

**Pay tv, primo anticipo col Toro**

MILANO. Tornesi in campo nelle prime dirette in pay-tv della serie A. Toccherà a Bologna-Torino inaugurare il prossimo campionato nell'anticipo di sabato 28 agosto alle 20.30. Lo ha deciso ieri la Lega d'accordo con Telepiù, che curerà la diretta cripta in pay-tv. Sarà invece la Juventus la protagonista del primo postico domenicale della stagione tv: i bianconeri giocheranno alle 20.30 la sfida di Valle d'Aosta con la matricola Reggina.

Lazio-Cagliari si giocherà invece lunedì 30 alle 20.30 su richiesta della stessa Lega impegnata il venerdì precedente nella Supercoppa europea a Montecarlo contro il Manchester United. È stato inoltre deciso che la B nelle prime due giornate non avrà né anticipi né posticipi per il concomitante svolgimento della prima fase della Coppa Italia che vedrà impegnate le formazioni cadette il 25 agosto e il 1° settembre.



**Milan, a Parigi bene a metà**

PARIGI. Una vittoria e una sconfitta ieri per i campioni d'Italia del Milan, impegnati nel triangolare - con partite da 45 minuti ciascuna - insieme con Bayern Monaco e Fag, finito nella badmecca rossonera dopo la vittoria del Bayern sul Fag (2-1). Nella prima sfida i rossoneri hanno regolato i tedeschi 2-0 grazie ai gol di Weah (di tacco, dopo una serie di rimpalli in area) e Shevchenko (foto) su rigore; nell'altra si sono arresi ai padroni di casa

per 2-1 (vantaggio di Leonardo, nel finale il pari di Rodriguez e il gol decisivo di Robert). Prima partita interessante a Milano tonico con Ba sugli scudi, bene Shevchenko (il suo gol su rigore concesso per fallo del portiere Dreher su Bierhoff). Nella seconda sfida della serata, il Milan lasciava solo Ganz in avanti dopo il vantaggio di Leonardo, chiudendosi in difesa e subendo troppo i non eccelsi parigini, due volte a segno nell'ultimo quarto d'ora.

**OGGI IN TV**

12,10 Rai sport nottate	Raiuno
12,30 Tmc sport	Tmc
15,40 Mountain bike, International Tour Raiuno	Raiuno
16,00 Tmc con Farnò, Mondiali	Raiuno
16,20 Pallanuoto, Torneo di Pesaro	Raiuno
18,20 Sportesa	Raiuno
20,10 Tmc sport	Tmc
20,25 La nuova serie A: l'inter	Tmc
20,40 Calcio, Kiewitarsiem-Fiorinina (amichevole)	Tmc
23,10 Tmc sport magazine	Tmc2
23,15 Crono, speciale F1	Tmc
1,05 Sport estate	Raiuno1

**LA STAMPA**  
**SPORT**

Martedì 3 Agosto 1999 25

**Dopo il trionfo di Hockenheim, la Casa di Maranello fissa il ruolo dei suoi piloti e prepara le strategie**

**FORNITORI**  
**Avanti con Irvine ma aspetta Schumi**

Cristiano Chiavogato  
inviato a HOCKENHEIM

La Maresa Rossa, scrivono i giornali europei, ha sommerso la McLaren. Certo, nessuno si aspettava un simile trionfo della Ferrari in Germania, soprattutto la Mercedes. Ed erano in pochi a credere che Irvine e Salo sarebbero riusciti in così breve tempo a costituire un sodalizio vincente. Il gesto del finlandese che, obbedendo agli ordini di scuderia, ha lasciato passare il compagno di squadra e la replica dell'irlandese il quale - riconoscendo - gli ha donato la coppa e tutto il merito del risultato, sono quasi da libro Cuore.

