

NonSoloBiografie: Michael Schumacher

Michael Schumacher nasce a Hürt Hermülheim, in Germania, il 3 gennaio 1969. Fin da piccolo si avvicina al mondo delle competizioni motoristiche sfruttando la pista di kart gestita dalla sua famiglia a Kerpen e debutta nelle gare internazionali solo nel 1984, a quindici anni, per partecipare alla Coppa del Mondo nella classe 100 Junior. Michael continua a guidare i kart fino al 1988, vincendo relativamente poco.

Schumacher e Hakkinen: rivali storici La grinta e l'abilità lo portano però nelle varie formule minori: trionfa al debutto in Formula König a Hockenheim e si aggiudica nove corse su dieci, partecipando anche agli eventi della Formula Ford, chiudendo sesto in Campionato. Nel 1989 è secondo nella Formula 3 tedesca e l'anno successivo, quando si piazza in testa nella stessa serie, inizia a duellare con Mika Hakkinen, che incontrerà nuovamente in Formula 1: epica la battaglia di Macao, con successo finale di Schumacher.

Inizia a formarsi il suo stile di guida. Michael apprende i segreti dei vari tracciati che poi incontrerà in la Formula 1. Inizialmente si occupa solo di condurre i vari veicoli che gli vengono affidati, ma poi si concentra anche sull'aspetto meccanico e su particolari tecnici ai quali altri suoi colleghi non sono interessati. Questa qualità si dimostra fondamentale per collaborare con gli ingegneri e risolvere i problemi della vettura, il sovrasterzo, il sottosterzo o varie anomalie diffuse e contemporaneamente gli consente di interpretare in pieno ogni segnale della monoposto da guidare.

In pista attacca con una grinta unica ed è soprattutto la mentalità, unita ad una velocità straordinaria, che fa brillare la sua immagine agli occhi dei vari osservatori. Così facendo, Schumi prepara la sua strada verso la Formula 1: bisogna solo spiccare il grande balzo, attendere l'occasione propizia per mostrare il proprio talento.

Il 1991 è l'anno del grande debutto nella massima serie. Michael, però, è impegnato già nel Mondiale Sport con la Mercedes: partecipa infatti alla 24 Ore di Le Mans e giunge quarto dividendo la vettura, una C11 turbo, con Wendlinger e Kreuzpointner. Poi accade che Bertrand Gachot, pilota ufficiale della Jordan, viene arrestato dopo una furiosa lite con un tassista proprio quando incombe il Gran Premio del Belgio a Spa-Francorchamps.

Eddie Jordan è disperatamente alla ricerca di un sostituto e gli occhi gli cadono proprio sul giovane Schumacher: Michael ha 22 anni e gli addetti ai lavori ne parlano già con immensa stima. Dunque è il caso di tentare e coinvolgerlo. Così il tedesco viene "battezzato" in un test rapido ma incoraggiante a Silverstone ed ottiene il sedile al fianco di Andrea De Cesaris.

Subito Michael sigla il settimo posto in qualifica e lancia un segnale preciso a tutto il mondo della Formula 1. La sua gara, però, dura pochissimo, il tempo di bruciare la frizione in partenza e parcheggiare la vettura. Secondo Eddie Jordan, Michael sarebbe stato addirittura in grado di vincere "perché - racconta l'irlandese - De Cesaris, che partiva più indietro, per un attimo aveva raggiunto il secondo posto".

Flavio Briatore, che osserva, calcola ed agisce, propone a Schumacher la chance della Benetton. Il tedesco firma e si ritrova in veste di pilota ufficiale al posto di Moreno, nelle cinque gare restanti della stagione, con un contratto in tasca anche per l'anno successivo. In totale segna 4 punti, ma inizia ad entrare in pieno nell'ambiente della Formula 1.

Nel 1992 batte nettamente il suo compagno di squadra Martin Brundle e soprattutto si aggiudica il suo primo successo: a Spa-Francorchamps, infatti, sul bagnato, Michael sfoggia una sicurezza unica e va a centrare il gradino più alto del podio, beffando le imprevedibili Williams di Nigel Mansell, già iridato, e Riccardo Patrese.

