI DI SCHUMACHER**

<b>4 i titoli mondiali</b> (2° insieme a Prost)
<b>53 le vittorie in F. 1</b> (1° assoluto)
<b>54 le pole position</b> (2° dietro Senna)
<b>123 i punti in una stagione</b> (2° dietro Senna)
<b>9 le vittorie in una stagione</b> (195-00-01 come Mansell nel '92)
<b>34 le vittorie con la Ferrari</b> (primo per i piloti di Maranello)
<b>2 i titoli consecutivi con la Ferrari</b> (uguaglia Ascari)
<b>I RECORD ASSOLUTI</b>
<b>Fangio</b> 5 titoli e 24 vittorie
<b>Schumacher</b> 4 titoli e 53 vittorie
<b>Prost</b> 4 titoli e 51 vittorie
<b>Senna</b> 3 titoli e 41 vittorie
<b>Stewart</b> 3 titoli e 27 vittorie
<b>Lauda</b> 3 titoli e 25 vittorie
<b>Piquet</b> 3 titoli e 25 vittorie
<b>Brabham</b> 3 titoli e 14 vittorie
<b>Clark</b> 2 titoli e 25 vittorie
<b>Hakkinen</b> 2 titoli e 20 vittorie
<b>G. Hill</b> 2 titoli e 14 vittorie
<b>Fittipaldi</b> 2 titoli e 14 vittorie
<b>Ascari</b> 2 titoli e 13 vittorie

Lodovico Basali

**Suzuka** È come un drago, perennemente affamato. Michael Schumacher non lascia niente a nessuno, neanche le briciole. Quelle che aveva promesso a Barrichello, eterno illuso, eterno perdente. L'ultimo GP della stagione ha sancito per il tedesco quella superiorità manifestata sin dal GP d'Australia a Melbourne, gara d'apertura di una stagione che rimarrà probabilmente storica per la Ferrari. «Con un Michael così c'è ben poco da fare», le parole del Vicecampione del mondo, David Coulthard, pilota della sconfitta McLaren-Mercedes. Ecco, sta tutta in questo attestato di resa la chiave del mondiale 2001, ma anche il presente e il futuro della Ferrari. Dove sarebbe l'armata di Montezemolo e di Todt senza Terminator-Schummy? Sicuramente a lottare per una posizione d'onore, niente di più: come dimostra, appunto, Barrichello. Dovevano fargli vincere questa gara, glielo avevano promesso dopo la conquista del titolo a Budapest da parte di Terminator. «Da Spa faremo di tutto per portare Rubens al secondo posto nel mondiale», dissero quelli di Maranello. Vuoi per un motivo, vuoi per un altro, il brasiliano non è riuscito a ripetersi, dopo quella fortu-

na vittoria (l'unica) conquistata al GP di Germania del 2000. Colpa sua, colpa della Ferrari? Questo resterà nei libri di storia. Quel che è certo è che la tragica decisione dei tre pit stop a Suzuka non ha certo aiutato il brasiliano, alla fine miseramente quinto. A Maranello si parla solo la lingua di Schumacher e non ci meravigliremo se tra un po' i comunicati stampa venissero diffusi in lingua tedesca. Ma questa è la realtà: nel mondo robotizzato della F.1, nel mondo ipertecnologico attuale, esiste ancora (per fortuna) spazio per l'uomo. E Schumacher, l'uomo, appunto, è colui che fa ancora la differenza: quando c'è da buttarsi dentro curve da colosso o piroettare in mezzo a una pista allagata. I soliti esperti ci diranno che la macchina è tutto, o quasi, in F.1. Vero, ma solo in parte. Ve lo ricordate Senna con una McLaren meno potente di 100 cavalli che batteva la Williams-Renault di Prost nel 1993? Anche lui era l'uomo che si anteponeva alla tecnologia. Anche lui è entrato, guarda caso, nel mito dell'immaginario collettivo, risultando il miglior pilota di tutti i tempi in base a una sondaggio effettuato da un settimanale specializzato. Chi insisterà, ora che certi pezzi da novanta non ci sono più, ora che Hakkinen (ieri quarto) getta la spugna, il trono

di Schumacher? C'è un colombiano, che dopo averlo sbeffeggiato in mille modi nel week end giapponese, con litigi e battute a go-go, gli è arrivato alle spalle: facendo impazzire il proprio compagno di squadra alla Williams-BMW, Ralf Schumacher, che ne ha combinate di cotte e di crude, anche ai danni di Barrichello. Parliamo di Juan Pablo Montoya. È lui, non è un mistero, la più seria minaccia per la Ferrari nel 2002. A Suzuka correva per la prima volta, a Suzuka ha strabillato giungendo a soli tre secondi da Schumacher. «Una bella stagione, anche se costellata da molti ritiri. Qui, se non altro, ho avuto anche la soddisfazione del giro più veloce», ha detto il pilota di Bogotá. Il compagno di scuderia Ralf, come dicevamo, è stato autore di manovre in pista pericolosissime, sanzionate da uno stop and go. Ma una squalifica ci sarebbe stata molto bene. «È un pazzo, molto scorretto, poteva provocare un tragico incidente», ha detto di lui Barrichello: che si è visto chiudere la porta in faccia a 300 all'ora. Di peggio è successo ad Alesi, che si è visto la Sauber di Raikkonen andare in testacoda in una curva da 250 orari: piroetta e schianto contro il guard-rail per entrambi e un addio in tono con il carattere del franco-siciliano.



