

VITE INATTESE 75

ALFREDO GIACOBBE
MICHAEL SCHUMACHER
L'UOMO DIETRO LA VISIERA

66THAND2ND

© Alfredo Giacobbe, 2023

progetto grafico
Paper Paper

immagine di copertina
© Guido Scarabottolo

composizione tipografica
Arnhem (TypeBy)
Fixture (Sudtipos)

© **66THAND2ND** 2023
ISBN 978-88-3297-314-3

«Nell'aereo sono una macchina,
un pezzo di ferro che si schianterà
contro una portaerei.
Ma a terra ho sentimenti e passioni,
sono anch'io un essere umano».

Ryōji Uehara, 10 maggio 1945

PROLOGO

Quando sale sul palco, la luce dei riflettori gli ferisce gli occhi. In un attimo la sala diventa un fluido scuro, impenetrabile. Michael potrebbe convincersi che non ci sia nessuno intorno a lui. Invece la zona ospitalità del team McLaren, la scuderia che ha appena vinto, ancora una volta, il campionato mondiale di Formula 1, è zeppa di gente. Sul circuito cittadino di Adelaide, nel pomeriggio si è disputata una non-gara di quattordici giri appena, prima della sospensione per la troppa pioggia in pista. Adesso è sera e la festa va avanti da ore, ciononostante arrivano altre persone. Ci sono alcuni tra gli uomini più ricchi e influenti del pianeta. I capitani d'industria, i lupi dell'alta finanza, gli amministratori delegati delle aziende che sponsorizzano il campionato, i proprietari delle scuderie che fanno correre le macchine, i politici australiani: un turbinio di mani che continuano a stringersi sui sorrisi affettati. E poi ancora: le stelle del cinema, quelle della moda, gli sportivi campioni di altre discipline. I soldi sono il sangue che la Formula 1 riversa in queste acque infestate. Nel 1991 chi ha brama di potere, chi ne ha e ne vuole accumulare ancora, è presente ai Gran Premi.

Non è una festa in stile hollywoodiano, a uso e consumo dello star system. Ha invece un carattere piuttosto spartano. È la festa degli ingegneri e dei meccanici, dei giornalisti delle testate sportive di tutto il mondo, di tutta la gente al seguito del circo dei motori. Hanno lavorato a testa bassa per un anno intero e ora stemperano in un baccanale la loro frustrazione. In questa piccola comunità si conoscono tutti. Per trentasei settimane all'anno si vive gomito a gomito su voli intercontinentali da decine di ore, in lounge di alberghi lussuosi di località

esotiche e ancora poco note. Alla sera si allunga il collo all'ingresso di un ristorante per riconoscere una faccia amica, è tutto ciò di cui si ha bisogno quando si è a migliaia di chilometri da casa. Per settimane si stringe un patto di sangue che si scioglie solo alla domenica. Per due ore, la durata di una corsa automobilistica, si baratta la fratellanza di convenienza con l'odio più vero. In Formula 1 importa solo vincere, il secondo classificato è il primo dei perdenti.

Gira tanto alcol tra i tavoli, c'è l'atmosfera leggera e un po' stupida tipica della fine degli anni scolastici. Michael è piuttosto brillo, non lo sarebbe se non fosse l'ultima festa dell'anno. Ha ventidue anni, porta i capelli lunghi sul collo e rasati sulle tempie; indossa un paio di jeans con gli strappi e una giacca di renna che ha comprato da poco e gli è costata una fortuna. Anche con più luce davanti ai propri piedi, Michael avrebbe riconosciuto a malapena qualcuna delle centinaia di facce che continuano a entrare e a uscire dalla hospitality. A poche avrebbe associato un nome. È in Formula 1 da sole sei settimane, sei weekend di gare tra Europa, Asia e Oceania. Gli piacciono le feste. Quando era ragazzo era il primo ad alzare il volume della musica, a dare una mano intorno a una brace. Nel kartodromo dove era cresciuto, sfidava gli amici e inscenava cerimonie di premiazione. Saltava su una cassetta da frutta che faceva da podio e ascoltava impettito l'inno tedesco che usciva da un altoparlante sfondato. Non doveva far pesare agli altri che a vincere era sempre lui, allora faceva il buffone. In Formula 1 non ha ancora vinto. A Adelaide è salito sul palco perché gli piace far festa e vorrebbe che lo trovassero simpatico, che non lo facessero più sentire come in realtà si sente ora: un imbucato al party più esclusivo dell'anno. Tre mesi prima, quando era arrivato sul circuito di Spa-Francorchamps per disputare il Gran Premio del Belgio, la sua prima gara in Formula 1, Michael aveva visto i piloti in fila davanti ai fotografi. Indossavano una semplice maglietta bianca con una grande scritta nera. «GACHOT» urlavano le t-shirt. Era il nome del pilota a cui Michael stava fregando il posto.

