



La Ferrari F2002 di Michael Schumacher da ieri cinque volte campione del mondo

Schumi nella storia per un po' d'olio

Raikkonen «scivola» e cede al tedesco che diventa campione con sei gare d'anticipo

Lodovico Basalù

MAGNY-COURS Una leggenda, un'apoteosi. Per oltre due ore parzialmente rovinata da un reclamo McLaren, che ha accusato Schumacher di aver superato con le bandiere gialle Raikkonen. Gli uomini della Ferrari hanno forse tremato, Montezemolo in testa, ma poi le urla e i brindisi sono ripresi: assoluzione piena da parte dei commissari di percorso. Non riusciamo dunque, come capita spesso in queste occasioni, a trovare le parole giuste per il pilota tedesco. D'accordo, è perfetto, freddo, calcolatore, una macchina nella macchina, ma qualcuno, lassù, nel cielo, sembra proteggerlo, paradossalmente... pilotarlo. Come è successo appunto ieri, quando il giovane e bravissimo Kimi Raikkonen con una McLaren-Mercedes rinata, è andato dritto sull'olio perso da una Toyota mentre già assaporava la prima vittoria in F1, complici i commissari di percorso che le bandiere le hanno sventolate blandamente. È un piccolo episodio, ma significativo sulla buona stella che protegge sempre la pur incredibile Ferrari F2002 di quello che è ora un 5 volte campione del mondo. È solo una considerazione, beninteso. Perché Schumacher avrebbe comunque vinto questo mondiale, prima o dopo, al di là dell'odio mostrato anche ieri da Ron Dennis, capo della McLaren. Con le parole, va detto, non ha mai mostrato quell'arte che sa mettere in evidenza con un volante tra le mani. Però ieri, dopo essere anche stato penalizzato da un "drive through" ai box (per aver toccato la linea bianca all'uscita dagli stessi, al pari di Coulthard e di suo fratello Ralf) abbiamo forse ascoltato lo Schumacher più sincero degli ultimi anni, una volta messe via le bottiglie di champagne, le coppe e accantonate le tensioni: «Io non sono mai stato bravo a trovare le parole giuste. Sono sempre sopraffatto in queste situazioni da qualcosa che non riesco a controllare. Non credevo davvero di poter conquistare il titolo in Francia. Poi, quando ho visto Montoya in crisi, ho cominciato a crederci. In ogni caso una gara piena di colpi di scena, con Raikkonen che ha disputato una prova straordinaria. Purtroppo se finisci sul-

Arrivo Gp. di Francia		PUNTI		GARE																	
Gp.		PUNTI		Australia	Malaysia	Brazil	San Marino	Spagna	Austria	Monaco	Canada	Europa	Inghilterra	Francia	Germania	Ungheria	Belgio	Italia	Stra. Uniti	Giappone	
M. Schumacher (Ferrari)	1h32'09"837 media 199,137 km/h	96	10	4	10	10	10	10	6	10	6	10	10								
K. Raikkonen (McLaren)	a 1"105	34	6	6	2	3	6	4	-	-	-	4	10	6							
D. Coulthard (McLaren)	a 31"975	32	-	-	-	6	-	5	-	4	10	6	-								
J.P. Montoya (Williams)	a 40"675	32	-	10	6	4	-	3	4	-	3	-	2								
R. Schumacher (Williams)	a 41"773	30	-	-	4	1	4	1	10	6	-	-	4								
J. Button (Renault)	a un giro	17	4	-	-	-	-	-	-	3	4	-	6								
		11	-	3	3	2	-	-	-	2	-	-	1								
		6	-	-	-	-	2	2	2	-	-	-	-								
		6	-	2	-	-	3	-	-	-	-	1	-								
		4	-	-	-	-	-	3	1	-	-	-	-								
		4	-	1	-	-	2	-	-	-	1	-	-								

il fattaccio

Per Barrichello una giornata da dimenticare La sua Ferrari non si accende e resta al via

