

LA STAGIONE

**Cinque successi
Avvio in punta di piedi**

La cronologia della stagione 2003 con le vittorie di Schumi: l'anno scorso la Ferrari vinse 15 gran premi su 17.
GP d'Australia: 1° Coulthard, 2° Montoya, 3° Raikkonen, 4° Schumi.
GP di Malesia: 1° Raikkonen, 2° Barrichello, Schumacher 6°.
GP del Brasile: 1° Fisichella, Schumi fuori pista.
GP S.Marino: 1° Schumi, 2° Raikkonen, 3° Barrichello.
GP di Spagna: 1° Schumi, 2° Alonso, 3° Raikkonen, 4° Montoya.
GP di Austria: 1° Schumi, 2° Raikkonen (in testa al mondiale).
GP di Monaco: 1° Montoya, 2° Raikkonen, 3° Schumacher.
GP del Canada: 1° Schumacher (in testa al mondiale), Montoya 3°, Raikkonen 6°.
GP d'Europa: 1° Ralf Schumacher, 2° Montoya, Schumacher 5°.
GP di Francia: 1° Ralf, 2° Montoya, 3° Schumacher.
GP di Inghilterra: 1° Barrichello, 2° Montoya, 3° Raikkonen, 4° Schumacher.
GP di Germania: 1° Montoya, Schumacher 7°.
GP di Ungheria: 1° Alonso, 2° Raikkonen, 3° Montoya, Schumacher 8°.
GP d'Italia: 1° Schumi, Raikkonen 4°.
GP degli Stati Uniti: 1° Schumi, 2° Raikkonen, Montoya 6°.
GP del Giappone: 1° Barrichello, 2° Raikkonen, 3° Coulthard, Schumi 8°



Il tedesco meglio di Fangio: sei titoli mondiali, quattro di fila con la Ferrari

Il pilota di Kerpen con questo trionfo ha superato il record dell'argentino che ha vinto 5 allori, l'ultimo nel 1958

Il più grande di tutti i tempi. Fino a ieri. 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, rispetto a Schumacher, di essere riuscito a vincere con tutte le migliori macchine, dimostrando in questo un intuito senza pari. Fangio è probabilmente l'antitesi di Schumacher. Troppo diverso, incurante della preparazione fisica, capace di dominare, in ogni caso, mezzi ingovernabili rispetto alle astronavi che solcano oggi le piste del circolo. L'argentino ha avuto tra le mani volanti come quelli di Alfa Romeo, Maserati, Mercedes. E Ferrari, ovviamente. Nel 1956 il Drako 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, mentre il tedesco si è aggiudicato il sesto a 34 e il primo a 23 anni. Il quarto di fila con la Ferrari - e anche questo è un record - il quinto consecutivo per i costruttori per quel che riguarda la coppa che va nella bacheca di Maranello. «Lo vidi per la prima volta nella primavera del 1949 all'autodromo di Modena - disse di Fangio Enzo Ferrari - . Aveva uno stile insolito, visto che era forse l'unico a uscire dalle curve senza sbarbare le balle di paglia all'esterno». Cosa direbbe, oggi, Enzo Ferrari, di Schumacher? Continuerebbe a tenerlo in squadra? Sarebbe geloso della sua enorme popolarità? E una bella domanda alla quale è però difficile dare una risposta. Quel che è certo è che il rapporto percentuale tra uomo e mezzo - con tutto il rispetto per Schumi - è decisamente cambiato a favore di quest'ultimo. Se Fangio, quasi mezzo secolo fa, poteva permettersi numeri da acrobata, oggi Schumacher fila sicuro come se 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 900 cavalli di potenza a disposizione. Spesso sono i centesimi o addirittura i millesimi a fare la differenza tra un fuoriclasse e un pilota normale. Anche agonisticamente Fangio nacque 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, veloce stridulante, 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 in F1. Categoria dove debuttò nel 1950, su Alfa Romeo, alla rispettabile età di 39 anni.

lo.ba.

Schumi, anatomia di una leggenda

Segue dalla prima di sport

Fu un amore immediato tra il francese e quel giovane tedesco, che già negli ultimi due anni alla Benetton ('94 e '95) aveva conquistato i suoi due primi titoli. Lo hanno chiamato in tutti i modi: kaiser, il Re dei Re, Terminator, Fenomeno, L'Imbattibile. O semplicemente, appunto, Schumi. Il rispetto se lo è conquistato sul campo, sia tra i media, sia tra i tifosi. Anche se non ha infranto cuori o suscitato passioni - malgrado il suo italiano stentato e tardivamente appreso - nemmeno quando riportò il titolo a Maranello nel 2000, dopo 21 anni di digiuno. Forse per quella barriera che pone tra sé e il mondo. Prima del Gp di Indianapolis era stato in vacanza in America a bordo di una Harley Davidson. E il suo commento su quei giorni dipinge bene il personaggio: «Che bello. Ho girato per migliaia di chilometri senza che nessuno mi riconoscesse. Ero uno qualunque». Ricchezza e popolarità - qualcuno for-

