

F3000

magazine



50 VOLTE SCHUMI

[#MSC50](#)



**GRAZIE
MICHAEL**



Una carezza, uno sguardo, un bacio. Un semplice "Auguri, papà". Ce lo immaginiamo così il cinquantesimo compleanno di Michael Schumacher. Avvolto dall'amore di Mick e Gina Maria, ai quali negli anni da eroe sulle piste ha insegnato cosa fosse la forza e dai quali, la stessa forza, la sta ricevendo da un lustro. Da quel 29 dicembre che ha cambiato la vita: la sua, la loro, di Corinna e, indirettamente, di milioni di tifosi sparsi per il mondo. Il figlio si avvicina poco a poco al suo mondo, quello della Formula 1. La figlia vince a cavallo in giro per l'Europa. Li ha cresciuti nell'ombra di una protezione rigorosa: ora camminano, corrono con le loro gambe, si espongono, fieri della loro discendenza e della loro eredità. Di Mick, pochi mesi dopo la sua nascita, Michael disse che non avrebbe voluto vederlo nei suoi stessi panni perché sarebbe sempre stato visto come "il figlio di". Sarà insubordinazione, emulazione, quello che vogliamo. Ora Mick è lì, in quella Formula 2 anticamera della categoria regina, oltre che sotto contratto con la FDA. Non sappiamo cosa succederà in futuro: ci vogliono forza, coraggio, tenacia per voler ripercorrere le orme di un padre vincente. Ci vuole anche un pizzico di incoscienza per farlo quando questo ha segnato da solo quasi un terzo di storia della Formula 1. Forse la stessa che ebbe lui, Michael, nel convincere tutti di conoscere a menadito le curve di Spa-Francorchamps per poi girarci in bicicletta, quasi di nascosto, per impararla a dovere prima di salire sulla mitica Jordan verdeblu.

La numero 32 che qualsiasi appassionato riconosce a prima vista nonostante sia stata protagonista, con lui, di solo un weekend: quello del Gran Premio del Belgio 1991. Un settimo posto in prova, poche centinaia di metri al via. Quanto fu necessario per mostrare agli occhi di tutti che una nuova pagina stava per essere scritta. Nessuno però, nemmeno lui, avrebbe pensato che di pagine ne sarebbero state riempite non una ma decine, in una carriera lunghissima. Oltre trecento Gran Premi, 91 vittorie, 7 titoli mondiali. Record macinati,

vittorie storiche, un'avventura vincente con la Ferrari che ancora oggi segue, come un'ombra, l'attuale generazione Rossa che tenta di tornare da anni alla vittoria senza riuscirci. Ed il paragone è sempre quello. Il riferimento sono lui, quella squadra e la capacità di restare uniti nei primi anni difficili per poi dominare su tutto e tutti per cinque lunghi anni.

La storia di Michael Schumacher non sarebbe stata completa senza il suo ritorno nel 2010. Certo per gli annali e per le statistiche lo stop definitivo del 2006 sarebbe stato perfetto. Il campione che finisce al top con una gara mozzafiato, il rimpianto di non vederlo continuare e, magari, vincere ancora al volante della Rossa. I tre anni del ritorno in Mercedes ci hanno consegnato un altro Schumi. Non più vincitore, spesso criticato ma mai abbandonato dai suoi fedelissimi ai quali ha mostrato un altro lato di sé. Quello di chi, dopo aver vinto tutto, sgomita per posizioni meno nobili, perde, impara che le sconfitte possono insegnare quanto e più delle vittorie. Non senza lasciare un segno: la pole di Monaco, a 43 anni suonati, per dire che il Re era ancora lì, in mezzo ai ragazzini, con la voglia intatta di quando era giovane come loro. Poi il ritiro e l'aspettativa di una lunga e sontuosa pensione trafitta dal dramma che, dopo anni, ancora unisce chi l'ha seguito sin dal principio. Una fitta trama di tifosi che, all'unisono, quotidianamente lo incoraggia, lo sprona, prega perché un giorno possa ad una vita normale con la consapevolezza di sé, di quello che è stato, di quello che Mick sta diventando in suo nome.

Questo è un Magazine speciale: un modo per inviare i nostri auguri a Michael per i suoi 50 anni ripercorrendo la sua straordinaria carriera tra ricordi, monoposto, numeri, emozioni. Con la speranza che davvero, un giorno, tra le mille speculazioni sulle sue condizioni si faccia strada una luce chiara, rassicurante. Anche se una cosa è certa: in ogni caso, comunque vada, di Schumi si parlerà sempre al presente.

Auguri, Campione.

Hanno collaborato in questo numero:

Testi a cura di **Alessandro Secchi**
 con il prezioso contributo di **Paolo Bombara, Ercole Colombo, Mario Donnini** e **Luigi Mazzola**
 Disegni delle vetture realizzati da **Sauro Torreggiani**. Dati monoposto di **Federico Benedusi**
 Un ringraziamento anche a **Luca Casarotto, Andrea Gardenal** ed a **Massimo Piciotti**
 Impaginazione e grafica **Francesco Ferraro**
 Agenzia fotografica di riferimento **ANSA Foto**



UN SEGRETO DA SVELARE

di Paolo BOMBARA

Cinquant'anni. Mi torna in mente un'edizione di una celebre rivista britannica d'automobilismo che, al termine della stagione 2001 chiese a diversi personaggi della F1 di formulare una domanda a Michael Schumacher che quell'anno conquistò per la quarta volta il titolo iridato. Coincidenza o concertazione volle che i due terribili Eddie, ovvero Irvine e Jordan, rivolgersero la stessa domanda a Schumi: "Quando ti ritirerai?" Risposta del tedesco: "Non prima d'aver compiuto 50 anni".

Erano anni che non riprendevo la penna o meglio la tastiera e sinceramente non pensavo di rifarlo.

C'è voluta tutta l'insistenza dell'amico Alessandro, conosciuto qualche anno fa da ammirato lettore del suo "Il mio Michael", ed un'occasione speciale per farmi scrollare di dosso un po' di quella ruggine accumulata in nove anni. C'è voluto un compleanno particolare, il cinquantesimo, di qualcuno di molto speciale che ho avuto modo di frequentare, veder correre, ammirare e spesso anche criticare. Mai per le sue doti infallibili di pilota, uomo squadra, trascinatore, motivatore, direi di "deus ex machina" capace d'indicare la via vincente ad ogni squadra in ogni situazione. No, se occasionalmente ho criticato Schumi nel corso della sua prima carriera in F1 è sempre stato per due ragioni essenziali:

La prima fu qualche comportamento che i britannici definirebbero 'border line', dettato da eccessiva carica agonistica o meglio da cronica incapacità di perdere. Sapendo però che proprio questa carica è all'origine del suo essere speciale e che, del resto, in questo Schumi pilota non differiva molto da com'era Ayrton Senna, ad esempio... ovvero un idolo per me (anche i giornalisti ne hanno) e dichiarata fonte d'ispirazione per il tedesco.

La seconda una sua innata diffidenza verso i media e volontà di proteggersi evitando o sfuggendo i contatti non programmati dall'ufficio stampa o riducendoli ai minimi termini, come se i giornalisti volessero sempre tendergli una trappola...

Personalmente, ho cambiato attività professionale lasciando il giornalismo ed il mondo della F1 al termine della stagione 2009, quindi non ho avuto modo di frequentare Schumi nella fase due, quella del ritorno in F1 con la Mercedes dal 2010 al 2012. Ho però avuto modo di frequentarlo molto sovente nel corso del 2013, nei paddock delle gare internazionali di karting, dove correva suo figlio Mick nella categoria KF-Junior utilizzando pneumatici della marca per cui lavoro oggi. In quell'anno ho scoperto un Michael Schumacher del tutto diverso: disponibilissimo, affabile, divertente, sempre pronto alla battuta e persino servizievole. Sì sì, ho proprio scritto servizievole. Persino disposto a contravvenire, in concordata totale segretezza, ad un suo impegno contrattuale sempre col mondo della F1, pur di farmi un favore che lo divertiva. Oggi, mi manca e spero ardentemente che la sua sia solo un'assenza, o meglio una lontananza, passeggera.

Stavo per confidargli un segreto. Per raccontargli un aneddoto risalente al 1993, che ci riguarda entrambi e che riguarda anche la corona britannica e che lui ignora. Nel 1993, mi ero giurato di non rivelargli nulla finché fosse stato in attività perché non volevo che potesse pensare che stessi cercando di trarne il minimo giovamento professionale. Volevo trovare il momento giusto per parlargliene, sicuro che ci avrebbe riso su.

Stavo per farlo in quel 2013... Certo erano ormai passati vent'anni... ma con suo figlio che correva con gli pneumatici della marca per cui lavoravo io... No, volevo eliminare ogni commistione possibile con qualsiasi eventuale rapporto professionale e poterglielo raccontare serenamente a quattr'occhi, magari al tavolino di un bar bevendoci su una birra per celebrare a distanza. Mi ero ripromesso, quindi, di farlo nel 2014 anno in cui Mick avrebbe comunque corso con pneumatici di altra marca. Poi, quel maledetto 29 dicembre è accaduto l'assurdo. Sono paziente. Lui e la sua famiglia lottano con coraggio. Glielo racconterò un giorno.









TONY//KART

SCHUMACHER M. 

30

RACING SEAT
TILLET
KSN
OFFICIAL RACING TEAM
TONY//KART

TONY//KART

VORTEX

TONY//KART

VORTEX





DEKRA

UNITED COLORS
OF BENETTON.

ENERVIT



GOODYEAR
Castrol

Team
SAUBER MERCEDES
Michael Schumacher

GOODYEAR
Castrol
HLS

SHOEI

CAMEL

UNITED COLORS OF BENETTON

Mobil 1

1969 - 1990

Dai primi passi all'avvio della carriera, dalle prime gare da professionista all'ingaggio da parte di Mercedes. I primi 22 anni di Michael Schumacher sono intensi e comuni a tanti piloti. Una famiglia normale, risorse economiche limitate ma una passione sfrenata per i motori ereditata dal papà. Per accontentare un figlio si fa sempre il possibile. Un kart artigianale per regalare le prime emozioni e sacrifici che vengono ripagati dai primi sponsor. Inizia così un'ascesa repentina che porta, tappa dopo tappa, verso il mondo professionistico. I risultati arrivano, gli occhi puntati addosso aumentano fino a quando a bussare alla porta c'è lei, la Mercedes. Come dire di no?

Tutto inizia il 3 gennaio 1969 in Germania. A Hermülheim, distretto di Hürth, viene alla luce Michael Schumacher, figlio di Rolf ed Elizabeth. Michael poi cresce a Kerpen, paese vicino ad una decina di chilometri dalla più nota città tedesca di Colonia. La sua è una famiglia modesta: il padre, muratore di professione, nel tempo libero coltiva la passione per i motori gestendo il kartodromo locale. È qui che prende il via la carriera di Michael. A quattro anni riceve in dono il primo kart, costruito artigianalmente da papà Rolf con parti di scarto e con il quale muove i primi timidi passi in quello che diverrà il suo mondo. A sei anni e mezzo viene raggiunto in famiglia da Ralf, il fratello più piccolo che ne seguirà le orme fino alla Formula 1.

Mentre Michael dimostra di cavarsela, papà Rolf lo porta con sé a vedere le gare, quelle vere. Nel 1980, a Nivelles, da spettatore vede e rimane impressionato da colui che gli lascerà uno scettro pesantissimo quattordici anni dopo: Ayrton Da Silva, che conosceremo poi come Senna. È il primo, inconsapevole, incrocio tra i due. La famiglia Schumacher fatica a sovvenzionare le spese per far correre Michael fino a quando non arrivano i primi personaggi chiave per l'avvio della sua carriera professionale. Jürgen Dilk, ad esempio, è

colui che lo aiuta a sostenere le spese dei primi campionati in kart, che portano le prime soddisfazioni tra il 1984 ed il 1987.

È il turno, poi, di Willi Weber, imprenditore di spessore che offre a Michael il suo primo vero contratto, con cui arriva la serenità economica necessaria a concentrarsi finalmente sulle corse. Intanto il giovane tedesco è passato in monoposto. Vinta la Formula König nel 1988, si passa alla Formula 3. Il campionato è perso per un punto nel 1989 in favore dell'austriaco Karl Wendlinger ma viene vinto nel 1990. Nello stesso anno succede di tutto. Michael perde per squalifica la Coppa Europa a Le Mans consegnando la vittoria ad Alex Zanardi e vince il GP di Macao su Mika Salo ed Eddie Irvine, con un contatto discusso nelle battute finali con Mika Häkkinen, altro nome che tornerà a farsi sentire in futuro.

Soprattutto, insieme a Wendlinger ed al connazionale Heinz-Harald Frentzen, Michael entra a far parte dello Junior team Mercedes. La casa di Stoccarda lo ha messo sotto osservazione da tempo: il progetto prevede la partecipazione alle gare dedicate ai prototipi del gruppo C con un nome familiare a gestire il tutto: Peter Sauber.

Con il team Sauber-Mercedes arriva la prima vittoria di Michael in coppia con Jochen Mass, nel 1990 in Messico. Nel 1991, la prima ed unica partecipazione alla 24 ore di Le Mans. La corsa della Sarthe vede l'equipaggio composto da Michael, Wendlinger e Kreuzpointner a bordo della C11 giungere al quinto posto assoluto.

La carriera di Michael sembra avviata verso il mondo Endurance quando, improvvisamente, (o per colpa di, dipende dai punti di vista) Bertrand Gachot, pilota belga che proprio quella 24 ore di Le Mans l'ha vinta. A 22 anni si aprono le porte della Formula 1.



STREGATO DA AYRTON

di Paolo BOMBARA

Raccontare il Michael vincente, dominatore, cannibale degli anni d'oro è storia più che nota e sono certo che molti altri più qualificati di me, più coinvolti di me in quei successi perché vissuti dall'interno dei rispettivi team possano farlo molto meglio, con molta più dovizia di particolari rendendo i racconti ben più gustosi. La ridondanza non ha senso ed i superlativi per Michael si sprecano da anni. Inutile aggiungerne tanto per aggiungerne. È stato un grandissimo pilota, uno dei più grandi della storia della F1, ed è un grande uomo che oggi lotta per tornare. Per questo lo aspettiamo.

Voglio piuttosto ricordarlo per come, attraverso alcuni episodi, imparai a conoscerlo e ad identificarlo come un tipo veramente speciale. Tosto. Anzi tostissimo.

Il primo lo vede protagonista indiretto, spettatore di chi lo catturerà rendendolo consapevole di ciò che vorrà diventare in futuro.

21 SETTEMBRE 1980, NIVELLES (BELGIO) CAMPIONATO DEL MONDO KART

Assisto per la prima volta al campionato del mondo kart. Sono già completamente contagiato dalla "febbre" Ayrton Senna, che all'epoca veniva chiamato soprattutto Da Silva (il cognome paterno). Lo avevo visto correre per la prima volta pochi mesi prima, a Jesolo nella famosa Coppa dei Campioni. La maledizione del mondiale che non vuole premiarlo colpisce anche questa volta il brasiliano, già sesto a Le Mans nel '78 e rocambolescamente solo secondo nel '79 all'Estoril, alle spalle dell'olandese e compagno di squadra, Peter Koene. Ayrton si classifica nuovamente secondo a Nivelles, alle spalle di un altro olandese, Peter de Bruijn, ma ancora una volta la sua arte del pilotaggio lascia il segno. Ayrton è unico, il migliore. Non ho dubbi.

Tra gli spettatori c'è, ed ovviamente allora non lo sapevo, un ragazzino tedesco di undici anni. Michael Schumacher, che accompagna papà Rolf e resta incantato dallo spettacolo del mondiale

e dallo stile di guida di Ayrton. Quel giorno, Michael decide che da grande vorrà fare il pilota professionista anche se forse non si rende bene conto che papà non ha la solidità finanziaria necessaria per permetterglielo. Fino a quel momento, il suo cuore aveva sempre esitato tra il kart ed il calcio. Forse sarebbe stato un nuovo Beckenbauer... Non lo sapremo mai. Resto convinto che anche grazie involontariamente ad Ayrton Senna da Silva, Schumacher è invece diventato il campionissimo della F1...

L'aiuto economico per proseguire la carriera in kart salendo di livello gli verrà dato da Gerhard Noack, un commerciante di moquette e carta da parati, e da Jürgen Dilk, padre di un altro giovane pilota.

Noack diventerà in seguito il titolare del kartstore di Kerpen (la pista acquistata dalla famiglia Schumacher) ed aiuterà anche gli esordi agonistici di Ralf Schumacher e Sebastian Vettel.

Dopo un esordio plurivittorioso in F. König (9 successi in dieci gare nel 1988) Michael verrà notato ed ingaggiato da Willy Weber, proprietario del team WTS, che investirà su di lui facendolo correre in F3 e diventandone anche il manager. La storia potrà considerarsi veramente iniziata e l'investimento verrà ampiamente ripagato.

IN PARALLELO, INTRECCI DELLA VITA

Quello stesso anno, 1980, del mondiale kart a Nivelles, si laurea campione tedesco di kart un pilota che avrebbe potuto e dovuto essere il primo campione del mondo di F1 di nazionalità tedesca: il compianto Stefan Bellof. Purtroppo, cinque anni dopo, in uno stupido incidente alla 1000 km di Spa, la stella nascente di Bellof si spegnerà brutalmente contro le barriere all'esterno della seconda piega dell'Eau Rouge. Nove anni dopo, il 14 novembre 1994, Michael Schumacher diverrà il primo campione del mondo di F1 di nazionalità tedesca. Sei mesi e tredici giorni dopo la tragica scomparsa di chi lo aveva invogliato a gettarsi corpo ed anima in questo sport: Ayrton Senna.



LE MANS. F 3000

21 - 22 - 23 SEPTEMBRE 1990



ASSURE
LA DIFFUSION
DES RESULTATS

FORMULE 3 (EUROPE) FORMULE 3 - FORMULE RENAULT FORMULE FORD TROPHÉE PORSCHE TURBO CUP F.K.E.

FORMULE 3

COUPE D'EUROPE F.I.A. DE FORMULE 3 ** CLASSEMENT SCRATCH **

Résultats provisoires

CLT	NO CONDUCTEURS	NATM	MARQUES	NT	TEMPS	ECART	MOYENNE	M.TOUR / TR	VITESSE
1	5 SCHUMACHER Michael	D	REYNARD 903	22	0h43'12.78		135,320	1'56.27	4 137,163
2	3 ZANARDI Alessandro	I	DALLARA 390	22	0h43'28.86	0'16.08	134,486	1'56.97	18 136,342
3	2 SAVOLDI Mirco	I	DALLARA 390	22	0h43'50.67	0'37.89	133,371	1'57.77	21 135,416
4	21 MULLER Yvan	F	RALT RT 38	22	0h44'00.95	0'48.17	132,852	1'57.80	20 135,382
5	24 POLICAND Jerome	F	DALLARA 390	22	0h44'23.17	1'10.39	131,743	1'59.18	20 133,814
6	48 VANDONNE Fabiano	I	DALLARA	22	0h44'39.62	1'26.84	130,934	1'59.18	6 133,814

CONDUCTEURS N'AYANT PAS EFFECTUE 90% DU NOMBRE DE TOURS PREVU (REGLEMENT F.I.A.)

7	1 SCHIATTARELLA Domenico	I	DALLARA	17	0h34'03.46	5 TR	132,674	1'58.61	12 134,457
8	43 COLCIAGO Roberto	I	REYNARD 903	11	0h23'04.85	11 TR	126,676	1'57.70	6 135,497

MEILLEUR TOUR

5 SCHUMACHER Michael D REYNARD 903 1'56.27 137,163 Km/h

GRILLE	5	3	1	2	43	21	24	48
1T	43	5	1	2	3	24	48	21
2T	43	5	1	2	3	24	48	21
3T	5	43	1	3	2	24	48	21
4T	5	43	3	1	2	24	21	48
5T	5	43	3	1	2	24	21	48
6T	5	43	3	2	1	21	24	48
7T	5	43	3	2	1	21	24	48
8T	5	43	3	2	1	21	24	48
9T	5	43	3	2	1	21	24	48
10T	5	43	3	2	1	21	24	48
11T	5	3	2	43	1	21	24	48
12T	5	3	2	1	21	24	48	
13T	5	3	2	1	21	24	48	
14T	5	3	2	1	21	24	48	
15T	5	3	2	21	1	24	48	
16T	5	3	2	21	1	24	48	
17T	5	3	2	21	1	24	48	
18T	5	3	2	21	24	48		
19T	5	3	2	21	24	48		
20T	5	3	2	21	24	48		
21T	5	3	2	21	24	48		
22T	5	3	2	21	24	48		

Le Responsable du
chronométrage officiel

18h20

Le Directeur de course

Heure d'affichage



A.S. AUTOMOBILE CLUB DE L'OUEST

24 HEURES DU MANS



23 SETTEMBRE 1990, LE MANS

di Paolo BOMBARA

Sul circuito Bugatti si svolge la Coppa d'Europa F3, praticamente un campionato europeo FIA della F3, disputato annualmente in prova unica dopo la cancellazione nel 1984 del lungo campionato su più gare che esisteva precedentemente.

Michael Schumacher è in pole position. Ma al via della gara viene affiancato da Massimiliano Angelelli, qualificatosi secondo, e da Alessandro Zanardi. Il tedesco non ci sta, non molla... esagera anche un po'. Fatto sta che ci scappa la collisione e Schumi ne fa le spese volando fuori. Nota però che il direttore di gara non espone la bandiera rossa e maliziosamente decide di proseguire parcheggiando la sua Reynard 903 severamente danneggiata in mezzo alla pista per costringerlo a decretare l'interruzione della gara. Cosa che puntualmente avviene e che gli consente di prendere il nuovo via col muletto. Una volta ripartita, la gara si svolge sul bagnato, a seguito d'un improvviso (non certo infrequente nella regione della Sarthe) temporale. Michael vince senza problemi davanti ad uno Zanardi che ricordo alquanto livoroso a fine gara.

A dire il vero, pur col suo fare sempre garbato, Zanardi schiuma letteralmente rabbia per la manovra con cui Schumacher ha provocato l'esposizione della bandiera rossa.

Tre anni prima, lo stesso Schumacher ha vinto il campionato europeo di karting 100 cc classe Inter A sulla pista di Göteborg (Svezia) superando proprio all'ultimo giro i due leader, ovvero Massimiliano Orsini (un pilota che avrebbe meritato di proseguire la carriera in automobile) ed... Alessandro Zanardi. I due, in lotta tra di loro, erano finiti abbondantemente fuori traiettoria ed anche pista e Schumacher ne aveva approfittato per superarli. La cosa probabilmente brucia ancora un po' a Zanardi e quella manovra di Schumi a Le Mans gli suona come un affronto insopportabile. Di cui imparerà la lezione memorizzandola bene, ma questa è un'altra storia*

A dare un aiuto a Zanardi, a Le Mans, è però un dettaglio di regolamento che prima del secondo via è forse sfuggito a molti ma non al compianto Guido Forti, il quale suggerisce alla squadra del bolognese (RC) di far reclamo contro Michael Schumacher perché ha utilizzato due motori diversi (Opel e Volkswagen) nelle due fasi di gara. Cosa vietata. In effetti, quell'anno, la WTS - squadra di Willy Weber, per cui corre Schumacher - ha utilizzato sia l'Opel sia il Volkswagen per tutta la stagione ed a Le Mans il muletto monta un motore diverso da quello della vettura del primo via. Il reclamo viene accolto, Schumacher viene squalificato e Zanardi vince il titolo.

Prima impressione: Schumacher ha perso questa volta, ma è un tipetto 'tosto', tanto veloce in pista quanto veloce a pensare ed agire anche nella difficoltà, senza farsi troppi scrupoli. Lo catalogo immediatamente come un giovane che merita particolare attenzione.

* Quella manovra che servì a Schumacher per interrompere e cercare di 'salvare' una gara ormai persa, Zanardi non poté fare a meno di notarla ed annotarla in mente.

L'anno seguente, in una gara di F3000 a Pergusa, fu Zanardi ad un certo punto ad uscire di pista e proseguire fino a parcheggiare la sua Reynard in pista. Per far interrompere la gara e, così, far valere la classifica al giro prima? Forse sì, forse no... Quella però fu la mia lettura dei fatti sul momento e fu quanto scrissi a commento di quella gara siciliana, criticando Zanardi, pilota che stimavo tantissimo allora e che adoro letteralmente oggi. Quella mia lettura critica era, certamente, stata influenzata dai fatti cui avevo assistito a Le Mans. Quell'articolo mi valse qualche immediato e pacatissimo contrasto con Alessandro, che è comunque sempre rimasto un amico ed un grandissimo uomo e pilota anche se sul momento mi avrebbe volentieri strozzato. Ancora oggi, se ci ripensasse, mi prenderebbe a calci nel sedere...

—
Immagine del report provvisorio di gara.
Michael Schumacher sarà successivamente squalificato.



Formel 3

F3 CHAMPION





Marlboro

HAKKINEN
Marlboro
WORLD CHAMPION TEAM

Marlboro
HONDA

W.T.S.-Team

ONAX
topflege

WAINSTEIN

25 NOVEMBRE 1990, MACAO

di Paolo BOMBARA

Inizia qui definitivamente una rivalità che durerà un decennio. Dapprima in Formula 3, successivamente in Formula 1 con gli occhi del mondo puntati addosso. Michael e Mika, Mika e Michael. Germania e Finlandia che si scontreranno per il titolo mondiale negli anni che chiuderanno il millennio. Una rivalità sana, rispettosa, in pista e soprattutto fuori, iniziata però con un episodio al limite. Nulla di sufficientemente grave, però, da minare un rapporto equilibrato nonostante l'obiettivo comune: diventare campioni del mondo.

Il GP di Macao F3 corrisponde ad una sorta di "campionato del mondo" della terza formula. Per quest'edizione, il parterre di partecipanti è da sogno, ed il nome di Michael Schumacher (la cui vettura è per l'occasione sponsorizzata dalla locale Kawasteel) spicca assieme ad altri futuri più o meno famosi nomi dell'automobilismo, da Mika Häkkinen al solito Alessandro Zanardi, passando per Eddie Irvine, Mika Salo, Olivier Panis, Max Angelelli, Laurent Aiello, Rickard Rydell, Roberto Colciago, Pedro Chaves, Heinz-Harald Frentzen, Olivier Beretta, Eric Hélary...

L'attenzione, però, in quei giorni è tutta per il duello Schumacher-Häkkinen destinato a proseguire negli anni anche in F1. L'andamento di gara sembra destinare al ruolo di arbitro il futuro compagno di squadra di Schumi alla Ferrari, Eddie Irvine, che in quell'occasione è però compagno di squadra di Häkkinen alla Theodore. Invece, alla resa dei conti, andrà diversamente.

A quei tempi la gara si svolgeva in due fasi, con schieramento di partenza identico sulla base delle prove di qualificazione e classifica finale stilata per somma dei tempi delle due fasi di gara. In gara 1, Häkkinen scatta bene dalla pole position, mentre Schumacher si fa sorprendere da Irvine, che s'infiltra davanti al tedesco. Quando Schumacher riesce a superare il

nordirlandese, Häkkinen ha già accumulato un notevole vantaggio e taglia il traguardo primo con un vantaggio notevole. Irvine ha fatto il suo ed Häkkinen sembra avere la vittoria in tasca...

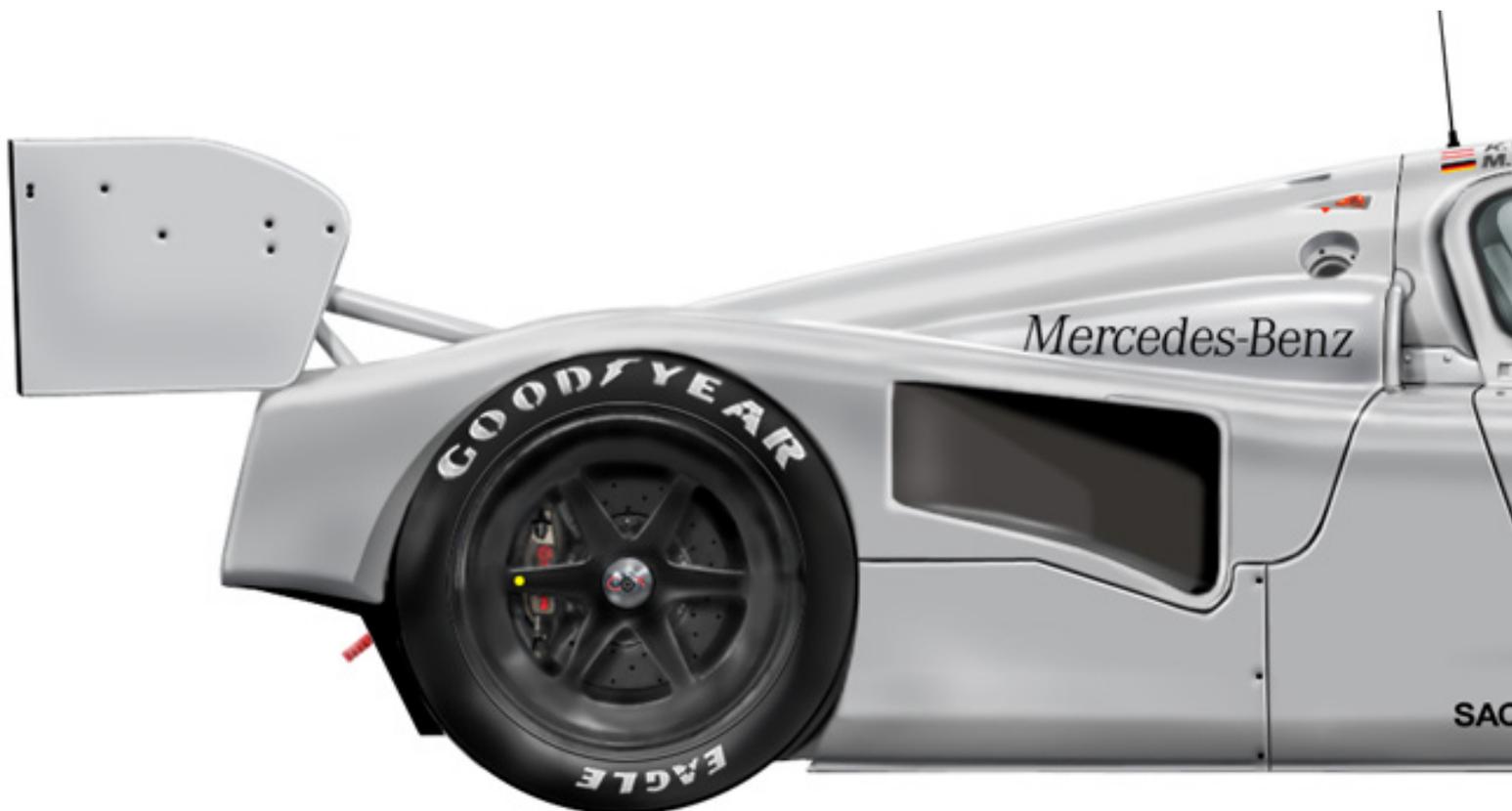
In gara 2, Schumacher prende subito il comando. Ad Häkkinen basterebbe restare nella sua scia per vincere la gara per somma dei tempi, considerato il distacco subito dal tedesco nella prima fase. Ma il finlandese non ci sta, vuole dominare. Insegue Schumi come un'ombra. Quando manca un giro alla bandiera a scacchi, all'uscita dall'ultima piega a destra che immette sul rettilineo che porta alla Lisboa, laddove oggi si trova la Mandarin bend, Schumacher non sfrutta appieno la migliore traiettoria, Häkkinen ormai incollato ai suoi scarichi intravede la possibilità di superare il rivale, si tuffa a destra, ma anche il tedesco si sposta... forse riduce anche un po' la pressione dall'acceleratore... fatto sta, che Häkkinen lo urta e finisce ad alta velocità contro le barriere sulla sinistra del tracciato per poi rimbalzare a destra e fermarsi in un ritiro che mette a dura prova la sua proverbiale freddezza e scatena la sua rabbia ed uno sfogo restato negli annali (quando getta violentemente a terra i guanti ripercorrendo dentro al casco bollente tutto il catalogo di parolacce in finlandese). La monoposto di Schumacher è danneggiata (alettone piegato) ma il tedesco riesce a completare al comando l'ultimo giro ed a vincere gara 2 ed anche la gara tutta intera, essendosi ritirato Häkkinen.

La seconda impressione conferma la prima. Quello che ancora nessuno chiama Schumi è un tipo da prendere con le molle. Tostissimo, spregiudicato, senza timori e senza scrupoli... Chiaramente con la stoffa del grande campione. Tutti sapevamo benissimo che Häkkinen era un predestinato e che aveva la gara in pugno, vedere Schumacher riuscire a spuntarla battendolo anche e soprattutto sul piano psicologico è molto istruttivo.

MERCEDES C11 '90 / C291 '91

disegni Sauro TORREGGIANI

testo Federico BENEDESI







TEAM SAUBER MERCEDES

SEDE TEAM:

Hinwil, Svizzera

ANNO DI PRODUZIONE:

1990, 1991

PROGETTISTI:

Leo Ress

MOTORE:

Mercedes M119 5.0 V8 turbo / C11
Mercedes M2913.5 flat-12 / C291

TRASMISSIONE:

Mercedes, manuale a 5 marce

TELAIO:

Monoscocca in fibra di carbonio e kevlar

CARBURANTE E LUBRIFICANTI:

Bosch

PNEUMATICI:

Goodyear

La principale innovazione della Mercedes C11 rispetto alla vettura che l'ha preceduta, oltre all'utilizzo del nome della Casa di Stoccarda al posto di Sauber, è senz'altro l'utilizzo di un telaio in fibra di carbonio al posto dell'alluminio.

MERCEDES C11

Questa scelta è dettata probabilmente da esigenze di maneggevolezza, poiché il peso minimo richiesto dal regolamento FIA è di 900 kg e la C9 raggiungeva già questo limite. Il disegno della macchina è figlio del calendario del mondiale prototipi 1990, che non prevede la 24h di Le Mans: la sezione anteriore, infatti, è disegnata per generare un carico maggiore e non è prevista la presenza di un pacchetto specifico a basso carico aerodinamico. Il motore è il 5.0 V8 turbo già montato sulla C9, il cambio è costruito dalla stessa Mercedes (al posto dello Hewland che equipaggiava la C9) e il fornitore di gomme è Goodyear, scelta già proiettata all'arrivo della

C291 progettata in collaborazione con la Casa statunitense. Il debutto della C11 avviene nella 480km di Suzuka del 1990 in un solo esemplare ed è di breve durata, poiché Jean-Louis Schlesser è vittima di un incidente nelle prove e quindi anche l'equipaggio #1 deve gareggiare con la vecchia C9. Tre settimane dopo, le C11 ottengono una doppietta a Monza.

A Silverstone si verifica anche il debutto di Schumacher con questa vettura e pure questo resta "in canna", poiché la #2 riceve un'assistenza in pista vietata durante le qualifiche e viene esclusa dalla gara. Quello di Silverstone è l'unico appuntamento che la C11 "toppa" nel 1990, a causa di un problema al motore accusato dalla #1 in gara. Seguono tre doppiette a Digione, al Nürburgring e a Donington, un altro successo a Montréal e poi, a Città del Messico, una vittoria finale che stavolta porta anche il nome di Schumacher insieme a Jochen Mass. Schlesser vince il mondiale insieme a Mauro Baldi, mentre Schumacher è quarto. La vettura viene utilizzata

McLaren nel 1994. Nasce un 12 cilindri in linea da 3,5 litri capace di sprigionare circa 600 cavalli contro i 730 della C11. Con il ritorno di Le Mans in calendario, Mercedes e Sauber optano per un assetto aerodinamico molto scarico nonostante le modifiche apportate al Circuit de la Sarthe nel 1990, con l'inserimento di due chicane sul rettilineo dell'Hunaudières, non richiedano più le configurazioni estreme delle edizioni precedenti. Ne risulta una vettura leggermente più veloce in rettilineo rispetto alle avversarie ma molto meno agile, caratteristica che invece aveva esaltato la C11. Nonostante gli sforzi per rendere la C291 competitiva a Le Mans, questa non vi correrà mai: la scarsa affidabilità del motore causa il ritiro dell'unico esemplare in pista, guidato da Schumacher e Karl Wendlinger, sia a Suzuka che a Monza, pertanto viene deciso il ritiro anticipato dalla corsa francese nonostante il buon secondo posto di Silverstone.

Successivamente, Mercedes decide di focalizzarsi unicamente sulla C291 ma i risultati non migliorano, visti i doppi ritiri del Nürburgring, di Magny-Cours e di Città del Messico. Solo nell'ultimo appuntamento di Autopolis entrambe le vetture vedono il traguardo e la coppia Schumacher/Wendlinger porta a casa pure la vittoria, con una trentina di secondi di vantaggio sulla Jaguar di Derek Warwick. I due giovani di casa Mercedes chiudono il mondiale al settimo posto, a due punti di distanza da Schlesser e Mass che tuttavia hanno partecipato alle prime due gare con la vecchia ma più affidabile C11.

A seguito di questa stagione deludente, Mercedes decide di interrompere il suo programma endurance e la C292, pur essendo già pronta per i primi test, non gareggerà mai.

Il ritorno della Stella a Tre Punte nelle gare di durata si verificherà solo nel FIA GT 1997 con la CLK GTR, vettura destinata ad essere ancora più vincente delle Gruppo C di Stoccarda.

MERCEDES C11

TEAM		MSC
12	GARE	4
7	VITTORIE	1
12	PODI	3
7	POLE POSITION	-
8	GIRI PIÙ VELOCI	1
127,5	PUNTI	29
1° posto M. Baldie J. Schlesser: Monza, Digione, Nürburgring, Donington e Montréal 1990; J. Mass: Spa-Francorchamps (con Karl Wendlinger) e Città del Messico 1990	MIGLIOR RISULTATO	1° posto Città del Messico 1990

MERCEDES C291

TEAM		MSC
7	GARE	7
1	VITTORIE	1
2	PODI	2
-	POLE POSITION	1
-	GIRI PIÙ VELOCI	2
43	PUNTI	35
1° posto M. Schumacher e K. Wendlinger ad Autopolis	MIGLIOR RISULTATO	1° posto Autopolis

Immagine da reddit.com/r/CarFans

anche nelle prime fasi del mondiale 1991, terminando seconda a Suzuka e terza a Monza con Schlesser e Mass, ed è "costretta" a correre anche a Le Mans (con risultati evidentemente non ottimali) a causa della scarsissima affidabilità della C291.

MERCEDES C291

Con l'avvento del nuovo regolamento tecnico, che a conti fatti affossa il mondiale prototipi, Mercedes è obbligata a rivedere il proprio progetto. Secondo le direttive FIA, infatti, i motori delle Gruppo C devono essere gli stessi già utilizzati in Formula 1, campionato in cui Mercedes non è impegnata.

La Casa di Stoccarda progetta da zero la sua unità al contrario della Jaguar XJR-14, spinta dal motore Ford Cosworth HB, e della Peugeot 905, nata l'anno prima attorno ad un motore da Formula 1 da cui deriverà quello usato dalla



Immagine da Wikimedia Commons



1991 - 1995

Dall'iconica Jordan di Spa 1991 alla Benetton B195 con cui si è laureato Campione del mondo per la seconda volta consecutiva. Dal debutto all'ultima gara di Schumi con il team britannico (sebbene italiano nel nome) passano poco più di quattro anni ma sono intensissimi. In una Formula 1 che vede scontrarsi campioni del calibro di Alain Prost, Ayrton Senna, Nigel Mansell, Michael muove i primi passi ed inizia a farsi conoscere.

Il lampo di Spa 1991 con la verdona di Eddie Jordan è il suo modo per mettersi in mostra, tanto che alla gara successiva i colori, le possibilità e le ambizioni sono già diverse. Neanche il tempo di far conoscenza del nuovo mondo che il tedesco è già seduto sulla Benetton a fianco del tricampione del mondo Nelson Piquet, prossimo al ritiro. Michael va a punti nelle prime tre gare con il nuovo team. Spa-Francorchamps sarà sempre il luogo perfetto per il tedesco.

Un anno dopo l'esordio arriva la prima vittoria in F1 tra le curve delle Ardenne, davanti al duo Williams che ha ammazzato il campionato 1992 con Nigel Mansell. Nel frattempo non sono mancati i battibecchi con Ayrton Senna. Il tre volte campione del mondo brasiliano ha fiutato il talento del giovane tedesco e l'ha già catechizzato in mondovisione dopo essere stato tamponato a Magny-Cours. Si tratta al tempo stesso di una manifestazione di superiorità e di timore per il potenziale che Schumi potrebbe mostrare con un po' più di esperienza.

Il 1993 vede ancora il dominio delle Williams-Renault. Perso Mansell il team campione abbraccia Alain Prost che, dopo un anno sabbatico, si trova tra le mani il miglior monoposto del lotto. Nulla possono McLaren e Benetton con Senna e Schumi, equipaggiate entrambe da un motore Ford che non può competere con il propulsore francese. La stagione di Michael è sensazionale: quando arriva al traguardo lo fa sempre sul podio. Vince solo una gara, quella del Portogallo che laurea Prost campione per la quarta volta, ma non ci sono dubbi sul fatto che il tedesco sia pronto al salto definitivo.

Ricorderemo il 1994 come l'anno zero della Formula 1.

Nella stagione che incorona Michael campione per la prima volta in carriera con un finale ad Adelaide che è tuttora oggetto di discussione, la vittoria del titolo passa in secondo piano di fronte al weekend di Imola. Roland Ratzenberger in qualifica ed Ayrton Senna in gara perdono la vita lasciando sotto shock l'intero mondo del Circus. Il campionato prosegue con modifiche sulle vetture per limitare le prestazioni mentre alcuni circuiti vengono rallentati artificialmente. Ma non è finita, perché la polemica scorre gara dopo gara per le irregolarità riscontrate su alcune vetture, di cui la maggiore indiziata è proprio la Benetton. Il campionato, tra squalifiche e rimonte, vede Damon Hill tornare in lotta per il titolo fino, appunto, all'ultimo appuntamento di Adelaide. Nella conferenza stampa che segue la gara Michael rende omaggio ad Ayrton: "Vorrei prendere questo campionato e donarlo a lui. Perché è il pilota che avrebbe dovuto vincerlo".

Il 1995 è l'anno del bis. L'avversario per il titolo è ancora Damon Hill ma la Benetton cambia motore e passa al Renault, recuperando il gap di cavalli rispetto alla Williams. Michael domina la stagione con la perla di, manco a dirlo, Spa-Francorchamps. La rimonta dal sedicesimo posto in qualifica è storica. La tenacia con cui l'inglese, dotato di gomme da bagnato, viene tenuto dietro nonostante le slick montate sulla Benetton, dimostra ancora una volta le qualità di guida del tedesco. Il campionato si chiude matematicamente ad Aida: con due gare di anticipo sulla fine della stagione Michael è bicampione del mondo con nove vittorie in diciassette appuntamenti.

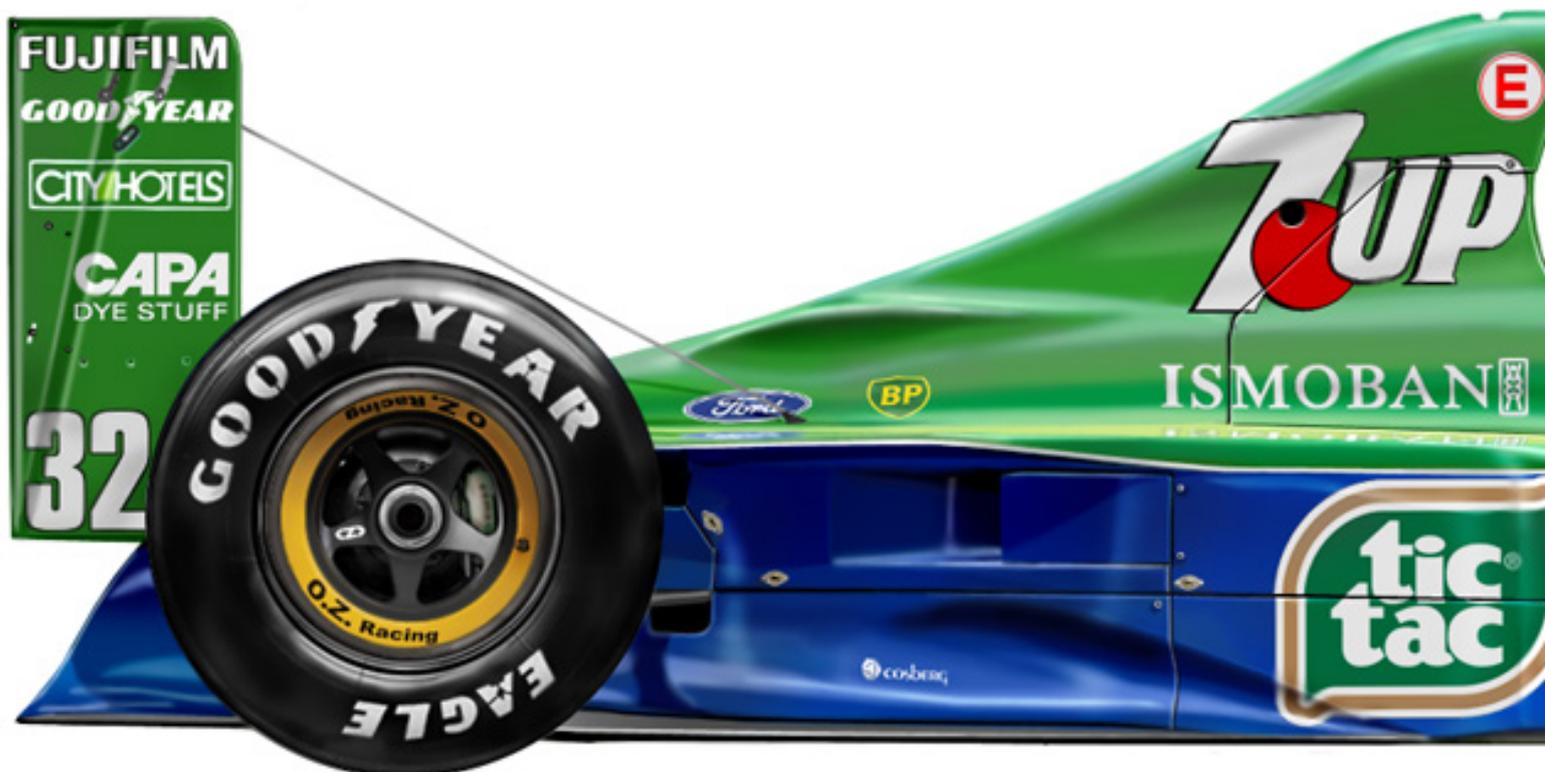
Una nuova sfida, intanto, è già alle porte: dal 1996 Schumi guiderà la Ferrari. Il Presidente Montezemolo, dopo l'arrivo di Jean Todt nel 1993, si porta in casa il pilota migliore sulla piazza per cercare di spezzare l'incantesimo che dura dal 1979 e riportare il titolo a Maranello. Non è costato "un tozzo di pane", dirà poi l'Avvocato Gianni Agnelli, ma la scommessa è ormai lanciata.



JORDAN 191 '91

disegni Sauro TORREGGIANI

testo Alessandro SECCHI



TEAM 7UP JORDAN

TEAM	MSC
16	1
GRAN PREMI	
-	-
VITTORIE	
-	-
PODI	
-	-
POLE POSITION	
1	-
GIRI PIÙ VELOCI	
13	-
PUNTI	
4° posto	Ritirato
Andrea de Cesaris in Canada e Messico	BEL
MIGLIOR RISULTATO	

La prima monoposto di Eddie Jordan per il suo debutto in Formula 1 nella stagione 1991 si chiama, inizialmente, "Jordan 911". È così, infatti, che viene identificata nei primi shakedown con il carbonio in vista e questa dicitura sulle fiancate.

UN NOME PROBLEMATICO

Di 911, però, ce n'è una ben più nota in giro per il mondo e, dopo un reclamo ufficiale da parte della sua proprietaria, la Porsche, il manager irlandese opta per un cambio di nome. La sua prima nata, quindi, porta il nome di "Jordan 191". Con sede a Silverstone e progettata da Gary Anderson ed Andrew Green, la debuttante 191 è sponsorizzata dalla bevanda 7UP, di proprietà della Pepsi, dalla quale "riceve" l'iconica livrea verde/blu. Monta un motore Ford Cosworth V8 da 3.5 cc, con cambio manuale a sei rapporti, benzina BP e gomme Goodyear. Nel corso della stagione sono cinque i piloti che si alternano al volante delle due monoposto numero 32 e 33.

