

Gp d'Australia

IL CAMPIONE

Schumacher: «Ferrari per sempre
Però curioso per questa gara»

«Non entusiasta», ma comunque «curioso di vedere come va a finire». Alla vigilia del debutto stagionale, in Australia, Schumacher non nasconde i propri dubbi. «Siamo stanchi ma positivi, contiamo di fare una buona gara. Ma non avevamo sufficiente esperienza per poter portare la nuova macchina». E di seguito: «Vedremo se e quanto ci rimetteremo anche se non abbiamo mai fatto delle vere comparazioni tra la macchina vecchia e quella nuova. Certo quest'ultima dovrebbe avere qualcosa in più, vedremo se e quanto questa scelta ci costerà». Schumi si è detto quasi

divertito all'idea di vedere «come andrà a finire». «Sono convinto che ce la giocheremo, gli avversari sono quelli di sempre, McLaren e Williams, anche se a giudicare dai test mi sembra che anche Sauber e Renault si annuncino molto competitive». Poi una dichiarazione d'amore: «Non ho ancora voglia di smettere, è abbastanza chiaro che nel mio futuro ci sarà solo la Ferrari. Abbiamo messo in piedi una squadra che è l'ideale per un pilota e non vedo altre scuderie che possano interessarmi». Ottimista Barrichello: «Non è vero che qui a Melbourne con la macchina vecchia siamo in svantaggio rispetto agli altri. Possiamo impostare non dico una partita d'attacco, ma certo da centrocampo offensivo».

GLI SFIDANTI

Montoya e Coulthard pronti
«Scommettiamo 50 dollari»

Juan Pablo Montoya e David Coulthard: per gli esperti sono loro gli avversari di Schumi per la stagione che si apre a Melbourne. Dopo aver scommesso su stessi 50 dollari per la vittoria nel primo Gp, alla domanda sul migliore pilota in F1 Montoya ha detto: «Sono sempre stato, fin da piccolo, un tifoso di Senna dunque vorrei dire Senna. Ma personalmente non mi ritengo secondo a nessuno. Ho sempre pensato, e continuo a farlo, che se

uno diventa il migliore, colui che ha vinto di più, è semplicemente perché ha potuto farlo. E se ci è riuscito lui, puoi riuscirci anche tu. È semplice, no?». Coulthard e Montoya hanno insistito sul fatto che la Ferrari sia in Australia con la macchina vecchia: «Se lo avessimo fatto noi non andremmo al di là del decimo posto». E Coulthard: «Se hanno una macchina nuova e non la mettono in pista significa che evidentemente hanno dei problemi. Tutti qui hanno una macchina nuova». Defilato per ora Ralf Schumacher che correrà il gran premio d'Australia con un paio di lenti a contatto.



I protagonisti del prossimo mondiale: da sinistra a destra Schumacher e Barrichello Coulthard e Montoya

Formula 1 «virtuale» Bolidi guidati dai box

A Melbourne scende in pista la telemetria

Lodovico Basalù

MELBOURNE Via, si parte. Ma stavolta non è la solita partenza. A Melbourne, al via del Mondiale 2002, la Ferrari si presenta come una corazzata Potemkin, forte di 3 vittorie consecutive in Australia, di 3 titoli Mondiali Costruttori e di 2 titoli Mondiali Piloti, parimenti consecutivi, conquistati dal 1999 al 2001. Schumacher, con le sue 53 vittorie nei Grand Prix di F1, ha battuto anche Prost (51) che pareva irraggiungibile. Ora dicono che l'unico obiettivo che gli resta è quello di eguagliare e poi superare i 5 Mondiali di Fangio (Schumy ne ha "solo" 4). Ma non tutto è così facile. A cominciare proprio da quello che avverrà sulla pista dell'Albert Park. Con una Ferrari che, come noto, ha deciso di schierarsi con la F2001 dello scorso anno avendo lasciato nelle officine di Maranello la nuova F2002. «Follia, pura follia - ha già detto Montoya, che scommette tutto sulla sua Williams-BMW -. Non si difende un titolo partendo con una macchina superata. Schumacher rischia di partire decimo sulla griglia di partenza». La guerra psicologica è già cominciata: «Michael è ormai vecchio», dice provocatoriamente Coulthard. Ma vediamo quali saranno i principali protagonisti e, soprattutto, cosa è cambiato a livello di regolamenti nel mondo della F1. Con quella telemetria bidirezionale, ad esempio, che fa sembrare paleolitico il famoso "2001 Odissea nello spazio" del grande Kubrick.