se dovrebbe spiegarlo - difficilmente sono separabili. Ma caratteri difficili, nella storia della F1, ce ne sono stati tanti. Come quello di Ayrton Senna. Il brasiliano non ha potuto - come avrebbe sicuramente voluto - misurarsi con un avversario degno del suo talento, perché un terribile incidente ce lo portò via nel 1994 a Imola. Qualcuno sostiene che Schumacher non ha avuto in questi anni avversari degni di questo nome e che è stato facilitato da una

grande Ferrari. "Il pilota migliore guida sempre il mezzo migliore", rispondono gli storici delle corse. «Ogni epoca ha il suo pilota,

inutile fare paragoni», diceva Enzo Ferrari. «Schumacher sa compattare attorno a sé la squadra, non c'è un gran premio in cui noi tutti non si parli convinti di dovere e poter vincere» giura Pino D'Agostino, uno degli ingegneri di Maranello. Parole che potrebbero anche essere quelle di qualsiasi altro uomo del team più famoso al mondo. Un team che ormai è legato inscindibilmente al tedesco, un team che forse senza di lui non sarebbe nemmeno più in grado di schiacciare corazzate come Mercedes o BMW, anche se Barrichello ci ha fatto vedere ieri cose grandi.

Questa di battere duramente - come quest'anno - quando le cartucce da sparare non erano certo numerose come nel trionfale 2002.

«Ha un controllo di macchina assolutamente unico» dice infine di Schumacher Ross Brawn.

Eddie Irvine, ex suo compagno di squadra, recentemente ha sputato inutilmente veleno: «Michael è finito, non regge più la pressione, deve ritirarsi».

Schumi, del resto, non è mai stato un "simpatico" tra i colleghi. In testa Villeneuve, che ricorda evidentemente lo "speronamento" di Jerez nel 1997 quando Michael fu pu-

nito con la squalifica dal Mondiale.

Una macchina che non oscura una carriera strepitosa, un ruolo di marcia con le rosse assolutamente invidiabile e irraggiungibile. Ora è anche l'unico pilota, ad avere vinto quattro titoli (per giunta con-

secutivi) con la Ferrari, eguagliando in questo il primato detenuto dalla McLaren.

Lo seguono nell'albo d'oro del Cavallino Alberto Ascari (1952 e 1953) e Lauda (1975-1977). Con un titolo ciascuno nella bacheca di Maranello stazionano Juan Manuel Fangio, Mike Hawthorn, Phil Hill, John Surtees, Jody Scheckter. Nel privato, Schumi è sposato con Corinna, ha due figli e conti in banche (svizzere) da capogiro. Possiede case un po' ovunque, dall'Italia alla stessa Svizzera fino ad arrivare alla Norvegia, e un aereo personale.

Salito per la prima volta su un go-kart all'età di quattro anni ha vinto tutto quello che c'era da vincere con i piccoli bolidi, compreso un campionato europeo nel 1987. Maniac delle preparazioni fisiche, con un guru indiano che lo segue passo-passo e che gli fa osservare diete da astronauta, Schumacher curiosamente è stato allevato, guarda caso, dalla Mercedes, uno dei colossi che è riuscito in questi anni a battere sonoramente. Forse a Stoccarda non gongolano al pensiero che un "ariano" come lui porti in trionfo da anni un'auto che è l'espressione della tecnologia italiana.

E lo stesso sentimento lo devono avere, a Monaco, quelli della BMW. Questa difficile, mal governata e bistrattata Italia può, grazie a un incredibile tedesco di ferro, essere anche sinonimo di perfezione.

Lodovico Basalù

fratelli d'oro

Schumacher spa, azienda che incassa 150 milioni

Insieme a suo fratello Ralph totalizza un guadagno di oltre 150 milioni di euro a stagione. Ecco in dettaglio la Schumacher spa.

WEBBER MANAGEMENT È una società di proprietà del manager di Schumacher, Willy Weber. Da lavapiatti è diventato uno degli uomini più ricchi della Germania. Possiede, tra l'altro, una catena di 35 ristoranti. Gestisce tutti i contratti pubblicitari dei fratelli Schumacher.

STIPENDIO Solo da Maranello Schumacher prende circa 50 milioni di euro a stagione.

SPONSOR Quelli personali sono 150, tra i quali la Dekra, gli fruttano oltre 60 milioni di euro a stagione. In questa cifra sono compresi anche i diritti per gli articoli venduti nei negozi di tutto il mondo che portano la sua firma, ovvero quella della Michael Schumacher Collection. La gamma comprende oltre 4000 articoli (erano 15 nel 1993).