Ma è anche l'anno dei dissidi con Ayton Senna: a Magny-Cours, ad esempio, Michael tampona la McLaren del brasiliano al tornante Adelaide. Le telecamere, successivamente, mostrano Senna parlare duramente a Schumacher sotto gli occhi di Briatore.

La seconda vittoria giunge al tracciato portoghese di Estoril; è l'unica nella stagione 1993 in cui il tedesco totalizza 52 punti agguantando il podio in ben nove occasioni. Michael è quarto in Classifica e i progressi effettuati sono notevoli; così squadra e pilota iniziano a puntare al Titolo Mondiale.

I primi Gran Premi del 1994 vivono all'insegna del duello con Senna: Ayrton, sempre in pole, non riesce a concretizzare in gara il risultato sperato e viene battuto dall'arrembante Schumacher. In Brasile Michael sembra quasi prendersi gioco del brasiliano, sopravanzandolo con la famigerata tattica del sorpasso ai box. Il duello si trascina anche ad Imola, in un'atmosfera surreale, condizionata dal violento incidente di Barrichello nelle libere e dalla morte di Ratzenberger.

Michael vince, ma nessuno gli perdona il sorriso accennato sul podio, perché tutti gli occhi sono fissi sulla curva del Tamburello, sulla tragedia di Senna.

Sono 8 le vittorie di Schumacher nel 1994 e, sommate ad altri piazzamenti, portano il tedesco al vertice. Ma non basta: la sua Benetton viene squalificata a Silverstone e a Spa. Poi la F.I.A. lo allontana anche dai Gran Premi di Italia e Portogallo. Così il Mondiale si gioca all'ultima gara: Damon Hill contro Michael Schumacher, una Williams contro una Benetton. È scontro nel vero senso della parola perché il tedesco costringe l'inglese al ritiro per avere la sicurezza matematica del Titolo: la Germania ha così il suo primo Campione del Mondo, ma sul successo aleggia lo spettro dell'irregolarità tecnica, dell'uso illegale del controllo della trazione sulla B194 iridata.

Nel 1995 Michael Schumacher migliora ulteriormente: totalizza 102 punti contro i 92 dell'anno precedente, vince una gara in più, sale una volta in più sul podio, ma sigla tre pole in meno. Conta poco, l'importante è vincere il secondo Titolo. Sconcertante la classe del tedesco, la facilità con cui riesce ad annientare il compagno di squadra, comunque esperto e veloce, Johnny Herbert.

Michael stravince al Gran Premio del Belgio sebbene le qualifiche lo abbiano relegato in sedicesima posizione. Non mancano i disaccordi con Damon Hill, le lotte, gli incidenti e le collisioni. Al pilota inglese della Williams non basta vincere l'ultima gara rocambolesca di Adelaide. Schumacher è nuovamente Campione del Mondo: Flavio Briatore è raggianti, sono felici gli sponsor, i tedeschi e i sostenitori di Michael. L'avventura in Benetton si conclude dunque con un lieto fine. Schumacher passa alla Ferrari, deciso a riportare il Cavallino Rampante al successo.

Come spesso accade in queste situazioni, quando c'è un pilota valido conteso da più squadre, il paddock rimbomba di voci ed illazioni su ingaggi vari. Nell'estate del 1995, quando il tedesco è ancora legato alla Benetton, iniziano a circolare notizie di un possibile passaggio alla Ferrari. Ma da Maranello arrivano prontamente le smentite. Invece il contratto è già in cassaforte, con l'autografo dell'interessato.

Schumacher è il Campione del Mondo in carica, ha fama, è veloce e rispettato, e il matrimonio con Corinna, celebrato nell'agosto 1995 lo rende felice anche nella sfera privata. Michael decide di rischiare: vuole la Ferrari. A Maranello sono in difficoltà, ma Montezemolo, approvato agli inizi degli anni '90, punta a ricostruire la squadra, a riportarla al vertice. Perché non provare? Circa 40 miliardi di lire lo convincono ad osare.