Bertrand Gachot è un ragazzo con diversi talenti, tra i quali c'è saper guidare veloce. Prima del 1991 non ha mai avuto una vera occasione per mettersi in mostra. Da ragazzo non ha saputo dar seguito a

sporadiche vittorie nei campionati minori. In Formula 1 però ci arriva lo stesso. Sono tempi in cui scuderie nuove di zecca si affacciano di continuo sulla soglia della massima serie. Spesso spariscono nel giro di qualche mese, i loro fondi son sufficienti per partecipare giusto a un paio di Gran Premi. Alla tappa brasiliana del Mondiale 1990 gli iscritti sono trentanove, non ce ne sono mai stati così tanti. Pur di avere per sé un pezzo di Formula 1, un pilota giovane è disposto a pagare per correre. Solo i pochi baciati da un talento tanto luminoso quanto misterioso sono in grado di ottenere un ingaggio in cambio delle proprie prestazioni. Gachot di soldi ne ha, perché nella sua carriera ha intessuto una solida rete di relazioni con aziende disposte a concedergli una sponsorizzazione. In due anni sale a bordo di una Onyx, una Rial e una Coloni, auto di scuderie con mezzi finanziari risicati, al punto che la lotta per sopravvivere è più importante dei risultati in pista. A Gachot poco importa, pensa che c'è sempre modo di mettersi in mostra, anche quando si ha un'auto poco competitiva. Il primo avversario di un pilota è il compagno di scuderia, l'unico uomo in tutta la griglia ad avere una monoposto identica, l'unico con cui ha senso fare confronti. Gachot ha per compagno un veterano, il vecchio Stefan Johansson, che in carriera ha guidato per scuderie prestigiose come McLaren e Ferrari. Sembra che se la possano giocare.

Una borsa piena di contanti apre a Gachot le porte di una nuova scuderia, la Jordan, che è pronta a fare il suo debutto nel Mondiale 1991. Il proprietario Eddie Jordan è un irlandese bizzoso e occhialuto, un ex pilota che non è mai riuscito a debuttare in Formula 1. L'ha annusata una volta, in un test privato per la McLaren, e da allora dev'essere rimasto un suo pallino. Ha tanto occhio per i piloti bravi quanto poco fiuto ha per gli affari. Le sue auto di Formula 3000 hanno appena vinto il campionato, la cosa più intelligente da fare sarebbe proseguire per la stessa strada. Eddie invece ha deciso di fare il salto in Formula 1, una categoria in cui sono necessari investimenti finanziari dieci volte più grandi. Sta facendo il passo più lungo della gamba. Non cerca un pilota solo per la sua bravura al volante, e Gachot ha i contatti giusti e piace agli sponsor. Da subito, prima ancora di schierare le macchine per l'inizio della stagione, Jordan è già alla disperata ricerca di soldi.

Almeno la sua prima monoposto, la Jordan 191, è una macchina nata bene. È facile da guidare, ben bilanciata e con un motore Ford potente e affidabile. Nelle prime nove gare dell'anno, Gachot arriva per tre volte nei sei posti che valgono punti. È la migliore stagione della sua carriera. A fine giugno vince la 24 Ore di Le Mans, una delle corse storiche dell'automobilismo mondiale, che con il Gran Premio di Monaco e la 500 Miglia di Indianapolis fa parte della Tripla Corona, il grande slam che ogni pilota insegue per tutta la carriera. Gachot siede al volante di una Mazda che porta in pista un progetto rivoluzionario: un nuovo concetto di motore, che i giapponesi curano nei propri laboratori ormai da trent'anni. Nella stessa gara finisce in quinta posizione anche la Mercedes C11 di un certo Michael Schumacher.

L'11 agosto Gachot è in pista con la Jordan per il Gran Premio d'Ungheria. Ha insistito tanto con i suoi ingegneri per ottenere un cambio radicale nei settings, l'insieme delle regolazioni delle parti meccaniche e aerodinamiche della sua macchina. Gachot non può testare l'auto prima di una corsa. Costa troppo, è il diktat di Jordan. Gli unici collaudi li ha completati Andrea De Cesaris – a un pilota da centocinquanta Gran Premi disputati in carriera nemmeno Eddie poteva negare un test. Le preferenze di De Cesaris erano per un'auto sottosterzante, difficile da far girare nelle curve, che si addiceva di più al suo stile di guida. Ma Gachot guida in tutt'altro modo e ne è infastidito. Insiste con Gary Anderson, l'ingegnere capo del progetto 191, fino a persuaderlo. Gachot scende in pista con una macchina assettata in modo completamente diverso ed è una scelta vincente: negli ultimi giri della corsa ungherese, con la macchina alleggerita da tutta la benzina che ha consumato, Bertrand segna il miglior tempo in gara. La piccola Jordan più veloce di una Ferrari, di una McLaren o di una Williams: è una rivoluzione. Quando Gachot rientra ai box a fine gara, Anderson gli predice il futuro: «A Spa, tra due settimane, sarai in prima posizione».