MAGNY-COURS In pratica erano gli ultimi due sfidanti (teorici) di Michael Schumacher. Parliamo di Juan Pablo Montoya e Rubens Barrichello. Il primo è scomparso giro dopo giro - dopo aver avuto l'illusione del comando - per problemi di assetto e di gomme sulle sue Williams, il secondo, per l'ennesima volta, non è partito. Se alla poca consistenza del colombiano in gara siamo abituati (ma non certo per colpa sua), non c'è che da restare perplessi per l'ennesimo bidone tirato al povero Calimero in rosso. Non ce ne vogliamo gli uomini della Ferrari, specie considerando il trionfo mondiale. Però la telenovela l'abbiamo vista tutti: Barrichello che resta sul cavalletto al pari di un pollo sulla griglia e tutti gli altri che se ne vanno: come in Spagna, come a Silverstone. Solo che a Magny-Cours la sua F2002 è rimasta del tutto muta. Così, dopo pietosi tentativi da parte dei meccanici di sostituire il volante (un eufemismo visto che è una sorta di joystick del valore di quasi 200 milioni di vecchie lire) il povero Rubens si è alzato di scatto dalla macchina mandando al diavolo un po' tutti quanti. Barrichello non parla, si è prima appreso dal box Ferrari e dai telecronisti che cercavano disperatamente di contattarlo. Poi il "collegamento" si è ripristinato: «Che devo dirvi? Il motore si è spento e non c'è stato verso di riaccenderlo: assolutamente muto. Credo si tratti comunque di un guasto diverso da quello di Silverstone, dove ho poi rimontato dall'ultimo al secondo posto. E ovvio che sono deluso. E allora pensiamo alla prossima

gara». Poi il paulista è scappato dal circuito in direzione dell'albergo e del più vicino aeroporto. Insomma di festeggiare insieme a Schumacher e a tutta la squadra non ci ha, in un primo momento, nemmeno pensato. Poi il richiamo all'ordine dal bunker rosso: «Barrichello torna, gli abbiamo telefonato, tra un po' sarà al circuito». Comunque la pensiate, è evidente che si tratta di una colossale gaffe andata in diretta mondiale. Resta difficile, d'altronde, capire perché qualcosa si rompa sempre sulla Ferrari numero 2. A meno che Barrichello non sia usato come cavia, cavia miliardaria, beninteso, ma pur sempre cavia. Come è anche vero che la miriade di centraline elettroniche che gestiscono oggi una F1 ma anche una macchina di serie neanche troppo sofisticata, possono andare in tilt senza alcun preavviso. Nessuno, ovviamente, ci dirà di cosa si sia trattato, ma il dato di un secondo pilota Ferrari sempre bersagliato dalla sfortuna, resta. Ora, tra l'altro, Barrichello è terzo nel mondiale, insieme a Ralf Schumacher e dietro all'altra Williams-BMW di Montoya. Che ieri sera era non poco arrabbiato con la sua squadra: «Hanno provato a variarmi l'incidenza dell'altone anteriore dopo il secondo pit stop - le parole del colombiano - ma è stato un disastro totale, visto che la macchina non stava più in strada. È finita per il mondiale 2002 ma, come ho detto, la F1 è fatta di cicli e quello della Ferrari, prima o poi, si dovrà pur chiudere».



l'olio senza saperlo, rischi come minimo di andare dritto. Dopo essermi trovato in testa ho percorso i cinque giri più duri della mia carriera: avevo paura di sbagliare ad ogni metro». Poi l'elogio alla Scuderia più famosa al mondo: «Sono uomini incredibili. Sarebbe ingiusto fare dei nomi: tutti hanno avuto un merito in questo trionfo. Grazie è solo una parola piccolissima. Un'ultima cosa: non paragonatemi a Fangio, non lo trovo giusto, né per me, né per lui». A completare il trionfo, scartabellando la tabella dei record, va registrato come Schumacher sia stato l'unico pilota della storia a laurearsi campione del mondo già nel mese di luglio. In ogni caso chiude il mondiale con 6 gare ancora da disputare. E qui gli amanti delle statistiche possono divertirsi ricordando che il kaiser deve raggiungere. Chi potrà fermare un pilota, un uomo, che dal 1991, anno del debutto, mantiene una costanza di rendimento a dir poco impressionante? Ieri i soli Raikkonen e Coulthard si hanno provati. E la guerra dichiarata in prova dalla Williams si è rivelata un bluff. «Abbiamo capito subito che avevamo tra le mani una macchina incredibile - ha spiegato Luca Badoer, ingegnere di macchina di Schumacher -. Però va anche detto che simili stagioni vanno incorciate e tenute come esempio: perché è molto difficile ripetersi allo stesso livello». Se è vero, come ha detto Berger, da casa BMW, che la Ferrari ha un anno di vantaggio su tutti, allora Badoer può dormire sonni tranquilli. Lo ha ammesso anche Coulthard, che con Schumacher ha litigato più di una volta in pista nel corso degli ultimi anni: «Non c'è che dargli atto della sua forza. In pratica è entrato nella storia, battendo quasi tutti i record». Schumacher vince, si consacra, trionfa nel Gran premio più antico della storia, essendosi disputata la prima edizione nel 1902 a Le Mans. Schumacher lo ha vinto 6 volte e solo Senna e Prost hanno fatto altrettanto in altri circuiti. Piloti che ha comunque sfidato quando il titolo mondiale per lui era ancora un sogno.