Oltre al debuttante Michael ci sono il belga Bertrand Gachot dal quale eredita il posto nel GP del Belgio, gli italiani Andrea De Cesaris ed Alex Zanardi (anche lui debuttante), il brasiliano Roberto Moreno.

PRIMI RISULTATI PER TEAM E PILOTI

Con la 191 il team Jordan, al suo debutto, giunge al quinto posto nel campionato del mondo Costruttori alle spalle di McLaren, Williams, Ferrari e Benetton, frutto dei 13 punti conquistati nella fase centrale della stagione, tra il Gran Premio del Canada e quello di Germania. In questi cinque GP infatti Andrea De Cesaris ottiene nove punti con due quarti posti consecutivi in Canada e Messico ai quali aggiunge il sesto in Francia ed il quinto in Germania. Gachot, dal canto suo, porta a casa un quinto posto dietro al compagno a Montreal ed un sesto a Silverstone e ad Hockenheim per un totale di quattro punti. L'arresto di Gachot a



Londra per la collutazione con un tassista apre il valzer sulla monoposto numero 32. A Spa-Francorchamps arriva il debutto di Michael Schumacher che, con un settimo posto in qualifica, sorprende tutti. Nonostante il ritiro in gara dopo poche centinaia di metri, sul tedesco si fonda Flavio Briatore che lo strappa dalle mani di Eddie Jordan portandolo in Benetton al posto di Roberto Moreno: sulla #32 sale, per due Gran Premi, proprio il brasiliano prima di lasciare il posto ad un'altra new entry: nelle ultime tre gare stagionali la Jordan schiera due piloti italiani. Al fianco di Andrea De Cesaris arriva, infatti, un ragazzo dal nome che avremmo poi conosciuto bene in futuro: Alessandro Zanardi.

UN QUALIFICA CHE LASCIA IL SEGNO

"Sono molto contento ma devo dire che con questa macchina si può fare questo tempo in qualifica. L'auto è molto buona ed è divertente da guidare. Per domani la strategia è quella di finire la gara!"

Sono queste le parole di Michael dopo la sua prima qualifica ufficiale in Formula 1. Il settimo tempo di Spa-Francorchamps lascia tutti stupefatti per la semplicità con la quale il tedesco fa il suo ingresso nel Circus. Allo start, addirittura, Michael gira quinto alla Source ma l'entusiasmo si placa subito. *"Il via è stato quasi perfetto, ho guadagnato due posizioni ma appena dopo il tornantino ho avuto un problema con la frizione. Non avevo più trazione e credo qualcosa si sia rotto, o la frizione stessa o il cambio, non lo so..."* Il ritiro non guasta però la prima impressione: tutti mettono gli occhi su Michael e ne segnano il nome sul taccuino.

Due settimane dopo, infatti, è già cambiato tutto. A Monza, nel GP d'Italia, il tedesco ha già cambiato colori passando in Benetton e lasciato la Jordan 191; la quale resta, comunque, una delle monoposto più iconiche della storia della F1 per la sua bellezza e per aver dato il battesimo ad uno dei piloti più forti di sempre.

SCHEDE TECNICA

SEDE TEAM:

Silverstone, Gran Bretagna

ANNO DI PRODUZIONE:

1991

PROGETTISTI:

Gary Anderson, Andrew Green

MOTORE:

Ford Cosworth HBA4 3.5 V8

TRASMISSIONE:

Hewland, manuale a 6 marce

TELAIO:

Monoscocca in fibra di carbonio e kevlar

CARBURANTE E LUBRIFICANTI:

British Petroleum

PNEUMATICI:

Goodyear

PILOTI:

Gachot, de Cesaris, Schumacher, Moreno, Zanardi

QUEL PUGNO ALZATO AL PROFESSORE

di Paolo BOMBARA



Prima sessione di prove libere del GP del Belgio F1.

L'assurda disavventura giudiziaria del belga Bertrand Gachot, arrestato a Londra a seguito di un diverbio con un tassista, ha costretto la Jordan a trovare un sostituto.

Tra i ricordi che posso annoverare nella mia carriera di giornalista c'è sicuramente quello legato all'esordio di Michael Schumacher nel famoso, anzi famosissimo, Gran Premio del Belgio 1991. Tutti ricordiamo distintamente il settimo tempo in qualifica al sabato e quelle poche centinaia di metri alla domenica (frutto di un problema tecnico) che non hanno, comunque, scalfito la convinzione di essere di fronte ad un potenziale fenomeno dopo un solo weekend. Eppure, di quella tre giorni, c'è un episodio specifico che mi ha folgorato facendomi capire, dopo averlo già conosciuto in passato, di assistere all'esordio in Formula 1 di un predestinato.

BUGIA A FINE DI BENE

L'assurda disavventura giudiziaria del belga Bertrand Gachot, arrestato a Londra a seguito di un diverbio con un tassista, ha costretto la Jordan a trovare un sostituto. Avendolo già

adocchiato da tempo, sono molto curioso di vedere come se la caverà il giovane Michael Schumacher all'esordio in F1 su una delle piste più tecniche e selettive che esistano. Qualcuno ha convinto Eddie Jordan che il tedesco, nato e cresciuto a poche decine di chilometri di distanza, dall'altra parte del confine ed alle spalle delle Ardenne, conosce benissimo il tracciato. In realtà, Michael non ci ha mai corso. È un bluff, farina del sacco di Willy Weber. Una menzogna detta a fin di bene (quello di Schumi) ad Eddie Jordan e probabilmente "coperta" con la complicità di Jochen Neerpash, ex-pilota in quel momento manager dello Junior team Mercedes.

UNO SCONOSCIUTO PAGANTE...

D'altra parte, Eddie Jordan ammetterà anni più tardi che a quell'epoca non aveva mai sentito parlare di Schumacher e che, probabilmente, non sarebbe neppure stato in grado di scriverne correttamente il

STUPITI A SILVERSTONE

Oltre alla dote fornita dalla Mercedes, a convincere decisamente la giovane squadra di Jordan ci pensa lo stesso Michael, che ancor prima dell'esordio a Spa impressiona il dt Gary Anderson in una sessione di prova a Silverstone, sul tracciato corto o tracciato sud. È velocissimo, tanto che il capo meccanico Trevor Foster lo implora di darsi una calmata "Questa è la macchina con cui devi correre a Spa. Vedi di non romperla...".

23 AGOSTO 1991, IL PUGNO ALZATO AL PROFESSORE

Di questo venerdì di prove libere a Spa ho ancora oggi un ricordo ben stampato in mente. Un'immagine limpida, un attimo, un flash... Indelebile.

Quando penso a Michael mi torna sempre in mente per prima cosa proprio quel flash, che fu decisamente rivelatore per me quel giorno e che mi rimbalza in mente come fosse accaduto ieri: mentre sto camminando lungo il muretto dei vecchi box, nella discesa che porta all'Eau Rouge vedo Prost che con la sua Ferrari è da poco uscito dai box e non sta procedendo alla massima velocità. Affronta la prima piega a sinistra dell'Eau Rouge apparentemente incurante della monoposto verde che si avvicina molto più veloce di lui. Istintivamente mi ricordo d'essere stato, anni prima, spettatore molto ravvicinato a Montecarlo di un'incomprensione tra Christian Danner e Michele Alboreto, che aveva provocato un botto mica da ridere. Sta per ripetersi la stessa cosa? No. Prost non per niente è chiamato il professore. Valuta bene la situazione ed anche se inizialmente non dà l'impressione di volerlo fare, alla fine lascia comunque sulla sua sinistra abbastanza spazio affinché la monoposto verde col logo di una celebre bibita gassosa possa infilarsi alla corda e superarlo.

Dicono che i grandi campioni "futino" immediatamente chi possiede la stoffa per diventare fastidioso e che quindi cerchino subito di marcare in qualche modo il territorio col loro sigillo, per incutere un certo rispetto reverenziale e far capire 'chi comanda'. L'ho visto fare abbastanza spesso a tanti per sapere che è assolutamente vero. Sono tuttora convinto che Prost ha giocato a chiudere-aprire la porta per costringere il nuovo arrivato ad alzare. Ma il nuovo arrivato non ha ridotto la pressione sul pedale destro. È piombato sul potenziale ostacolo "a palla", forse intuendo il gioco di Prost e convinto che il francese si sarebbe spostato. Lo vedo buttarsi all'interno e superare la Ferrari senza esitare, sfilandola come se fosse alla guida d'un missile lanciato verso la sua orbita. Lo fa impugnando fermamente il volante con la mano sinistra, mentre il braccio destro alzato agita un pugno minaccioso.

CHE FACCIA TOSTA!

Mi stropiccio gli occhi. Ho appena visto un esordiente, al suo primissimo giorno di F1, su una pista che non conosce, in una delle curve più difficili, impegnative ed intimoriti al mondo (la stessa in cui, sei anni prima, s'era fermata la vita di Stefan Bellof) affrontata in pieno, mostrare il pugno a... Prost! Ricordo d'aver pensato: "Questo tedesco sarà un grandissimo". Forse non sospettavo nemmeno quanto. La terza impressione leva ogni dubbio.

Certo, la mia mente aveva già una casella "Michael Schumacher" con tanto di etichetta "sorvegliato speciale". Da quel momento, però, gli ho cambiato posto per sistemarlo nello scaffale dei "piloti sicuramente eccezionali" che hanno, tutti, sempre anche avuto una seconda etichetta che li cataloga come "con attribuiti e senza timori reverenziali".

cognome. A convincerlo a preferirlo a Stefan Johansson, l'alternativa fortemente valutata e sostanzialmente preferita da Jordan, è stata solo la dote messa sul piatto (secondo le mie fonti di allora 150.000 sterline, al tasso dei tempi circa 250.000 dollari) dalla Mercedes, di cui Schumacher è pilota nel mondiale sport prototipi.

Esattamente due mesi prima di quell'esordio a Spa-Francorchamps, il 23 giugno, Schumacher s'è classificato al quinto posto della 24 Ore di Le Mans, su una C11 condivisa con l'austriaco Karl Wendlinger (vincitore del campionato tedesco F3 1989 proprio davanti a Schumi) e col connazionale Fritz Kreutzpointner. È lo junior team della Mercedes. Un collega esperto delle gare prototipi mi ha nel frattempo decantato le lodi di Kreutzpointner, sostenendo che è lui il vero asso del trio di giovani della Mercedes... Sarà. Io, però, ho ben in mente quello Schumacher visto a Le Mans e soprattutto a Macao.



BENETTON B191 '91

disegni Sauro TORREGGIANI

testo Alessandro SECCHI



CAMEL BENETTON FORD

TEAM		MSC
14	GRAN PREMI	5
1	VITTORIE	-
1	PODI	-
-	POLE POSITION	-
1	GIRI PIÙ VELOCI	-
32,5	PUNTI	4
1° posto Nelson Piquet in Canada	MIGLIOR RISULTATO	5° posto ITA

Con la B191 la Benetton apre la strada ad una nuova generazione di monoposto che, negli anni, porteranno i primi titoli iridati al team.

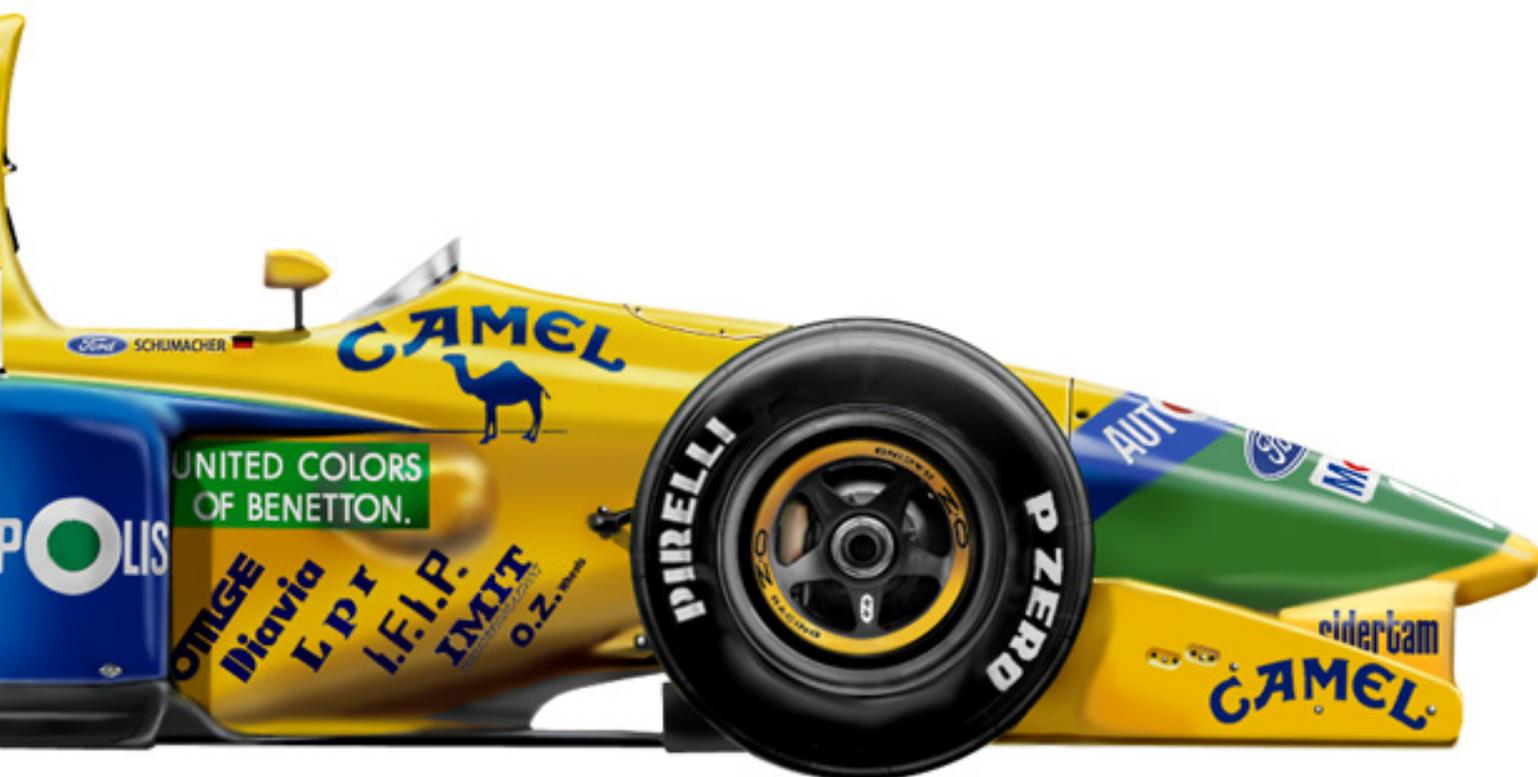
La nuova vettura fa il suo esordio nel terzo appuntamento della stagione 1990, il Gran Premio di San Marino. Nei primi due eventi, il Gran Premio degli Stati Uniti e quello del Brasile, Nelson Piquet e Roberto Moreno scendono in pista con la B190 dell'anno precedente, adornata dalla nuova livrea: la multinazionale del tabacco Camel fa il suo ingresso come sponsor aggiungendo al verde e al blu il suo caratteristico giallo. La collaborazione con il team persisterà fino alla stagione 1993 compresa. La B191, progettata da John Barnard insieme a Mike Coughlan e Gordon Kimball, è l'unica monoposto insieme alla Tyrrell a presentarsi con una nuova soluzione per quanto riguarda il muso. Rispetto alla B190 questo è rialzato, con due piloncini verticali che partono dai lati del muso stesso andando a supportare il piano principale dell'allettone anteriore. Si tratta di una novità a livello aerodinamico: con questa soluzione si può

sfruttare a proprio favore il passaggio dell'aria al di sotto del muso e della scocca, incanalando così i flussi in modo più controllato e pulito verso il retro della vettura. La filosofia del muso alto spopolerà progressivamente fino a diventare un must in Formula 1 per più di vent'anni tra soluzioni più o meno complesse.

Oltre al muso la B191 si differisce dalla precedente versione nella zona delle fiancate, completamente riviste nella linea, oltre che in quella del cofano motore, di dimensioni più generose nella parte finale. Il cambio è manuale. Per il 1991, la Benetton si affida all'italiana Pirelli per quanto riguarda gli pneumatici.

TRA LE MIGLIORI QUATTRO

Dopo aver chiuso il campionato costruttori al terzo posto nel 1990 con 71 punti e due successi dietro McLaren e Ferrari, nel 1991 l'ascesa della Williams-Renault dal quarto al secondo posto porta la Benetton giù dal podio del mondiale per



team, vinto dalla McLaren su Williams appunto e Ferrari. Si tratta di una stagione di transizione: i risultati non sono al livello di quelli precedenti, con i punti in campionato che scendono a 38.5. Nonostante questo, arrivano due terzi posti e, soprattutto, una vittoria. Nelson Piquet sale infatti sul gradino più basso del podio a Phoenix (con la B190) e a Spa-Francorchamps, mentre a Montreal conquista il suo ultimo successo in Formula 1 che è anche l'ultimo per la Pirelli prima del ritorno in F1 del 2011.

ARRIVA MICHAEL

La popolarità della B191 subisce un'impennata netta a Monza: due settimane prima, in Belgio, il debuttante Schumi ha convinto Flavio Briatore, team principal Benetton, a strapparlo ad Eddie Jordan a tutti i costi. Nel GP d'Italia Michael "esordisce" per la seconda volta in due settimane, in questa occasione con una nuova monoposto. Il sacrificato è Roberto Moreno, che correrà

due GP con la Jordan lasciata proprio da Schumi prima di fermarsi e rientrare, poi, per l'ultimo appuntamento di Adelaide sulla Minardi. Michael corre quindi con il suo nuovo team le ultime cinque gare del 1991, andando subito a punti in Italia (5°) Portogallo e Spagna (6°).

PRIMI LAMPI A BARCELONA

Il terzo GP di Michael in Benetton è quello che mette in mostra ancora una volta le sue potenzialità. Il primo giro del GP di Spagna, con il tracciato umido, è degno di nota. Partito quinto recupera subito una posizione al via. Alla curva Seat infila la Williams di Nigel Mansell portandosi in terza posizione dietro le McLaren di Gerhard Berger ed Ayrton Senna. Alla Banc Sabadell porta l'attacco anche sul brasiliano che, però, resiste. Un testacoda nelle fasi di gara gli costa almeno la quinta posizione proprio sul brasiliano. Giunge quindi sesto con un punto prezioso e molto significativo.

SCHEDE TECNICA

SEDE TEAM:

Witney, Gran Bretagna

ANNO DI PRODUZIONE:

1991

PROGETTISTI:

John Barnard, Mike Coughlan, Gordon Kimball

MOTORE:

Ford Cosworth HBA5 3.5 V8

TRASMISSIONE:

Benetton, manuale a 6 marce

TELAIO:

Monoscocca in fibra di carbonio composita

CARBURANTE E LUBRIFICANTI:

Mobil 1

PNEUMATICI:

Pirelli

PILOTI:

Piquet, Moreno, Schumacher

BENETTON B191B '92 / B192 '92

disegni Sauro TORREGGIANI

testo Alessandro SECCHI



Disegni e discussioni disponibile ai seguenti indirizzi:
<http://forum.p300.it/topic/63060-benetton-b191b-92/>
<http://forum.p300.it/topic/63061-benetton-b192-92/>





CAMEL BENETTON FORD

SEDE TEAM:

Witney, Gran Bretagna

ANNO DI PRODUZIONE:

1992

PROGETTISTI:

Ross Brawn, Rory Byrne, Willem Toet

MOTORE:

Ford Cosworth HBA5 3.5 V8 / 191B '92 e 192 '92
Ford Cosworth HBA7 3.5 V8 / 192 '92

TRASMISSIONE:

Benetton, manuale a 6 marce

TELAIO:

Monoscocca in fibra di carbonio composita

CARBURANTE E LUBRIFICANTI:

Mobil 1

PNEUMATICI:

Goodyear

PILOTI:

Martin Brundle, Michael Schumacher

Per vedere all'opera la B192 bisogna attendere il quarto Gran Premio della stagione 1992. Come da prassi degli ultimi anni, infatti, la Benetton inizia il campionato affidandosi alla monoposto dell'anno precedente, in questo caso una B191 in versione B aggiornata ed affinata nella zona inferiore delle fiancate, in attesa dell'arrivo della nuova nata.

La B192 è la prima Benetton firmata da Ross Brawn in collaborazione con Rory Byrne: si tratta di uno sviluppo della monoposto precedente dalla quale riprende innanzitutto la novità del muso alto, sviluppandola ulteriormente. Sulla B192 infatti questo è più sottile con la punta posta più in alto di qualche centimetro. Questo crea un maggiore spazio nel sottoscoeca, che raggiunge il fondo in una posizione più arretrata. I supporti dell'ala anteriore sono ora totalmente perpendicolari e posti più indietro rispetto al passato. Vengono riviste anche le fiancate. Viste di fronte sono più strette ed alte, mentre lateralmente gli ingombri sono minori: le bocche

dei radiatori non si trovano più all'altezza di metà abitacolo ma a quella dell'airscope. Non sono più presenti gli sfoghi a metà fiancate. Il cofano motore è più piccolo, con una linea meno bombata rispetto a quello precedente. Dal punto di vista cromatico la livrea cambia: il blu delle fiancate scompare lasciando il posto al verde che, a sua volta, abbandona il muso, ora completamente giallo. Lo sponsor Camel è ancora al suo posto in bella vista sul cofano motore. La B192 è spinta ancora da un otto cilindri Ford e passa alle gomme Goodyear. Al posto del ritirato Nelson Piquet, al fianco di Michael Schumacher arriva Martin Brundle che farà coppia fissa con il tedesco per tutta la stagione.

BALZO IN CLASSIFICA

Nonostante il team corra i primi tre appuntamenti in Sudafrica, Messico e Brasile con una vettura datata i risultati, almeno dalla parte di Michael,



mondo. Escluso il settimo posto di Michael in Portogallo, quando lui e Martin giungono al traguardo lo fanno sempre entro la quinta posizione, con un totale di tredici podi, otto per il tedesco e cinque per l'inglese. Il più importante è quello di Spa-Francorchamps: il 30 agosto del 1992 Michael conquista la sua prima vittoria in Formula 1, proprio sul circuito che l'ha visto esordire un anno prima.

UN LEGAME SPA-ZIALE

Quello tra Spa-Francorchamps e Michael Schumacher è un legame fortissimo già dopo un anno dall'esordio. Il settimo posto in qualifica con il quale si mostra al mondo con la Jordan gli vale l'accesso diretto in Benetton. Passa una stagione e sulle stesse strade, sconosciute pochi giorni prima dell'esordio, arriva la prima vittoria in carriera davanti alle Williams schiacciasassi di Nigel Mansell e Riccardo Patrese, che proprio tra le Ardenne chiudono la questione mondiale per il team dopo aver portato a casa il titolo piloti in Ungheria con il leone inglese.

La vittoria belga racchiude in sé almeno due caratteristiche preziose nei successi di Michael: la presenza della pioggia che sconvolge la gara dopo un quarto dei giri percorsi e l'istinto, quello di tornare ai box ad undici tornate dal termine. L'evento scatenante è un'uscita di pista che permette a Brundle di mettersi tra lui e Patrese. Michael si accorge dello stato delle gomme posteriori sulla Benetton del compagno e rientra subito ai box per montare le slick, anticipando tutti i piloti di testa. È la mossa vincente: quando le Williams effettuano il loro pit è ormai tardi. A nulla vale il tentativo di recupero da parte di Mansell, castrato da un problema ad uno scarico. Il 23enne tedesco, per la prima volta, segna il suo nome nell'albo dei vincitori di un Gran Premio di Formula 1.

Mai nessuno avrebbe pensato che a quella vittoria se ne sarebbero aggiunte altre novanta.

sono ottimi. Se Brundle è sempre costretto al ritiro, con la B191B il tedesco ottiene il suo miglior piazzamento con un quarto posto all'esordio in Sudafrica e migliora addirittura nelle due gare successive, conquistando il suo primo podio in Messico e bissando poi il terzo posto ad Interlagos, nel Gran Premio del Brasile.

Non è finita: la B192 esordisce a Barcellona nel quarto appuntamento e Michael arriva secondo alle spalle di Nigel Mansell, dominatore della stagione. Con la nuova monoposto anche Martin Brundle inizia a portare a casa punti importanti a partire da Imola. Il salto in classifica iridata è importante: i 38.5 punti del 1991 diventano 91, a sole otto lunghezze dal secondo posto della McLaren. Questo soprattutto grazie all'affidabilità della monoposto: ai tre ritiri nei primi tre GP di Brundle con la B191B se ne sommano solo sei nelle restanti tredici gare, rendendo la B192 la vettura più robusta del lotto, anche più della Williams campione del

BENETTON B191B '92

TEAM		MSC
3	GRAN PREMI	3
-	VITTORIE	-
2	PODI	2
-	POLE POSITION	-
-	GIRI PIÙ VELOCI	-
11	PUNTI	11
3° posto M. Schumacher	MIGLIOR RISULTATO	3° posto MEX, BRA

BENETTON B192 '92

TEAM		MSC
13	GRAN PREMI	13
1	VITTORIE	1
11	PODI	6
-	POLE POSITION	-
2	GIRI PIÙ VELOCI	2
80	PUNTI	44
1° posto M. Schumacher	MIGLIOR RISULTATO	1° posto BEL



BENETTON B193 '93 / B193B '93

disegni Sauro TORREGGIANI
testo Alessandro SECCHI



Disegni e discussioni disponibile ai seguenti indirizzi:
<http://forum.p300.it/topic/63062-benetton-b193-93/>
<http://forum.p300.it/topic/63063-benetton-b193b-93/>





CAMEL BENETTON FORD

SEDE TEAM:

Witney, Gran Bretagna

ANNO DI PRODUZIONE:

1993

PROGETTISTI:

Ross Brawn, Rory Byrne, Willem Toet

MOTORE:

Ford Cosworth HBA7 3.5 V8 / 193 '93
Ford Cosworth HBA8 3.5 V8 / 193B '93

TRASMISSIONE:

Benetton, manuale a 6 marce

TELAIO:

Monoscocca in fibra di carbonio composita

CARBURANTE E LUBRIFICANTI:

Elf

PNEUMATICI:

Goodyear

PILOTI:

Michael Schumacher, Riccardo Patrese

Come da tradizione delle ultime stagioni, per vedere in pista la nuova monoposto firmata Benetton bisogna attendere qualche gara.

Nel caso della B193, l'arma per il campionato 1993, il battesimo sarà quello del terzo Gran Premio della Stagione, quello d'Europa corso a Donington. Nell'appuntamento iniziale in Sudafrica e per quello in Brasile il team guidato da Flavio Briatore si presenta con una versione ibrida tra la vecchia e la nuova vettura, la B193 spesso chiamata B193A.

Se dal punto di vista puramente estetico si tratta, praticamente, della B192, sotto il cofano le novità sono diverse. La tecnologia infatti fa passi avanti: sulla B193 e sulla definitiva B193B compare il cambio semiautomatico al volante, pronto ormai a spopolare su tutte le monoposto in futuro.

Altre novità sono il controllo di trazione e le sospensioni attive.

NATURALE EVOLUZIONE

Le monoposto 1993, tra le altre cose, sono soggette ad alcuni cambi regolamentari. Per ridurre la velocità in curva viene diminuita la carreggiata totale da due metri e quindici centimetri a due metri. Questa prima novità viene accompagnata dalla riduzione della larghezza totale delle ruote posteriori, che passano da diciotto a quindici pollici, indicativamente sette centimetri e mezzo in più. L'altezza minima del profilo principale dell'ala anteriore viene incrementata da due centimetri e mezzo a quattro, mentre l'altezza dell'alettone posteriore diminuisce di cinque centimetri, da un metro a 0,95. Viene, tra le altre cose, aumentata l'area dedicata al poggiatesta da 80 a 400 cm².

Sul fronte dei piloti, al confermatissimo Schumi viene affiancato il nostro Riccardo Patrese, in uscita dalla Williams campione in carica piloti e costruttori. L'ibrida B193 affronta quindi i primi due appuntamenti della stagione rimaneggiata ed

ANNATA DAI DUE VOLTI

Nel complesso l'annata 1993 vede un mezzo passo indietro da parte del team. In classifica costruttori, dominata dalla Williams con Alain Prost e Damon Hill, si contano diciannove punti in meno, dovuti anche al calo di affidabilità della monoposto rispetto all'anno precedente. Sono infatti quindici i ritiri in stagione, sette per Schumacher ed otto per Patrese. Un peccato considerati i risultati a traguardo raggiunto. La B193B, infatti, è una monoposto a due volti: pecca di affidabilità ma al contempo si dimostra competitiva dal punto di vista della prestazione pura. Basti pensare, infatti, ai risultati dei due piloti: l'italiano, escluso il 10° posto di Magny-Cours, tra il terzo ed il sesto posto nelle otto gare portate a termine. Michael fa ancora meglio del compagno. Passa sotto la bandiera a scacchi in nove occasioni su sedici e lo fa sempre sul podio. Ottiene infatti una vittoria, cinque secondi posti e tre terzi a completamento di una stagione pressoché perfetta quando la B193B gli consente di arrivare al termine. Particolarmente amaro è il ritiro nel GP di Monaco. Dopo una penalità inflitta al poleman Prost per essere partito in anticipo, Michael è in testa alla corsa quando un problema idraulico lo ferma poco prima di metà gara, negandogli una possibile vittoria. La Benetton chiude l'anno al terzo posto nel mondiale costruttori (72 punti), dietro alla Williams campione (168) ed alla McLaren (84). A parità di motore con il team di Woking fanno la differenza le cinque vittorie di un grande Ayrton Senna.

PORTOGALLO

La terzultima gara della stagione coincide con la seconda vittoria di Michael in Formula 1. Sul circuito dell'Estoril Schumi resiste senza sbavature negli ultimi venti giri ad un Alain Prost che lo segue come un'ombra senza, comunque, prendere troppi rischi. Al francese della Williams, infatti, è sufficiente il secondo posto per chiudere matematicamente la pratica mondiale e diventare campione per la quarta volta con due gare di anticipo. Si tratta del passaggio del testimone, anche se ancora nessuno lo sa.

adattata ai nuovi regolamenti, senza però risultati esaltanti. Michael si ritira a Kyalami ed arriva terzo in Brasile, mentre Riccardo è costretto a fermarsi in entrambe le occasioni. La B193B, progettata da Ross Brawn e Rory Byrne con la collaborazione di Willem Toet per la parte aerodinamica, debutta come anticipato nel Gran Premio d'Europa che si corre, per la prima ed unica volta, sul circuito di Donington Park.

L'occasione è quella che tutti gli appassionati ricordano bene, con il personale e leggendario spettacolo di Ayrton Senna che, sfruttando la pista umida e la sua sensibilità di guida, doppia tutti tranne Damon Hill, secondo ad oltre un minuto e venti con la Williams. La monoposto che corre da qui in avanti è una semplice evoluzione di quella che l'ha preceduta: non vi sono infatti differenze sostanziali rispetto alla B192, a parte i grandi deviatori di flusso dietro le ruote anteriori che diventeranno negli anni un must per tutte le monoposto. Oltre a questo abbiamo un motore Ford aggiornato all'ultima versione.

BENETTON B193 '93

TEAM		MSC
2	GRAN PREMI	2
-	VITTORIE	-
1	PODI	1
-	POLE POSITION	-
1	GIRI PIÙ VELOCI	1
4	PUNTI	4
3° posto M. Schumacher	MIGLIOR RISULTATO	3° posto BRA

BENETTON B193B '93

TEAM		MSC
14	GRAN PREMI	14
1	VITTORIE	1
10	PODI	8
-	POLE POSITION	-
5	GIRI PIÙ VELOCI	5
68	PUNTI	46
1° posto M. Schumacher	MIGLIOR RISULTATO	1° posto POR







MILD SEVEN

MILD SEVEN

VIAGE

SPY

SANTO

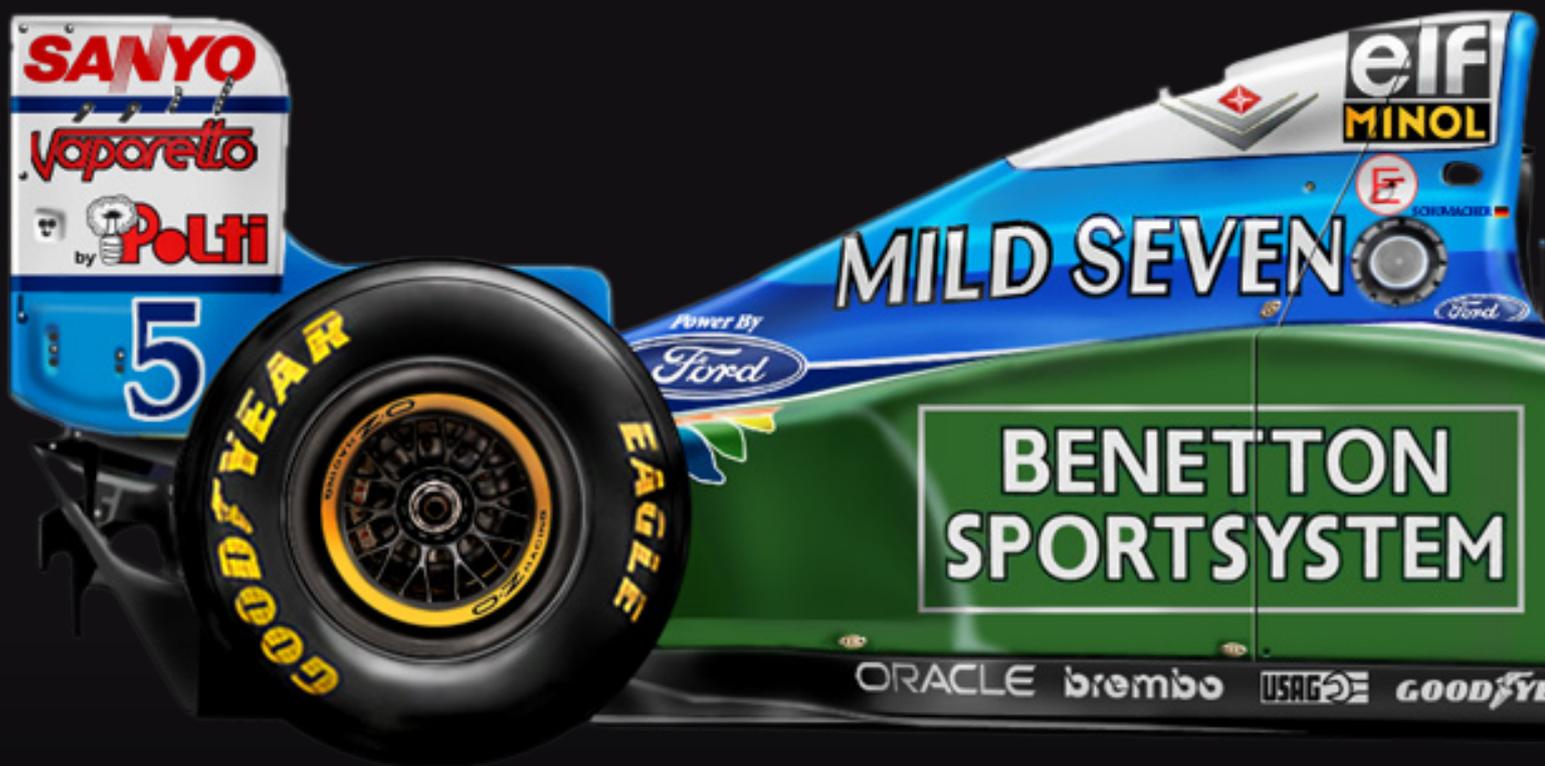
MILD SEVEN

Rothmans

Rothmans

BENETTON B194 '94

disegni Sauro TORREGGIANI
testo Alessandro SECCHI



MILD SEVEN BENETTON FORD

TEAM	MSC
16	GRAN PREMI 14
8	VITTORIE 8
12	PODI 10
6	POLE POSITION 6
8	GIRI PIÙ VELOCI 8
103	PUNTI 92
1° posto M. Schumacher	MIGLIOR RISULTATO 1° posto BRA, PAC, SMR, MON, CAN, FRA, HUN, EUR

La Benetton si affaccia alla stagione 1994 con Michael Schumacher ormai pronto per un ruolo da leader all'interno del team e diverse novità. Il compagno di squadra non è più Riccardo Patrese ma JJ Lehto; la nuova monoposto, la B194, è alla ricerca della continuità di prestazioni della B193 ma, al tempo stesso, anche a quella dell'affidabilità che troppe volte ha limitato i risultati del team nell'arco della stagione 1993.

La nuova vettura è progettata da Rory Byrne, Ross Brawn e da Nicholas Tombazis che sostituisce Willem Toet. È ancora un V8 Ford a spingere la B194 che perde un main sponsor del tabacco, la Camel, in favore della Mild Seven. Di conseguenza, il giallo visto per tre stagioni lascia il posto ad una doppia tonalità azzurra sul cofano motore e sul muso. Fiancate leggermente rialzate e doppi deviatori di flusso davanti alle ruote anteriori completano le novità di un'evoluzione, si spera, capace di migliorare i risultati della squadra.

RITORNA IL RIFORNIMENTO, VIA L'ELETTRONICA

La più grande novità del 1994 è l'introduzione dei rifornimenti. Assente dal 1984, il rabbocco di carburante torna in auge per rendere le gare più vivaci e sperare, forse, di spezzare il monopolio Williams dopo le due stagioni dominate da Nigel Mansell ed Alain Prost. Non è finita: viene abolita tutta una serie di controlli elettronici punto di forza proprio del team di Grove, come le sospensioni attive. Via anche servofreno e controllo di trazione, il tutto per rendere il pilota più protagonista all'interno dell'abitacolo.

ADDIO AD AYRTON E ROLAND

Il 1994 è un anno che racchiude in sé un vero mondo. Viene infatti considerato come l'anno zero della Formula 1, quello nel quale il Circus ha chiuso un capitolo della propria vita per aprirne uno nuovo, completamente diverso. Il crocevia della



stagione è il terzo appuntamento di Imola: dopo aver vinto i primi due GP, Michael assiste da primo testimone all'evento che sconvolge il mondo intero, non solo quello dei motori. Il giorno dopo la tragica scomparsa di Roland Ratzenberger in qualifica, Ayrton Senna rimane senza sterzo alla curva del Tamburello e si schianta contro il muretto esterno con la sua Williams. Oltre quattro ore dopo arriva la notizia drammatica. Il brasiliano non c'è più.

UN MONDIALE INCREDBILE

La F1 ha perso la sua punta di diamante e corre ai ripari: le monoposto, senza aiuti elettronici, sono diventate troppo pericolose. La FIA impone modifiche per rallentarle, mentre alcuni tracciati vengono adeguati come possibile per abbassare i rischi. La stagione prosegue nello sconcerto con Michael che mantiene la testa della classifica fino a quando Damon Hill, ereditato il ruolo di prima guida in Williams, inizia la rimonta. Una squalifica a Silverstone per aver superato l'inglese nel giro

di formazione e non aver rispettato una bandiera nera, un'altra a Spa per aver consumato troppo il pattino sul fondo piatto dopo aver vinto e due gare saltate a seguito dei fatti inglesi, in Italia e Portogallo, riportano Hill in lotta per il titolo. Si decide tutto in Australia il 13 novembre: nel corso del 35° giro Michael esce di strada, rientra e Damon si butta all'interno per tentare il sorpasso. Michael chiude ed i due si scontrano. Il ritiro per entrambi vale il titolo per un punto a Schumi, che diventa così campione per la prima volta, mentre la Williams vince il mondiale costruttori.

BARCELONA FORZA CINQUE

La gara migliore dell'anno è senza dubbio quella di Barcellona: con il cambio rimasto bloccato in quinta marcia per gran parte della gara Michael riesce a conquistare una seconda posizione incredibile alle spalle di Damon Hill, gestendo il problema e portando la macchina al traguardo di un Gran Premio apparentemente destinato a terminare in anticipo.

SCHEDE TECNICA

SEDE TEAM:	Witney, Gran Bretagna
ANNO DI PRODUZIONE:	1994
PROGETTISTI:	Ross Brawn, Rory Byrne, Nicholas Tombazis
MOTORE:	Ford Cosworth EC Zetec-R 3.5 V8
TRASMISSIONE:	Benetton, semiautomatico a 6 marce
TELAIO:	Monoscocca in fibra di carbonio
CARBURANTE E LUBRIFICANTI:	Elf
PNEUMATICI:	Goodyear
PILOTI:	Herbert, Lehto, Schumacher, Verstappen

Si chiude un anno all'insegna dello sconcerto, del dramma, delle incertezze sul futuro e delle polemiche.

Lo scontro di Adelaide è solo l'ultimo episodio di una stagione complicata condizionata da voci, sospetti, accuse, ricorsi, squalifiche, controricorsi. Un clima rovente che vede protagonista in primis la Benetton sospettata di utilizzare, nonostante il divieto imposto, sistemi elettronici vari quali il controllo di trazione.

Non solo il team che lotta per il titolo viene messo sotto la lente di ingrandimento, ma il suo ruolo di contendente alla corona iridata lo mette in risalto rispetto agli altri.

Michael arriva all'ultimo appuntamento con un punteggio frutto di quattro gare in meno tra squalifiche (Silverstone, Spa-Francorchamps) e sospensioni (Monza, Estoril) e, forse, un basilare senso di ingiustizia per quanto tolto da commissari e Federazione fa sì che quella chiusura nel Gran Premio d'Australia sia così netta, decisa, senza appello.





TECHNOGYM

UNITED COLORS OF BENETTON

MILD SEVEN

Bühner

POLTI

M. Schumacher

LDI DEKRA

MILD SEVEN



Kohmanns
RACING

RENAULT

elf

SIGNAL



«Ho visto tanti incidenti come questo, incidenti peggiori o che almeno sembravano peggiori del suo... non ti aspetti niente del genere. Pensi che magari si sia ferito ad un braccio o rotto una gamba.

Quando torni sulla griglia non sai cosa sta succedendo, nessuno viene a spiegarti la situazione. Pensi che la gara deve continuare, tutti sono pronti a correre e quindi lo sei anche tu, non vedi il motivo per non farlo.

Dopo la corsa, quando ci siamo fermati e siamo andati verso il podio, c'era Pasquale - (Lattuneddu, braccio destro di Bernie Ecclestone) - che è venuto da noi e ci ha detto "È in coma"... sai, ho sentito parlare del coma, ma non sai mai, il coma può essere tante cose. Può giusto essere qualcosa che il giorno dopo si risolve o qualcosa di serio, ma non giudichi anche perché non puoi credere al fatto che sia qualcosa di particolarmente serio o estremamente grave.

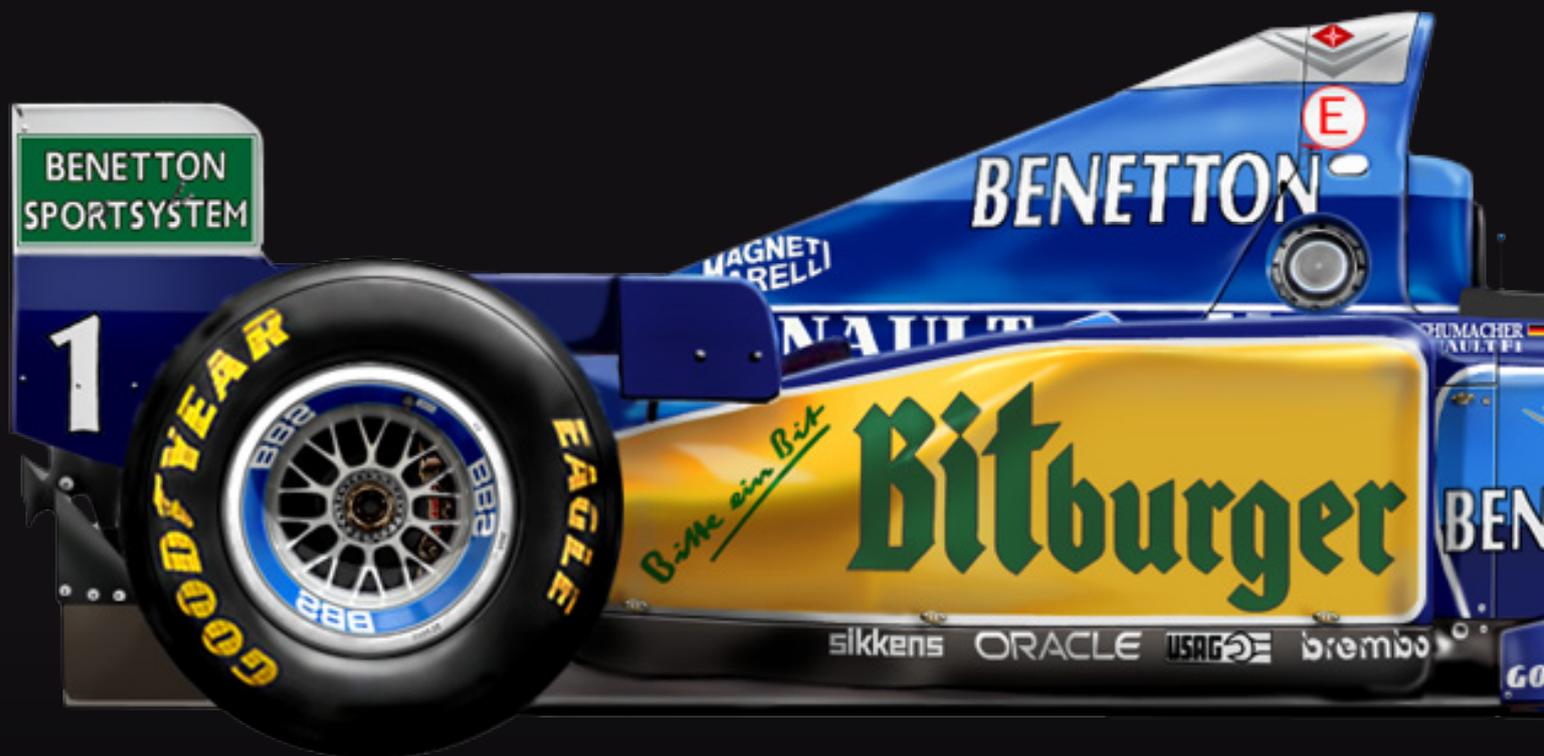
Credo fosse due ore dopo la gara, quando Walkinshaw - allora capo ingegnere in Benetton, deceduto nel 2010 - è venuto da me e mi ha detto "sembra molto grave" io gli ho risposto "no, è in coma, non significa per forza qualcosa di grave" e lui ancora "no, sembra grave" ... poi qualcun altro è venuto a dirmi "è morto" e un momento dopo qualcun altro ancora "no, è in coma" ... c'erano tante informazioni discordanti che non sapevi a cosa pensare... e io mi sono detto "no, lui sarà il campione, magari salterà una o due gare e poi tornerà."

Ma il peggio è stato davvero nelle due settimane successive, quando ho dovuto davvero accettare il fatto che fosse morto... è stato come impazzire».

BENETTON B195 '95

disegni Sauro TORREGGIANI

testo Alessandro SECCHI



MILD SEVEN BENETTON RENAULT

TEAM	MSC
17	GRAN PREMI 17
11	VITTORIE 9
15	PODI 11
4	POLE POSITION 4
8	GIRI PIÙ VELOCI 8
137	PUNTI 102
1° posto M. Schumacher, J. Herber in Gran Bretagna e Italia	MIGLIOR RISULTATO 1° posto BRA, ESP, MON, FRA, GER, BEL, EUR, PAC, JAP

Dopo aver conquistato il titolo piloti nel 1994, la Benetton vuole anche quello costruttori. La B195, con la quale Schumi deve difendere il suo primo campionato del mondo, è ancora progettata dal trio Brawn/Byrne/Tombazis e risponde alle modifiche introdotte dalla FIA per la nuova stagione.

I fatti del 1994 hanno aperto gli occhi sul fattore sicurezza e, pertanto, le nuove monoposto sono obbligate a superare crash test più severi: la scocca vede l'introduzione di un test laterale, mentre aumentano le richieste per gli impatti frontali con il telaio che deve raddoppiare, da quindici a trenta centimetri, lo spazio davanti ai piedi del pilota. Tra le tante modifiche, l'altezza da terra dell'alettone posteriore viene abbassata di dieci centimetri. La B195 è una monoposto dalle linee più filanti rispetto alla vettura dell'anno precedente. Il muso è più fine pur mantenendo la stessa altezza da terra. La posizione di guida è più arretrata. Nella zona dell'abitacolo fanno la

loro comparsa le prime rudimentali protezioni laterali per il casco del pilota in materiale morbido. L'area del poggiatesta è più definita, mentre le fiancate sono più basse e corte, con le bocche d'ingresso per l'aria arretrate, in linea con l'airscope. L'alettone posteriore, nella parte bassa, si protrae fin davanti alle ruote dove compaiono due piccole alette per generare ulteriore carico.

