

IL FILM DELLA CARRIERA



Una carrellata di momenti della carriera e della vita privata di Michael Schumacher: tra gli altri gli esordi coi kart, una chiacchierata con l'avvocato Gianni Agnelli e Luca di Montezemolo e un bacio alla moglie Corinne

King Michael Quindici anni da re della F1

di Lodovico Basalù

Forse l'unico rimpianto che avrà da oggi Michael Schumacher, da uomo normale anche se ricchissimo, sarà quello di non essersi potuto confrontare pienamente con Ayrton Senna. L'unico pilota che molti tifosi, in tutto il mondo, gli pongono davanti. A prescindere dai suoi record, difficilmente battibili. O da quelli di Fangio, Prost, Lauda o Stewart. E dello stesso brasiliano. Schumacher ha segnato un'epoca che forse mai si ripeterà nella storia delle corse. E che forse nemmeno lui si immagina. «È senza dubbio il prototipo del pilota-robot, quasi fosse stato allevato per diventare un campione. Con la testa interamente dedicata alle auto. Come appunto Senna, se vogliamo...». Questo scrissero alcuni cronisti nell'agosto del 1992, subito dopo la sua prima vittoria nel Gp del Belgio, con la Benetton-Ford, sul circuito di Spa-Francorchamps. Quattro anni prima di sedersi nell'abitacolo di una Ferrari, nel gennaio 1996, avendo firmato per Maranello nell'inverno precedente. Dieci anni e undici campionati con le rosse. Consacrazione di una carriera iniziata a soli 4 anni sui go-kart. Sulla pista di Kerpen, gestita dal padre. Un signore per nulla ricco. Fuori dal giro che conta nel mondo delle corse. Ed anche un uomo capace di farsi una nuova vita, di lasciare la moglie - morta precocemente quattro anni fa - ovvero la donna che aveva messo al mondo Michael e il fratello Ralf. «Nella mia vita ho sempre avuto quattro ruote attorno a me. Decidere di smettere è stata una cosa difficilissima, ma questo giorno prima o poi doveva arrivare», disse Schumi a Monza il 10 settembre scorso, dopo un Gran premio d'Italia che lo consacrò vincitore. Parole pronunciate in mezzo alla folla, attorniato da decine di telecamere. «Uno non può stare senza far niente nella vita. Sarebbe noioso. Ho già un'idea chiara su come passare il mio tempo, una volta terminata la mia avventura in F1. Ma sarei un bugiardo se dicessi cosa voglio fare senza un volante in mano e un acceleratore sotto il piede». Questo dichiarò Schumacher due anni fa all'Unità. Due anni come due millenni, vista la recente decisione di lasciare quel mondo che tanto ha amato. Al di là di un atteggiamento spesso avaro con i media, a volte semplicemente disarmante: «Delle volte mi chiedo come sia stato così facile vincere durante questi anni. Anche perché non ho mai dichiarato di essere il migliore. Posso solo dire che resto ancora stupito dalla padronanza del mezzo, a dir poco unico, di Ayrton

Senna. Lo vidi all'opera nei go-kart, lo rividi in F1: mi impressionò, come nessun altro. Anche se Hakkinen è stato l'avversario diretto che ancora ricordo con maggiore rispetto». Parola di un pilota forse unico per la costanza e la determinazione che ha sempre mostrato. Con una preparazione fisica al limite del paranoico, grazie a un guru indiano che per molto tempo lo ha seguito passo per passo. Contribuendo a mettere in pista un uomo capace di avere uno scarto nel tempo sul giro, nell'arco di tutta la corsa, inferiore al decimo di secondo. Un "martello", inesorabile con gli avversari. Come lo erano Senna, Prost, Lauda, Clark, Stewart o Mansell. E quell'Hakkinen così stimato da Schumi. Gente che "staccava" sempre nello stesso punto, percorrendo la medesima traiettoria. A prova di goniometro. Caratteristiche che ti fanno entrare nella leggenda. Un ragazzo scoperto, ironia della sorte, dalla Mercedes. Alla quale ha dato, in questi anni, qualche dolore. La casa della stella aveva del resto visto giusto puntando su quel ragazzo rivelatosi nei kart (campione europeo del 1987) e nella F.3 tedesca (campione nazionale del 1990).

