

TEST A BARCELLONA / Al secondo giorno dopo la lunga pausa ecc

Schumacher fa il record

Lampo e crolla di un solo centesimo il primato di Barrichello

ha concluso con un
e prove catalane, ma
stato battuto di soli 12
Michael ha svolto
ti con le nuove
ne. La Ferrari ha
r lui una vera
e-simpatia. Tanto che
ni chiacchiera e ha
ante di italiano al
rivela: «A volte
annolini ai miei figli».
della rossa 2000 che
Il relax in Dubai



Michael Schumacher, 31 anni, con
durante una pausa dei test che ha
uso ieri a suon di record (Colombo)

Si alle modifiche a Monza Il via ai lavori solo a luglio

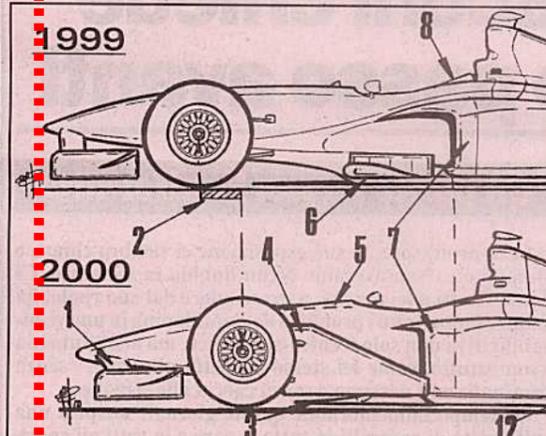
GINEVRA (Svizzera) — La commissione circuiti e sicurezza della Federazione internazionale dell'automobile ha approvato, nella riunione di lunedì, il progetto di modifica della pista dell'autodromo di Monza. Il piano presentato è firmato dall'ingegnere Giorgio Beghella Bartoli e fa seguito alle richieste del delegato alla sicurezza Fia, al termine dell'ultimo GP. Ora la Sias, la società che gestisce il circuito, chiederà le necessarie autorizzazioni: i lavori sono programmati per luglio e dovranno essere conclusi in tempo per i test Fia di F.1, previsti dal 29 agosto al primo settembre, in vista del GP d'Italia del 10 settembre.

Due gli interventi di rilievo: il primo riguarda la variante sul rettilineo che sarà sostituita con una curva stretta al posto della attuale «S» per evitare il passaggio obbligato delle monoposto sui cordoli; il secondo riguarderà la variante della Roggia: il tratto rettilineo, tra la prima curva a destra e la seconda opposta sarà allungato di 10 metri. Infine le protezioni alla Variante Ascari saranno arretrate di tredici metri.

L'ESAME

Benetton, tutto più

La B200 taglia con le soluzioni rivoluzionarie sperimentate nel '99. Ecco le novità



Il disegno di Giorgio Piola mette a confronto la Benetton '99 con

La Benetton punta sulla semplicità per riprendersi il posto tra le grandi della Formula 1. La nuova B200 segna un taglio netto con il passato: basta con le soluzioni rivoluzionarie, difficili da mettere a punto. Ci riferiamo al complicato sistema di differenziale per i freni anteriori che, con il suo peso di circa 10-12 kg spostati nella parte anteriore del telaio, aveva obbligato i progettisti a costruire la monoposto con il passo più lungo della F1.

Nel confronto fra i profili si nota come la nuova monoposto sia più corta del modello 1999 che aveva un passo di 328 cm circa. La B200 dovrebbe aver perso per strada quasi 20 cm. Tuttavia il muso (numero 1) è più lungo, ha i sostegni dell'alettone rivolti all'indietro e si è abbassato notevolmente per seguire la tendenza imposta dalla McLaren.

Le modifiche principali riguardano l'aerodinamica. Sono sparite le carenature di protezione ai lati dell'abitacolo (6) che contenevano dei piccoli deflettori nella parte superiore per lasciare posto a grandi schermi (4) molto simili a quelli della McLaren; le fiancate (7) sono più lunghe. Nuova la soluzione della zona coltello nella parte inferiore della vettura (3).

Sul vecchio modello era piatta, come su tutte le altre monoposto: sulla B200 presenta una bombatura e un raccordo molto arrotondato con la zona inferiore

del telaio. La nuova B200 è compatta e presenta due piccole pinne (5) nella parte superiore del telaio davanti all'abitacolo. Questa soluzione, simile a quella adottata da tempo dalla McLaren, permette di abbassare la zona centrale superiore del telaio. Sono invece sparite le piccole pinne ai lati della testa del pilota. Da questa stagione, per regolamento, le protezioni laterali devono avere dimensioni ben precise, quindi le squadre non hanno più potuto aggirare la norma.

Novità, meno appariscenti, nella parte posteriore della vettura. Le pinne

Ieri il battesimo

MONTMELÒ — (a.cr.) Tre giri della cautela quello della Wurz al volante, è uscita dal box e, nel timore di rotture, se ne è ordinato all'austriaco di spingere a completare altri 2 giri, ma B200 da domani, ne ha fatti 9. La china 2000 c'era Joan Villadelprat Benetton, ora impegnato.