La livrea vede scomparire gran parte del verde lasciando il posto all'abbinamento bianco/azzurro. La vera novità della B195, però, è invisibile e si trova sotto il cofano motore. Si tratta di un V10 Renault che prende il posto del V8 Ford, allineando così la Benetton alla rivale Williams sul fronte del propulsore.

Se il 1994 ha visto alternarsi sulla seconda Benetton ben 3 piloti (Lehto, Verstappen ed Herbert), per il 1995 è proprio l'inglese a diventare titolare fisso al fianco di Michael.



CAVALCATA TRIONFALE

Se le prime tre gare possono far pensare che anche quello del 1995 sarà un anno combattuto, con due vittorie di Damon Hill contro una di Schumi, dal GP di Spagna in poi la musica cambia. Solo problemi tecnici ed incidenti di cui è incolpevole gli impediscono di fare filotto per sei GP di fila. Michael infatti vince a Barcellona, Montecarlo ma arriva quinto a Montréal a causa di un problema tecnico mentre è agevolmente in testa. A Magny-Cours è ancora vittoria, a Silverstone mentre è al comando viene centrato da Damon Hill con conseguente ritiro di entrambi ma si riprende ad Hockenheim dove trionfa davanti al suo pubblico. Il ritiro di Budapest per un altro KO tecnico è preludio alla vittoria più bella dell'anno ed una delle migliori della carriera, manco a dirlo a Spa-Francorchamps, dove parte 16°. A Monza si ritira, colpito per la seconda volta da Hill alla Roggia. Il secondo posto dell'Estoril anticipa tre successi in fila: quello del Nürburgring, quello di Aida dove

si laurea campione per la seconda volta e quello di Suzuka. Il ritiro di Adelaide è ininfluente ai fini iridati. Il 1995 è una cavalcata vincente impreziosita dai due successi di Herbert a Silverstone e Monza che aiutano il team a conquistare anche il titolo costruttori. Sullo sfondo una nuova sfida per Michael. L'avventura con la Benetton è ai titoli di coda: ad aspettarlo c'è il rosso Ferrari.

RAINMASTER

La vittoria persa per squalifica nel 1994 sembra motivare ancora di più Michael a fare bene a Spa-Francorchamps. Il Gran Premio del Belgio non parte con le migliori premesse visto il 16° posto in classifica, ma lo spettacolo portato in pista dal tedesco è inarrestabile. La pista umida lo esalta e con una rimonta eccezionale riesce a conquistare una storica vittoria tra le curve che ormai lo coccolano dal suo esordio. Fantastico il duello con Damon Hill, nel quale resiste nonostante le gomme slick sul bagnato.

SCHEDE TECNICA

SEDE TEAM:	Witney, Gran Bretagna
ANNO DI PRODUZIONE:	1995
PROGETTISTI:	Ross Brawn, Rory Byrne, Nicholas Tombazis
MOTORE:	Renault RS7 3.0 V10
TRASMISSIONE:	Benetton, semiautomatico a 6 marce
TELAIO:	Monoscocca in fibra di carbonio
CARBURANTE E LUBRIFICANTI:	Elf
PNEUMATICI:	Goodyear
PILOTI:	Johnny Herbert, Michael Schumacher

Carlboro

Carlboro

Carlboro



RENOULT

ef
MINOL

MILK
SEVEN

Kickers

Burger King

USAG

CHAMPION

USAG

la 1

*Le polemiche del 1994 richiedono un anno senza alibi, sospetti, critiche,
voci che possano minare la credibilità della Benetton e, soprattutto, di Michael.*

*L'arrivo dei motori Renault alza il livello e lui si allinea senza fatica,
mettendo subito in chiaro che la stagione della conferma
sarà meno complicata di quella della sorpresa.*

*Gare senza possibilità di replica,
imprese storiche come quella di Spa-Francorchamps,
con la danza su pista umida e gomme slick a sfidare, su asfalto e nella mente,
Damon Hill con quelle più adeguate.*

*Agosto, con il mondiale ormai già indirizzato,
è il mese di altre voci diventate poi conferme.
Michael è pronto ad una nuova sfida,
quella di riportare sul tetto del mondo la Rossa più famosa, la Ferrari.*

*A Monza, per ora, i ferraristi sono tutti per Jean:
"Meglio un Alesi oggi che cento Schumacher domani".
Quel tedesco è antipatico, quasi robotico.
Forse non si adatterà mai all'Italia e alla Ferrari,
al suo clima che richiede passione sconfinata.*

Le voci si sprecano ma solo il tempo sarà giudice. E che giudice...

DAMON HILL

Quando ho iniziato ad avere Michael contro, quando Ayrton e tutti noi abbiamo iniziato ad averlo contro abbiamo capito in fretta che sarebbe potuto diventare il più grande pilota al mondo. Ho dovuto pensare e guidare meglio di quanto abbia mai fatto prima per essere in grado di mettermi al suo stesso livello.

Arrivando a Suzuka, nel 1994, la situazione era ormai disperata. Sapevo di dover vincere per rimanere in lotta per il titolo. Sono dovuto salire completamente su un altro livello per non essere battuto da Michael quel giorno. Ho pensato "se riesco a vedere la sua luce posteriore sono a posto", quindi sono rimasto con lui ed ho assistito alla più incredibile dimostrazione di guida nel vederlo all'opera. L'ho visto andare fuori linea per tutto il tempo e riuscire in qualche modo a gestire la macchina per rimetterla dritta in uscita dalle curve. Come facesse.. non lo so. Fu molto sportivo nel riconoscere quella vittoria e darmi il giusto credito.

Tutto si è poi risolto ad Adelaide in uno degli episodi più famosi e controversi nella storia della Formula 1, uno dei tanti. Non mi aspettavo che Micheal fosse pronto a mettermi fuori se avessi tentato di passarlo. Capitasse adesso direi che non sarebbe sicuramente in discussione nel team, loro avevano bisogno di vincere il mondiale, non mi avrebbero mai lasciato passare. Nella sua posizione cosa avrei fatto? Non lo so (ridendo). Dopo la gara in realtà non ho parlato con Michael, l'ho visto il mattino dopo a colazione, mi sono congratulato per il titolo e... mi è sembrato un po' imbarazzato.

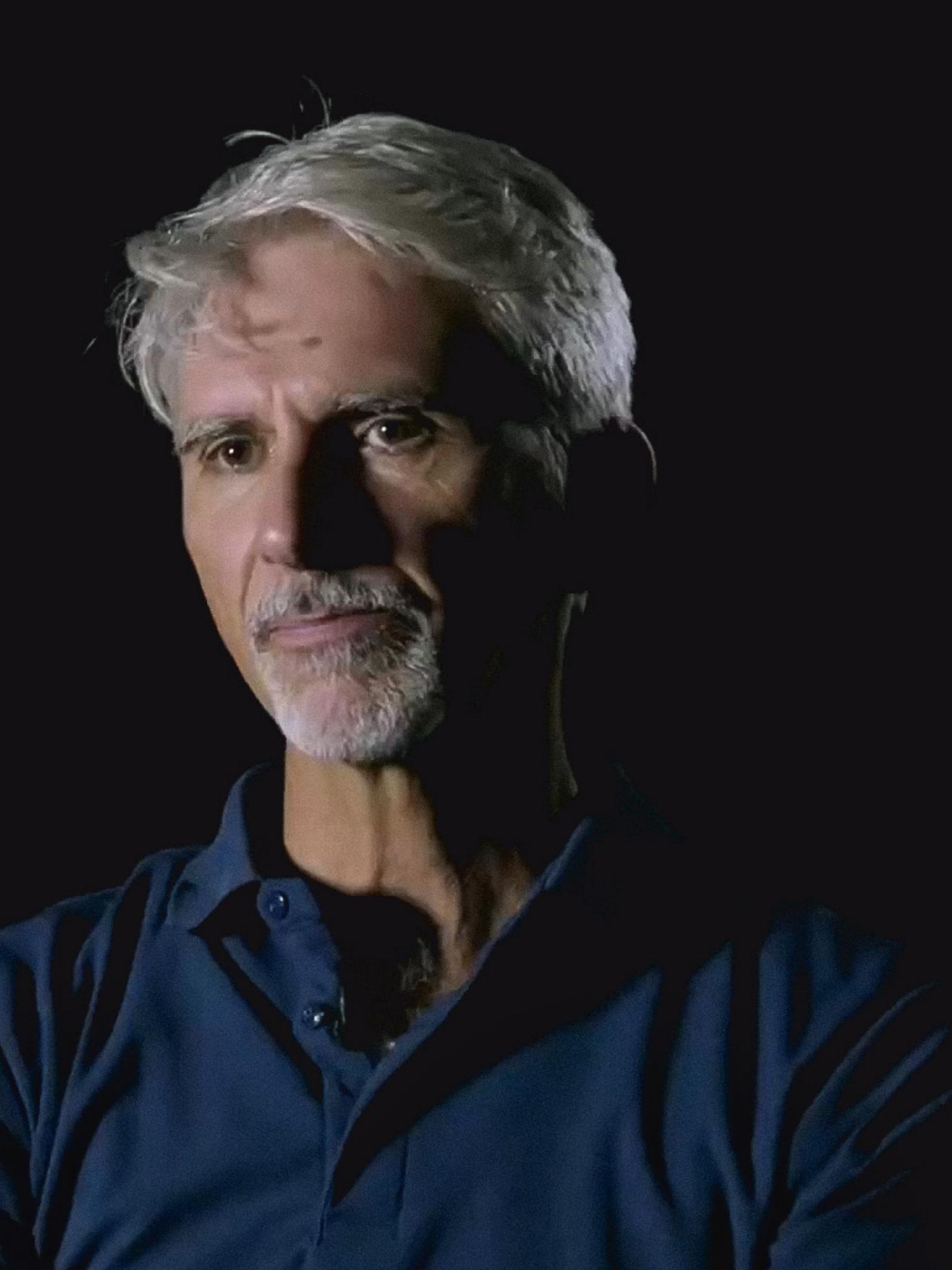
Ci sono state parecchie cose intorno a Michael che hanno creato sospetto nei suoi avversari. Non riesco a capire: se hai così tanto talento e sei così brillante, perché vuoi avere un aiuto in più? Credo che Michael, oggi, ammetterebbe che ci sono stati momenti in cui ha passato il limite.

Penso che gli abbia fatto piacere vedermi vincere il titolo. Disse qualcosa del tipo: "Credo che Damon ne abbia bisogno, è giusto così". È significato tanto per me vincere un mondiale. Diventare campione contro di lui era una missione di vita.

Credo che la forza di Michael, il motivo per cui abbia avuto così tanto successo in Formula 1 fossero il suo impegno nel crearsi le migliori opportunità, la sua concentrazione, il suo modo di lavorare, la sua determinazione, la sua competitività ed il suo grande talento. Quando metti tutto questo insieme sei imbattibile.

Così era Michael.







Shell
GOODYEAR
MAGNETI MARELLI

Marlboro

Asprey

PIONEER



REXONA PACIP brembo BBS

EVOLUZIONI

MODIFICHE IN CORSA





1996 - 2000

Dalla F310 alla F1-2000, dall'inizio alla fine della rincorsa iridata, la prima parte della carriera ferrarista di Schumi è quella più difficile, contraddistinta da monoposto non all'altezza della concorrenza compensate da vittorie insperate, da lotte per il titolo concluse con delusioni cocenti all'ultima gara e da momenti drammatici che hanno fatto, in alcuni casi, temere che anche nonostante Schumi il Mondiale sarebbe potuto sfuggire, prolungando così l'astinenza iridata della Ferrari. Una cavalcata conclusa con il punto di svolta della storia di Michael e della Rossa, quella Suzuka 2000 indimenticabile per milioni di tifosi.

L'esordio in Rosso avviene nel 1996 con la F310, la prima problematica Ferrari dell'era Schumacher. Semiassi persi per strada, motori fumanti nel giro di ricognizione ed un'affidabilità generale non proprio da ricordare. Nonostante questo, Michael riesce a portare a casa tre Gran Premi nel mondiale vinto dalla Williams e da Damon Hill. Il primo, quello di Spagna a Barcellona, è storico. Una cavalcata trionfale sull'acqua, un'iniezione di fiducia per tutto il team dopo un inizio di stagione problematico. Al successo spagnolo si aggiungono quelli consecutivi di Spa e Monza, i giardini di casa rispettivamente di Michael e dei tifosi della Ferrari.

La F310B del 1997 è simile nel nome ma si tratta di tutt'altra macchina. Non ancora al livello della Williams Renault campione in carica ma discretamente meglio rispetto alla Rossa che l'ha preceduta. Grazie anche ad altre perle sul bagnato, come a Monaco ed ancora una volta a Spa, Michael può giocare il titolo all'ultima gara alla sua seconda stagione in Ferrari. Il finale, purtroppo, lo ricordiamo tutti. L'appuntamento di Jerez segna il momento più difficile della carriera con la sportellata cercata ai danni di Jacques Villeneuve e la Rossa che, mestamente, termina la sua corsa insabbiata. Il canadese va a vincere il suo primo ed unico mondiale lasciando la vittoria alla McLaren di Mika Häkkinen. Michael viene estromesso dalla classifica finale dal mondiale. Non mancano le critiche: è lui l'uomo giusto per la Ferrari?

A fine dicembre dello stesso anno Michael è già in pista a battezzare la nuova rossa, ancora spoglia del caratteristico colore Ferrari. La F300 risponde ai nuovi regolamenti: monoposto più strette e gomme scanalate. Il tedesco lotta ancora per il titolo ma l'avversario, questa volta, non è più Villeneuve ma quel Mika Häkkinen vincitore a Jerez. La McLaren MP4/13 è un vero e proprio siluro e per tener testa al finlandese Michael e la Ferrari devono impegnarsi a fondo, tra colpi di genio come la vittoria in pitlane a Silverstone, la famigerata "gara da qualifica" di Budapest ed il sorpasso ad incrocio di Monza. Indimenticabile, in negativo, è la collisione con Coulthard a Spa. Il peso di quei 10 punti è fondamentale per la lotta al mondiale che finisce a Suzuka nelle mani di Häkkinen. L'esplosione della gomma posteriore destra sulla F300 sancisce la fine delle ostilità. Il mondiale è ancora un sogno.

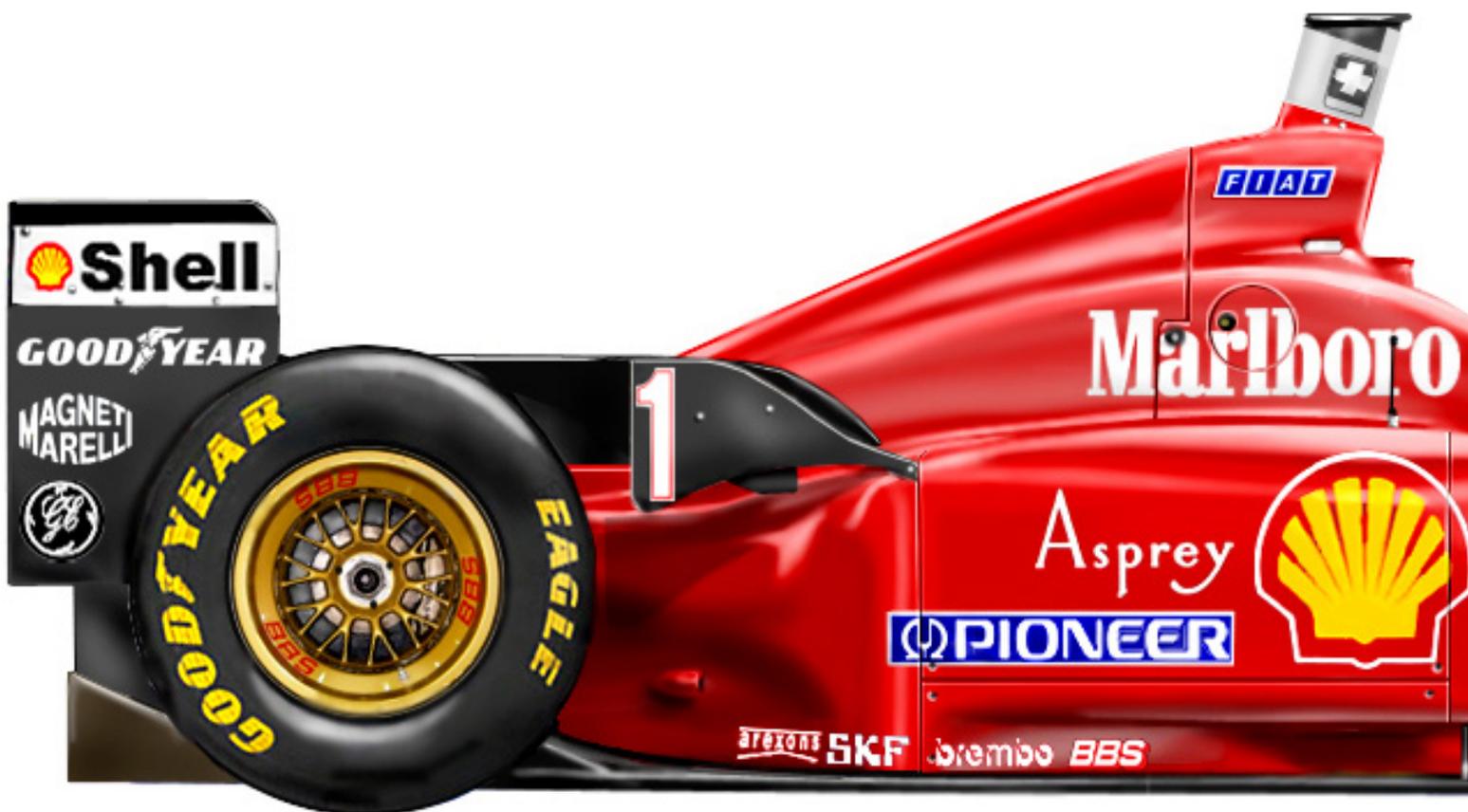
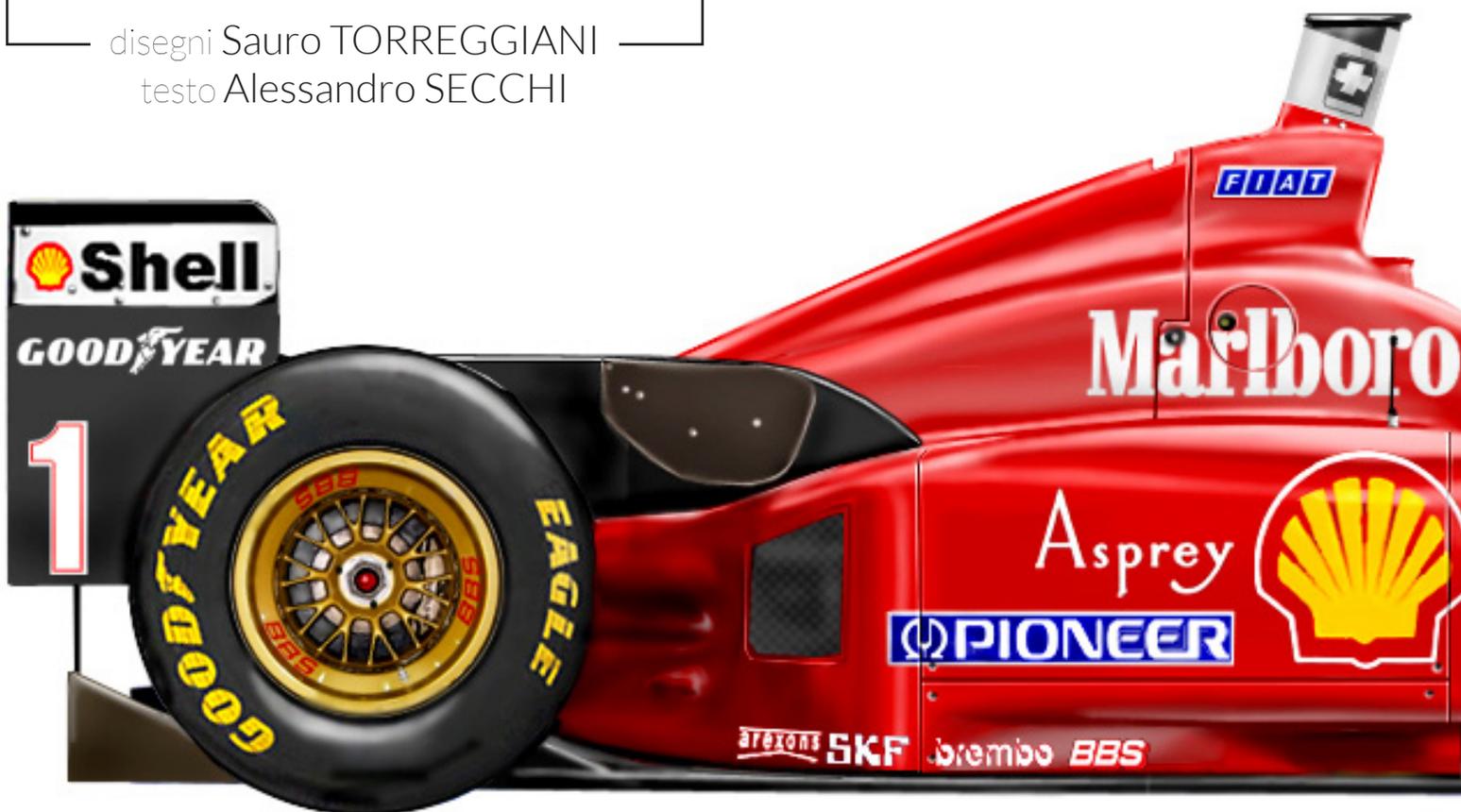
Il 1999 di Michael finisce a Silverstone. Un problema ai freni, lo schianto alla curva Stowe e la frattura della gamba destra durante il primo giro chiudono anticipatamente i sogni di gloria con l'infortunio più grave della carriera. La F399 è però monoposto all'altezza tanto da permettere ad Eddie Irvine di lottare per il mondiale con Häkkinen. Schumi rientra a Sepang con un weekend da urlo e cede la vittoria al compagno. A spuntarla, però, è ancora la McLaren con il finlandese, che diventa due volte campione ancora a Suzuka.

La fine della rincorsa iridata coincide con l'inizio del nuovo millennio. La stagione 2000 è una sequenza di emozioni indescrivibili con una partenza fulminea, un'estate torrida ed un finale di stagione da lasciare col fiato sospeso.

Michael e la Ferrari non mollano dopo aver subito il recupero di metà stagione da parte della McLaren ed il sogno è finalmente coronato nell'indimenticabile giornata dell'8 ottobre 2000. A bordo della F1-2000, la Ferrari torna a vincere il mondiale piloti dopo 21 anni di digiuno. Sul podio, Jean Todt è sicuro. Da quel giorno la vita, sua e di Michael, cambierà.

FERRARI F310 '96

disegni Sauro TORREGGIANI
testo Alessandro SECCHI



Disegni e discussioni disponibile ai seguenti indirizzi:
<http://forum.p300.it/topic/61511-ferrari-f310/>
<http://forum.p300.it/topic/61512-ferrari-f310-evo/>





SCUDERIA FERRARI

SEDE TEAM:

Maranello, Italia

ANNO DI PRODUZIONE:

1996

PROGETTISTI:

John Barnard, Gustav Brunner, Willem Toet

MOTORE:

Ferrari Tipo 046 3.0V10

TRASMISSIONE:

Ferrari, semiautomatico sequenziale a 6 o 7 marce

TELAIO:

Monoscocca in fibra di carbonio

CARBURANTE E LUBRIFICANTI:

Shell

PNEUMATICI:

Goodyear

PILOTI:

Eddie Irvine, Michael Schumacher

La prima Ferrari dell'era Schumacher si chiama F310 e viene presentata a Fiorano, luogo principe dei test del Cavallino, il 15 febbraio del 1996. Progettata da John Barnard con la collaborazione di Gustav Brunner e Willem Toet, la F310 si distingue nettamente dalla precedente 412 T2 del 1995.

Sulla scia del tragico 1994 il regolamento prevede l'aumento degli standard di protezione, con l'innalzamento dei lati dell'abitacolo a difesa della testa del pilota. Sia la Ferrari che la Benetton optano per soluzioni decisamente generose rispetto alla media, con protezioni piuttosto alte e vistose a scendere lungo il cofano motore.

La nuova monoposto, inoltre, riprende un concetto già visto sulla sfortunata F92A del 1992: la parte superiore delle fiancate, che comprende le bocche dei radiatori, è sporgente rispetto a quella interna e sollevata di qualche centimetro rispetto al fondo piatto, mentre sulla citata F92A era stato creato di fatto un doppio fondo lungo tutto l'asse

che non sortì, poi, gli effetti sperati in termini di carico aerodinamico. Mentre Williams e Benetton proseguono nella loro filosofia del muso alto, la Ferrari mantiene una soluzione bassa che, poco prima di metà stagione, verrà rivista.

Sotto il cofano il cambiamento principale è quello del motore. La Rossa abbandona il glorioso V12 e passa ad un più convenzionale V10 che, nella prima stagione, mostrerà tutti i suoi limiti di gioventù.

Il cambio, semiautomatico con comandi al volante, è a sette marce ma può essere utilizzato anche con sei rapporti. Carburante Shell e gomme Goodyear completano il pacchetto.

IL RESTYLING

La F310 viene rivista a partire dal Gran Premio del Canada: nel tentativo di migliorarne l'efficienza aerodinamica il muso viene alzato allineandosi così a quanto fatto dagli altri due top team, sebbene si tratti di una soluzione intermedia. Il telaio infatti non viene toccato ed il muso si congiunge ad esso



pesantemente la stagione. La monoposto soffre di scarsa affidabilità, con episodi anche emblematici a sottolinearne i problemi: in Canada Michael perde un semiasse lungo la corsia dei box mentre a Magny-Cours, dopo aver ottenuto una fantastica pole position al sabato, il tedesco vede esplodere il motore durante il giro di ricognizione, dovendo così abbandonare la monoposto prima del via del Gran Premio di Francia.

La stagione di Michael è comunque degna di nota: nelle nove occasioni in cui arriva al traguardo i podi sono ben otto con tre vittorie (Spagna, Belgio, Italia), tre secondi posti e due terzi, oltre alle quattro pole di San Marino, Monaco, Francia appunto ed Ungheria.

LA GEMMA DI BARCELONA

Dei tre successi ottenuti da Michael resta sicuramente impresso nella mente il primo, quello del Gran Premio di Spagna a Barcellona corso sotto il diluvio.

Il tedesco ha bisogno di invertire la rotta dopo aver gettato al vento la pole a Monaco due settimane prima. Nel corso del primo giro, sempre sul bagnato, Michael era andato infatti a sbattere prima del Portier in una gara stregata, a dir la verità, per molti colleghi. Furono solo in quattro al traguardo con la vittoria, l'unica, di Olivier Panis sulla Ligier.

Torniamo in Catalunya ed ecco che il via non è certo dei migliori: Michael perde posizioni allo start per colpa della frizione e deve recuperare. L'entità del ritorno sui primi è da cineteca, con un passo gara inarrivabile anche per fenomeni del bagnato come Jean Alesi. Michael ritorna volando su chi lo precede e dopo dodici giri è in testa, con un ritmo di tre secondi e più migliore rispetto a tutti gli altri. Vince così la sua prima gara con la Rossa con un dominio totale: Alesi arriva al traguardo con 45 secondi di distacco seguito a tre da Jacques Villeneuve. Frentzen, quarto, è doppiato con la Sauber. Quella del Gran Premio di Spagna 1996 è una dimostrazione di forza che rimarrà negli annali della Formula 1.

sulla parte inferiore alla stessa altezza, risultando quindi piuttosto goffo. Viene rivista anche la zona arretrata con la modifica delle alette poste di fronte alle ruote posteriori ed il diffusore. Poco si può fare, invece, nella zona dell'airbox. Il motore riceve poco ossigeno ed i due piloti, nelle fasi di rettilineo, devono inclinare la testa appoggiandosi alle protezioni laterali per permettere alla presa superiore di prelevare più aria fresca. Schumacher, tra le altre cose, testa anche diversi caschi dalla linea più aerodinamica per aiutare il raffreddamento del propulsore.

SECONDA IN CAMPIONATO, NONOSTANTE TUTTO

La Ferrari, con la F310, giunge al secondo posto del mondiale Costruttori alle spalle dell'imprendibile Williams (175 punti) e davanti di sole due lunghezze rispetto alla Benetton (70 a 68). Questo nonostante un totale di diciassette ritiri, sette per Schumacher e ben dieci per Eddie Irvine, che penalizzano

FERRARI F310

TEAM		MSC
7	GRAN PREMI	7
1	VITTORIE	1
5	PODI	4
2	POLE POSITION	2
1	GIRI PIÙ VELOCI	1
35	PUNTI	25
1° posto M. Schumacher	MIGLIOR RISULTATO	1° posto ESP

FERRARI F310 'EVO'

TEAM		MSC
9	GRAN PREMI	8
2	VITTORIE	2
4	PODI	4
2	POLE POSITION	2
1	GIRI PIÙ VELOCI	1
35	PUNTI	33
1° posto M. Schumacher	MIGLIOR RISULTATO	1° posto BEL, ITA







Marlboro

FIAT

5

BBS
brembo
SKF
brexoni

GOODYEAR

GOODYEAR



Shell

GOODYEAR

MAGNETI
MARELLI



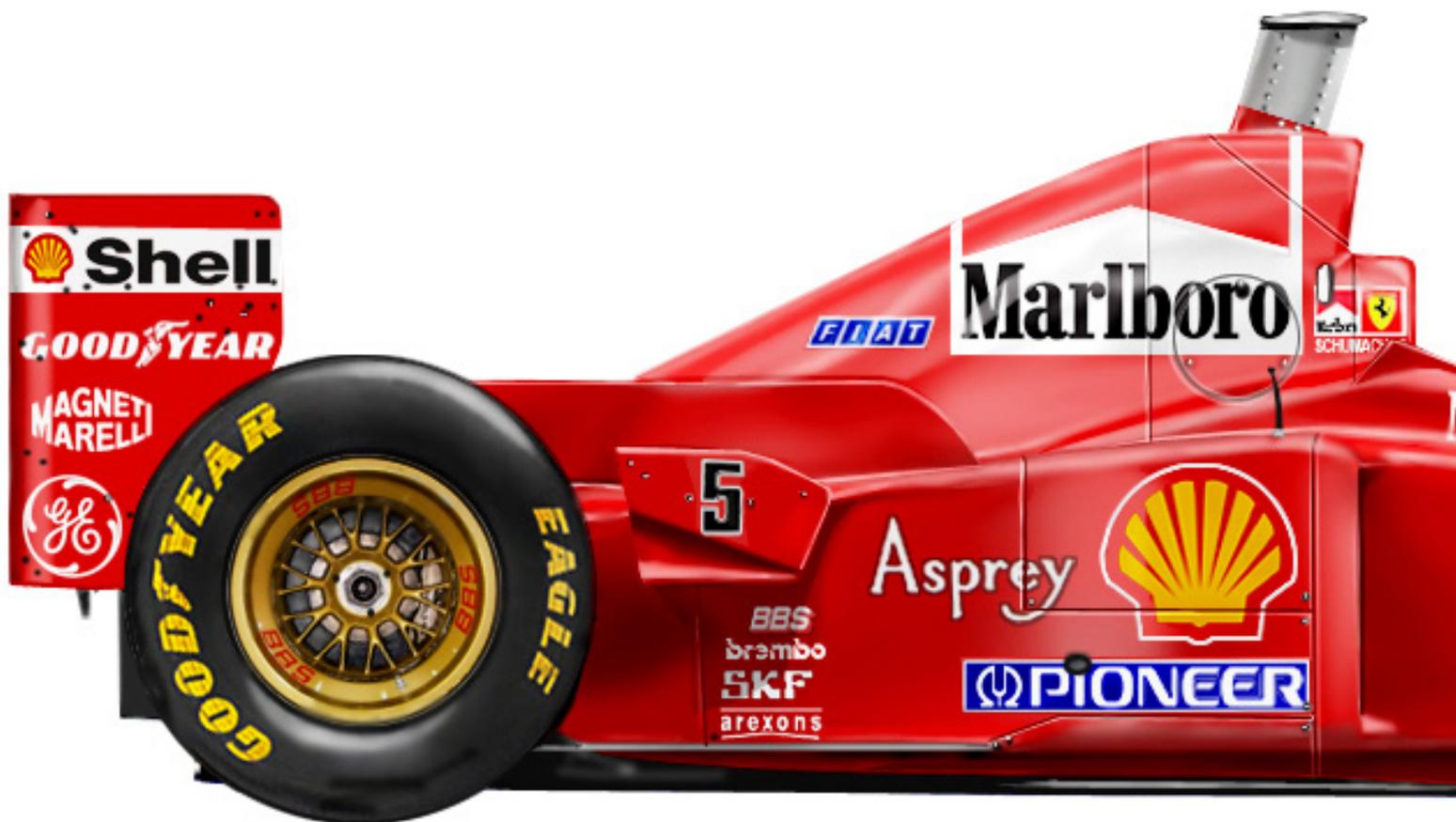
Rothmans

Marlboro

FERRARI F310B '97

disegni Sauro TORREGGIANI

testo Alessandro SECCHI



SCUDERIA FERRARI Marlboro

TEAM		MSC
17	GRAN PREMI	17
5	VITTORIE	5
13	PODI	8
3	POLE POSITION	3
3	GIRI PIÙ VELOCI	3
102	PUNTI	78
1° posto M. Schumacher	MIGLIOR RISULTATO	1° posto MON, CAN, FRA, BEL, JAP

La rivoluzionaria F310 non ha pagato e quindi, per il 1997, John Barnard fa un passo indietro.

La F310B, seppur possa indicare un'evoluzione nel suo nome rispetto alla monoposto precedente, non ha nulla a che vedere con ciò che si è visto nel 1996. La nuova Formula 1 made in Maranello ha forme convenzionali e si allinea alla concorrenza. Le fiancate tornano ad avere una linea standard senza doppi fondi, il muso è alto sin dalla progettazione della vettura e le protezioni ai lati della testa rispettano il regolamento senza, però, le esagerazioni viste nella stagione precedente. Il motore è sempre un V10, evoluzione di quello problematico montato sulla F310. Il cambio è sempre un sette marce mentre carburante e gomme sono forniti, come nel '96, da Shell e Goodyear.

Le novità sono anche cromatiche: la F310B si tinge di un rosso più acceso che richiama le tonalità del main sponsor Marlboro ed avvolge anche tutte le parti fino ad ora verniciate di

nero, come le paratie laterali delle ali anteriore e posteriore. Barnard porta a termine la progettazione della vettura ma, causa separazione dalla Ferrari, lascia il posto a Rory Byrne che torna al lavoro dopo un periodo di riposo e dopo aver disegnato le Benetton iridate del 1994 e 1995 con Schumacher.

Proprio Michael è fondamentale per il ritorno al lavoro del progettista sudafricano come dell'arrivo di Ross Brawn alla corte di Maranello. Byrne, durante l'arco della stagione, apporta modifiche e sviluppi alla F310B (la più evidente è all'airscope) che aiutano la rossa, di suo già più competitiva rispetto alla precedente stagione, a lottare per il titolo mondiale fino all'ultima gara contro la prima della classe, la Williams di Jacques Villeneuve.

MEGLIO, MA NON QUANTO BASTA

Il campionato premia gli sforzi della Rossa soprattutto per quanto riguarda l'affidabilità.



I ritiri stagionali, su diciassette appuntamenti invece che sedici, scendono da diciassette a dieci, quattro per Schumacher, sei per Irvine. I punti nel campionato costruttori salgono da 70 a 102, le vittorie da tre a cinque.

Il miglioramento globale delle prestazioni si vede anche nei risultati del nordirlandese, che raddoppia i punti in classifica ottenendo quattro podi in stagione contro l'unico del 1996. In linea generale la Williams, con la FW19, resta ancora la squadra da battere, ma la Ferrari grazie agli sviluppi e all'aiuto della pioggia in tre dei cinque successi tiene il passo fino alla fine.

Michael vince sul bagnato a Monaco, Magny-Cours (con l'acqua che fa la sua comparsa a fine gara) e Spa-Francorchamps, oltre che in Canada e Giappone.

Dal punto di vista delle prestazioni si tratta di una delle migliori stagioni corse da Michael in tutta la carriera, nella quale il pilota fa davvero la differenza rispetto alla monoposto. Il finale

drammatico di Jerez, con la ruotata a Jacques Villeneuve che consegna il titolo al canadese, lo priva del 2° posto in classifica (punti e vittorie vengono mantenuti), offuscando quanto fatto nel resto della stagione.

LA DANZA NEL PRINCIPATO

Se i 45 secondi riflati a Jean Alesi alla prima vittoria nel 1996 a Barcellona sono storici, cosa dire dei 53 con cui Rubens Barrichello giunge alle spalle di Michael nel GP di Monaco?

Un anno dopo l'erroraccio del primo giro, il tedesco trova ancora l'asfalto bagnato nel Principato ma non si fa intimidire. Balza al comando a Sainte Devote sul poleman Frentzen (svantaggiato dalla scellerata scelta delle slick) e vola via indisturbato con un passo inavvicinabile.

La vittoria più bella dell'anno, una delle migliori in carriera.

SCHEDE TECNICA

SEDE TEAM:

Maranello, Italia

ANNO DI PRODUZIONE:

1997

PROGETTISTI:

John Barnard, Rory Byrne

MOTORE:

Ferrari Tipo 046/2 3.0 V10

TRASMISSIONE:

Ferrari, semiautomatico sequenziale a 6 o 7 marce

TELAIO:

Monoscocca in fibra di carbonio

CARBURANTE E LUBRIFICANTI:

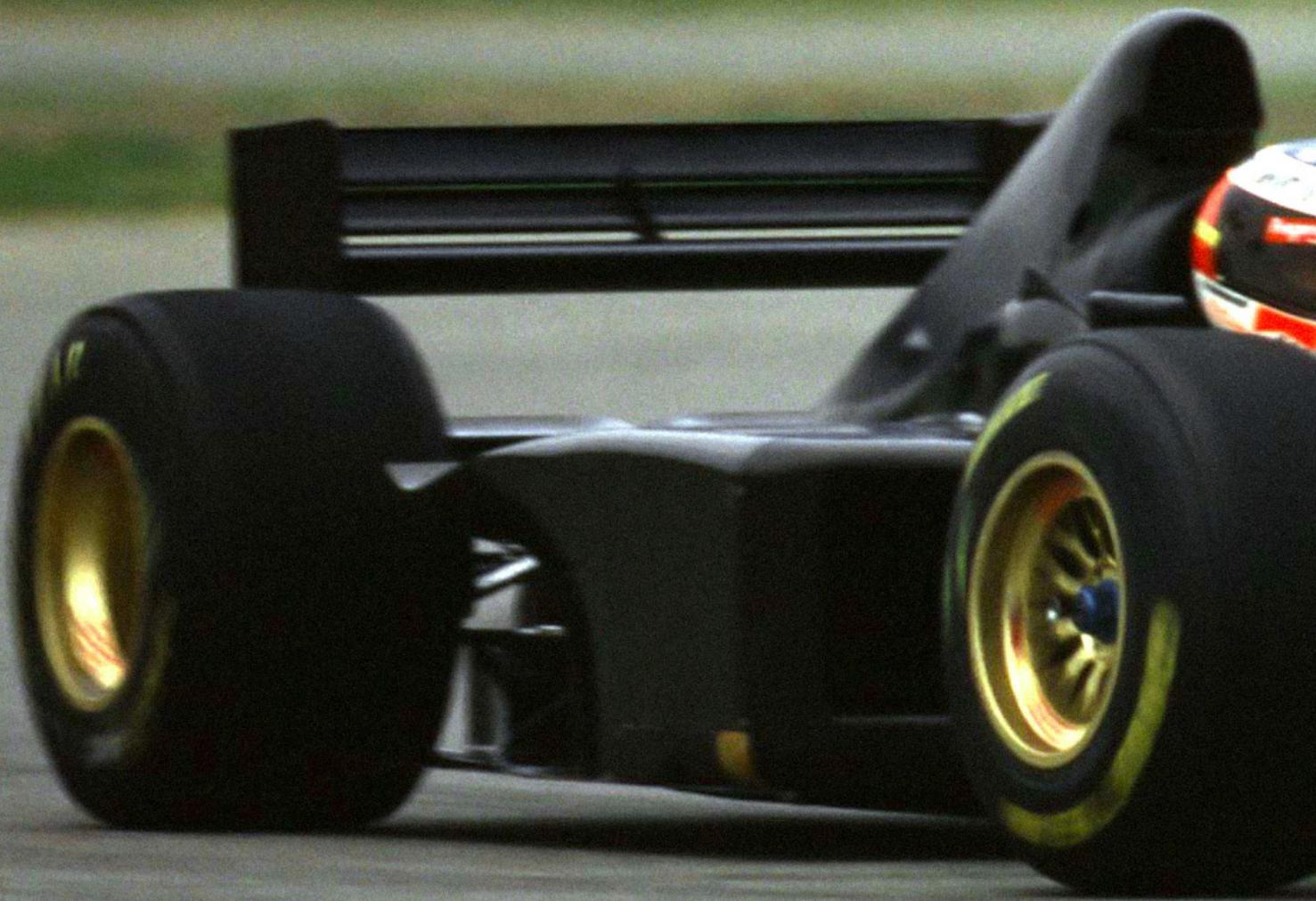
Shell

PNEUMATICI:

Goodyear

PILOTI:

Eddie Irvine, Michael Schumacher



DIMENTICARE JEREZ

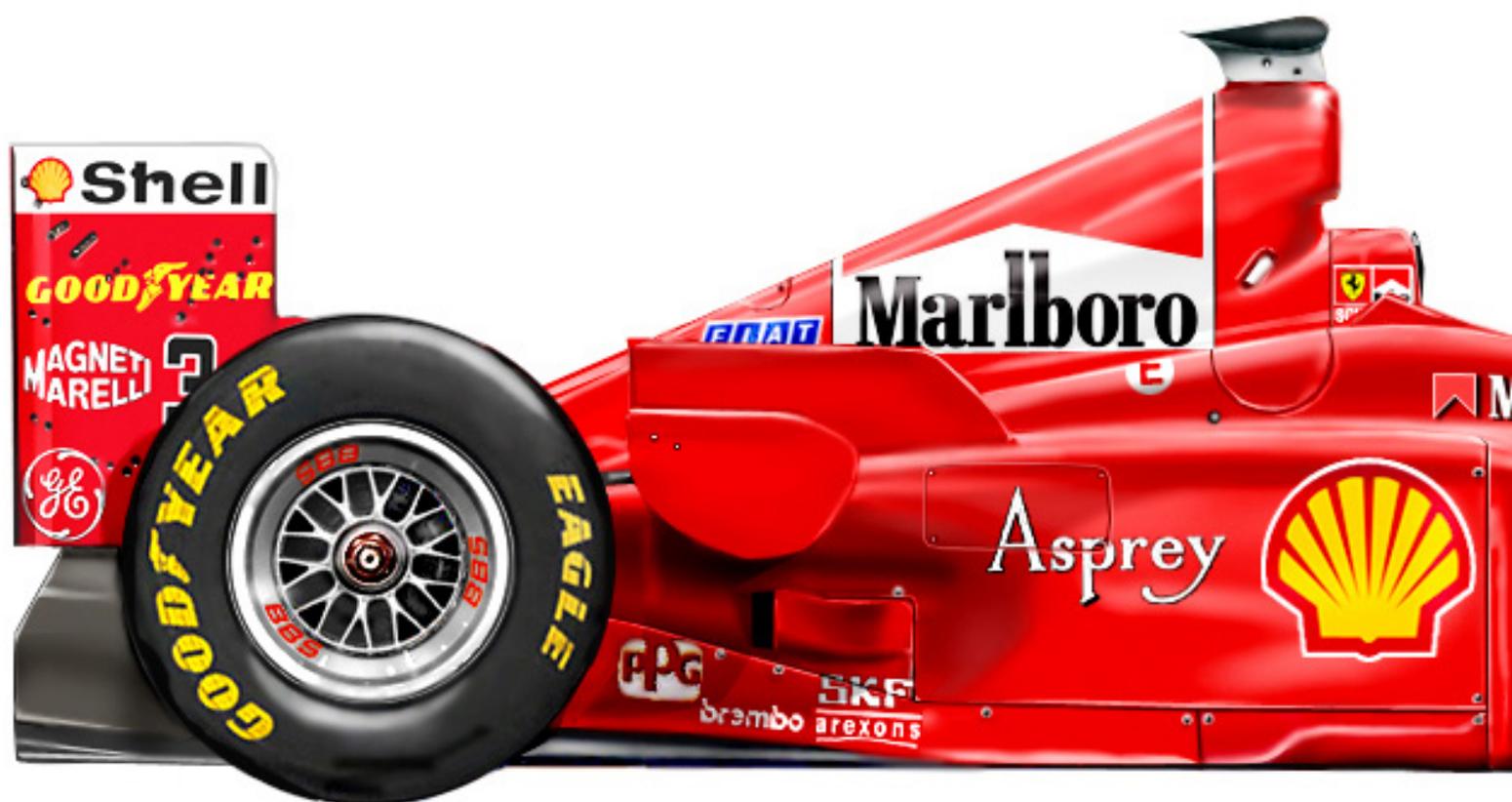
VOGLIA DI RISCATTO



FERRARI F300 '98

disegni Sauro TORREGGIANI

testo Alessandro SECCHI



Disegno e discussione disponibile al seguente indirizzo:
<http://forum.p300.it/topic/61514-ferrari-f300/>





SCUDERIA FERRARI Marlboro

SEDE TEAM:

Maranello, Italia

ANNO DI PRODUZIONE:

1998

PROGETTISTI:

Ross Brawn, Rory Byrne, Willem Toet

MOTORE:

Ferrari Tipo 047 3.0 V10

TRASMISSIONE:

Ferrari, semiautomatico sequenziale a 7 marce

TELAIO:

Monoscocca in fibra di carbonio

CARBURANTE E LUBRIFICANTI:

Shell, Agip

PNEUMATICI:

Goodyear

PILOTI:

Eddie Irvine, Michael Schumacher

La stagione 1998 della Ferrari inizia nel... 1997. È infatti il 23 dicembre quando a Fiorano, in piena sosta motoristica, si accende per la prima volta il motore della nuova monoposto del Cavallino.

La F300, questo il nome della nuova nata, fa il suo esordio a due giorni da Natale con Michael al volante e con un colpo d'occhio che la renderà per sempre particolare. È infatti inusuale vedere una Formula 1 made in Maranello completamente nera, o meglio non ancora abbracciata dal distintivo colore rosso corsa. Spoglia della livrea e con il carbonio a vista, la F300 dopo il primo shakedown con il tedesco ne effettua un secondo con Nicola Larini prima della presentazione ufficiale, il 7 gennaio del 1998.

La F300 è la prima di una serie di tre monoposto che si evolveranno così come le loro prestazioni. Si tratta del primo progetto firmato interamente da Rory Byrne e si discosta praticamente ovunque dalla F310B. La fiancate sono completamente riviste, ora più massicce ed avanzate. L'abitacolo è arretrato così come il cofano motore, mentre muso e sottoscocca sono più filanti.

Sulla parte superiore del telaio di fronte all'abitacolo compare un gradino utile a gestire meglio i flussi aerodinamici. Altra novità è la fuoriuscita degli scarichi nella parte superiore della carrozzeria, all'altezza del profilo basso dell'ala posteriore.

NUOVI REGOLAMENTI

La F300 risponde alle modifiche apportate ai regolamenti per la nuova stagione. La Formula 1, infatti, prosegue nella sua rincorsa alla sicurezza e ha deciso di rallentare la velocità in curva delle monoposto. Per ottenere questo risultato vengono adottate due misure su tutte: prima di tutto la carreggiata totale viene ristretta da due metri e ad un metro e ottanta. Inoltre fanno la loro comparsa le gomme scanalate al posto delle slick, con quattro solchi sul posteriore e tre sull'anteriore. I crash test vengono resi più severi così come vengono riviste le misure di protezioni laterali dell'abitacolo e specchietti. La stagione parte con lo shock della McLaren-Mercedes che, passata alle gomme Bridgestone,



fumo anche le ultimissime speranze iridate. Häkkinen è iridato con 100 punti a 86, la McLaren vince il costruttori con 156 punti contro 133. Nonostante il secondo KO consecutivo all'ultima gara la Ferrari ha dimostrato di essere in crescita. Si può solo migliorare.

LA "GARA DA QUALIFICA"

Delle sei vittorie stagionali (Argentina, Canada, Francia, Gran Bretagna, Ungheria, Italia) è senza dubbio quella di Budapest la più storica.