Cinque giorni dopo Gachot entra in una cella del carcere di Brixton, in Inghilterra. Era a Londra con la sua fidanzata, nel dicembre del 1990, ed era in ritardo per l'incontro con i rappresentanti di uno dei suoi sponsor. Persone che lo avrebbero aiutato a sedersi al volante di

una Jordan. Fermo nel traffico di Hyde Park Corner, Gachot era molto nervoso. Aveva l'occasione della vita e la sua avventura non era partita con il piede giusto. Un taxi, uno dei classici *cab* neri londinesi, precedeva la sua macchina nella coda. Gachot era innervosito dallo strano modo di guidare che aveva il tassista, quel frenare di colpo che gli dava ai nervi. I piloti hanno un termine apposito per una manovra simile: è il *brake testing*, letteralmente «la prova del freno». Ancora una ventina di metri a passo d'uomo e il tassista ha frenato di nuovo. Gachot a quel punto ha perso il controllo, gli è andato addosso con la sua auto a noleggjo, intenzionalmente. Nel codice dei piloti quel contatto a bassa velocità tra i paraurti era un buffetto sulla spalla, come a dire: non mi è piaciuto quel che hai fatto, non azzardarti più. Sembrava una cosa da niente, eppure tutto ha iniziato ad andare storto. Il tassista è sceso dalla sua auto e ha iniziato a sputare minacce: «Ti ammazzo!». Gachot, per tutta risposta, lo ha accecato con dello spray urticante, comprato in Francia qualche mese prima. È intervenuta la polizia e Gachot, da quel momento e per otto mesi, dell'incidente di Hyde Park Corner se ne dimentica, ci sarà un processo e delegherà i suoi avvocati a seguirlo. La sentenza arriva in agosto ed è una mazzata: Gachot è condannato a diciotto mesi di reclusione, per l'aggressione e per il possesso e l'uso dello spray urticante, un'arma che nel Regno Unito è considerata illegale. Pensava di uscire dal tribunale di Londra con una multa o una reprimenda. Invece la polizia penitenziaria lo preleva in aula e lo porta dritto in cella.

A Spa tutti manifestano la propria indignazione contro una sentenza iniqua. I piloti con le loro magliette, gli spettatori con gli striscioni, i costruttori con i loro assegni a copertura delle spese legali che Gachot dovrà affrontare per il processo d'appello. Non è il benvenuto che Michael desiderava, ma è solo una circostanza sfortunata. Non possono avercela con lui, nessuno sa chi sia. Nell'ultimo anno e mezzo, Michael ha guidato per la Mercedes nel campionato Sport Prototipi. Sono auto-laboratorio dalle forme avveniristiche, potenti e con tanta elettronica a bordo. Il grande pubblico ammira i prototipi una volta l'anno, alla 24 Ore di Le Mans. Fuori dalla classica francese, le altre gare del campionato sono pressoché ignorate. Le competizioni per auto a ruote coperte non sono nemmeno considerate delle vere gare. Contano solo le monoposto di Formula 1, spremute

al limite dal pilota. Nella Sport Prototipi si gareggia al risparmio, conservando la benzina e gli pneumatici. È il cimitero dei piloti, di quelli a fine carriera e degli altri che hanno dimostrato di non avere la stoffa per stare in Formula 1. Michael non è né l'una né l'altra cosa, non si capisce perché abbia deciso di arrivare alla Formula 1 passando da lì. Il giorno che si presenta al circuito di Spa, nessuno sa cosa è in grado di fare a bordo di una monoposto. Non lo sa neanche lo stesso Michael.

Al volante della Jordan ci è arrivato con un trucco da prestigiatore del suo manager Willi Weber. Quando Gachot è entrato in carcere, Weber ha visto l'opportunità che da qualche mese cercava per il suo pilota. Al telefono Jordan gli ha chiesto: «Chi diavolo è Michael Schumacher?». Eddie non può non conoscerlo. Michael, un anno prima, aveva vinto le finali di Formula 3 a Macao, una sorta di equivalente automobilistico del Mondiale di calcio Under 20. Jordan, come tutti gli altri team principal, a Macao aveva i suoi osservatori e bazzicava per i circuiti dove si esibivano i giovani piloti. Conosceva Michael ma ha mentito, stava entrando in una trattativa e doveva gestirla da una posizione di forza. Eddie aveva un posto libero per un Gran Premio di Formula 1, qualcosa che Willi voleva a tutti i costi. Ha chiesto a Weber se il suo assistito avesse mai corso sul circuito di Spa e Willi ha detto una bugia a sua volta: «Lo conosce come le sue tasche! È la sua seconda casa. Vive a un centinaio di chilometri da lì». In Formula 1 una bugia può tramutarsi in una verità, basta ripeterla molte volte. Degli inesistenti trascorsi di Michael a Spa inizia a parlare anche la stampa. Alla fine della telefonata Jordan ha dettato le sue condizioni: centocinquanta mila sterline sull'unghia per far esordire Michael in Formula 1. All'incirca trecentoventimila euro di oggi per correre una sola gara. Weber non ha quei soldi, ma ha accettato la proposta lo stesso. Con un'incredibile faccia tosta ha chiamato Jochen Neerpasch, il boss del progetto Sport Prototipi della Mercedes, cioè il capo di Michael. Neerpasch non era per niente contento. Perché avrebbe dovuto pagare di tasca propria per vedere un suo pilota andar via? Alla fine si è lasciato convincere e ha preparato l'assegno. Michael è a tutti gli effetti, come la maggior parte dei debuttanti in Formula 1, un pilota

pagante, uno che deve comprare il sedile, invece che ricevere un compenso per le sue prestazioni.