KART CENTER È un vero e proprio centro di go-kart creato a Kerpen, dove i piccoli Schumacher iniziarono la loro carriera. Ci sono ristoranti, cinema, pista al chiuso, pista all'aperto. E presto ci sarà un museo con tutte le monoposte usate dal campione.

VUFFLENS La località svizzera dove per un certo periodo ha pagato 232.000 euro all'anno per affittare la villa di 15 stanze in cui risiedeva con moglie e figli. Ora sta vicino al lago di Costanza in una megavilla con bosco di 15 ettari di sua proprietà.

TRYSIL Nella località norvegese possiede un maxichalet in legno di 400 metri quadrati.

FALCON 2000 Ha un aereo che tocca i 900 km/h e costa 22 milioni di euro.

AUTO Ha una Ferrari "575 Maranello" e una "360 Modena", due Mercedes e una vecchia Fiat 500 alla quale è molto legato. Possiede anche una Harley Davidson.

lo.ba.

perché si ama

perché si odia

Campione e uomo vero

Aldo Quaglierini

Quando Flavio Briatore lo portò alla Benetton, pochi lo conoscevano davvero. Sì, aveva corso con la Jordan, ma quanti piloti sono scomparsi dopo le prime gare, risucchiati nel gorgo dell'anonimato, la carriera sbarrata da un campione invadente ed egocentrico? Anche allora, era il '91, c'era un astro che brillava nel firmamento della Formula uno, era Ayrton Senna e nessuno, davanti al carisma del «campeon» avrebbe scommesso su quel ragazzino tedesco, compito e ordinato, che arrivava dalle piste delle serie minori con il fare sicuro e il polso preciso. Nessuno ci credeva, tranne Briatore. «È il più forte di tutti», continuava a ripetere, come fa ogni bravo direttore tecnico parlando del proprio pilota. Che fosse bravo, quello, sì, nessuno lo negava, tanti lo sono, ma lo spunto in più, la classe che solo i campioni hanno, eh no, caro Briatore questa volta esageri davvero... E la fortuna? La fortuna che ti fa grande, che libera il tuo carisma, che ti rende unico e inimitabile, quella sorride soltanto alle stelle, ai fuoriclasse, agli indimenticabili. Una vittoria in Belgio, un'altra in Portogallo, non significano niente, a tutti può succedere, ci vuole ben altro. Questi erano i commenti, quando Michael Schumacher approdava alla Benetton di Briatore, con in tasca la classica possibilità della vita, la carta da potersi giocare nel «rutilante» mondo delle celebrità. Il caso ha voluto che l'anno della crescita, del successo e della consacrazione, fosse proprio quel drammatico '94 in cui Ayrton morì a Imola, contro un muretto di cemento, lasciando attonito tutto il mondo e in lutto

La cura maniacale per i dettagli unita all'estro inimitabile lo ha fatto grande, ma in molti all'inizio cercarono di minimizzare

“

disse, che la sua stella brillava perché nata in un momento di grande buio qualitativo, ma anche in questo caso si sbagliava. La Benetton, volava tra le sue mani, non altrettanto faceva con gli altri piloti, mentre le tradizionali grandi scuderie, a partire dalla Ferrari, arrancavano affannosamente nelle retrovie e non soltanto per motivi meccanici. Insomma, la qualità di Michael emersero in modo evidente delle stagioni successive, quando, lentamente, ad uno ad uno, tutti passarono ai dieci cilindri che tanta fortuna aveva avuto alla Benetton. La Ferrari, che viaggiava lontana aveva un solo modo di recuperare tempi e punti in classifica: prendere Schumacher. Lo fece non senza polemiche, perché ancora si parlava di chi si ostinava a ritenere il tedesco una «bufala». «Chi è, secondo voi, il miglior pilota in questo momento? Per noi, Schumacher? Bene, lo abbiamo preso», disse Todt nel '97, stanco dei piazzamenti in seconda e terza posizione dei vari Alesi e Berger. Il ritorno del Cavallino ai successi recenti è merito in gran parte di Schumi, del suo talento, del suo bagaglio di conoscenze tecniche, degli ingegneri che si è portato dietro, del gruppo che ha contribuito a costruire. A parte l'episodio dello speronamento di Jacques Villeneuve, il comportamento di Michael in pista è stato lineare e corretto. Ha pianto lacrime autentiche, alla faccia di chi lo ha sempre presentato glaciale e privo di sentimenti. Ha sbagliato, anche, mostrando platealmente le proprie lacune. Ma soprattutto ha vinto tanto, ha vinto tutto. Ha vinto più di tutti. In fondo, è quello che conta.