Tolto infatti il colpo di teatro di Silverstone, con il taglio del traguardo in corsia box per scontare una penalità, è in terra magiara che Michael si rende protagonista di una delle sue più belle vittorie in carriera. Con un ritmo da qualifica per tutta la durata della corsa il tedesco, assecondato da un magistrale Ross Brawn al muretto, sopravanza con tre soste contro due le McLaren-Mercedes di Häkkinen e Coulthard, cogliendo una vittoria importantissima e sorprendente per concentrazione, velocità e precisione.

FERRARI F300

TEAM		MSC
16	GRAN PREMI	16
6	VITTORIE	6
19	PODI	11
3	POLE POSITION	3
6	GIRI PIÙ VELOCI	6
133	PUNTI	86
1° posto M. Schumacher	MIGLIOR RISULTATO	1° posto ARG, CAN, FRA, GBR, HUN, ITA

sbaraglia la concorrenza in Australia sostituendosi nel ruolo di regina alla Williams. Il team campione, persi i motori Renault per i Mecachrome, vivrà un anno da dimenticare. La Ferrari impiega solo due gare a riportarsi ai vertici grazie all'incessante lavoro della squadra test. L'affidabilità migliora ancora una volta, con soli sei ritiri equamente divisi tra Schumacher ed Irvine su sedici appuntamenti.

Michael può contare su una vettura migliore rispetto al passato anche se la McLaren di Häkkinen resta superiore. Il finlandese vince otto gare, il tedesco sei e sul computo totale del campionato pesano gli episodi: oltre ai contatti con Wurz che lo mettono fuori punti a Monaco, a Spa-Francorchamps lo scontro con la McLaren ormai doppiata di David Coulthard priva Michael di dieci punti importantissimi in ottica campionato.

A Suzuka un problema alla frizione della F300 lascia il tedesco al palo dopo la pole del sabato. Per anni si attribuiranno a lui, ingiustamente, le colpe di quello stop. Partito dal fondo risale sino al terzo posto quando lo scoppio della gomma posteriore destra manda in







SCHNÄGLER

F1RT

B

EX

SKF Pirelli
arexons brems

BRIDGESTONE
PIRELLI
P ZERO

GBR 076
PURSE

BRITISH GRAND PRIX
Silverstone

ROLL

FERRARI F399 '99

disegni Sauro TORREGGIANI

testo Alessandro SECCHI



SCUDERIA FERRARI Marlboro

TEAM		MSC
16	GRAN PREMI	10
6	VITTORIE	2
17	PODI	6
3	POLE POSITION	3
6	GIRI PIÙ VELOCI	5
128	PUNTI	44
1° posto M. Schumacher, Eddie Irvine: in Australia, Germania e Malesia	MIGLIOR RISULTATO	1° posto SMR, MON

Non è più la Befana a svelare la nuova Rossa di Maranello. Per vedere la F399, cinquantacinquesima monoposto della storia del Cavallino, bisogna attendere il 30 gennaio del 1999. La Ferrari è ormai un team pronto alla conquista del titolo mondiale e l'obiettivo è ormai più che chiaro. La F399 è la naturale evoluzione della F300: nessuno stravolgimento ma semplici miglioramenti.

Mantenute le proporzioni rispetto alla precedente monoposto, le aree di modifica riguardano il muso, sul quale scompare il gradino che viene, invece, utilizzato sulla parte superiore delle fiancate. Le pance sono più scavate nella zona della "Coca cola" e la bombatura inferiore all'ingresso delle bocche non è più presente. Vengono anche riviste le ali davanti alle ruote posteriori, che lasciano il posto a deviatori di flusso meno generosi in quanto a dimensioni. Confermata l'uscita superiore degli scarichi. L'ultima grande novità riguarda le gomme: mentre il regolamento porta da tre a quattro

le scanalature all'anteriore, la Goodyear abbandona il mondiale lasciando da sola la Bridgestone nel ruolo di fornitore unico.

QUANTI COLPI DI SCENA

La stagione inizia con la vittoria della Ferrari in Australia, ma ciò che è inaspettato è il trionfatore: non Schumacher, rallentato da problemi per tutta la gara, ma Eddie Irvine che conquista il suo primo centro iridato. Sarà proprio l'irlandese il protagonista di una stagione nella quale succede di tutto. La F399 è all'altezza della situazione e pare poter essere finalmente l'arma vincente. L'affidabilità, tallone d'Achille nel 1996, è ora un punto forte del Cavallino: saranno solo quattro i ritiri in stagione di cui uno, però, decisivo: dopo aver trionfato ad Imola e Montecarlo ed aver collezionato altri due podi, Michael deve abbandonare ogni sogni di gloria l'11 luglio a Silverstone. Nel corso del primo giro, mentre è impegnato a superare il compagno Irvine,



il tedesco va lungo alla curva Stowe per un problema al freno posteriore destro, picchiando di muso ad oltre 100 all'ora contro le protezioni. Nell'impatto riporta la frattura di tibia e perone della gamba destra, che lo costringerà a saltare sei appuntamenti. Al suo posto viene chiamato il finlandese Mika Salo, il quale si mette al servizio dell'irlandese.

EDDIE IN CORSA

Già perché Irvine, ringraziando anche una McLaren piuttosto rilassata, diventa il pretendente al titolo della Ferrari contro il campione in carica Häkkinen. Eddie vince altre tre gare (Austria, Germania, Malesia) e deve cedere solo all'ultimo appuntamento a Suzuka. Decisivo, tra gli altri, l'episodio del Nürburgring con il pitstop infinito entrato negli annali. Quanto a Michael, il rientro è datato 17 ottobre a Sepang, per il primo Gran Premio della Malesia della storia della Formula 1. Il tedesco

vola ma lascia la vittoria al compagno in lotta per il titolo, aiuto prezioso che però non sarà sufficiente. La stagione si chiude a Suzuka con Irvine vicecampione dietro Häkkinen ma con la Ferrari che, dopo sedici anni, torna a casa con il mondiale costruttori.

BAGLIORE MALESE

Tra le dieci gare più belle di Michael non si può non nominare il Gran Premio della Malesia 1999. Il rientro del tedesco dopo l'incidente di Silverstone porta con sé una dimostrazione di forza assoluta, castrata solo dalle necessità di squadra. In qualifica Michael si prende la pole con quasi un secondo sul compagno Irvine lasciando tutti strabiliati. In gara potrebbe volare doppiando quasi tutti ma, per aiutare il compagno nella lotta al titolo, deve alzare il piede cedendo la vittoria. Nonostante non si tratti di un successo, una delle più belle prestazioni della carriera.

SCHEDA TECNICA

SEDE TEAM:

Maranello, Italia

ANNO DI PRODUZIONE:

1999

PROGETTISTI:

Ross Brawn, Rory Byrne, Nicholas Tombazis

MOTORE:

Ferrari Tipo 048 3.0V10

TRASMISSIONE:

Ferrari, semiautomatico sequenziale a 7 marce

TELAIO:

Monoscocca in fibra di carbonio

CARBURANTE E LUBRIFICANTI:

Shell

PNEUMATICI:

Bridgestone

PILOTI:

Eddie Irvine, Michael Schumacher, Mika Salo

IL COMPAGNO DI SQUADRA

EDDIE IRVINE







BRIDGESTONE

Shell

Ferrari

Marlboro

BRIDGESTONE

Marlboro

Sabelt

IRVINE

VO

ELB

A

“FACEVA LA DIFFERENZA”

di Alessandro SECCHI

Proponiamo una sintesi di una intervista rilasciata da Eddie Irvine alla redazione inglese di Sky Sport nel 2013.

Tutti dicono che ero stato preso per fare il lacché di Schumacher ma non era vero. Ho firmato un contratto con il quale avrei dovuto sottostare a team order ma, se fossi stato più veloce di lui, gli avrebbero detto “Lascia passare Eddie”. Il discorso è che Michael era più veloce, il più veloce. Sapevo che sarebbe stata dura: l'avevo visto correre negli anni precedenti, a Macao era il primo anno che lo vedevo e ricordo quanto fosse sensazionale.

IL PILOTA GIUSTO PER LA FERRARI

Nel 1996, alla prima gara, gli sono stato davanti in qualifica! Avevamo una macchina pessima (la F310), era un disastro. Ricordo di aver detto a Michael “questa macchina mi preoccupa, sembra peggio di ogni altra”. E lo era. Ma in quell'anno lui ha fatto un lavoro incredibile. Lui era il miglior pilota, tutti lo sapevano. Jean Todt era il miglior manager e ha portato le migliori persone intorno a loro. Michael ha fatto degli errori, anche grandi, ma tutti sapevano che era lui il pilota con il quale si poteva raggiungere l'obiettivo. Con la macchina migliore avrebbe vinto, con una macchina più lenta avrebbe forse vinto lo stesso. Jean Todt ha creato una specie di ombrello per tenere i media lontani dal team e permettere a tutti di andare avanti. Poi sono arrivati Ross (Brawn) e Rory (Byrne). Ross non era un genio come Adrian Newey ma è stato abile da dare a Michael una macchina buona quanto bastasse per vincere il mondiale. Michael ha portato una grande fiducia nel poter raggiungere il risultato.

“GUIDAVA IN OGNI MILLIMETRO”

Nei primi due anni, da lui, ho imparato solo quanto fosse forte. Aveva un'innata abilità nel guidare la macchina molto, molto veloce. La macchina del '96 era quasi inguidabile e solo uno come lui o Senna poteva riuscirci. Michael la poteva controllare in ogni millimetro, io in ogni metro. Nel '97 era meglio e quindi mi sono avvicinato, nel '98 ancora meglio e così nel '99, quando restavo magari a due decimi in qualifica. Man mano che la macchina migliorava e

diventava più facile da guidare lui perdeva un po' di vantaggio perché non aveva più bisogno di guidare alla perfezione. Diverse volte l'ho fatto passare senza che mi venisse chiesto perché sapevo che era più veloce: pensavo “passa e vai, così io faccio la mia gara”. Avevo altra gente da battere.

IL 1999

Nel '99, dopo aver vinto in Australia, non mi sono illuso. Le McLaren erano comunque più veloci di noi. In quell'anno abbiamo commesso tutti degli errori: io, il mio team, Häkkinen, la McLaren. Non avevamo la macchina migliore. Loro avevano il pacchetto più veloce, la nostra F399 era più affidabile. Quando Michael ha avuto l'incidente a Silverstone si è smesso di sviluppare e si è iniziato a lavorare sulla macchina nuova. Questo è il motivo per cui le performance sono calate ma, nonostante questo, grazie agli errori della McLaren siamo rimasti in lotta. Abbiamo capito che c'erano chance e sono state portate migliorie per la macchina del 2000 sulla 99. L'unica possibilità Ferrari in condizioni normali era quella di vincere il mondiale con Michael perché la McLaren, con Newey, aveva una macchina molto più veloce e solo lui poteva fare la differenza. Io non ero a quel livello e fossi stato Jean Todt avrei preso le stesse, logiche decisioni.

IL RIENTRO IN MALESIA

Il suo rientro dall'incidente è stato incredibile. In Malesia è arrivato e si è preso la pole per un secondo. Non capivamo come avesse fatto. Dopo Monza eravamo andati a testare al Mugello io, Mika Salo e lui. Al secondo giro era più lento di uno o due decimi rispetto al mio tempo. Mi chiedevo “come fa?!” ed un paio di giri dopo era un altro mezzo secondo più veloce. Mi dicevo “è impossibile”. Certo, era frustrante, ma d'altronde ho avuto la possibilità di vedere alcune sue telemetrie: era pazzesco. A Spa con il pieno di benzina ed al primo giro faceva l'Eau Rouge in pieno. Io non l'ho mai fatta così. Continuavo a dirmi che non era possibile ma lui poteva farlo. Era un talento incredibile.

ARIA DI GLORIA





KERA/KOL

tic tac



tic tac

A. SCHUBERT

TOMMY HILFINGER

FERRARI F1-2000

disegni Sauro TORREGGIANI

testo Alessandro SECCHI



SCUDERIA FERRARI Marlboro

TEAM	MSC
17	GRAN PREMI 17
10	VITTORIE 9
21	PODI 12
10	POLE POSITION 9
5	GIRI PIÙ VELOCI 2
170	PUNTI 108
1° posto M. Schumacher, R. Barrichello in Germania	MIGLIOR RISULTATO 1° posto AUS, BRA, SMR, EUR, CAN, ITA, USA, JAP, MAL

Dopo tre anni di delusioni sul finire di stagione la Ferrari punta a sfatare, con l'inizio del nuovo millennio, il tabù che ormai la perseguita da ventuno lunghissimi anni. È dal 1979, con Jody Scheckter e la 312 T4, che il Cavallino non arriva al successo nel mondiale piloti ed il ciclo Schumacher, dopo quattro stagioni, non ha ancora portato all'obiettivo più importante. Con la F1-2000 il team di Maranello vuole e, in un certo senso, deve, chiudere un conto in sospeso ormai troppo pesante. La nuova monoposto termina il ciclo iniziato con la F300: si tratta di un'evoluzione della già buonissima F399 con delle fiancate fortemente ridisegnate. Viste da davanti non c'è infatti più il gradino esterno sulla parte superiore e le bocche per i radiatori scendono gradualmente dall'interno verso l'esterno, senza il rialzo in corrispondenza dello stesso gradino. In linea generale tutta la fiancata risulta più bassa rispetto alla precedente versione. Diverse anche le piccole ali davanti alle ruote posteriori mentre la parte anteriore è stata affinata. Il muso mantiene la stessa altezza da terra rispetto alla F399 ma è più

snello così come tutto il sottoscocca, che permette di guadagnare millimetri importanti per la gestione dei flussi d'aria verso il fondo. La parte alta della scocca è leggermente rialzata nella zona dei piedi del pilota, il che rende il muso stesso appena più incurvato verso il basso. Piccola nota cromatica: i profili di ali anteriore e posteriore vedono il bianco sostituire, dopo tantissimi anni, il nero. Cambia anche il compagno di squadra. Dopo quattro stagioni Eddie Irvine lascia la Ferrari. Il suo posto viene rilevato da Rubens Barrichello, che resterà nel team fino al 2005.

ILLUSIONE E PAURA

Il campionato 2000 può essere diviso in tre fasi: un inizio travolgente con quattro Gran Premi vinti nei primi sei appuntamenti, una fase centrale drammatica con una vittoria soffocata da quattro ritiri e due secondi posti che bruciano, un finale quasi inaspettato e dal sapore di rivincita e gloria. Michael esce dal Gran Premio d'Europa, dopo un terzo di



mondiale, con 46 punti contro i 28 del campione in carica Mika Häkkinen. Il ritiro di Montecarlo sembra un incidente di percorso, visto che due settimane dopo il tedesco torna a vincere in Canada. Non è così: una serie di tre ritiri consecutivi in Francia, Austria e Germania (dove Rubens ottiene uno splendido primo successo) rimette in lotta la coppia McLaren, con Häkkinen e Coulthard che si portano entrambi a 54 punti contro i 56 di Michael. Non è finita, perché tra Ungheria e Spa-Francorchamps, dove Häkkinen compie uno dei sorpassi più belli della storia ai danni di Michael sfruttando il doppiaggio di Zonta, avvengono sorpasso ed allungo in classifica.

LA RISCOSSA E LA GLORIA

Si arriva a Monza, per il Gran Premio d'Italia, con una tensione mai vista. In un Gran Premio drammatico, condizionato dall'incidente nel quale resta vittima il Leone della CEA Paolo Gislimberti, Michael torna alla vittoria: è la numero 41 della carriera, che lo porta a pareggiare Ayrton Senna nella classifica all

time ed a scoppiare in lacrime in conferenza stampa. È una liberazione: al ritorno della F1 negli USA, ad Indianapolis, Michael vince ancora e sfrutta il ritiro di Häkkinen per tornare in testa al mondiale. Arriva Suzuka ed è finalmente storia. Michael vince grazie ad una strategia perfetta ed è Campione con la Ferrari. In Italia è un tripudio totale. Due settimane dopo le parrucche rosse sul podio di Sepang chiudono la stagione. Il Cavallino è anche Campione costruttori per la seconda volta consecutiva. Si chiude il ciclo della rincorsa, inizia quello del dominio.

"WE DID IT"

A rendere quella del Giappone la gara più bella della stagione (e forse della carriera) non è tanto la corsa in sé quanto il peso specifico della pressione di una squadra ed una nazione intera sulle spalle di Michael. L'esplosione di gioia all'interno del box al momento dell'arrivo sotto la bandiera a scacchi è il simbolo dell'importanza di una giornata indimenticabile, per tutti i tifosi della Rossa e di Schumi.

SCHEDE TECNICA

SEDE TEAM:

Maranello, Italia

ANNO DI PRODUZIONE:

2000

PROGETTISTI:

Ross Brawn, Rory Byrne, Nicholas Tombazis

MOTORE:

Ferrari Tipo 049 3.0 V10

TRASMISSIONE:

Ferrari, semiautomatico sequenziale a 7 marce

TELAIO:

Monoscocca in fibra di carbonio

CARBURANTE E LUBRIFICANTI:

Shell

PNEUMATICI:

Bridgestone

PILOTI:

Rubens Barrichello, Michael Schumacher



Marlboro

Marlboro

SUZUKA 2000

di Alessandro SECCHI

A Suzuka il tempo non è dei migliori. È coperto, minaccia pioggia e sinceramente non so se considerarla buona o cattiva notizia. Pur considerando le doti di Michael sull'acqua, per una volta forse è meglio che la gara sia lineare, senza troppi stravolgimenti. La pioggia può essere alleata importante così come portatrice di guai, e Michael negli anni passati ha saggiato sia l'uno che l'altro aspetto della questione. Si è reso protagonista di prodigi come Barcellona 1996 e Spa 1997. Proprio in Belgio, un anno dopo, ha perso dieci punti che sembravano già conquistati con Coulthard. E due settimane prima della sua prima vittoria in Ferrari, a Montecarlo, ha mandato all'aria una pole schiantandosi al primo giro del Gran Premio. Insomma, per una volta preferirei una gara senza sorprese.

Il primo ostacolo, come sempre, è la partenza. E per partenza io intendo quella del giro di ricognizione. Ho sempre il timore possa succedere qualcosa. Due anni prima, purtroppo, le paure hanno avuto fondamento. Questa volta tutto procede regolarmente. Michael raggiunge la sua piazzola. Si ferma, con la McLaren che fa altrettanto sullo sfondo. Alza la visiera per respirare un po' d'aria prima dell'apnea che lo aspetta per un'ora e mezza. Guarda negli specchietti. Mika, dalla seconda posizione, guarda verso la Ferrari. È una specie di saluto a distanza, una sorta di vinca il migliore inviato con la mente tra i due campioni. Dalla McLaren si alza un leggero fumo azzurrato dalla bancata di destra. Qualche residuo di olio, nulla di che anche se per un paio di secondi ti aspetti di tutto. L'inquadratura passa sulla griglia, i cinque semafori iniziano ad accendersi in sequenza, procedura che solitamente mi rende immobile. Questa volta sono paralizzato, gambe incrociate sul divano nel silenzio di una domenica mattina come tante... per tanti ma non per me.

L'ultima luce rossa è accesa. I due secondi che trascorrono prima del loro spegnimento sono da apnea pura. Via! L'effetto ottico della telecamera

fa sì che nei primi attimi ogni spettatore possa inventarsi un film completamente diverso sulla partenza di un Gran Premio, effetti speciali compresi. Nei successivi cinque secondi invece si torna alla realtà. Michael scarta alla sua destra per difendere la posizione su Mika, ma è già troppo tardi. La McLaren è partita divinamente, il finlandese si allarga e sorpassa oltre la riga bianca la Ferrari. Dietro, Ralf scompare quasi dall'inquadratura mentre lotta con Coulthard e Barrichello, che perde due posizioni ed è dietro anche alla Jaguar del suo predecessore in Ferrari, Irvine. Non poteva iniziare peggio, e le gocce di pioggia ancora imperversano sulle telecamere. Insomma, i santi iniziano a cadere inesorabilmente dal calendario.

Come sempre ci vogliono un paio di giri prima che la situazione si stabilizzi, e l'impressione è subito realtà: le gerarchie rispecchiano quelle del sabato. Due piloti di una categoria superiore corrono la loro gara. Gli altri lottano per un'altra competizione. Dopo cinque giri, Mika e Michael girano distanziati di un secondo. Coulthard è già dietro di 5,5", Ralf di 8,6", Irvine di 11,4". Rubens, con l'altra Ferrari, è già oltre i 14 secondi.

La gara procede lineare (qualcuno ora la definirebbe noiosa). L'unico spunto nei primi dieci giri è il bel sorpasso di Jacques Villeneuve, con la Bar, ai danni di Johnny Herbert, alla sua penultima corsa in Formula 1. Herbert è compagno di Irvine alla Jaguar. Jacques lo infila con discreta prepotenza nella chicane finale. Un giro dopo, si ritira Jos Verstappen con la Arrows. La trama della gara, intanto, è segnata. Mika cerca di allungare su Michael. La McLaren è più forte nei primi due settori, la Ferrari recupera nell'ultimo. Giro dopo giro, decimo dopo decimo, il finlandese allunga. Al 15° giro il distacco è di due secondi. Gli altri, come detto, corrono un'altra gara. David Coulthard, terzo, ha già 12 secondi di ritardo. Il fratello di Michael, con la Williams, è a 22. Rubens è a quasi mezzo minuto di ritardo dietro la Jaguar di Irvine. Un abisso. Si inizia a parlare di soste ai box. Le strategie



in periodo di rifornimenti permettono, in base al numero di soste scelto, di partire con più o meno carburante. Questo falsa i valori in campo almeno nella prima parte di gara, perché non si conoscono i pesi delle vetture.

Il primo a fermarsi è Pedro Paulo Diniz, con la Sauber, al 14° giro. Il brasiliano corre probabilmente su tre soste. Chi ha optato per le due resterà in pista almeno per altri quattro o cinque giri. Dal ventesimo giro inizia il valzer vero e proprio dei pit-stop. Il primo dei top driver ad effettuare il rifornimento è Barrichello con la Ferrari. Visto il ritmo di gara ci si aspetta che sia il suo compagno a fermarsi per primo, ma così non è. Nel frattempo, arriva il ritiro di Jean Alesi con la Prost. Il francese rompe il motore nel primo settore e si pianta di traverso a centro pista. Fortunatamente riesce ad inserire la folle sulla sua monoposto e a spostarla con l'aiuto dei commissari, evitando una situazione pericolosa visto l'arrivo degli altri piloti in pista.

Intanto, in testa alla corsa, il distacco tra Mika e Michael è sceso di tre decimi dai 2.6" del 20° giro. Dei due fenomeni, è il finlandese a giocare la carta rifornimento per primo, al 22° giro. La sosta dura 6.8".

La Ferrari non si fa attendere, e per meglio marcare l'avversario richiama Michael subito dopo, con una differenza: imbarca più benzina sulla F1-2000. La sosta dura infatti 7.4". Michael torna in pista ancora dietro alla McLaren numero 1, ma la sosta prolungata non ha creato troppi problemi. Nella sequenza dei pit, Barrichello ha recuperato fino al quarto posto, seguito dalle due Williams di Ralf e dell'ottimo debuttante stagionale Jenson Button. Villeneuve, nel frattempo, prosegue la sua lotta personale con le Jaguar superando, ancora alla chicane, Irvine per la settima posizione.

La situazione ora vede Mika seguito da Michael sotto i tre secondi, con la Ferrari che però ha probabilmente più carburante a bordo. In

questa fase è importantissimo restare il più vicini possibile alla McLaren. La chiave della gara può essere quella di allungare lo stint per balzare in testa al secondo pit-stop. La pioggia si affaccia ogni tanto su Suzuka, ma forse è solo una presenza passiva. L'idea (la speranza, più che altro) è che resti spettatore privilegiato.

Un ruolo chiave lo giocano i doppiaggi, che inesorabilmente iniziano a palesarsi sul tracciato ed offrono un vantaggio alla Ferrari. Quello di Trulli con la Jordan, in particolare, rallenta la McLaren e concede a Michael la possibilità di riportarsi sotto. Il 30° giro di gara si conclude con i due contendenti divisi da un solo secondo, che diminuisce a sette, otto decimi in quelli successivi. La Ferrari fiata sul collo della McLaren, che questa volta non riesce ad allungare. Michael rischia tantissimo con il doppiaggio di Zonta (ancora lui), nell'ultima chicane, e al 35° giro perde qualche decimo che però recupera subito dopo. L'inerzia della gara ora è in favore della

Ferrari. Häkkinen si fermerà quasi sicuramente prima, e quello sarà il punto cruciale della gara. Il momento arriva al 37° giro. La McLaren si ferma per la sua seconda e ultima sosta. Imbarca benzina e lascia la piazzola dopo 7,4". A questo punto l'attenzione è tutta sulla Ferrari. Michael deve spingere alla morte per recuperare il tempo necessario ad uscire davanti ad Häkkinen dopo il suo rifornimento. Il primo giro però viene rovinato dal doppiaggio delle due Jaguar, e il tempo finale non è positivo. Per un attimo penso che non ce la farà, e ci si mette anche una spruzzata di pioggia a peggiorare la situazione. Il secondo giro, invece, è pazzesco e mi smentisce istantaneamente: un secondo e due decimi meglio di Häkkinen. Un raggio di sole. Il 40° giro è l'ultimo che Michael ha a disposizione per spingere, e guadagna ancora. Ci sono ancora possibilità di uscire davanti alla McLaren. L'ultima difficoltà si identifica con la Benetton di Alex Wurz, che si intraversa in uscita dall'ultima chicane, proprio poco prima che Michael arrivi per imboccare la corsia box. Il che lo costringe a girare intorno alla vettura dell'austriaco per avviarsi al suo pit. Altri decimi persi per problemi esterni. Ma ormai ci siamo, la Ferrari si ferma nella sua piazzola. Prego (in giapponese...) che tutto vada per il meglio, che non ci siano problemi, che sia tutto perfetto. I meccanici cambiano le gomme mentre il bocchettone della benzina spinge il carburante nel serbatoio. Dopo sei secondi netti, la monoposto viene abbassata e Michael riparte. Mentre attraversa la corsia box con il limitatore inserito, faccio i conti. La sosta è durata un secondo e mezzo in meno rispetto a quella di Mika, c'è quel secondo e due guadagnato in pista. Forse arriveranno alla prima curva appaiati, forse no. Ma quello che non mi aspetto proprio, quando l'inquadratura riprende la McLaren apparire lontana dall'ultima curva, è vedere Michael uscire davanti e con un discreto vantaggio. Vorrei cacciare un urlo liberatorio ma i vicini staranno ancora dormendo, la gara non è ancora terminata ed è meglio non esultare troppo. Mancano tredici lunghissimi giri al termine, può succedere qualsiasi cosa, ma mi concedo tre pugni sul divano per scaricare parte della tensione che mi attanaglia. E, pensandoci ora che sono passati sedici anni, non immagino come abbiano vissuto quel momento i ferraristi di lunga data, quelli molto più anziani di me. Quelli che da ventuno lunghissimi anni attendevano il momento di poter liberare la gioia.

Al 42° giro si ritira Ralf dopo un'uscita di pista. Inizio con gli scongiuri. La classifica si aggiorna, con Villeneuve che entra in zona punti con il sesto posto. Il vantaggio di Michael su Mika non scende sotto i quattro secondi. Al 44° giro arriva a 5. È tranquillizzante, sembra in controllo. Cala di poco quando la pioggia decide di salutare il Circus con l'ultima spruzzata, che fa alzare i tempi sul giro di circa tre secondi a cinque giri dalla fine.

L'ultimo ostacolo è il doppiaggio di Villeneuve, si sa mai che il canadese voglia far perdere qualche decimo per strada viste le vecchie

ruggini di qualche anno prima. Non succede, ma quello che più mi rilassa (e al tempo stesso mi preoccupa) è che Mika cede. A due giri dalla fine il vantaggio è salito a 6,4". La tensione inizia a salire nuovamente e definitivamente. Mancano poco più di undici chilometri alla fine della corsa, ma se in condizioni normali sembrano il doppio, in questo caso sono decuplicati. Un replay al rallentatore lungo due giri, un'ansia infinita. All'inizio dell'ultima tornata, i meccanici della Ferrari escono dai box per portarsi sul muretto. L'incredibile sta per avverarsi ma bisogna aspettare ancora, gli anni di attesa sono stati troppi per cantar vittoria prima di aver tagliato il traguardo. Curva dopo curva la sagoma della McLaren di Mika si fa più vicina. Nel penultimo giro ha recuperato più di due secondi, ma Michael probabilmente ha optato per completare l'ultimo passaggio in scioltezza. Lui, mentre guida, ne è convinto. Io, sul divano, sudato, vedo solo una McLaren avvicinarsi e mi prende il panico. All'uscita dalla Spoon mi dico che se succede qualcosa nelle ultime due curve smetto di seguire la Formula 1. All'ingresso della 130R tengo il fiato. Dalle tribune si inizia a sentire il pubblico scaldarsi.

«La festa sta per iniziare qui a Suzuka, a Maranello e in ogni angolo del mondo. Ci sono quattrocentoventi club Ferrari sparsi nei cinque continenti, dove la Ferrari vanta un numero impressionante di tifosi...

Le ultime curve per Michael Schumacher, inseguito vanamente da Mika Häkkinen... Il titolo mondiale non gli può sfuggire! L'ultima chicane poi l'ultima curva prima del traguardo... Michael Schumacher ce l'ha fatta! Siii, Michael Schumacher campione del mondo! Riporta il titolo iridato a Maranello 21 anni dopo Jody Scheckter! Campione del mondo Michael Schumacher per la Ferrari, i colori dell'arcobaleno sulle insegne del Cavallino rampante!»

Le parole di Gianfranco Mazzoni, l'uomo che da qui in poi racconterà i trionfi mondiali di Michael,

rimarranno per sempre nella mia memoria, e credo in quella di tanti altri.

Non capisce più niente neanche la regia internazionale, che si perde il passaggio di Michael sotto il muretto della Ferrari. La storia è scritta. Ventuno anni dopo, la Ferrari torna a vincere il campionato del mondo piloti. Ai box è tutto un insieme di abbracci, strilli e lacrime. Michael picchia le mani sul volante, si sfoga. Entra a far parte del club dei piloti vincitori, fino a quel momento, di tre titoli mondiali insieme ad Ayrton, Piquet, Lauda, Stewart e Brabham. Il team radio entra nella storia, con il pianto e le urla: «You're great Ross, you're great Ross», «Sei grande Ross», dedicato a Ross Brawn, il mago delle strategie. «We did it, we did it», «Ce l'abbiamo fatta». Insieme. «Give Corinna a big kiss for me», «Date a Corinna un gran bacio da parte mia».

Le monoposto tornano al parco chiuso dopo uno dei giri di rientro più lunghi e belli che ricordi. Michael si mette le mani sul casco, come a dire «non ci credo». Il primo a complimentarsi con un lungo abbraccio è il compagno Barrichello, al quale si aggiunge presto Jean Todt. Lo sconfitto con onore, Mika Häkkinen, stringe la mano e tira a sé con vigore il suo successore per complimentarsi, cosa che farà anche alla procedura del peso a dimostrazione di un rapporto molto sincero tra i due. Michael si toglie il casco, visibilmente commosso, e si porta verso i suoi meccanici per ricevere l'abbraccio più bello, quello della sua squadra. E il podio non è da meno. Il classico salto sul gradino più alto, la direzione dell'inno italiano e Jean Todt che, fradicio di champagne, dall'alto della sua bassezza prende Michael e lo alza di peso portandolo in trionfo.

Il resto è storia di una giornata che la storia l'ha cambiata. Quella della Ferrari, quella della Formula 1, quella di un ragazzo che a 31 anni ha riportato in cima al mondo un team che non vinceva da quando lui ne aveva dieci.





FUJI TELEVISION
JAPANESE
GRAND PRIX
SUZUKA

Formula 1



FUJI-TV



FUJI-TV



FUJI-TV



FUJI-TV



FUJI-TV

Mercedes-Benz
West
Mobil 1
ROSS
SIEMENS
WARSTEINER
Hakkinen

Shell
Ferrari
Marlboro
Marlboro
SMP



Sul podio di Suzuka finisce un'agonia lunga 21 anni.

Il ciclo iniziato nel 1996 termina con il tanto atteso titolo piloti. Sì, perché il 2000 viene comunemente integrato nel periodo d'oro dei cinque campionati vinti da Michael ma, in realtà, invece di aprire un periodo ne chiude un altro.

Un quinquennio all'insegna della rincorsa del sogno, quello svanito in più occasioni. Cinque stagioni in cui la Ferrari parte da zero, si plasma, fa gruppo, migliora, perde ma si rialza ogni volta sempre più forte, sempre più unita fino a diventare un'armata che non si fa scalfire da niente e nessuno.

Sono stati gli anni più intensi, quelli in cui Michael e la Ferrari si sono innamorati l'uno dell'altra nonostante gli incidenti di percorso, i momenti no, i motori saltati e gli infortuni.

Ora, però, è tutto finito.

Il pianto di Monza, con le 41 vittorie di Ayrton raggiunte, scrolla di dosso paure ed incertezze. Dal Giappone risuona, fino a Maranello, l'inno di Mameli.

E, parola di Jean Todt, dal quel giorno la vita sua e di Michael sarebbe cambiata.

Aveva ragione ma, forse, nemmeno lui avrebbe potuto immaginare che la seconda parte di questo straordinario matrimonio sarebbe diventata storica per tutti.

LA "205"

di Alessandro SECCHI



Ci sono storie nelle storie che, spesso, non vengono mai raccontate e restano nell'ombra...

Il mondiale 2000 vive il suo culmine a Suzuka, dove i protagonisti sono due. Michael, ovviamente: negli anni abbiamo scritto e detto tutto su di lui, anche in queste pagine.

E poi c'è lei, la Ferrari. Il mezzo, la Rossa. La "F1-2000" potremmo dire tutti genericamente. Nel Gran Premio del Giappone che domenica 8 ottobre decide il mondiale ne va in pista una specifica. Nell'arco di un anno vengono costruite diverse monoposto dello stesso modello, identificate da un numero di telaio univoco inciso su una targhetta all'interno dell'abitacolo. A noi, che le vediamo da lontano, sembrano tutte uguali: tecnicamente lo sono, con i dovuti aggiornamenti. Eppure, con una piuttosto che con un'altra, può nascere un legame particolare. Le varie monoposto vengono utilizzate in sessioni di test privati con Schumi, Barrichello o Badoer e, ovviamente, impiegate anche nei weekend di gara, incrociate in base alle necessità. Corrono come 'titolari' oppure sono a disposizione come muletti, ancora ammessi ai tempi. Una volta fatto il loro dovere tornano a casa. Dopo un solo

anno di pista vanno in pensione. Vengono stipate in grandi magazzini coperte da teli protettivi e ripescate in occasioni particolari: eventi, mostre per le quali subiscono un rebranding: la livrea viene aggiornata all'anno in corso, con gli sponsor attuali. Pratica poco simpatica ai puristi.

Ora un'altra storia. Da diversi anni la Ferrari permette ai suoi clienti più facoltosi di acquistare le monoposto che hanno corso in passato. Tutto questo unito al progetto Corse Clienti, tramite il quale gli stessi proprietari hanno la possibilità di girare in pista con le loro "auto", sentendosi dei veri piloti per un giorno. Le monoposto di proprietà di questi fortunati spesso mostrano, sul muso o su un'altra parte della vettura, un numero a tre cifre che corrisponde al telaio. Spesso queste vetture vengono anche prese in prestito per presenziare ad eventi speciali, come le Finali Mondiali.

Esposta al pubblico ed agli appassionati dell'edizione 2018, a Monza, c'è una schiera di monoposto del Cavallino, una a fianco all'altra. Da Alonso a Schumi,

UN TELAIO DA MONDIALE



L'ingresso nella storia del telaio 205. A Suzuka la Ferrari e Schumi vincono e riportano il titolo piloti a Maranello dopo lunghissimi 21 anni.



Il numero 205 sul muso della F1-2000 indica il numero del telaio. Con questa monoposto Schumi ha vinto gli ultimi quattro Gran Premi del 2000.

numero tre sul muso. Da questo abitacolo Michael si vede passare in gara da Häkkinen con il terrorizzato Zonta in mezzo tra i due. "La 205" torna a Fiorano: ancora Badoer a sgranchirla e poi si parte per Monza. Michael vince il suo GP numero 41 e raggiunge le vittorie di Senna. La sua F1-2000 fa nuovo ritorno a casa: l'instancabile Luca la delibera prima di una lunga trasferta oltreoceano. Si torna negli Stati Uniti ed il primo GP nel circuito interno di Indianapolis è vinto da Michael a bordo della 205.

Ed ora sì, la curiosità è soddisfatta. È proprio lei la F1-2000 che, a Suzuka, è attrice protagonista del film da Oscar della Ferrari. Prima la splendida qualifica con la pole, poi la gara vinta di strategia e concentrazione. È dentro quella scocca in carbonio che Michael impazzisce di gioia una volta tagliato il traguardo, è lì dentro che prende a pugni il volante e poi si apre in radio gridando, piangendo, scaricando cinque anni di stress. Non è finita, perché manca la Malesia ed anche a Sepang la 205 fa il suo dovere, vincendo la gara e regalando alla Rossa il titolo costruttori.

Cinque gare, quattro vittorie. La migliore delle F1-2000. Le altre sono infatti arrivate con i telai 203 (Canada), 202 (Germania con Rubens), 200 (GP d'Europa al Nürburgring, San Marino, Australia), 198 (Brasile). Nel 2016, visto il suo prestigio, viene venduta all'asta a 1.432.500€.

Immersa tra le sue colleghe delle Finali si mimetizza. La 205 quasi sembra una delle tante ma non lo è per nulla. È quella della svolta, del ritorno al successo e della definitiva consacrazione. È la monoposto a cui tutti dovrebbero portare rispetto. Venuta al mondo nel periodo più difficile della stagione con l'imperativo di vincere e capace di chiudere un cerchio aperto nel 1996.

Quella che ci siamo trovati davanti senza saperlo, alla fine, è "solamente" la più importante, simbolica, storica monoposto degli ultimi vent'anni ferraristi. Per questo più che 205 sarebbe meglio chiamarla numero 1. Le si addice decisamente di più.

da Berger ad Alboreto fino a Gilles, Lauda e via dicendo. Un tripudio di rosso. Si scattano foto, si cerca di immortalare tutto. Una volta a casa si procede con il download delle immagini e si realizza che diverse di queste F1 sono caratterizzate dal numerino magico, bianco ed evidente, sulla punta del muso, sotto lo stemma del Cavallino. Tra queste c'è una F1-2000. Numero di telaio: 205.

Nasce la curiosità: scoprire di quale si tratta, quali gare ha corso, quali ha vinto. Incrociando un po' di dati e chiedendo qualche informazione a chi è più affidabile di Internet si scopre che nel 2000 la Ferrari ha prodotto otto telai di F1-2000. Dal numero 198 al 205. Abbiamo una corrispondenza.

Interessante. La curiosità aumenta. Si approfondisce la ricerca e si trova un cronologico della vita del telaio 205. Primi shakedown con Badoer a Fiorano dopo Ferragosto e poi subito in Belgio per il GP a Spa-Francorchamps. Questa macchina è destinata a Schumi. La 205 è sua, ha il



MIKA HÄKKINEN

Ai tempi dei Kart sapevo che era un buon pilota, ma non avevo capito che lo fosse più di me! Lottare con Michael per me significava naturalmente cercare di batterlo. Le nostre battaglie in pista sono state leali e credo che Micheal si sia divertito. Certo, leali per lo più dalla mia parte (Mika lo dice ridendo).

Vincere un campionato del mondo è qualcosa di incredibile. Michael è andato anche un po' oltre le regole per arrivarci. Era sicuramente pronto a rischiare delle penalità. È la tua personalità che ti porta a comportarti così. Alcuni sue manovre non arrivavano certo dal libro delle regole. A Spa, nel 2000, prima del famoso sorpasso ero piuttosto indispettito per le sue difese. Gliel'ho spiegato, gli ho mostrato le sue manovre, dicendogli che non era modo di fare e lui mi ha guardato dicendomi "Mika, no, questo è correre".

Era sempre al limite. Eravamo entrambi veloci, potevamo vincere entrambi e sapevamo che prima o poi sarebbe toccato a lui. È molto facile sfogare la frustrazione in pubblico, dire qualcosa contro il tuo avversario principale, ma non abbiamo mai iniziato questo giochetto con i media.

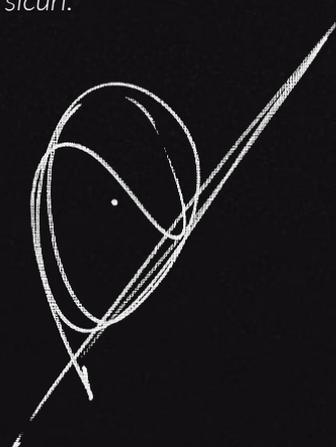
Michael aveva più conoscenze, più determinazione con il team. Lavorava sui dettagli e spingeva la squadra. Se c'era un problema con la macchina spronava tutti per trovare la soluzione. Non era importante come fosse la macchina, attaccava comunque. Lavorava sul problema per cercare di avere tutto pronto per la domenica, per la gara.

Se Michael fosse venuto in McLaren avrei detto "Ok, nessun problema!". Sarebbe stato un compagno spettacolare. Come sarebbe andata? Credo che il team si sarebbe separato in due parti, la mia e quella di Michael. Non avremmo lavorato insieme come squadra e, anzi, avremmo avuto qualche problema!

Cosa ha fatto per la sicurezza? Beh, un gran lavoro. Quando era in difficoltà spingeva la macchina al limite e a volte faceva errori che gli hanno causato o fatto rischiare grandi incidenti. Per questo cercava di aiutare a migliorare i circuiti affinché fossero più sicuri.

Michael ha ottenuto grandi risultati, su questo non ci sono dubbi. Così tanti campionati, pole, giri più veloci, è stato fantastico.

Ma, quando correvo contro di lui... ero contento di vederlo negli specchietti!







UN RICORDO SPECIALE

ERCOLE COLOMBO





“CIAO, COLOMBO...”

di Alessandro SECCHI

La fotografia è un aspetto importante della vita e del motorsport. Fissa i momenti e li rende immortali, storici.

Ercole Colombo, con oltre settecento Gran Premi festeggiati proprio nel 2018 a Monza in occasione del Gran Premio d'Italia, è fotografo e testimone importante di decenni di Formula 1. Monoposto, piloti ed eventi scolpiti su pellicola prima e su memorie digitali poi. Migliaia e migliaia di scatti in un archivio

infinito che parlano, raccontano e ricordano. In occasione di questo Magazine abbiamo avuto l'onore di una lunga chiacchierata con lui in ricordo di Michael.

Aneddoti, riflessioni e, soprattutto, un punto di vista particolare su di lui da parte di chi l'ha visto tramite un obiettivo e non solo.

Il primo ricordo di Ercole è legato a quella famosa Spa 1991, l'esordio di Michael in Formula 1

Quando è arrivato aveva già una struttura molto organizzata dal punto di vista della comunicazione. Aveva già una certa esperienza con Mercedes, quindi aveva già un approccio molto professionale.

Michael ha debuttato all'improvviso per l'arresto di Gachot e si è trovato in mano una Jordan molto buona. De Cesaris poi mi disse "cavolo, io quello lì l'ho avuto a fianco una gara: è uno che è saltato sulla macchina di colpo, senza fare tante storie, ed è andato come una bestia. Beccalo tu! Vedrai che è uno molto buono".

Un'altra cosa che mi è rimasta impressa del suo inizio è che appena finite le prove di Spa volevo scattargli una foto. Resto lì ad aspettare: di solito dopo una mezz'oretta, anche meno, i piloti uscivano dal briefing tecnico ed invece lui era lì che parlava e parlava... esce Eddie Jordan e gli dico "Eddie, fammi un favore, devo fare questa foto per il giornale. Cosa sta facendo, sta smontando la macchina?!" ma lui continuava a parlare e parlare ancora. Ad un certo punto Eddie torna nel box, lo porta fuori e così, finalmente, gli scatto la foto in cui si abbracciano con Michael che indossa il cappellino rosso della Philips.

Insomma, lui già dalla primissima gara era concentrato ad informarsi di ogni minimo particolare col puntuglio che poi ha sempre avuto.

Poi il passaggio fulmineo in Benetton ed un aneddoto particolare con Riccardo Patrese

Nel 1993 Michael si trova in squadra con Riccardo Patrese, uno dei piloti italiani più esperti in Formula 1 tanto che, per molti anni, il suo record di 256 Gran Premi è restato imbattuto.

Riccardo, da perfezionista, amava una monoposto preparata in modo perfetto: la voleva sentire come un vestito cucito addosso da un sarto. Ai tempi la T-Car veniva preparata una volta per un pilota ed una volta per l'altro. Quando il padovano, tradito dalla sua vettura, si trovò a salire su quella preparata per Michael, rimase impressionato dall'assetto scelto dal giovane tedesco. "Mi hanno regolato pedaliera, hanno cambiato sedile e quant'altro e sono uscito per capire come andavo... come sono partito mi sono detto 'cavolo, da com'è messa questa macchina mi cappotto nei box'. Il brutto è che, con una macchina settata così male, magari mi rifilava un secondo".

Questo è per dare l'idea di chi era Schumacher all'inizio.

La tranquillità di casa

Credo di essere stato uno dei pochissimi ad essere andato a casa sua a Kerpen, prima ancora che si sposasse. Viveva in un appartamento al piano terra in una di quelle case normalissime col tetto un po' spiovente. Una casa normale, niente di sfarzoso. Gli dico "Michael facciamo una foto con delle coppe" e lui mi risponde "Io qui di coppe non ne ho: questo signore (Jürgen Dilk) mi ha sponsorizzato per iniziare con i kart e l'unica cosa che mi ha chiesto sono le coppe". Poi siamo andati al suo kartodromo dove ne aveva giusto un paio. Aveva però, già, la mania dei cani. Ne aveva uno piccolissimo che teneva dentro la giacca di pelle mentre guidava. Il kartodromo era un po' malmesso, non era come oggi, c'era un piccolo podio di legno sgangherato. Quel giorno arrivò anche suo fratello Ralf con una piccola Vespa e il suo casco giallo. Gli dico "fammi vedere qualcosa di tuo" e apre uno sgabuzzino di fianco al bar con quattro kart tra lui e suo fratello appoggiati ad una mensola a prendere polvere. Niente che desse idea di storia come ora.

Il rapporto professionale tra Ercole e Michael

Ho avuto un buon rapporto con lui. Ad esempio, nel 1993 facevo foto a lui e Patrese per Denim: avevano la toppa con il marchio sulle maniche della tuta e capitava che dovevo scattare ad entrambi. La prima volta lo guardo e gli dico "Ehi ragazzo, lo sponsor è quello che ti fa correre!". Allora lui ha capito e da lì in poi veniva lì, molto professionale e senza scomporsi molto, sorrideva e si faceva scattare le foto. Quando era il momento mi diceva "Colombo, tu devi fare le foto?" ed allora guardava solo me: anche se c'erano cinquanta

persone intorno lui non le considerava, si concentrava solo su quella con cui doveva fare il lavoro. Questo è sempre stato il suo modo di rapportarsi. E poi quel "Ciao Colombo", "Ciao Colombo"... me lo sento nelle orecchie.

Una volta non ha voluto che gli scattassi delle foto dentro al motorhome quando c'era Mick molto piccolo. Era la prima volta che lo portava con lui, eravamo in Belgio. Ogni tanto passava dentro a curiosare e vedere le foto, gli piacevano. In un'occasione ne avevo scattata una bella con un colpo di luce in Francia. Io non sono un gran cacciatore di autografi: un amico me ne aveva chiesto uno su questa immagine e Michael mi disse 'una per me!'. Così gli promisi di fargliene avere una copia. A lui le foto piacevano. Le guardava, a volte le voleva. A queste cose stava attento.

Nelle migliaia e migliaia di foto che gli ho scattato una simbolo è quella del salto sul podio di Monza, alla prima in Italia con la Ferrari nel 1996. Nessuno se l'aspettava e allora in pochi l'hanno ripreso bene. Poi dopo, sapendolo, lo curi... lui era uno molto espressivo. Un'altra foto bella è quando ha vinto il mondiale in Francia nel 2002: era lì con Corinna e le stava dando un bacio. Ero lì di fianco, lui vede che sto scattando e mette il cappello davanti alla faccia per non farsi riprendere dagli altri, mi guarda e ride. Nel momento in cui si lasciava coinvolgere era un tipo così.