F1 telecomandate

Ci siamo arrivati. In piena sintonia con il terzo millennio o con il libro di Orwell. Cosa rimane oggi a un pilota di F1? Forse lo sterzo e i freni. Avessero consentito il servosterzo a controllo elettronico sarebbe andato anche quello in mano agli ingegneri dei box. Sì, perché per tutto il resto o quasi, da quest'anno sono loro che governano la monoposto in corsa: assetto, potenza del motore, cambio, differenziale. Si chiama telemetria bidirezionale. In pratica si "telecomanda" la vettura dal

l'interno dei box, con la possibilità teorica, ma per qualcuno anche pratica, di rallentare magari uno dei due piloti se non ubbidisce agli ordini di scuderia. Avete presente il volante di una F1? Costa in media 100 milioni di lire (52.000 Euro all'incirca) ed è un vero e proprio joystick. Fino al 2001 era il pilota che poteva variare una decina di funzioni tra motore e cambio. Ora, con la bidirezionale, dai box possono disporre di centinaia di funzioni durante la corsa. Variando giro dopo giro il comportamento della macchina. Per ora la FIA ha proibito l'utilizzo del "telecomando" alla partenza. Altrimenti anche quella sarebbe stata gestita

dagli uomini di ciascun team. Ogni F1 ha poi una scatola nera, come sugli aerei, in modo da poter registrare i dati in caso di incidente. I cavi ruota sono più robusti del 20% rispetto al 2001, così come la struttura posteriore. La luce posteriore è più grande (in caso di pioggia) mentre gli specchietti retrovisori sono più larghi di 30 millimetri.

McLaren e Williams all'assalto

La scommessa è facile. Tutti puntano su Montoya, che guida la nuova FW24 della Williams forte di un motore BMW che, si dice, arrivi a 900 cavalli di potenza, quindi una cinquantina, in media, più

degli altri. Senza dimenticare il "piccolo" Schumacher, ovvero l'antipatico Ralf, che, bene o male, lo scorso anno ha vinto tre gare. Ma nei test invernali si è rivista nei piani alti (con tempi record su tutti i circuiti dove ha provato) la McLaren-Mercedes. Forse Hakkinen si mangia le mani. In compenso il testimone è passato al giovane connazionale Kimi Raikkonen, che promette battaglia anche al caposquadra Coulthard. Il V10 di Stoccarda pare aver ritrovato l'antica affidabilità, anche senza quel berlino utilizzato fino al '99, materiale poi proibito dalla FIA. Sia McLaren, sia Williams (insieme a Minardi, Jaguar, Renault e Toyota) di-

spongono delle fortissime gomme Michelin, mentre la Ferrari si affida ancora alla Bridgestone. Gli altri? Promette bene la Renault, che ha ingaggiato Trulli. È l'unica squadra ad avere un motore con un angolo a V di ben 111°, ora più potente e affidabile dello scorso anno, quando faceva penare il romano Fisichella, passato alla guida di una Jordan-Honda. Sulla carta, sia Renault, sia Jordan, appaiono solo come delle outsider, al pari di Sauber-Ferrari o di Bar-Honda, che punta ancora su Villeneuve, anche se il canadese, si dice, potrebbe mollare il team passando alla Renault di Briatore al posto di Button. Il resto del gruppo appare taglia-

to fuori dalle zone alte della classifica. A partire dalla Jaguar, che ha cacciato via brutalmente il proprio progettista, reo di aver realizzato una macchina poco competitiva, per finire con Arrows, Minardi e la debuttante Toyota. Addio, come noto, alla Prost, miseramente fallita.

Ricchi e poveri.

Ventimila contro 1500. Non sono le quotazioni in borsa ma hanno lo stesso significato. Ventimila sono infatti i chilometri di test percorsi durante l'inverno da Williams-BMW, 1500 quelli percorsi da Arrows e Minardi. Un dato illuminante sulle diverse forze in campo. La Ferrari? Ne ha percorsi 8500 dei quali solo 1700 con la nuova F2002, ma non perché stia rassicurando il fondo della cassaforte, bensì per il ritardo nel varo della nuova macchina. Ora sembra che Montezemolo voglia far quotare in borsa anche la squadra di F1. Non c'è limite all'intraprendenza del dinamico presidente delle rose. Come non c'è limite a quello che ha stanziato la Toyota: oltre 2 miliardi di vecchie lire al giorno solo per il programma F1, con 550 dipendenti di 30 nazionalità diverse.

I debuttanti.