Sale per la prima volta su un'auto di Formula 1 a Silverstone, è un martedì. Mancano tre giorni al Gran Premio del Belgio. Michael farà qualche giro di pista per prendere confidenza con il mezzo. Eddie a Silverstone nemmeno ci va: «Schumacher non mi era sembrato niente di speciale. L'avevo visto in Formula 3, era molto bravo, ma non era eccezionale» racconterà in seguito. Al circuito c'è Ian Phillips, direttore commerciale della Jordan. Mentre Michael si prepara a salire in macchina, Phillips va a piazzarsi lungo il tracciato. Un pilota si valuta da quanto pelo ha sullo stomaco. Phillips ha l'orecchio allenato, dal suono che fa il motore capisce subito se chi guida, prima di una curva pericolosa, alza il piede dall'acceleratore: «Ho visto tanti piloti a Silverstone e certamente noi alla Jordan eravamo quelli che utilizzavano la pista di più. C'era una curva a sinistra e tu sapevi se un pilota aveva talento dal punto in cui frenava. Dopo cinque giri, Michael percorreva la curva con l'acceleratore giù a tavoletta». Gli ingegneri ai box chiamano Michael alla radio e gli ordinano di rientrare. Gli spiegano che non deve mettere l'auto alla frusta, se esce di pista e la danneggia a pochi giorni dal Gran Premio non ce la faranno mai a ripararla. Michael li guarda uno a uno, prende un cipiglio contrariato e sostiene che non stava spingendo per niente, non era nemmeno andato vicino al limite. Ne aveva ancora. Gary Anderson ricorderà l'impressione che gli ha fatto Schumacher quel giorno: «Ci elencò tutte le caratteristiche della nostra macchina, ci disse come dovevamo svilupparla, per accentuarne i pregi e nasconderne i difetti. E l'aveva guidata solo per cinque giri. Non mi è capitato con nessun altro pilota». Il team manager Trevor Foster si attacca al telefono, dice a Eddie di precipitarsi a Silverstone, quel che sta accadendo è qualcosa che non avevano mai visto.

Michael arriva in Belgio e trova Jordan sulla soglia del box ad aspettarlo. Vuole che Michael firmi un impegno scritto o non lo farà salire in auto. È un accordo che bloccherà Michael per tre anni. Eddie chiede il pagamento di centocinquantamila sterline per ogni gara che Michael correrà con la Jordan fino a fine 1991; Michael dovrà raccogliere presso i suoi sponsor altri quattro milioni di sterline per coprire le spese del biennio 1992-93. Jordan ha già pronto un sostituto: se Michael

non si impegna per iscritto, il giorno dopo sulla monoposto verde ci salirà Stefan Johansson. Il ricatto del manager irlandese è un'esca per la Mercedes, e funziona: Weber chiama Neerpasch e a stretto giro di fax la Mercedes avanza a Jordan una proposta solo leggermente modificata. Nel preliminare di accordo di Jordan, Neerpasch cambia una sola parola, l'articolo anteposto alla parola «contratto» che da determinativo diventa indeterminativo. Una modifica fatta a penna su un foglio battuto a macchina. Neerpasch invita Michael a firmare e gli dice di stare tranquillo, sarà un pilota di Formula 1.

Michael ora ha un problema più grande: non ha nessuna idea di come sia fatta la pista di Spa. De Cesaris, che doveva fargli da cicero-ne, ancora non si è visto. Michael prende in prestito una bicicletta e fa due giri del circuito, 14 chilometri in tutto. In realtà voleva solo andare in albergo, era tormentato da un brutto raffreddore. Ma era terrorizzato dall'idea che gli ingegneri della Jordan scoprissero che non conosceva il tracciato. Con De Cesaris fa un giro su un'auto di serie quando su Spa è già sceso il buio. Gachot dirà che il pilota italiano in quei giorni gli scrive una lettera. Il tedesco non gli sembra niente di che, lo rispedirà a casa facilmente.

Nel 1991 un weekend di Formula 1 è organizzato così: al venerdì, due sessioni da un'ora. La prima, al mattino, di prove libere; l'altra, al pomeriggio, di qualifiche ufficiali, valide cioè per decidere le posizioni nella griglia di partenza. Al sabato si replica. La domenica mattina c'è un riscaldamento, in cui le scuderie fanno gli ultimi ritocchi, e al pomeriggio la corsa. Le qualifiche sono una vera e propria follia. Le scuderie montano sulle monoposto motori speciali ultrapotenti, così spinti che non riuscirebbero mai ad affrontare la durata di un Gran Premio; gli pneumatici che utilizzano danno il massimo dell'aderenza per un solo giro, dopodiché sono da buttare via. Michael scende in pista al venerdì mattina e fa registrare il suo primo tempo sul giro: 1:55.322, di mezzo secondo peggiore rispetto a quello di De Cesaris. Al pomeriggio scende a 1:53.290, un secondo più veloce del compagno. Gli sono bastate due ore per fare meglio di una vecchia volpe della categoria. Al sabato mattina il tempo di Michael scende ancora. De Cesaris accusa la scuderia di averlo sabotato, mentre a Brixton una guardia carceraria, passando davanti alla cella di Gachot, dice: «Il nuovo pilota va così forte che non hanno

più bisogno di te. Resterai qui per sempre». E allontanandosi fa il verso di una Formula 1.