La ricerca dell'adrenalina, la voglia di vincere a tutti i costi

Lui in tutto era competitivo. È venuto a Campiglio il primo anno e stargli dietro per fare le foto quando sciava era dura. Lui non era molto capace ma con quella

strapotenza fisica... Appena vedeva un pezzo di muro andava giù dritto: io gli dicevo "Michael, io ho le macchine fotografiche, devo andare più piano" ma lui niente, come aveva un filo di velocità da prendere bum, andava ... con quelle gambe d'acciaio poteva fare qualsiasi cosa. Aveva bisogno di fare sempre qualcosa. Andavamo a sciare la mattina, al primo pomeriggio e alla sera pretendeva di andare a giocare a calcio. Andavamo su al rifugio a mangiare la sera e lui veniva su a piedi, bestiale. Prendeva il suo cane e veniva su. Dovevamo affiancargli un maestro che conoscesse la zona perché sai, da solo in mezzo alla montagna al buio...

Arriva poi un aneddoto relativo ad Abu Dhabi 2010: Il mondiale di Alonso del 2010 involontariamente gliel'ha fatto perdere lui quando ha avuto l'incidente con Liuzzi. Quel giorno ha rischiato tantissimo perché la Force India l'ha schivato di un millimetro. La sera prima, alle dieci e mezza, venivo via dal Paddock con Stefano Domenicali ed eravamo nella zona del porto. Lui ci corre dietro e ci invita da lui a sederci, bere qualcosa e chiacchierare. Ci mostra, poi, le foto dei suoi lanci dal paracadute. In un giorno si lanciava dieci volte: gli davamo del matto ma lui era uno che aveva bisogno di adrenalina. Quello che non mi è piaciuto poi è stato quando ha iniziato a fare il matto andando in moto.

Una delle cose che mi ha sempre impressionato di lui è che scendeva dalle gare più dure e difficili e non sudava rispetto agli altri. Una salamandra! Secondo me lui ha avuto una fortuna, quella di non trovare sulla sua strada tanti campioni come Lauda, Prost, Piquet, Senna, tutta gente che ha vinto tantissimo in Formula 1. I principali avversari di Michael sono stati Hill, Häkkinen, Villeneuve e Alonso alla fine



della sua prima esperienza in Formula 1. I primi scontri con loro li ha persi tutti. Per vincere il primo mondiale ha lottato con Hill e lì metto una pietra sopra, secondo me è uno dei suoi scheletri nell'armadio insieme all'incidente di Jerez con Jacques. Anche se, poi, tutti i piloti vincenti hanno commesso degli errori.

La F1 non è uno sport individuale

In Ferrari ha trovato un momento buono, sono arrivati praticamente tutti i tecnici migliori a parte Adrian Newey e Patrick Head. Motoristi, non motoristi, ingegneri. Sono arrivati anche dei tedeschi da BMW che hanno portato esperienza. Ognuno di loro ha portato qualcosa. Ross Brawn ha portato una metodologia di lavoro che la Ferrari non aveva. Erano gli anni d'oro, ed io ero nel pieno del mio lavoro (ride).

Michael ha avuto un grande feeling con Todt e con Ross. La Formula 1 è uno sport

di squadra a tutti gli effetti. Adesso siamo abituati ad essere informati di qualsiasi cosa in tempo reale, ma un tempo per qualsiasi comunicazione partiva un uomo dalla direzione gara con un foglietto e lo portava a mano al direttore sportivo. Bisognava essere pronti, conoscere a menadito il regolamento e a volte l'interpretazione da parte del DT era fondamentale per indirizzare il risultato di una gara. Non contava e non conta solo il pilota.

Un piccolo monito sulle recenti fake news sulle sue condizioni

Io non ne posso più. Perché alimentare tutto questo? Il problema è che a condividere queste falsità, involontariamente, sono anche i tifosi che aspettano una notizia. E poi perché continuare con queste cose... riempire mezza pagina per prendere cento like?

Un ricordo finale

Lo descriverei con un 'volere è potere'. Sapeva dove voleva arrivare. Era professionale, finiva tardi e restava nel Paddock fino all'ultimo. Discuteva tutto, era attentissimo a qualsiasi cosa. Un martello pneumatico. Schumi è stato un pilota che ha saputo formarsi, uno deciso, che non ha tralasciato niente per vincere, uno sempre sul pezzo e che batteva il chiodo ogni minuto dalla mattina alla sera. Uno che quando era in giro, dopo aver guidato tutto il giorno, se pensava di poter migliorare si faceva portare un videogioco per guidare. È sempre stato così.

Alcune delle immagini più belle scattate da Ercole sono a disposizione su Motorsport Gallery all'indirizzo <http://www.motorsportgallery.com>

Un ringraziamento speciale ad Ercole Colombo da parte di tutta Passione a 300 all'ora, per la sua disponibilità e cortesia.



2001 - 2006

Dall'inizio del vero e proprio dominio al primo ritiro. Se il 2000 chiude il "ciclo della rincorsa" al titolo iridato, gli anni successivi rappresentano quelli della solidità, del dominio, della forza e della consapevolezza. Con la F2001 nasce una nuova generazione di monoposto che si svilupperà addirittura fino alla F2008. Monoposto affidabili e veloci, in alcuni casi impensabili, grazie alle quali Michael riscrive i record della Formula 1. Gli anni delle delusioni hanno posto la base per una sinergia di squadra ineguagliabile per chiunque.

Il cambio di regolamenti per il 2005 pone fine al dominio rosso dopo cinque titoli piloti e sei costruttori di fila. Un anno dopo la FIA torna sui suoi passi e la Ferrari torna a lottare. L'ultima gara di Michael con la Rossa ad Interlagos è simbolo di un'era al termine. Il titolo è perso ancora, ma il tedesco è destinato a restare nella storia.

Con la F2001 la Ferrari porta in pista la prima di una serie di monoposto destinate a fare la storia. Forme generose, potenziale incredibile, un'affidabilità pazzesca e quel numero 1 stampato sul muso come si attendeva da tempo. La prima stagione da campione in carica ferrarista lo vede primeggiare con quasi il doppio dei punti di David Coulthard, che precede in classifica la seconda Ferrari di Barrichello. Il secondo titolo consecutivo arriva ad agosto, a Budapest, con ancora quattro gare da disputare.

La stagione 2002 inizia con la F2001 ancora in pista, prima di lasciare il posto dal quarto GP dell'anno alla nuova F2002. La storia non cambia, anzi migliora. Michael è inarrivabile grazie ad una delle monoposto più forti prodotte dalla Ferrari. Arriva sempre sul podio e, esclusa la gara di Sepang, sempre tra primo e secondo posto. A Luglio, a Magny-Cours, Schumi raggiunge Juan Manuel Fangio a quota cinque titoli iridati con ancora sei GP da correre. Barrichello è secondo in classifica.

Il quinquennio del dominio passa anche da un durissimo 2003. La concorrenza composta da Williams (con Montoya) e McLaren (con Räikkönen) è agguerritissima mentre infuria la competizione tra i due gommisti Bridgestone e Michelin. La F2003-GA, che entra in scena a

Barcellona, non riesce ad essere schiacciante quanto la precedente vettura. Il crocevia della stagione è il Gran Premio d'Italia a Monza, dove Michael la spunta nella lotta con il coltello tra i denti tra lui ed il colombiano. A Suzuka, con Räikkönen ancora in lotta per il mondiale, è fondamentale l'aiuto di Rubens, che vince la gara mentre Michael è ottavo. Quanto basta per raggiungere quota sei titoli e diventare primatista assoluto.

L'apice del dominio Ferrarista si raggiunge nel 2004. Dopo una stagione difficile la F2004 è semplicemente inarrivabile. Escluso il botto di Montecarlo, Michael vince dodici delle prime tredici gare in calendario. Una superiorità indiscussa che lo porta, al quattordicesimo appuntamento di Spa-Francorchamps (e dove, altrimenti?) a vincere il suo settimo ed ultimo titolo iridato.

La FIA corre ai ripari e per il 2005, con le nuove monoposto ormai già pronte, viene cambiato il regolamento riguardante le gomme. Niente cambio in gara a meno di problemi ad uno o più pneumatici. La F2005, esclusa Imola, non è mai competitiva e vede da lontano Räikkönen ed Alonso giocarsi il titolo, con lo spagnolo che alla fine diventa campione. Michael vince solo l'appuntamento assurdo di Indianapolis, con appena sei vetture in pista. Per il resto, la stagione è da dimenticare.

L'anno che precede il primo ritiro è intensissimo. Il 2006 riporta in auge la Ferrari anche grazie al passo indietro della FIA riguardo ai cambi gomme dopo la figuraccia negli States. La 248-F1 soffre la Renault R26 per buona parte della stagione e rimonta dall'estate in poi. Gli scontri, sportivi e politici, sono durissimi. Schumi ed Alonso se la giocano fino a Suzuka, quando il motore della Ferrari lascia a piedi Michael a pochi giri dalla vittoria. L'ultimo atto in Brasile è una dimostrazione di forza impressionante che non serve a conquistare l'ottavo titolo ma, nel caso ce ne fosse bisogno, a dimostrare ancora la sua forza.

Ora, però, è tempo di appendere il casco al chiodo. Almeno per un po'.



MONZA 2001

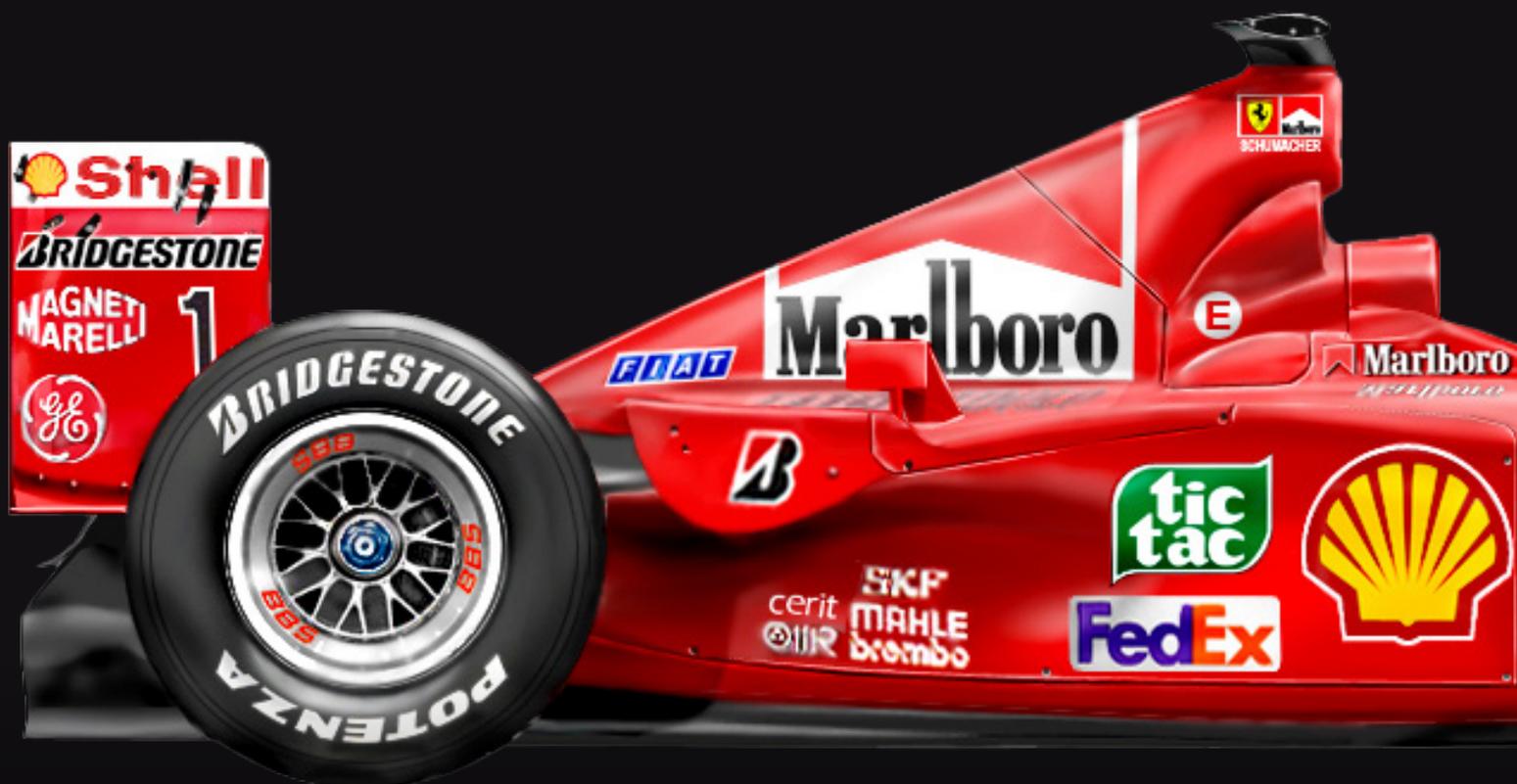
LA ROSSA A LUTTO



FERRARI F2001

disegni Sauro TORREGGIANI

testo Alessandro SECCHI



SCUDERIA FERRARI Marlboro

TEAM	MSC
20	GRAN PREMI 19
10	VITTORIE 10
26	PODI 16
13	POLE POSITION 12
3	GIRI PIÙ VELOCI 3
193	PUNTI 137
1° posto M. Schumacher	MIGLIOR RISULTATO 1° posto AUS, MAL, ESP, MON, EUR, FRA, HUN, BEL, JAP, AUS 2002

La tanto attesa vittoria del titolo piloti è finalmente arrivata ed ora la Ferrari può esprimersi al meglio delle sue possibilità, senza l'ansia che l'attanagliava da due decenni. Per il 2001 i cambi regolamentari riguardano le reintroduzioni dell'elettronica e l'aerodinamica: l'ala anteriore viene portata a 10 cm da terra mentre, per quanto riguarda quello posteriore, viene fissato un massimo di tre profili alari utilizzabili. Il Cavallino si attiene alle novità cambiando a sua volta strada. Con la F2001, presentata il 29 gennaio e progettata dal team Brawn/Byrne/Tombazis, parte un secondo ciclo di vetture che farà la fortuna del team di Maranello. Balzano all'occhio nel confronto frontale con la F1-2000 le fiancate, decisamente più muscolose: sono infatti più alte e le bocche dei radiatori sono più avanzate giungendo, così, quasi a metà abitacolo. Viene rivista anche tutta la parte anteriore: il muso ora è più basso con la scocca che procede dritta, senza ondulazioni, fino all'altezza delle ruote per poi scendere fino all'alettone. Per la sua linea viene presto accostato

ad un formichiere. Cambia decisamente anche la forma dell'airscope: non più triangolare ma ben più tondo rispetto alla F1-2000, con due alette che fungono da deviatori il cui concetto viene ripreso dalla F399. Sul musetto, dopo una lunga attesa, spicca il numero uno nero bordato di bianco. Per quanto riguarda la livrea nessun cambiamento rispetto alla passata stagione. Discorso a parte per il Gran Premio d'Italia, che si corre pochi giorni dopo l'attentato alle Torri Gemelle di New York. In segno di lutto le F2001 di Schumi e Barrichello scendono in pista per tutto il weekend senza sponsor, in pura carrozzeria rossa e con il muso dipinto di nero.

DOMINIO IN SOLITARIA

La stagione vede l'esordio di tre personaggi che avremmo poi potuto apprezzare negli anni. Fanno infatti la loro comparsa nel Circus Juan Pablo Montoya, colombiano proveniente dagli States che si accasa in Williams, il giovane finlandese



Kimi Räikkönen a bordo della Sauber e Fernando Alonso, promettente spagnolo scoperto da Giancarlo Minardi. Il 2001 è un anno fantastico: esclusi i ritiri di Imola e Hockenheim per problemi tecnici ed il quarto posto anonimo di Monza, forse condizionato da un ambiente scosso per quanto successo negli Stati Uniti, la stagione di Michael è pressoché perfetta, caratterizzata da un'alternanza di primi e secondi posti. Sono nove le vittorie e cinque gli arrivi dietro al vincitore che, nel caso di Montréal, risponde al nome di Ralf Schumacher. Il fratello minore vince tre Gran Premi in stagione ma la Williams, spinta dal motore BMW, è ancora troppo poco affidabile per lottare ad armi pari. La F2001 è un rullo compressore soprattutto nelle mani di Michael, che ne esalta le doti. Il sigillo sul campionato del mondo arriva a Budapest nel Gran Premio d'Ungheria, dove oltre a raggiungere Alain Prost a quota quattro titoli iridati Michael pareggia anche i 51 GP vinti dal francese al primo posto della classifica all time. Siamo al 19 di agosto e mancano

ancora quattro gare al termine della stagione. In classifica generale Michael conclude l'anno con 123 punti, rischiando di doppiare la McLaren di David Coulthard, secondo a quota 65. A riprova di una monoposto calzante a pennello per Michael c'è il risultato di Barrichello, che arriva terzo in campionato con 56 punti e dieci podi. Intanto, con un'ultima vittoria ad Indianapolis, Mika Häkkinen si ritira dalla F1. L'avversario di mille battaglie appende il casco al chiodo.

DUE SCHUMACHER SONO MEGLIO DI UNO!

Il concetto di "gara migliore" in questo caso è del tutto particolare. A Montréal la lotta per la vittoria è ristretta non ad uno ma a due Schumacher. Michael e Ralf si contendono il successo nel Gran Premio del Canada con il fratello più giovane che, alla fine, la spunta. È la prima volta che due fratelli concludono un Gran Premio di Formula 1 al primo e secondo posto. Succederà ancora quattro volte. Una proprio in Canada, due anni più tardi... a fratelli invertiti.

SCHEDE TECNICA

SEDE TEAM:

Maranello, Italia

ANNO DI PRODUZIONE:

2001-2002

PROGETTISTI:

Ross Brawn, Rory Byrne, Nicholas Tombazis

MOTORE:

Ferrari Tipo 050 3.0 V10

TRASMISSIONE:

Ferrari, semiautomatico sequenziale a 7 marce

TELAIO:

Monoscocca in fibra di carbonio

CARBURANTE E LUBRIFICANTI:

Shell

PNEUMATICI:

Bridgestone

PILOTI:

Rubens Barrichello, Michael Schumacher



Marlboro

A DOHÁNYZÁS SÚLYOSAN KÁROSÍTJA AZ ÖN ÉS KÖRNYEZETE EGÉRSÉGÉT!
Károsítvány / Németország / 100 mg / 0.9 mg

Marlboro

A DOHÁNYZÁS SÚLYOSAN KÁROSÍTJA AZ ÖN ÉS KÖRNYEZETE EGÉRSÉGÉT!
Károsítvány / Németország / 100 mg / 0.9 mg



RO
NAGYDIJ

BUDA

F1™

Ma ro

A DOHÁNYZÁS SÚLYOSAN KÁROSÍTJA AZ ÖN ÉS KÖRNYEZETE EGÉRSÉGÉT!
Károsítvány / Németország / 100 mg / 0.9 mg

Marlboro

A DOHÁNYZÁS SÚLYOSAN KÁROSÍTJA AZ ÖN ÉS KÖRNYEZETE EGÉRSÉGÉT!
Károsítvány / Németország / 100 mg / 0.9 mg

Le coincidenze: il 19 agosto, con il Gran Premio d'Ungheria, Michael raggiunge in due diverse classifiche il Professore Alain Prost. Ne eguaglia il numero di mondiali, quattro, ed il record di vittorie in Formula 1, 51.

Dopo otto anni la classifica dei successi all time viene riscritta e per quella dei titoli piloti c'è ancora tempo: Juan Manuel Fangio è ancora là davanti a tutti, solitario, a quota cinque.

Solo qualche anno prima sarebbe stato impensabile poter anche solo ambire a quel numero. Ora, però, non c'è più limite ai sogni. Con questa Ferrari e questo Michael tutto è possibile.

La supremazia del 2001 conferma la nascita di un nuovo ciclo: dopo la fase della rincorsa è giunta quella del dominio.

I tifosi della Ferrari, dopo due decenni bui, possono finalmente godersi domeniche colme di successi da portare per sempre nella memoria.

DOPPIETTA IN FAMIGLIA





MICHELIN

CRK
E1

TM

MICHELIN

F1

BMW WilliamsF1

Allianz

SNIA

ORS

CANADA



DAVID COULTHARD

Michael era la macchina vincente. Il Re del castello, il pilota che ha definito quell'era della Formula 1. Se guardo alla mia carriera, sono fortunato ad aver corso contro il più vittorioso pilota nella storia.

La nostra relazione alla fine si è trasformata in amicizia, ma all'inizio c'era solo rivalità, direi rispettosa. Certo, ci sono stati dei punti bassi come a Spa nel 1998, quando ci siamo scontrati e lui era parecchio arrabbiato. Non fui sorpreso, sapevo che lo era. Ovviamente i nostri team ci hanno diviso: ci siamo incontrati poi la settimana seguente a Monza, ci siamo seduti dentro al suo motorhome e gli ho detto "Michael, devi prenderti anche le tue responsabilità, sei stato l'unico a colpirmi ed io non ho fatto retromarcia contro di te" e lui mi ha risposto "No, non la vedo in questo modo". Gli ho detto anche "Non pensi di aver avuto torto qualche volta?" e lui "Non che io ricordi".

Il GP di Argentina dello stesso anno è stato l'esempio di quanto lui fosse duro al volante, gli ho detto "Eri fuori pista, mi hai colpito!" e lui "No, non lo ero". Sono dovuto andare a farmi stampare un fotogramma della ripresa televisiva in cui si vedeva chiaramente che aveva mezza macchina fuori verso l'interno della curva, per poi dimostrarglielo: "Te l'ho detto, eri sull'erba!".

Un altro episodio è stato a Magny-Cours nel 2000, quando mi sono qualificato in prima fila. Al via Michael si è buttato davanti a me non lasciandomi alternative all'alzare il piede. Mi ha fatto arrabbiare tantissimo, come se mi avessero dato un ceffone, e ho corso tutto il GP con la rabbia dentro. Ho dovuto superare il suo compagno Barrichello e alla fine l'ho ripreso. Quando ho tentato di superarlo al tornantino ha allargato e mi sono arrabbiato ancora di più, finendo per mostrargli il dito medio agitando la mano.

Alcuni degli episodi in cui è stato coinvolto l'hanno portato anche a sanzioni, come la squalifica dal campionato dopo l'incidente con Jacques Villeneuve a Jerez. Macchie anche non necessarie di una carriera eccezionale, ma senza queste non avremmo avuto il Michael al quale tutti abbiamo assistito: senza compromessi e totalmente fiducioso in quello che faceva.

Nel warm-up di Monaco 1996 la pista era talmente bagnata che non riuscivo a premere a fondo il gas e soprattutto non vedevo nulla. Il mio casco ai tempi non aveva la pellicola interna della visiera per l'antiappannamento, in Formula 1 non era solito usarla. Sono andato da Michael e gli chiesi "posso usare un tuo casco?". Era raro tra i piloti ma non ha esitato: "Ok, nessun problema". Così corsi con quel casco ed arrivai anche secondo.

Ripenso alla mia rivalità con Michael essendo grato di avere avuto l'opportunità di condividere la pista con lui, perché ha ridefinito il concetto di impegno in Formula 1.

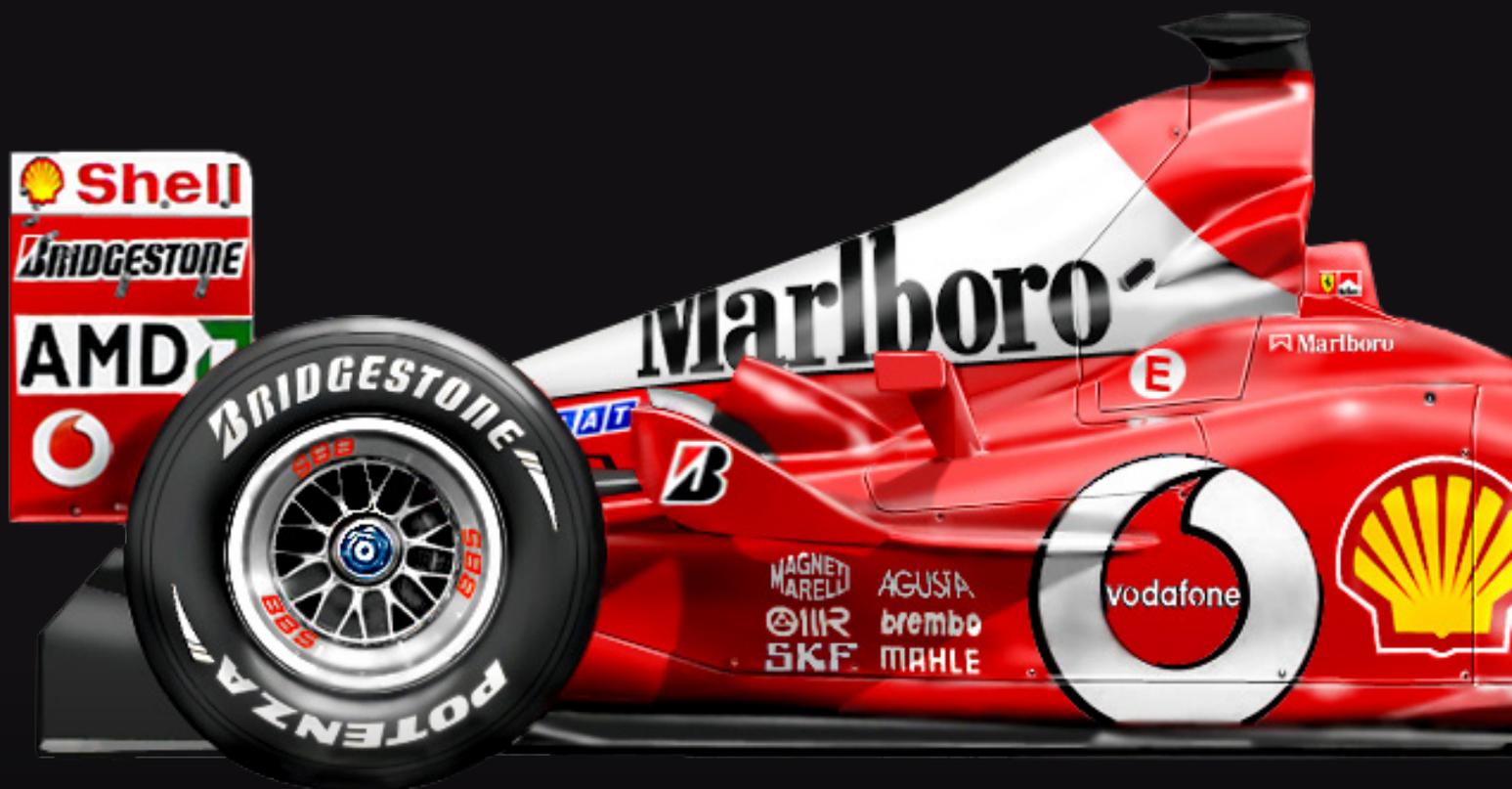
Sono felice di aver corso nello stesso suo periodo perché il mio obiettivo era quello di correre contro il migliore: penso che farlo contro di lui abbia reso migliore anche me.



FERRARI F2002

disegni Sauro TORREGGIANI

testo Alessandro SECCHI



SCUDERIA FERRARI Marlboro

TEAM		MSC
19	GRAN PREMI	19
15	VITTORIE	11
28	PODI	16
11	POLE POSITION	8
15	GIRI PIÙ VELOCI	9
239	PUNTI	148
1° posto M. Schumacher, R. Barrichello in Europa, Ungheria, Italia e Stati Uniti	MIGLIOR RISULTATO	1° post BRA, SMR, ESP, AUT, CAN, GBR, FRA, GER, BEL, JAP, SMR 2003

Raggiunto Alain Prost, ora l'obiettivo è proseguire la striscia di successi e raggiungere Juan Manuel Fangio a quota cinque titoli mondiali. La Ferrari ha ormai raggiunto la perfezione tecnico/organizzativa ed il bis iridato del 2001 ha ormai chiarito le gerarchie all'interno del mondiale. La Rossa è la squadra da battere, Schumacher il pilota. La F2002 viene presentata il 6 febbraio a Maranello. Progettata ancora dall'ormai collaudato team Brawn/Byrne/Tombazis, il primo colpo d'occhio ricade sulla livrea: il main sponsor Marlboro aumenta la sua presenza sul cofano motore tingendo di bianco anche i deflettori posti dietro le ruote anteriori, di dimensioni leggermente maggiori rispetto ai precedenti. Per quanto riguarda gli sponsor è da segnalare anche l'ingresso di Vodafone.

Le fiancate, viste di fronte, sono leggermente meno corpose in confronto a quelle della F2001. Lateralmente sono lievemente più bombate all'inizio per poi scendere verso la zona "coca-cola". Se le bocche dei radiatori restano allineate

con il centro dell'abitacolo, le carenature superiori sono arretrate di qualche decina di centimetri. All'avantreno tutta la scocca è più filante: il telaio è leggermente più basso e questo rende meno netta la discesa del muso, che mantiene sostanzialmente la stessa altezza vista sulla F2001. Il cofano motore passa da una linea retta ad una leggermente ondulata che lo rende più snello. L'airscope torna ad avere una sezione triangolare ed il poggia testa rimane leggermente arretrato.

Le alette davanti alle ruote posteriori, non presenti nel giorno dell'unveiling, vengono ulteriormente evolute, mentre gli scarichi sono a vista e non più annegati nel cofano.

Poche le modifiche regolamentari: il servosterzo non deve più essere controllato elettronicamente. Al posteriore la struttura deformabile deve ora sostenere lo stesso carico di quella anteriore, mentre la luce per la pioggia viene ingrandita così come gli specchietti.



DOMINIO ASSOLUTO

La supremazia sugli avversari è tale che, in attesa di portare in pista la F2002, nelle prime tre gare del campionato 2002 viene schierata ancora la vincitrice del titolo in carica. La F2001, rinnovata nella livrea ed in qualche particolare, corre i primi due Gran Premi con entrambi i piloti ed il terzo con il solo Rubens Barrichello. Michael può dirsi soddisfatto con la vittoria all'esordio in Australia ed un terzo posto a Sepang. Lo stesso non si può dire per il brasiliano, che si deve ritirare in tutti e tre gli appuntamenti. La F2002 esordisce con Michael in Brasile ed è subito vittoria, ma non solo. Da qui parte una striscia inarrestabile con la nuova monoposto che vince 14 dei 15 Gran Premi disputati in stagione: tutti tranne il GP di Monaco, conquistato da David Coulthard. In totale, la Ferrari porta a casa 15 GP su 17 con il GP della Malesia, l'altro evento non vinto da una Rossa, portato a casa da Ralf Schumacher. Si tratta di una cavalcata clamorosa: la F2002 è

ancora più dominante della F2001 e non lascia scampo a nessuno, tanto che Juan Manuel Fangio viene raggiunto a quota cinque titoli il 21 luglio a Magny-Cours, quando mancano ancora sei gare al termine della stagione. Michael doppia Rubens per punteggio in classifica, 144 a 77 e, a conti fatti, risulta inutile l'imposizione dell'Austria da parte di Jean Todt, quando il brasiliano viene costretto a lasciar strada all'ultimo giro al compagno in ottica campionato. Ora che Fangio è raggiunto, la scommessa è lanciata: diventare il più titolato della storia non è più un miraggio.

IN FRANCIA PER LA STORIA

Il GP più importante della stagione è senza dubbio quello di Francia. A Magny-Cours Michael conquista il quinto titolo dopo una bella lotta con Kimi Räikkönen e la sua McLaren. Sul traguardo esplode di gioia zigzagando come se fosse indiatolato. Il tedesco riscrive le statistiche, ma il bello deve ancora venire.

SCHEDE TECNICA

SEDE TEAM:
Maranello, Italia

ANNO DI PRODUZIONE:
2002-2003

PROGETTISTI:
Ross Brawn, Rory Byrne, Nicholas Tombazis

MOTORE:
Ferrari Tipo 051 3.0 V10

TRASMISSIONE:
Ferrari, semiautomatico sequenziale a 7 marce

TELAIO:
Monoscocca in fibra di carbonio

CARBURANTE E LUBRIFICANTI:
Shell

PNEUMATICI:
Bridgestone

PILOTI:
Rubens Barrichello, Michael Schumacher



GRAND PRIX FRANCE MAGNY-COURS 2002

Sul podio di Magny-Cours arrivano nuove lacrime di gioia.

Sono quelle di chi è consapevole di essere appena entrato nella storia della Formula 1. Cinque titoli come Juan Manuel Fangio e, soprattutto, la prospettiva di poter diventare il pilota più titolato di sempre. Schumi è ormai l'uomo immagine della Formula 1.

Il 2002 è una stagione che annichilisce gli avversari, con una supremazia tale da lasciare le briciole al volante di una Ferrari inarrivabile per chiunque, verrebbe da dire anche da se stessa. Mai un campionato del mondo era stato dominato tanto da essere vinto poco dopo metà luglio e da spingere una Federazione intera a muoversi per evitare l'effetto noia sulla Formula 1.

La Ferrari e Schumacher, dopo aver perso tanto, vincono troppo. Non c'è mezza misura.

Questo però non sta bene, non fa business, non aiuta lo Sport ad essere attraente per il pubblico, ferraristi esclusi ovviamente che si godono il momento. Nel 2003 cambierà tanto ma l'obiettivo è solo uno: quota sei.





M. SCHUMACHER

Marlboro



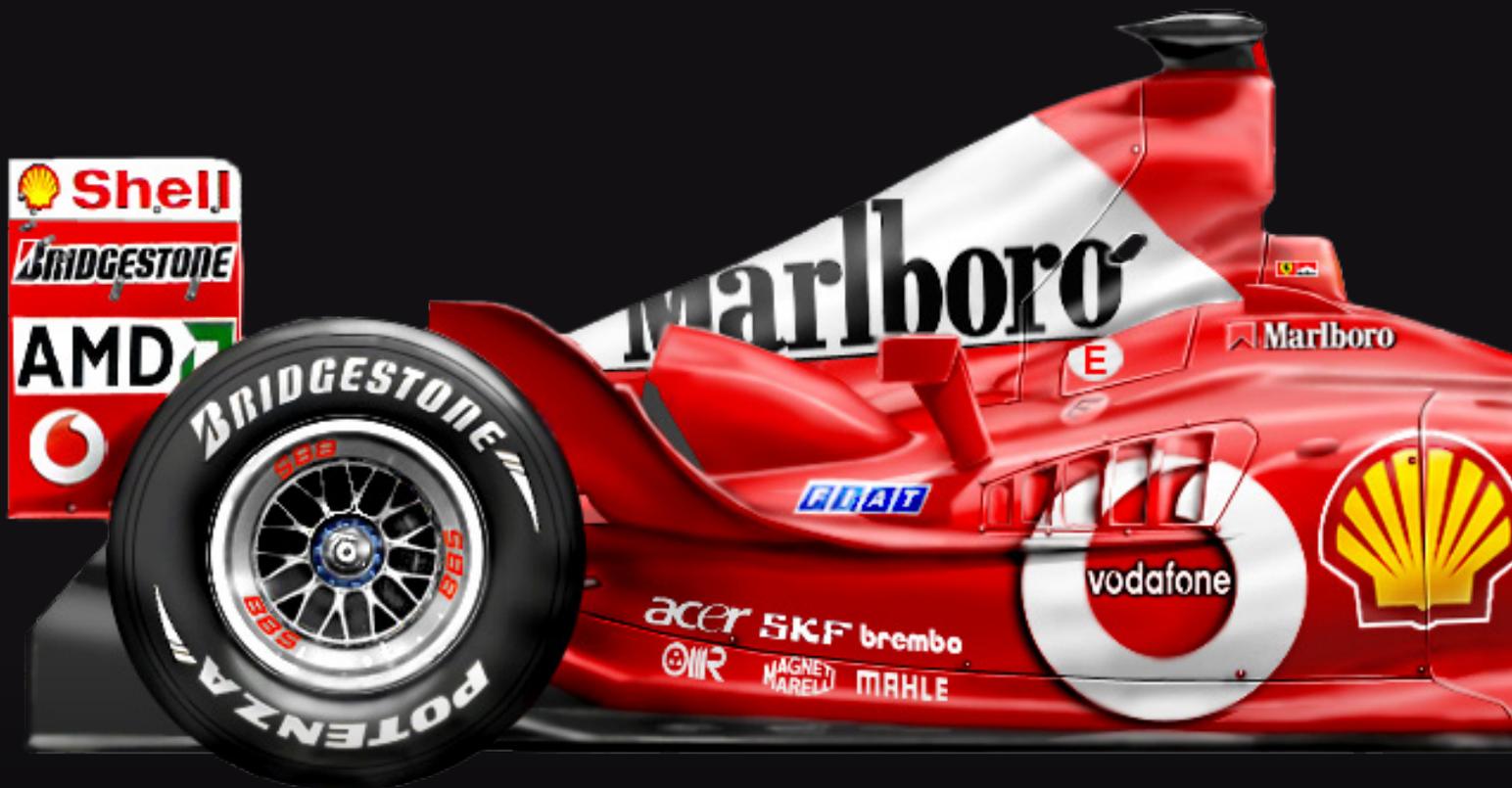
Shell



FERRARI F2003-GA

disegni Sauro TORREGGIANI

testo Alessandro SECCHI



SCUDERIA FERRARI Marlboro

TEAM		MSC
12	GRAN PREMI	12
7	VITTORIE	5
13	PODI	7
5	POLE POSITION	3
5	GIRI PIÙ VELOCI	3
126	PUNTI	108
1° posto M. Schumacher, R. Barrichello in Gran Bretagna e Giappone	MIGLIOR RISULTATO	1° posto ESP, AUT, CAN, ITA, USA

Tre titoli piloti e quattro costruttori di fila. È così che la Ferrari si presenta al via della stagione 2003. La F2003-GA, dedicata alla memoria dell'Avvocato Gianni Agnelli scomparso a fine gennaio, debutterà a mondiale iniziato. Come per il 2002, le prime gare dell'anno verranno disputate con la regina del mondiale appena passato. La nuova monoposto viene presentata il 7 febbraio: le differenze rispetto alla precedente F2002 sono concentrate nella zona delle pance. Se l'anteriore è molto simile, le fiancate subiscono una dieta dimagrante apprezzabile a vista d'occhio. Sono infatti più strette e la parte inferiore è scavata verso l'interno per sfruttare meglio i flussi aerodinamici verso il fondo vettura. Nella parte superiore compaiono delle feritoie utili a smaltire il calore. La carenatura degli scarichi è maggiorata e le alette poste davanti alle ruote posteriori lasciano spazio a due grandi deviatori di flusso per generare ancora più carico. Il cofano motore viene leggermente rivisto, ora la linea di discesa è più netta. Alle spalle delle ruote anteriori, ora, i deviatori sono due, di cui uno supplementare più piccolo e posto in basso.

NUOVI REGOLAMENTI

Il 2003 è anno di cambiamenti profondi al regolamento sportivo. Il dominio della Ferrari annoia e la FIA corre ai ripari. Il punteggio premia anche settima ed ottava posizione con la differenza tra vincitore e secondo che scende a due lunghezze. La nuova distribuzione è 10-8-6-5-4-3-2-1.

Dopo anni cambiano anche le qualifiche: finisce l'era dei sessanta minuti con dodici giri a disposizione e viene introdotto il giro secco. Si scende in pista al venerdì con il minimo di benzina ed al sabato si replica, in ordine inverso rispetto alla classifica del giorno prima e con la benzina per la prima parte di gara a bordo. Questo per dare spazio (soprattutto televisivo) a tutti i piloti con, però, problemi evidenti in caso di meteo incerto o variabile durante la sessione. Altra grande novità è quella del Parco Chiuso. Tra qualifiche e gara non si possono più effettuare modifiche alle monoposto: di fatto, non esistono più assetti distinti. Il warm-up della domenica mattina viene spostato al sabato.



UN CAMPIONATO COL FIATO SOSPESO

Il mondiale 2003 è il più impegnativo dei cinque iridati e vive sulla falsariga di quello del 2000. La F2002 disputa le prime quattro corse ottenendo una sola vittoria, quella di Michael ad Imola nel weekend in cui lui e Ralf soffrono la scomparsa della madre.

La F2003-GA parte bene vincendo, sempre con Michael, tre delle prime quattro gare (Spagna, Austria, Canada), ma come successo tre anni prima l'estate è torrida. Williams e McLaren, le rivali gommate Michelin, recuperano terreno con le Bridgestone che faticano e si fanno minacciose. Il duello tra i fornitori di gomme finisce sul tavolo della FIA a causa delle coperture anteriori francesi, che alla misurazione pre gara sono regolari ma si "allargano" con il surriscaldamento sfiorando i limiti di larghezza. La Federazione pone fine alla questione dando torto a Michelin e nelle ultime gare la Ferrari torna in auge. Michael vince a Monza ed Indianapolis ma il finale di Suzuka è con il cuore in gola. Il mondiale piloti viene salvaguardato dalla vittoria di Barrichello,

mentre Schumi è in difficoltà per tutta la corsa e raccoglie un misero punto con l'ottavo posto. Il sesto titolo ed il record sono suoi per soli due punti su Kimi Räikkönen e la McLaren. Il finlandese, grazie al nuovo punteggio, resta in corsa nonostante una sola vittoria contro sei. Per la Ferrari è il quinto titolo costruttori di fila.

IN NOME DI MAMMA

La vittoria più bella e sofferta è sicuramente quella di Imola. Nonostante la scomparsa di mamma Elizabeth durante la notte, Michael e Ralf decidono di correre il Gran Premio di San Marino dando vita ad una battaglia intensa, emozionante. La spunta Michael che, sceso dalla monoposto, è distrutto.

Abbracciato da Barrichello ed accompagnato da Jean Todt, sale sul podio con il lutto al braccio mostrandosi per quello che è...

Non un campione ma un ragazzo di 34 anni che ha appena perso la persona più importante.

SCHEDE TECNICA

SEDE TEAM:

Maranello, Italia

ANNO DI PRODUZIONE:

2003

PROGETTISTI:

Ross Brawn, Rory Byrne, Nicholas Tombazis

MOTORE:

Ferrari Tipo 052 3.0 V10

TRASMISSIONE:

Ferrari, semiautomatico sequenziale a 7 marce

TELAIO:

Monoscocca in fibra di carbonio

CARBURANTE E LUBRIFICANTI:

Shell

PNEUMATICI:

Bridgestone

PILOTI:

Rubens Barrichello, Michael Schumacher

PER MAMMA ELIZABETH







Deutsches Vermögen

Marlboro

Orfor

Marlboro

Marlboro

Marlboro

OMP

M. Schumacher



Dietro le barriere che separano il parco chiuso dal resto della pitlane, confinato fuori dal podio, Michael aspetta Rubens. Il suo compagno ha appena vinto il Gran Premio del Giappone coprendo le spalle in classifica, seppur giungendogli davanti, al suo capitano, solamente ottavo al traguardo tra guai, toccate, forse paura di perdere la corona.

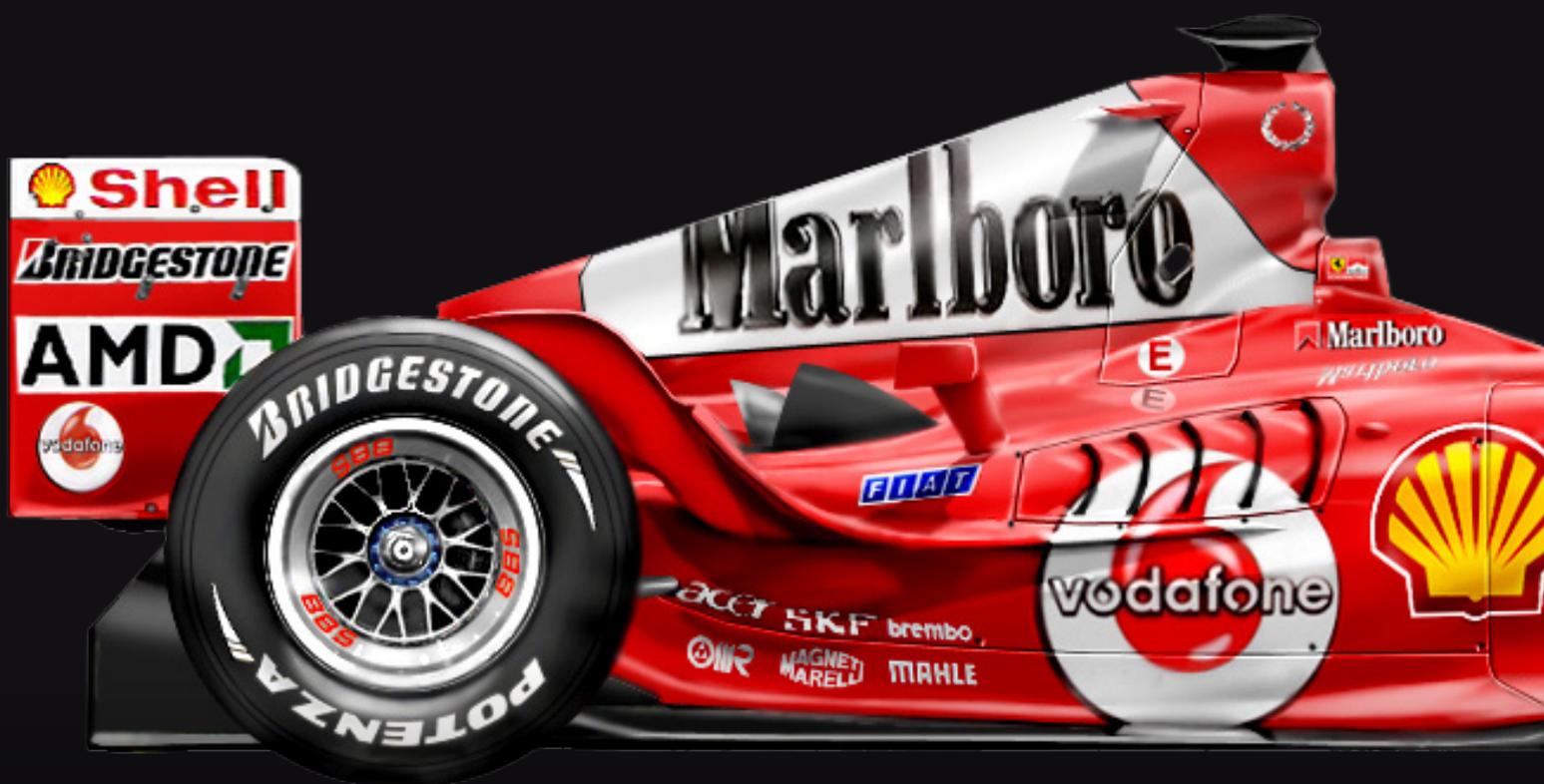
Si abbracciano e, in quella stretta, c'è un grazie grande come una casa. Quella di Suzuka è una gara complicata che mette in pericolo una stagione a sua volta caotica, dubbiosa, con il rischio di capitolare sotto la spinta di Montoya prima e di Räikkönen poi. Eppure, ancora una volta, l'obiettivo è raggiunto. E che obiettivo: diventare il pilota più titolato della storia. Juan Manuel Fangio viene superato nei suoi cinque fantastici titoli ed ora Michael è solitario a quota sei. La Ferrari prosegue la striscia di titoli costruttori: è il quinto di fila.

Il Dream Team colpisce ancora.

FERRARI F2004

disegni Sauro TORREGGIANI

testo Alessandro SECCHI



SCUDERIA FERRARI Marlboro

TEAM		MSC
18	GRAN PREMI	18
15	VITTORIE	13
29	PODI	15
12	POLE POSITION	8
14	GIRI PIÙ VELOCI	10
262	PUNTI	148
1° posto M. Schumacher, R. Barrichello in Italia e Cina	MIGLIOR RISULTATO	1° posto AUS, MAL, BAH, SMR, ESP, EUR, CAN, USA, GBR, GER, HUN, JAP

Quanto potrà vincere ancora la Ferrari? Il titolo del 2003, vinto con un finale da thriller, lascia alcune domande in sospeso. Sarà ancora il team da battere? Riuscirà Michael a vincere ancora ed allungare la sua striscia di record?

La risposta a tutto questo arriva con la F2004. La nuova arma di Maranello, progettata da Byrne, Brawn e da John Iley che subentra a Nicholas Tombazis, viene presentata il 26 gennaio e solo alla visione mette paura. Tutto ciò che si è visto fino ad ora viene estremizzato. Esclusi gli spazi più ampi per cofano motore e paratie dell'ala posteriore, imposti dal regolamento, la linea evolutiva rispetto alla F2003-GA è chiara. Vengono affinate ancora di più le pance, con uno scavo ancora più profondo nella parte inferiore. Il baricentro viene ulteriormente abbassato rispetto a quanto fatto con la GA.

La monoposto viene nel complesso alleggerita per una migliore distribuzione dei pesi.