## Da Montoya al ko McLaren

Rivelazioni e crisi in un anno di strapotere Ferrari

**SUZUKA** Sembra un sogno: la Ferrari è riuscita non solo a trionfare per la seconda volta dopo il grande evento del 2000 (riconquista del titolo mondiale dopo 21 anni) ma a uccidere anche l'interesse delle ultime gare di quest'anno. Basta vedere l'assenza di molti cronisti a Suzuka, ultimo appuntamento della stagione. Tanta superiorità non se l'aspettava nessuno, al punto che, già in Ungheria, Schumacher e le rosse hanno conquistato il due titoli iridati. Si è aperto un ciclo Ferrari, come è stato in passato anche per McLaren e Williams? Auguriamoci agli uomini di Maranello che sia così, vista la perentoria vittoria di ieri del tedesco «Ma non sarà più così facile, vista la... fame di case come BMW e Mercedes», avverte lui. Per non parlare, in prospettiva, del grande debutto Toyota e del preannunciato arrivo della Volkswagen. Sì, proprio lei, la casa che ha fatto la sua fortuna prima con il mitico Maggiolino, poi con la Golf. **Una squadra miliardaria** La Ferrari, allo stato attuale, è considerata la squadra più ricca della F.1. Non si conoscono ovviamente le cifre precise, ma per la disputa di una stagione pare che a Maranello spendano circa 800 miliardi. Ovviamente non esce tutto dalle robuste casse delle rosse. Un grosso contributo lo dà il principale sponsor, la Marlboro, che qualche anno fa tradì la McLaren per il monoposto del mitico Drake. La Marlboro contribuisce anche a pagare il sontuoso stipendio di Schumacher insieme a mamma Fiat. Il tedesco guadagna 100 miliardi all'anno, compresi i suoi contratti personali. Mai un pilo-

ta aveva strappato cifre tanto alte nella storia della F.1. Lo stesso Hakkinen, ovvero un numero uno, non è mai riuscito ad andare al di là dei trenta miliardi all'anno. Tornando alla Ferrari, va detto che i due titoli consecutivi non sono altro che il frutto di un intenso lavoro sotto la direzione di Jean Todt: arrivato nel 1993, nel 1996 ha iniziato insieme a Schumacher quella lunga e difficile strada che ha portato, alla fine, alla competitività assoluta. Agli ordini di Todt e del presidente Montezemolo ci sono 700 uomini del reparto corse (si chiama Ges): una vera e propria armata. Un dato significativo: nel 2000, gli addetti erano 550. Per il 2002, si prevedono ulteriori... assunzioni. **Schumacher: crisi passata** Gli è successa la stessa cosa che capita alle partorienti: dopo la nascita del figlio subentra la depressione, il pianto. Schumacher, dopo la conquista del titolo (a parte la vittoria di Spa) non è stato più lo stesso. I fatti americani, l'incidente di Zanardi, dice lui, lo hanno turbato. Fatto sta che a Monza è giunto quarto e negli Stati Uniti fortunatamente secondo. Forse è vero quel che dice Hakkinen: la F.1 logora e occorre, ogni tanto, un periodo di riflessione. Nel passato nomi illustri presero la stessa decisione del finlandese: Lauda si fermò per due anni, Prost per uno. Ma Schumi ha subito risposto, con la perentoria vittoria di Suzuka e assicura che ha ancora tanta voglia di correre, che si diverte ancora. Crediamogli, perché il contrario vorrebbe dire rivedere la Ferrari relati-

vamente in crisi, visto l'apporto che ha dato il tedesco in questi anni, vista l'ennesima prova opaca di Barrichello in Giappone. Schumacher ha totalizzato 53 vittorie (delle quali 34 con la Ferrari) con 2 titoli consecutivi (cosa successa solo a un certo Ascari nel '52 e '53) più gli altri due con la Benetton. **Debate McLaren** La peggiore stagione degli ultimi 20 anni o quasi per il team anglotedesco. Che, fino alla vigilia del GP di Suzuka ha totalizzato 4 vittorie (2 Coulthard, 2 Hakkinen), ma non senza aver collezionato una serie infinita di ritiri per problemi elettronici e meccanici. La Mercedes non ci sta e per il 2002 sta preparando un nuovo V10 con angolo di 90°, lo stesso del motore Ferrari. È un onore, per Maranello, per anni costretto a spiare ciò che facevano gli altri. Il ritiro di Hakkinen ha lasciato spazio all'altro giovane finlandese, Raikkonen, sfuggito alla Ferrari. **La sorpresa BMW** Ormai tutti la chiamano BMW-Williams e non il contrario, come si doveva. Forse per sottolineare come gli ingegneri di Monaco abbiano messo in pista il motore più potente del lotto. Il binomio, fino alla vigilia di Suzuka, ha vinto 4 GP (3 con Montoya). Il colombiano è la vera rivelazione della stagione: è stato in testa in cinque Gran premi, passando per altrettante volte Michael Schumacher. Montoya è uno dei favoriti per il titolo 2002, dopo avere trionfato in F.3000, nella Cart americana oltre che alla famosa 500 miglia di Indianapolis. A Suzuka