Il primo test al volante della vettura del 1996 non è per niente rassicurante. La F310, progettata da John Barnard è, a detta dello stesso tedesco, una delusione. Ma Michael non si arrende ed inizia a costruire il suo impero. Chiama a Maranello Ross Brawn, l'impareggiabile stratega degli anni della Benetton ed incomincia a proporre anche il nome di Rory Byrne. Il debutto sulla Rossa risale al Gran Premio d'Australia, all'Albert Park.

In pista, in giro per il mondo, le Williams di Damon Hill e Jacques Villeneuve fanno incetta di successi; Michael riesce tuttavia ad aggiudicarsi il Gran Premio di Spagna, a Barcellona, sotto un nubifragio. A Monte-Carlo arriva la cocente delusione del ritiro dopo pochissimi metri, al Portier, in condizioni di pioggia incessante in cui invece avrebbe potuto fare la differenza. Amarezza anche a Magny-Cours per il cedimento del propulsore nel giro di ricognizione. Ma il tedesco vince a Spa e a Monza. I ferraristi gioiscono all'Autodromo brianzolo, anche se il Mondiale è ancora lontanissimo. Tre trionfi, otto podi e 59 punti non bastano affatto.

Approccio e mentalità cambiano nel 1997. Michael diventa sempre più un punto di riferimento all'interno del team e in Ferrari iniziano a sperare. La vettura è un passo avanti considerevole ed è realizzata da Rory Byrne che lancia la sfida alla Williams. Schumacher affronta Villeneuve, leader assoluto in squadra dopo il passaggio di Hill alla Arrows. Il duello è lungo e, come prevedibile, si protende fino all'ultima gara. A Suzuka, penultimo appuntamento dell'anno, la Ferrari riaccende le speranze e vola in Spagna con la possibilità del Titolo Piloti.

Teatro: Jerez de la Frontera, Gran Premio d'Europa. In qualifica accade un evento quasi prodigioso: Villeneuve, Schumacher e Frenzen ottengono lo stesso identico tempo sul giro, 1:21.072 ed è il miglior crono della sessione. Il regolamento parla chiaro: in caso di pareggio la pole è di chi la segna per primo, quindi Jacques davanti. In gara "il fatto" accade al giro 47: Schumacher, che ha un punto di vantaggio, tenta la stessa tattica adottata ad Adelaide con Hill nel 1994, ma stavolta non funziona perché a pagare è lui e lui soltanto. La sua Ferrari si arena con la sospensione danneggiata, mentre il suo rivale prosegue indisturbato. Il terzo posto basta ed avanza al canadese che è Campione. Schumacher lascia il circuito a testa bassa: il Mondiale era lì, a portata di mano... ed era sfuggito. A vincere la gara è Mika Hakkinen, seguito da David Coulthard, in una doppietta McLaren che, se analizzata con cura, non promette nulla di buono per gli anni seguenti.

Nella sua carriera in Formula 1 Schumacher lotta con diversi piloti. Ma le sfide con Mika Hakkinen hanno un quid particolare, qualcosa in più sia che si tratti di duelli ravvicinati, sia che si tratti di battaglie impostate sulla velocità pura, per la pole position. Tutto ha inizio nel 1998. Mika è in forma smagliante perché grazie a Ron Dennis è a suo agio in McLaren: la sicurezza e la freddezza tipiche dei finlandesi lo pongono come pretendente al Titolo.

Ed infatti si aggiudica le prime due gare, in Australia e Brasile. Ma già in Argentina Schumacher torna prepotentemente alla vittoria sul circuito di Buenos Aires. La guerra è lunga e Michael centra imprese degne di lode come a Budapest, quando vince all'Hungaroring con la tattica, inedita per l'epoca, delle tre soste, inanellando una serie pazzesca di giri record.

A decidere è ancora una volta l'ultima gara e la pressione è comprensibilmente enorme su entrambi i fronti. Ma Schumacher è in pole e può programmare di controllare Hakkinen. Il progetto svanisce, perché la Ferrari del tedesco arresta la procedura di partenza e per regolamento deve schierarsi in ultima posizione.

