

Due righe di introduzione.....	2
Uomini... al muretto.....	3
IL 2000.....	4
Fidatevi di noi!.....	5
Partenza bruciante!.....	6
Imola: silenzi, urla ed emozioni.....	7
Traffico di Pasqua?.....	8
Ferrari: una mossa critica?.....	9
Pioggia, bel regalo! (...e gli interessi?).....	10
Simpatici ed antipatici.....	11
Appuntamento in cima al podio!.....	12
Una bandiera nell'armadio!.....	13
“Continuiamo a farci del male”!.....	14
Umili alla riscossa!!!.....	15
Ad Hakkinen la “battaglia delle Ardenne”.....	16
Michael, nel nome del leone della CEA.....	17
Ferrari, Ferrari! (... e che la festa cominci !!!).....	18
Ferrari, la festa si fa doppia!.....	19
IL 2001.....	20
Rimescoliamo le carte!.....	21
Programmatori 3, Piloti 0. (...E' la fine?).....	22
Sepang, ancora dominio rosso!.....	23
Altro che lotte in famiglia!.....	24
Stato confusionale!.....	25
Possiamo chiamarla vittoria?.....	26
Ferrari: Sembra facile!.....	27
Questione di serbatoio!.....	28
McLaren: è sonno profondo???	29
Schumi: obiettivo leggenda.....	30
Bentornato, Mika!.....	31
Williams, grandi speranze.....	32
Ferrari: ed ora il 2002!.....	33
Spa: una certezza ed un miracolo.....	34
Monza: tanta voglia di dire basta.....	35
Hakkinen, ti vuoi davvero ritirare?.....	36
Schumi, apoteosi giapponese.....	37

“...A tavoletta!!!” : 2000 - 2001. Copyright Marco Cannavacciuolo 2000 - 2001.

Due righe di introduzione.

Uh, che gran luce, qui! Bell’ambientino, ANXI, grazie! Oh, anche il mio spazio, con il banner personale: davvero niente male! Accidenti, ci stiamo montando troppo la testa, attenzione!

Ah, scusate: ci siete anche voi! Allora, riorganizziamo un momento le idee: presentiamoci.

Piacere, The_Avalanche, e per quest’anno (dopo l’“esperimento” di 5 GP del ‘99: Canada, Francia, Spagna, Inghilterra, Giappone) vi terrò compagnia con gli articoli di approfondimento di Circus 2000. Ogni Lunedì dopo il GP, salvo imprevisti, uscirà il mio speciale, rigorosamente di trenta righe, su un particolare, od un motivo, che hanno ispirato o influenzato gli eventi della corsa. Come avete capito, il titolo della rubrica è “...A tavoletta!”. Cercherò di darvi un parere, avvalendomi anche di fonti come dire, “professionali”. Spero che il mio operato vi piaccia. Per segnalarmi eventuali errori, o temi che vorreste sviluppare assieme, quest’anno c’è anche il mio nuovo indirizzo e-mail:

avalanche@freemail.it

scrivetemi, mi raccomando!

Ma ora, prepariamoci a qualche riga su qualcosa che ANXI non ha trattato nel suo “spunto” di inizio: non vi parlerò delle novità, nemmeno una sillaba, ma piuttosto, di quei protagonisti della stagione passata che ci hanno comunque lasciato qualcosa. Mettete un disco d’accompagnamento, tipo “Missing” di Vangelis, e gustatevi

Uomini... al muretto.

Bizzarra, la vita, per gente come Alex Zanardi: debutti in F1 presto, da giovane, ma non vai oltre un sesto posto (nel '93, se non sbaglio). Poi decidi di cambiare tutto: Paese, modo di vivere, e tutto cambia radicalmente. Oplà: due titoli mondiali di formula CART consecutivi (1997 e '98). A quel punto, ti senti che puoi riprendere con la vita che hai lasciato, e lo fai anche per dimostrare a tutti, ed a te stesso per primo, che puoi vincere dovunque, e torni in quel mondo che non ti ha dato troppo in passato. Addirittura alla corte di Frank Williams, uno che di piloti se ne intende. E tu ti immagini un pilota vincente, che può fare sfracelli anche in F1. Ma già dalle prime battute, qualcosa ti fa capire che l'ambiente non fa per te: ti senti imposto, per certi versi, e quando finisce il calvario di una stagione da puro incompreso (inascoltato da Williams, dai meccanici, quasi da tutti) decidi di dire di nuovo basta. Ma non sei una vittima, e giustamente non ti senti tale: sei solo una persona che ha cercato di fare con coscienza il suo lavoro, ma alla quale è mancato un vero sostegno, riconosciamolo. Al suo posto debutta un tal Jenson Button, che ha fatto sfracelli nelle formule minori. Vedremo.

Un altro incompreso (in parte) è stato Olivier Panis, che non è stato capace di recuperare fino in fondo il brutto incidente dell'anno scorso in Canada. Dico incompreso a maggior ragione perché Olivier è francese, come il titolare della sua ex scuderia, Alain Prost. E sappiamo quanto il “Professore” sia esigente e poco tollerante, per realizzare il suo sogno di vedere una macchina francese condotta da un pilota francese al titolo mondiale.

Altro giro, altra partenza, dapprima annunciata, poi rimandata, alla fine (i maligni dicono finalmente...) confermata: Damon Hill, grande campione, che forse non ha dato proprio tutto quello che sapeva. Dipinto come uno psicolabile dalla stampa (specie inglese), l'ultimo compagno di squadra di Ayrton Senna ci ha fatto vedere delle belle cose negli anni passati: i duelli con un certo Michael Schumacher o con Jacques Villeneuve li ricordiamo per veemenza simile solo ad un altro grande pilota inglese: quel Nigel Mansell che per alcuni aspetti somiglia al figlio del grande Graham. In bocca al lupo a tutti loro (ed anche a Tora Takagi, va!) per la vita lontano dalle piste, per il resto rimando tutti i lettori al 13 marzo, dopo la nottata del GP di Australia, dall'Albert Park di Melbourne.

“...A tavoletta!!!” : 2000 - 2001. Copyright Marco Cannavacciuolo 2000 - 2001.

IL 2000.

Fidatevi di noi!

...Sembrano dircelo chiaramente, i due ferraristi, dall'alto del podio di Melbourne, “dirigendo” simpaticamente il nostro inno nazionale; fidatevi, non vi deluderemo. Se il GP d'Australia, quarantaseiesima “doppietta” rossa della storia F.1, ha stabilito qualcosa, ha soprattutto sancito una fondamentale divisione tra le scuderie affidabili già dalla partenza del mondiale, e quelle che devono ancora lavorare sull'ingrediente chiave di una vettura che aspira a diventare campione del mondo. Infatti, guardando l'ordine d'arrivo, vediamo che la zona punti è costituita da piloti di scuderie che, come la Sauber (prima della squalifica di Salo per deflettore irregolare), la sorprendente BAR, e leggermente in minor misura, la Benetton, hanno trascorso l'inverno cercando di migliorare le loro magre performance in termini di gare concluse: la Sauber è stata infatti, nel '99, la scuderia che ha compiuto il minor numero di giri in totale, mentre la BAR, finalmente in luce oggi, ha collezionato una serie infinita di ritiri, compresa una trafila record di 11 ritiri consecutivi di Villeneuve, nonostante la sua proverbiale grinta. La Williams-BMW sorprende anch'essa, principalmente per delle buone prestazioni complessive, che fanno ben sperare. (Avrete certamente capito che sto parlando di Ralf Schumacher, pilota maturato molto, negli ultimi due anni; Jenson Button, penultimo in prova ad I'6 dal fratello di Schumi, ma sesto prima del ritiro, deve ancora lavorare). Per quanto riguarda la “rossa”, bè, basta dire che Irvine, nel '99, si ritirò soltanto una volta nel corso del mondiale (ruppe il motore ad Imola), e quindi, a regolamenti quasi inalterati, l'attuale ensemble telaio - motore è basato sul nucleo stabile della F-399 campione del mondo costruttori. Per McLaren, Jordan e Jaguar c'è quindi da lavorare (ed in fretta, fra due settimane si va in Brasile) sull'affidabilità, del motore in particolare, se si vuole puntare in alto. La scuderia di Ron Dennis, in particolare, non sembra quel “fulmine” dal punto di vista prestazionale che era all'inizio di stagione '99: in qualifica, diciamolo, la McLaren ha “trovato” una pole position che poteva benissimo essere persa, se Coulthard non fosse andato a muro nell'ultima chance utile per Schumacher, in vantaggio su Hakkinen nel primo intermedio, ed autore del miglior tempo assoluto nelle prove libere. Due McLaren fuori uso per guasti al motore nel giro di 18 giri, quindi, anche se dalla partenza (sbagliata dalle rosse come al solito) sembravano poter controllare abbastanza agevolmente la corsa, anche con l'involontario aiuto di Frentzen; altre note dolenti da casa Jaguar e Jordan. Eddie Irvine, abbastanza pungente (a parole) sabato nei confronti di Schumi, guadagna anche lui anzitempo la via dei box, mentre della Jordan, a parte la buona partenza di Frentzen, si può dire ben poco, se non che l'aspettiamo ben più valida ad Interlagos, come le compete il suo ruolo di prima fra gli “altri”, dietro McLaren e Ferrari, come è accaduto in prova. Vedremo ad Interlagos, circuito molto tecnico e notoriamente piuttosto ostico alle vetture di Maranello, come proseguirà la storia del Mondiale 2000.

Partenza bruciante!

Ve lo confesso: nel caso fosse piovuto nella gara di Interlagos quest'articolo avrebbe potuto chiamarsi benissimo “Cosa è piovuto oggi?” (con una chiara allusione, oltre che alla pioggia vera, alla “pioggia” di cartelloni pubblicitari, squalifiche ed alettoni vari) e sarebbe stato un vero e proprio “sproloquio” contro gli organizzatori di questo G.P., la cui preparazione è stata approssimativa, giusto per usare un eufemismo. Invece, vista la stupenda vittoria di Schumi, “corroborata” (salvo eventuali sviluppi, aspettiamo...) dalla squalifica di Coulthard per alettone irregolare, ho deciso di cambiargli titolo ed argomento. Avrete senz'altro visto tutti la fantastica partenza del campione tedesco, che gli ha permesso di presentarsi già all'attacco di Hakkinen alla prima curva (da terzo che era sulla griglia). Evidentemente, la leggerezza iniziale della vettura ed il talento del campione ferrarista hanno poi fatto il resto. Ma volevo soffermarmi su alcuni piccoli, quanto decisivi, particolari.

Forse molti di voi avranno ancora nella memoria le fulminanti partenze delle McLaren del 1999, e magari qualcuno avrà anche rilevato che ogni volta che la partenza è stata ripetuta le “frecce d'argento” o non hanno ripetuto lo stesso exploit, o hanno avuto dei problemi, oppure addirittura non sono neppure riuscite a smuoversi dalla posizione sulla griglia (e penso, ad esempio, a Coulthard a Melbourne '99).

Ora, sappiamo bene che oggi nelle vetture di Formula 1 c'è molto software, forse più di quanto è contenuto in diversi computers (basti pensare al sofisticatissimo software di gestione del cambio al volante, programma che varia ad ogni Gran Premio), e la tecnologia che segue passo passo una vettura potrebbe essere senza dubbio maggiore di quella descritta da un romanzo di Tom Clancy o da un film di 007. Al di là del pilota, quindi, c'è una componentistica davvero notevole in termini di “supporto tecnico”. Quindi, in molti casi, la partenza non è soltanto merito del pilota, ma di molti dispositivi, e fra questi dei cosiddetti “anti-spin”, programmi particolari che risiedono su dei chip. Questi componenti evitano eccessivi pattinamenti delle ruote alla partenza, permettendo così al pilota di avere a disposizione tutta la potenza del motore quando gli serve, cioè immediatamente dopo lo spegnimento del semaforo rosso. Neanche a farlo apposta, questi chip di “anti-spin” si autodistruggono dopo aver svolto il loro compito, un po' come la scheda del cellulare la cui combinazione viene sbagliata molte volte. Ed in definitiva, se la partenza viene ripetuta il contenuto delle EPROM (i chip che ospitano il programma di “anti-spin”) si è già volatilizzato, e tocca quindi al pilota “metterci del suo”. Con questo non voglio dire che la partenza di Schumi sia stata, come dire, “assistita”, dato che i regolamenti attuali sono cambiati, e su questi dispositivi sono molto restrittivi. Volevo solo porre l'accento su un fatto troppo spesso trascurato. Avrete notato quanta pubblicità di computers c'è quest'anno sulle vetture di F.1? Bè, un motivo ci sarà, no? Signori, appuntamento al 9 aprile, ad Imola, per un'altra tappa del Circus iridato.

Imola: silenzi, urla ed emozioni.

Non me ne vogliano i giornalisti in sciopero questo weekend ma devo ammettere che, nelle due, silenziose, telecronache di sabato e domenica la Formula 1 si è vista sotto una diversa luce, più autentica, non “filtrata” da commenti che potevano anche essere messi da parte. Purtroppo sono mancate spiegazioni e discussioni tecniche, una vera e propria “colonna portante” del Circus attuale, ma questo è stato il prezzo da pagare.

Così abbiamo visto e giudicato noi stessi, spettatori quasi sempre “bombardati” da giudizi altrui, la battaglia sul filo dei millesimi tra Schumi ed Hakkinen nelle prove, con gli spettacolari *camera car* della Rossa di Barrichello, l’attesa e l’esultanza finale del team McLaren, con in testa la sempre presente moglie di Mika Hakkinen.