Michael si qualifica per il suo primo Gran Premio con il settimo tempo, il suo compagno di squadra è solo undicesimo. Quando gli piazzano un microfono davanti alla bocca, è imbarazzato: «Con questa macchina puoi fare un tempo così, è davvero buona ed è molto divertente da guidare». La 191 è in effetti una signora macchina, nella prima parte del campionato ha avuto delle noie meccaniche, ma ha anche dimostrato una velocità notevole. Michael non dice niente di strano, il suo è un apprezzamento al lavoro fatto fino a quel momento da Anderson e gli altri, niente che non sia già sotto gli occhi di tutti. Ma è come sono percepite, le sue parole, a irritare la gente del paddock. Quel sorriso sghembo che ha sul viso allungato sembra sempre voler alludere a qualcos'altro, lo fa sembrare arrogante. Non basta che Gachot sia sottochiave in una prigione e che De Cesaris sia stato messo in ridicolo in mondovisione, le parole di Michael suonano come uno sfottò.

Schumacher è l'uomo del giorno, nessun'altra storia è più interessante. Il suo esordio al sabato è eccezionale e ciò che succede la domenica quasi non conta. Ai cancelli d'ingresso del circuito belga si registrano ventimila presenze in più rispetto all'anno precedente, tutta gente che attraversa il confine dalla Germania venuta a vedere la nuova attrazione. Alla partenza Michael ha voglia di mangiarsi il mondo in un solo boccone e al semaforo verde manda in crisi la meccanica della sua Jordan. Il suo balzo da fermo è prodigioso e quando arriva alla staccata della prima curva ha già passato due macchine. Ma lo scatto gli costa la rottura della frizione, non completa neanche un giro che è costretto a parcheggiare la Jordan sull'erba. La domenica di Spa passa in gloria così, con le immagini della Jordan numero 32 ferma ai lati della pista. Ciò che succede negli altri quarantatré giri, chi vince il Gran Premio o fa registrare il giro più veloce, nessuno lo ricorderà.

Dagli altoparlanti della hospitality McLaren partono le note di *Sweet Home Chicago* dei Blues Brothers. Da destra un meccanico grida qualcosa per dare coraggio al ragazzo sul palco. Michael canta, ogni tanto chiude gli occhi per non vedere chi ride del suo buffo inglese con

accento tedesco. La vista gli si è abituata alle luci, ora vede tutta la sala, fino in fondo. In uno degli ultimi tavolini c'è Ayrton Senna, che come un dio buono se ne sta in disparte a osservare il mondo che ha creato. Senna sorride, la Formula 1 non è mai stata così glamour e popolare come da quando lui è arrivato alla guida di una McLaren. Ha vinto tre titoli mondiali in quattro anni e ha talmente mandato in confusione la sua nemesi, il francese Alain Prost, da indurlo a un passo falso fatale: per una frase sbagliata detta alla stampa transalpina – «Questa macchina è un trattore» – è stato licenziato dalla Ferrari, due settimane prima del Gran Premio australiano. Senna ha strappato dalle mani di Prost il suo grande potere politico, ha accumulato un identico numero di titoli mondiali ed è enormemente più popolare di lui. È il padrone della Formula 1. È elegante anche quando veste un semplice maglione color pastello, come fa stasera. Allunga una mano per stringere il ginocchio di una delle donne più belle che Michael abbia mai visto, la supermodella Elle Macpherson. Elle e Ayrton si sono conosciuti solo qualche ora prima. Il campione si accosta alla ragazza, le dice qualcosa di spiritoso all'orecchio e lei scoppia a ridere. Michael e Ayrton non si sono presi bene. Nelle prime settimane insieme sul circuito si sono annusati da lontano e quello che hanno sentito non dev'essere piaciuto a nessuno dei due. In Belgio, per mettere Michael su una Jordan, ci è voluto un trucco del suo procuratore. A Monza, due settimane dopo, va in scena qualcosa di simile a una truffa da cinema.

Il giovedì successivo al Gran Premio del Belgio, Michael va a Silverstone per una sessione di prove con la Jordan. Sorride a tutti, fa il suo lavoro e vola via. Per qualche giorno sparirà dalla circolazione. Al venerdì Ian Phillips chiama Jochen Neerpasch per ricordargli il loro appuntamento per il lunedì successivo: dovranno apportare le firme sul contratto definitivo, l'accordo che sostituirà il foglio scambiato via fax e modificato a penna. Il manager della Mercedes conferma che non ci saranno problemi, dovranno discutere di alcune modifiche fatte dagli avvocati, ma niente di sostanziale. Alla domenica Neerpasch chiama Tom Walkinshaw, direttore tecnico di un'altra scuderia di Formula 1, la Benetton. I due si conoscono bene, fino a poco tempo prima Walkinshaw è stato il capo delle operazioni in pista del progetto Sport