Da oggi con la Benetton in pista Button poi seguirà Junqueira, Irvine e Herbert) e McLaren con

TEMPI — 1. M. Schumacher (Benetton B199) 1'25"095 (9); ■ MINARDI A BILBAO — La notte febbraio al Museo Guggenheim ■ IL DNA DEI SENNA — La farfalla porsu alla prova del Dna per stabilire se ha una figlia illegittima. Il giudice de Barros che da anni si batte per la bimba è lo scomparso pilota di Formula 1 Victoria andrebbero, se

INVIATO

(Spagna) Schumacher con re-l Schumacher in vacanza in valigia il so del Monto... al- asferia spa- colaudava i tatici che la a preparato e scese a orando così il preceden- lito 9 gior- arrichello modo per ri- fatti quanto to a Campi- numero 1 in pre il pilota lasciano ob- bio, il ferra- ra in Dubai, parte delle anze inver- il Dubai - l tedesco - o posso al- Per esempio in bici due o problemi. E sicuro, dove titi rigorosi

farà vivo a tanto quan- ce l'erede dei suoi desi- rispondere tteristiche: e che fosse l'aspetto ae- eno pesan- ro di gravità motore con in più». lto il tede- ne la nuova bene, visto no di un me-

se per provarla a fondo prima del GP d'Australia: «Se la Ferrari si dimostrerà subito sana e competitiva il tempo che ci resterà sarà comunque sufficiente, ma se invece dovesse avere qualche grosso guaio...Comunque non sono David Copperfield (il prestigiatore britannico; n.d.r.) e dunque non so cosa accadrà».

La Ferrari, dal canto suo, assicura che dopo aver tolto i veli alla nuova vettura non si perderà tempo: le prove inizieranno subito, il giorno stesso o quello successivo a Fiorano e poi se tutto funzionerà alla perfezione e il tempo regnerà la squadra si trasferirà al Mugello. Ma in caso di pioggia la Ferrari tornerà

a Barcellona. Anche Barrichello può stare tranquillo: la seconda macchina arriverà a 7 giorni dal lancio.

Prima di provare le gomme, Michael ha dovuto esaminare un lungo elenco di novità (frizione, scarichi, elettronica e freni) che implicava lunghe soste ai box, poi è rimasto bloccato a lungo per un guasto alla trasmissione: questo ha consentito alla Ferrari di mettere in atto la nuova strategia del sorriso, che ha lo scopo di far riguadagnare simpatia a Schumi. Così il tedesco si è fermato a lungo a chiacchiere, sotto il tendone del team, trattando gli argomenti più disparati: i cambiamenti in squadra, i rivali,

la lingua sino alla sua sfera privata. «A casa cerco di rendermi utile, faccio un po' di tutto — ha spiegato —: a dicembre quando Corinna si è recata in Norvegia per preparare la nostra casa, io sono rimasto con Gina Maria ed è stata un'esperienza bellissima. Non mi faccio problemi neppure a cambiare i pannolini, tanto che a volte faccio colazione, dimenticandomi di lavare le mani! Perché non ho portato i miei figli a Campiglio? Preferisco tenerli lontani dai riflettori. Al mondo c'è anche gente che rapisce i bambini di gente famosa...».

Ai box del Cavallino in questi giorni Schumi ha trovato tanta gente nuova

come il connazionale Dieter Gundel, nuovo responsabile dell'elettronica che prima di essere ingaggiato a Maranello è stato brevemente alla BMW dopo una lunga parentesi alla McLaren. «I cambiamenti non hanno avuto alcun carattere punitivo — ha spiegato Michael — semplicemente tecnici e meccanici vogliono fare nuove esperienze e crescere, tutto qui». Non è mancato neppure un pronostico per il 2000 («Credo che la lotta al titolo sia riservata a noi e alla McLaren, un gradino più sotto vedo la Jordan e forse la Jaguar») e un elogio alle misure adottate dal Consiglio Mondiale della Fia: «La riduzione della veloci-

tà in corsia box è una buona cosa perché diminuisce il pericolo di incidenti».

Ma ai box del Cavallino in questi giorni c'era anche una ragazza minuta dai capelli rossi: si chiama Marlene (il cognome è gelosamente tenuto segreto dall'interessata e dalla squadra), viene da Modena ed è una delle tante insegnanti di italiano che dovranno aiutare Michael a imparare l'italiano: «Mi sto impegnando più duramente che in passato — ha concluso Michael — perché lo esigono i tifosi, la mia volontà di scambiare quattro chiacchiere con i meccanici e il desiderio di imparare una nuova lingua».