UN MOTORE PER WEEKEND. LA F1 VA AL RISPARMIO

Novità importante sul fronte regolamentare è quella riguardante i motori. Il culto del contenimento dei costi ha avuto ormai il via e, dal 2004, un motore dovrà sostenere l'intero weekend di gara. A tal proposito è importante il lavoro sullo 053, con l'obiettivo di migliorare l'affidabilità senza perdere in prestazioni.

LA PIÙ FORTE FERRARI DI SEMPRE

Questa volta non c'è bisogno di attendere alcune gare prima di vederla in pista, come successo nel 2002 e 2003. La F2004 è pronta all'esordio sin dal primo Gran Premio della stagione in Australia e, proprio da Melbourne, parte una striscia inarrivabile di successi targati Michael Schumacher. L'incomprensione con Juan Pablo Montoya sotto il tunnel di Montecarlo, in regime di Safety Car, interrompe



una potenziale striscia di tredici successi (che restano così dodici) su tredici appuntamenti che ammazzano letteralmente il mondiale. Rubens Barrichello, costante nei suoi piazzamenti, allunga matematicamente l'attesa per il titolo, ma forse è bene così. Il settimo allora, l'ultimo per Michael, giunge nel luogo simbolo di tutta la sua carriera. È infatti a Spa-Francorchamps, dove termina il GP del Belgio al secondo posto dietro Kimi Räikkönen, che si festeggia il mondiale dei record con quattro gare ancora da disputare. Vincerà ancora a Suzuka per un totale di 148 punti (come nel 2002 ma con una gara in meno) contro i 114 di Rubens e gli 85 della rivelazione Jenson Button con la BAR. La Ferrari conquista, ovviamente, anche il titolo costruttori, il sesto di fila per un totale di undici campionati in sei anni. Numeri che fanno impallidire e riscrivono la storia della Formula 1. La F2004 è inarrivabile per chiunque in qualsiasi condizione e resta, ad oggi, la monoposto più dominante e vincente prodotta da Maranello,

il punto di riferimento massimo in termini di prestazioni. Michael fa il pieno, ancor più che con la F2002: tredici vittorie, quindici podi, otto pole position, dieci giri più veloci. Alla fine del 2004 è il re incontrastato della Formula 1.

FRANCIA SBANCATA CON QUATTRO SOSTE

Il Gran Premio che più di tutti mette in mostra la strapotenza della F2004 è quello di Francia. A Magny-Cours, per avere la meglio su un ottimo Fernando Alonso in pole con la Renault, la scelta pazzica è quella di cambiare strategia andando addirittura su quattro soste contro le tre dello spagnolo. Questo obbliga Michael ad un ritmo indiano per tutta la gara, sulla falsariga di quanto visto a Budapest nel 1998 contro le McLaren. La strategia riesce e Michael, dopo la quarta sosta, si trova in testa. Taglia il traguardo con un margine di otto secondi sulla Renault la gara, senza dubbio, più bella di una stagione perfetta.

SCHEDE TECNICA

SEDE TEAM:

Maranello, Italia

ANNO DI PRODUZIONE:

2004

PROGETTISTI:

Ross Brawn, Rory Byrne, John Iley

MOTORE:

Ferrari Tipo 053 3.0 V10

TRASMISSIONE:

Ferrari, semiautomatico sequenziale a 7 marce

TELAIO:

Monoscocca in fibra di carbonio

CARBURANTE E LUBRIFICANTI:

Shell

PNEUMATICI:

Bridgestone

PILOTI:

Rubens Barrichello, Michael Schumacher



FIA FORMULA 1
WORLD CHAMPIONSHIP

BRIDGESTONE

Vodafone



BRIDGESTONE



Marlboro



Sette titoli iridati.

Almanacchi e classifiche riscritte, record polverizzati, avversari battuti anno dopo anno.

Il tentativo di ravvivare il mondiale nel 2003 da parte della Federazione ha quasi sortito il suo effetto e porta la Ferrari a produrre l'arma totale, la F2004.

"Michael sette volte campione del mondo piloti" recita la doppia pitboard nella foto di gruppo con tutto il team. È un'immagine storica, indelebile, che fissa un target inseguito nel presente, quindici anni dopo, da Lewis Hamilton.

La Rossa è diventata la seconda famiglia di Michael, si sono dati tutto e questa istantanea ne è il risultato. "I record sono fatti per essere battuti" ha sempre detto parlando dei suoi numeri, che tanti di quei riferimenti li hanno raggiunti e superati. Per Maranello sono undici mondiali in sei stagioni. Dopo anni senza gioie, la Ferrari si è ripresa tutto e con gli interessi. Un filotto sensazionale, ancora adesso punto di confronto a testimonianza di un periodo unico, emozionante, indelebile.

MARLBORO



1994 1995 2000 2001 2002 2003 2004 M
7 VOLTECAM

FERRARI MARLBORO



MICHAEL
CHAMPIONE



Marlboro

Marlboro



vodafone

PIAGGIO
AERO



NUOVI REGOLAMENTI

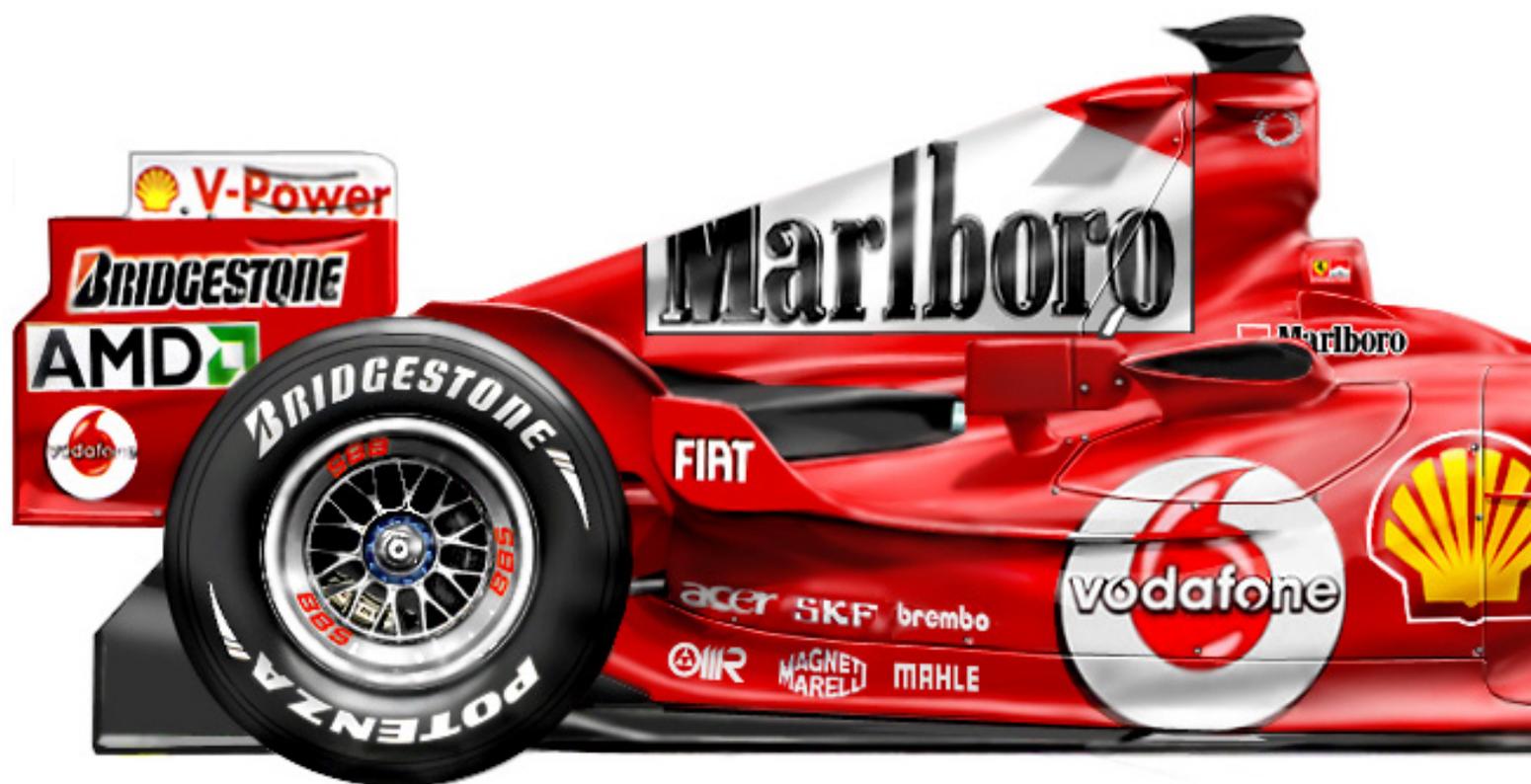
NUOVI AVVERSARI



FERRARI F2004M '05 / F2005

disegni Sauro TORREGGIANI

testo Alessandro SECCHI



Disegni e discussioni disponibili ai seguenti indirizzi:
<http://forum.p300.it/topic/61522-ferrari-f2004m/>
<http://forum.p300.it/topic/61523-ferrari-f2005/>





SCUDERIA FERRARI Marlboro

ANNO DI PRODUZIONE:
2005

PROGETTISTI:
Ross Brawn, Rory Byrne, John Iley
con l'aggiunta di Aldo Costa per la F2005

MOTORE:
Ferrari Tipo 053 3.0 V10 / F2004M
Ferrari Tipo 055 3.0 V10 / F2005

TRASMISSIONE:
Ferrari, semiautomatico sequenziale a 7 marce

TELAIO:
Monoscocca in fibra di carbonio

CARBURANTE E LUBRIFICANTI:
Shell

PNEUMATICI:
Bridgestone

PILOTI:
Rubens Barrichello, Michael Schumacher

Con la F2005 la Ferrari spera di poter prolungare di un altro anno la meravigliosa striscia di successi iniziata nel 1999 con il campionato Costruttori e nel 2000 con quello piloti. La nuova monoposto, prima uscita dalla penna di Aldo Costa con la supervisione di Rory Byrne, viene presentata a Fiorano il 25 febbraio del 2005, a ridosso dell'inizio del campionato del mondo.

A Maranello, infatti, si è già deciso di iniziare la stagione chiamando in causa la dominatrice dell'ultimo campionato, la F2004, adeguatamente modificata per rispondere ai nuovi regolamenti. La F2004M, così viene chiamata, è una sorta di ibrido tra la monoposto che ha portato il settimo titolo in bacheca a Michael e la nuova, dalla quale prende in prestito alcuni concetti. Forse per dare un freno allo strapotere Ferrari, oltre che alle prestazioni generali delle monoposto, a dicembre 2004 viene introdotta la regola che più di tutte

manderà in crisi la rossa, ovvero l'obbligo di utilizzare lo stesso treno di gomme per qualifiche e l'intera gara, senza possibilità di cambiare a meno di problemi tecnici. Il regolamento tecnico per il 2005 prevede, inoltre, un'altezza da terra maggiorata per l'ala anteriore, nuove misure per le paratie di quella posteriore e riduzione dei diffusori. Con la F2005 in fase di test tocca quindi alla F2004M dare il via alla stagione della Rossa. Rispetto alla regina del 2004 sono nuovi il muso, più pronunciato e le varie appendici sulle fiancate, mentre il resto viene adeguato per risultare conforme al nuovo regolamento. Dal punto di vista sportivo le qualifiche vedono un altro cambio dopo quelli delle ultime due stagioni: si passa alla somma di due tempi, realizzati il primo al sabato pomeriggio ed il secondo alla domenica mattina. Il format non convince per i problemi causati dal meteo nel renderlo meritoratico e così, dopo sei gare, si torna ad un giro secco al sabato pomeriggio con carburante e gomme per l'inizio di gara.



sessioni continue di test. Le decine di migliaia di chilometri percorsi non sono sufficienti a portare la F2005 al livello di Renault e McLaren. A salvare l'anno c'è la vittoria di Indianapolis che soddisfa, però, fino ad un certo punto. Alonso vince quindi il suo primo titolo davanti a Räikkönen. Michael, comunque, è terzo nel mondiale. Per la prima volta si inizia a vociferare di un possibile ritiro del tedesco.

LA FARSA DI INDIANAPOLIS

La corsa negli States verrà sempre ricordata per la figuraccia rimediata da tutto il sistema F1 per il ritiro preventivo di tutti i gommisti Michelin alla fine del giro di ricognizione. Le coperture francesi, infatti, non possono garantire totale sicurezza alle monoposto da esse equipaggiate sull'ultima curva della pista (la prima nel senso di percorrenza dell'ovale) che si percorre sul banking. L'incidente del fratello di Michael, Ralf, con la Toyota, occorso durante le prove libere, fa scattare il campanello d'allarme. Fino a poco dall'inizio della gara si tenta di mediare per trovare una soluzione che soddisfi tutti ma, alla fine, restano schierate al via soltanto sei monoposto, quelle che montano pneumatici Bridgestone: Ferrari, Jordan, Minardi. La gara viene quindi disputata con tutti gli altri fermi ai box nell'indignazione generale. Michael vince davanti a Barrichello, ma è una vittoria che non esalta.

IMOLA, L'AMARA ILLUSIONE

Non si tratta di una vittoria ma la gara da ricordare in un deludente 2005 è quella di Imola: La F2005 sembra tornata incredibilmente competitiva e Michael offre uno spettacolo fantastico in coppia con Fernando Alonso. I due combattono come leoni per la vittoria e lo spagnolo, negli ultimi giri, resiste in modo eroico ai tentativi di Michael di passare in testa conquistando così la vittoria. Nessuno immagina che un anno dopo la scena si ripeterà a parti invertite.

FERRARI F2004M

TEAM		MSC
2	GRAN PREMI	2
-	VITTORIE	-
1	PODI	-
-	POLE POSITION	-
-	GIRI PIÙ VELOCI	-
10	PUNTI	2
2° posto R. Barrichello, in Australia	MIGLIOR RISULTATO	7° posto MAL

FERRARI F2005

TEAM		MSC
17	GRAN PREMI	17
1	VITTORIE	1
8	PODI	5
1	POLE POSITION	1
2	GIRI PIÙ VELOCI	2
90	PUNTI	60
1° posto M. Schumacher negli Stati Uniti	MIGLIOR RISULTATO	1° posto USA

UN ANNO DA DIMENTICARE

L'inizio della stagione è totalmente inaspettato. Né la F2004M né la nuova F2005, che fa il suo debutto nella terza gara in Bahrain con la punta del muso a lutto per la scomparsa di Papa Giovanni Paolo II, riescono a contrastare la Renault di Fernando Alonso. Lo spagnolo vince quattro delle prime cinque gare lanciandosi in testa al campionato. A tenere il passo non è la Ferrari ma la McLaren, con un Kimi Räikkönen in forma smagliante. Le prestazioni della MP4/20, tuttavia, sono penalizzate dall'affidabilità precaria, tanto che il finlandese può reclamare più volte per ritiri e guai che hanno minato le possibilità di vincere il titolo. Per Michael la stagione è a dir poco deludente. Dal dominio del 2004 la Ferrari passa infatti a soli cinque podi su diciannove gare: un terzo posto in Francia, tre secondi ad Imola (dove la F2005 illude di aver trovato la quadra), Montreal e Budapest. A nulla vale l'impegno del team durante la stagione con







1™

MICHELIN

8

8

RENAULT

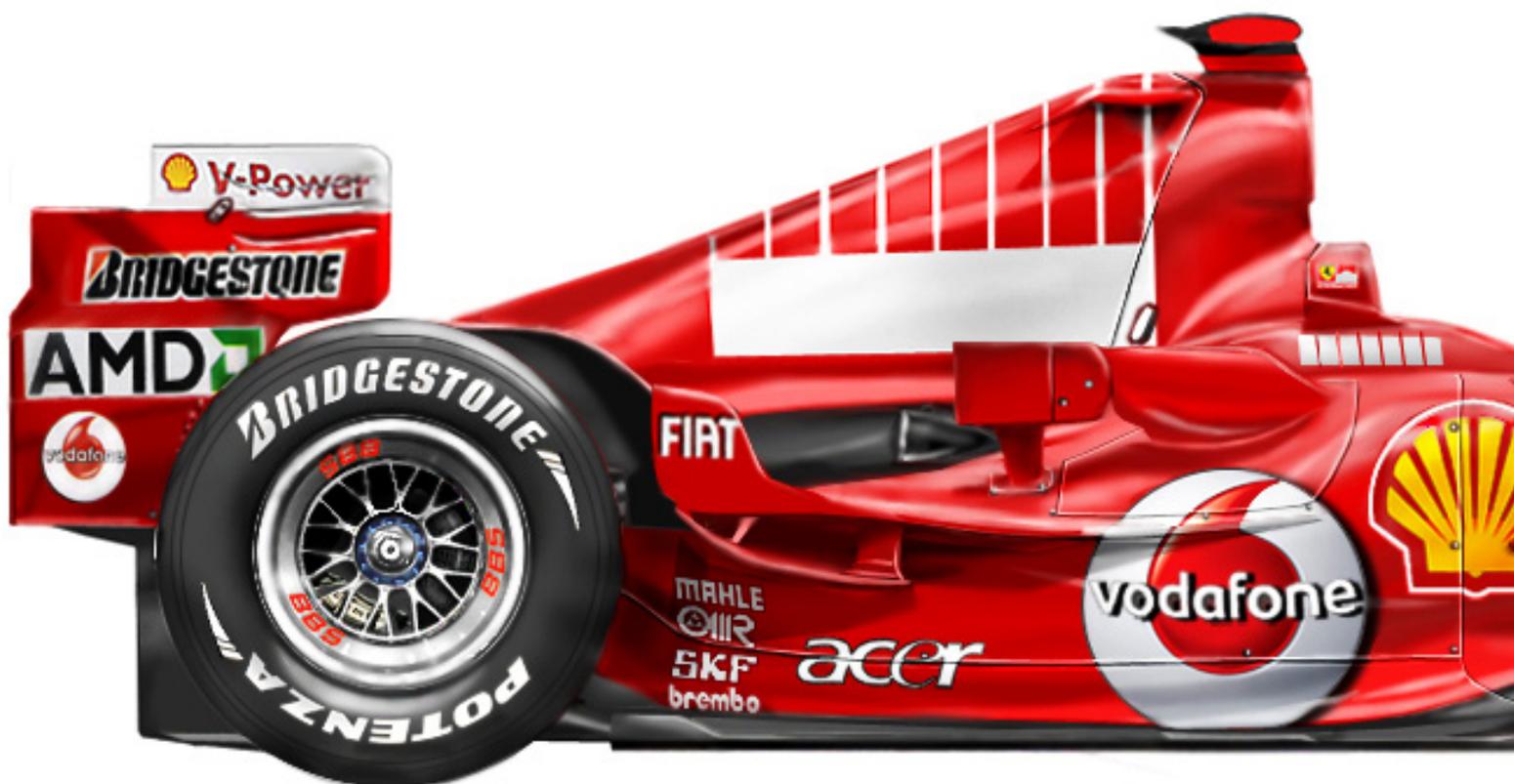
GLORIA

Mobil

FERRARI 248F1

disegni Sauro TORREGGIANI

testo Alessandro SECCHI



SCUDERIA FERRARI Marlboro

TEAM		MSC
18	GRAN PREMI	18
9	VITTORIE	7
19	PODI	12
7	POLE POSITION	4
9	GIRI PIÙ VELOCI	7
201	PUNTI	121
1° posto M. Schumacher, F. Massa in Turchia e Brasile	MIGLIOR RISULTATO	1° posto SMR, EUR, USA, FRA, GER, ITA, CHN

Dopo una stagione da dimenticare la Ferrari prova a tornare sul tetto del mondo. Sono tre i cambiamenti alla presentazione della nuova monoposto: la nuova nata viene svelata al Mugello e non più a Fiorano il 24 gennaio 2006, dopo un primo shakedown in livrea spoglia otto giorni prima. Il suo nome, 248F1, si discosta dalla serie F200x in onore di un profondo cambiamento regolamentare in Formula 1. Banditi i motori V10 si passa ai V8 da 2,4 litri. Numeri, il due, il quattro e l'otto, che danno così il nome alla nuova vettura.

La 248F1 vede qualche cambiamento rispetto alla deludente F2005. Le aree interessanti agli sviluppi sono pance, muso e fondo; le bocche dei radiatori vengono riviste nella loro forma. Il muso è più filante e dotato di una nuova ala anteriore a forma di cucchiaio, che manda in pensione il profilo inferiore caratteristico della F2005. Grandi modifiche, meno evidenti all'occhio, vengono apportate anche al fondo. Riassumendo, nessun stravolgimento totale dovuto ad un'annata no ma

diverse correzioni ed evoluzioni costanti durante la stagione. D'altronde, oltre alla novità relativa alla cilindrata dei motori, il regolamento fa un passo indietro per quanto riguarda il cambio gomme. Dopo una stagione travagliata e pesantemente condizionata dalla farsa di Indianapolis, il Circus fa dietrofront e permette nuovamente il cambio degli pneumatici durante la corsa. Si tratta di un'iniezione di fiducia che, unita al lavoro effettuato sulla 248F1, permette alla Ferrari di tornare in corsa per il titolo mondiale.

STAGIONE A DUE FACCE

L'inizio di stagione, in realtà, premia la competitività della Renault campione in carica con Fernando Alonso. Lo spagnolo vince sei dei primi nove appuntamenti lasciando a Michael i Gran Premi di San Marino ed Europa.

L'inversione di tendenza arriva a partire dal Gran Premio degli Stati Uniti ad Indianapolis, con Schumacher e la Ferrari che conquistano tre



vittorie consecutive (USA, Francia, Germania). Nel frattempo la FIA vieta, ritenendolo illegale, l'utilizzo del mass damper, sistema atto a stabilizzare l'avantreno portato inizialmente in pista dalla Renault 2005 e che aveva portato grandi benefici al team francese. Questo dà un'ulteriore spinta alla Ferrari e a Michael, che tornano così prepotentemente in lizza per il mondiale. Con due vittorie a Monza e Shanghai avviene l'aggancio in classifica allo spagnolo a quota 116 punti. Nel GP d'Italia Michael approfitta del ritiro dello spagnolo trionfando prima di annunciare il ritiro dalle corse. Nel Gran Premio di Cina è fantastica la rimonta sulle Renault dopo un inizio difficile sul bagnato.

L'inerzia del campionato sembra ormai portare verso il ritorno al trionfo del team di Maranello quando, a Suzuka, la rottura del motore della 248F1 con Michael in testa a pochi giri dal traguardo consegna la vittoria di gara e titolo nelle mani di Alonso. L'ultimo appuntamento di Interlagos è un pro forma, con lo spagnolo che

si laurea bicampione del mondo e Michael che saluta la Rossa e la Formula 1, apparentemente per sempre.

ALTA TENSIONE

Si tratta di una stagione esasperante dal punto di vista della guerra psicologica tra Ferrari e Renault. Le polemiche si protraggono per tutto il campionato, sia in pista che fuori: non mancano le accuse di favoritismi FIA nei confronti della Rossa da parte dei francesi, soprattutto dopo il ban del mass damper e la penalità inflitta a Fernando Alonso a Monza per aver ostacolato, a detta dei commissari, Felipe Massa durante le qualifiche. Quello italiano è l'appuntamento che porta la guerra al suo apice. Altri episodi controversi sono la qualifica di Montecarlo, con Michael spedito in fondo alla griglia dopo otto ore di review per aver fermato la monoposto alla Rascasse, così come la doppia penalità ai due contendenti al titolo in Ungheria per violazioni durante le prove libere.

SCHEDE TECNICHE

SEDE TEAM:

Maranello, Italia

ANNO DI PRODUZIONE:

2006

PROGETTISTI:

Ross Brawn, Rory Byrne, Aldo Costa, Nicholas Tombazis, John Iley

MOTORE:

Ferrari Tipo 056 3.0 V10

TRASMISSIONE:

Ferrari, semiautomatico sequenziale a 7 marce

TELAIO:

Monoscocca in fibra di carbonio

CARBURANTE E LUBRIFICANTI:

Shell

PNEUMATICI:

Bridgestone

PILOTI:

Felipe Massa, Michael Schumacher



È proprio l'ultima gara con la Ferrari, quella di Interlagos, a mostrare tutta la strapotenza di Michael. Penalizzato da un problema in qualifica è decimo al via ma risale in poche tornate al quinto posto; all'inizio del settimo giro, nel tentativo di sopravanzare la Renault di Fisichella alla curva "S do Senna", rimedia la foratura della gomma posteriore sinistra. Percorre un giro intero al rallentatore e torna in pista dopo la sosta ai box praticamente doppiato dal compagno Massa, che andrà a vincere il GP.

Da qui inizia una rimonta furiosa con un ritmo impendibile per chiunque e sorpassi uno dietro l'altro.

Michael chiude la gara al quarto posto con la chicca del sorpasso su Kimi Räikkönen, suo successore in Rosso, ad evidenziare il passaggio del testimone dopo una gara magistrale. È giusto che si ritiri dopo una gara così?

Forse no, ma così è deciso.





GRANDI RIVALI

FERNANDO ALONSO

Le battaglie con Michael sono state i migliori momenti della mia carriera. Anche quando ne uscivo sconfitto, non solo quando vincevo i mondiali o le corse. Tutto quello che è successo prima o dopo correre e lottare con lui è stato di minore intensità, non è mai stato lo stesso.

Correre ruota a ruota con Michael è stato duro, era estremamente difficile batterlo con lui. Sapeva di essere il più forte, sapeva di essere la leggenda e difendeva il suo status in pista. Correrci contro era una sorta di soddisfazione maggiore, perché sapevi che avevi a che fare con la leggenda. Ero intimidito, specialmente all'inizio. Quando arrivi in F1 e quando, infine, ti trovi a lottare con lui gli lasci quel 5% di margine; perché è il Boss.

A Suzuka, il sorpasso alla 130R del 2005 era pianificato da un paio di giri. Mi sono impegnato dall'inizio del rettilineo per passare e in quel momento c'è stato molto rispetto tra noi.

Monaco 2006... c'era tanta tensione. Non so se da parte sua quell'errore è stato fatto di proposito o meno. Ovviamente, in quel momento, il tuo interesse è per il campionato e se c'è un momento di debolezza o un episodio come quello provi ad enfatizzarlo per rendere la battaglia psicologica ancora più dura. Quindi siamo andati a fondo su quella questione cercando di spingere sul fatto che fosse qualcosa di sbagliato, anche se non sapevamo se fosse voluto o meno.

Penso che l'eredità di Michael sia più grande di quanto pensiamo.

Credo che i piloti della generazione attuale in Formula 1 e di quelle che stanno arrivando siano tali grazie a lui.

Lui aveva la forza di rendere tutto più grande.

—
Intervista e video originale pubblicata sul canale YouTube Formula 1
https://youtu.be/d7UUGs_uDDs





UN RICORDO SPECIALE

LUIGI MAZZOLA





“VEDERE OLTRE”

di Alessandro SECCHI

L'ingegnere Luigi Mazzola è stato diretto testimone dello straordinario decennio Ferrari firmato Michael Schumacher

Da responsabile della squadra test della Ferrari, Mazzola ha vissuto in prima persona momenti importanti, se non decisivi, nell'avventura che ha portato il tedesco ed il team alla sequenza di successi irripetibili di inizio millennio. Lo abbiamo contattato per avere una testimonianza diretta e concreta da parte di chi ha condiviso con Schumi

un percorso speciale, del quale ha raccontato altri aneddoti nel suo libro “Avanti tutta”.

Attitudine, rispetto ed un'emotività spesso relegata in secondo piano dai media sono gli aspetti che emergono maggiormente da questa lunga ed interessante chiacchierata.

“Riusciva a vedere oltre”

Michael era un perfetto leader. Una persona che aveva una visione. Ci diceva cosa doveva fare la macchina per andare forte e stava a noi il compito di sistemarla e modificarla in modo da soddisfare le sue indicazioni. Dopo tanti anni di esperienza su pista riesci a capire meglio determinati aspetti quali l'assetto, le varie regolazioni, il brake balance, il differenziale o quant'altro. Non si tratta però solo di questo, di dire “qui metti questo così, là fai così”. Michael veniva e ci diceva “se riuscissi a fare questa curva in questa maniera riuscirei ad aprire la farfalla prima e, probabilmente, riuscirei anche a guadagnare qualche decimo”; si e ci chiedeva cosa si potesse fare per permettere alla macchina di comportarsi in quel modo. A questo punto si fermava e spettava a noi capire e lavorare, ma la sua bontà era quella di coinvolgere gli ingegneri, di dire “provate a vedere come si può fare, voi avete tutte le leve per riuscirci”. Si creava un connubio micidiale perché lui ci suggeriva una modifica, noi la mettevamo in opera e se lui aveva avuto l'intuizione giusta si faceva gol.

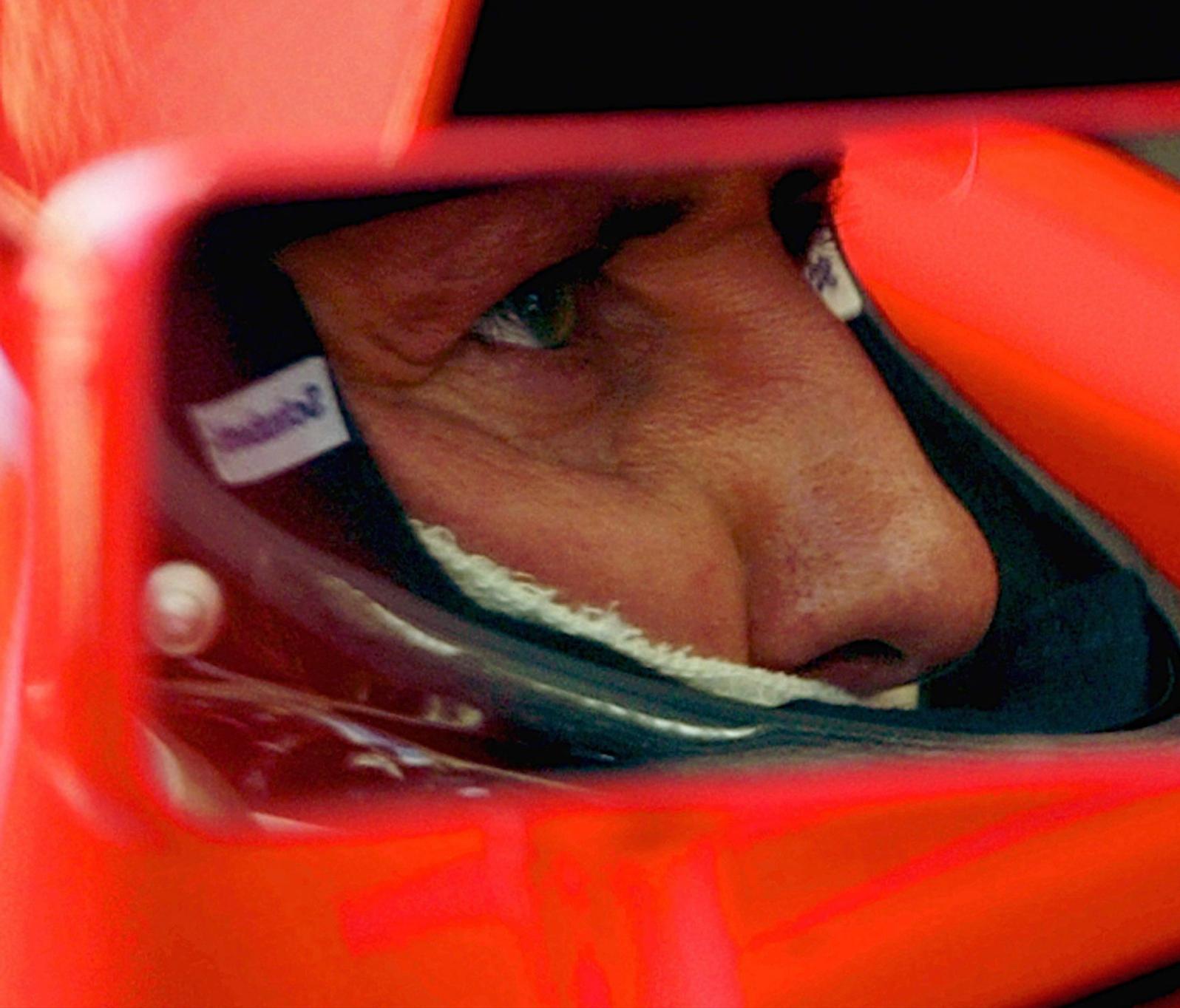
La sua forza era quella di riuscire a vedere oltre e chi gli stava a fianco doveva andare oltre a sua volta, altrimenti faceva fatica.

La bontà di Ross (Brawn, ndr) durante i Gran Premi o la bontà mia durante i test era quella di andare oltre insieme a lui, parlare la stessa lingua, essere sulla stessa lunghezza d'onda.

La primissima impressione

Pronti, via, siamo a Fiorano e Michael gira cinque secondi più lento di Nicola Larini. Mi dico “no, qui c'è qualcosa che non quadra: non può essere che un due volte campione del mondo come Schumacher, che ha fatto quel che ha fatto, viene qui a prendere cinque secondi.” Questo è stato l'inizio, non proprio banale. Se nelle gare servono regolarità, procedure, rigore, precisione, nei test servono sensibilità, cambiamento, intuizione. È un ambiente diverso.

In quell'occasione la macchina era a posto, quindi ho dovuto stravolgere completamente la filosofia e l'assetto per cercare di andare incontro a Michael. Lui era ancora giovane sotto questo aspetto, quindi non è venuto da me a dire “mi serve una macchina settata così perché io guido in questo modo”, ma è stato molto chiaro dicendo “la macchina la conosci meglio tu, per me è inguidabile per questi motivi. Dovrebbe fare così, così e così”.



Uno stile di guida diverso dagli altri

Il tutto stava nell'utilizzo della farfalla. Lui odiava il sottosterzo perché metteva gas prestissimo: frenava, entrava in curva ed ancora prima di arrivare alla corda aveva già aperto con l'acceleratore. Aveva quindi bisogno di molta stabilità in frenata, al resto ci pensava lui. Per fortuna proprio quel primissimo test l'abbiamo fatto a Fiorano, una settimana dopo la fine della stagione 1995. La pista è piccola e si sente tutto ad orecchio, ai tempi non c'era una gran telemetria. Alla frenata del ponte noi eravamo abituati a sentire i piloti scalare due marce, aspettare, entrare e poi dare gas. Invece lui no: scalava due marce ed era già con la farfalla aperta, tanto che pensavamo che si fosse rotto l'acceleratore! Per come era settata la macchina in precedenza, con gli assetti di Gerhard (Berger, ndr), lui non riusciva a guidare. Gli dissi "ma tu guidi

in maniera diversa rispetto agli altri" e lui mi rispose "non lo so... guido a modo mio". Non andai oltre ad investigare perché la situazione era già difficile di suo. Michael infatti sapeva che Larini girava in 1:00 mentre lui era ad 1:05, quindi non potevo dare a lui la colpa ma dovevo fare intendere che il problema era nell'assetto. Se non fai così vai a mettere il pilota in condizioni di non dare il massimo. Alla fine l'ingegnere di pista è uno psicologo da questo punto di vista. Presi del tempo dicendogli che avrei controllato la macchina. Al primo test dell'Estoril la situazione era identica e decisi quindi di ribaltare completamente l'assetto, prendendomi anche quattro "vaffa" ben piazzati da John Barnard (il papà della F310, ndr). Michael abbassò i tempi di tre o quattro secondi, scese dalla macchina con un gran sorriso e da lì iniziò a diventare... Michael. Per me fu un momento molto emozionante.

Gli occhi sgranati

Ci sono state due volte in cui non ho creduto ai miei occhi. La prima fu al primo test dell'Estoril del 1995. Lì conobbi Michael Schumacher nel vero senso della parola e sgranai gli occhi. Dopo un primo giorno di impasse nel quale capii quale fosse il suo modo di guidare, molto diverso dai precedenti piloti che avevamo avuto, cominciai a volare. Non giravamo mai con poca benzina, ma se l'avessimo fatto avrebbe tolto due secondi alla pole di quell'anno senza battere ciglio. L'ultima lunga curva a destra prima del rettilineo si percorreva in progressione fino ai 240 km all'ora. Aveva un bump proprio a metà percorrenza. A lui non interessava, controllava a quella velocità il servosterzo come se nulla fosse e, quella curva, la faceva "a palla". In quel test Gerhard ruppe tre telai della Benetton perché era



bella è che lui si divertiva come un pazzo, perché aveva già detto che non avrebbe più corso per quell'anno ed era libero da qualunque pensiero. Cercai di fare carte quarantotto e di convincere chiunque: lui, Todt, Montezemolo: "in Malesia non può mancare, questo vola!"

L'inizio della rincorsa

La sua attitudine è stata sempre costante. Noi abbiamo iniziato da zero: si è sentito sempre dire "bisogna dare il tempo a Domenicali", "bisogna dare il tempo ad Arrivabene" ma Todt ci ha messo sette anni per vincere il mondiale. Lo stesso Michael ne ha impiegati cinque ma con una sostanziale differenza. Quando è arrivato lui nel 1996 la macchina, il team, l'organizzazione erano a zero rispetto a quello che è stato lasciato a chi è venuto dopo. Il grande merito di tutto questo è di Michael, perché è riuscito a mettere insieme le persone – credo sia questo il motivo per cui Ross l'ha voluto in Mercedes – a capire ed essere consapevole di avere di fronte uomini con cui lavorare che dovevano essere solo guidati. Persone competenti che avevano bisogno di regole, metodologie, rigore. A quel punto anche Todt ci ha messo del suo con il budget. Michael e Ross hanno fatto la differenza nel momento in cui hanno preso in mano la situazione. Non c'era team, non c'era gioco di squadra. Alesi e Berger, ad esempio, erano piloti tutto sommato antagonisti, non c'era il culto del lavoro insieme. Quando è arrivato Michael tutto si è appianato anche perché Eddie, da ragazzo super intelligente quale è sempre stato, ha capito subito che batterlo era impossibile e quindi si è messo a disposizione della squadra, di Michael, di tutti noi per cercare di fare il massimo che poteva.

A quel punto si è creata la squadra, il clima, l'unica direzione sulla quale spingere. Si è creato tutto partendo da zero.

L'importanza dei test nel fare gruppo rispetto all'era dei simulatori

Michael non girava al simulatore perché stava male, con i test invece era tutta un'altra cosa. Era sempre in pista con noi. I giorni di gara erano nettamente inferiori a quelli di prove. Nei test molte volte non aveva la "sua" squadra, aveva dei giovani che dovevamo crescere e che sarebbero poi stati il replacement della squadra gara. Spesso non c'erano Dyer, Stella, Lunetta o Baldisserrri ma dei neolaureati. Lui si adattava in base a chi era a disposizione, cercava di far crescere tutti, veniva da me individuando le abilità di alcuni di loro. Si stava tutto il giorno insieme dalle otto della mattina alle dieci o anche alle undici di sera. Finivamo i test, si andava in riunione e poi si metteva a giocare a pallone, a fare questo e quest'altro. A volte restava ancora lì con noi. Così si creavano le giuste condizioni per un gioco di squadra.

Si creava una specie di famiglia...

Aveva un massimo rispetto del suo lavoro, era la sua vita. Anche se erano test arrivava da solo, qualche volta portava con sé il suo cane, un pastore belga. Non aveva uno sciame di persone attorno che lo distraevano. Finiti i test c'era il truck della Technogym, lui si buttava a fare due o tre ore di palestra come se non fosse abbastanza quello che aveva fatto durante il giorno. Se avevi bisogno di lui potevi disturbarlo, gli dicevi quello che dovevi e poi lui continuava. Era così.

preparata ancora con l'assetto di Michael. Fu in quell'occasione che conobbi Ross Brawn e (Mazzola lo dice sorridendo), gli feci gli auguri... Poi venne Eddie Irvine e capì subito con chi aveva a che fare. Era spettacolare. Alain Prost (con cui Mazzola ha lavorato nel 1990 e 1991, ndr) rimane nel mio cuore per tutto quello che ha fatto per me e gli sarò sempre riconoscente, ma quel test rimane il momento più incredibile di tutta la mia carriera, perché riuscimmo a ribaltare una situazione drammatica.

L'altra occasione fu nel 1999, quando Michael rientrò dopo l'incidente di Silverstone. Provammo con lui a Monza prima della gara ma non ce la faceva, le frenate erano troppo violente per la sua gamba. Lo portammo poi, dopo il GP d'Italia, a Fiorano ed al Mugello e letteralmente volava. Io non ho mai visto una situazione di questo genere e la cosa



Una striscia ineguagliabile. Anche se Mercedes ha la possibilità di vincere dodici mondiali in sei anni superando la striscia di undici della Ferrari tra il 1999 ed il 2004

Nel 1997, 1998, 1999 e 2006 abbiamo perso il mondiale all'ultima gara, vincendo il costruttori nel '99. L'unico anno veramente negativo è stato il 2005 per il cambio del regolamento sulle gomme ed anche perchè la macchina (la F2005, ndr) non era proprio un granché. Abbiamo fatto, credo, il record di test in pista: 90.000 km, circa 200 giorni di trasferta. Abbiamo girato anche il giorno prima di Pasqua con il rischio di passare anche la festa in pista, abbiamo fatto l'impossibile e lui era sempre lì. Si fidava molto di Badoer: molte cose le faceva screamare a Luca e poi arrivava lui insieme a Rubens. Loro tre portavano avanti il grosso del lavoro con le gomme mentre Gené si occupava dei long run e di altre prove particolari.

Il rapporto con i compagni, i confronti con gli avversari

Con i compagni ha avuto sempre un rapporto molto buono, sebbene l'obiettivo di tutti fosse quello di batterlo. Con Irvine non ha avuto nessun problema, con Barrichello fu un po' più difficile perché Rubens non ammise da subito di non essere allo stesso livello. Ma fu in generale un buon lavoro della gestione Brawn - Todt, infatti cambiò la situazione. I due piloti erano insieme, i meeting erano congiunti. Con Felipe fu ancora più facile, ma Michael era devastante. Ricordo un episodio di Montecarlo nel 1994 quando, come compagno, aveva J.J. Lehto, mio ex pilota in Sauber. A Michael si ruppe la

macchina e non poteva fare la qualifica. In Benetton fecero fare il tempo a Lehto e poi gli chiesero se poteva prestare la macchina a Michael per l'ultimo quarto d'ora. Lui acconsentì senza problemi, ma poi si prese quattro secondi... Parlavamo anche degli avversari. Michael aveva il massimo rispetto per tutti, voleva vedere cosa facevano sia quelli negli altri team che i suoi compagni, i paragoni li faceva sempre e spesso si poneva in condizione di inferiorità. Non aveva quell'atteggiamento classico da "io sono io e voi non siete nulla", anzi, totalmente il contrario.

Michael veniva dipinto come un duro dalla stampa

Era l'opposto: penso alla conferenza stampa dopo il GP d'Italia del 2000, quando scoppiò a piangere lasciandosi andare totalmente.

Quello è Michael.

Veniva a mangiare a casa nostra e lasciava i suoi due telefoni da parte: si dedicava totalmente a noi, si divertiva con me, i miei figli, mia moglie, assaggiava qualche piatto tipico emiliano.

Lui era così, aveva totale rispetto delle persone ed usava le emozioni.

Non era il teutonico, freddo, calcolatore Michael Schumacher. Tutti dicono che non sapeva l'italiano ma non è vero, con i meccanici lo parlava. Però, alla prima intervista in italiano nella quale gli hanno travisato le parole ha detto "ok, basta, metto due spanne di distanza tra me e voi giornalisti e parlo in inglese".

Il 55% della performance è data dalle emozioni ed il 45% dalle competenze.

Tutti i campioni per vincere usano le emozioni: quando Prost vinse il suo primo GP con la Ferrari in Brasile scoppiò in un pianto che non lo si poteva fermare.



Niente contro i giornalisti, perché ne conosco molti. Sinceramente quando sei dentro a quel mondo non leggi nulla perché è troppo particolare in tutti i suoi aspetti. Non è una partita di calcio, uno sport che bene o male tutti da piccoli abbiamo praticato anche per pochissimo; un tiro in porta, alla fine, l'abbiamo fatto tutti. Nel mondo dell'automobilismo ed in particolare la Formula 1, in cui i rapporti umani, la performance che nasce dal lavoro di tante persone, la tecnologia, sono aspetti spinti al limite, se non ci sei dentro non lo puoi capire. E più cerchi di spiegare dall'esterno nel minimo dettaglio quello che succede, più rischi di scrivere stupidaggini. È un mondo estremo, particolare, in cui quello che vale oggi non vale domani. Ed io stesso che, ora, sono di fatto un "esterno", non vado a chiedere informazioni perché so che metterei in difficoltà qualcuno. Un conto è parlare



dei risultati, delle persone, delle situazioni generali, ma andare ad analizzare i 30 cv in più o in meno...

Chi era, Michael?

Aveva questa capacità di mettere tutti "in riga", diretti verso lo stesso obiettivo. Sapeva benissimo, così come ogni grande personaggio, che da solo non ce l'avrebbe fatta e quindi stimolava le persone a dare il proprio massimo. Questo passava attraverso il riconoscimento dell'importanza delle persone, il coinvolgimento, il chiedere a tutti i livelli cosa si potesse fare per migliorare: dal preparare il sedile o la pedaliera al come cambiare un motore ed un cambio per fare più in fretta, dalle strategie al pit stop passando alla progettazione e tutto ciò che è il lavoro intorno alla macchina. Lui aveva la consapevolezza

di aver bisogno del lavoro di tutti, quindi dava il suo massimo nel momento in cui riusciva ad avere il massimo anche dagli altri. Così si crea una certa empatia, una collaborazione tra tutti e, quindi, la squadra faceva il tutto per tutto. Cercava sempre il minimo dettaglio perché potessimo migliorare qualcosa: nelle riunioni cercava sempre di stimolare le persone. Era molto intelligente, arrivava prima degli altri su certe cose, anche rispetto a noi esperti ingegneri. Metteva in evidenza che se la macchina andava più veloce era perché noi facevamo bene il nostro mestiere e lui riusciva a guidarla meglio. Questo era il gioco di squadra che lui faceva. Michael era caratterizzato da due aspetti. Uno era più "tedesco": la pragmaticità, il rispetto delle regole e degli orari nei meeting, la responsabilità, il rispetto delle persone. L'altro aspetto è che Michael era

una persona molto emotiva. Attraverso le sue emozioni, che sono energia e che lui utilizzava molto, contagiava e trascinava anche gli altri.

Tutto questo portava ad un rispetto, una stima, un rigore. Quando c'era lui in pista c'era la consapevolezza che doveva funzionare tutto nel modo migliore.

Un ringraziamento a Luigi Mazzola da parte di Passione a 300 all'ora per la disponibilità.

Il libro di Luigi Mazzola a cui si fa riferimento nell'intervista è **"Avanti tutta. Da ingegnere in Ferrari a performance coach"** edito da **Fausto Lupetti Editore** pubblicato nel 2017.



ALLA RICERCA DI SÉ

di Alessandro SECCHI

L'ultima gara in Ferrari lascia tutti i tifosi di Michael e della Ferrari con l'amaro in bocca, in gran parte per l'esito del mondiale 2006 ed in prospettiva futura. Al di là dell'arrivo di Kimi Räikkönen, considerato unilateralmente sostituito più che valido, sarà strano non vedere più in pista un sette volte campione del mondo soprattutto dopo una prestazione come quella di Interlagos. Ciò che aumenta, se possibile, i rimpianti, è vedere Michael continuare la sua collaborazione con il Cavallino nel ruolo di consulente. Sempre attivo per quanto riguarda lo sviluppo delle vetture stradali made in Maranello, Michael appare anche saltuariamente ai box durante alcuni Gran Premi per poi diventare meno presente e, forse, pressante soprattutto sui piloti titolari. Il mondiale 2007 vede poi la lotta con la McLaren ed il ritorno al successo con Räikkönen campione così come la Ferrari nei costruttori: questo, durante l'anno, sposta inevitabilmente l'attenzione sulle questioni di pista.

QUANTI RIMPIANTI

L'assenza dalle piste di Michael viene colmata a metà novembre, quando fa ritorno in monoposto a Barcellona per una serie di test con la F2007 segnando il miglior tempo in entrambi i giorni di prove. Tempi validissimi sono anche quelli che arrivano qualche mese dopo, quando Michael viene confermato nel ruolo di terzo pilota e sempre a Barcellona gira velocissimo al fianco del fresco campione Räikkönen. Le sue apparizioni ai box sono poco frequenti e viene quasi il dubbio che il primo a soffrire di questa situazione sia proprio lui. Come se, con colpevole ritardo, avesse capito che quel ritiro, quella voglia di staccare la spina, sia stata più passeggera di quanto immaginato dopo un mondiale 2006 tiratissimo. La voglia di velocità e di competizione, infatti, è rimasta intatta.