Ma ciò che più conta, alla fine, sono i punti conquistati. Eddie adesso ne ha 4 di vantaggio su Hakkinen, la scuderia di Maranello è prima tra i costruttori con 14 lunghezze sulla McLaren. Con sei gare ancora da disputare, questi sono tuttavia margini troppo esigui per cantare vittoria. La McLaren resta sempre la squadra da battere, considerando pure che ultimamente non è stata tanto fortunata. L'unica cosa che si può dire, è che la sfida per il Mondiale di Formula 1 resta apertissima, anche dopo il forfait obbligato di Schumacher, fermo già da tre corse dopo l'incidente di Silverstone.

E l'aspetto negativo di questa situazione positiva riguarda proprio il pilota tedesco. Ora in molti si chiedono: cosa farà Schumi quando tornerà in pista? E ancora: la Ferrari cambierà le posizioni dei due piloti in seno alla sua squadra? Ieri il popolare quotidiano Bild ha lanciato l'allarme: «Cosa succederà se Irvine vincerà il titolo? Michael potrà continuare a essere il numero 1 della scuderia? Tutto va contro di lui. Volerà riportare il Mondiale a Maranello dopo 20 anni, ma all'improvviso il suo posto è stato preso da un altro. Poi c'è il discorso su Salo. Se è così bravo, perché lasciarlo libero quando sarà il momento?»

Una prima immediata risposta a questi interrogativi giunge da Jean Todt, responsabile della Gestione Sportiva della squadra modenese. «Salo si sta meritando di trovare un posto fisso in F1 - ha detto - Per il resto a noi interessa centrare gli obiettivi che abbiamo da tempo nel mirino. E faremo tutto il possibile per riuscirci».

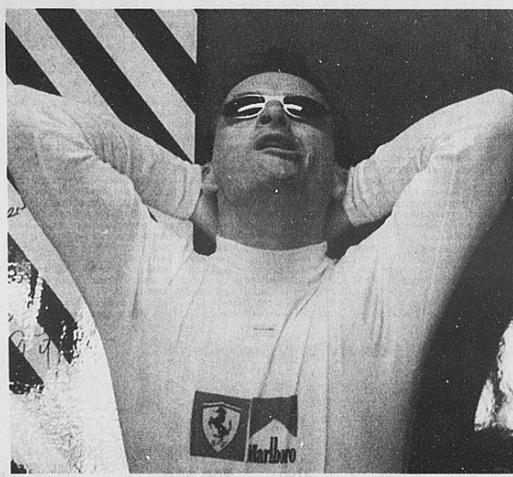
Discorsi che hanno un significato preciso. Se è vero che la Ferrari ha già un'opzione su Rubens Barrichello per il 2000, Todt si attiverà per piazzare il finlandese in un buon team. Anche il resto del messaggio è chiaro: la Ferrari vuole riavere il suo Schumacher al cento per cento, al più presto, convinto che il tedesco continuerà a dare un contributo decisivo per arrivare a conquistare il campionato. Qualora Michael dovesse tornare con Irvine lanciato verso il titolo, dovrà aiutarlo. Lo ha confermato ancora ieri anche l'interessato: «Potrei sostenere benissimo questo cambio di passo. Eddie ha corso per me abbastanza. Perché non dovrei ricompensarlo? Può non piacere come vanno le cose, ma questa è la vita».

Per quanto riguarda invece il futuro, cioè il prossimo anno, la Ferrari deve aver realizzato di dover evitare di essere Schumacher dipendente. Per cui il contratto di prima guida potrebbe essere rivisto. E questo sarà eventualmente oggetto di lunghe e difficili trattative. Ma se non uno stupido il compagno di Kerpen, in questo

Il tedesco ribadisce: «Eddie ha sempre corso per me e io potrei ricompensarlo aiutandolo a vincere questo Mondiale»

frangente, dovrà accettare nuove regole. Poi dopo le prime sei corse del 2000, si vedrà... Il presidente Montezemolo, che domenica ha accolto i suoi uomini all'aeroporto e ieri ha cenato con Todt e Salo, osserva con attenzione il momento allo stesso tempo favorevole e delicato. Sa benissimo che Schumi, 16 vittorie con la Ferrari di cui quattro o cinque impossibili, è sempre il pilota

più bravo di quest'epoca. E non vuole perderlo. Anzi spera che venga ancora utile per quello che si prospetta un accessissimo finale di stagione e per i prossimi anni. Il suo compito più immediato? Battere Mika Hakkinen e togliergli punti preziosi. Potrebbe essere il regalo più bello da portare a Irvine. La ricompensa per tutto quello che l'irlandese è stato capace di fare per lui.