Prototipi della Jaguar. Neerpasch sta lavorando a un piano alternativo da giorni, forse da prima di ricevere la telefonata in cui Willi Weber chiedeva soldi per conto di Jordan. Schumacher dovrebbe andare in Benetton dal 1992, ma la situazione sta precipitando e ora si deve fare in fretta. Walkinshaw è uno dei migliori tecnici in circolazione. Vuole Schumacher a tutti i costi, dopo averlo osservato alla guida della Mercedes C11 è convinto che sia un fenomeno. Per di più la Benetton ha tanto denaro da investire, mentre sui conti della Jordan incombono troppe ombre. Nel paddock si dice che Eddie non avrebbe i soldi per finire la stagione, per cui Michael potrebbe restare appiedato. In Benetton completerebbe la sua crescita sotto la guida sapiente di un maestro del motorsport e del suo allievo più promettente, un certo Ross Brawn. Poi tornerebbe all'ovile per realizzare il sogno più ambizioso di Neerpasch: diventare il primo campione del mondo tedesco a bordo di una monoposto progettata e fabbricata in Germania. Mercedes in gran segreto sta preparando lo sbarco in Formula 1.

Subito dopo il Gran Premio del Belgio, la Benetton ha iniziato a muovere le proprie pedine. Walkinshaw si è rivolto al suo manager, un italiano determinato ma con poca esperienza in Formula 1. È forse questa sua verginità in un mondo che non conosce che gli permette di muoversi con tanta disinvoltura. Flavio Briatore ha una spregiudicatezza nuova persino per una vasca di squali come la Formula 1. Briatore ha capito che questo Schumacher è *one of a kind*, un pezzo unico e imperdibile. La sua prima mossa è da generale di corpo d'armata, più che da team principal di una scuderia: offre milioni alla Ford per ottenere la fornitura esclusiva dei loro motori per il 1992. Eddie Jordan è tagliato fuori. L'unico propulsore disponibile è lo Yamaha, un disastro per gli ingombri e il peso eccessivi, per la scarsa potenza e per i troppi guasti. È il peggior motore della Formula 1, al punto che Yamaha lo offre ai team gratuitamente.

Neerpasch passa la mattinata del lunedì negli uffici londinesi di Img, la società che cura l'immagine dei migliori atleti al mondo. Arriva all'appuntamento con Jordan solo al pomeriggio. Eddie è molto agitato, sa che qualcosa è accaduto fuori dal suo controllo. Neerpasch mette sul tavolo un accordo completamente diverso da quello che avevano concordato a Spa, l'irlandese non può far altro che rifiutarlo. È esattamente ciò che Neerpasch vuole. Eddie non è del tutto sorpreso,

e non solo perché da che mondo è mondo il motorsport è fatto di intrighi come questo. Il team manager Foster ha detto a Jordan che Michael si era confidato con lui, durante l'ultimo test a Silverstone prima di sparire. Non avrebbe mai accettato di guidare un'auto con un motore Yamaha. Ma nessuno in Jordan gli aveva ancora detto che avrebbero perso i motori Ford per l'anno successivo, come faceva Michael a saperlo?

Nei giorni successivi Walkinshaw e Briatore si recano all'aeroporto insieme, ma hanno destinazioni differenti. Il primo è diretto a Londra, a offrire soldi a Eddie Jordan perché rinunci a Michael senza fare capricci. Il secondo va incontro a uno dei suoi due piloti, il brasiliano Roberto Moreno, che sta arrivando a Nizza dal Sudamerica per correre il Gran Premio d'Italia. Jordan è arrabbiato, rifiuta i soldi della Benetton e dice di voler tenere Michael a ogni costo. Moreno è incredulo, Briatore lo ha licenziato su due piedi in una saletta spoglia dell'aeroporto di Nizza. Eddie e Roberto si ritrovano sulla stessa barca, si sentono al telefono. Decidono di ricorrere alla giustizia ordinaria: Jordan prova a far valere alla Corte di Londra l'accordo firmato da Michael a Spa; Moreno ricorre contro il licenziamento ingiustificato presso il tribunale di Milano.

Il giorno prima di scendere in pista a Monza, si esprimono i tribunali. A Londra l'appello di Jordan è bocciato, la modifica dell'articolo – da «il contratto» a «un contratto» – apposta da Neerpasch è decisiva, l'accordo è considerato invalido. La corte di Milano riconosce a Moreno il diritto di ricevere il suo compenso per intero, ma sulla legittimità del licenziamento non si pronuncia. Jordan insiste, Roberto deve tenere duro, che non pensi che sia stata detta l'ultima parola.

Al pilota arriva un appoggio esterno. Nelson Piquet è un pilota leggendario, ha vinto tre volte il campionato del mondo. Guida l'altra Benetton e ha minacciato Briatore che se non reintegrerà il compagno non scenderà in pista. Briatore, per tutta risposta, fa scaldare un ragazzo che corre in Formula 3000 e che promette bene, si chiama Alessandro Zanardi. Piquet è fuori dalla Benetton tanto quanto Moreno. Il paddock piomba nel caos. Da un lato alla Jordan non sanno chi guiderà l'auto numero 32; dall'altro alla Benetton di piloti sotto contratto sembra che ce ne siano addirittura quattro. Carlo Marincovich su «la Repubblica» descrive lo stato d'animo che c'è nei box di Monza: «La situazione che ci si presenta è tragica ma anche esilarante. La Jordan

continua a mantenere la scritta SCHUMACHER su una delle proprie macchine; Schumacher è però stato chiuso sottochiave nei box della Benetton, guardati a vista da vigilantes». Marincovich conia il primo soprannome di Schumacher, lo chiama «il Senna del Duemila».