ALLA RICERCA DELLE EMOZIONI PERDUTE

Questo porta a cercare nuove emozioni altrove. L'altrove, per Michael, significa togliere un paio di ruote ed iniziare a cimentarsi con le moto oltre

a praticare il paracadutismo. Sulle due ruote l'impegno lo porta a partecipare addirittura al campionato tedesco Superbike, senza però risultati degni di nota. E, mentre lui cerca ancora un modo per provare il brivido della velocità, in giro per il mondo gli ricordano il suo status di ritirato con riconoscimenti ed onorificenze varie. Tra le altre cose diventa cittadino onorario di Maranello, ambasciatore svizzero ed il circuito del Nürburgring gli intitola la veloce esse in salita sinistra-destra. Il tutto mentre lui vorrebbe sentirsi qualsiasi cosa tranne che un pensionato. Il rischio, però, non paga quando a Cartagena, ad inizio 2009, un botto tremendo con una CBR 1000 lo lascia a terra senza sensi. Dall'ospedale emergono una frattura alla settima vertebra cervicale ed una alla base del cranio. Infortunio serio, il peggiore della sua breve esperienza motociclistica dai risvolti a medio termine.

RIENTRO SFUMATO E LA VOGLIA CHE TORNA

Quando a fine luglio Felipe Massa rimane ferito alla testa a Budapest durante le qualifiche del Gran Premio d'Ungheria, la Ferrari pensa a Michael per sostituirlo. Potrebbe essere la fine di una consulenza più teorica che pratica ma, alla fine, non se ne fa nulla. Per dieci giorni la meravigliosa idea di rivederlo a bordo della Rossa manda in delirio i tifosi della Ferrari ma, dopo un test al Mugello con la F2007, arriva la rinuncia.

In una conferenza stampa vengono evidenziati i problemi al collo ancora persistenti dal botto di Cartagena, che impediscono di tornare in macchina in modo competitivo e prolungato come in un GP da 300 chilometri. Questo al di là delle prestazioni della F60 che, di certo, non sono entusiasmanti. Il sogno del rientro svanisce così mentre, al tempo stesso, la voglia di tornare a correre è ormai tornata. Il rapporto con Ross Brawn è sempre intenso e così, nei mesi successivi, si intensificano i contatti fino alla notizia che nessuno si aspetta. Michael Schumacher torna in Formula 1. Sembra una bufala da era social ma non lo è per nulla.

UN RICORDO SPECIALE

SABINE KEHM

Sabine Kehm è da anni fedele compagna della famiglia Schumacher. Ha seguito da vicino Michael negli anni d'oro nel ruolo di PR ed ora è l'ombra di Mick.

Ho incontrato Michael la prima volta al Gran Premio di Germania 1994 a Hockenheim. Ero giornalista, avevo letto di lui: la stampa tedesca era già impressionata. Era il primo anno in cui finalmente un pilota tedesco aveva la possibilità di vincere un campionato del mondo. Era una cosa inimmaginabile prima.

Aveva un forte senso della privacy. Non voleva mostrare il suo lato personale e poi ho capito che era una necessità. Aveva bisogno della riservatezza per ricaricare le batterie. Essere al centro dell'attenzione per così tanti anni, come è stato per lui dal 1994 al 2006, richiede tantissima energia e devi essere sicuro di poterne anche recuperare. Michael ha capito in fretta che aveva bisogno di dividere le sue due vite, quella pubblica e quella privata. Nella prima era molto metodico, nella seconda era più tranquillo, si divertiva anche con i suoi amici.

La pressione nel 2000 era estremamente forte. Sentivo che era un anno decisivo: non sapevo cosa sarebbe successo se il mondiale non fosse arrivato. Quando Michael ha tagliato il traguardo a Suzuka ho visto tutte le persone scoppiare in lacrime nel box e solo in quel momento ho capito cosa volesse dire per loro. Non ho mai visto qualcosa di così emozionante.

Smettere nel 2006 è stato difficile. Aveva tanti amici nel team, aveva costruito una relazione molto forte con loro perché erano sempre insieme. Test, gare, test, gare...

Un giorno mi ha chiamato dicendomi "Ho fatto una chiacchierata con Ross. Mi dici quali sarebbero i pro e contro se decidessi di tornare?". Gli risposi "Michael, non ce n'è bisogno perché posso capire chiaramente dalla tua voce che hai già deciso..."

Credo che se Michael non fosse diventato un pilota di Formula 1 avrebbe fatto il meccanico o qualcosa di simile. Amava stare con loro e non si sentiva diverso, per questo lo adoravano. Li aveva a cuore: chiedeva informazioni sulla loro famiglia, avevamo una lunga lista di compleanni e voleva che ognuno ricevesse un regalo, anche a Natale. Voleva che fossero ricompensati per il loro lavoro.





2010 - 2012

Dal ritorno con la Mercedes al ritiro definitivo. La seconda carriera di Michael in Formula 1 è con il team che l'ha lanciato con i prototipi ad inizio carriera. La squadra della stella a tre punte, capitanata da Ross Brawn, ha il chiaro obiettivo di riportare il marchio a vincere il titolo mondiale che manca dal 1955.

Le aspettative sono altissime ma i risultati non ripagano l'attesa. In tre stagioni per Michael non arriva nessuna vittoria, solo un podio ed una "quasi" pole position. Ma ciò che è importante davvero è altro: capire che la sconfitta può insegnare più della vittoria.

Il 2010 è anno di novità totali per la Formula 1: vengono aboliti i rifornimenti, La Mercedes ritorna nel Circus rilevando la BrawnGP campione in carica con Ross Brawn al comando e la news del ritorno di Michael: dopo il mancato rientro del 2009 per sostituire l'infortunato Felipe Massa in Ferrari, il tedesco torna in abitacolo dopo tre anni di assenza al fianco di Nico Rosberg. Allo stesso tempo Fernando Alonso è il nuovo alfiere della Ferrari e, prima dell'inizio della stagione, ci si aspetta un duello bis tra i due campioni a parti quasi invertite. La storia ci racconterà che solo uno dei due sarà protagonista del mondiale, ovvero lo spagnolo. La Mercedes fatica al rientro con la W01, i risultati sono pochi e Michael fatica a contenere il compagno di squadra, che finisce tre volte sul gradino più basso del podio. Niente da fare per il tedesco ma solo alcuni quarti posti a caratterizzare una stagione difficilissima e senza acuti di livello.

Con la W02, monoposto più convenzionale rispetto alla precedente, ci si aspetta un salto di qualità che sostanzialmente non arriva. Mentre la Red Bull domina la scena indisturbata, nel 2011 Michael migliora nel confronto interno con Rosberg ed offre due ottime gare. In Canada, in una corsa pazza, lunghissima ed emozionante, rischia di finire sul podio lottando in condizioni miste e solo negli ultimi due giri deve rinunciare ad un grande risultato.

A Spa, dove festeggia il ventennale del suo debutto in Formula 1, lo scoppio di un pneumatico all'inizio della qualifica lo spedisce in fondo alla griglia. La rimonta in gara è furiosa fino al quinto posto, davanti al compagno di squadra. Sia per lui che per Rosberg il conto dei podi resta a zero durante tutta la stagione e l'avventura Mercedes segna il secondo anno di fila da dimenticare.

L'ultimo anno di Schumi in Formula 1 è dolce ed amaro allo stesso tempo. È infatti nell'ultima stagione nel Circus che arrivano le soddisfazioni migliori del triennio di ritorno, su tutte la pole (non conteggiata per una penalità, ma poco conta) di Montecarlo a 43 anni suonati ed il podio, l'ultimo della carriera, a Valencia.

La W03 di inizio anno è veloce e permette di cogliere prime file e potenziali podi se non fosse per un'affidabilità carente. Il digiuno di vittorie viene spezzato da Rosberg in Cina, con il figlio di Keke che otterrà, poi, un secondo posto proprio a Monaco. Nella prima metà dell'anno, quando la monoposto può garantire più risultati, Michael si ritira sei volte perdendo punti importanti. Il resto della stagione vede la monoposto calare di competitività negando così ad entrambi di cogliere buoni risultati.

A Suzuka arriva l'annuncio del secondo ritiro, questa volta definitivo. Nella conferenza stampa di addio Michael fa un punto della sua carriera e della sua vita, ammettendo che il triennio del ritorno è stato meno proficuo per rimpolpare le statistiche ma ha avuto un ruolo importante dal punto di vista dell'insegnamento.

Non contano solo le vittorie ma, anzi, a volte le sconfitte possono essere più istruttive. Ad Interlagos, a fine novembre, Michael chiude la sua carriera con un settimo posto. Lo stesso ottenuto in qualifica a Spa in quel lontano GP del Belgio 1991, lo stesso numero dei suoi titoli mondiali.

Un cerchio che si chiude per il pilota ancora più vincente nella storia della Formula 1. Anche se, ed è stato lui a ricordarlo, i record sono fatti per essere battuti.

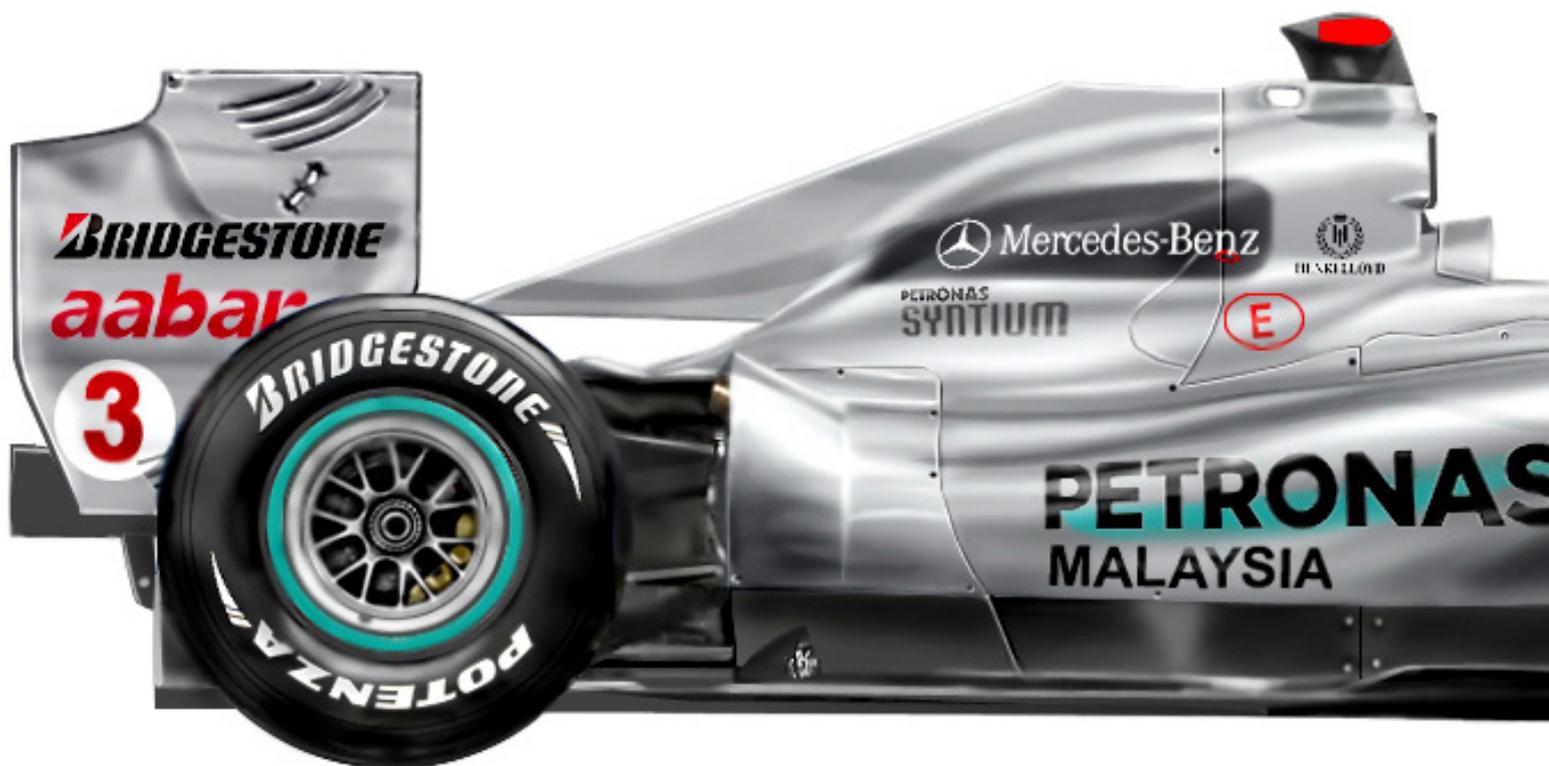




MERCEDES MGP W01

disegni Sauro TORREGGIANI

testo Alessandro SECCHI



MERCEDES GP Petronas F1 TEAM

TEAM		MSC
19	GRAN PREMI	19
-	VITTORIE	-
3	PODI	-
-	POLE POSITION	-
-	GIRI PIÙ VELOCI	-
214	PUNTI	72
3° posto N. Rosberg in Malesia, Cina e Gran Bretagna	MIGLIOR RISULTATO	4° posto ESP, TUR, KOR

Assente nel mondiale di Formula 1 dal 1955, il team Mercedes torna ufficialmente nel 2010 rilevando la squadra che ha vinto, stupendo, il campionato 2009, ovvero la BrawnGP con Jenson Button al volante. Dietro al rientro della casa di Stoccarda proprio lui, Ross Brawn, che si pone a capo del team anglo-tedesco con sede a Brackley e divisione motori a Brixworth.

TANTE ASPETTATIVE

Per il ritorno in grande stile ci vuole anche un pilota dal nome importante. Così, dopo il mancato rientro del 2009 in sostituzione di Felipe Massa in Ferrari, Michael Schumacher è il colpo ad effetto che richiama interesse nel mondo della Formula 1. L'ingaggio del tedesco arriva due giorni prima di Natale mentre la livrea della nuova Freccia d'Argento, applicata ad una BGP 001 con il team al completo assieme al compagno Nico Rosberg, viene presentata il 25 gennaio 2010. Per vedere le forme della

nuova monoposto bisogna attendere invece il primo test prestagionale di Valencia, quando viene mostrata ai media la W01, vettura agli occhi decisamente complessa nelle linee e nelle soluzioni adottate nella parte del cofano motore.

VIA I RIFORNIMENTI

Il regolamento, dopo il forte cambio del 2009 con ritorno alle slick e rivisitazione dell'aerodinamica con ali più larghe davanti e strette ed alte dietro, nel 2010 offre un nuovo scenario.

Presenti dalla stagione 1994, vengono aboliti i rifornimenti in gara.

Le nuove monoposto, quindi, dovranno affrontare tutta la distanza partendo con il pieno di carburante. Per ospitare serbatoi più capienti, di conseguenza, tutte le nuove vetture si presentano decisamente più lunghe rispetto alle precedenti, con la necessità di lavorare sulla ripartizione dei pesi e sul passo.



DELUSIONE AL RIENTRO

Le aspettative, purtroppo, non vengono confermate dai risultati della pista. Presto si realizza che la W01 non può tenere il passo di Red Bull, Ferrari e McLaren. La nuova Freccia d'Argento è costantemente alle spalle dei tre top team e non entra mai in gioco per risultati degni di nota, cogliendo molti punti nella zona bassa della top ten. Michael, inoltre, fatica anche nei confronti di Rosberg. Sono rare le occasioni in cui riesce a tenere dietro il figlio di Keke e questo, dopo poche gare, alimenta già i dubbi sul suo ritorno. I tre anni di assenza dalle corse, con monoposto completamente stravolte rispetto a quelle lasciate nel 2006, sembrano pesare troppo sulle spalle. Il Gran Premio di Spagna a Barcellona vede l'arrivo di un forte aggiornamento sulla W01. In particolare cambia completamente l'airscope, passato da una soluzione standard ad una completamente nuova, con due prese separate. L'update

coincide con il miglior piazzamento di Michael in stagione, un quarto posto replicato poi in Turchia e Corea. Rosberg, in ogni caso, fa meglio di lui nel complesso della stagione. La Mercedes giunge quarta nel campionato costruttori con 214 punti, con tre podi in diciannove gare (Malesia, Cina, Gran Bretagna) conquistati proprio dal più giovane compagno con tre terzi posti. Il confronto tra i due in classifica è nettamente a favore di Nico, che quasi doppia Michael con 142 punti contro 72. Il primo anno è decisamente da dimenticare.

AD ISTANBUL LA MIGLIOR GARA

Nel Gran Premio di Turchia Michael ottiene un ottimo quinto posto in qualifica. In partenza scavalca addirittura Jenson Button, il quale ci mette poco a rifarsi vista la competitività della McLaren. Sfruttando il ritiro di Vettel dopo il famoso scontro in testa con Mark Webber, giunge al 4° posto finale.

SCHEDE TECNICHE

SEDE TEAM:

Brackley, Gran Bretagna

ANNO DI PRODUZIONE:

2010

PROGETTISTI:

Ross Brawn, Loic Bigois, Thomas Fuhr, Kevin Taylor, Craig Wilson

MOTORE:

Mercedes FO 108X 2.4 V8

TRASMISSIONE:

Xtrac, semiautomatico sequenziale a 7 marce

TELAIO:

Monoscocca in fibra di carbonio

CARBURANTE E LUBRIFICANTI:

Petronas

PNEUMATICI:

Bridgestone

PILOTI:

Nico Rosberg, Michael Schumacher

*Spa-Francorchamps, sempre lei.
Il teatro dell'esordio è anche quello delle
celebrazioni per i vent'anni di carriera.
Sembra ieri che quel ragazzo faceva la
sua prima apparizione nel mondiale di
Formula 1 e, invece, sono passati già due
decenni e 91 vittorie.*

*Per l'occasione, Michael mette da parte
il suo inconfondibile casco rosso per
un'edizione davvero speciale.
Viene realizzato con la tecnica delle
scaglie d'oro. La grafica, che unisce il nero
al color oro, mostra sui lati i consueti
ideogrammi cinesi, le sette stelle che
corrispondono ai titoli mondiali e le date
del ventennale, 1991 e 2011.
Sulla parte posteriore della calotta
ancora le sette stelle e, sotto ognuna di
esse, gli anni degli allori: 1994, 1995,
2000, 2001, 2002, 2003, 2004.*

*Dopo un problema in qualifica, alla
domenica Michael rimonta dall'ultima
posizione fino al quinto posto.
Una gara fantastica per
un evento da ricordare.*

娜

1991



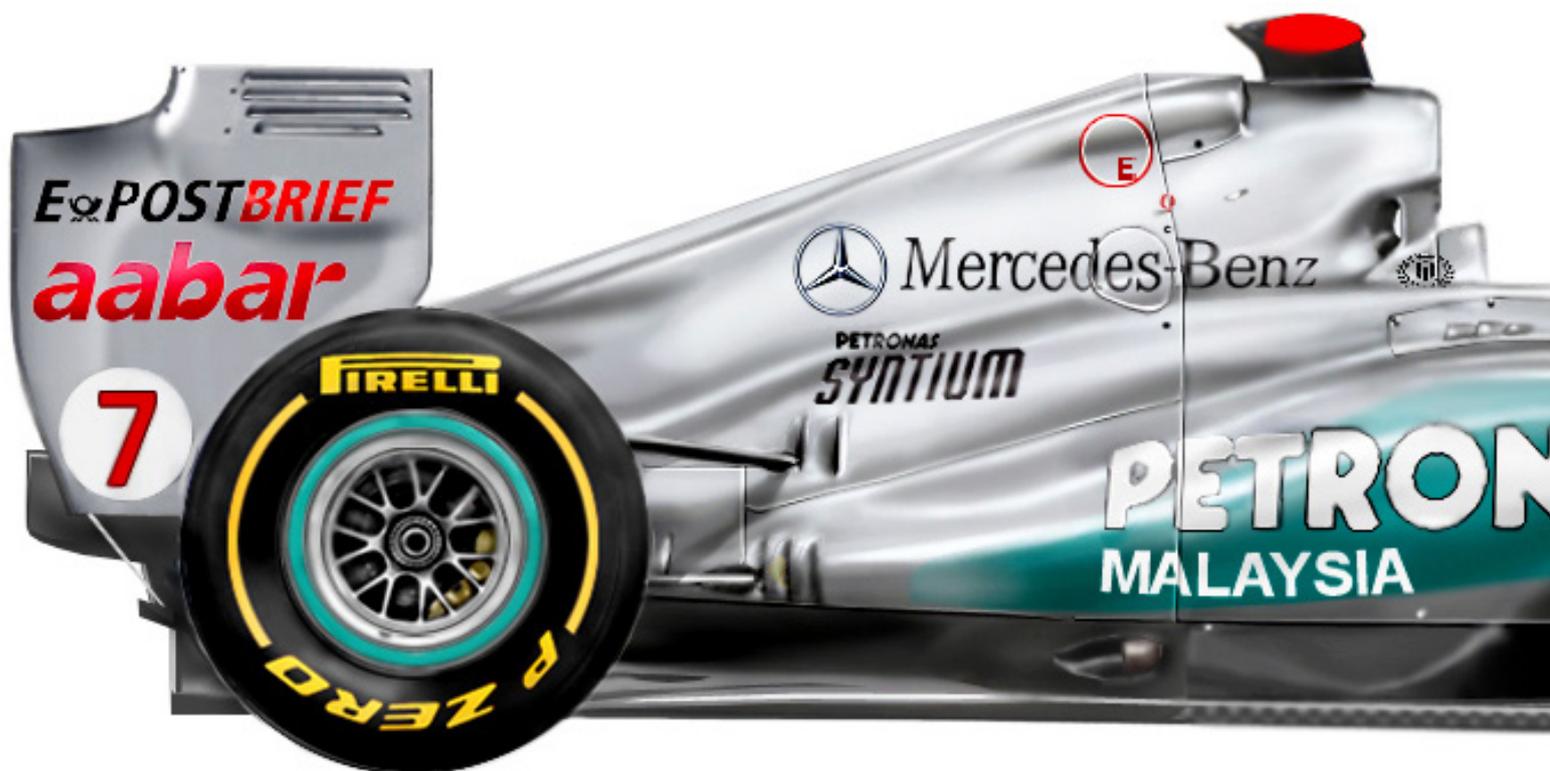
2011

科
琳
娜

MERCEDES MGP W02

disegni Sauro TORREGGIANI

testo Alessandro SECCHI



MERCEDES GP Petronas F1 TEAM

TEAM		MSC
19	GRAN PREMI	19
-	VITTORIE	-
-	PODI	-
-	POLE POSITION	-
-	GIRI PIÙ VELOCI	-
165	PUNTI	76
4° posto M. Schumacher	MIGLIOR RISULTATO	4° posto CAN

Archiviato il deludente anno di rientro in Formula 1, la Mercedes si presenta ai blocchi di partenza della stagione 2011 con la sua nuova monoposto, la W02. Si tratta, a conti fatti, di un passo indietro rispetto alla non convenzionale W01 che non ha ripagato le grandi attese riposte in lei.

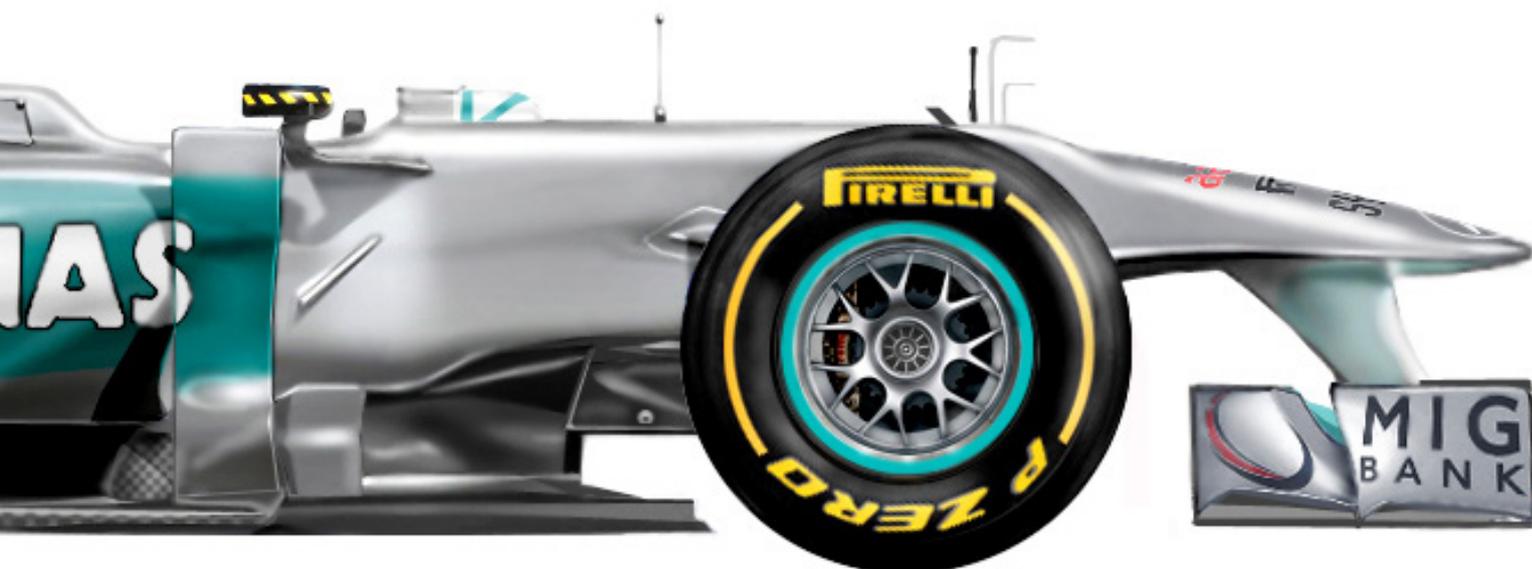
La nuova vettura è caratterizzata da linee più tradizionali e meno ricercate. Questo, implicitamente, accerta la consapevolezza degli errori effettuati in passato e la voglia di ripartire. Muso alto e cofano motore tradizionale, con piccole prese d'aria laterali aggiuntive per raffreddare il KERS, allineano la nuova Mercedes alle altre monoposto in griglia.

Per dare un taglio netto con il 2010 anche la livrea viene completamente rivista con il verde/azzurro del main sponsor Petronas che compare sulle fiancate.

La W02 viene presentata in pitlane a Valencia a margine dei primi test prestazionali.

UN ALTRO ANNO DI CAMBIAMENTI

Il 2011 porta con sé altri cambi regolamentari dopo quelli introdotti nella stagione precedente. Torna in auge il KERS, il sistema di recupero dell'energia cinetica introdotto nel 2009 e non utilizzato nel 2010 con un accordo tra i team. Il KERS è sostanzialmente un boost di potenza a disposizione per circa 6,6 secondi al giro, utilizzabile a discrezione del pilota. A questo si aggiunge un secondo sistema atto a facilitare i sorpassi in pista di cui si parlerà tanto in futuro, soprattutto in negativo: il DRS, acronimo di Drag Reduction System. Si tratta di un sistema idraulico che solleva il flap superiore dell'alettone posteriore riducendo appunto la resistenza all'avanzamento e permettendo alla monoposto di aumentare la sua velocità sul dritto. Con questo sistema il pilota che segue, in determinati punti della pista e se si trova sotto al secondo di distacco da chi è davanti, può azionare questa "ala mobile" per avvicinarsi e tentare il sorpasso. A completare il quadro delle



novità, dopo quattordici stagioni la Bridgestone abbandona la Formula 1 lasciando all'italiana Pirelli il ruolo di fornitore unico di pneumatici.

ANCHE LA W02 DELUDE

La Mercedes, però, delude ancor di più. Il team di Ross Brawn conclude il campionato ancora al quarto posto ma collezionando ben 49 punti in meno del 2010, 165 contro 214. Anche la W02 resta lontana dai top team: Red Bull domina seguita da McLaren e Ferrari. Schumacher e Rosberg, quando vedono il traguardo, vanno quasi sempre in zona punti anche se fuori dalle posizioni che contano. L'unica nota positiva è proprio la stagione di Schumi, il quale totalizza quattro punti in più rispetto al 2010 nonostante si ritiri tre volte in più. Rosberg invece, crolla con 53 punti in meno rispetto a se stesso, 89 contro 142. Soli 13 in più di Michael e con tre zero in meno. Dal punto di vista delle prestazioni, effettivamente, sono almeno tre i Gran Premi nei quali Michael si fa notare. In Canada è

quarto solo per colpa del DRS nei giri finali. In Belgio, dove celebra i vent'anni dall'esordio con un casco dorato, va a sbattere per una foratura in qualifica e alla domenica si scatena, risalendo dal fondo fino al quinto posto, davanti a Rosberg. A Monza tiene dietro per metà gara Lewis Hamilton con una tenacia che fa applaudire anche i suoi ex tifosi della Ferrari.

LAMPI CANADESI

È senza dubbio la gara di Montréal quella che esalta maggiormente tifosi ed appassionati. In un GP durato complessivamente quattro ore tra acquazzoni ed interruzioni varie, Michael si destreggia bene sul fondo umido e nella seconda parte di gara viene fuori alla distanza. Magistrale il doppio sorpasso ai danni di Kobayashi (Sauber) e Massa (Ferrari) con il quale si porta in seconda posizione. La pista, però si asciuga nelle battute finali e con il DRS prima Button e poi Webber lo scalzano da un podio che sarebbe stato più che meritato.

SCHEDE TECNICA

SEDE TEAM:

Brackley, Gran Bretagna

ANNO DI PRODUZIONE:

2011

PROGETTISTI:

Ross Brawn, Loic Bigois, Thomas Fuhr, Kevin Taylor, Craig Wilson

MOTORE:

Mercedes FO 108Y 2.4 V8

TRASMISSIONE:

Xtrac, semiautomatico sequenziale a 7 marce

TELAIO:

Monoscocca in fibra di carbonio

CARBURANTE E LUBRIFICANTI:

Petronas

PNEUMATICI:

Bridgestone

PILOTI:

Nico Rosberg, Michael Schumacher





Mercedes Benz
AMG
PETRONAS
SYNTIUM

aabar
Abu Dhabi
Thomas Sabo

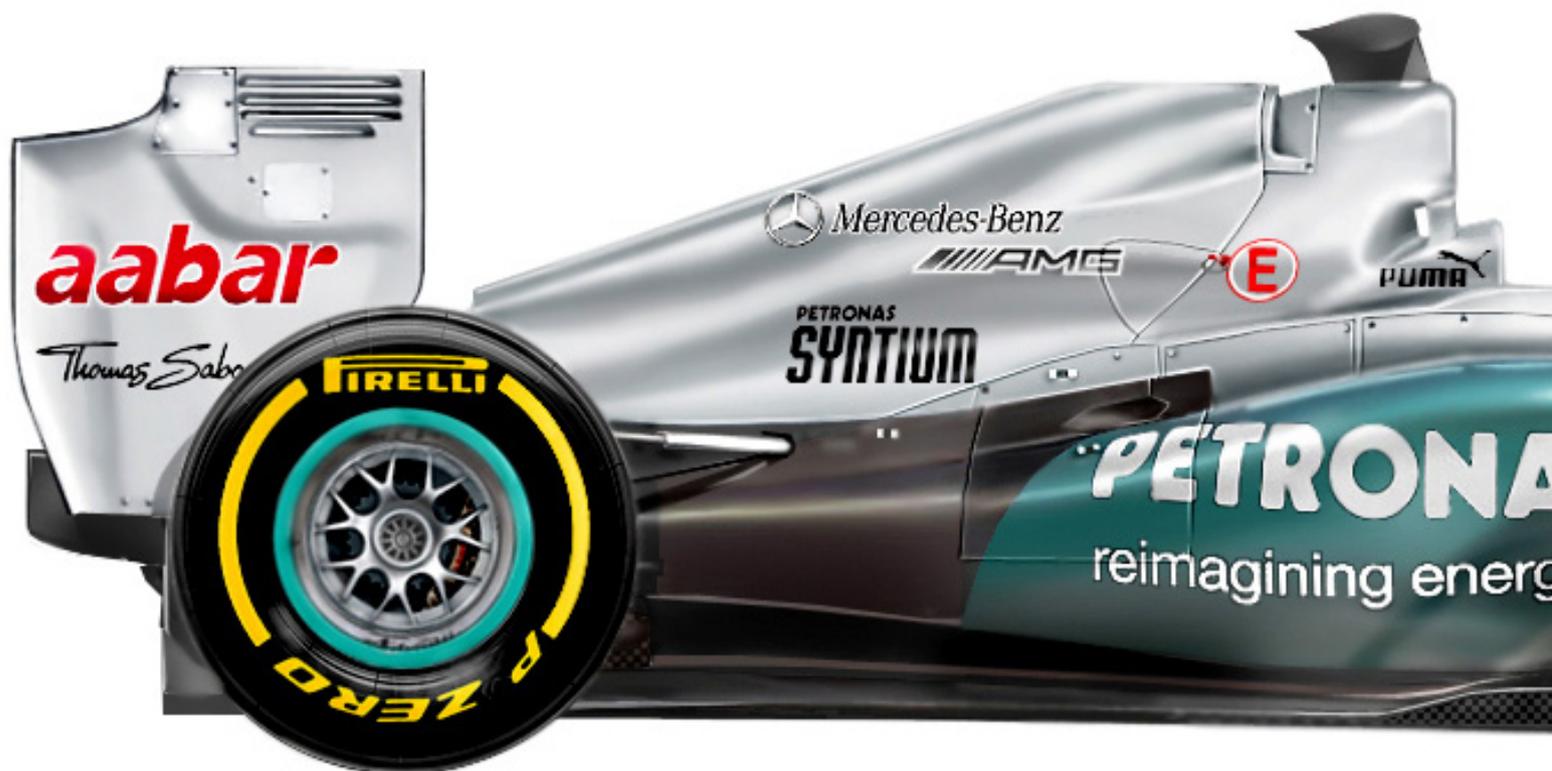
PETRONAS
ing energy

PETRONAS

MERCEDES F1 W03

disegni Sauro TORREGGIANI

testo Alessandro SECCHI



MERCEDES AMG Petronas F1 TEAM

TEAM		MSC
20	GRAN PREMI	20
1	VITTORIE	-
3	PODI	1
1	POLE POSITION	-
3	GIRI PIÙ VELOCI	1
142	PUNTI	49
1° posto N. Rosberg in Cina	MIGLIOR RISULTATO	3° posto EUR

La W03 è la monoposto che deve riscattare le delusioni dei primi due anni ed indirizzare finalmente la Mercedes verso l'obiettivo primario, quello di tornare a lottare per il titolo.

La nuova nata, progettata da Bigois con la collaborazione di due nuovi ingressi, Bob Bell ed Aldo Costa, è un'evoluzione della W02 e si propone di risolvere i problemi cronici della precedente vettura, soprattutto legati alla gestione delle gomme Pirelli sulla distanza di gara. Sul cofano motore appare una seconda presa d'aria ancora più generosa rispetto a quella del 2011. Il muso, nella sua parte finale, è più basso per rispondere ad una novità regolamentare in termini di sicurezza. L'incidente di Abu Dhabi 2010 tra Michael e Liuzzi ha messo in evidenza la pericolosità dei muso alti in caso di scontro tra due monoposto. Per questo ne viene imposta l'altezza massima da terra, il che porta a soluzioni esteticamente poco gradevoli con un gradino che compare tra scocca ed attacco del muso. I team, infatti, non vogliono abbassare il telaio

penalizzando i flussi al di sotto della monoposto e studiano un'alternativa. Solo la McLaren riesce ad avere un muso filante ricorrendo, appunto, all'abbassamento di tutta la scocca senza però perdere di prestazioni.

CAMPIONATO A TRE VOLTI

Incredibile ma vero, ancora una volta Mercedes peggiora il suo risultato, perdendo anche il quarto posto in campionato in favore della rediviva Lotus, aiutata dal rientrante Kimi Räikkönen dopo il biennio rally. I punti in meno sono 23 (142 contro 165) ma quello che colpisce è l'andamento del mondiale delle Freccie d'Argento, diviso in tre parti ben distinte. La prima lascia speranze, con Michael e Nico che hanno in mano una W03 buona dal punto di vista velocistico ma poco affidabile e anche sfortunata, soprattutto per quanto riguarda il tedesco più esperto. Arrivano infatti anche prime e seconde file in qualifica, ma mentre Rosberg porta a casa



punti buoni e la prima vittoria Mercedes dal rientro in Cina, il momento prestazionalmente migliore della W03 coincide con quello peggiore per Michael: rompe il cambio mentre è terzo a Melbourne, viene mandato in testacoda da Grosjean in Malesia, in Cina parte 2° ma perde una ruota dopo il pit e deve fermarsi. Ma non è finita, perché rompe ancora a Montecarlo (pompa della benzina) e a Montréal si blocca il DRS in posizione aperta costringendolo al ritiro. In mezzo l'incidente con Bruno Senna a Barcellona dal quale scaturisce la madre delle sfortune. La penalità di cinque posizioni in griglia a Montecarlo è drammaticamente puntuale nel togliere a Michael la pole n°69, conquistata sul campo a 43 anni suonati con un giro spaziale ma non valevole per le statistiche. La compensazione ad una prima parte di stagione iellatissima arriva a Valencia. In un GP d'Europa dai mille colpi di scena Michael conquista, tra ritiri e opportunismo, l'ultimo podio della sua carriera condiviso con Fernando Alonso e Kimi Räikkönen. Nella fase centrale la Mercedes

cala di prestazioni soffrendo ancora con le Pirelli per poi crollare definitivamente nella fase finale mentre, davanti, Red Bull e Ferrari si giocano il titolo. Dopo aver annunciato il ritiro in Giappone, in Brasile Michael saluta tutti.

IN BRASILE FINISCE UN'ERA

Una gara complicata, corsa in condizioni miste. Michael saluta e ringrazia tutti via radio, scendendo in pista con un'enorme bandiera che recita "Thank you". Con la pista che alterna bagnato ad asciutto porta a casa i suoi ultimi punti con un settimo posto. È il suo numero magico, quello della prima qualifica, dei sette mondiali, quello stampato sulla sua ultima monoposto. È ancora il Brasile a sancire un ritiro, questa volta definitivo. Il pilota ad oggi più vittorioso nella storia della Formula 1 lascia per sempre.

La seconda avventura non è stata vittoriosa ma ha insegnato tanto. Soprattutto a lui.

SCHEDE TECNICA

SEDE TEAM:

Brackley, Gran Bretagna

ANNO DI PRODUZIONE:

2012

PROGETTISTI:

Bob Bell, Aldo Costa, Loic Bigois

MOTORE:

Mercedes FO 108Z 2.4 V8

TRASMISSIONE:

Xtrac, semiautomatico sequenziale a 7 marce

TELAIO:

Monoscocca in fibra di carbonio

CARBURANTE E LUBRIFICANTI:

Petronas

PNEUMATICI:

Pirelli

PILOTI:

Nico Rosberg, Michael Schumacher



**GRANDE PRÊMIO
PETROBRAS
DO BRASIL
SÃO PAULO 2012**





SUL FILO DEL RASOIO

di Alessandro SECCHI

In due decenni di carriera sono diverse le lotte con avversari, gli episodi controversi e gli incidenti che hanno contraddistinto l'avventura in Formula 1 di Michael Schumacher. Dipingerlo solo come l'eroe che ha vinto tutto sarebbe riduttivo perché anche gli errori e gli episodi negativi sono stati importanti per forgiare il carattere del tedesco e per permettergli di diventare, alla fine, ciò che è raccontato dalle statistiche.

Quello che vogliamo dire è che senza le sgomitare, gli episodi discutibili, le lotte con il coltello tra i denti e i momenti di eccesso di foga, probabilmente, non avremmo assistito allo stesso Michael Schumacher dominatore per anni. Vittorie e sconfitte, funambolismi al volante ed errori fanno parte dello stesso pacchetto. Gli uni non escludono gli altri. Dice bene David Coulthard quando ricorda che senza alcuni punti bassi non avremmo visto, forse, anche quelli più alti.

RAMANZINA IN TV

Il primo a pagare le spese dell'irruenza giovanile di Michael è Ayrton Senna, a Magny-Cours nel 1992. La catechizzazione in mondovisione, con un tedesco impegnato in un disperato tentativo di giustificarsi, è scena che ancora oggi spopola su Youtube. Il brasiliano ha fiutato il pericolo, sa che quel tedesco può diventare un avversario ostico negli anni a venire e non perde occasione per marcare il territorio con quel discorso sulla griglia di partenza.

TENSIONI AUSTRALIANE

Ad Adelaide, nel 1994, arriva il primo vero botto in F1 durante le prove. Michael perde il controllo della Benetton nella prima veloce chicane e va a sbattere violentemente. Nulla di rotto ed episodio che passa in fretta in secondo piano per quanto successo alla domenica. Dell'evento che ha deciso il mondiale si discute ancora oggi: le due fazioni, quella di Schumi e quella di Damon Hill,

non mollano di un centimetro nell'incolpare l'altra per quanto successo. Va da sé che ai tempi non esistevano regole cervelotiche e senza senso sul diritto di traiettoria o sull'obbligo di lasciar passare chi aveva una parte di vettura all'interno. Tra un Michael eccessivamente malizioso nel voler chiudere la porta e deciso a non mollare il colpo, ed un Damon forse troppo affrettato nel tentare il sorpasso quando sarebbe bastato attendere un paio di curve, il primo titolo mondiale sarà sempre caratterizzato da quanto successo in Australia. Lo stesso inglese, pur mantenendo la sua idea sull'episodio, si lascia andare dopo oltre vent'anni con una risata: "Nella sua posizione cosa avrei fatto? Non lo so!". È da qui che, per certi versi, la propensione a puntare il dito contro Michael a prescindere prende piede.

1995 INIZIATO COI BOTTI

Quasi un anno dopo la scomparsa di Ayrton tocca a Michael rimanere passeggero di una Benetton senza sterzo. È il venerdì di Interlagos e la B195 si schianta sulle protezioni a circa 180 km/h. Per fortuna il tedesco ne esce senza problemi di sorta ma la sensazione di essere impotenti all'interno dell'abitacolo è brutta, bruttissima. Due gare dopo, ad Imola, appena uscito dai box dopo il pit Michael perde il controllo allo scollinamento che porta alla Piratella. Altro botto fortissimo, anche qui senza conseguenze.

DISASTRO A MONACO

La prima vittoria con la Ferrari di Michael nasce, anche, dalla voglia di rimediare ad una brutta figura. Due settimane prima, dopo aver conquistato una pole semplicemente spaziale a Montecarlo, manda tutto all'aria nel corso del primo giro, picchiando come il primo dei debuttanti sul bagnato. Alla prima occasione per dimostrare il suo valore ai tifosi della Ferrari con l'asfalto umido, Michael topa clamorosamente. Ci vuole una rivincita e questa arriva a Barcellona, dove il tedesco lascia il mondo ad occhi sbarrati.



Le peripezie per tenere in pista la F310 durante la stagione hanno in Spa-Francorchamps un'altra eccezione. Michael si stampa al venerdì dopo la Rivage. L'inizio del weekend non è dei migliori ma sarà la vittoria della domenica a far dimenticare tutto.

TUTTO ROVINATO A JEREZ

Se l'opinione pubblica vede in lui, oltre che il migliore del lotto, anche quello che più oltrepassa i limiti, Michael di certo non manca di darsi la più clamorosa delle zappe sui piedi a Jerez, riuscendo a macchiare una delle stagioni più belle di tutta la sua carriera, il 1997, con quella brutta sportellata ai danni di Jacques Villeneuve. Ancora oggi il dubbio che il canadese, senza quello scontro, sarebbe finito lungo aleggia nella mente. Dopo quel pitstop, in ogni caso, sarebbe stato difficile contenerlo. Senza quello scatto d'ira, che costò a Michael l'esclusione dalla classifica mondiale, quella stagione sarebbe stata valutata con un

dieci in pagella per le dimostrazioni di classe manifestate in più occasioni con una F310B non all'altezza delle Williams. L'inverno tra il 1997 ed il 1998 è sicuramente il più duro per l'immagine di Michael.

LA MAGIA DELLE ARDENNE, IN POSITIVO E NEGATIVO

Spa-Francorchamps, gioie e dolori. La pista che regala a Michael le emozioni più grandi è anche quella che lo vede protagonista di tre episodi da ricordare. Nel 1994 vince ma il pattino in legno della Benetton viene trovato troppo consumato nelle verifiche post gara. A nulla vale la giustificazione di un 360° su un cordolo: la vittoria sfuma. Nel 1998 lo scontro con David Coulthard è ancora tra i più chiacchierati. C'è chi invoca la regola del "chi tampona ha torto" ma è lo scozzese, anni più avanti, ad ammettere l'imprudenza di alzare il piede da doppiato, in piena traiettoria e, soprattutto, con una nube

d'acqua che rende tutto invisibile. Nel 2000 le Ardenne sono ostiche: Mika Häkkinen si fa beffe di Michael con il povero Zonta in mezzo ai due e, a fine gara, presenta il conto rimproverando il suo avversario per le manovre difensive troppo aggressive. Una caratteristica che ha sempre contraddistinto il suo modo di correre.

LA FATALE STOWE

Inutile dire che l'incidente più grave della carriera è quello che estromette Michael dalla lotta mondiale nel 1999. Il botto di Silverstone alla Stowe costa momenti di angoscia per i tifosi, una doppia frattura alla gamba destra, sei gare di stop e la possibilità di combattere per il titolo. Un grande rimpianto visto l'inizio di stagione promettente, eccezion fatta per il Gran Premio del Canada dove Michael, per mantenere viva la tradizione del muro dei Campioni, stampa la F399 mentre è in testa alla gara salutandolo in anticipo Montréal.



L'incidente è tanto spettacolare quanto innocuo per il fisico. Michael esce da solo dalla monoposto, giusto un po' frastornato. Arriveranno poi pole e vittoria. Tornando al colombiano, soprattutto durante l'esperienza in Williams-BMW i due arrivano più volte ai ferri corti con reciproche accuse di essere troppo irruenti. Semplicemente, si tratta di due piloti che non hanno alcuna intenzione di lasciare il passo e così i loro incroci in pista si risolvono spesso a sportellate. Juancho si presenta al mondo facendosi spazio a forza in Brasile e stupendo il mondo. In Austria la battaglia si ripete con il colombiano che, per resistere ad un sorpasso all'esterno, costringe entrambi al fuori pista al tornantino. Nel 2002 il livello dello scontro si alza ancora. In Australia si corre ruota a ruota per più giri. In Brasile il colombiano tenta l'attacco sul rettilineo opposto nel corso del primo giro: la difesa di Michael termina in un contatto, con Juancho che perde l'ala anteriore e deve tornare ai box. In Malesia è ancora scontro alla prima curva. La Williams parte meglio dalla seconda piazza e Juan Pablo tenta il sorpasso all'esterno, chiudendo però troppo la traiettoria. Michael non riesce a tenere la distanza e ci rimette l'ala anteriore. Nel 2003, al Nürburgring, Juancho sfla la Ferrari ancora all'esterno prima del tornante Dunlop e chiude ancora in ingresso. I due si toccano e Michael finisce insabbiato in testacoda. A Monza, la resistenza alla Roggia di Michael al sorpasso esterno della Williams è pazzesca, in un punto dove passare in due è praticamente impossibile. Un anno dopo, ad Imola, la F2004 allarga le ali alla Tosa spedendo Montoya oltre il cordolo esterno, con un acceso risentimento in conferenza stampa di Juan Pablo. Non è finita perché a Monaco, sotto Safety Car e dentro al tunnel, Michael frena forse troppo per riscaldare i freni e coglie di sorpresa il colombiano, il quale tocca la Ferrari mandandola sul guard-rail. È il ritiro che spezza il ritmo delle dodici vittorie nelle prime tredici gare.

Considerato numero di episodi e tenore degli stessi, Montoya resta probabilmente il pilota che più di tutti ha costretto Michael ad alzare il livello della sua aggressività in pista.