Valorizzandolo nello Junior Team, impegnato nel Campionato Sport Prototipi. «Mi ricordo che guidò per tre ore di seguito a un ritmo infernale - ricorda Jean Todt in una intervista rilasciata alla Gazzetta dello Sport -. Non voglio dire di essere stato io a scoprirlo, ma a convincerlo a venire alla Ferrari sì». Già, perché Michael, a Maranello ci arrivò in un momento in cui tutto andava a rovescio. Lui era già famoso e le rosse a digiuno di titoli dal 1979. Famoso grazie a Luciano Benetton. Che su consiglio di Flavio Briatore lo aveva già ingaggiato alla fine del 1991 nella sua squadra dalla Jordan, con cui debuttò il 25 agosto a Spa. La macchina infemale, che riportò il titolo a Maranello nel 2000, dopo un brutto incidente di Schumi a Silverstone nel

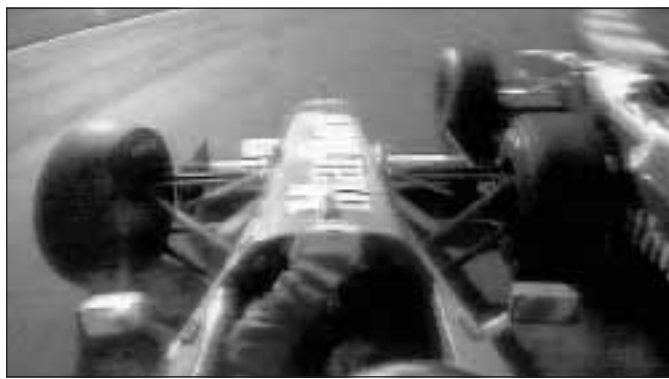
**Scoperta Mercedes
Debutto in Ferrari
dal gennaio 1996
Chiude la carriera
senza aver duellato
davvero con Senna**

DUELLI Con Villeneuve la maxi squalifica
**Da Hill ad Hakkinen
I rivali della sua epoca
«condannati» a perdere**

1994 Gp d'Australia, ultimo della stagione. Schumacher è in testa con la Benetton-Ford, pressato però dalla Williams-Renault di Damon Hill. Forse a causa di questo sbatte sul muretto di recinzione. Poi si ributta in pista e

"chiude" l'inglese, provocando un discusso contatto. Il primo titolo è suo.

1997 È l'anno del botto - e della squalifica - più celebri nella storia della F1. Nel Gp d'Europa, che si disputa sulla pista spagno-



SOLDI Ingaggi, sponsorizzazioni e contratti: un impero finanziario che ha base in Svizzera e vale 1500 milioni di euro
«Schumi Spa»: una holding da 100 milioni di euro all'anno

Conti nelle banche (svizzere) da capogiro, Michael Schumacher si può considerare una vera e propria multinazionale. Un pilota che nell'arco di 16 anni anni di F1 ha guadagnato più di qualsiasi altro nella storia delle quattro ruote. Solo i compensi percepiti nel mondo del golf, da parte di Tiger Woods, gli possono fare concorrenza. Schumi ha del resto generato danaro per se stesso, ma anche per altri. Ferrari compresa. Visto che negli undici anni in cui è stato a Maranello, gli affari del Cavallino sono cresciuti a livello esponenziale per il ritorno di immagine legato al tedesco. Cosa che ha portato a produrre oltre 8000 macchine all'anno tra

Ferrari e Maserati. Con continue iniziative promozionali in ogni angolo del mondo, compresi i cosiddetti mercati emergenti. Ovviamente anche i principali sponsor, da Marlboro a Vodafone o da Shell a Martini, hanno tratto beneficio, con tanto di spot interplanetari, dalla popolarità di Schumi. Senza dimenticare la Fiat, che ha persino messo a listino diversi modelli speciali e tiratura limitata, come la Seicento o la Stilo, firmati Michael Schumacher. E la Harley Davidson, moto di cui Schumi è appassionato, che ha messo pure in vendita un modello speciale con il suo nome. Il tedesco, da parte sua, possiede

ormai case un po' ovunque. Dall'Italia alla Svizzera, paese dove ha per un certo periodo pagato 232.000 euro all'anno per affittare la villa di 15 stanze dove risiede con moglie e figli a Vufflens. Fino ad arrivare alla Norvegia, a Trysil, dove possiede un manichale in legno di 400 metri quadrati. Senza dimenticare la villa vicino al lago di Costanza, con bosco di 15 ettari, di sua proprietà e nelle fasi finali di costruzione. Costata oltre 35 milioni di euro. Insieme a suo fratello Ralf, il prode Michael totalizza un guadagno di circa 150 milioni di euro a stagione. La fetta più grossa della torta è ovviamente sua, visto che tra l'ingaggio che ha per-