Sono quattro. Cominciamo dal più quotato. Si chiama Felipe Massa, è brasiliano, con nonni di Cerignola. È stato ingaggiato dalla Sauber dopo aver vinto un titolo

di F.Renault (nel 2000) e un titolo di F.3000 (nel 2001). Di lui si dicono grandi cose, al punto che la Ferrari lo tiene d'occhio. Dal Sol Levante arriva invece Takuma Sato (si prepara un gran ritorno in F1 per il pilota giapponese). Guida una Jordan-Honda e ha vinto, l'anno scorso, il campionato inglese di F3. Non è giovanissimo (vista la moda corrente dei baby piloti) avendo infatti 25 anni. Ancora più in su con l'età Allan McNish che di primavere ne ha 32. Corona il sogno della F1 al volante della Toyota. Il suo più bel risultato nelle corse è una vittoria alla 24 ore di Le Mans, nel 1998, con una Porsche. Da australiano ad australiano è invece il caso di Jordan-Webber. Il proprietario (australiano) del team Minardi, ovvero Paul Stoddart, lo ha ingaggiato dopo essere rimasto impressionato dal suo secondo posto nel campionato internazionale di F.3000 del 2001. Ad agosto lo spilingone Webber compirà 26 anni. Su di lui il team punta molto, visto che il compagno di squadra, il malese Alex Yoong, per ora è più noto per aver portato una valanga di miliardi dal suo Paese.

Baby collaudatori

Ormai la moda è imperante. I piloti vengono allevati da bambini o poco più, prelevandoli dal mondo dei go-kart e dalle formule promozionali. È il caso di Frank Pereira, francese, 18 anni fra pochi giorni, collaudatore Toyota, o del collega svedese Alexander Storckenfeldt, che la migliore età la raggiungerà in agosto. Appaiono al confronto "vecchi" André Lotterer, 20 anni tedesco, e James Courtney, 21 anni, inglese, test driver della Jaguar. Si ritorna nella media con l'inglese Anthony Davidson, 17 anni, ingaggiato per le prove private dalla Bar-Honda. Per la cronaca anche il bravo spagnolo Fernando Alonso è stato "congelato" in questo ruolo. Alla Renault, per volontà di Briatore. Che lo ha portato via alla Minardi, dove però, almeno, correva.

L'eterno illuso.

«Parto per vincere il mondiale e per battere Michael». Barrichello ci riprova e il tedesco lo illude: «Forse questo è il suo anno, anche perché con una Ferrari ci può sperare». Il tema degli ultimi anni, il conflitto, si ripropone anche in questo Mondiale. Per dovere di cronaca lo registriamo. Come in un certo senso a favore del brasiliano registriamo una frase di Jean Todt: «Michael è grande perché è grande la Ferrari, questo è ovvio come è ovvio che lui è un fuoriclasse. Ma nessuno può dire dove sarebbe se non fosse venuto da noi». E ancor più registriamo una frase di Montoya: «Tutta la Ferrari lavora solo ed unicamente per Schumacher. Se rimane questa situazione a nessun pilota conviene andare in quella squadra». Insomma come dire: meditate gente, meditate.

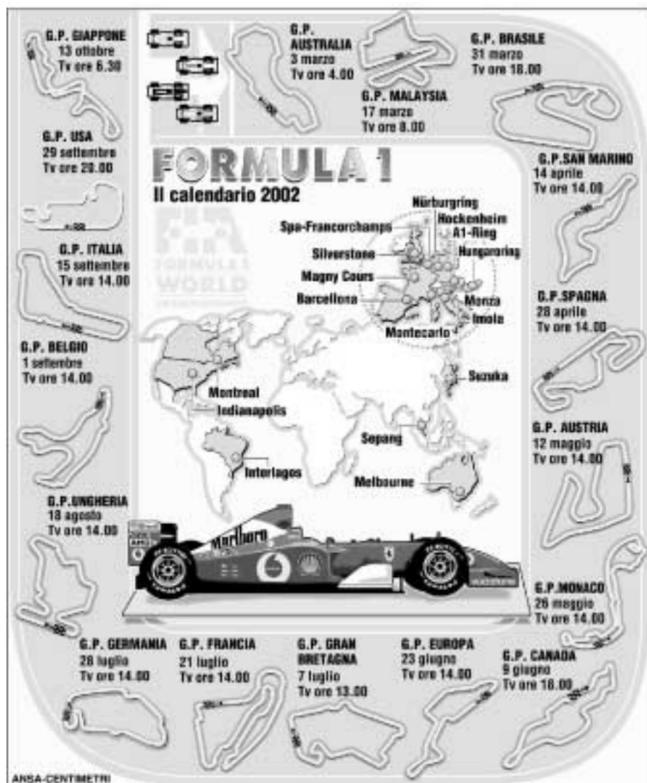
Lo sfidante? Tutti puntano su Montoya e sulla Williams: la nuova FW24 sviluppa 900 cavalli di potenza

l'intervista

L'ex ferrarista giudica saggia la decisione del team di Maranello di non rischiare con la nuova vettura