Nei convulsi giorni di Monza, il vero Senna se ne sta in disparte. Alloggia all'hotel Villa d'Este, una residenza a cinque stelle sul Lago di Como che è il buen retiro dei piloti e dei manager della Formula 1 durante i giorni del Gran Premio d'Italia. Anche Michael sta al Villa d'Este. Non gli pare vero che solo due settimane prima divideva la camera di un ostello con Willi Weber. Se l'affare con la Benetton andrà in porto, riceverà un ingaggio da un milione di sterline a stagione.

Michael sa che Senna è nel suo stesso albergo. Lo vede per la prima volta al ristorante e decide che è il momento di presentarsi. Ciò che sta accadendo intorno a Michael in queste ore è un grosso affare innanzitutto per la stampa, che ormai tratta la Formula 1 con il linguaggio usato per il gossip. È il prezzo da pagare per la nuova popolarità dello sport, ma non a tutti piace. Nemmeno la Benetton piace a tutti. La tracotanza con cui si muove Briatore è insopportabile. Si fa buon viso a cattivo gioco davanti ai moltissimi soldi messi dalla proprietà trevigiana del marchio di abbigliamento. Michael, per quel poco che ha fatto vedere a Spa fuori dalla macchina, è un matching perfetto con il suo nuovo datore di lavoro. Avere la voce di Senna dalla propria parte può conferirgli un aspetto nuovo agli occhi della gente. Senna è seduto a un tavolo, sta cenando in compagnia di una donna. Michael non aspetta fuori dalla sala, come un fan qualsiasi, né si accomoda lì vicino, come farebbe un collega. Chiede a un cameriere di annunciarlo. Senna si alza per andargli incontro, sembra volerlo invitare al proprio tavolo. A Michael trema la voce quando cerca di dirgli quanto lo ammira, fin da quando lo ha visto per la prima volta alla guida di un kart. Ayrton lo interrompe, anziché invitarlo al tavolo lo accompagna fuori dalla sala. La sua visita non è gradita, Senna gli chiede di andar via. C'è qualcosa in Michael che lo infastidisce. Poche ore dopo dirà ai suoi amici: «Mi sono comportato da maleducato». Sente già che finirà per pagare la sua arroganza in un modo o nell'altro.

L'intrico messo in piedi dalla Jordan e dalla Benetton può essere sciolto solo da Bernie Ecclestone, il capo supremo della Formula 1. Sul finire degli anni Settanta, Bernie riuniva regolarmente i proprietari

delle scuderie intorno al tavolo di una camera d'albergo londinese. Era la neonata Associazione dei Costruttori. I proprietari di comune accordo decidevano il futuro della Formula 1, anche se ognuno in cuor suo avrebbe voluto piantare un coltello nella schiena degli altri, pur di vincere il Gran Premio la domenica successiva. Bernie è stato un venditore d'auto, un pilota, un procuratore, il proprietario di una scuderia, e adesso è un manager di primo livello. Intrattiene rapporti con capi di Stato, tratta la vendita dei diritti televisivi, concede prestiti alle scuderie in difficoltà. Si muove con disinvoltura, al punto di dire: «Noi costruttori non siamo una specie di mafia. Noi siamo la mafia». Ecclestone è costantemente alla ricerca di nuovi modi per fare soldi. I ventimila tagliandi in più staccati ai cancelli di Spa non sono passati inosservati, la Germania è un mercato con possibilità ancora da esplorare. Bernie ha deciso che il posto di Schumacher è in Formula 1, possibilmente a bordo di un'auto competitiva. I titoli sensazionalistici dei giornali a Bernie non dispiacciono mai, ma ora c'è un Gran Premio da correre in poche ore e la situazione va raffreddata. Ecclestone convoca una riunione al Villa d'Este per la sera di giovedì. Si tratterà a oltranza, se necessario.

Quando arriva alla riunione, Eddie Jordan capisce che non c'è più niente da fare. La faccia di Roberto Moreno è tutta un programma. Ha ottenuto dalla Benetton i soldi che chiedeva, più una consistente buonuscita. Eddie è da solo. Si arrende soltanto quando Bernie lascia intendere che l'Associazione dei Costruttori sbloccherebbe nuovi fondi, aiuterebbe la Jordan a tenersi a galla fino alla fine del campionato. È notte fonda quando si decide che Michael è un pilota della Benetton. Farà coppia con Nelson Piquet, che intanto, dopo la sfuriata del pomeriggio, è tornato a più miti consigli. È quasi l'alba e Jordan guarda Moreno con occhi diversi, ora che il pilota brasiliano ha una borsa piena di denaro. Correrà il Gran Premio d'Italia, ma lo farà guidando la monoposto verde numero 32.