ANCHE I TEST NON SCHERZANO

Non sono mancati, negli anni d'oro, gli incidenti gravi. I due peggiori arrivano durante fasi di test. Andiamo con ordine. GP di Germania 2001: in partenza Michael resta piantato e parte a rilento: lo sfilano tutti tranne Luciano Burti che, con la Prost, lo centra in pieno con la metà sinistra della monoposto. Il brasiliano vola in aria e, prima di tornare a terra, carambola anche su una Arrows, rimanendo miracolosamente illeso così come il tedesco. Nel gennaio 2002 Michael polverizza una F2001 a Barcellona. Nel 2003 ad Interlagos, nel Gran Premio del Brasile che promuoverà vincitore Giancarlo Fisichella solo due settimane dopo, sono tanti i piloti che escono sotto ad un nubifragio alla Curva do Sol. Tra questi c'è Michael, che perde il posteriore della Ferrari e scivola nella via di fuga, picchiando contro le protezioni pericolosamente vicino alla Jaguar di Pizzonia, ritiratosi a sua volta. Episodio reso ancora più rischioso dalla presenza di una gru a pochi metri, intenta a recuperare la monoposto del brasiliano. Nel 2004, pochi giorni dopo aver vinto il settimo titolo a Spa, la gomma posteriore sinistra salta sul rettilineo principale di Monza durante una sessione di test, mandando una F2004 ormai incontrollabile sul guard-rail per centinaia di metri. Quando tutto finisce Michael scende dalla monoposto e si sdraia a terra mentre arrivano i soccorsi. Due spaventi incredibili, quelli di Barcellona e Monza, per fortuna senza conseguenze. Curioso, invece, quello che succede nel GP di Cina 2005. Nell'outlap verso la griglia di partenza Michael non si capisce con Christijan Albers e la Minardi centra in pieno la Ferrari. Entrambi sono costretti a tornare ai box e cambiare monoposto per prendere il via alla cosa, dalla quale poi si ritireranno comunque.

IL PROCESSO

"Non sapevamo se fosse voluto o meno". La battaglia con la Renault e con Fernando Alonso passa da quanto successo nelle qualifiche del Gran Premio di Monaco del 2006. Michael ha

HOCKENHEIM, ESTATE NERA

Il punto più basso dell'estate del 2000 è in Germania. Davanti al pubblico di casa, proprio in partenza, Michael si porta da destra verso sinistra non notando la presenza della Benetton di Giancarlo Fisichella. Contatto inevitabile, gomma posteriore sinistra forata all'istante ed entrambi lanciati contro le barriere. Botto forte più per la mente che per il fisico. È il periodo peggiore della stagione, con la McLaren in pieno recupero.

JUAN PABLO, CUOR DI LEONE

Le lotte con Juan Pablo Montoya, arrivato in F1 dagli States nel 2001 con i gradi di nuovo avversario di Michael, sono intense ed emozionanti. Prima di queste, Schumi fa un giro in giostra inaugurando la stagione con un capottamento multiplo a Melbourne. Nelle prove del venerdì di GP d'Australia esce di pista ribaltandosi più volte a bordo della nuova F2001.





la pole in mano e, all'ultimo giro, va lungo alla Rascasse dovendo fermare la Ferrari prima delle protezioni. Gesticola, tenta di mettere la retro e la Rossa si spegne in mezzo alla pista con gli avversari, tra cui lo stesso Alonso, impossibilitati a migliorare il loro tempo. Michael, dopo otto interminabili ore di review, viene giudicato colpevole di aver appositamente parcheggiato la Ferrari in quel punto per mantenere la pole. La perdita della monoposto in ingresso viene considerata volontaria, tutti i gesti concitati all'interno dell'abitacolo vengono recepiti come un teatrino atto a coprire in qualche modo la colpevolezza. Un processo alle intenzioni? Forse. Sicuramente quanto basta per spedirlo in fondo alla griglia. Arriverà comunque quinto con una bellissima rimonta.

L'anno non era iniziato nel migliore dei modi. In Australia un botto senza conseguenze dopo metà gara, in uscita dall'ultima curva, mette fuori gioco la 248F1. Una piccola parte del mondiale se ne va in Ungheria. Con l'asfalto umido Michael si incaponisce nel voler restare in pista con le gomme intermedie ormai alla frutta. La difesa oltremisura su Heidfeld provoca danni ed il conseguente ritiro. Punti importanti per la classifica se ne vanno inutilmente.

VECCHIE RUGGINI

A 41 anni suonati, in lotta per un decimo posto è indicativo vedere Schumi nel 2010 rispondere al sorpasso duro di Barrichello con la Williams a Budapest con una reazione ancor più dura e cattiva. Il brasiliano, uscito dall'ultima curva, è più veloce di tre secondi al giro. Punta la Mercedes che si porta verso destra per difendersi: Rubens vuole andare proprio lì, dove c'è meno spazio, anche oltre la riga bianca: inutile chiedersi perché. Michael non ci sta e tra lui, il suo ex compagno ed il muretto dei box passa, forse, un foglio di carta. Atto di difesa a conti fatti inutile ed inutilmente cattivo, vista la differenza di prestazioni in quel momento della gara. Rubinho sarebbe passato comunque. Ma il carattere, alla fine, non lo cambi.

IL RISCHIO PIÙ GRANDE

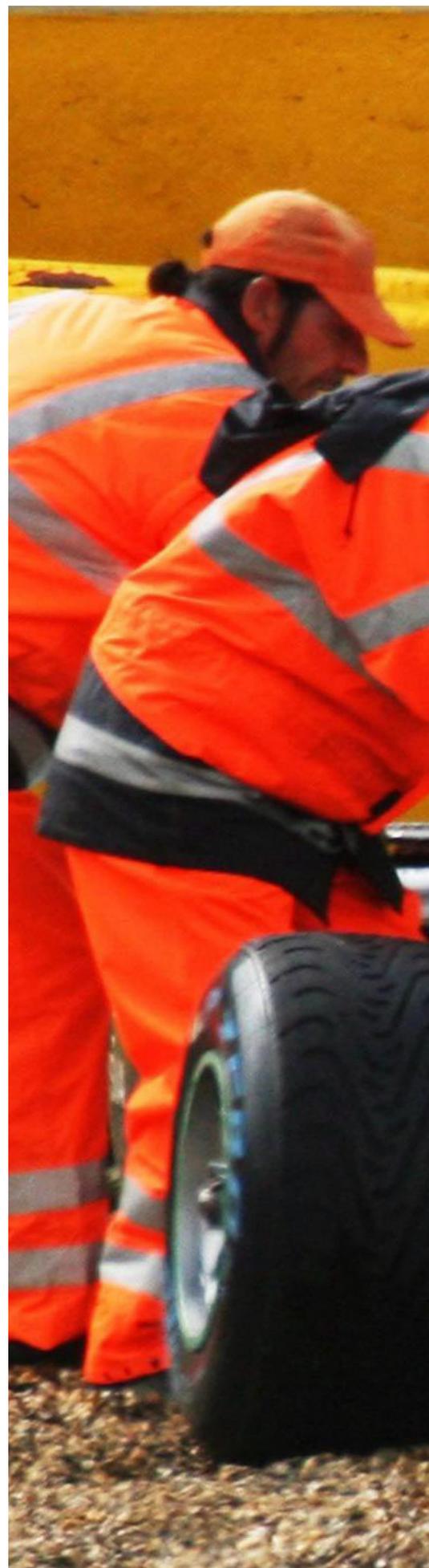
Sono pochi i millimetri che separano un incidente da una tragedia ad Abu Dhabi. Primo giro, tutti in gruppo: alla chicane che porta al primo tornantino Rosberg entra all'esterno, nel cambio di direzione le due Mercedes si sfiorano quanto basta per mandare Michael in testacoda. Sopraggiungono le altre vetture. I primi piloti lo sfilano fino a quando non arriva Liuzzi con la Force India. L'italiano vede all'ultimo la monoposto ferma in contromano e frenare non basta. Sale letteralmente sopra la Mercedes e solo per un miracolo il casco di Michael non viene colpito da una qualsiasi parte dell'altra vettura.

Dopo quello di Silverstone è forse questo il momento più rischioso della carriera: l'incidente verrà utilizzato come casistica per l'introduzione, nel 2018, di Halo.

SINGAPORE, POCA GIOIA E TANTO DOLORE

Nel 2011 e 2012 la location del primo GP svoltosi sotto le luci dei riflettori non porta assolutamente fortuna, anzi. In dodici mesi Michael colleziona due incidenti che lo mettono fuori gara ed alimentano le battute sull'età... Nel 2011 calcola male gli spazi e decolla sopra la Sauber di Kamui Kobayashi. Un anno dopo sbaglia il punto di frenata e centra in pieno la Toro Rosso di Jean-Eric Vergne. Non è, comunque, la prima volta in stagione. In Spagna la vittima è Bruno Senna e l'incidente costa cinque posizioni di penalità per il Gran Premio di Monaco. Guarda caso, dove Michael prende la pole senza poterla aggiungere alle statistiche.

Tanti episodi, dovuti anche alla longevità: forse ce ne siamo dimenticati qualcuno. Eventi che fanno parte di una carriera quasi sempre al top e che era corretto ricordare perché parte integrante della stessa. Senza questi, non sarebbe stato lo stesso Michael Schumacher.







UN RICORDO SPECIALE

MARIO DONNINI





“UN EROE POSTMODERNO”

di Alessandro SECCHI

Ventacinque anni in Autosprint, migliaia di pagine scritte e di emozioni stampate su carta tra settimanali e libri a tema

Mario Donnini è uno dei giornalisti più importanti del panorama sportivo italiano grazie al suo saper spaziare tra le due e le quattro ruote con un'agilità ed una competenza di tutto rispetto. In questa lunga chiacchierata su Schumi, Mario ci

offre la sua versione del tedesco inquadrando la sua carriera all'interno del movimento Formula 1.

Il rapporto con la stampa ed i fan ed alcuni aneddoti personali impreziosiscono questa intervista.

Comincio con una cosa che mi raccontò il compianto Andrea De Cesaris. Quando Andrea viene a sapere che c'è un nuovo arrivo in Jordan non si stupisce, perché sapeva che c'erano problemi con Gachot. Lo informano che corre questo ragazzo che, di fatto, è un pilota pagante. Michael si presenta infatti con una valigia da 150.000 sterline gentilmente offerte da Mercedes. Se vogliamo non c'è pilota più pagante, alla Karun Chandhok per fare un esempio e con tutto il rispetto per Chandhok. Andrea mi racconta che questo ragazzo a Spa è andato fortissimo e aggiunge "c'è una cosa che mi lasciò sorpreso: andiamo in debriefing ed io onestamente non ero andato veloce quanto lui. Mi giustifico parlando con Trevor Foster, dicendo che hanno rifatto il tratto di Blanchimont e c'è una specie di bump al centro, per cui io dovevo alzare il gas e non riuscivo a farla in pieno, cosa che fa la differenza in quel punto. Allora Foster guarda Michael e gli chiede cosa ne pensa, e lui risponde 'ha completamente ragione Andrea, a Blanchimont c'è un'asperità ed io i primi giri non l'ho fatta in pieno, è esattamente come dice lui'. Allora Foster gli chiede 'e poi?' e la risposta è 'e poi mi sono scordato che c'è questo problema e l'ho fatta in pieno.' Con uno che si presenta così capisci che non ce n'è. Ed io non che avessi avuto dei grossi problemi onestamente in qualifica". Così come non ce n'era con Patrese,

con la differenza che Briatore giocava un ruolo pesantemente a favore di Michael e pesantemente, diremo adesso, poco simpatico nei confronti di Riccardo. Il quale, visti i trascorsi, forse avrebbe meritato un pizzico di fiducia e rispetto in più.

Il primo disegno di Bernie

D'altronde Michael, in quel momento, era semplicemente una pedina. Jean-Marie Balestre era agli ultimi giorni di presidenza della FIA, ad ottobre sarebbe stato defenestrato. Il potere era ormai in mano a Mosley che sapeva di avere la maggioranza (avrebbe vinto poi con 43 voti a 29) oltre che di essere uno "strumento" di Ecclestone... era anche l'avvocato di famiglia.

Loro si stavano impossessando non solo della Formula 1 ma anche della sua gestione politica ed amministrativa che era in capo alla Federazione. Mosley sarebbe diventato presidente e Bernie vice. Tutte le volte in cui c'è una presa di potere monocratico c'è un assassinio ed in quel periodo a farne le spese fu il mondiale prototipi. Là c'erano marche, sponsor e piloti che facevano gola: Mercedes, Peugeot, Tom Walkinshaw, Wendlinger, Frentzen, Schumacher. Si trattava di distruggere quel tipo di campionato inglobando il suo meglio in F1. Ed è poi quello che è successo con tutti questi attori, insieme

a Jean Todt che poi è entrato in Ferrari. Nasce lo Schumacher velocissimo, stellare ma nello stesso tempo privo di remore, sportivamente parlando, che molto deve al fatto di essere stato educato e svezzato in F1 da due membri del cosiddetto Piranha Club, Flavio Briatore e Tom Walkinshaw. E non sono chiacchiere perché poi Schumi vince il primo mondiale con la Benetton ad Adelaide '94 compiendo l'atto più antisportivo nella storia di una gara decisiva per il mondiale, buttando terribilmente e spietatamente sulle barriere Damon Hill che in quel momento era campione del mondo virtuale. Anche se, però, a Michael vanno dati due tipi di merito. Il primo quello di essere stato sufficientemente spietato da riuscire a ghermire quel titolo, il secondo di sapere che in quel momento non c'era una regola che sarebbe potuta intervenire privandolo del risultato. La gestione della F1 in quel periodo era ancora un po' old western e, in quel momento, le nozioni di Briatore e Walkinshaw aiutarono. Schumi, riassumendo, va inquadrato nell'entrata di personaggi, contesti e soprattutto soldi e costruttori del mondiale Endurance in F1. Ed ancora oggi quel cambiamento si fa sentire pesantemente.

Il 1994, la scomparsa di Senna come spartiacque.

Dopo venticinque anni c'è ancora chi accusa Schumi di aver rubato indebitamente il trono al brasiliano.

Ma cosa sarebbe successo con Ayrton ancora in vita?

Dopo 90 anni ci sono ancora molti brasiliani arrabbiati con gli uruguaiani per avergli rubato la finale mondiale del 1950. A parte gli scherzi, oltre ad una tamponata non indifferente ad Ayrton a Magny-Cours nel 1992 ed una litigata tra le hospitality ad Hockenheim quando vengono separati dai meccanici, il confronto diretto c'è stato più tra i bilici che tra i rail.

Alla fine Schumi non è responsabile in nessun modo di nessuna disgrazia di Senna e viceversa. Sono due piloti che si sono



appena incrociati, hanno fatto appena in tempo a confrontarsi. L'unico duello terribile, diretto, c'è stato in Brasile nel 1994 quando Senna va in testacoda perché tale è l'intensità del passo di Schumi che a casa sua sbaglia. Ma non credo fosse una persona contro una persona: in quel momento c'era la Benetton B194 che era già al massimo della sua competitività e viceversa una Williams FW16 che era al minimo della maneggevolezza.

Quindi non è Schumi che dà una lezione a Senna. Sono due grandi campioni all'interno di due ferri piuttosto diversi. Comprendo i tifosi di Senna perché hanno un atteggiamento emotivo ma non c'è nulla di cui lamentarsi.

Forse all'inizio l'unica colpa è stata quella di aver festeggiato sul podio di Imola la vittoria del GP ostentando qualche sorriso

in più rispetto a quello che l'atmosfera suggeriva.

Però va anche detto che in quel momento non aveva accortezza di quello che stava succedendo. Anche perché l'annuncio della morte di Senna dall'Ospedale Maggiore arrivò più tardi, alle 18.40.

Io ero in redazione di Autosprint nell'ufficio del direttore Cavicchi e fino a quando non c'è stato il comunicato stampa dell'ospedale non avevamo la certezza di quanto fosse accaduto.

Quindi come non lo sapevamo noi non poteva saperlo lui.

La Ferrari ed il ciclo irripetibile

Il destino ha voluto che quello che avrebbe dovuto fare Senna, cioè andare in Ferrari e farla rinascere, poi è toccato a Schumi sebbene con una differenza.



Ayrton ci sarebbe arrivato a 35/36 anni, Michael ci è arrivato a 27. Il suo vantaggio è stato quello di poter creare un ciclo vincente potenzialmente infinito mentre per Senna, anagrafe alla mano, sarebbe durato meno.

L'eccezionalità del ciclo di Schumi è data non tanto dal vincere cinque volte il mondiale, quanto avere anche l'opportunità di vincerlo (e poi perderlo) almeno altrettante.

Lui è arrivato talmente giovane da poterlo perdere per quattro anni di fila, vincerlo cinque e poi, sostanzialmente, perderlo altre due volte. Potranno batterlo come vittorie, ma non potranno mai farlo in quanto a longevità perché non s'è mai visto un campione che corre per un top team... anzi il team più importante della Formula 1, per undici stagioni avendo queste

opportunità. Forse solo Jim Clark avrebbe potuto fare di più ma si è fermato al periodo '60/'68 con il ciclo Lotus. Se andiamo a vedere, poi, nel '99 è arrivato Irvine all'ultima gara a giocarselo, nel 2005 hanno cambiato le gomme con la Ferrari che restava sulle tele e nel 2006, non fosse stato per un incidente evitabile in Ungheria ed una biella saltata a Suzuka, avrebbe potuto vincerlo.

Che poi (Donnini lo dice ridendo) al tempo non gli demmo tanta importanza perché c'eravamo talmente stufo delle vittorie di Schumacher che era meglio una in meno che una in più. Ricordo anche che la stessa Rossa di cicli del genere in precedenza non ne aveva mai avuti, perché era un posto sognabile ed invivibile nel quale si restava in media tre, quattro anni al massimo. Lo stesso Gilles Villeneuve è stato una mosca bianca perché è arrivato a fine '77 e nell'82 era ancora lì, anche se il divorzio era

ormai sancito. Era un ambiente nel quale se perdevi ti facevano fuori e, se vincevi, alla lunga ti facevano fuori perché oscuravi la macchina. Schumi è riuscito, in quella Ferrari ed in quella situazione, a creare qualcosa di completamente diverso.

La Mercedes l'anno prossimo ha l'opportunità di demolire il record di undici mondiali in sei stagioni ma non credo che Hamilton resisterà per undici stagioni e dieci anni. Se ce la facesse avrebbe tutta la mia stima. Ma, detto questo, non vorrei che con questa storia del pallottoliere la Mercedes l'anno prossimo si portasse a quota dodici titoli in sei stagioni e qualcuno dicesse che ha riscritto la storia. Un cavolo! Perché prima di tutto nell'era di Schumi i mondiali li ha vinti solo lui mentre qui ha vinto anche Rosberg; poi perché Schumi è stato il capo della Ferrari per undici stagioni, un vero capitano giocatore. Questa è una storia priva di precedenti, concorrenti, eredi. Tutto questo per ricordare l'unicità del ciclo tecnico, umano, agonistico della Ferrari di Schumi.

Il secondo disegno di Bernie

Schumacher alla Ferrari è la seconda creazione di Ecclestone. Perché viene strappato dalla Jordan in una notte di inizio settembre '91 al Villa d'Este, con venti avvocati, Briatore, Eddie e Bernie stesso? Perché lo vuole in Formula 1 con una bella squadra? Prima di tutto perché è bravo, secondo perché gli serve terribilmente un tedesco in Formula 1. L'unica nazione in cui si fa fatica ad avere audience a fronte di un bacino d'utenza potenzialmente sterminato è la Germania che, tra l'altro, ha più successo col DTM.

Avere un ragazzo che ha l'esclusiva per RTL (l'emittente televisiva tedesca) è uno spunto in più per spingerlo verso la Benetton.

In un paio d'anni, poi, Bernie capisce che si tratta di una realtà sensazionale e, dopo la morte di Senna, intuisce che Schumi avrebbe potuto prendere il suo posto alla Williams. Ricordo delle chiacchierate in redazione con il direttore Cavicchi in cui, ad inizio '95, ci



dicevamo 'cavolo, se Schumi va alla Williams il mondiale per cinque anni è prenotato'. In quel momento infatti sarebbe potuto andare o in McLaren per ricongiungersi alla Mercedes, appena diventata motorista, oppure nel team che dominava con Damon Hill: con Schumi sarebbe finita per anni ed anni. Bernie sapeva che se il più bello si fosse sposato con la più bella, come succede nelle favole, sarebbe finita la Formula 1. Ed invece no: il più forte di tutti avrebbe dovuto prendersi l'onere di far rinascere la più prestigiosa e decaduta delle squadre. Questa era la nuova mission che avrebbe portato una variante narrativa stuzzicante e che poi diede un senso al decennio successivo, non a caso quello di maggiore espansione della Formula 1 che venne venduta globalmente. Dapprima con la curiosità del 'riuscirà il nostro eroe a far rinascere la Ferrari?' e poi con quella del 'quanto vincerà con questa Ferrari meravigliosamente rinata?'

Il motore immobile, il primo agente di tutto, è stato Bernie.

Red Mist

Gli inglesi la chiamano così. La nebbia rossa dell'agonismo. Lui era così, non guardava niente e nessuno. Con quella nebbia rossa in fronte vinceva come franava addosso a Damon Hill o tamponava Senna. È la trance agonistica, quella con cui lui era capace di qualsiasi cosa. Tra l'altro vivendola anche in negativo, come quando nel 1998 a Spa subisce un'ingiustizia da Coulthard e lui la vuole regolare passando alle vie di fatto. Se Stefano Domenicali, da bravo ragazzo, non lo ferma, parte una mitragliata di cazzotti che cambia la storia della Formula 1. Che poi quel giorno lui si giocava il mondiale, ma nel 2010 in Ungheria quando fa annusare l'odore del muretto a Barrichello si gioca forse un punto. Eppure lui in quel

momento non voleva saperne. Secondo me ha avuto episodi negativi che non hanno aggiunto nulla alla sua grandezza. Uno gli ha dato un titolo mondiale ma magari, se non fosse arrivato nel '94, Coulthard non gli avrebbe frenato davanti ed avrebbe vinto quello del '98. Quello che voglio dire è che avrei voluto vederlo un po' più pulito in pista e più chiacchierone fuori. Avremmo avuto meno episodi controversi e l'avremmo conosciuto meglio. Anche se, invecchiando, una delle grandi lezioni che ti dà la vita è che devi cominciare ad accettare la realtà così com'è.

Con i suoi tifosi

Michael è stato una persona che in vent'anni non ha mai fatto una polemica, uno che correva e stava zitto. Una persona funzionaria al sistema e che non ha creato mai problemi.

La prima volta che ha sbottato è stata quando ha criticato le gomme di marzapane del 2011.

Ho un paio di aneddoti su di lui.

Io Schumi l'ho conosciuto ad Imola in un test. Il box era aperto e nelle pause lui veniva fuori a firmare autografi. Un ragazzo assolutamente carinissimo, spiritoso. Ad un certo punto ricordo che arrivò una tifosa decisamente sopra le righe, esagerata ed esagitata e lui cominciò a recitare una pantomima bellissima perché scappava via e faceva finta di nascondersi quando questa ragazza arrivava. Il box era pieno di gente e lei lo cercava tipo gatto Silvestro con Titti. Con noi Michael era tranquillissimo e poi appena vedeva questa tifosa mimava proprio la paura, scappava e noi tutti giù a ridere. Questo per dire che una persona così non può essere schiva. Con gli anni, ovviamente, ha contribuito molto il fatto che fosse diventato un personaggio dall'esposizione mediatica superiore a quella del presidente degli Stati Uniti. Quindi, evidentemente, non puoi avere un atteggiamento tranquillo con la gente perché parte della gente è la prima a non averlo con te.

Sorpresa ai Caschi d'oro

Un altro aneddoto è del 1998.

Häkkinen vince il mondiale. Mika viene alla festa dei Caschi d'Oro ma, a sorpresa, il direttore Cavicchi decide di farlo premiare direttamente da Schumi, che accetta volentieri. Michael arriva dalla festa Ferrari al Motorshow in elicottero ed il direttore mi dice di aspettarlo all'ingresso di sicurezza, perché lui arriverà dal retro. Dovrò tenerlo lì qualche minuto in attesa che Mika salga sul palco, per poi farlo entrare in scena a sorpresa e consegnare il premio al nuovo Campione facendogli i complimenti. In tutto questo si aggiunge alla storia mio nipote Alex che, al tempo, aveva una decina d'anni e mi diceva di voler conoscere Schumacher dal vivo. Era in platea e gli chiedo di venire con me dietro al palco: lui non capisce perché Michael non era annunciato, nessuno sapeva del suo arrivo. Così gli dico 'guarda, se senti il rumore di un elicottero tutto può succedere'.

La serata inizia con tutte le varie premiazioni e mio nipote è lì che si annoia anche un po'. Ad un certo punto ecco il rumore dell'elicottero ed io lo avviso: 'adesso stai molto attento: conta fino a cinquanta e poi apri gli occhi'. Alla fine, quando li apre, gli dico 'Allora? Vedi niente?'. 'No, non vedo niente, chi è questo?!' ed io 'come chi è, alza la testa!'. Quando si rende conto ricordo quell'espressione da film di chi resta paralizzato con gli occhi a palla e la bocca spalancata, con Michael che ride come un pazzo perché ha capito la sorpresa e capisce che la sua notorietà ha addirittura un effetto terrorizzante, in positivo ovviamente, su un

bambino. Allora lo tranquillizza, gli mette una mano sulla spalla, gli chiede se ha carta e penna che poi, ovviamente, fornisco io, e gli fa un autografo molto bello e leggibile. Infine lo abbraccia con mio nipote tutto emozionato. Ai tempi non c'erano i telefonini, altrimenti sarebbe scattato il selfie d'obbligo. Arrivato il momento di entrare in scena mi fa segno col pollice, fa un sospiro, si tira la giacca ed entra a consegnare il premio. Insomma, che ti sembra uno stronzetto questo?!

Il rapporto con la stampa

Se vogliamo è stato meno carino con i giornalisti. Lui aveva una pressione mediatica che forse solo Maradona e Cassius Clay possono essere paragonati, chiunque voleva parlare con lui. A differenza degli altri due, lui l'ha gestita affidando un registratore con le dichiarazioni a Sabine Kehm. A mio avviso questa non è stata la sua parte migliore. In genere qualsiasi campione battezza alcuni giornalisti dei quali si fida e con i quali parla di più. Lui invece ha preferito così, ha alzato un muro, come quando vai all'ufficio postale e c'è il vetro tra te e l'interlocutore con il microfonino e l'altoparlante gracchiante. Il suo rapporto con la stampa è sembrato quasi impiegatizio. E questo è stato un grande danno per tutti noi: la grande malinconia che ora ci avvolge è che tutti noi abbiamo vissuto Schumacher con questo metodo liofilizzato delle interviste preconfezionate e della distanza di sicurezza pensando "dai, verrà un giorno in cui lui sarà un ex pilota, sarà una persona finalmente lasciata in pace e, con molta tranquillità, si siederà accanto a noi, ci darà una pacca sulla spalla e ci dirà 'adesso potete chiedermi tutto ed io vi dirò altrettanto e ci faremo due risate insieme'".

Ecco, è questo che ci manca e credo che

in questo momento manchi anche a lui, consciamente o meno. Nelle storie importanti della nostra vita, che siano sentimentali, affettive o che altro, quando finiscono, quando la vita ci allontana diciamo sempre 'oh cavolo, avevamo ancora tanto da dirci'. Ecco, con Schumacher purtroppo avevamo ancora tutto da ascoltare. Pensa quanto sarebbe stato bello averlo come uomo di commento, come voce critica. Si sarebbe trasformato in un magnifico intellettuale della Formula 1.

La sua è un'assenza terribile.

È vero che in pista ha vinto quello che ha vinto ma pensa quanto avrebbe potuto fare come coscienza critica e testimone del tempo. Io uso dire che la Formula 1 è una meravigliosa vedova, perché ha perso i due più grandi mariti della storia recente, Senna e Schumacher, con le dovute differenze perché se Michael usava il registratore Ayrton voleva esserci in prima persona per tutti. Pelè e Maradona continuano a parlare di calcio da cinquant'anni, Senna e Schumacher non li abbiamo e ci manca una memoria di trentacinque. Non sono i giornalisti i testimoni storici, perché sono dei prestigiosi cancellieri in un tribunale. I veri testimoni sono i piloti.

Chi è stato, alla fine, Michael Schumacher per la Formula 1?

L'esempio simbolo è il finale della stagione 1999, quando torna dopo l'incidente. Michael fa tutto il possibile per aiutare Irvine a vincere quando conta poco e tutto il possibile per non aiutarlo quando conta troppo. È stato un perfetto eroe postmoderno. Non completamente buono e non completamente cattivo.

Un ringraziamento da parte di Passione a 300 all'ora a Mario Donnini per la sua disponibilità.





ORO

Marlboro

Marlboro

vodafone

PIAGGIO
AERO

Marlboro

Marlboro

VOD

VENT'ANNI DIETRO LA VISIERA

di Luca CASAROTTO

I caschi utilizzati da Schumi non si sono mai distinti per livree particolari a parte qualche eccezione, soprattutto verso la fine della carriera. Rientravano però in quel gruppo un po' retrò immediato da riconoscere, specialmente da bordo pista: caschi semplici, con colori netti e distintivi. Il suo disegno ha origini lontane: già nelle categorie minori, ad esclusione del kart dove aveva ancora una livrea "acerba" del tutto simile a quella odierna di Vettel, i colori ed il disegno erano già quelli che conosciamo tutti: fondo bianco, calotta azzurra/blu e bandiera tedesca sui lati.

Questa combinazione l'ha accompagnato dal GP d'esordio, quello del Belgio 1991 a Spa-Francorchamps con la Jordan, fino al GP d'Europa del 2000 corso sul circuito del Nürburgring. Dal GP di Monaco in avanti un cambio importante nella livrea: il fondo bianco divenne arancio (dalla televisione risultava rosso, in realtà era proprio tendente all'arancio) per evitare che venisse confuso, dalla Tcam, con il casco di Barrichello. Da quel momento in poi mantenne questa colorazione fino all'ultima sua gara con la Mercedes.

Se per quel che riguarda la livrea Michael si è sempre mantenuto, più o meno, sulla stessa linea,



1991

lo stesso non si può dire per i modelli e marche di caschi che si sono susseguite negli anni. Al suo esordio con la Jordan indossò un ARAI GP2, un casco classico per l'epoca usato tra gli altri da Nigel Mansell.

Dovette applicare, un quell'occasione, una "pezza" nera sulla parte frontale della calotta per coprire

il logo ARAI, in quanto lo sponsor del team era SHOEI, altra nota marca di caschi.



1992

Proprio con SHOEI corse alcune gare del 1992 in Benetton: più precisamente con uno SHOEI GRV e il modello più conosciuto, grazie a Senna, X4.

Non passarono molte gare prima che decise di abbandonare anche SHOEI per tornare con BELL, marchio con il quale corse nelle formule minori e con i prototipi. Più precisamente adottò il BELL M3, modello che mantenne fino alla fine del 1993.



1993

Proprio in quell'anno ci fu il primo tentativo di cambiare completamente disegno: la bandiera tedesca non era più presente solo di lato ma circondava anche tutta la mentoniera.

Questo disegno, però, non deve aver soddisfatto Michael dato che, dopo nemmeno un anno, decise di tornare al suo tradizionale schema.

Nei test invernali prestagionali del 1994 provò ancora a cambiare completamente livrea. Il risultato fu poco incoraggiante e venne abbandonato subito.



Michael Schumacher col casco usato nel 1995



1994

Nel 1994, annata infausta per la F1, decise di passare al BELL XFM-1 che indossò per tutta la stagione. Questo casco fu utilizzato parecchio negli anni '80 (Senna '88 su tutti), mentre la sua versione SNELL '90 non venne quasi mai adottata.

1995

Nel 1995 tornò con un BELL M3 anche se lo abbandonò, verso la fine della stagione, a favore di un BELL Vortex. Quest'ultimo è "famoso" per la foto di Michael portato in trionfo da Briatore in quel di Aida.



1996

Con il passaggio alla Ferrari, nel 1996, tornò ad usare un BELL M3. Tuttavia, "grazie" alle scarse prestazioni della F310 provò ad utilizzare un Feuling SS, famoso per essere stato usato da alcuni piloti della Indycar (ad esempio Fittipaldi). Clamorose sono le immagini di Michael con la testa piegata da un lato per far arrivare più aria al motore!



1997

Nel 1997 tornò ad indossare, per tutta la stagione, un BELL Vortex, modificato a livello aerodinamico nella parte finale della stagione.



1998

Nel 1998 continuò ad utilizzare un BELL Vortex alternandolo con un Feuling II. Famosa è la livrea utilizzata (e poco fortunata) a Suzuka con la base bianca sostituita da una bella cromatura e la bandiera a scacchi a posto di quella tedesca. Altra particolarità di Suzuka: Michael arrivò ad utilizzare il Feuling nelle prove e il Vortex nella gara. Un vero perfezionista!

1999

Nel 1999 arrivò il primo cambio dopo tanto tempo: Michael abbandonò il Vortex in favore del nuovo K1 che fu evoluto, nel 2000, nel K1SV, modello mai commercializzato e caratterizzato da una calotta molto accentuata a livello della fronte.



2000

Particolare era anche il sistema radio, situato dentro una "scatola" posta sul lato destro del casco stesso. Con questo portò a casa il primo mondiale targato Ferrari. Piccola curiosità: durante il GP di Suzuka utilizzò il casco di SPA...



2001

A partire dal 2001 il connubio Michael BELL si interruppe. Famosa è la controversia durante il primo GP della stagione: Melbourne. Michael decise di cambiare marchio e passare con la tedesca Schuberth, pur avendo ancora in essere un contratto con la BELL. Corse le prime prove libere (sì, quelle dove si capottò nella via di fuga) con il nuovo Schuberth QF1 ma fu costretto, tramite vie legali, a correre il GP con il "vecchio" BELL K1SV. Dal successivo GP di Sepang cominciò, definitivamente, il connubio Schumacher-Schuberth, destinato a durare fino a fine carriera.

Grazie alla stretta collaborazione con la ditta tedesca, i modelli dei caschi si modificarono, gradualmente, negli anni. Soddisfacendo, così, le richieste di Michael da sempre molto attento ai dettagli.

Già da metà annata del 2001 il casco venne cambiato da QF1 a RF1. Degna di nota è la versione con bandiera americana indossata durante il GP di Indianapolis, per commemorare le vittime degli attacchi alle torri gemelle di New York.



2002

Con la stagione 2002 fece la sua comparsa la "forma" definitiva dello Schuberth RF1.

Il casco è famoso per avere una mentoniera molto accentuata, una grossa presa d'aria sulla calotta e un solco caratteristico che circonda tutta la parte posteriore. La livrea rimane la solita con l'aggiunta, sulla calotta, dei loghi di Michael.

L'apparato radio diventa ancora più piccolo e sempre più integrato con il casco stesso.

2003

Il 2003 vede fare il suo ingresso il collare HANS. Per questo motivo, il casco viene dotato delle famose HANS CLIPS, degli agganci sui quali fissare il collare.

La livrea rimane invariata e la forma pure. In occasione del GP di Imola di questo anno, il main sponsor del team passa da bianco a nero per ricordare la madre di Michael, scomparsa nello stesso weekend di gara.



2004

Nel 2004 la livrea cambia leggermente: La parte nera della bandiera tedesca, quella sopra la visiera, viene sostituita da una parte arancio. Le clip dell'HANS vengono rimosse e al loro posto vengono create delle fessure, nelle quali il "nastro" del collare penetra. Da ricordare è la bella livrea utilizzata durante il GP di Monza. La bandiera tedesca viene sostituita da quella italiana, con il verde che copre tutto il retro del casco.



2005

Nel 2005, annata sfortunata per la Ferrari e per Michael, la livrea viene modificata con un disegno differente. Le foto valgono più di mille parole.



2006

Nell'ultima annata in Ferrari, la stagione 2006, il casco diventa totalmente rosso/arancio, con la bandiera tedesca che scompare. In Brasile, ultima gara del campionato, il casco è commemorativo:



Casco utilizzato per la stagione 1999

Michael pensa possa essere l'ultima volta che correrà in F1: compagno dettagli dorati, come il famoso drago e le stelle sulla calotta, e sempre sulla parte superiore vengono impresse tutte le 91 vittorie conquistate sino a quel momento.



2007

Nel periodo che va dal 2007 al 2009 Michael si cimenta come "collaudatore di lusso" e non possono mancare i caschi che seguono le livree imposte dalla squadra. Nel 2007 fa capolino una banda bianca dove viene, solitamente, posto il logo della nota marca di sigarette.

Nei test di Barcellona del 2007 e 2008 è con questa livrea che Michael scende in pista con la F2007 e la F2008.



2009

Nel 2009, invece, per il presunto (da molti sperato) ritorno al volante della Ferrari, al posto dell'infortunato Massa, viene preparato un casco che non verrà mai usato.

La livrea è simile a quella usata nei test del 2007, con i colori invertiti sulla fascia che avvolge la calotta: Sfondo rosso e "codice a barre" bianco. Sulla mentoniera e sui lati del casco compare uno degli sponsor della Scuderia.



Livrea usata per la stagione 2003



2010



2012

Nel 2010, a sorpresa, Michael annuncia il rientro nel mondiale di F1. Non più alla guida di una Ferrari ma della rientrante Mercedes. Il casco, stupendo molti, rimane ancora tutto rosso: ovviamente compaiono gli sponsor della scuderia tedesca.

L'ultima stagione di Michael non presenta modifiche particolari rispetto all'anno precedente. Tuttavia, sempre a SPA, viene presentato un casco commemorativo per i 300 GP disputati.



2011



300 GRAN PREMI

Tra il 2010 e il 2011 la Schubert manda in "pensione" l'ormai vecchio RF1. Al suo posto entra l'SF1. Tornano gli attacchi dell'HANS, spuntano quattro prese d'aria sulla mentoniera e, in alcune gare, cambia anche la presa d'aria sulla calotta.

Il colore principale è l'argento e gli interni vengono modificati dal nero al rosso (anche se ne esiste una versione, usata in prova, con gli interni neri). Si giunge al GP del Brasile ad Interlagos, ultimo di Michael in F1. Il casco è lo stesso che l'ha accompagnato per tutta la stagione, ma ai lati dello stesso fa capolino una frase: "Life is about passions, thanks for sharing mine".



20 ANNI DI CARRIERA

Una nota curiosa: nessuno dei caschi speciali indossati in carriera (Suzuka 1998, Indianapolis 2001, Monza 2004, Brasile 2006, Spa 2011 e 2012, Brasile 2012) è stato portatore di fortuna. Infatti in nessuna di queste occasioni Michael ha vinto una gara. Anzi, in alcune occasioni è stata invece la sfortuna a condizionare i suoi weekend.

Durante il GP di SPA, in occasione dei vent'anni di corse in F1, Michael indossa un casco completamente dorato, la cui livrea è stata creata utilizzando un numero ragguardevole di fogli d'oro applicati, uno ad uno, per creare il fondo di questo casco particolare.

Vent'anni di carriera in F1, vent'anni di caschi. KeepFightingMichael!

Immagini da ANSA Foto, Mercedes, Wikimedia Commons





UN GRANDE AMORE

di Paolo BOMBARA



Si può riassumere così la storia tra Michael Schumacher e la F1 e tra la F1 e Michael Schumacher.

Un grande amore con tantissime gioie ed anche episodi tristissimi, come gli incidenti mortali di Roland Ratzenberger ed Ayrton Senna... con tanti successi clamorosi e martellanti, ma anche momenti difficili perché lo sport in genere e la F1 in particolare non sono mai semplici, mai scontati.

Schumacher ha lottato, ha sgomitato, ha sudato, ha sofferto, ci ha messo tanto del suo, ha saputo collaborare ottimamente con colleghi, tecnici, meccanici, dirigenti spesso diventati amici, come Jean Todt, come Ross Brawn, come Rory Byrne. Ha vinto e fatto vincere imparando anche dagli errori, come quello di quel mondiale che avrebbe potuto essere il suo terzo (e primo con la Ferrari) conclusosi malamente a Jerez, nel 1997.

Non s'è fatto mancare neppure il dolore fisico, con la duplice frattura riportata a Silverstone nel 1999, né la paura (per sua

stessa ammissione) quando restò senza capacità direzionale per la rottura dello sterzo ad Interlagos, in prova, nel 1995, un anno dopo che analoga avaria era costata la vita a Senna. "Non c'è nulla di peggio che restare senza capacità direzionale - mi confidò in un'intervista al Castellet, nell'inverno 1996 - perché se anche resti con l'acceleratore bloccato hai sempre freni e sterzo per cavartela. Se resti senza freni scali ed hai lo sterzo, ma senza sterzo ti senti veramente passeggero della vettura e non ti bastano i freni...". In realtà, nel 1999, il suo peggiore incidente fu dovuto proprio ad un problema ai freni, pare per uno spurgo imperfetto.

Il grande amore tra la F1 e Schumi è suggellato da 7 corone iridate. Se glielo avessero predetto quel 23 agosto 1991 sarebbe stato il primo a scoppiare a ridere. Impossibile anche solo pensarci, ed invece lo ha fatto.

dire che o se l'erano già preparata partendo da casa - ipotesi priva di senso - oppure il cambio era veramente bloccato. Ancor prima dei suoi titoli e di quell'episodio, ricordo però come strappò applausi a tutti il giorno della sua prima vittoria, a Spa-Francorchamps un anno dopo l'esordio, nel 1992. Come spesso accade nel GP del Belgio, la pioggia fu della partita. Schumi fu il primo ad intuire quand'era il momento giusto per rientrare ai box e calzare gli pneumatici slick. Lo fece, azzeccando la mossa vincente.

Non ci sono dubbi: il circuito belga, detto l'Università della F1, oltre ad essere quello del suo esordio è spesso stato per Schumi teatro di gare memorabili od anche di fattacci (come quello del 1998 col tamponamento provocato da Coulthard) o squalifiche pure un po' assurde, come quella del 1994, per un pattino in legno troppo consumato. Dieci anni dopo, sempre a Spa-Francorchamps conquistò un secondo posto che valeva più d'una vittoria, poiché gli consentì di conquistare matematicamente il settimo titolo mondiale. A vincere, quel giorno, fu Kimi Räikkönen (McLaren), il futuro e finora unico campione del mondo con la Ferrari dell'epoca post-Schumacher. Sempre a Spa-Francorchamps abbiamo anche assistito, nel 2000, al famoso sorpasso - che allora venne definito come il più bello ed emozionante di sempre - da parte di Häkkinen con l'involontaria complicità del doppiato Riccardo Zonta sulla sua Bar-Honda. Spa-Francorchamps è un punto chiave, uno spot immancabile della sua carriera, assieme a Montecarlo, Suzuka, Monza, Silverstone ed altri ancora.

Tanti anni (19), tante vittorie (91), tanti primati. Un mostro. Un campionissimo. Applausi, solo applausi. Appena arrivato alla Ferrari, nel 1996, lo intervistai e gli chiesi se ambisse a battere il primato di Juan-

Manuel Fangio, 5 titoli mondiali, che fino a quel momento (ed anche un po' oltre...) era sempre apparso come imbattibile. Di fatto, per antonomasia, nessun primato è imbattibile, ma forse un po' era intimidito pure lui da quello dell'argentino e mi confidò, invece, di tenere molto di più a battere quello di Prost per numero di GP vinti (51).

Alla resa dei conti, ha fatto strage di tutto: 7 titoli mondiali, di cui 5 consecutivi (due primati) e 91 vittorie in GP. Oggi, Lewis Hamilton, ha i numeri per provare a togliere in futuro il tedesco dal piedestallo. Vedremo. Di certo sarebbe un eventuale successore qualificato e se ci riuscirà non ci saranno rimpianti, perché i record esistono per essere battuti, com'era solito dire proprio Michael.

In realtà, il solo grande rimpianto è un altro: che la traiettoria vincente di Ayrton Senna non abbia potuto intrecciarsi più a lungo con quella di Michael Schumacher. Il loro duello tra titani sarebbe stato un must epocale. Imperdibile.

"Un ringraziamento speciale da parte di tutta Passione a 300 all'ora a Paolo Bombara, per aver accettato di contribuire con i suoi ricordi su Michael a questo Magazine, impreziosendolo con aneddoti ed esperienze dirette"



Nel 1991, il loro grande amore è scoccato subito ed era già fiorito due volte prima che Schumi approdasse a Maranello nel 1996, con due primi titoli consecutivi conquistati coi colori della Benetton, nel 1994 e 1995. Nella squadra di Enstone aveva conosciuto Ross e Rory, che poi lo hanno seguito a Maranello, e lì aveva lasciato il segno non solo con le vittorie ma anche con altre prestazioni eccezionali, come una gara conclusa "solo" con un secondo posto che vale un successo.

Accadde a Barcellona nel 1994, in un periodo di grande tensione per la F1, dove il tedesco chiuse secondo alle spalle di Hill, ma col cambio bloccato in quinta marcia per buona parte della gara. Lo so: molti ancora non ci credono ma in quell'occasione, dopo aver espresso la mia incredulità, venni invitato pochi momenti dopo il traguardo dalla Benetton ad osservare la telemetria di Michael Schumacher, giro per giro. Posso



1969 - 1990

- 15** | **STREGATO DA AYRTON**
di Paolo Bombara
- 17** | **23 SETTEMBRE 1990, LE MANS**
di Paolo Bombara
- 21** | **25 NOVEMBRE 1990, MACAO**
di Paolo Bombara
- 22** | **MERCEDES C11 '90 / C291 '91**
di Federico Benedusi e Sauro Torreggiani

1991 - 1995

- 28** | **JORDAN 191 '91**
di Alessandro Secchi e Sauro Torreggiani
- 30** | **QUEL PUGNO ALZATO AL PROFESSORE**
di Paolo Bombara
- 32** | **BENETTON B191 '91**
di Alessandro Secchi e Sauro Torreggiani
- 34** | **BENETTON B191B '92 / B192 '92**
di Alessandro Secchi e Sauro Torreggiani
- 38** | **BENETTON B193 '93 / B193B '93**
di Alessandro Secchi e Sauro Torreggiani
- 44** | **BENETTON B194 '94**
di Alessandro Secchi e Sauro Torreggiani
- 50** | **BENETTON B195 '95**
di Alessandro Secchi e Sauro Torreggiani
- 50** | **DAMON HILL**

1996 - 2000

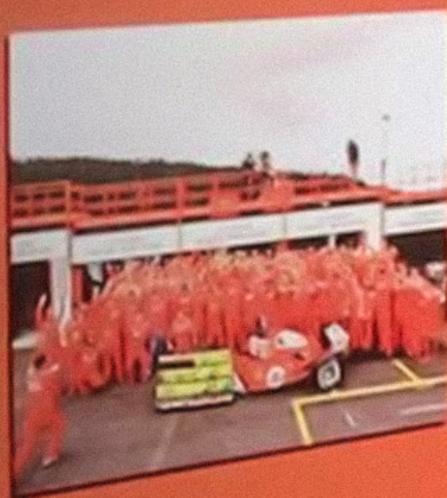
- 60** | FERRARI F310 '96
di Alessandro Secchi e Sauro Torreggiani
- 66** | FERRARI F310B '97
di Alessandro Secchi e Sauro Torreggiani
- 70** | FERRARI F300 '98
di Alessandro Secchi e Sauro Torreggiani
- 76** | FERRARI F399 '99
di Alessandro Secchi e Sauro Torreggiani
- 81** | "FACEVA LA DIFFERENZA"
di Alessandro Secchi
- 84** | FERRARI F1-2000
di Alessandro Secchi e Sauro Torreggiani
- 87** | SUZUKA 2000
di Alessandro Secchi
- 92** | LA "205"
di Alessandro Secchi
- 94** | MIKA HÄKKINEN
- 99** | "CIAO, COLOMBO..."
di Alessandro Secchi ed Ercole Colombo

2001 - 2006

- 106** | FERRARI F2001
di Alessandro Secchi e Sauro Torreggiani
- 113** | DAVID COULTHARD
- 115** | FERRARI F2002
di Alessandro Secchi e Sauro Torreggiani
- 120** | FERRARI F2003-GA
di Alessandro Secchi e Sauro Torreggiani
- 126** | FERRARI F2004
di Alessandro Secchi e Sauro Torreggiani
- 134** | FERRARI F2004M '05 / F2005
di Alessandro Secchi e Sauro Torreggiani
- 140** | FERRARI 248F1
di Alessandro Secchi e Sauro Torreggiani
- 145** | FERNANDO ALONSO
- 149** | "VEDERE OLTRE"
di Alessandro Secchi e Luigi Mazzola
- 155** | ALLA RICERCA DI SÉ
di Alessandro Secchi
- 156** | SABINE KEHM

2010 - 2012

- 162** | MERCEDES MGP W01
di Alessandro Secchi e Sauro Torreggiani
- 166** | MERCEDES MGP W02
di Alessandro Secchi e Sauro Torreggiani
- 170** | MERCEDES F1 W03
di Alessandro Secchi e Sauro Torreggiani
- 175** | SUL FILO DEL RASOIO
di Alessandro Secchi
- 183** | "UN EROE POSTMODERNO"
di Alessandro Secchi e Mario Donnini
- 189** | VENT'ANNI DIETRO LA VISIERA
di Luca Casarotto
- 194** | UN GRANDE AMORE
di Paolo Bombara



Textual information, likely a list of names or dates, displayed on a red background.



#Michael50

*"I've always believed that you should never, ever give up
and you should always keep fighting
even when there's only a slightest chance"*

#KeepFightingMichael