Abbiamo visto (e sentito) la partenza “pattinata” di Schumacher, ed il bel duello tra Coulthard e Barrichello: il brasiliano è stato capace di resistere per quasi due terzi di gara agli assalti dello scozzese, per poi essere tenuto dietro soltanto da un pit stop non irresistibile dei meccanici di Maranello. Ma la strategia vincente è stata quella della Ferrari di Schumi il quale, ritardando la seconda fermata ai box ha permesso di imbarcare meno benzina, risparmiando secondi preziosissimi. Abbiamo infine assistito ad un inquietante finale di quest’autentica battaglia, con il distacco di Schumacher che veniva lentamente eroso dai furiosi giri veloci del finnico, ma non abbastanza per consentire alla McLaren di impensierire più di tanto i nostri.

E poi? La festa di Imola (con l’indimenticabile “bacio alla pista” di quel tifoso ferrarista) con la commozione che si leggeva sul volto dello staff Ferrari, finalmente liberi di poter gareggiare senza complessi di inferiorità con la scuderia di Ron Dennis. C’è un conto aperto, tra Ferrari e McLaren, e la battaglia è davvero iniziata quest’oggi. Abbiamo visto le 4 vetture in pratica sullo stesso piano per tutto il weekend, e questa “vittoria ai punti” costituisce un capitale prezioso da far fruttare più in là.

Mi direte, e gli altri? Bè, ci siamo davvero accorti tutti che la vera sfida, quella per il casco iridato, è soltanto tra Schumacher ed Hakkinen, gli “altri” non Ferrari - McLaren hanno solo le briciole, ma andiamo con ordine. Intanto Villeneuve si è rivisto, e, per merito anche del motore Honda, sta lentamente riportando la BAR ad un buon livello. Zonta ha poi ingaggiato una furiosa battaglia con Diniz per una decima posizione che non contava nulla, ma almeno abbiamo visto un sorpasso in pista, fino al testacoda che ha tolto di mezzo il brasiliano della BAR. Bene anche la Williams di Ralf Schumacher, naturalmente fino al ritiro, mentre Jenson Button deve ancora fare i conti con un po’ di inesperienza. Così così la Jordan. Ancora una volta Trulli è stato tradito quando era a punti. La Jaguar sembra essere suscettibile di parecchi miglioramenti, dato che le due vetture verdi sono state parecchio in ombra questo weekend. Non parliamo di Fisichella, e dei suoi (presunti) problemi: non so se sia proprio il romano il futuro della F.1 italiana...

Ci diamo appuntamento al 23 aprile, a Silverstone, per continuare la storia del Mondiale 2000.

Traffico di Pasqua?

Questo weekend inglese, oltre ad aver visto (Venerdì e Sabato) il predominio della natura sulle geniali (?) menti manageriali della FIA (che, ricordiamolo, ha deciso di far correre la F.1 a Silverstone in un periodo decisamente sfavorevole dal punto di vista meteo), ha visto, un po' come noi comuni mortali alle prese col “ponte” di Pasqua, molto traffico in pista.

Ma ripercorriamo il weekend. Sabato, alle 13.55, cioè cinque minuti prima della fine delle prove, in condizioni di pista semi - asciutta, ci sono ben 21 piloti in pista, tutti meno Villeneuve. Molti miglioreranno il loro tempo, compreso Rubens Barrichello, l'uomo della pole, ma sfortunato protagonista della gara. (E' stato detto che Schumi ha commesso l'errore di fallire il decisivo attacco alla pole. Vero, ma con così tante macchine in pista, chi dice che avrebbe potuto staccare un tempo migliore? Potrebbe anche non esserci riuscito, e poi dei se e dei ma...).

Al via del G.P. i primi sei si staccano dal resto del gruppo, lasciando il 7°, Villeneuve, a bloccare (per ben 33 giri!) uno Schumacher furente quanto impotente. I pit stop mescolano un po' le carte, accrescendo solo la confusione, ed il traffico. Anche le McLaren non si sono dimostrati immuni alle “code”, anticipando troppo la sosta, e finendo parzialmente “imbottigliati” nel traffico dei doppiati.

Tirando le somme, alla fine della gara Schumi è arrivato terzo, limitando sì i danni (ha perso 2 punti da Hakkinen), ma mancando un'occasione per mettere pressione sulla McLaren. Un attacco più deciso alla scuderia di Ron Dennis in casa loro avrebbe messo tutti in guardia sulle vere forze in campo; invece si sono riviste squadre che finora non avevano particolarmente brillato, come la Jordan, con la bella prova di Frenzen in prova e in gara (peccato per quel guasto al cambio che lo ha fermato a 5 giri dalla fine) ed il 6° posto meritatissimo di Trulli, autore dell'unico vero sorpasso in gara, proprio su Jacques Villeneuve, l'uomo - chiave della gara, nel bene e nel male. La Williams-BMW è diventata una realtà, ed anche il giovane Jenson Button ha meritato di lottare con i grandi piloti, probabilmente perché conosceva bene il tracciato, avendoci corso nella Formula 3 inglese.

Questo G.P. d'Inghilterra, oltre ad essere stato oggettivamente poco selettivo, ha anche stabilito il dogma della F.1 attuale, vale a dire l'impossibilità del sorpasso in pista. Salvo rarissime eccezioni, talvolta supportate da problemi tecnici veri o presunti che siano, il fatto che non si possa superare l'avversario diretto in velocità costituisce un handicap enorme allo spettacolo, che rischia di trasformare il Circus in una “Formula Noia”, con gravi ripercussioni anche di natura economica (caduta di audience *et similia*). Il progressivo divieto del controllo elettronico della trazione va nel senso di una maggiore spettacolarità, ma probabilmente non basterà. Il prossimo tracciato, Barcellona, è per tradizione favorevole alla McLaren. Vedremo. Ci diamo appuntamento tra due settimane per proseguire con l'ennesima puntata dell'eterna lotta Schumi-Hakkinen di questo Mondiale 2000. Secondo voi, il vincitore di oggi, Coulthard, cosa penserà di questo duello?

Ferrari: una mossa critica?

Barcellona: ed eccoci qua, come l'anno scorso, a celebrare la doppietta McLaren, con Schumacher ancora una volta dietro il proprio compagno di squadra (l'anno scorso arrivò quarto, preceduto da Irvine). Se non avessimo visto per tutto il week-end il tedesco della Ferrari in testa in ogni prova, potremmo quasi dire: è la storia che si ripete. La realtà è stata ben diversa. E' stato come giocare a testa o croce (o meglio, alla roulette russa) con il vento e le nuvole a favorire le “Rosse” il sabato, e la domenica con Schumi che fa la scelta - chiave di gomme più dure rispetto agli altri, scelta che si rivela perdente soprattutto per il fallimentare secondo pit stop. Ripensando al perché di questa sosta prolungata, e quindi della sconfitta Ferrari, troviamo la causa di tutto, con la logica un po' perversa della “teoria delle catastrofi”, in un piccolo gesto.

Avrete notato, magari rivedendo il replay, che il meccanico con il segnale “Brakes on” davanti a Schumi, alza leggermente prima del dovuto la “paletta”. Schumi (incolpevole, non crocifiggiamolo anche questa volta) parte a razzo, forse troppo, ma per star davanti all'incalzante Hakkinen questo ed altro. Il bocchettone della benzina, “pilotato” da quel gigante che è l'inglese Nigel Stepney, 1 metro e 95 di potenza e perizia, è ancora parzialmente nel serbatoio, e fuoriesce dalla vettura solo con la partenza del ferrarista. Il meccanico non ha quindi il tempo materiale per spostarsi fuori dall'area di manovra della Rossa, la cui gomma posteriore destra colpisce il tecnico sulla caviglia sinistra. Ed ecco fatta la frittata: in Ferrari, Nigel Stepney è il responsabile dei meccanici, uno dei pochi a compiere il gesto decisivo del rifornimento. La decisione su chi debba sostituirlo è critica. Tocca ad Andrea Vaccari, ed anche per via del complicato meccanismo di inserimento (il bocchettone va calato verticalmente sulla Ferrari, diagonalmente sulle altre vetture) Schumacher perde quei 10 secondi preziosi che gli fanno perdere la testa della corsa a vantaggio di Hakkinen. Ma la giornata storta del tedesco non finisce qui. Un pneumatico ha una pressione più bassa degli altri tre, e questo penalizza il nostro eroe, che si vede sfilare, oltre che da Coulthard e dal fratello Ralf (con il quale ingaggia una lotta del tipo “passi tu, no, passo io”) da un Barrichello nel suo unico spunto da grande pilota. Rientra ai box (Button è lontano, poi romperà il motore), cambia i pneumatici, ma ormai la corsa è già stata decisa. E a Schumacher resta un po' la sensazione di aver lottato invano. In McLaren e Williams sono stati un po' ristabiliti gli equilibri tra i rispettivi dualismi: Hakkinen/Coulthard e Ralf Schumacher/Button, a vantaggio dei primi. Anche se probabilmente non finirà qui, e dovranno passare almeno due gare prima di capire veramente chi “guida le danze”. Appuntamento al 21 maggio, al Nürburgring, per un'altra decisiva battaglia nella corsa al titolo iridato del 2000.

Pioggia, bel regalo! (...e gli interessi?).

Il Nürburgring, a differenza di un anno fa (ricorderete il “fattaccio” del pneumatico mancante di Irvine) ha regalato la quarta vittoria di Michael Schumacher ed il quarto posto di Barrichello, quindi ancora quattro bei punticini in più su Hakkinen e tre sulla McLaren permettono alla Ferrari di consolidare il predominio in entrambe le classifiche mondiali.

Questo Gran Premio ha dato un po' il sapore di una inattesa rivincita, una restituzione di qualcosa che c'era stato scippato abilmente. Bruciava ancora, in casa Ferrari, la delusione per quel week-end del '99, con quel macroscopico errore sbattuto in prima pagina ed in diretta TV mondiale. Senza quella gomma (o meglio, *con* quella gomma!) Irvine, facendo qualche calcolo, avrebbe vinto il mondiale. Ora Schumacher ha 18 punti di vantaggio su Hakkinen, e la Ferrari ne ha dieci sulla scuderia di Ron Dennis. Quest'oggi hanno sbagliato i meccanici della McLaren, perdendo secondi preziosi per fissare una gomma in occasione del primo pit stop del finlandese. Dopo, la pioggia ha avvolto tutto. Barrichello ha dovuto cedere il terzo posto per una terza fermata ai box assolutamente non prevista, e probabilmente dettata da un errato conteggio dei carichi di benzina o ad un guasto dell'impianto di rifornimento. Questo è stato l'unico rimpianto di una eccellente gara ferrarista, che inoltre pone Hakkinen come unico (ed eterno) rivale del tedesco della Rossa: francamente patetica la gara di Coulthard, indeciso in partenza e per tutto il resto della gara, nonostante una meritata pole position. E così diventano 11 gare che il pilota in testa alla griglia di partenza non porta a casa il bottino pieno.

Passiamo ad altre stonature: Trulli e Frentzen, e la Jordan nel complesso. L'anno scorso Trulli arrivò secondo dietro Herbert, oggi è stato il primo ad uscire, senza completare giri. Frentzen è andato K.O. dopo due giri: se fossi Eddie Jordan, invece di distribuire i CD commemorativi del 10° anno della sua scuderia (e a 25 sterline, 80.000 lire!) cercherei di arrivare almeno all'11° anno. E dignitosamente. Poi ne abbiamo anche per la Williams, con Ralf Schumacher incolore ed ed un Jenson Button mai capace di lottare per i punti. Capitolo Jaguar: Herbert ha saputo, fino alla toccata con Wurz, condurre una gara dignitosa (sempre fuori dai punti, comunque), mentre Irvine si è fatto ricordare solo per un incidente al limite dell'incredibile con Ralf Schumacher. E non parliamo della BAR e della Prost! Come avete capito, la F.1 nel 2000 è un affare per solo due scuderie.

Ci rileggiamo il 4 giugno, a Montecarlo, per un'altra decisiva battaglia nella corsa al titolo iridato del 2000.

Simpatici ed antipatici.

Ancora una volta il GP di Monaco ha riservato emozioni forti per tutti. E non solo per il brivido di sfiorare i guard-rail ad ogni curva, come ben sapete. E nemmeno per la partenza ripetuta per via di un problema dei cronometri (!) e (/o) di un ingorgo alla curva della vecchia stazione.

Il nostro Schumy, tradito da una sospensione cotta al forno (in pochi minuti, tipo microonde!) da uno scarico difettoso, ha conosciuto il suo primo ritiro dopo sette gare; Hakkinen, 5° in prova, ha avuto anch'egli problemi alle sospensioni, ma è stato più fortunato, ed ha potuto artigliare un punticino che non gli ha impedito di scivolare al terzo posto nella classifica mondiale, superato dal vincitore di oggi, il compagno di squadra Coulthard. Lo scozzese ha mantenuto una condotta di gara regolare, ed ha permesso alla McLaren di ridurre la distanza dalla Ferrari di solo due punti per quanto riguarda il mondiale costruttori e a dodici punti da Michael Schumacher, 46 punti contro 34, per il mondiale piloti.

Ci sono state delle piacevolissime (purtroppo mezze) sorprese, come vedere la Jordan di Trulli fare un'ottima gara (per non parlare delle prove, secondo in griglia) per poi essere messo fuori gara da un guasto al cambio. Frentzen anch'egli K.O. per un incidente alla Sainte-Devote. Davvero una specie di trappola perenne, questa curva, resa tale per “merito” di due Renault Clio che, toccandosi, vi hanno sparso olio e sporco in occasione della partenza della Coppa Clio disputatasi nella mattinata.

E' tornata a punti anche la Jaguar di Irvine, meritatamente quarto, dopo una gara disputata con la solita tenacia, mentre Fisichella, terzo dopo delle prove francamente non esaltanti, si conferma l'unico pilota ancora “a pieni giri”. Tralasciando altri eventi, come il 5° posto di Salo, l'incidente di Ralf Schumacher o la “corsa nella corsa” (podistica, però) di Zonta, Diniz ed Heidfeld dopo la prima partenza, volevo porre l'accento su un paio di fatti che a mio giudizio, stanno determinando dei veri e propri cambiamenti all'interno della Scuderia Ferrari.