Schumacher scende per l'ultima volta dalla sua Ferrari Foto Ansa

1999, fu concepita proprio in quei mesi, grazie a Ross Brawn e Rory Byrne, lo stratega e il progettista che sempre hanno seguito il tedesco. I suoi detrattori sostengono che Schumacher non ha avuto in questi anni avversari degni di questo nome. E che è stato facilitato da una grande squadra. «Ogni epoca ha il suo pilota, inutile fare paragoni», diceva Enzo Ferrari. «Michael ha sempre saputo compattare attorno a sé la squadra», ha detto Ross Brawn,

mago delle strategie. Vero, per un pilota che spesso ha mostrato una sensibilità capace di far dimenticare la sua apparente freddezza, quel voler essere, alla fine, un uomo normale, gelosissimo dei suoi affetti, della famiglia, del ristretto cerchio di amici. «Credo che chiunque abbia un minimo di redditività debba porsi delle domande. Debba chiedersi perché lui è fortunato e tanti altri molto meno». Anche questo resta di quello che ci ha detto in questi anni.



la di Jerez, Schumi è in testa, seguito da vicino dalla Williams-Renault di Jacques Villeneuve. Il canadese tenta il sorpasso, ma il pilota della Ferrari lo sperona platealmente. Con il risultato, però, di finire fuori giri. Con il figlio del mitico Gilles che conquista il suo primo e unico titolo. Schumacher è squalificato per l'intera stagione, perdendo tutti i punti acquisiti.

1998 La stagione vive su un'esaltante duello tra la Ferrari di Schumi e la McLaren-Mercedes di Mika Hakkinen. All'ultima decisiva gara in Giappone il tedesco parte in pole, ma la sua rossa si ferma sulla linea di partenza. Compito abbastanza facile per il finlandese, che coglie il primo dei suoi due titoli.

2000 Dopo un 1999 in cui Schumacher deve abbandonare la F1 per tre mesi, a causa di un incidente nel Gp d'Inghilterra, lasciando il secondo titolo ad Hakkinen, è la volta buona per la Ferrari. Che dopo il 1979 (Jody Scheckter) ritorna a conquistare il titolo piloti. Sempre nel Gp del Giappone. E stavolta ai danni del finlandese. Nel 2001 e nel 2002 il dominio è pressoché assoluto per Schumi.

2003 Solo due punti separano alla fine Raikkonen (McLaren-Mercedes) da Schumi. Sempre un finlandese, sempre il Gp del Giappone decisivo. Con il pilota Ferrari che conquista il suo sesto titolo grazie anche alla vittoria di Barrichello nella terra del Sol Levante. **lo.ba.**

cepito in questi anni, più i proventi derivanti dai gadget firmati "Schumacher", ha dirottato sul suo conto corrente almeno 100 milioni di euro ogni anno solare. In questa cifra sono compresi anche i diritti per gli articoli in catalogo - oltre 4000 dai cappellini alle magliette venduti nei negozi di tutto il mondo - che portano il suo autografo, appunto quello della Michael Schumacher Collection. La fabbrica di soldi della famiglia Schumacher è insomma senza precedenti. Al punto che in tutti questi anni quella che si può considerare una vera e propria "finanziaria" del settore, punta su varie roccaforti. Come la "Weber Management", una socie-

tà di proprietà del manager di Schumacher, Willy Weber. Che possiede, tra l'altro, anche una catena di 40 ristoranti. Gestendo tutti i contratti pubblicitari di Michael Schumacher, mentre con il fratello Ralf ha da tempo rotto ogni contratto esistente. Senza dimenticare il Michael Schumacher Kart Center, un vero e proprio centro di go-kart creato a Kerpen, dove i piccoli "Schumi" iniziarono la loro carriera. Ci sono ristoranti, cinema, pista al chiuso, pista all'aperto. Oltre a un museo, con tutte le monoposto usate dal campione della Ferrari, ultima la Jordan con la quale debuttò al Gp del Belgio del 1991. **lo. ba.**