Clay Regazzoni

«Meglio partire con la vecchia F2001»



Pepato, come sempre. Clay Regazzoni, indimenticato protagonista della F1 fino al 1980 quando un brutto incidente ne interruppe la carriera, boccia l'attuale regolamentazione del circus, specie per quel che riguarda la possibilità di "telecomandare" le macchine dai box, ma assolve la Ferrari per la scelta conservativa di partire con la F2001 campione del mondo dello scorso anno. E indica ancora una volta in Schumacher il moderno eroe, il condottiero, colui che può ancora imporsi, nonostante tutto, su microchip e computer.

Allora non drammatizziamo sulla decisione di Maranello di partire con la vecchia macchina...

Vecchia, per modo di dire. Hanno novità nel motore, nell'aerodinamica. Hanno fatto bene ad utilizzare la F2001: è più affidabile e hanno maggiori particolari di ricambio in caso di incidente o altri problemi. Una scelta saggia. Non si va dall'altra parte del pianeta con del materiale inedito e poco sperimentato, come è il caso della F2002. Anche ai miei tempi era normale iniziare il campionato con la monoposto dell'anno prima. Quella nuova la utilizzavamo solo a partire dai Grandi premi europei.

La F2002 è, secondo lei, afflitta da problemi strutturali o si trova in una normale fase di sviluppo?

No, direi che si tratta di normale sviluppo. È una macchina che racchiude soluzioni molto avanzate. In un certo senso la Ferrari sta cercando di anticipare gli avversari, magari anche a scapito della stagione. Ha raggiunto un tale livello di competitività che può permettersi questo ed altro. In fin dei conti, per Schumacher e compagnia, l'importante è marcare dei punti. È con questo obiettivo che sono partiti per l'Australia con tre F2001. Non dimentichiamo che quello che è stato il principale rivale di Schumacher, ovvero Hakkinen, si è ritirato. E questo fa dormire sonni più tranquilli.

Schumacher è ancora il più privilegiato in squadra. Molti accusano la Ferrari di questo, Montoya

ya in testa...

Per forza! È normale. È Schumacher il più forte, anche se l'appoggiarlo ostentatamente ha fatto perdere un mondiale sicuro alla Ferrari, nel 1999, quando Michael ebbe l'incidente. Ci rimise Irvine. Nel 1974, invece, ci rimisi io, quando ero in forza a Maranello con Lauda. Comunque, se Montoya venisse alla Ferrari dimostrandosi più veloce del tedesco, i giochi cambierebbero. Il pilota della Williams-BMW è il principale avversario per le rosse, quest'anno.

Williams e McLaren contro Ferrari. Lo scenario è dunque ancora questo...

Non ne vedo altri. Anzi. Dirò di più. La McLaren per me resta ancora la migliore macchina. Si tratta di vedere cosa saprà fare il giovane Raikkonen. Se starà davanti a Coulthard, che è veloce ma non è un fenomeno, allora le premesse saranno buone. Altrimenti parleremo di un altro pilota normale. Ce ne sono tanti.

Ora ci troviamo con il monoposto telecomandato...

Non è una novità. Anche in passato è stato un po' così, legalmente o illegalmente. Certo che ora il gioco è chiaro. Dai box si governa tutto. E se ne vedranno delle belle con dei veri e propri sabotaggi nelle frequenze tra una squadra e l'altra. O, meglio, soprattutto fra le tre squadre che oggi comandano in F1, politicamente ed economicamente, ovvero Ferrari, McLaren e Williams.

Parliamo di Barrichello. E degli italiani. Un altro anno a sognare di vincere?

Mh. Barrichello farebbe bene a tacere e basta. Dove va una volta uscito dalla Ferrari? Che faccia il suo ruolo, senza covare sogni di gloria. Almeno fino a che Schumacher è in squadra. Gli italiani, Trulli e Fisichella, li vedo come plafonati. Sono troppi anni che si attende qualcosa da loro. Mi danno come l'impressione di tirare a campare. Si fa per dire, visto che anche loro guadagnano dei miliardi. Ora non resta che accendere la Tv, in piena notte, ed assistere ancora una volta allo spettacolo che ci propone questa F1 così mediatica e così, tutto sommato, noiosa.

Il volante era già un joystick ora c'è anche la possibilità di telecomandare le vetture

”