Vi ricordate Schumi e Rubinho qualche anno fa? Avrete sicuramente presente lo Schumacher freddo calcolatore, l'imperturbabile pilota d'acciaio, e quel simpatico guascone di Barrichello, il ragazzo di origini lontanamente italiane che per guidare un'auto rubava la patente al papà. Da qualche tempo mi sembra che i ruoli si stiano lentamente invertendo, con Schumi che, oltre a fare progressi con l'italiano (ormai, quando parla nella nostra lingua, lo fa senza avere accento, cosa notevole, che esprime il suo senso della precisione) si sta anche “italianizzando” nella gestualità e, strano ma vero, nella sensibilità. Oggi si è voluto subito informare sulle condizioni del fratello (col quale, tra l'altro, ha avuto dei duelli feroci in passato) ed anche a Barcellona, quando ha inconsapevolmente fratturato la caviglia del suo amico Stepney, è sembrato essere sconvolto. Rubinho invece, se lo avete visto oggi sul podio monegasco, non è sembrato nemmeno troppo contento (confrontatelo con il suo secondo posto con la Stewart due anni fa); probabilmente sta ancora patendo chi gli rinfaccia confronti con Irvine o che gli sta mettendo un'enorme pressione addosso. Lasciamolo stare, potrebbe essere un gran bene per lui.

Noi ci rileggiamo tra due settimane, dopo il Gran Premio del Canada, ottava gara del Mondiale 2000.

Appuntamento in cima al podio!

A Montréal Michael Schumacher ha finalmente, dopo 13 gare, infranto la maledizione della pole position. Ma lo aveva detto: per lui il 13 è un numero fortunato, ed il nostro ora, con il 40° successo, si trova ad una sola vittoria dal grande Ayrton Senna. La McLaren, quest’oggi, è apparsa davvero l’ombra di sé stessa, arruffona e pasticciona (ed i meccanici che stanno a lavorare su Coulthard alla partenza del giro di ricognizione ne è un perfetto esempio, a meno che non venga presentato l’alibi ufficiale del guasto), sempre (e parlo di Hakkinen) incapace di lottare per il podio. E questo proprio in occasione del 500° G.P. della scuderia di Woking. Secondo me, quando il “gran capo” Norbert Haug è sceso dal muretto ed è andato nel paddock a parlare, lo ha fatto per dire a quelli che avevano confezionato la torta di portarla un’altra volta, tanto poca era l’atmosfera di festa ai box. A questo punto potrebbe quasi essere possibile un piccolo, decisivo, fatto: avrete sicuramente visto un Hakkinen più “smorto”, spento nel morale più che sui tempi, e non vi viene quasi da pensare che alla McLaren abbiano finalmente preso la strada di puntare tutto su un solo pilota? Avrà capito il buon Dennis che continuare nella lotta tra i due galli nel pollaio non può far altro che male alla scuderia? Mah!

Un altro protagonista, Rubens Barrichello, sembra essersi “svegliato”, completando un arrivo ferrarista in parata che costituisce un salutare “ceffone” al morale del team di Ron Dennis. Il pilota brasiliano, complice la pioggia che ha aiutato molto il suo stile di guida, si è dimostrato un valido scudiero di Schumi, prima scrollandosi di torno il solito, coriaceo (e poi ritirato con una manovra folle) Villeneuve, poi “tenendo il posto” a Schumi in occasione della sosta ai box del tedesco, e difendendo il secondo posto fino ad “attaccare” il leader del mondiale per sferrare un uno-due che costituirà senz’altro uno dei migliori ricordi di questo Mondiale 2000 ferrarista.

Sarà un bel ricordo anche per i 16 punti (contro 3 della McLaren) che la Ferrari ha incamerato ai fini del titolo mondiale costruttori, molto utile in futuro, in previsione di sempre possibili future débacle della Rossa.

Ma veniamo agli altri protagonisti. Fisichella e Trulli, altri due “galletti” sempre in lotta per un posto alla futura, temibile già da adesso, Benetton – Renault del 2002, si confermano a punti. Validi la scelta tecnica di Fisichella, aiutato dalla pioggia a fare una sola sosta e tra i primi a scegliere le gomme da pioggia, mentre Trulli si è confermato il solito buon pilota, a volte sfortunato, ma sempre lì in lotta, per riportare la Jordan (apparsa in crescita) al livello di “terza forza” del Mondiale che le compete.

Di Villeneuve abbiamo già detto, e bisogna proprio aggiungere che sulla pista di casa (per lui due volte, visto che è intitolata al padre, il mitico Gilles) proprio non gliene va bene una. Come pure non ne va bene una ad Alesi, Heidfeld e alla Prost in generale, e fra due settimane si va in Francia, e chissà come si comporterà la “nazionale francese” della F.1...

Anche a tutti gli altri diamo appuntamento a Magny – Cours, il 2 di luglio, per la nona prova del Mondiale 2000.

Una bandiera nell'armadio!

Diciamolo: Magny – Cours ha riaperto il campionato. La Ferrari è stata la grande assente da metà gara in poi, ed ora, cinque vittorie contro quattro ed una doppietta a testa, c'è davvero da stare con i piedi per terra e mettersi a lavorare sodo, se si vuole portare a casa l'iride.

Coulthard, ora a soli 12 punti da Schumi, è il nostro vero avversario: l'incidente aereo gli sta facendo credere di essere invulnerabile, e lo scozzese lo ha dimostrato anche oggi, con un audace sorpasso al tedesco della rossa (dopo un primo tentativo fallito) e continuando a dare un secondo al giro ai suoi avversari più temuti.

Dopo l'uscita di scena di Schumacher, avvenuta per un guasto alla bancata destra del motore in occasione del sorpasso di Hakkinen, la Ferrari è davvero scomparsa, “merito” anche di un errore dei meccanici del pit stop di Barrichello. Non c'è proprio nulla da festeggiare, nemmeno il terzo posto del brasiliano che ha davvero il sapore della beffa. Per oggi quindi le bandiere possono restare ben chiuse negli armadi e non essere sventolate nelle piazze italiane.

Il fatto che nemmeno gli ingegneri della Ferrari a fine gara sappiano cosa ha fermato il motore della vettura di Schumacher è di per sé il fatto più preoccupante, perché scatena la lotta contro un nemico invisibile all'interno della scuderia di Maranello: l'affidabilità, infatti, sembra cominciare a mancare in condizioni di caldo torrido e di sollecitazioni estreme della vettura: come a Montecarlo. Ma nel Principato fu un'altra gara, con uno Schumacher in testa dall'inizio della gara con un ritmo insuperabile, fino alla rottura della sospensione posteriore destra, cotta da uno scarico difettoso. Il titolo mondiale quindi non è per nulla in tasca a Michael Schumacher, come alcuni giornali sportivi avevano già pronosticato nel week-end.

Gli altri: Villeneuve lodevole quarto, si conferma come il pilota del Circus capace di fare le migliori partenze in assoluto in questo momento, e questo, un mese fa, ha attirato l'interesse della Fia, che ha fatto modificare alcuni apparati della BAR. Ma il risultato è stato lo stesso: modifiche fasulle o vero merito? Se mi permettete un'opinione, sono per il talento di Jacques, pilota che in passato si è spesso lanciato contro l'eccesso di elettronica nelle monoposto. Ed a ragione. Jordan e Williams ancora in perenne lotta fra di loro, come Trulli e Ralf Schumacher. L'abruzzese ha alla fine strappato un punto, che lo mette in condizione di superare in classifica generale il compagno di squadra Frentzen. Ralf Schumacher è invece arrivato quinto, portando due punti utili alla Williams. Benetton che con Fisichella ha ancora visto la bandiera a scacchi, ma questo è stato l'unico risultato possibile per il team di Briatore (Wurz, cercando di superare Alesi alla curva Lycée, si è anche fatto dare del matto dal pilota di Avignone!). Per gli altri solo briciole, come al solito.

Arrivederci a Zeltweg, tra due settimane, per la decima prova di questo combattuto campionato mondiale 2000.

“Continuiamo a farci del male”!

Ho preso a prestito questa battuta di Nanni Moretti per evidenziare, a parte il tamponamento di Zonta su Schumi (cose che capitano, in partenza), che questo Gran Premio d’Austria è stata una specie di sagra dell’autolesionismo. Abbiamo assistito a show comici come quello della Prost, con Alesi e Heidfeld i quali, dopo essersi eliminatisi a vicenda in Francia (!), hanno ripetuto lo spettacolo qui a Zeltweg, dimostrando di essere più o meno come l’ispettore Clouseau ed il suo domestico, pronti ad azzuffarsi alla minima occasione e senza preavviso. Altre belle “perle” di questo G.P.: Zonta che, dopo avere fatto quello che ha fatto in partenza, fonde il motore, e viene quasi centrato dal gancio di traino della gru (e risponde con gli stessi gesti di Coulthard in Francia...sarà nata una moda?). Ancora: Mazzacane che si sbraccia per farsi notare, “dimenticato” nella sua vettura sollevata a tre metri d’altezza nelle prove (il “pilota” della gru sarà stato lo stesso dell’incidente di Zonta???). E poi la regia naturalista austriaca, che indugia su nidi di uccelli al box della Benetton... visto come è andata alla scuderia anglo-trevigiana, con Fisichella centrato nell’incidente in partenza, quel nido non avrà avuto vita facile...

OK, va bene, torniamo seri. E molto seri, anche, perché la vittoria di Hakkinen, se toglie punti a Coulthard (ora i punti di svantaggio dello scozzese da Schumi sono solo sei, ma potevano essere due), avvicina il finlandese a solo otto punti dal ferrarista. E toglie alla Ferrari il primato nel mondiale costruttori. A questo punto, sembra improbabile una lotta in famiglia tra le “freccie d’argento”: è invece più probabile che, con il nuovo motore Mercedes, la squadra di Ron Dennis si reputi così forte da poter lanciare i due piloti al meglio, per poi potersi disputare il titolo tra di loro, a Ferrari battuta. La palla passa ora a Maranello, e la “rossa” deve dimostrare di poter tornare grande, perché non c’è più tempo da perdere. Le preoccupazioni che hanno afflitto noi tifosi davanti alla TV quando Barrichello (pur tamponato da Trulli in partenza) non riusciva ad agguantare De la Rosa e la sua più lenta Arrows sono da imputarsi ai 600 metri di quota di Zeltweg, che tolgono in media un 8% di potenza ad ogni motore, “livellando” le differenze, togliendo più cavalli alle vetture più performanti. In genere, in Germania il Cavallino dovrebbe presentare novità, specie dal punto di vista aerodinamico: ma a mio umile giudizio, è il motore il punto debole della scuderia di Maranello. Oggi, dalle Ferrari, non abbiamo visto nulla di nuovo, purtroppo; vedremo come si evolverà la lotta con la McLaren ad Hockenheim, nella tana della Mercedes, per l’undicesima prova del Campionato Mondiale 2000 di F.1.

Umili alla riscossa!!!

(Ragazzi, ho solo trenta righe, come faccio a descrivere questa gara? Proviamoci!)

Abbiamo visto l'impensabile, oggi e nel weekend: sabato, la lotta alla pole è durata in realtà solo 4 minuti, mentre domenica si è sfiorata la tragicommedia: la partenza di Coulthard ha innescato l'incidente di Schumi e Fisichella (i giudici FIA hanno salomonicamente diviso la colpa in parti uguali: forse è giusto così, anche se, forse, era da dividere in tre) che per il 2° G.P. consecutivo non percorrono nemmeno un Km. Le McLaren van via come al loro solito, quando arriva l'imprevisto: un ex dipendente della Mercedes fa, da solo, il “fattaccio”: un'invasione di pista con tanto di lenzuolo di protesta contro il suo vecchio datore di lavoro (...a proposito: se la Ferrari ha dei licenziamenti da fare, li faccia dopo Monza... non si sa mai !). Il “furbacchione” (chiamiamolo così, va) attraversa pure la pista: l'entrata della safety car è inevitabile: ed in quel momento Barrichello (che ha espresso in qualifica tutto il peggio del suo repertorio, partendo 18°) è terzo, dopo aver passato una dozzina di posizioni in cinque giri, merito anche di una macchina molto scarica, anche aerodinamicamente, e di un bel temperamento alla guida, che oggi ha ricordato a molti quell'altro grande pilota brasiliano che fu Ayrton Senna.

E da quel momento la McLaren non ha più fortuna. Dopo il rientro della “pace car” comincia pure a piovere, e i due piloti McLaren non sono poi dei grandi talenti sotto l'acqua (chissà che distacco gli avrebbe dato Schumi...) ed infatti Hakkinen è uno dei primi a cambiare le gomme; il primo è lo sfortunatissimo quanto incolpevole Jarno Trulli: la sua colpa (sorpasso in presenza di bandiere gialle) forse dev'essere ancora dimostrata. All'abruzzese, ottimo terzo fino a quel momento, vengono comminati 10 secondi di “stop and go”, e la sua gara sprofonda nella rabbia. La strategia Ferrari, in quel momento, è estremamente coerente: Barrichello deve continuare con le gomme da asciutto, visto che la pista è asciutta in alcuni tratti veloci, e quei tratti permettono al brasiliano, in testa dopo i pit stop, di conservare il vantaggio davanti alle due frecce d'argento. E' un trionfo, quello del brasiliano, che fa piacere a tutti: alla scuderia di Maranello, perchè, oltre a tirar su il morale, permette al Cavallino di restare avanti nella classifica costruttori, dopo che 10 punti sono stati tolti alla McLaren per via del sigillo mancante sulla centralina della vettura di Hakkinen in Austria. Fa piacere (e molto) a Michael Schumacher, anche lui ancora in testa (per soli 2 punti, 56 contro i 54 dei piloti di Ron Dennis) al campionato. E fa piacere, sotto sotto, anche alla McLaren, che non perde nulla, avvicina Schumi in classifica mondiale, e spera in una lotta in famiglia Ferrari (a mio umile giudizio inesistente): avete visto che festeggiamenti che hanno fatto a Barrichello i due portacolori della Mercedes, vero? Ah, a godersi il podio c'era pure il “furbacchione”, prima di essere ammanettato e portato via in cellulare.

