



Lodovico Basali

“Domenica prossima a Melbourne parte il mondiale di Formula 1. L'uomo da battere è ancora il tedesco che ha vinto 70 gran premi e può vantare numeri da leggenda. Sono le gomme il rebus della F2004

MELBOURNE Pensate un po'. Su 194 Gran premi disputati ne ha vinti 70, dei quali 51 sulla Ferrari, cogliendo 6 campionati del mondo, 55 pole position e 56 giri veloci in corsa. Non solo: nella sua carriera in F1, cominciata in Belgio nel 1991, ha totalizzato

18.383 chilometri in testa a una corsa, davanti a Senna con 13.585. E ancora: 3955 giri al comando, contro i 2982 del brasiliano.

Il ruolino di marcia di Michael Schumacher, a 35 anni compiuti, è quantomai impressionante. Tale da demolire chiunque, anche se è meglio non fare paragoni col grande

Ayrton lasciamolo stare, visto che oltretutto ha corso meno del tedesco a causa del tragico incidente di Imola '94 in cui perse la vita.

Il mondiale 2004 - che quest'anno conta ben 18 Gp, visto che si corre anche in Cina e in Bahrein - riparte e lo fa come negli ultimi anni in Australia, all'interno dei circuiti dell'Albert Park, dove gli abitanti di Melbourne vanno di solito a fare footing o a rilassarsi. E riparte con un verdetto inequivocabile: gli altri 19 pretendenti al titolo, dei quali la maggior parte puramente teorici, hanno vinto tutti insieme 33 Gran premi. In 19 nemmeno la metà di quelli che hanno visto primo Michael Schumacher... Forse sta tutta qui la verità sull'attuale F1. Ben diversa da quella che ci proponeva il circus fino a dieci, quindici anni fa: quando i pezzi da novanta si contavano, almeno, su tutte le dita di una mano. Vi dicono qualcosa Prost, Mansell, Piquet o il sopraccitato Senna? E lo sapete chi dei 19 piloti che hanno racimolato 33 vittorie comanda la classifica? Il bistrattato David Coulthard, 13 volte sul gradino più alto del podio, davanti a Rubens Barrichello con 7 e Ralf Schumacher con 6. I pretendenti al trono di Schumacher? Montoya è a quota 3 vittorie e Raikkonen sta ancora godendosi l'unico ottenuta lo scorso anno in Malesia. C'era un altro pezzo da novanta, Jacques Villeneuve, in fin dei conti l'unico iridato oltre al tedesco. Ma l'hanno cacciato via perché ha sempre avuto la lingua troppo lunga. E la F1 è una sorta di bunker dove ogni mossa è tenuta sotto controllo. Al punto che Schumacher, durante l'inverno, ha liquidato il canadese con poche ma chiarissime parole: «Che ci sia o non ci sia non cambia nulla per me». Viva la since-

Tutti contro Re Schumi e la sua Ferrari

Due nuovi circuiti in Bahrain e a Shanghai

Due nuovi circuiti nel circus della F1. Il Gp del Bahrain (4 aprile) e quello di Cina, a Shanghai, (26 settembre) sono una tangibile realtà. I circuiti? In Bahrain lo hanno inaugurato da poco e una Sauber-Ferrari ha girato per le strade di Manama, la capitale del paese arabo. Una vera e propria "pista nel deserto", un modernissimo impianto che comporta addirittura cinque diversi tracciati, compreso un ovale. Quello

per la F1 è lungo 5417 metri, con 5 curve a sinistra e 7 a destra e un lungo rettilineo di oltre un chilometro. A Shanghai, invece, la pista, lunga poco più di 5 chilometri, la stanno ancora costruendo. Si sa che si girerà in senso orario, con una parte del tracciato piuttosto tormentata e due rettilinei. In parte ci si è ispirati al nuovo circuito del Nurburgring, fatto totalmente al computer e per questo abbastanza anonimo.

