



La Ferrari con cui Fangio vinse due dei suoi cinque titoli mondiali dal 1951 al 1957 dominando la Formula 1 di allora

Obiettivo centrato: Fangio non è più solo

Quinto titolo mondiale (terzo consecutivo con la Ferrari) per Schumacher che raggiunge il Mito

tra presente...

Il tedesco antipatico che non sbaglia mai

Lodovico Basalù

Un altro schiaffone agli avversari. E alla storia. Schumacher ancora, Schumacher per sempre. Chi lo ama è alle stelle, chi lo odia è già in fila dallo psicanalista. Cinque titoli mondiali, con quello conquistato ieri, non sono uno scherzo. E i numeri della carriera del tedesco sono implacabilmente chiari. Viviamo in diretta una leggenda? Forse sì. Anche se i tempi non sono più adatti a scomodare artisti, poeti ed eroi. Tutto è pilotato, tutto è condizionato, tutto è terribilmente programmato. Come Schumacher, appunto. Freddo, indubbiamente bravo, ottimo imprenditore di se stesso, ha eguagliato i titoli di un antico condottiero come Fangio. Tra il kaiser e l'argentino ci sono oltre quaranta anni di storia dello sport dell'automobile. E millenni, in termini di contenuti. Troppo importante è, oggi, la tecnologia: che riporta con i piedi per terra anche i più incalliti sognatori.

Per carità: non togliamo nulla al Re dei Re, al pilota che, in fin dei conti, è riuscito a battere a testa alta con un certo Ayrton Senna. Anche perché, come affermano molti campioni, delle due e delle quattro ruote, «il pilota migliore guida sempre il mezzo migliore». Eddie Irvine continua a sostenere che di titoli mondiali Schumacher ne vincerà almeno sette. Cesare Fiorio, ex-diesse della Ferrari, fa giustamente notare che Schumacher è in un certo senso facilitato, visto che non deve combattere contro assi quali Piquet, Mansell o Prost, ovvero gli antagonisti con cui aveva a che fare Ayrton Senna. «Ogni epoca ha il suo campione», usava dire Enzo Ferrari, tanto per tagliare corto.

A scoprirlo è stato Flavio Briatore, che lo ha rubato a Eddie Jordan, il 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.

Sin dall'inizio della carriera tuttavia non è stato tra i piloti più "simpatici". Non eccezionali neanche i rapporti con la stampa e con l'opinione pubblica italiana, visto il suo ostinato rifiuto a imparare la nostra lingua. «È presuntuoso e in più è scorretto in pista», ha detto di lui, più volte, Villeneuve. Forse si riferiva in particolare alla manovra tutt'altro che corretta di Schumi a Jerez nel 1997, nel tentativo di strappare il titolo al canadese e alla sua Williams. 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 lo scherzo fatto a Damon Hill (Williams-Renault) all'ultimo decisivo Gp della stagione 1994, la stessa che lo vide trionfatore ma anche squalificato per tre gare per irregolarità sulla sua Benetton. Va in ogni caso riconosciuta a Schumacher la grande capacità di collaudo, come dimostra anche l'incredibile Rossa di quest'anno, la F2002, che ha superato per efficienza la F2001 dello scorso anno. Non va sottovalutato il rapporto quasi perfetto con gli ingegneri e con i meccanici, quel carisma che lo ha aiutato a compattare attorno a sé la squadra che al suo arrivo nel 1996, era letteralmente allo sbando. Jean Todt, nemmeno lui un gran simpaticone, adora il tedesco e non trascura di sottolineare come tutti i piloti della F1 attuale, messi insieme, non raggiungano le 40 vittorie totali in un Gran premio.