Un piccolo particolare: Jenson Button, alla Benetton nel 2001 (peccato per Villeneuve), è arrivato quarto, ed anche lui ha rimontato 18 posizioni, da ultimo che era dopo esser partito in ritardo nel giro di ricognizione. Anche lui ha avuto la sua parte di gloria; Briatore, puntuale come sempre, se n'è già accorto. Il futuro è forse inglese? Vedremo.

Intanto, il nostro immediato futuro è fra due settimane, all'Hungaroring il 13 agosto: lì, in quello stretto tracciato, qualifica e prima curva avranno un ruolo fondamentale: tutti i piloti ne sono consapevoli...

Ad Hakkinen la “battaglia delle Ardenne”.

Forse potrà sembrare un'affermazione categorica, ma a mio umile parere ben pochi scommetterebbero qualcosa su Schumacher vincitore del Mondiale. Davanti a questo Mika Hakkinen, capace, al di là di quel sorpasso che ha dell'incredibile sul tedesco, di recuperare facilmente circa 10", alla Ferrari bisogna solo sperare in qualche rottura meccanica o in incidenti, lasciando stare quindi la corsa “vera”.

Abbiamo visto un duello che aveva un sapore d'altri tempi, ricordandoci quasi gli spettacolari “ruota contro ruota” tra Mansell e Senna o tra il brasiliano e Prost. Si sono affrontati come in un duello aereo (e tante battaglie hanno visto le Ardenne) gli unici veri “assi” della F.1 attuale, e stavolta il “Barone Rosso” Schumacher ha dovuto soccombere, sia pure con l'onore delle armi.

Cosa hanno sbagliato gli uomini di Maranello oggi? Nulla, ma se proprio vogliamo trovare il pelo nell'uovo, o hanno fatto un eccessivo carico di benzina in occasione del pit stop del tedesco, o non hanno potuto ritardare di un giro la sosta. Questo avrebbe forse tenuto a distanza maggiore Hakkinen (diciamo di 1” - 1,5”), rendendolo forse capace di attaccare Shumi solo negli ultimi due giri. Ma queste sono solo ipotesi, che lasciano il tempo che trovano.

Per Barrichello l'ipotesi della fine della benzina (ventilata in un primo momento) avrebbe dell'incredibile in una scuderia che investe decine di miliardi l'anno per vincere il titolo. Forse, come ha affermato Claudio Berro (addetto stampa Ferrari) si è trattato di un problema con la pompa della benzina. Resta comunque il rimpianto per una gara cominciata in salita che poteva magari concludersi sul podio.

Rimpianti ancora maggiori per il bravissimo Jarno Trulli che, su una pista che esalta le qualità del pilota, ha conseguito un secondo posto in griglia attaccando Hakkinen ben più di quanto abbia potuto fare Schumacher con il nuovo motore; il pescarese ha avuto però la “colpa” di essere affiancato dall'inesperto quanto irruento Jenson Button (4° alla fine) che lo ha toccato ed eliminato senza troppi complimenti. Ma siamo tutti sicuri che per Trulli arriverà finalmente il momento della riscossa. Chissà, forse a Monza.

“Assente ingiustificato” Giancarlo Fisichella, il quale oltre a non essersi mai trovato a suo agio con la macchina (ed aver fatto un incidente spettacolare alla Stavelot) è stato anche parecchio sfortunato: ha infatti avuto a disposizione solo 4 minuti per fare le prove, merito anche dei problemi di Wurz.

Si è rivisto un buon Alesi, con una brillante strategia, con la Prost a punti poco prima dell'immane ritiro. Infine una parola di incoraggiamento per la Minardi che festeggia il suo 250° G.P. al di là di episodi come l'infelice commento di Ron Dennis (“scuderia inadeguata”), sempre pronta a scrivere pagine della F.1 e a lanciare buoni piloti (vogliamo ricordare che gente come Fisichella e Trulli hanno esordito sulle vetture di Faenza?). Continuate così, seguendo un sogno. Per altri sogni, si spera finalmente ferraristi, vi rimando a dopo Monza, il 10 di settembre.

Michael, nel nome del leone della CEA.

Non ho assolutamente voglia di scrivere questo articolo, dato che ci ha lasciato una persona che aveva una grande passione per le corse, tanto da fare il volontario. Per restare coinvolto, suo malgrado, in un incidente. Una persona che contribuiva a rendere le corse più sicure, ricordiamolo bene.

Sarò brevissimo, quindi.

Attenzione, la McLaren è ancora davanti, e questa vittoria di Schumacher fa il paio solo con quella di Hakkinen a Spa. Due punti da recuperare per il tedesco, che ha commosso tutti scoppiando in lacrime (e, come abbiamo capito, non era solo per aver raggiunto Senna nella classifica delle vittorie). C'è ancora molto da lavorare, quindi, se si vuol portare a casa il bottino pieno. E perdonatemi se ho ancora qualche dubbio in merito.

Prossima gara: Indianapolis, nuovo tracciato (non l'ovale della 500 miglia, solo una curva è di quell'impianto), il 24 settembre.

Ferrari, Ferrari! (... e che la festa cominci !!!)

Finalmente!!! E' stata la prima parola che è venuta in mente a molti. E dire che la gara non era iniziata nel migliore dei modi, ma si è risolta a nostro favore dopo una lotta “all'arma bianca” tra i due samurai della Formula 1 attuale: Hakkinen e Schumi hanno dato vita ad un duello ravvicinato quanto corretto (perché infatti, e diciamolo, rientra ampiamente nei limiti del regolamento la manovra in partenza del ferrarista, visto che neanche i commissari di gara hanno ravvisato infrazioni). Al solito, la vittoria, in bilico come mai in questa stagione, è andata al più forte e determinato. Supportato dalla perfetta strategia della scuderia, costruita già dal primo pit stop con 6 decimi di sosta in più del finlandese della McLaren, Schumacher ha potuto contare in una manciata di giri in più a macchina scarica e di un minor tempo ai box per la seconda sosta, che gli hanno permesso di raggranellare quei 4-5” che gli hanno permesso di stare davanti ad Hakkinen sino alla fine e conquistare il suo terzo titolo mondiale, che lo proietta al fianco di campioni come Senna, Piquet e Brabham, giusto per citarne qualcuno.

E' stata tanta la tensione in quegli ultimi 12 giri, che era palpabile ai box, sotto le sembianze di una calma francamente irreali, pronta ad esplodere in abbracci di felicità al termine della gara. Sì, ora la festa più attesa (sono 21 anni che la Ferrari non portava a casa il titolo piloti) può davvero cominciare. Molto corretti tutti i piloti, doppiati e non, che si sono congratulati con il tedesco della Rossa, cosa che, alla vigilia, poteva anche suscitare qualche timore, dati i trascorsi non molto, come dire, “cordiali” di Schumacher con il resto del gruppo. Oggi, invece, Irvine (l'ex compagno di squadra col quale ci sono stati dei battibecchi polemici nel corso del mondiale) è stato il primo a congratularsi con Michael e con la scuderia. Jean Todt, inaffiato da tutti sul podio, è sembrato il più emozionato, uno degli uomini della “rinascita” del Cavallino di Montezemolo che ha finalmente messo le mani sul sogno più ambito da 21 anni a questa parte.

Tutta la comitiva ora riparte alla volta di Sepang, in Malesia. Per la Ferrari un giorno e una notte di festa, poi, con l'animo ben più leggero, si darà battaglia per conquistare anche il titolo mondiale costruttori (basta un piazzamento) per rendere la F.1-2000 la macchina più vincente dell'ultimo decennio ferrarista. Ci rileggiamo su queste pagine il 22 ottobre, signori. Intanto, godiamoci la festa.

Ferrari, la festa si fa doppia!

Dopo la vittoria mondiale di Schumacher di due settimane fa a Suzuka, la Ferrari fa suo anche il titolo costruttori, grazie alla nona vittoria stagionale del campione di Kerpen. La vittoria è stato il solito capolavoro di strategia alla quale Ross Brawn ci ha oramai abituati. Non bisogna pensare che i sorpassi ai box sono solo frutto del caso, ed anche oggi la Ferrari lo ha dimostrato.

La gara: Hakkinen, secondo in prova, commette una falsa partenza, risultando penalizzato di 10” di “stop and go”; a quel punto la Ferrari ha già fatto suo il titolo costruttori, anche con Schumacher secondo e Barrichello terzo. Coulthard si ferma 5 giri prima di Schumi ai box, risultato: il tedesco rientra davanti (il distacco tra i due era minimo) dopo la sua sosta. E la gara procede quasi fra gli sbadigli, con Schumi che tiene benissimo dietro lo scozzese (è la forza dei nervi distesi, questa). Un solo fatto ci scuote un po’: il gran botto della Jaguar di Herbert (se la caverà con delle contusioni, anche se l’incidente ha fatto temere conseguenze ben più gravi). A lui vanno i nostri migliori auguri (anche perché lascerà l’ambiente della F.1).

All’arrivo di Schumacher si scatena la seconda festa in due settimane: e questa volta c’è una vera e propria “nota di colore”: le parrucche rosse (diciamolo: non gli donavano un granché!) sul podio, sulle teste dei due piloti e di Ross Brawn, giustamente lì a festeggiare goliardicamente, in qualità di stratega della squadra. E sotto al podio, anche gli altri, Jean Todt (addirittura con la treccia!!!), D’Agostino (il meccanico – tenore) e quasi tutti gli altri con il rosso in testa. Aggiungiamoci il fatto che durante la conferenza stampa persino Coulthard ha chiesto la parrucca, complimentandosi e scusandosi con il campione tedesco (!), e che anche il presidente Montezemolo è stato avvistato con un caschetto rosso di capelli (chissà cosa direbbe Enzo Ferrari!!!), ed allora si capirà l’aria da ultimo giorno di scuola che si è respirata a Sepang.

Ci rileggiamo allora il 4 marzo, dopo la pausa stagionale: a novembre nessun test (è vietato dal regolamento), a dicembre le prime prove. Allora riammireremo, dopo 21 anni, il meritato numero “1” sulla Rossa: sognato e conquistato con la Ferrari più bella e più veloce di sempre.

Il 4 marzo 2001, proprio qui, a Sepang in Malesia, ricominceremo a lottare ed a sognare.

“...A tavoletta!!!” : 2000 - 2001. Copyright Marco Cannavacciuolo 2000 - 2001.

IL 2001.

Rimescoliamo le carte!

Domenica 4 marzo 2001: ricomincia la battaglia per il titolo mondiale. Rispetto alla passata edizione sono cambiate molte cose, anche se sembrano solo un ricordo di ieri le vittorie di Schumi in Asia. Parlando di cose nuove non mi riferisco solo ai piloti che sono arrivati (Raikkonen e Montoya in testa), o alle nuove marche nel mondiale (i pneumatici Michelin in primis, o il malcelato ritorno in F1 della Renault sulla Benetton, o del motore Ferrari F049 su Sauber e Prost), ma anche e soprattutto alle modifiche del regolamento FIA 2001, che ha introdotto delle piccole rivoluzioni, ed una grossa quanto minacciosa incognita.

Parliamo un po' del regolamento: se avete visto la presentazione della Ferrari F2001 a fine gennaio, sappiate che quella bella “Rossa” che avete visto è già cambiata. Monta infatti un alettone anteriore più alto, e fatto “a cucchiaio”, proprio per le modifiche del regolamento 2001; l'aerodinamica infatti è più spinta: l'alettone davanti dev'essere alto da terra 10 centimetri (e non più 5 come l'anno scorso), mentre dietro è possibile usare solo tre profili d'ala. Cosa vuol dire, in pillole? Un gioco delle scie più facile, che se da un lato rischia di “ammazzare” GP lenti come quello di Monaco, promette anche più spettacolo: rendendo più difficile l'inserimento in curva, sarà merito del pilota entrare con la massima velocità possibile, e anche se questo porterà sicuramente a maggiori testacoda (forse di più nelle prove, e nei primi giri) lo spettacolo ci guadagnerà. Il nuovo regolamento, con una serie di modifiche che non si vedevano dal '98, ha lavorato anche molto sulla questione sicurezza: la cellula di sopravvivenza dell'abitacolo è più larga di 5 cm., e sono stati tolti minerali tossici come il berillio dagli impianti frenanti. Quest'ultimo particolare potrebbe avere degli svantaggi imprevisti. Ad esempio, Ferrari e McLaren hanno ripiegato, per quanto riguarda i freni, sul litio, minerale molto leggero ma soggetto a maggiori consumi del berillio. Sarà quindi possibile per un pilota, rimanere senza freni? Vedremo.

La grossa incognita, vi starete chiedendo. Subito! Immaginate che, in una stagione di uno sport come, che so, il ciclismo, il doping venga proibito fino al Tour de France, e liberalizzato poi. Chissà quali titoli avrebbe la “Gazzetta dello Sport”! Il doping della F1 è, lo sappiamo tutti, l'elettronica. Anti-spin, drive-by-wire, e controlli della trazione vari sono il male oscuro dell'automobilismo moderno. La situazione attuale è questa: il controllo della trazione con mezzi elettronici è proibito, anche se poi, con vicende come la centralina manomessa di Hakkinen l'anno scorso, più o meno tutti fanno rientrare dalla finestra ciò che accompagnano alla porta. La FIA, infatti, potrebbe decidere di liberalizzare completamente l'elettronica dal GP di Spagna, e non fare più controlli, alzando di fatto bandiera bianca. Chissà cosa succederà se verrà presa questa decisione... meglio non dilungarsi!