LE RIVALI Dietro al Cavallino Bmw-Williams e McLaren-Mercedes: il colombiano e il finlandese cercano la consacrazione in questa stagione

Montoya e Raikkonen, un altro assalto al kaiser

BMW-Williams A disegnarla hanno chiamato Antonia Terzi, ingegnere aerodinamico prima in forze a Maranello. E ne è saltata fuori una monoposto-tricheco, per via di quel muso così buffo. L'eterna rivale della rossa nelle ultime stagioni è a digiuno da titoli mondiali dal 1997. Non è andata affatto male durante i test svolti in mezza Europa, anche se il principale punto di forza resta il motore BMW per la sua potenza presunta, perché in questo mondo nessuno ti fornisce il libretto di uso e manutenzione. Dicono che Montoya, con le gomme slick di una volta e un aerodinamica meno esasperata, non avrebbe rivali. E certo che è il migliore in fase di sorpasso e che non ha nessuna paura di Michael Schumacher e si sa già che se ne andrà alla McLaren nel 2005.

McLaren-Mercedes Secondo Bernie Ecclestone Kimi Raikkonen è fortissimo e vincerà il titolo. Coulthard gli farà da spalla e niente più. Il

Montezemolo: «Non cerchiamo l'erede di Michael»

BERLINO Il presidente della Ferrari Luca di Montezemolo, in una intervista al settimanale Stern, ha detto che non pensa affatto a cercare un successore di Michael Schumacher, il cui contratto scade nel 2006. «E perché mai dovrei farlo? Al momento abbiamo un cambio generazionale nella Formula 1, dunque possiamo cercarci l'uomo adatto in tutta calma». Un pilota giovane «deve dare continuamente buone prestazioni prima che ci impegniamo con lui, non solo una buona

stagione». Montezemolo esclude peraltro anche un passaggio di Schumacher a un'altra scuderia: «Se finisce la carriera, sarà da noi», ha detto. «Alla Ferrari non c'è posto per piloti inesperti», ha aggiunto, e questo vale anche per il pilota spagnolo su Renault Fernando Alonso: «È un candidato per il futuro, ha un grande potenziale, ma con lui è come con Michael al tempo della Benetton: un talento fantastico cui bisogna lasciare ancora del tempo».

problema è che la nuova McLaren MP4-19 va forte, ma si rompe troppo spesso. Almeno così è accaduto nei test invernali. Una cosa è sicura: l'anno scorso il finlandese ha lottato fino all'ulti-

mo ed è riuscito persino a far innervosire Michael Schumacher, come dimostrò la pessima gara del tedesco nel Gp del Giappone dello scorso anno.

Renault Il team francese parte tra i favoriti per la prima volta negli ultimi anni. La macchina ha un aerodinamica molto sofisticata mentre il motore è completamente nuovo e, se vogliamo, più tradizionale come angolo di bancata dei 10 cilindri a V. Alonso ha vinto, pilota più giovane di tutti i tempi, il suo primo Gp, in Ungheria, l'anno scorso. È fortissimo, forse più di Montoya. Trulli ha un compito difficile: togliersi di dosso quell'etichetta di pilota al quale succede sempre qualcosa.

BAR-Honda Senza Villeneuve ma con il veloce inglese Jenson Button e il giapponese, cocco della Honda, Takuma Sato. I due hanno fatto sfacelli nei tempi invernali. La nuova Lucky Strike BA-Honda 006 sembra contare su un'aerodinamica sofisticata e su un motore che dovrebbe ricordare quelli portentosi che spingevano fino al '92 la McLaren di Ayrton Senna. In più è passata anche lei alle gomme Michelin. **lo. ba.**

| FORMULA 1 2004 TEAM E PILOTI | | | |
|--|---|----|----------|
| 1 | FERRARI | 2 | |
| Michael Schumacher Nato 3 gen. 1969 Vittorie 70 | Rubens Barrichello 23 maggio 1972 7 | 3 | WILLIAMS |
| Juan Pablo Montoya Nato 20 sett. 1975 Vittorie 3 | Ralf Schumacher 30 giugno 1975 6 | 5 | McLAREN |
| David Coulthard Nato 27 marzo 1971 Vittorie 13 | Kimi Raikkonen 17 ottobre 1979 1 | 7 | RENAULT |
| Jarno Trulli Nato 13 giugno 1973 Vittorie 0 | Fernando Alonso 29 giugno 1981 1 | 9 | B.A.R. |
| Jenson Button Nato 19 gen. 1980 Vittorie 0 | Takuma Sato 28 gennaio 1977 0 | 11 | SAUBER |
| Giancarlo Fisichella Nato 15 febr. 1973 Vittorie 1 | Felipe Massa 25 aprile 1981 0 | 14 | JAGUAR |
| Mark Webber Nato 27 agosto 1976 Vittorie 0 | Christian Klein 2 febbraio 1983 0 | 16 | TOYOTA |
| Cristiano da Matta Nato 19 sett. 1973 Vittorie 0 | Olivier Panis 2 settembre 1966 1 | 18 | JORDAN |
| Nick Heidfeld Nato 10 maggio 1977 Vittorie 0 | Giorgio Pantano 4 febbraio 1979 0 | 20 | MINARDI |
| Gianmaria Bruni Nato 30 maggio 1981 Vittorie 0 | Zsolt Baumgartner 1 gennaio 1981 0 | | |

