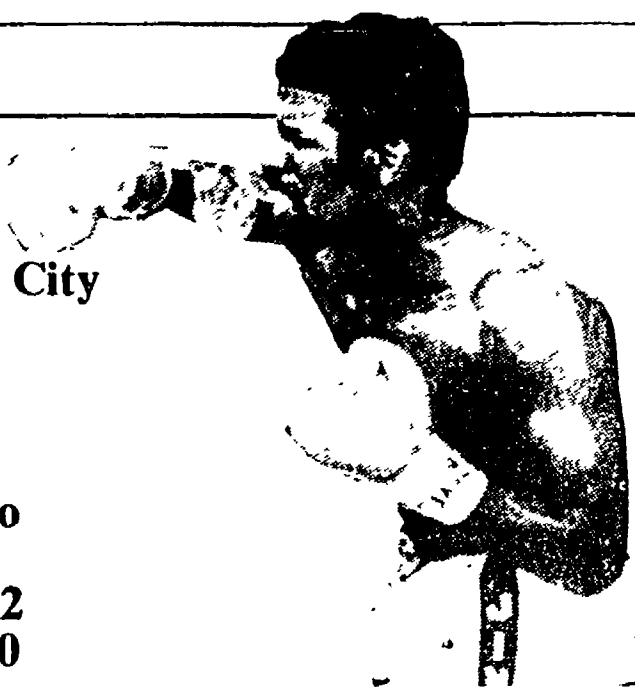


Pugilato

Stasera sul ring di Atlantic City affronterà per la riunificazione dei titoli «mondiali» WBC e WBA dei pesi mediomassimi Michael Spinks - L'incontro verrà trasmesso in differita dalla televisione sulla Rete 2 domani con inizio alle 23.30



Dalla galera ai miliardi: vita violenta di mr. Braxton

Vivendo nel mezzo delle strade di Camden nel New Jersey, Dwight Braxton è diventato un duro. Basso, tarchiato, robustissimo, questo colorato nato il 5 gennaio 1953 detiene il campionato dei mediomassimi per il World Boxing Council. Cresciuto nel ghetto nero di Pruitt Igou, l'angolo più povero di St. Louis, nel Missouri, Michael Spinks si è fatto introverso e melancolico. Dopo la morte tragica della moglie Sand, perita in un incidente di macchina, Mike ha assunto un aspetto mesto, triste, addirittura cupo per non dire funereo. Alto 6 piedi e due pollici e mezzo (1.89 circa) questo giovanotto baffuto e sdentato, come il più celebre fratello Leon uno dei vincitori di Cassius Clay, è attualmente il campione dei mediomassimi per la World Boxing Association. Ebbene stanotte, venerdì, nel Playboy Hotel di Atlantic City, New Jersey, uno dei tanti alberghi-casino del centro balneare sull'Atlantico, Braxton e Spinks si presenteranno sul ring con le rispettive Cinture per la riunificazione dei campionati. Dopo il ritiro di Sugar Ray Leonard campione del welter, è rimasto il solo Marvin «Bad» Hagler, campione dei medi, a rappresentare W.B.C. e W.B.A. Ad Atlantic City Michael Spinks e Dwight Braxton si divideranno, «fifty-fifty», ben 4 milioni di dollari che fanno oltre 4 miliardi e mezzo di lire.

I sogni di Dwight Braxton sono stati frantumati quando, per una rapina a mano armata in un magazzino di liquori, venne strappato dalla sua pediletta Berkeley Street e condannato da undici a 15 anni di prigione. Lo rinchiusero nella Rahway State Prison, nel New Jersey, dove il giovane Dwight poteva tramutarsi in un delinquente incallito. Invece incontrò James Scott, ritenuto uno dei più forti mediomassimi del mondo, che però non può combattere oltre i confini della prigione perché con-