Con questo chiudiamo l'articolo di presentazione, e vi do appuntamento a lunedì 5 marzo, con il commento al G.P. di Malesia. Scrivetemi! avalanche@freemail.it oppure avalanche@circusf1.com. Grazie a tutti voi, e ad ANXI, naturalmente!

Programmatori 3, Piloti 0. (...E' la fine?)

Signori, siamo arrivati all'ardua sentenza: la Formula 1 è malata terminale, e purtroppo sappiamo anche quando verrà “staccata la spina”: il 29 aprile 2001, data del G.P. di Spagna.

Il 14 febbraio, giorno di San Valentino, mentre il mondo dei tifosi, e degli appassionati di automobilismo in generale, curava ben altre passioni, i responsabili di TUTTE le scuderie si riunivano a Londra, e sferravano un colpo probabilmente mortale all'automobilismo “guidato” della F.1, quello per intenderci, della guida “pazza” ed irruenta di Gilles Villeneuve, quella calcolatrice e precisa di Lauda e Prost, quella magicamente pulita di Senna.

Dimenticatevi tutto questo. Piuttosto, accendete il computer: le vetture di Formula 1 assomiglieranno sempre di più a quelle dei vostri simulatori di guida preferiti al livello “easy” (e non il contrario, come dovrebbe essere!).

Dal G.P. di Spagna infatti, l'elettronica la farà da padrona: il “traction control” sarà permesso, vuoi per legalizzare i dispositivi software di “anti-spin” (mascherati bene o meno, ma pur sempre difficili da scovare), vuoi per permettere a tutti di mettersi “al passo con le grandi”. Entrambi le ragioni, specie la seconda, sono vere e proprie ipocrisie. Liberalizzando, si dà alle grandi scuderie carta bianca per finanziare altri progetti, segreti o meno. Un noto produttore francese di automobili, i cui motori faranno ufficialmente il rientro in Benetton l'anno prossimo (capito tutti di chi parlo, vero? Suggerimento: inizia per R...) sta progettando un vero e proprio automatismo della guida: il “*drive-by-wire*”. In sintesi: non solo l'uscita della vettura dalla curva non sarà più problematica, ma il controllo dello sterzo in entrata sarà regolato da una centralina! Sì, avete letto bene, *sterzo*. Che limiti ci possono essere, ad una strategia come questa? Un software che può gestire tutti i raggi di sterzata e di curva di tutti i circuiti del Mondiale, con opportune regolazioni, ed ecco fatto il pilota! Con un buon motore sotto, anche un pivellino può essere un osso duro.

Personalmente, fossi alle dipendenze di una scuderia, a questo punto potrei quasi decidere di smettere di guidare.

Mi chiedo come la prenderà il “sindacato piloti”, nella persona di Jacques Villeneuve in particolare. Il canadese ha dichiarato in passato sui periodici specializzati di non gradire troppo l'elettronica, e di voler tornare all'antico, per vedere il “vero” pilota. La realtà è cambiata, adesso. Il “vero” pilota si avvicina ad essere uno strano “ibrido” tra un programmatore ed un pilota medio. Forse mediocre, ma con un buon software si può correggere anche questo, forse...

Con questo concludo le mie trenta righe di speciale, e ci rileggiamo (se non cambia qualcosa...) il 5 marzo, per commentare il G.P. d'Australia.

Sepang, ancora dominio rosso!

Anche in Malesia, pista oramai “seconda casa” della Ferrari (in tre edizioni, tre vittorie e tre pole position!) si manifestano le avvisaglie per quella che potrebbe rivelarsi una trionfale stagione per la scuderia del Cavallino. Inutile dire che Schumacher, alla sua 45^a vittoria, è stato anche stavolta il migliore, e che Barrichello (buon secondo posto per lui) oramai cova un profondo disagio: essere sulla macchina migliore e non poter rivaleggiare ad armi pari per il mondiale dev’essere fonte di notevoli problemi. Quest’oggi, dopo che le due Ferrari erano incappate nell’olio fuoriuscito dalla vettura di Panis, Barrichello aveva compiuto un sorpasso “da rally” che manifestava chiaramente la sua frustrazione nei confronti del tedesco. Per poi essere probabilmente “richiamato all’ordine” dalla scuderia quando era davanti al campione del mondo dopo il mezzo patatrac ai box (mai visto Schumi così nervoso, ad aspettare come in fila dal benzinaio!). In Brasile, se Barrichello non vincerà, potremo essere di fronte ad una specie di “crisi di rabbia”. Chissà se Schumacher ne terrà conto; noi crediamo proprio di no.

Che fine han fatto gli altri protagonisti? Bé, sono stati tutti rimontati dalle due Ferrari, che nel giro di sette tornate dopo l’errore ed il monzone iniziale (sempre “geniale” la FIA, a spostare gare a piacimento, specie dopo la stagione delle piogge...!) hanno riguadagnato le prime due posizioni con tanto di sorpassi da pugnale fra i denti (manco fossero Sandokan e Yanez, visto il luogo...). Merito della strategia, con la scelta vincente delle gomme intermedie, un vantaggio non da poco in quelle condizioni di pioggia battente prima ed assenza di pioggia dopo, specie quando gli altri hanno tutti gomme da bagnato. Schumi ha così potuto fare una sola sosta supplementare (come Hakkinen del resto, ma è nota la diffidenza del finlandese nei confronti della pioggia), mentre Coulthard, ottimo terzo, pur partendo dall’8° posto è stato avvantaggiato dalla toccata subito dopo la partenza tra Ralf Schumacher e Barrichello, mentre dallo stesso fatto è stato penalizzato il compagno di squadra Mika Hakkinen. Ottima gara anche per la Williams-BMW di Ralf Schumacher e per la Arrows di Jos Verstappen (tener testa ad Hakkinen, Ralf Schumacher e Frentzen non è da tutti!). La Jordan ha dimostrato di essere competitiva nei confronti di McLaren e Williams, e particolarmente in condizioni di asciutto. Con la pista allagata dall’acquazzone Frentzen e Trulli (addirittura in testa per qualche Km., peccato per l’uscita di pista che ha rovinato l’assetto) non hanno saputo tenere il campo. Avranno parecchio da lavorare alla BAR: due ritiri in pochi giri, con una spettacolare rottura del motore per Panis. Ed il 1° di aprile si riparte dal Brasile, col G.P. di Interlagos. Occhi puntati ancora sulle Ferrari, ed in particolare su Rubinho. Chissà...

Altro che lotte in famiglia!

Ad Interlagos abbiamo visto una gara particolarmente strana, e non solo per i fratelli Schumacher ad occupare la prima fila. La vittoria di Coulthard rilancia la McLaren e lo scozzese (adesso i punti di svantaggio sul tedesco della Ferrari sono ridotti a sei), e può dare l'avvio ad una serie di congetture sui rapporti interni alla McLaren, ed anche ad ogni squadra.

Innanzitutto, cominciamo dalla McLaren: la macchina ha dimostrato di aver recuperato dopo le batoste dei primi due G.P.. Coulthard oggi le ha azzeccate tutte: ha fatto una gara accorta, da pilota esperto, centrando soprattutto la scelta dell'assetto, più calibrato verso il bagnato di altri, Schumacher in testa. E, nei rapporti con l'ex campione del mondo Mika Hakkinen, il quale ha stabilito il suo record personale di distanza minima percorsa in un G.P. (avrà fatto 50 cm?), David può guardare Mika dall'alto di 25 punti di vantaggio. Cosa dite? Ron Dennis insisterà sul dare la stessa macchina ai suoi due piloti?

Veniamo alla Ferrari: Barrichello vede scendere le proprie quotazioni in seno alla scuderia. Rubens ha fatto di questa gara la sua croce personale: in sette anni di G.P. del Brasile, si è sempre ritirato. Quest'oggi è stato un calvario particolarmente breve: dopo aver avuto noie al motore nel giro di schieramento (precedente al giro di ricognizione), ha costretto i meccanici del Cavallino a superarsi, uscendo solo 20" prima della chiusura della pit lane (cosa che avrebbe significato la partenza dai box). Quattro giri dopo, alla "discesa del lago" (nome suggestivo per una curva che ne ha viste di tutti i colori) il tamponamento con Ralf Schumacher, reo (?) di aver anticipato il punto di staccata, probabilmente per la lotta con la Jordan di Frentzen. Schumi ha incassato la sua prima sconfitta stagionale, dovendosi accontentare della piazza d'onore, avendo subito il sorpasso ("alla Schumacher", potremmo dire) del pilota della Williams Montoya subito dopo il rientro della safety car per la rimozione della vettura di Hakkinen. Un assetto probabilmente modificato dal "combattimento" col pilota colombiano e non particolarmente adatto al bagnato (il tedesco pensava forse di fare il vuoto in partenza e gestire la gara come ha fatto in Malesia, pioggia permettendo) non lo ha favorito. Le due uscite di pista sono molto probabilmente frutto di questa scelta.

La Williams si lecca le ferite, con i suoi due piloti fuori gara anche oggi, ma la squadra ha dimostrato di essere la terza forza del mondiale e, grazie ai continui aggiornamenti della vettura e del portentoso motore BMW, darà battaglia anche nelle prossime gare. Montoya ha dimostrato di essere un "giovane leone", molto promettente. La collisione con Verstappen è forse solo un episodio sfortunato. A Ralf Schumacher il merito di essere partito in prima fila, e di essere rientrato dopo essere stato tamponato da Barrichello. Gli altri: Heidfeld (3° dopo il ritiro di Frentzen) porta la Sauber ad essere la terza squadra nel mondiale costruttori, mica male! Trulli (5°, sfortunato per il pit stop giusto un giro prima della pioggia battente) e Fisichella (6° finalmente), riaccendono un sorriso agli italiani. A Pasqua, la F.1 ritorna in Europa, ad Imola. Si preannuncia battaglia (...e, secondo voi, il comunicato di Ecclestone che vuole mettere degli impianti di irrigazione sulle piste, è davvero un pesce d'Aprile???)

Stato confusionale!

Anche Imola ha confermato il preoccupante verdetto del GP del Brasile: la Ferrari ha così perso tutto il suo vantaggio nel mondiale piloti, a beneficio di David Coulthard, mentre sono diventati solo dieci i punti di vantaggio sulla McLaren nel campionato costruttori.

La vera sorpresa non è però la prima vittoria, dopo 70 gare, di Ralf Schumacher sulla Williams-BMW gommata Michelin che interrompe le 22 vittorie di fila di piloti Ferrari/McLaren e toglie 4 punti allo scozzese della McLaren-Mercedes. Quello che più sorprende è stato l'errore Ferrari di poter fare tutta una gara facendo una sola sosta, ma su una pista come Imola, dove i freni contano moltissimo, ritrovarsi ad inseguire si può rivelare controproducente. L'illusione di Schumacher è durata il venerdì delle prove libere, con il tedesco velocissimo nella seconda ora (con tempo più fresco di quello che si è poi rivelata essere la domenica) e per 40 minuti delle qualifiche di sabato, quando poi, gommatasi la pista, la scelta delle gomme soffici, contro corrente rispetto alle extra-morbide usate dagli altri, non ha più pagato. Aggiungiamoci una piccola sbavatura nell'ultimo giro utile di prova per Schumi, ed il danno è completo. E così addio al record di otto pole di fila.

Un tifoso, a questo punto, si potrebbe chiedere: perché tentare un “salto nel buio”, quando sai di avere la macchina più forte? Ma alla Ferrari, invece di cambiare strategia, dopo che la “frittata” era stata fatta solo in parte, si è preferito continuare sulla “cattiva strada”. Questo ha fatto sì che, dopo la partenza non irresistibile di Schumacher (e l'ottimo “start” del fratello sulla Williams), Michael sia stato prepotentemente costretto ad inseguire: la strategia è così completamente saltata: l'irruenza del momento ha così portato il nostro a fallire una cambiata alla variante bassa al 4° giro, facendosi superare in un colpo da Montoya (il quale, dopo Interlagos, ci sta prendendo gusto...) e pure dalla BAR tutt'altro che irresistibile di Panis. Barrichello (alla fine buon 3°) lo ha poi passato poco dopo. Schumi, evidentemente nervosissimo per l'errore, ha poi danneggiato (su di un cordolo?) una sospensione, modificando il “camber” (angolazione ruota-sospensione), e quindi lesionando progressivamente cerchione e freno dell'anteriore sinistra: il ritiro è stato inevitabile, per motivi di sicurezza. Pasqua amara per Michael, mentre l'altro Schumi si involava verso una cavalcata di quelle che hanno reso il fratello tre volte campione del mondo. Da segnalare un ottimo Trulli, terzo per buona parte della gara, che con questi due punti del 5° posto comincia a raccogliere quello che ha seminato. Ancora un po' di sfortuna dopo il primo pit stop, però ha passato una Pasqua senz'altro felice. Hakkinen e Montoya minacciano di essere gli “eterni secondi” delle loro scuderie. Il finlandese, pur in ripresa (sarà il ritorno della moglie, Erja, sulle piste?) non si sente ancora “cucita addosso” la vettura, mentre il colombiano si sente fin troppo a suo agio con la macchina, ma non più con la scuderia. Il proverbiale “meccanico pazzo” Williams ha colpito ancora, facendolo stare per un minuto e più con la frizione premuta, in modo da farla arrostire. Può darsi che sia stato “avvertito” così sui rapporti di forza in seno alla Williams-BMW...

Prossima gara a Barcellona tra due settimane: data della liberalizzazione dell'elettronica: non sappiamo come andrà, ma ci sarà una partenza perfetta (vero Michael???)...

Possiamo chiamarla vittoria?