Insopportabile saputello

Alberto Crespi

Fanciulli, avete studiato bene la lezione? L'anno prossimo, per cortesia, ce lo batte? Ci rivolgiamo a Juan Pablo (Montoya) e a Kimi (Raikkonen), speranze verdi di una Formula 1 che ha bisogno di vincitori nuovi, in rappresentanza di una sparuta pattuglia di italiani: quelli che non tifano Schumacher e, di riflesso, Ferrari. Sì, siamo quattro gatti. Sì, corriamo anche i nostri rischi, perché se passiamo dalle parti di Imola o di Maranello (dove tra l'altro questo giornale vende qualche copia) ci becchiamo come minimo due ceffoni. Però esistiamo: e come diceva Nanni Moretti, siamo orgogliosi di far parte di una minoranza. E oggi, dal nostro angolino ben nascosto, decidiamo di far sentire la nostra voce. Sì, Schumacher ha vinto. Sì, Schumacher ha battuto il record di Fangio. Sì, Schumacher è il più forte di tutti i tempi (a questa frase Ayrton Senna, Jim Clark, Jackie Stewart, Niki Lauda, Jack Brabham, forse persino Jochen Rindt e Nelson Piquet e Alain Prost, per non parlare dello stesso Fangio, si rivolgono nei rispettivi letti e locali: ma i numeri parlano chiaro). Sì, Schumacher ha ragione e merita tutta l'adorazione destinata agli dei. Ma non la nostra. Ci chiamiamo fuori dal culto. Ci dichiariamo agnostici (nel senso che non ci professiamo tifosi né di Montoya, troppo bulleto, né di Raikkonen o di Alonso, troppo imberbi). Chiederete: qual è il problema? Che Schumacher è antipatico? No. Francamente non erano simpatici nemmeno Senna o Prost, né lo era Lauda prima di essere drammaticamente «umanizzato» dall'incidente. E, sia chiaro: lungi

da noi la mortuaria retorica secondo la quale in Formula 1 si entra nel mito solo morendo, o rimanendo sfigurati. No, la simpatia non è il motivo principale. Certo, Schumacher ha tutto per fare la parte dell'Antipatico: è strafottente, non impara l'italiano (e non ci venisse a dire che non è portato per le lingue, perché si esprime in un inglese perfetto: semplicemente, non gli va), è turchio, vuole vincere sempre e con ogni mezzo (gli autoscontro con Jacques Villeneuve e Damon Hill, rei di lesa maestà, li abbiamo dimenticati?). Ma, vedete, quella dell'Antipatico è una parte in commedia: qualcuno deve pur recitarla, e sono esistiti Grandi Antipatici in tutti gli sport. In Formula 1, ad esempio, Prost e Mansell sono stati Antipatici degni di nota, rispetto al Gran Simpatico Piquet. Una ventina d'anni fa, nel tennis, tutti odiavano Jimmy Connors: noi lo adoravamo quasi per ripicca, e quando batteva Borg (uno che assomigliava molto a Schuma-

cher, tranne che per una cosa: tra poco ve la diciamo) stappavamo lo champagne. Ai Mondiali di Italia '90 il ruolo di Grande Antipatico fu preso da Maradona, con il famoso «hijos de puta» in diretta tv. Ecco, grazie ai paragoni con Borg e Maradona siamo arrivati al dunque. Anzi, ai due «dunque» a causa dei quali non sopportiamo Schumacher. Primo «dunque»: non sopportiamo l'enfasi patriottarda dalla quale questo paese, solitamente incurante di ogni valore nazionale che non coincida con il «tengo famiglia», si fa cogliere di tanto in tanto, e solo nello sport. Non sopportiamo le «notte magiche» di Italia '90. Non sopportiamo la retorica della «nazionale rossa». Ma che nazionale sarebbe? Una branca della Fiat che non fa correre un pilota italiano da tempo immemorabile? E perché mai un cittadino italiano dovrebbe sentirsenne rappresentato? Saremo da psicanalizzare, ma il tifo «per la Ferrari» ci pare insensato. Secondo «dunque»: non ci piacciono, in nessuno sport, i perfettini, i saputelli, i seccioni, i primi della classe. E Schumacher lo è. Certo che è forte: ma se è così forte, perché deve aver scritto sul contratto che il suo copilota dev'essere meno forte di lui? Ai nostri occhi, Schumacher potrebbe diventare «umano» in un solo modo: facendo qualche cazzata, magari nella vita. Ecco, Schumi, hai una speranza: restituisci Corinna a Frenzen (altro bel gesto da simpaticone, rubare la fidanzata al collega sfigato) e mettilti con Britney Spears, o con le Tatù, o con Marilyn Manson: dilapida tutto in sesso droga & rock'n'roll. Allora, e solo allora, faremo il tifo per te.

Troppa enfasi patriottica e il suo ruolo di perfettino: diventerà umano solo con qualche scivolone nella vita, come quelli di Maradona

“