Ora Schumacher è anche l'unico pilota, ad avere vinto tre titoli (e anche consecutivi) con la Ferrari. Lo seguono Alberto Ascari (1952 e 1953) e Lauda (1975-1977). In tutto fanno 12 titoli mondiali piloti per il Cavallino, contro gli 11 della McLaren. Schumacher è amato anche dal "registra" del box Ferrari, l'inglese Ross Brawn. Che afferma: «Nessuno come Michael riesce a frenare così tardi prima di una curva, nessuno ha il suo controllo». A questa tesi si è sempre contrapposto Ron Dennis, della McLaren: «Non è un Mister Invincibile, anzi. In più godo quando perde». Uno scatenarsi di umori, di passioni, attorno a un personaggio che, in ogni caso, è entrato nella storia non solo della F1 ma dello sport in generale. Anche perché Schumacher promette, a 33 anni, ancora una lunga carriera. E scommettere sul sesto titolo e su altri a venire è a questo punto sin troppo facile.

...e passato

L'argentino che vinceva con qualunque macchina

Il più grande di tutti i tempi. Si è sempre detto questo di Juan Manuel Fangio, argentino, nato a Balcarce il 24 giugno del 1911 e morto per problemi cardiaci il 15 luglio del 1995. Figlio di un immigrato di Chieti che sposò una ragazza di Buenos Aires, ha il merito di essere riuscito a vincere con tutte le migliori macchine, dimostrando in questo un intuito senza pari.

Fangio è l'antitesi di Schumacher. Troppo diverso, assolutamente incurante delle preparazioni fisiche (come tutti i piloti degli anni cinquanta ma anche sessanta), capace di dominare, in ogni caso, mezzi ingovernabili, viste le gomme e i freni a disposizione. Ha avuto tra le mani volanti come quelli di Alfa Romeo, Maserati, Mercedes. E Ferrari, ovviamente. Nel 1956 il Drake di Maranello gli mise a disposizione le formidabili D50, che altro non erano se non le monoposto Lancia cedute alle fine del 1955 dopo che l'antica Casa aveva deciso di dire basta alle corse in circuito.

Troppo diverso da Schumacher, dicevamo. Anche nell'età, visto che il quinto titolo lo conquistò a quasi 47 anni. «Lo vidi per la prima volta nella primavera del 1949 all'autodromo di Modena - disse di lui Enzo Ferrari - . Aveva uno stile insolito, visto che era forse l'unico a uscire dalle curve senza sbarbare le balles di paglia all'esterno. Questo argentino, pensai, è bravo sul serio: esce sparato e resta nel bel mezzo della pista».

Come successo anche con altri campioni, il rapporto tra Ferrari e Fangio si incrinò proprio nel corso della stagione 1956, quella che lo portò a conquistare il quarto titolo mondiale. «Un timido, un mediocre, un furbo? Non riuscii mai a capire Fangio», disse poi il costruttore modenese. Al quale non piacevano comunque quei piloti che rubavano popolarità e gloria alle sue monoposto. Come successi poi anche con l'austriaco Niki Lauda. Al punto che l'attuale direttore sportivo della Jaguar fu sostituito con lo sconosciuto canadese Gilles Villeneuve. Che dalle motoslitte fu portato alla guida di una F1.

Cosa direbbe, oggi, Enzo Ferrari, di Schumacher? Continuerebbe a tenerlo in squadra? È una bella domanda alla quale è però difficile dare una risposta. Quel che è certo è il rapporto percentuale tra uomo e mezzo è decisamente cambiato a favore di quest'ultimo. Se un Fangio, quasi mezzo secolo fa, poteva permettersi di derapare sulle quattro ruote con continui spettacoli da acrobata, oggi Schumacher fila velocissimo come fosse su due binari. E se un tempo pilotare una F1 non era cosa da tutti, ora non è più vero. Come dimostrano tanti giovanissimi piloti che si adattano sorprendentemente presto agli oltre 800 cavalli di poten-



za a disposizione. Restano i centesimi o addirittura i millesimi a fare la differenza tra un fuoriclasse e un pilota normale. Fino a venti anni fa erano i secondi che sancivano il divario tra un buono e un... "fermo", come usano dire gli addetti ai lavori.