Al box McLaren si leggono dei sogghigni velati, perché è chiaro che una buona percentuale del Titolo è già a Woking, in quanto Michael dovrebbe compiere un'impresa storica, vincendo partendo dal fondo della griglia, oltretutto su un circuito come Suzuka che di chance per i sorpassi ne offre ben poche. Come se non bastasse la Ferrari raccoglie anche un detrito, forse transitando sul luogo dell'incidente fra Takagi e Tuero e fora un pneumatico. Finita. Hakkinen è Campione. Tre anni sono già trascorsi dall'arrivo di Schumacher in Ferrari. Scartando il 1996, condizionato dalle troppe difficoltà, nel 1997 e nel 1998 il tedesco era stato in grado di giocarsi il Titolo. Per questo nulla vieta di supporre che il 1999 possa essere all'altezza delle annate precedenti, se non addirittura migliore. E sembra veramente che la fortuna giri in favore della Rossa e del suo alfiere.

Ma poi arriva Silverstone. E la staccata alla Stowe. La Ferrari non decelera nella via di fuga e l'impatto con le barriere, frontale, è inevitabile. Mentre viene soccorso, Michael rassicura i familiari con il pollice alzato; poi al Northampton General Hospital gli viene diagnosticata la frattura della gamba destra. Sono quattro i mesi di assenza dalle competizioni ed ovviamente è addio al Mondiale. La Ferrari, intanto, spera che Irvine possa dire la sua ed imporsi, ma l'irlandese non sbanca.

Michael prova a recuperare in fretta per fornire al più presto il suo supporto alla squadra e magari tornare in pista al Nürburgring, per la gara di casa, ma i problemi persistono e il tedesco disputa solo le ultime due corse dell'anno. E strabilia: firma la pole in entrambe le occasioni, in Malesia cede la vittoria a Irvine, in lotta per il Campionato, ed è secondo in Giappone. La Scuderia si aggiudica il Mondiale Costruttori, un po' una consolazione. Ma il risultato più grande, quello più importante sfugge ancora.

L'intesa all'interno del team migliora ulteriormente. Ormai Michael è in simbiosi con la mitica triade, Ross Brawn, Rory Byrne e Paolo Martinelli. E poi la sintonia con Jean Todt è straordinaria. A Maranello arriva anche Rubens Barrichello. Il 2000 si preannuncia scoppiettante: la vettura, la F1-2000 sembra nata bene ed è subito veloce. Al confronto diretto con gli avversari, a Melbourne, è battuta in qualifica dalle McLaren, ma in gara l'affidabilità fa la differenza. Dopo tre gare, il riscontro in Classifica fra Schumacher e Hakkinen parla chiaro: 30 per il tedesco contro i 6 punti del finlandese. Ma la situazione si ingarbuglia a metà stagione. Michael colleziona ritiri a ripetizione, Francia, Austria, Germania, mentre Hakkinen arriva costantemente sul podio, fino a conquistare la vetta della graduatoria iridata. Improvvisamente sembra di nuovo tutto perduto. In Belgio è il culmine, perché sulla sua pista, a Spa, Schumacher subisce l'affronto di un sorpasso beffardo da parte del rivale, quando sul rettilineo del Kemmel cerca di doppiare la B.A.R di Ricardo Zonta. Il successo sfuma e il Titolo pare allontanarsi ancora di più.

La svolta arriva al Gran Premio d'Italia: è un tripudio per Michael che in sala-stampa si abbandona ad un pianto lunghissimo in diretta televisiva. Molti provano a spiegare quelle lacrime inattese, ma probabilmente è solo il Campione dal cuore di ghiaccio che si mostra stanco per il duro lavoro che finalmente sembra dare i suoi frutti. Ora non bisogna mollare: la Formula 1 è così, perché mentre tutto funziona, la situazione può improvvisamente stravolgersi. Ad Indianapolis Schumacher vince mentre Hakkinen viene sommerso dal fumo del suo motore Mercedes. Michael ha otto punti di vantaggio e mancano due gare alla fine. Significa che, dopo aver lottato per tanti anni sempre all'ultima gara, ha la possibilità di chiudere in anticipo i giochi, a Suzuka: gli serve la vittoria per avere la certezza matematica.