L'unico a non esser contento della piega che hanno preso le cose è proprio Ayrton Senna. Al venerdì convoca una conferenza stampa: «Non va bene, è qualcosa che crea un precedente. Allora chiunque può dire: ok, guido per te finché non mi offrono una macchina più veloce o condizioni economiche migliori». Sembra che Senna stia difendendo le ragioni di Moreno. Eppure disavventure come quella in Formula 1 sono all'ordine del giorno. I piloti corrono finché hanno i

soldi per farlo, finito il denaro sono sostituiti dal primo che consegna al team un nuovo budget. La reazione di Senna è molto sopra le righe. È irrituale per un campione del mondo scomodarsi per difendere un pilota di seconda fascia, anche se è un suo connazionale, un suo amico. Dev'esserci dell'altro. Senna deve aver capito che la Benetton è in forte ascesa: i soldi stanno scorrendo a fiumi e presto faranno il salto di qualità in pista. E poi c'è questo tedesco a cui è bastato un giro di qualifica in Belgio per mettere paura a tutti.

Nel 1991 Ayrton e Michael hanno poche occasioni per misurarsi in pista. Durante il Gran Premio d'Italia, Senna esce dai box dopo il cambio degli pneumatici e rientra alle spalle di Michael. In questo momento il tedesco ha gomme più usurate. Senna lo supera facilmente alla staccata della Variante Ascari. Il Gran Premio di Spagna si corre per la prima volta sul Circuit de Barcelona-Catalunya. Una pista nuova è una sfida anche per i piloti più esperti, e per di più alla domenica si corre sull'asfalto umido. Poche curve dopo il semaforo verde, Michael sorprende «il Leone» Nigel Mansell e si lancia in un attacco ambizioso a Senna, infilandosi tra il cordolo bagnato e la traiettoria più larga che sta disegnando la McLaren del brasiliano. Senna vede le ruote di Michael pareggiare le sue, sulla destra, all'interno della curva. La piega successiva è a sinistra, l'esterno diventa interno a favore di Ayrton che può sfilare la Benetton. Michael si mette a dettare un ritmo più lento, le sue coperture Pirelli non sono efficienti quanto le Michelin dell'avversario, deve accontentarsi di una gara di retroguardia. Il 1991 si chiude senza altre scintille in pista.

Michael aspetta che le ultime note della canzone si spengano. Non ci sono riprese televisive della serata, solo i racconti di chi era presente. Si devono chiedere in prestito al cinema le immagini adatte a raffigurare il momento. Michael è il Joker interpretato da Joaquin Phoenix nel film omonimo. Accecato dalle luci, morso dalla necessità di piacere a chi gli sta davanti, disperato perché sa bene che la barriera tra sé e il suo pubblico non cadrà mai. Gli mancano gli amici di sempre, le feste vicino all'asfalto del kartodromo erano tutt'altra cosa. Lì era un mattatore, qui è solo una comparsa. Potrebbe sparire nella notte di Adelaide, la festa andrebbe avanti senza di lui.

Senna si alza, si avvia verso l'uscita tenendo per mano la sua nuova fiamma. Il suo aereo privato lo aspetta in un aeroporto vicino, pronto a partire per una delle isole del Pacifico. L'intera isola riservata da Ayrton per un'improvvisata luna di miele. Prima che esca dalla sala Michael incrocia il suo sguardo. Per un tempo brevissimo si vede attraverso gli occhi dell'altro. È solo un buffo ragazzo tedesco, vestito male e con un taglio di capelli fuori moda. Si sta rendendo ridicolo di fronte a persone che non lo ameranno mai, adesso lo sa. Michael non è un pilota come gli altri. Non ha un papà ricco né uno famoso. Un imprenditore che gli ha pagato i conti fin dai tempi dei kart; o un ex pilota, con una rete di relazioni consolidate nel tempo, che lo ha introdotto alle persone che contano. Arriva da un paese, la Germania, che non ha alcuna tradizione nell'automobilismo sportivo. In quarant'anni di Formula 1 non c'è mai stato un campione del mondo tedesco. Michael non appartiene alla Formula 1 e quella riunita a Adelaide non è la sua gente. Per tutte le persone presenti nella hospitality McLaren non è letteralmente nessuno. È vulnerabile e messo all'angolo. Realizza che il benessere e la fama che ha raggiunto con l'aiuto dei colpi di mano del suo manager potrebbero svanire.

Dev'essere in questo momento che il subconscio di Michael inventa Schumacher, la maschera glaciale del pilota infallibile. L'unico volto che mostrerà alla gente, il doppio con cui avrà a che fare per tutta la vita. Schumacher è il campione che riscrive la storia dello sport a suon di record, avrà più titoli mondiali, più vittorie, più giri veloci di ogni altro pilota che sia mai esistito. Si dedicherà alle corse più di quanto Michael avesse pensato di fare. Se non potrà avere un posto nella Formula 1 di Ayrton Senna, Schumacher ne costruirà un'altra, a sua immagine e somiglianza. La gente dovrà dimenticarsi delle imprese del brasiliano e degli altri eroi del passato.

È una spaccatura che in Michael è già presente alla fine del 1991, anche se ci vorrà del tempo per metterla bene a fuoco. A Adelaide, nella testa di ogni team principal, in quella di tutti i piloti compreso Senna, dei giornalisti e dei semplici appassionati in giro per il mondo, in tutti risuona una sola domanda, la stessa che Eddie Jordan ha rivolto a Willi Weber all'inizio della loro prima telefonata: chi diavolo è Michael Schumacher?