Fangio nacque anche agonisticamente in modo diverso da Schumacher. Cominciò con le corse su strada in Argentina, dopo aver maturato esperienza in una autorimessa aperta nel 1933 insieme ai cinque fratelli. Senza l'intervento del governo argentino non sarebbe mai passato agli onori della storia automobilistica mondiale. Governo che nel 1948 gli comprò due fiammanti Maserati da impiegare nella locale e famosa "Temporada". In totale, da allora, Juan Manuel, voce stridulo, sguardo sfuggente, vinse 78 corse su strada e 24 Gran premi su un totale di 186 corse disputate, oltre ai 5 titoli mondiali ottenuti dal 1951 al 1957.

«Non si possono paragonare campioni che hanno corso in epoche diverse» amava dire Enzo Ferrari. E non potrebbe che essere così, come paragonare il volo nello spazio di Yuri Gagarin a quelli di oggi. Affascinanti entrambi, ma il primo affrontava l'ignoto, ora si affrontano le centraline elettroniche e il mezzo meccanico, di "meccanico" non ha più molto. Comunque sia, grandi piloti, grandi vetture, ognuno nel suo tempo. Ora, due piloti, sono appaiati nell'albo d'oro della F1. Ma Schumacher promette, a 33 anni, ancora una lunga carriera. E scommettere sul sesto titolo e su altri a venire è a questo punto sin troppo facile.

l.b.

Rampante, tagliante, ruggente. Straordinario gioco di metamorfosi, nel giro di circa mezzo secolo, per il quadrupede più amato dagli italiani. Il cavallino di Maranello, passato nella sua ormai lunga esistenza attraverso i tre stati allegorici, che designano l'aggressiva baldanza giovanile, il vituperio dell'ultimo scorcio (si fa per dire: un ventennio buono) del 1900, l'apoteosi recente.

Da tre anni la Ferrari vive l'ebbrezza di un trionfo che sembra destinato a non conoscere fine. Da tre anni ogni nube è scomparsa dalla fronte del suo sagace condottiero: Luca Cordero di Montezemolo, caro agli Agnelli. Chiamato, dopo la superba esperienza manageriale di Italia '90, al capezzale di una scuderia che metteva in pista macchine da far rizzare i capelli in testa agli esteti della Formula 1.

Per evitare di montarsi troppo la testa come un qualsiasi parvenu, la Ferrari farebbe bene a prendere un bagno di umiltà, ripercorrendo il ricordo delle infinite umiliazioni di cui è lastricata la strada del successo. In fondo, per un ventennio è rimasta imbellè alla finestra, mentre

Eppure il Cavallino una volta tagliava

GIULIANO CAPECELATRO

gli altri facevano il bello e il cattivo tempo. Inerzia dal costo salatissimo; ogni anno centinaia di miliardi, budget di gran lunga superiore alle altre scuderie, venivano bruciati nelle gallerie a vento e nei capannoni dell'azienda nella speranza vana di forgiare un prototipo degno di questo nome.

Nel ventennio infausto (si parva licet), il cavallino ha ingoiato rospi tremendi. Inseguiva con caparbietà quel mondiale che aveva conquistato ancora nel 1979, ultimo anno dell'era rampante, a firma del sudafricano Jody Scheckter. Ma, ad ogni stagione, lo vedeva allontanarsi, farsi più sfuggente, beffardo nella sua inafferrabilità. Rimediando figure barbine, e costringendo i media nazionali, che aspettavano solo l'occasione di intonare l'osanna, a resocontare non gare sportive ma siparietti comici.

Provarle, va detto, la premiata scuderia le provava tutte. Mise accanto al compassato Michele Alboreto lo scalpitante Gerhard Berger. Provò a miscelare gli umori sassoni di Berger e Nigel Mansell. Stizzita, decise di affidarsi al tre volte campione del mondo Alain Prost, affiancandogli quello Jean Alesi di cui si diceva un gran bene. La comicità raggiunse vette inattingibili.

Prost non si prese mai con Cesare Fiorio, direttore sportivo di lungo corso. Il rancore covò per tutta una stagione ed esplose, incontenibile, l'anno successivo, nel 1991 che rappresenta forse il punto più basso nella storia della scuderia.