Puntuale arriva la pole, come puntuale arriva l'errore in partenza. Mika balza davanti, ma la strategia e il ritmo del ferrarista lo fulminano: dopo la seconda sosta la Rossa è nuovamente davanti. Gli ultimi giri si vivono tutti con il cuore in gola, ad augurarsi che tutto vada per il meglio. Montezemolo racconta di aver telefonato a Gianni Agnelli, nell'ansia e nel

timore del finale. Ormai è fatta, finalmente: Michael Schumacher è Campione del Mondo sulla Ferrari.

La Rossa non vinceva con un suo pilota dal lontanissimo 1979, con Jody Scheckter. L'abbraccio sul podio fra Todt e il suo pilota viene diffuso in tutto il mondo e l'immagine diventa storica. E poi il suggello a Sepang due settimane dopo, con un'altra vittoria. Scorrono fiumi di champagne e si festeggia con le indimenticabili parrucche rosse per il trionfo anche nel Mondiale Costruttori. Dopo tanta attesa inizia la nuova era, l'era di Michael Schumacher.

La F2001, la monoposto progettata per la stagione 2001, reca il numero 1 sul musetto. Questa volta la storia è diversa perché il fregio non è stato ereditato con l'arrivo del Campione del Mondo come nel 1996, ma è stato conquistato sul campo, dopo un'aspra battaglia.

Ora Michael Schumacher non ha più la pressione dei primi anni trascorsi in Ferrari, ma può guidare con più tranquillità e ciò gli consente di accaparrarsi nuovi successi.

Nel 2001, infatti, totalizza 123 punti, 11 pole e 9 vittorie. Manca il podio soltanto in tre occasioni e vince nuovamente il Titolo, uguagliando i quattro Mondiali di Alain Prost e soprattutto battendo anche il "Professore" per numero di vittorie, sorpassando, proprio a Spa, il traguardo dei 51 successi che fino a qualche anno prima sembrava irraggiungibile.

Ma nel 2002 Michael fa ancora meglio. La F2002 di Rory Byrne è semplicemente sublime e il tedesco la guida alla perfezione. Vince 11 gare su 17 e sale sempre sul podio. Per la prima volta espugna Hockenheim da ferrarista, aggiudicandosi il Gran Premio di casa esattamente due settimane dopo aver vinto il suo quinto Titolo Mondiale, a Magny-Cours.

Pentacampione e nuovi record: pareggia con Juan Manuel Fangio, il mitico pilota argentino che nei primi anni della serie regina aveva vinto per cinque volte il Titolo Mondiale. La stampa si chiede: più forte Schumacher o Fangio? Una domanda che lo stesso Michael rifiuta: epoche diverse non possono essere confrontate.

Sta di fatto che nella sua era Michael non ha assolutamente rivali. O forse sì? I giovani promettono battaglia, c'è Juan Pablo Montoya che ad esempio digrigna i denti dal 2001 e vuole batterlo sonoramente, c'è l'astro nascente Kimi Raikkonen appena giunto in McLaren, c'è il piccolo Fernando Alonso che scalpita nel box Renault, c'è Ralf che sogna di sconfiggere il fratellone e c'è il buon Rubens che spera sempre di sottrarre la scena al leader blasonato.

Si preannunciano tempi duri? In un'intervista alla vigilia del Mondiale 2003 il Campione avverte difficoltà all'orizzonte. Ma la posizione privilegiata è ancora la sua e può contare sul supporto del team per il sesto Titolo. Il vantaggio, a fine anno, è minimo: un solo punto su Raikkonen. Con la F2003-GA, la vettura dedicata a Gianni Agnelli, il numero uno resta in Ferrari.

I contratti di Michael Schumacher, Jean Todt, Ross Brawn e Rory Byrne vengono prolungati fino al 2006 e la data assume sempre più l'aspetto di una sorta di ora X per il team di Maranello. In pratica tutte le pedine più importanti restano alla Ferrari e più tardi arriva anche la conferma di Rubens Barrichello.

La scia di successi prosegue, ma l'inverno è piuttosto strano: tutti parlano dei tempi record della B.A.R, dei progressi della Renault, delle bizzarrie della Williams, della grinta della McLaren, ma sembra che gli addetti abbiano dimenticato i Campioni in carica.