Barcellona è stata una gara all'insegna dell'incertezza sotto molti aspetti. Non è sbagliato affermare che il redivivo Hakkinen sia stato il “vincitore morale” di questo G.P., ma in una vera e propria corsa ad eliminazione come questa può suonare un po' strano discutere di vincitori o vinti, quando bisognerebbe semplicemente interrogarsi su un fatto: l'elettronica, vista da molti come una benedizione in quanto dovrebbe rendere le corse più sicure, ha causato diversi danni, risultando alla fine il vero arbitro della battaglia tra Schumacher ed Hakkinen, vinta dal ferrarista per un problema alla frizione del finlandese della McLaren.

Ma andiamo con ordine. All'inizio del giro di ricognizione, Coulthard va in “black-out”, spegnendo il motore, e per partire deve disinserire la partenza automatica, col risultato di ritrovarsi d'incanto ultimo in griglia. E già questo, per chi parla di sicurezza, potrebbe bastare. Sennonché, lo stesso inconveniente capita alla Jordan di Heinz - Harald Frentzen, il quale riesce a partire solo quando è stato sfilato da quasi tutti. Poi la gara del tedesco terminerà con una (colpevole) toccata ai danni di Pedro de la Rosa, fresco acquisto della Jaguar. Coulthard, invece, terrà duro, riuscendo ad acciuffare due punti che lo tengono ancora in ballo per il titolo. La gara si dipana nella noia, con il campione del mondo che sembra tenere a bada Hakkinen e Barrichello in terza posizione che osserva un po' lontano. A questo punto, la Williams di Ralf Schumacher (4° in quel momento) va fuori pista per un supposto problema ai freni, ma l'uscita potrebbe essere dovuta ad un'anomalia del controllo della trazione, che potremmo ipotizzare interrottosi misteriosamente. Le prime soste ai box cambiano poco, c'è il sorpasso di Montoya su Trulli (compiuto grazie ad una manovra da Formula Cart del colombiano che tallona il pescarese poco prima di fermarsi). Tra il secondo cambio gomme di Schumacher e quello di Hakkinen ci sono sette giri nei quali il pilota della McLaren racimola quei 7” che gli permettono di stare davanti al tedesco dopo la sua sosta. E qualcosa comincia ad andar storto sulla vettura del campione di Kerpen. In conferenza stampa, Schumi riferirà di “strane vibrazioni” alle gomme: un set di pneumatici non troppo efficace, o c'è dell'altro sotto? Barrichello, nel mentre, è stato costretto al ritiro per colpa di una brutta uscita di pista che gli ha danneggiato la sospensione posteriore destra. Schumi a questo punto perde circa 30” nei confronti del finlandese della Mercedes, e sembra chiaramente essere in difficoltà, facendosi sdoppiare da sei vetture. All'ultimo giro, il patatrac della frizione sulla McLaren lancia Schumacher alla vittoria più insperata e sofferta della sua carriera. Vittoria che nemmeno lui sembra riconoscere, andando ad abbracciare il finlandese ancora incredulo per l'accaduto.

Sul podio si vede per la prima volta Montoya, mentre riappare Villeneuve, pilota coriaceo nonché strenuo avversario dell'elettronica (anche se poi sembra averne trovato giovamento). 4° posto per Trulli, e 6° Heidfeld. Abbiamo visto come l'elettronica non abbia creato maggiore sicurezza, semmai il contrario. Come al solito, le squadre dal budget più importante l'hanno fatta da padrona: se osservate la griglia di partenza con i tempi, scoprirete che fino alla 12^ posizione (Montoya) tutti i piloti appartengono a sole 6 squadre: Ferrari, McLaren, Williams, Jordan, Bar e Sauber. Sette decimi dopo, ci sono le altre cinque scuderie. Ecco l'unico risultato dell'elettronica: un vuoto ancor più grande tra le squadre. Tra 15 giorni, a Zeltweg, vedremo se sono stati fatti nuovi “progressi” su questo campo...

Ferrari: Sembra facile!

Montecarlo ha regalato a Michael Schumacher 8 punti sul rivale mondiale di quest'anno, David Coulthard, in una doppietta (la 51^a) francamente insperata alla vigilia, con la pole position dello scozzese (con tanto di record della pista). Lo scozzese si è dovuto arrendere alla partenza del giro di ricognizione, per un guasto al famigerato “launch control” della sua McLaren. Partito quindi 22° ed ultimo, il pilota della Mercedes ha saputo, nonostante una vera e propria “marcatura a uomo” da parte della Arrows del bravissimo Enrique Bernoldi (il quale lo ha frenato per 40 giri), approfittare delle uscite dei piloti che lo precedevano. Grazie anche ad un pit stop di Jean Alesi, Coulthard ha guadagnato 2 punticini che potevano quasi essere insperati dopo il “tradimento” dell'elettronica della sua monoposto.

Barrichello, dopo aver intascato il rinnovo del contratto, ha guadagnato un ottimo secondo posto, che aiuta la Ferrari a consolidare ulteriormente il vantaggio sulla McLaren in classifica costruttori. Anche oggi Hakkinen non è riuscito a completare la corsa, penalizzato ancora una volta dall'elettronica. Abbandonando così definitivamente le speranze di conquistare il titolo mondiale, il due volte campione del mondo va ormai verso un ruolo da “seconda guida”, anche se non ufficialmente.

Ci sono state delle belle sorprese, in questo weekend, a cominciare dal ritorno del “giaguaro”, Eddie Irvine, terzo dopo una bella performance in prova (6°). Jacques Villeneuve è invece, a distanza di 20 anni dalla vittoria del padre Gilles con la prima Ferrari a motore turbo, riuscito ad apprezzare il circuito cittadino di Monaco portando a casa un bel 4° posto. Anche Jean Alesi e la Prost stanno compiendo dei passi in avanti per uscire dalla crisi, ed il punticino mondiale del francese di Alcamo porterà sicuramente una boccata d'ossigeno alla scuderia del 4 volte campione del mondo, in trattativa con la famiglia Diniz per la proprietà del team.

Dell'indomito Bernoldi abbiamo già detto, mentre non si è ancora parlato della Williams. Non all'altezza delle aspettative Ralf Schumacher, ritirato per un calo della pressione idraulica della sua vettura; il suo compagno di squadra, Juan Pablo Montoya, dopo essersi lasciato andare con i giornalisti alla sua ennesima sbruffonata (ha infatti dichiarato di non aver nulla da imparare, nemmeno dal circuito monegasco), è andato a muro, secondo tra i ritirati (solo Heidfeld, tamponato nel 2° giro da Verstappen, si è ritirato prima). Dimostrando di avere “forse” qualcosa da imparare. Forse da Bernoldi o da Raikkonen, rientrato dopo 4 giri ai box durante i quali i meccanici hanno lavorato furiosamente per risolvere i problemi della sua Sauber.

Vedremo come si evolverà la lotta il 10 giugno, a Montréal, in Canada, per la prossima gara del Mondiale 2001.

Questione di serbatoio!

Il Canada regala a Ralf Schumacher la seconda vittoria stagionale, dopo quella di Imola; al fratello Michael, invece, vanno altri 6 punti di vantaggio su Coulthard, ritiratosi oggi per la rottura del motore (ed è la prima volta quest'anno). A Mika Hakkinen, buon terzo dopo una qualifica fallimentare, questa gara ha fatto ritrovare il sorriso. Come pure a Jean Alesi, insperabilmente quinto con la Prost, ed a Pedro de la Rosa, sesto con la Jaguar. Per Kimi Raikkonen (4°) c'è la conferma di essere un pilota davvero valido, mentre per Jarno Trulli e Jacques Villeneuve c'è l'ennesimo ritiro che ha davvero l'amaro in bocca, specialmente per il pescarese.

Il pilota della Jordan infatti, dopo una buonissima qualifica (Coulthard gli ha soffiato il terzo posto per pochissimi centesimi) ha fatto un'ottima gara, stabilmente quarto ed in grado di insidiare lo scozzese della McLaren. Come aveva previsto, la sua vettura non è stata in grado di mantenere l'eccellente ritmo per tutta la gara, ed infatti ha prima dovuto rallentare considerevolmente il ritmo, poi è stato costretto al ritiro. Villeneuve, sul tracciato intitolato al padre Gilles, è stato attardato in partenza da un probabile problema al “launch control”, e la sua BAR non è mai stata competitiva su questo tracciato. Barrichello, 5° in prova, ha avuto anche lui problemi con l'elettronica, che lo hanno prima mandato in testacoda quand'era terzo ed in condizione di insidiare Ralf Schumacher, e poi è stato indotto all'errore da Montoya che è andato a muro proprio dinanzi a lui, costringendo il brasiliano ad una manovra disperata per evitarlo, finendo così fuori pista.

Proprio Montoya è stato il protagonista in negativo di questa gara (anche oggi, mi viene da dire). A cominciare dalla sua serie di scorrettezze il venerdì (!) con il tamponamento ai danni di Villeneuve, e con la mancata zuffa tra i due, sfiorata forse solo dal preavviso di squalifica per entrambi. Non contento, il colombiano ha anche apostrofato l'ex campione del mondo dicendogli in faccia “Io non ho ancora ucciso nessuno, tu sì”, alludendo ai fatti di Melbourne di quest'anno. E se uno come Montoya è riuscito a mettere d'accordo Schumacher e Coulthard (convocati da Villeneuve in una riunione, in virtù di rappresentanti del sindacato piloti), vuol dire che le sta combinando davvero grosse.

Veniamo al motivo tecnico determinante di questo GP (altrimenti, direte voi, perché questo articolo si chiama “Questione di... serbatoio”?). E' semplice. La Williams ha il serbatoio più capiente tra le tre contendenti del Mondiale. E' chiaro che può permettersi di fare il pit stop qualche giro dopo le rivali, fatto che ha permesso a Ralf Schumacher di inanellare quei tre giri veloci che gli hanno permesso di restare in testa dopo il rifornimento (anch'esso minore, dato che restavano meno giri). E' stato il motivo che ha permesso alla Ferrari di conquistare molte vittorie, ed ora il vantaggio è passato alla Williams. Siamo solo alla metà del Mondiale, e niente è ancora deciso definitivamente. Ci sarà da temere maggiormente anche la scuderia del grande Frank Williams? Forse, in alcuni circuiti... ma cominceremo ad avere la risposta a questa domanda tra due settimane, il 25 giugno, con la nona prova del Mondiale, al Nuerburgring.

McLaren: è sonno profondo???

Il meccanico McLaren appisolatosi a fianco del muletto in questo G.P. simboleggia un po' lo stato attuale della scuderia di Ron Dennis: una squadra stanca, che fatica a tenere il ritmo di Ferrari e Williams anche lavorando giorno e notte. Ricordiamo inoltre il fatto del progettista McLaren Adrian Newey “trattenuto” nella scuderia anglo-tedesca da una somma di ben 100 miliardi (pagata alla Jaguar come penale); un marcato sintomo di debolezza. A questo punto del mondiale, con 9 gare su 17 già concluse, il divario è impressionante: Coulthard, terzo oggi e secondo in classifica, ha ben 24 punti di ritardo dal leader Michael Schumacher, anche oggi vittorioso (a 2 successi dal record di Prost), mentre la squadra deve ormai difendersi dagli attacchi di una Williams sempre più minacciosa, grazie al motore BMW ed ai pneumatici Michelin particolarmente performanti con il caldo. McLaren tra due fuochi, quindi. Ma ricordiamoci di un fatto: a Magny - Cours, prossima gara del campionato, comincierà la rimonta McLaren che porterà Hakkinen in diretta battaglia con Schumacher. Già, il finlandese. Solo nove punti in 9 gare. Smarrito. Demoralizzato. Forse sulla via del ritiro. Chi lo intervista, si trova davanti un uomo con uno sguardo impaurito. E' il grande enigma di questo mondiale. Francamente, stiamo cominciando un po' tutti a fare il tifo per lui, e non solo perché può togliere punti importanti ai rivali diretti di Michael Schumacher, ma perché la F.1 ha bisogno di un pilota corretto (in pista ed anche fuori) come il due volte campione del mondo Mika Hakkinen.

Dopo questa nota doverosa, il commento del weekend. A 70 Km da casa, gli Schumacher monopolizzano l'attenzione sia in prova che in gara, nel bene e nel male: Michael il sabato tiene a bada le ambizioni del fratellino Ralf con un giro perfetto (1'14"960), e realizza la pole. In partenza, chiude il pilota della Williams quasi contro il muretto costringendolo ad alzare il piede, manovra certamente al limite del regolamento, ma i commissari di gara non hanno ravvisato infrazioni. La rossa di Maranello sembra prendere il largo, accumulando 3 secondi e mezzo di vantaggio in pochi giri, poi Michael ha problemi con i pneumatici, mentre le gomme francesi delle Williams entrano in “temperatura di esercizio”, cioè cominciano a rendere al meglio, e Ralf si riavvicina al fratello, tentando anche un paio di volte il sorpasso. Diciamolo subito: anche se si fosse trattato di una gara ad armi pari, Ralf non sarebbe mai riuscito a passare in pista Michael. Qui c'è stata anche un'irregolarità del pilota della Williams, che ha attraversato la linea di uscita della pit lane rientrando in pista, facendosi affibbiare uno “stop and go”. Altro che fiscalità della direzione di corsa: manovre come questa sono equivalenti all'eccesso di velocità in corsia box, o al sorpasso con bandiere gialle: sono tutte manovre contro la sicurezza; non dimentichiamo mai che le corse, per essere uno sport, devono essere prima di tutto sicure.

Ultime note: Montoya, buon secondo oggi, dopo le recenti strigliate da parte di Frank Williams e Patrick Head, pare stia mettendo la testa a posto, sembrando un po' più calmo. Oggi non ha avuto troppi pensieri, vedremo come si evolverà la sua situazione. Barrichello, invece, sembra essere entrato in un tunnel. Ha sbagliato la partenza, perdendo 3 posizioni, e fallendo nell'obiettivo (naturalmente non dichiarato) di trattenere Coulthard. Purtroppo male le Jordan, mentre Irvine è arrivato 7° ad 1'4 di distanza da Hakkinen, e questo lascia ben sperare.