è stato l'unico in grado lottare armi pari con il pilota della Ferrari. Ormai è lui il caposquadra e per questo motivo Ralf Schumacher è letteralmente impazzito commettendo sciocchezze su sciocchezze nell'ultima prova della stagione. **Hakkinen e Alesi addio** Per il primo pare solo un arrivederci: vuole stare, per un anno, con sua moglie Erja e il figlio Hugo. E fare la persona normale, oltre che il testimonial Mercedes. Per Alesi sembra invece un addio, anche se dopo il platonico miglior tempo di venerdì a Suzuka ha tristemente detto: «Avrete capito che non mi ritiro certo perché non ce la faccio più». Qualcuno lo indica come collaudatore o team manager alla Jordan, squadra con la quale ha con-

cluso una onorata carriera in F.1, condita però da una sola vittoria con la Ferrari. **Massa e Sato alla porta** Felipe Massa, 20 anni, brasiliano, è da molto indicato come il nuovo Senna. Ha vinto in F. Renault nel 2000 (come Raikkonen), ha vinto l'Euro 3000 quest'anno, con una Lola gestita da Adriano Morini, lo stesso preparatore che scopri Barrichello. Ma soprattutto ha stupito per i tempi fatti registrare al Mugello con la Sauber-Ferrari, al livello e addirittura migliori di quelli di Schumacher con la rossa campione del mondo! Nel 2002 farà parte del team svizzero insieme ad Heidfeld. E Maranello ha già messo gli occhi su di lui in prospettiva 2003. Takuma Sato, 24 anni, invece, è un protetto della Honda, che se lo è allevato, come fece la Mercedes con Schumacher più di 10 anni fa. Sato ha vinto il campionato inglese di F.3 vincendo 12 gare su 13, battendo così il record di Senna nella categoria cadetta. Nel 2002 sostituirà Alesi alla Jordan-Honda. **La Toyota e la Volkswagen** La sede è a Colonia, base operativa del team. La Toyota ha messo su una struttura da far invidia alla Ferrari. Occupa ben 30mila metri quadri, conta 550 dipendenti, con investimenti da capogiro. E un ex-ferrarista, Luca Marmorini, è il capo della progettazione dei V10 nipponici: una bella soddisfazione. Dalla Minardi è invece stato preso il progettista Gustav Brunner, austriaco. I piloti sono Mika Salo e Alan McNish, anche se lo scozzese

Hakkinen sorride divertito dopo aver ricevuto in regalo dai suoi meccanici sdraio, palette e materasso: ciò che gli serve per il suo prossimo periodo di riposo

non è così sicuro di poter disputare una intera stagione di F.1. La Toyota non vincerà certo nel 2002, ma per il futuro è una minaccia. Sempre dalla Germania, ma tutta tedesca, arriva la promessa della Volkswagen: che sarebbe intenzionata a fare il proprio debutto nel circus, forse già nel 2003. **Crisi di sponsor nel circus** La regina resta sempre lei, la Marlboro, che investe circa 300 miliardi solo per l'accordo con la Ferrari. La F.1 ha perso tutta quella miriade di sponsor italiani di una decina di anni fa. Sponsor che avevano permesso l'ingresso di numerosi piloti nazionali. Ora ci sono solo Trulli e Fisichella. Il più accreditato per il 2002 è senza dubbio il primo, che sarà pilota ufficiale della squadra Renault, ex-Benetton. Un altro grande sponsor del circus è la West (sempre di tabacco parliamo) che "aiuta" la McLaren. Per non parlare della Compaq, il cui logo compare sulle Williams. Poi un'altra serie di sponsor più piccoli che trovano spazio su tutte le monoposto del circus. Ma c'è aria di crisi, vista la guerra in atto tra Stati Uniti e Afghanistan che sta piegando l'economia di tutto il mondo. E alcuni scappano. Nei prossimi anni, il calendario muterà, alla ricerca di quei Paesi che non pongono ostacoli alla pubblicità del fumo. L'organizzazione di Ecclestone gongola, anche se dal 2008, saranno i Costruttori a prendere completamente in mano la situazione, come dimostra la società Acea, presieduta in grande stile dai vertici della Fiat.