Il gruppo dei progettisti del Cavallino, intanto, mette a punto la F2004. Alla presentazione i giornalisti sono piuttosto delusi, perché il telaio, a parte le modifiche richieste dal regolamento, è molto simile alla macchina dell'anno precedente. Ma la vera forza non è visibile ad occhio nudo. Basta il primo test a rivelarlo: il record sul giro della pista di Fiorano è polverizzato. Poi, all'Albert Park di Melbourne, all'esordio in gara, Schumacher e Barrichello colpiscono ed affondano gli avversari.

La storia si ripete per le gare seguenti ed in particolare in Spagna dove, malgrado il danno ad uno scarico, Michael uguaglia il record di Nigel Mansell che nel 1992, sulla Williams, aveva vinto le prime cinque gare della stagione. La striscia positiva si interrompe a Monte-Carlo, quando Montoya "pizzica" il tedesco nel tunnel e lo "accompagna" contro le barriere. La gara finisce lì, ma appena una settimana dopo, al Gran Premio d'Europa, è tutto dimenticato e la Rossa numero 1 inizia nuovamente a vincere dopo la brevissima parentesi monegasca.

L'estate trascorre nel segno del Campione tedesco che vince matematicamente il Titolo al Gran Premio del Belgio, quando agguanta i due punti necessari su Barrichello: il successo va a Kimi Raikkonen, ma Schumi fa suo il settimo Mondiale.

Tre giorni dopo, durante i test di Monza, il neo-iridato convoca una conferenza stampa; i media sospettano che il Campione abbia deciso di comunicare il proprio ritiro ed invece scoprono che si tratta soltanto di un'occasione per parlare con tranquillità dopo il caos di Spa. "Per quanto mi riguarda – afferma il tedesco – continuerò finché ne avrò voglia".

Michael Schumacher ha sfruttato la sua enorme popolarità a favore di molte iniziative di solidarietà. Come giocatore della Nazionale Piloti, ad esempio, è sempre stato presente ad ogni incontro calcistico per aiutare le associazioni che si occupano di sconfiggere i principali problemi della società moderna.

Con Jean Todt è anche diventato ambasciatore della Repubblica di San Marino e spesso la F.I.A. lo ha coinvolto in attività promozionali per la sicurezza stradale, come accaduto a Dublino ai principi di aprile 2004. Di buon grado Michael ha sempre accettato questa sorta di invito.

Inoltre tutta questa notorietà non intacca affatto il suo interesse e la sua devozione per la famiglia. Non ama la mondanità e preferisce trascorrere ore piacevoli in compagnia della moglie Corinna e dei bambini, Gina Maria e Mick Junior, nella sua villa in Svizzera, anziché girare ininterrottamente per città chiassose e caotiche.

Molti lo descrivono come un uomo alquanto altezoso e presuntuoso nella sfera privata: riservato lo è di certo, visto che non ama neanche esporsi troppo all'obiettivo dei fotografi, passatempo che invece viene ripetutamente praticato da molti suoi colleghi con velleità da fotomodelli.

Indubbiamente Michael è uno dei piloti più popolari al mondo. Il suo nome è automaticamente associato alla Formula 1, alla Ferrari, alla velocità. Molti team boss lodano le sue qualità, e si rammaricano ancora per non aver colto l'attimo nel lontano 1991, quando il giovanissimo Schumi mosse i primi passi nel paddock. Su internet il tedesco vanta quasi sette volte il numero di pagine web che mediamente vengono dedicate ad un qualsiasi altro pilota della serie regina.

Basta questo dato a far comprendere la dimensione della sua fama, senza considerare tutti i fan club, le riviste, gli albi, i documenti che ogni giorno sono redatti per rendergli onore. Difficilmente in Formula 1 approderà qualcuno capace di battere tutti i suoi record, di vincere un numero maggiore di Gran Premi o di immedesimarsi così tanto in un team da diventarne parte integrante, plasmandolo ed incitandolo. Michael Schumacher è, e resterà, l'unico Kaiser della Formula 1.