Todt: «Salo è stato grande dimostrando di meritare un posto fisso in Formula 1»

Eddie Irvine si rilassa: domenica il pilota irlandese ha festeggiato la vittoria fino alle 4 del mattino in una discoteca di Saint-Tropez

**La squadra**

Tanta passione e lavoro perfetto

inviato a HOCKENHEIM

Non è una battuta: ora anche le agenzie pubblicitarie (oltre ai team rivali della Ferrari) cercano Ross Brawn. Vogliono far diventare lo stratega di Maranello - in realtà il suo incarico preciso è quello di direttore tecnico - testimonia di un qualche prodotto. Non escluderemo che non si tratti di un demotivato, visti i gran sorrisi di felicità distribuiti dal progettista inglese ormai maranelloizzato e «dirigato» da Pini e Imbruglia. C'è qualcosa anche di lui dietro ai successi.

Brawn ha avuto il merito di portare un metodo di lavoro perfetto in un ambiente ricettivo, dove passione e dedizione fanno il resto. Quella della Ferrari è una squadra (oltre 400 persone a Maranello, una cinquantina quelli che girano nei circuiti) che pensa parecchio sui risultati dei piloti. Non si può dire che non sbagli mai, ma in ogni caso lo fa molto meno degli altri. Uno dei meriti di Montezemolo e Todt, a parte l'ingaggio indispensabile di alcuni tecnici con competenza specifica e internazionale, è stato quello di ringiovanire molto la formazione. L'età media dei meccanici è sotto i 25 anni, i responsabili dei vari settori in pista ne hanno pochi di più. Un team costruito in prospettiva per durare a lungo, tenendo anche conto di qualche defezione: il personale valido in F1 viene richiesto o prelevato con stipendi più elevati ovunque. Già da tempo si vedono ex ferraristi in molte altre squadre, così come del resto ha fatto Maranello quando ne ha avuta l'occasione o la necessità.

Tutte le manovre svolte in pista, soprattutto durante la gara, sono oggetto di estenuanti allenamenti. Per decine di volte vengono simulati i pit-stop, una delle azioni più difficili di questo sport. Quando una vettura si ferma si box per fare rifornimento e sostituire le gomme, sono venti le persone impegnate. In pratica si tratta delle squadre dei due piloti (in questo caso Irvine e Salo) runiti, con la responsabilità del coordinatore Nigel Stepney e del direttore sportivo Stefano Domenicali. Nulla è lasciato al caso e anche gli strumenti utili per l'operazione vengono controllati decine di volte. Mentre viene immesso il carburante nel serbatoio, a caduta libera, si cambiano gli pneumatici, qualcuno controlla radiatori e sospensioni, un altro pulisce la visiera di mille e mille particolari, nelle migliaia di chilometri percorsi in prova dalle vetture, nella preparazione dei piloti. È un po' come il lancio di una navicella spaziale. Tanto lavoro alla base, ma poi conta soprattutto non sbagliare nello schizzare il pulsante che accende i razzi.

**ECCO COME PUO' MIGLIORARE LA F399**



**Ogni pezzo esaminato ai raggi X**  
**Dall'aerodinamica al V10, nuove soluzioni**

La Ferrari F399, pur essendo migliorata molto, non è ancora più veloce della McLaren MP4/14. I tecnici di Maranello tuttavia stanno lavorando come sempre su tutti i settori della monoposto per ottenere altri importanti progressi. Vediamo dove e come potrebbero intervenire.