rità, a conferma di quel rancore che ha sempre diviso i due dopo il fattaccio di Jerez '97, quello della "sportellata" - con successiva squalifica dal mondiale - data dalla Ferrari del pilota più ricco del mondo alla Williams-Renault del figlio del mitico Gilles. E così nessuno di quelli che prenderanno il via domenica (ore 4 in Italia) ha conquistato un titolo mondiale, a parte ovviamente il Kaiser in rosso. Direte: diamo tempo a questi ragazzi. Vero. Ma il rebus, anche tecnico, di questo mondiale, è capire dove sta la F2004 e dove stanno le sue gomme Bridgestone. «Non sarà facile scalzarmi dal trono - ha detto Schumacher in questi giorni di vigilia - ma penso che la battaglia sarà dura, anche se la nuova monoposto è nata ancora meglio di quella dell'anno scorso». È certo che mai come quest'anno Schumi è stato seduto così assiduamente sul seggiolino della sua monoposto: a Imola, al Mugello, a Fiorano, in Spagna sia con la vecchia F2003 GA e poco con la nuova. Perché di confronti diretti se ne sono cercati pochi, al fine di non dare riferimenti agli avversari. Anche se poi i "tempioni" sono saltati fuori, per dimostrare che anche con i motori che devono percorrere - in base al nuovo regolamento - il doppio dei chilometri, i cavalli non si sono persi per strada. Dal punto di vista tecnico la Ferrari ha scelto la strada dell'evoluzione della specie. Anche se le novità sono sostanziali come in tutte le F1 protagoniste. Innanzitutto i serbatoi. Schumacher e Barrichello avranno, da domenica, meno benzina a bordo. Ma non è che alla Ferrari vogliono fargli fare la figura di due studenti sfacchinati che vanno in cerca di una tanica per tornare ai box. Semplicemente con le nuove regole, essendo aumentata la velocità ai box da 80 a 100 km/h, i pit saranno più rapidi. E quindi se ne potranno fare di più. Semplice no? Poi il muso. È più basso (la macchina è già cambiata molto rispetto alla presentazione di fine gennaio a Maranello) mentre le fiancate sono radicalmente più corte. Poi l'allettonne posteriore "svirgolato", sullo stile di quanto fa la McLaren. Mirabile della galleria del vento, insomma. E in pista? Torna a pieno titolo e in tutti i gran premi il bolognese Luca Badoer, come responsabile di tutti gli ingegneri e i meccanici in pista. Una spalla per l'inglese Ross Brawn che dopo molti anni di battaglie forse accusa qualche plafond. E Barrichello? Pare che abbia smesso di lamentarsi. Le nuove regole hanno vietato, tra l'altro, il cambio automatico e il controllo di trazione in partenza. Dunque maggiore il ruolo del pilota, almeno si spera. Ron Dennis, patron della McLaren-Mercedes, a proposito del pilota che in cuor suo teme di più, dice: «Schumacher è al limite, non sopporta più la pressione dei Gran premi, nel corso della stagione scoppierà». Voi ci credete? Noi no.

In edicola dall'otto marzo



La musica delle donne del mondo

Per contribuire al progetto Aidos sulla creazione in Burkina Faso di un "Centro per la salute delle donne e la prevenzione delle mutilazioni dei genitali femminili e dell'Aids"



l'Unità

a soli 7 euro in più