Non c'è tempo per altre riflessioni: fra 7 giorni soltanto si corre in Francia, ed assisteremo ad una vera e propria battaglia a tre (o almeno speriamo)...

Schumi: obiettivo leggenda.

Il 50° successo di Michael Schumacher porta a 31 i punti di vantaggio su David Coulthard, solo quarto oggi (47 su Ralf Schumacher), e porta il ferrarista ad una sola vittoria dal record assoluto di Alain Prost. In classifica costruttori il vantaggio è immenso: 52 punti (108 a 56) sulla McLaren. Le emozioni, diciamo così, si sono limitate ai problemi di Ralf Schumacher, durante il primo pit stop (che ha causato al pilota della Williams problemi di bilanciamento per tutto il resto della gara). Barrichello, ottimo terzo oggi, dopo una qualifica disastrosa (8°), ha dimostrato di essersi ripreso dopo le recenti gare incolori, tenendosi molto bene dietro un Coulthard ancora sotto tono. Lo scozzese è stato punito con uno “stop and go” per eccesso di velocità nella corsia dei box, manovra che sembra “fare il paio” con la penalità inflitta al Nurburgring a Ralf Schumacher: il regolamento va rispettato, chiunque sia ad infrangere le regole. Certe cose non vanno mai dimenticate.

La McLaren non si è vista in forma, nemmeno qui, circuito che le è tradizionalmente molto favorevole. Hakkinen non è nemmeno partito, ed ha fatto la figura del principiante (o gliela stanno facendo fare???) facendosi spiegare da Ron Dennis come funziona il meccanismo del “launch (?) control”, e soprattutto come deve fare per non mandare la macchina a vuoto.

Questione affidabilità per la Williams: a parte il piccolo problema ai box (e si sa che la scuderia inglese soffre da sempre del “meccanico pazzo”) la Michelin, padrona di casa qui a Magny-Cours, ha suggerito alla Williams l’ennesimo espediente per ingannare il regolamento, facendo diventare praticamente “slick” le gomme, usurandole molto, con circa 16 giri, per evitare il degrado iniziale. Manovra che sembrava aver reso, all’inizio, a Ralf: ma la probabile eccessiva usura dei pneumatici della casa di Clermont-Ferrand hanno penalizzato, e di molto, la marcia del tedesco della Williams.

Ma guardiamo un po’ gli altri: Jarno Trulli, ottimo 5° (e “primo degli altri”, come ha ribadito) con la Jordan non velocissima, comincia a mettere a segno qualche punticino. Poco, (ancora 1 punto di svantaggio dalla Sauber) ma è chiaro che sarà lui l’uomo-mercato del campionato: dovrà decidere se restare con Eddie Jordan (cosa alla quale lui, probabilmente, è orientato) o tentare la carta dell’ignoto con la Benetton, alla quale le cose stanno andando completamente storte (Briatore ha anche offerto le sue dimissioni). Jarno si consoli, ha gli stessi punti (9) di Mika Hakkinen!

Sesto Heidfeld, con una sempre buona Sauber, in lotta con la Jordan per la 4^a posizione nel campionato costruttori.

Buona gara di Irvine, con una Jaguar in netta crescita, anche se il ritiro (quando era 7°) gli lascia un po’ l’amaro in bocca. Della Benetton “invisibile” abbiamo già detto, mentre su BAR, Minardi e Prost è consigliabile sorvolare. Nessuna traccia di miglioramenti, a parte qualche guizzo di Alesi (ma si parla di uscite di pista in prova).

Appuntamento a Silverstone tra due settimane, signori. Ah: visto il curioso festeggiamento di Ralf al fratello, non è che adesso l’azienda (italiana, tra l’altro) che confeziona la tuta di Schumi dovrà fare una tuta impermeabile allo champagne, oltre che ignifuga???

Bentornato, Mika!

Silverstone, 11^a gara del mondiale, rende a Mika Hakkinen la vittoria che aveva perso in Spagna proprio all'ultimo giro. La prima vittoria del finlandese quest'anno rompe un digiuno che durava dal G.P. del Belgio 2000, e mette imperiosamente a tacere le voci di un ritiro a fine anno del due volte campione del mondo. Il regalo vero e proprio è stato fatto a Michael Schumacher da un Trulli ancora più aggressivo del solito: dopo una qualifica spettacolare (4° a 3 millesimi da Coulthard!) il pescarese avvicinava pericolosamente in partenza lo scozzese, il quale, credendo di essere ancora davanti, chiudeva la traiettoria alla curva Copse, urtando così l'anteriore sinistra della Jordan di Jarno, causandone il ritiro. La McLaren di Coulthard rimediava però un danno irreparabile alla sospensione posteriore destra la quale, cedendo pochi giri dopo, era il motivo dell'escursione sull'erba del pilota britannico. Ritiro inevitabile anche per lui, e speranze iridate ridotte al lumicino. Facendo un po' di calcoli mondiali, 37 punti di distacco di Coulthard dal leader, Schumi, secondo oggi dopo una gara di tutto riposo, vogliono dire una schiacciante superiorità ferrarista, a sei gare dalla conclusione del mondiale.

Barrichello oggi, dopo la qualifica non impeccabile (5°), è arrivato terzo al traguardo, facendo un perfetto “lavoro da scudiero” di Schumi, contenendo alla perfezione le due Williams durante tutta la gara. Le altre vetture motorizzate Ferrari, in particolare le Sauber, si sono comportate in maniera egregia, con Raikkonen 5° ed il compagno di scuderia Heidfeld sesto dopo un bel duello (l'unico di tutto il G.P.) con Frentzen. Le Ferrari oggi hanno pensato più che altro a portare a termine la gara, pareggiando il confronto odierno con la scuderia di Ron Dennis, ed incrementando sui diretti rivali nel mondiale piloti, Coulthard e Ralf Schumacher, entrambi ritirati. Il pilota della Williams è apparso piuttosto sottotono, oggi come per tutto il weekend, finendo scavalcato in prova dal compagno di squadra Montoya (poi 4° al traguardo) e piuttosto in ombra in gara, non certo favorito dalle gomme Michelin, coperture che qui hanno mostrato i loro limiti, sia con il bagnato nelle libere, sia con pista asciutta ma più fredda del solito poi. Sia chiaro, la Bridgestone portava qui dei pneumatici migliorati, con una base d'appoggio anteriore più ampia, e questo le ha poi giovato, dando complessivamente alla vettura una maggiore aderenza. Dupasquier e tutto il team Michelin dovranno correre ai ripari. Già dalla prossima gara, ad Hockenheim, tra due settimane, si preannuncia una vera e propria battaglia: in casa di Mercedes e BMW, Schumacher potrebbe agguantare il record di 51 vittorie che al momento appartiene ad Alain Prost. Inoltre, sul velocissimo tracciato tedesco, la Ferrari potrebbe presentare il nuovo motore da gara che ha già dato ottimi risultati in qualifica: i test che verranno svolti a Monza faranno decidere i tecnici della scuderia del Cavallino. Appuntamento quindi ad Hockenheim il 29 luglio.

Williams, grandi speranze...

Avete visto le Williams, oggi? Confessiamolo, su piste veloci, come Hockenheim (ed anche ad Imola e Montréal, e forse a Monza) le due vetture di Ralf Schumacher e Montoya non hanno veramente avuto rivali, specialmente in prova, dove il colombiano s'è preso il lusso di soffiare per 19 millesimi la pole al compagno di squadra.

In gara, soltanto il quasi consueto “meccanico pazzo Williams” ha fatto fuori Montoya (cercando di fare rifornimento col bocchettone della benzina di Ralf: e dire che Berger ha strigliato i meccanici dopo i passati contrattempi!).

Ralf, fino a quel momento in netto ritardo sul colombiano, non è stato praticamente in lotta con nessuno per conservare la posizione, e si è visto “consegnare” dallo stop del colombiano altri 10 punti che gli permettono di scavalcare Barrichello (secondo oggi dopo forse la sua miglior gara quest'anno, con memorabili sorpassi ai danni delle McLaren) in classifica iridata. Morale: Montoya ancora più polemico nei confronti della scuderia, ma clima in Williams abbastanza sereno, nonostante tutto...

Ora i punti di distacco della Williams dalla McLaren sono solo 10 (56 a 66: sommati, fanno 122, 2 punti in meno della Ferrari: questo la dice lunga sull'affidabilità...). McLaren oggi a bocca asciutta, con i due ritiri di Hakkinen e Coulthard, entrambi per rottura del motore: Mercedes sconfitta su tutta la linea, quindi, e dopo 27 gare di fila la scuderia di Ron Dennis non racimola nemmeno un punto.

Note positive per la Benetton (e finalmente: 4° Fisichella, 5° Button dopo una gara molto accorta) e per Villeneuve, terzo quest'oggi (secondo podio nel mondiale). Alesi 6°, regala un altro punto alla Prost, ed è forse in procinto di passare alla Jordan come compagno di Trulli. Alain Prost probabilmente farà di tutto per non lasciarlo andare. La Jordan, in compenso, ne ha veramente fatte di tutti i colori: cacciato Frentzen in fretta e furia (aveva un accordo con la Toyota o no?), e ripreso Zonta, il brasiliano ha deluso, ririrandosi dopo una gara incolore; inoltre Trulli ha fatto un brutto errore cercando di trattenere la BAR di Panis e finendo in testa coda, per poi ritirarsi quando era 8°. Probabilmente resterà ancora alla Jordan, ma merita senz'altro una vettura migliore. Ma la McLaren, probabilmente, non accoglierà la sua “richiesta”.

Schumi? Oggi è stato un po' alla finestra, dopo aver fatto decollare Burti in partenza. Dopo l'incidente di Monza, e dopo la non-partenza, qualunque essere umano avrebbe lasciato perdere per un po': Michael si stava comportando dignitosamente, quando è stato tradito dal cambio, tra l'altro, lo stesso inconveniente lo ha avuto in partenza: a Maranello bisognerà indagare. A proposito della partenza col botto e relativa bandiera rossa: Villeneuve, in conferenza stampa, ha detto di essere sorpreso per aver dovuto rifare lo start, in quanto è il momento più pericoloso: probabilmente ha ragione, ma se la sua BAR avesse raccolto qualche detrito, avrebbe parlato diversamente...

Prossimo appuntamento, dopo un piccolo periodo di vacanza (ne hanno tutti bisogno...) all'Hungaroring il 19 agosto. Pista totalmente diversa di oggi: prepariamoci a vedere macchine molto più lente, con alettoni molto più carichi: come reagirà la Williams?

Ferrari: ed ora il 2002!

Secondo titolo mondiale consecutivo per Michael Schumacher, e terzo titolo costruttori consecutivo per la “Rossa”. Siamo nel bel mezzo di un ciclo di vittorie ferrariste, e chiunque può capire che il ciclo potrà durare a lungo, almeno fin quando durerà il rapporto del “Kerpeniano” (o Dominator, fate voi!) con la scuderia di Maranello (fino al 2004 sicuro, poi chissà). Il weekend è stato un dominio continuo di Schumi, a parte il warm-up con Coulthard davanti a tutti. Ma la gara non è stata un problema, anzi abbiamo provato molta noia, dopo la partenza perfetta delle “rosse”. Coulthard oggi non poteva fare altro che stare a guardare Schumacher agguantare la 51^a vittoria (pareggiando il record di Prost), conquistare il record di giri in testa (il precedente, 2986, era di Senna) e regalare così il secondo titolo consecutivo di un ferrarista (dopo Ascari nel '52 e nel '53, altri tempi...).

Ma a snocciolare primati si rischia di diventare noiosi. Quindi guardiamo al futuro. Cosa ci può ancora dare, questo 2001? Semplice: il 2° posto di Barrichello (ora mancano solo 6 punti, i 47 del brasiliano, e di Ralf contro i 53 di Coulthard). Si può fare. Vedremo.

Restano ancora 4 GP: Spa, Monza, Indianapolis e Suzuka: la Ferrari potrà sicuramente fare dei “test” molto interessanti, e su 4 circuiti molto diversi fra loro (confrontate Monza a Suzuka o Spa) per quella che diventerà la F-2002. Consideriamo inoltre l’impegno addizionale della McLaren: 2 piloti collaudatori, non più uno solo, e Newey che ha fatto gli straordinari pensando già alla vettura dell’anno prossimo: Ron Dennis, dopo aver dichiarato che gode quando Schumi perde (ed aver masticato amaro per tutta la stagione) rilancia la sfida. Guardiamo anche all’impegno della Toyota dal 2002, che ha annunciato di voler effettuare comunque i tests nei mesi di novembre e dicembre (per regolamento sono proibiti, ma la Toyota non è ancora nel novero dei partecipanti al Mondiale 2002, e teoricamente potrebbe non osservare il regolamento). C’è molta carne al fuoco, come vedete: ma se ne parlerà fra 6 mesi.

Parliamo un po’ del mercato. Dopo uno scambio di piloti tra Prost e Jordan (e del quale si sapeva tutto già il giorno dopo Hockenheim, secondo i bene informati) Frentzen ed Alesi non hanno certo fatto del loro meglio. Ma oramai si parla di piloti quasi a fine carriera. Il futuro ha i volti di Raikkonen (sempre più vicino alla McLaren, al posto di un Hakkinen che si è visto offrire 8 miliardi invece dei 21 che guadagna ora), Fisichella e Trulli (può essere probabile uno scambio per il 2002, ma “Fisico” preferirebbe rimanere per avere il motore Renault più potente).

Ma molte cose, in questo campo, sono ancora da decidere. Non per quanto riguarda la pista, dove la prima tappa del “Ferrari World Champion Tour” è a Spa, in Belgio, tra 2 settimane. Ci rileggiamo su queste pagine.