Immanzitutto, il tricampione del mondo, che con l'acqua doveva avere un fatto personale tanto non la sopportava, ne combina una delle sue. È aprile; a Imola piove, ma neanche tanto. Si scaldano i motori, si

parte per il giro di ricognizione. E il plurilaureato Alain compie un'impresa epica: unico nella storia della competizione, finisce fuori pista neanche fosse un pivello alle prime armi.

Si va a Montecarlo. Fiorio e Prost neanche si guardano più in cagnesco; semplicemente si ignorano. Si corre; Prost rientra ai box per il normale cambio gomme. Riparte, ma si trova sospeso con la macchina a mezz'aria, come un pupo sulla giostra, le ruote che girano a vuoto, la gara in malora. È la fine per Fiorio. Prost, inalberando il gran naso come una scimitarra, si metterà contro tutto l'universo Ferrari dichiarando che lui è un pilota e non un autista di camion. La scuderia si guadagna lo sferzante appellativo di "cavallino ragliante".

Il testimone passa allo scudiero Alesi, che resterà sotto le insegne del

cavallino per altre quattro stagioni. Non certo per meriti sportivi: soltanto una volta, infatti, salirà sul gradino più alto del podio. Con Alesi, passato il fantasma di Ivan Capelli, tornerà l'apollineo Berger, ma la musica non cambierà. Poi, nel '96, la Ferrari cala l'asso di briscola: l'ingaggio di Michael Schumacher, enfant prodige del volante, che comunemente durerà fatica prima di fregiarsi del titolo.

Spuenta il nuovo millennio, la Ferrari muta ancora una volta pelle. Il cavallino ragliante scopre di poter ruggire. E posa tre volte consecutive l'alloro sul capo del pilota e del suo mentore. Personaggio chiave della rinascita, Luca Cordero di Montezemolo, caro agli Agnelli, nella figura faustianamente adolescenziale riunisce due straordinari paradigmi letterari.

Da un lato, ha l'atona impassibilità

che Joseph Conrad, ne "Il tifone" assegna al capitano Mac Whirr. Nel mezzo di un tifone, Mac Whirr, sorretto alle voci della ragione, ai consigli assennati degli ufficiali, decide di andare avanti, fino a lasciarsi inopinatamente alle spalle l'avversità. Per anni e anni, la Ferrari prende botte su botte, si riduce ad una macchietta degli autodromi. Ma lui, niente. Va avanti in mezzo alla tempesta, sicuro che la vittoria non potrà non arridergli. Alla fine la spunta.

Però, a questo punto, viene a trovarsi nella stessa condizione desolante del protagonista de "Il deserto dei Tartari" di Dino Buzzati. La Ferrari vince, chi può negarlo? Ma contro chi? E qui lo assalgono fantasmi esistenziali. Perché di fronte alla Ferrari non c'è proprio nessuno. Un deserto. Da cui dovrebbe spuntare un giorno il nemico. Logica vuole che uno possa dichiararsi vincitore se ha

qualcuno, almeno uno, con cui batterli. Uno sguardo alle classifiche mondiali dimostra in modo inequivocabile che i cosiddetti antagonisti, piloti e scuderie, non sono che sparute comparse, messe lì per simulare una rappresentazione corale, una gara, che in realtà non esiste.

Se il budget della Ferrari viaggia sui mille miliardi di vecchie lire l'anno, inimmaginabile per qualsiasi altro team (McLaren e Williams ammassano qualche centinaio di miliardi indietro), gran parte della Formula 1 affoga nei debiti e resta in campo solo nel tentativo di arraffare qualche briciola in più dalla grande torta dei diritti televisivi, spartiti per ora dall'implacabile Mangiafuoco del circo, il potente Bernie Ecclestone. Così la Ferrari ha messo al mondo quello splendido giocattolino rosso, la vettura che finge da cornucopia al cittadino tedesco (o monegasco?) Michael Schumacher. Ma non ha che se stessa con cui misurarsi. Non ci fossero di mezzo montagne di milioni, di dollari, che sono in tanti a volersi pappare nell'unica vera gara che li appassiona, avrebbe tutta l'aria di un esercizio onanistico.