dannato all'ergastolo. Il bergamasco Ennio Cometti, quando nel 1979 venne sconfitto in sei assalti da Scott, dovette recarsi nell'interno della Rahway Prison. Il campione ergastolano insegnò a Dwight Braxton a battere secondo le regole e il giovane negro, quando nel 1973 uscì in libertà sulla parola dopo 5 anni e mezzo di pena decise di diventare pugile imitando, magari senza saperlo, Rocky Graziano che ha imparato in un carcere militare. Jake La Motta in un riformatorio e Sonny Liston in un penitenziario. Ormai Braxton aveva 25 anni, non fece il dilettante, entrò subito nel professionismo. Nella Berkley Street di Camden lo prese a ben volere Pat Giambone, un grosso italiano che vende salumi, salicce e bistecche; Pat lo affidò a due managers suoi amici; Wesley Monzon e Quenzell McCall. Coraggioso, tosto, granitico Dwight Braxton si dimostrò subito un «fighter» eccitante. Più che un picchiatore, la roccia di Camden è un «mauler», ossia demolisce e frantumava con il maglio. A Johannesburg nel Sud Africa, distrusse il boero Theunis Kok speranza locale, ad Atlantic City fece brutalmente fuori Mike Rossman già campione del mondo, quindi tornò a Rahway per un «fight» con il suo maestro James Scott. Vinse per verdetto Braxton ed allora Scott gli disse: «Dwight, diventerai campione del mondo. Sono fiero di te...». James Scott, dietro alle sbarre, aveva visto giusto perché tre mesi dopo (19 dicembre 1981) Braxton strappò la Cintura del W.B.C. al famoso Matthew Sead Muhammad — dopo 10 selvaggi assalti. Il discipolo di Berkley Street aveva imitato il grande «Jersey» Joe Walcott, la gloria pugilistica di Camden, che nel 1921, fulminando Ezzard Charles, divenne campione del mondo dei massimi. Dwight Braxton, «The Camden Buz-

P. M. M. M.

LA TUA AUTO USATA VALE 700.000 LIRE.

Se hai un'automobile usata, anche usatissima, purché funzionante e regolarmente intestata, oggi vale almeno 700.000 lire, sempre che tu decida di cambiarla con un qualunque modello Citroën disponibile. E per l'auto nuova sono possibili delle rateizzazioni (con riserva di accettazione da parte dell'istituto di finanziamento).

O UN MILIONE.

Se invece quella che vuoi è proprio una GSA, allora la tua vecchia automobile vale addirittura un milione. Mica male, eh?

COME.

Basta avere la voglia di cambiare automobile, sapere quale modello Citroën si preferisce. Non è un gioco, ma una proposta seria.

QUANDO.

Solo dal 16 al 19 marzo.

DOVE.

Presso tutti i Concessionari e presso tutte le Officine e Vendite Autorizzate Citroën.



CITROËN è un marchio TOTAL

Apertura della stagione per la prima volta in Sudafrica

Lawson il più veloce (a sorpresa) nelle prove della «500» a Kyalami

Moto

Nostro servizio
KYALAMI — È inedita e decisamente inconsueta la cornice in cui riparte quest'anno il moto-mondiale. Un volo di 15 ore ha infatti portato il circo della moto in Sud Africa dove sabato, per le classi 500 e 250, ricomincia la grande giostra. Gli sport del motore sono qui in Sud Africa una delle poche porte di comunicazione col resto del mondo sportivo, in un paese che paga con l'esclusione del CIO (Comitato olimpico internazionale) la discriminazione razziale, evidente anche qui in autodromo dove cartelli ben visibili riservano le tribune mi-

gliori ai bianchi. Gran risalto viene dunque dato sui giornali locali e alla televisione al primo Gran premio che nella storia del moto mondiale si disputa in Sud Africa, e l'autodromo di kyalami è stato rimesso a nuovo per l'occasione. È una pista con un lungo rettilineo e poche curve, soltanto sette, ma difficilissime e più che sufficienti a selezionare la bravura dei piloti. Dai risultati di kyalami, dunque, avremo subito indicazioni molto attendibili sul valore delle moto e dei piloti in campo nel «mondiale» 1983. Anche per questo motivo hanno destato scalpore ieri i risultati della prima giornata di prove e di qualificazione. Si è, infatti, presentata con il miglior tempo la matricola di que-

st'anno, quel Eddie Lawson che, nel «team» Yamaha, diretto da Giacomo Agostini, è stato affiancato a Kenny Roberts, ancora validissimo ma ormai stanco della vita delle corse e deciso a ritirarsi a fine stagione. In realtà Lawson non è certamente un novellino ed ha al suo attivo già quattro titoli nel campionato americano (due nelle super bikes e due nelle 250) ma la sicurezza con cui, appena arrivato su questa pista che non conosceva, ha stabilito un tempo formidabile, ha ugualmente impressionato tutti. A parte Lawson, il passaggio di Sheen dalla Yamaha alla Suzuki e l'assenza di Crosby e Ballington, che si sono ritirati, non si registrano negli schieramenti della classe 500 sostanziali no-