Intervista a Gerhard Berger, già pilota del Cavallino e ora team manager della BMW-Williams: «La forza della Ferrari? Jean Todt e la sua capacità di aggregare il meglio»

«Del tedesco mi piace la preparazione, detesto il suo strapotere»

MAGNY COURS Il prossimo 27 agosto compirà 43 anni. Ma l'aria è sempre quella del ragazzino spensierato e guascone. Esattamente lo stesso che si cimentava al volante di una Ferrari spesso poco competitiva. Gerhard Berger, se ha ottenuto poco (relativamente parlando) dalla F1, ha ottenuto molto in termini di realizzazione personale: una florida azienda di trasporti ereditata dal padre (morto in un incidente aereo) e un incarico di responsabile sulle piste da parte della BMW. La F1 l'ha abbandonata, come pilota, nel 1997, dopo un'ultima bella vittoria, al volante di una Benetton, sul velocissimo circuito tedesco di Hock-

enheim. Nessuno meglio di lui può giudicare l'attuale situazione della Ferrari, questo dominio che ha aperto un vero e proprio ciclo destinato a durare a lungo. **Nella sua carriera lei ha ottenuto 10 vittorie, tra Ferrari, McLaren e Benetton, e 12 pole. Però non ha mai potuto disporre di una macchina come la F2002 che guida Schumacher. Quale può essere la ricetta di questo successo?**

«Penso che la vera scintilla del successo di Maranello sia stato l'arrivo di Jean Todt nel 1993. Il francese è stato abile nel cambiare completamente l'organizzazione della squadra, mettendo gli uomini giusti al posto giusto. In più lui e Schumacher costituiscono una coppia perfetta, insieme a Rory Byrne e Ross Brawn. Questi ultimi due sono gli stessi che hanno permesso a Schumacher di vincere due titoli alla Benetton nel 1994 e 1995. Non dimentichiamo poi l'aspetto economico. La Ferrari ha un budget che nessuna altra squadra si può permettere».

Schumacher è il miglior pilota in circolazione?

«Credo non ci siano dei dubbi su questo. È il miglior pilota al mondo in senso assoluto. Non sono frasi gettate al vento. Lui ha dimostrato in moltissime occasioni di poter fare la differenza, specie quando le condizioni della pista si fanno difficili. In più ha il merito, pur in una F1 gestita dai computer, di saper dare sempre delle indicazioni giuste ai tecnici del team, anche in termini di sviluppo delle macchine che dovranno essere progettate in futuro».

Cosa le piace di più nel tedesco? E cosa le dà fastidio?

«La sua consistenza, la serietà nella preparazione, la capacità di mantenersi sempre ai massimi livelli su ogni pista. Non mi piace il suo strapotere. Nel senso che non lascia spazio a nessun altro pilota, se non dal secondo posto in giù! Se poi par-

liamo dei compagni di squadra, è davvero difficile poter vincere con Schumacher accanto. Ne sanno qualcosa sia Irvine, sia Barrichello, per citare gli ultimi due».

Perché un team come la Williams fa così fatica a mettersi in lizza per il titolo mondiale?

«Non è così semplice come sembra. Anche i soldi non bastano a portare al successo se non si ha la capacità di aggregare tutte le forze della squadra. Ai miei tempi la Ferrari era l'ombra di quella che è adesso. Noi, alla Williams, stiamo crescendo pian piano. Non dimentichiamo che la BMW è al suo terzo anno in F1, dopo l'esperienza degli anni ot-

se in qualche squadra che utilizza motori tedeschi?

«A questo punto mi sembra quasi impossibile vedere Schumacher in qualsiasi altro team che non sia la Ferrari. Non riesco più ad associarlo ad altri. È ovvio che sarebbe una bella cosa ingaggiarlo, sia per Mercedes, sia per BMW, sia per qualsiasi altro Costruttore. Parlo sul piano teorico».

Nessuno può contrastarlo?

«Al momento attuale no. Noi stiamo già pensando alla stagione 2003. Questa, a parte il quinto titolo ormai conquistato da Schumacher con la Ferrari, è già da archiviare».

I. B.