Andrea Cremonesi

VIA ALLA SERIE IRIDATA

Sainz d'attacco nel Rally di Montecarlo

MONTECARLO — Com'è tradizione, il primo mondiale a prendere il via, in quest'inizio di terzo millennio, è quello dei rally. E, naturalmente, è con Montecarlo che si aprono le ostilità. La gara monegasca, primo dei 14 appuntamenti iridati, scatta domattina (ore 10,20) dalla pedana nella piazza del Casinò. Sei le squadre ufficiali al via: Mitsubishi, con Makinen, campione in carica, e Loix; Subaru, con Burns e Kankkunen; Ford, con McRae e Sainz; Seat, con Auriol e Gardemeister; Peugeot, con Delcourt e Panizzi; Skoda, con Schwarz e Climent. Inizia la caccia al trono di Makinen, che da 4 stagioni consecutive mette in fila gli avversari. Il finlandese è intenzionato ad allungare la serie, ma la Ford-Martini è di diverso avviso. McRae e Sainz formano una formidabile coppia: lo scozzese e lo spagnolo vantano classe ed esperienza, che possono essere garanzia di successo. Ieri sera, come due angeli vendicatori, i due si sono calati con una corda da un

elicottero che si era fermato a 20 metri di altezza, sopra il pontile dello Yacht Club di Montecarlo, dove faceva bella mostra di sé la nuova Focus Wrc. «È una vettura splendida — ha osservato Sainz —. Ci son tutte le premesse per un grande campionato. Io non conosco ancora a fondo la vettura, ma mi sembra che il suo potenziale sia elevatissimo. Voglio vincere il campionato, di secondi e terzi posti ne ho conquistati abbastanza». Poi parla del suo compagno di colori: «McRae va forte. Per arrivare al titolo dovrò lottare innanzitutto contro di lui. Sarà dura, ma la prospettiva è stimolante. Ma è chiaro che Makinen non regalerà niente a nessuno. Tra le vetture si annuncia forte la Peugeot; per la Mitsubishi parlano i quattro anni di risultati, ma lo sento di poter far molto, altrimenti non sarei qui». Un Sainz caricato psicologicamente carico, che vuol cominciare alla grande: da Montecarlo.

Sandro Rinieri

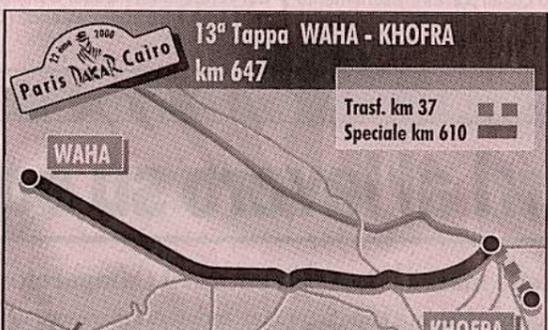


MONTECARLO — La Ford si presenta. Da sinistra i due piloti McRae e Sainz (dietro), in primo piano i navigatori Grist e Moya (Photo 4)

CAIRO ● Tappa durissima

Asser domina e va al comando Kinigadner e Fasola, ritirati

stazione del francese che straccia tutti tra le auto e classifica con 10 minuti su Peterhansel. L'austriaco il femore. Roma padrone tra le moto, dove vince Cox



SUPERBIKE ● A Milano la squadra campione '99 si presenta

Ducati boom: Fogarty vuole il 5

MILANO — Fulmini, sette, palazzi che crollano, impennate e vittorie. La Ducati passa come un rullo compressore sul Mondiale Superbike. In 12 anni di campionato 159 vittorie, 8 titoli piloti e altrettanti costruttori, gli ultimi due proprio l'anno scorso. Un film impressionante (soprattutto per gli avversari...) il Mondiale '99 e ogni anno sembra si debba mettere la parola fine ad un romanzo meraviglioso. Previsione puntualmente smentita. Merito dell'inesauribile «pompon» bolognese che trova sempre nuova linfa in una architettura che sembrava preistoria (il bicilindrico) e che invece anche

Le vendite sono salite del 15 per cento e la Casa bolognese è lanciata anche nelle competizioni. La bicilindrica per il prossimo torneo iridato ha una decina di cavalli in più. Ci sarà l'americano Bostrom accanto a King Carl. Potenziata notevolmente la Supersport

riconfirmato sponsor Infostada: correrà col numero 155. «Non inseguo record — assicura King Carl — ma semplicemente le vittorie. Se ne fai tante vinci anche il titolo (lo stesso ritornello di Mick Doohan, che l'inglese assicura non voler imitare con i suoi 5 titoli, n.d.r.). Credo di aver fatto abba-

stanza, mi sarebbe bastato vincere due o tre titoli. Ne ho quattro e voglio continuare». Sempre serio, Fogarty si imbarazza soltanto quando un giornalista tedesco gli chiede se ritiene la sua 996 la moto più sexy. «Lavora per una televisione a luci rosse? Certo che la riten-

go sexy: è la Ferrari a due ruote, la più bella». E anche competitiva. I tecnici di Borgo Panigale, guidati dal direttore tecnico Corrado Cecchinello, sono riusciti a scovare altri 10 cavalli circa ottimizzando la parte terminale e soprattutto l'elettronica per difendere i titoli appena conquistati. Ma un-la-

I SEGRETI DELLA NUOVA DUCATI 996
ELETTRONICA MOTORE CICLISTICA PESO