vità. Anche dal punto di vista tecnico le moto delle tre grandi case giapponesi in lotta (Honda, Suzuki, Yamaha) sono soltanto delle versioni aggiornate delle macchine che hanno corso nel 1982. Se ci si volesse basare solamente sulle prime prove del primo Gran premio di stagione, per indicare chi nell'inverno ha lavorato meglio, si potrebbe dire che la Yamaha e la Honda hanno fatto di più della Suzuki. Dopo Lawson, infatti, ieri i più veloci sono stati Spencer (Honda), Haslam (Honda) e Roberts (Yamaha). Soltanto al sesto posto si trovava ieri la Suzuki con Mamola, mentre Uncini alle prese con seri problemi di telaio era solamente decimo, preceduto dal bravo Becheroni in sella a una Suzuki privata dell'anno scorso. Per ora è andata male anche per Lucchinelli che dopo aver fatto belle dichiarazioni nei giorni delle prove libere, ieri ha stabilito solo l'undicesimo tempo, ultimo fra i piloti che dispongono di motociclette ufficiali. Per la classe 250, che sembra esser diventata negli ultimi anni un feudo francese, le prime prove hanno indicato tutti nomi ben noti: Baldé (Yamaha-Chevalier), Fernandez (Bartol), Espié (Chevalier). Per trovare dei nomi italiani bisogna arrivare al fondo della classifica delle prove dove al 27° e al 28° posto compaiono Broccoli (Yamaha) e Ferretti (MBA).

Carlo Florenzano

Intervista a Uncini

«Ora il moto-ciclismo è più bello e più sicuro»



FRANCO UNCINI

Franco Uncini, alla vigilia della prima gara mondiale 1983: l'iridato — da noi raggiunto telefonicamente a Johannesburg — ostante ottimismo. Sicurezza o spavalderia? «Sicurezza. Il motore va bene. Nei primi due giorni di prove libere ho cercato di «lavorare» sull'assetto della moto piuttosto che soffermarmi sul cronometro. Mercoledì, appena ho spinto un po' ho ottenuto il secondo tempo. Comunque la concorrenza è agguerrita: Lucchinelli va già a mille, Roberts ha vinto e Dayson è insomma ma non scherzando. Ad ogni modo non mi farò strappare di dosso l'iride facilmente. Un campione carico e pimpante, dunque, nonostante un inverno massacrante, passato tra premiazioni, feste, riconoscimenti, viaggi. «Sì, è stato un inverno difficile. Ma, vedi, non potevo tirarmi indietro, è il mio momento; se non lo sfruttassi sarei fesso». Quindi, finalmente, un giusto riconoscimento ad un pilota che vale quindi... molti sponsor? «Beh, finalmente — e questo anche grazie alla mia vittoria iridata — la gente, gli sportivi, le industrie, diciamo pure anche la tivvù, i grandi mass-media, si sono accorti del motociclismo, scoprendone anche la sua validità sia come spettacolo, sia come veicolo promozionale». Quindi una specialità che entro pochi anni potrebbe ritrovarsi a far concorrenza, per quel che concerne l'interesse — anche alla Formula 1? «È ancora presto per dirlo. Diciamo che ci si sta avviando sulla strada giusta. Io, nel mio piccolo, sto cercando di contribuire a far-

si che ciò avvenga. Anche quest'anno nel motomondiale sono pochi i team ufficiali e invece tantissimi i piloti che devono correre da «privati», che sono costretti, quindi, a comprarsi le moto e ad arrabattarsi tra mille difficoltà. «È vero, d'altra parte è la impietosa legge di questo sport, io ne so qualcosa. Però diverse situazioni stanno cambiando ed evolvendosi. Anzitutto il decollo che sta avendo il motociclismo mette a essere diretta negli ultimi anni un feudo francese, le prime prove hanno indicato tutti nomi ben noti: Baldé (Yamaha-Chevalier), Fernandez (Bartol), Espié (Chevalier). Per trovare dei nomi italiani bisogna arrivare al fondo della classifica delle prove dove al 27° e al 28° posto compaiono Broccoli (Yamaha) e Ferretti (MBA). Cambiamo argomento: il tuo lavoro di «sindacalista» dei piloti, come sta procedendo? «Cerco di fare del mio meglio; ho lavorato sodo, anche qui, perché ci sono ancora tantissime cose da fare, situazioni da migliorare. Comunque lo faccio molto volentieri, perché difendo la categoria. Qualche risultato significativo è stato ottenuto: in molti circuiti sono stati effettuati lavori che ne aumentano notevolmente il tasso di sicurezza per noi piloti. Anche qui in Sudafrica, ad esempio, avevamo chiesto che fossero arretrate alcune zone del guard-rail e che fosse rifatto il manto d'asfalto in alcuni punti: siamo stati ascoltati ed accontentati. Ci sono ancora tante cose da fare, in diversi circuiti, ma la nostra organizzazione sta mostrandosi compatta e contiamo di farci rispettare sempre di più. Walter Guagnelli