**AERODINAMICA.** A Hockenheim la Ferrari ha utilizzato un nuovo musetto adatto ai circuiti velocistici e un editto allettone posteriore, con profilo a freccia. Per i prossimi circuiti, che presentano caratteristiche diverse rispetto alla pista tedesca, si dovranno affinare alcune soluzioni in grado di assicurare buone velocità di punta, ma anche un maggiore carico aerodinamico. La Ferrari dovrà recuperare deportanza senza però influire negativamente sulle prestazioni velocistiche del mezzo. Ancora una volta sarà necessario intervenire sulla conformazione del musetto (1), sul disegno della carrozzeria (2) in corrispondenza del retrotreno e sul disegno dell'estrattore posteriore (3).

**SOSPENSIONI.** La parola d'ordine è econometrica. Con questo termine viene indicato lo scatto edotato dallo scorso anno dalla McLaren, che consente alla vettura di assorbire meglio le asperità dell'asfalto e salire sui cordoli senza scomporsi. La Ferrari sembra aver interpretato al meglio il nuovo cinemalismo, anche se le vetture inglesi sembrano essere ancora superiori nei cambiamenti di direzione. Un ulteriore

miglioramento della sospensione anteriore e di quella posteriore (4-5) consentirà alla Ferrari l'utilizzo di gomme più dure, che hanno un minore degrado e permettono una maggiore flessibilità nelle strategie di gara.

**MOTORE.** Se c'è un argomento assolutamente top-secret nella moderna Formula 1 è quello legato alle caratteristiche ed alle prestazioni dei propulsori. Le cartelle stampate diffuse dai vari team non sono mai precise: si parla pochissimo dei pesi e, indicando le potenze specifiche, si fa riferimento a valori prossimi o poco superiori ai 750 Cv. Come dire, nulla.

La situazione, naturalmente, è assai diversa, soprattutto se riferita ai top-team. Nel caso di Ferrari e McLaren si deve infatti parlare di valori che superano gli 800 Cv in assetto da gara e per la monoposto anglo-tedesca addirittura di 820-830 Cv in quello da qualifica. Premesso che il 10 cilindri di Maranello (6) vanta al momento, una migliore affidabilità rispetto al V10 Mercedes, alla Ferrari occorre un ulteriore sviluppo dell'attuale propulsore per portarsi a livello dei concorrenti anglo-tedeschi.

L'imperativo per i motoristi di Maranello è migliorare la guidabilità del motore e trovare una manciata di cavalli in più nella versione da qualifica. Solo così Irvine e Salo potranno contendere al duo McLaren anche la prima fila se non la pole-position.

In funzione della gara sarebbe inoltre auspicabile

Negli spaccati della F399 si può notare la complessità di queste monoposto da corsa che vengono montate e smontate più volte anche in una sola giornata: ogni minimo particolare, dalla meccanica alla carrozzeria per finire al motore può essere determinante per il risultato di una gara

una riduzione dei consumi, considerando che il propulsore Ferrari probabilmente è ancora un po' più assetato e che ogni 10 litri in più di carburante imbarcato e bordo si pagano dai 2 ai 3 decimi di secondo al giro e che fin dallo scorso anno la McLaren vanta il motore meno assetato del lotto.

Uno dei punti nevralgici nelle attuali monoposto da Gran Premio è rappresentato dal retrotreno. Per ragioni di natura aerodinamica (necessità di realizzare una accentuata rastremazione posteriore o un profondo diffusore) la trasmissione deve essere quanto più piccola e rigida possibile e deve inoltre ospitare gli ancoraggi della sospensione posteriore.

Rispetto allo scorso anno i tecnici di Maranello hanno profondamente modificato il cinemalismo della sospensione. I due ammortizzatori principali (7) sono piazzati in posizione quasi verticale ai lati del cambio, mentre il terzo elemento (8), che controlla il beccheggio ed il rollio, è montato nella parte superiore della trasmissione.

Al posto delle molle elicoidali troviamo infine due barre di torsione (9) annegate all'interno della scatola del cambio e montate in posizione leggermente inclinata. Questa ubicazione facilita la loro regolazione, mentre per la variazione l'altezza delle vetture da terra basta intervenire (con un semplice cacciavite) sul comando (10) posto a monte delle barre e contraddistinto dalla sigla cup.

(c. d. a.)