Spa: una certezza ed un miracolo.

Per Michael Schumacher è giunto il momento di entrare nella leggenda: dopo 10 anni dal suo esordio in una gara di F.1 e dopo 9 anni dalla prima vittoria, fatti entrambi accaduti qui a Spa, la 52^a vittoria pone il suggello alle imprese del “pilota del decennio”: il più vittorioso di sempre. A voi il giudizio se il Kerpeniano sia il migliore pilota in assoluto nella storia di questo sport. Dal canto nostro, preferiremo sempre evitare impossibili paragoni con piloti di altre epoche.

Qui a Spa, oggi, è accaduto un altro fatto che ha del prodigioso. Il fatto che un pilota sia sano e salvo dopo essere stato scagliato come un proiettile umano su quattro file di gomme, ed essersi incastrato sotto di esse contro un guard-rail. Tutto questo alla bella velocità di 270-280 Km all’ora. Luciano Burti, pilota promettente e persona squisita, dopo il volo dello start di Hockenheim, prosegue così, quasi inconsciamente, la sua serie di incidenti spettacolari. Da 7 anni a questa parte, la sicurezza sulle piste è migliorata (per i piloti, sia chiaro) ma in ogni caso, oggi, quelle file di gomme andavano probabilmente coperte con qualche telo che ne impedisse il sollevamento e che potesse distribuire quanto più possibile l’impatto di una vettura. Ciò nonostante, alla fine tutto è andato per il meglio.

Ha colpito molto anche il fatto che Eddie Irvine, a nostro giudizio incolpevole fautore dell’incidente, si sia prodigato appena sceso dalla sua Jaguar nei soccorsi al suo ex compagno di scuderia. Conosciamo il valore del pilota, stiamo cominciando ad apprezzare anche l’uomo. Se solo tenesse la lingua più a freno...

Qualche riga per gli altri: per una volta, un bell’elogio per Fisichella: un 3° posto in una gara come questa convalida il fatto che, probabilmente, Briatore si sia fatto sfuggire un pilota coriaceo e spesso capace di portare la macchina al traguardo, cosa non da poco per una scuderia come la Benetton che il prossimo anno, a detta dello stesso team manager, dovrà ancora faticare. Trulli, futuro sostituto di Fisico, dopo essere stato autore di una qualifica fallimentare (16°, superato anche dal neo collega Alesi, poi giunto 6° al traguardo), ha collezionato l’ennesimo ritiro.

Argomento secondo posto mondiale: Coulthard (2°) è ormai lanciato verso questo micro-titolo (secondo voi, conta qualcosa?). Il 5° posto di Barrichello (colpevole di aver urtato Hakkinen ed aver perso il musetto) regala altri 4 punti di vantaggio allo scozzese, che potrà contare su 9 punti di vantaggio a 3 gare dalla fine in questa speciale classifica.

Della Williams non ho parlato, ma probabilmente dopo che Montoya era rimasto fermo al primo giro di ricognizione, dev’esserci stata una specie di “competizione” dei meccanici di Ralf Schumacher per mettere fuori causa in modo creativo il loro pilota: e quindi hanno lasciato il tedesco sui cavalletti...non vi pare? Scherzi a parte, gara storta per la scuderia anglo-tedesca, dopo un sabato durante il quale il tempismo degli stessi meccanici aveva regalato la prima fila a Montoya e Ralf. Si rifaranno, su questo non c’è dubbio. Forse proprio a Monza, dove ci diamo appuntamento per la seconda tappa del “Ferrari World Champion Tour 2001”.

Monza: tanta voglia di dire basta.

Dal punto di vista prettamente sportivo, potremmo dire: tutto come previsto, le Williams si riscattano della pessima figura di Spa, e Montoya coglie il suo 1° successo in F.1; Ralf Schumacher 3° dietro ad un ottimo Barrichello, mentre Michael Schumacher è stato in pista per “onor di firma”, cogliendo un 4° posto abbastanza incolore. Dopo i recenti fatti di terrorismo in America, e soprattutto dopo il terribile incidente occorso ad Alex Zanardi al Lausitzring (pista che in aprile fu fatale a Michele Albereto), il clima a Monza era pesantissimo. Al punto tale che domenica mattina, dopo il warm-up, da alcune scuderie (Ferrari in particolare) e piloti (gli Schumacher, Fisichella) si lancia la proposta – simbolo di effettuare i primi 3 giri in processione dietro la safety-car. La proposta diventa in seguito di mettere le bandiere gialle alle prime due varianti, e scatenare la corsa dopo la variante della Roggia (quella dove un anno fa morì Paolo Gislimberti, commissario di percorso). Il pretesto è la presunta pericolosità del circuito. La ragione vera è il crollo dei nervi da parte di “superuomini” come i piloti di F.1, di fronte a fatti al di fuori del proprio controllo. Così, per i fatti degli USA, Ferrari, Williams e Jaguar listate a lutto, e la Jordan con una bandiera americana; e tute di tutti gli uomini di Maranello senza sponsor. E’ difficilissimo decidere se la partenza sarebbe dovuto essere mestamente lenta oppure uno start “quasi” normale come abbiamo visto. Fatto sta che uno come Flavio Briatore, vero “mini-Ecclestone” della Benetton, impone ai suoi due piloti di partire normalmente: dopotutto, sono dipendenti Benetton (anche se Fisichella lo sarà solo per altre 2 gare). Briatore contatta anche la BAR e la Arrows, e la decisione (ratificata anche da un comunicato stampa) finisce nel cestino senza troppi problemi. *Business is business, gentlemen*. E al diavolo ogni iniziativa simbolica. Quello che è certo è che ogni decisione riguardo questa gara doveva essere presa prima del weekend. Jacques Villeneuve, tra le poche persone coerenti (anche questa volta), lo aveva detto chiaramente, e dimostrato coi fatti prendendo l’ultimo volo prima della chiusura degli spazi aerei. Jacques è poi arrivato 6° oggi, dietro De la Rosa.

Rimane però un’inquietante latitanza della FIA, particolarmente nella persona di Max Mosley, uomo che avrebbe subito dovuto dire se il G.P. d’Italia andava svolto o no, e se del caso rimborsare i danneggiati.

Diciamolo: tutti i piloti, volenti o nolenti, sono dipendenti delle scuderie; ma proprio loro costituiscono la miniera d’oro dei loro datori di lavoro. Questo dovrebbe conferirgli un certo potere decisionale, ma evidentemente questo in F.1 è ancora lungi da venire. L’elettronica, avanzando, gli toglierà ancora maggiormente il controllo delle loro azioni. E forse, delle loro vite.

Mika Hakkinen, con il suo annuncio, si chiama fuori da questo mondo (per un anno, poi chissà). Per il resto, ci dovremmo rileggere tra due settimane, proprio in America, ad Indianapolis. A meno che dalla FIA e da Mr. Ecclestone non provengano segnali opposti a quelli di oggi.

Permettetemi infine di esprimere il mio personale incoraggiamento ad Alex Zanardi, affinché l’incidente che lo ha così gravemente menomato nel fisico non lo abbatta anche psicologicamente: su questo, probabilmente l’unica persona al mondo che può capirlo è Clay Regazzoni, al quale chiediamo di far visita al pilota romagnolo, due volte campione Cart, al quale la vita chiede ora di correre su una pista molto diversa da quelle che conosce.

Hakkinen, ti vuoi davvero ritirare?

Ad Indianapolis, in un Gran Premio segnato dalla voglia di ricominciare, a vivere, a sperare ed a lottare, emerge alla fine la tenacia del pilota finlandese due volte campione del mondo. Hakkinen coglie il suo secondo successo stagionale, davanti ad uno Schumacher particolarmente difensivo, costretto (dalle troppe vittorie) a fare da scudiero ad uno sfortunatissimo Barrichello. Il brasiliano, con una condotta di gara pressoché perfetta (era tempo che in F.1 non si vedeva un sorpasso all'esterno, e Montoya se lo ricorderà) aveva ipotecato il successo, ma senza fare i conti con il finlandese, con la sua determinazione, e con i meccanici McLaren, autori di un ottimo pit stop. I secondi che Hakkinen guadagnava sul ferrarista (poi tradito dal motore a cinque giri dal termine) si dimostravano determinanti in dirittura d'arrivo.

Gli altri: in una gara particolarmente noiosa, con solo il podio a pieni giri, si deve segnalare solo i ritiri delle Williams di Ralf Schumacher (un brutto errore con insabbiamento finale) e di Montoya (il solito ritiro post-rifornimento, questioni di motore). Così Coulthard, mai troppo a suo agio, ha colto un 3° posto che alla vigilia pareva davvero insperato. Così come inatteso è il 4° posto di Jarno Trulli, nuovamente a punti dopo Magny-Cours. Stavolta la Jordan ha retto fino alla fine. Eddie Irvine, quinto, con una Jaguar in crescita, e Nick Heidfeld, sesto (carico di risentimenti verso la Mercedes che gli ha preferito il compagno Raikkonen per sostituire Hakkinen) completano i punti.

Volevo impiegare la seconda parte delle mie trenta righe per prendere le difese di una particolare categoria di piloti. Quelli che hanno delle idee da far valere, e che per questo possono essere invisiti ad un particolare tipo di direttore sportivo (quello “manageriale”, il tipo tutto immagine e ben poca sostanza, anche morale). C'è n'è un po' per tutti. E' chiaro a molti come va in Formula 1: vuoi un volante in una scuderia? Porta gli sponsor, e vedrai che un posto si trova anche per te! E così ci ritroviamo gli Alex Yoong di turno, veri e propri “pericoli” in pista per i piloti più veloci. Il problema, però, è di fondo: riempiendo il Circus di comprimari, senza nessun vero personaggio, rischiamo di annegare tutto nel calderone della mediocrità. Aggiungiamo il fatto che il sorpasso è diventato quasi una parola proibita, e la frittata è fatta. Se chiediamo ad una persona che conosce poco di questo sport di dirci cinque nomi di piloti della F.1, cosa ci risponde? Forse gli Schumacher, Hakkinen (ancora per poco, purtroppo), e magari Villeneuve o Alesi. Avete notato? Questi sono i nomi di piloti, ma anche di persone con idee. Personaggi, non “decerebrati” nelle mani di manager senza troppi scrupoli. E, forse, antipatici e scomodi anche per questa ragione. D'accordo, non sparero' più ad alzo zero. Ma Eddie Jordan, invece di ingaggiare il giapponese Sato per il 2002, non poteva tenere un'altra stagione il buon Jean, gentiluomo della F.1, anche se a fine carriera? Ci rileggiamo a Suzuka, per l'epilogo di questo Mondiale 2001 che si trascina stancamente da agosto (oggi McLaren 2^ nel campionato costruttori: è già tutto deciso).

Schumi, apoteosi giapponese.

A Suzuka è stato incoronato l’“imperatore” della F.1 moderna: Michael Schumacher. Su un circuito che esalta le qualità del pilota l’ensemble tra il Kerpeniano e la Rossa si è, come altre otto volte quest’anno, dimostrato senza rivali. 123 punti, ennesimo record. A tanto ammonta il bottino di questo mondiale del pilota più vincente di sempre, che guarda tutti dall’alto delle sue 53 vittorie.

Va bene, basta panegirico per Schumi. Vediamo piuttosto il resto. E qui arrivano le dolenti note. Anzitutto, Ralf Schumacher: piuttosto sotto tono, scorretto, mai davvero capace di dare battaglia come il compagno di squadra Montoya pur avendo mezzi pressoché identici. Il suo 6° posto finale, oggi, sembra particolarmente benevolo. Juan Pablo Montoya, secondo oggi dopo una bella gara e dopo aver lottato in partenza, è sicuramente in via di maturazione: dal ragazzino sbruffone qual era all’inizio del campionato, il colombiano ha fatto molta strada; chissà, potrebbe essere lui, e non Ralf Schumacher, il vero antagonista di Schumi nel 2002. Potremmo scommetterci qualcosa.

Barrichello? Solo 5°, ad un soffio dalle McLaren (Coulthard 3°), per colpa della strategia forse troppo d’attacco (tre soste), e per qualche calcolo sbagliato. Dispiace un po’ a tutti, ma non sempre i sogni si realizzano. Consoliamoci con il fatto, che con i suoi 56 punti, la Ferrari ha raggiunto quota 179 punti (9 in più del già trionfale 2000) con una media di quasi 10 punti e mezzo a corsa!

Qualche parola per Jean Alesi, oggi fuori dopo solo sei giri per l’esplosione del motore di Raikkonen (che gli si è parato davanti costringendolo all’impatto). L’annuncio del ritiro è sicuramente una conseguenza dell’ingaggio di Sato da parte di Eddie Jordan, e non la “versione di comodo” che è stata tirata fuori di soppiatto dalla scuderia irlandese. Probabilmente il francese non tornerà più in F.1, nemmeno da collaudatore (la richiesta del patron della Jordan). E così la F.1 perde l’esperienza di un pilota che ha disputato ben 201 GP. Complimenti! (A Jean, non a come è stata gestita tutta questa faccenda). Come probabilmente non rientrerà più Mika Hakkinen, anche se per lui potrebbe essere tracciato un futuro in McLaren, forse proprio come collaudatore. Per Ron Dennis il finlandese è una specie di figlio adottivo, e di sicuro cercherà, fra un anno, di spronare il pilota a tornare al mondo delle corse. Dipende molto da come Hakkinen prenderà l’assenza di condizionamenti e di impegni. Se valuterà il piacere dello stare in famiglia come una cosa superiore al guardare tutti dall’alto di un podio, allora la vicenda F.1 del due volte campione del mondo potrà veramente dirsi conclusa.

All’anno prossimo, signori. Ringrazio chiunque si sia degnato di leggere queste trenta righe e mi riprometto di dire la mia, come sempre, senza peli sulla lingua. Arrivederci!