

Matthaeus, 37anni dice addio alla nazionale

Lothar Matthaeus, libero del Bayern Monaco, ha detto stop. A 37 anni non sarà più il libero della nazionale tedesca. Matthaeus ha disputato con la nazionale tedesca, dal 1980, anno dell'esordio, 129 partite. L'ultima gara il 3 luglio scorso contro la Croazia per 3 a 0. La squadra di Vogts potrà contare sul ritorno dopo 4 anni, di Stefan Effenberg, centrocampista del Bayern ed ex Fiorentina che era stato allontanato dalla nazionale dopo che si era reso protagonista di un gesto osceno rivolto al pubblico durante la partita contro la Corea del Sud ad Usa 94.



Ronaldo: «Un giorno voglio giocare in Inghilterra. Con il Manchester o l'Arsenal»

Si è ripreso dalla misteriosa crisi che gli ha rovinato la finale dei Mondiali, si è riposato con una lunga vacanza ai Caraibi, sta per tornare in Italia: ma Ronaldo pensa già all'Inghilterra. Almeno stando a quanto sostiene il quotidiano britannico «L'express». «Sono felice all'Inter per il momento - ha detto il fuoriclasse brasiliano al giornale inglese - ma un giorno voglio giocare in Inghilterra, per il Manchester United o per l'Arsenal. Sono stato a Londra un'unica volta, ma seguì il campionato di Premier league assiduamente. Di recente è migliorato molto». Il fenomeno ha precisato di non aver ricevuto offerte da club d'Oltremarica

Tyson ritira domanda per tornare sul ring e poi ne ripresenta un'altra

Sembrava aver rinunciato alla sua voglia di tornare sul ring Mike Tyson che nel giorno del verdetto aveva deciso di ritirare la sua richiesta alla commissione sportiva del New Jersey. In realtà l'ex campione dei massimi, che era stato radiato per aver staccato con un morso un pezzo di orecchio a Evander Holyfield, ha solo cambiato il destinatario della sua richiesta. Mike Tyson ha inoltrato la richiesta per riavere la licenza di pugile alla Commissione sportiva del Nevada, quella che lo aveva squalificato dopo il suo celebre «morso». Questo spiegherebbe il repentino e inatteso ritiro della domanda di tesseramento.



E tra un anno ci si potrà anche vestire alla Ferrari

Tra un anno la Ferrari andrà ancor più di moda, nel senso dell'abbigliamento vero e proprio. La casa di Maranello ha infatti trovato un nuovo partner nello stilista americano del momento, che in patria, in fatto di «casual», sta rivaleggiando con colossi del calibro di Ralph Lauren e Calvin Klein. Si tratta di Tommy Hilfiger, che già veste l'intero team della scuderia di Maranello (meccanici e piloti portano il marchio di Tommy anche sulle tute). I prodotti di Tommy Hilfiger marchiati Ferrari saranno messi in vendita nei negozi, e quindi accessibili al grande pubblico.

**L'Unità
loSport**

Formula 1, oggi prove ufficiali del Gp d'Ungheria. Nelle «libere» la McLaren ancora davanti, Ferrari terza

Schumi: «Prima la pole, poi obbligato a vincere»

Una spruzzata di pioggia ha rallentato il lavoro delle scuderie nella prima sessione di prove libere del Gp d'Ungheria, sul circuito dell'Hungaroring. La McLaren comunque prepara l'attacco definitivo alla Ferrari e piazza - anche se i tempi non contano - Coulthard e Hakkinen davanti alla Ferrari di Schumi. Un avvertimento. La Ferrari sa di giocarsi a Budapest buona parte della stagione e prepara le contromosse: mentre Schumi si allena nella sua palestra Technogym, Irvine studia le insidie del tracciato. Il circuito è insidioso, tortuoso, molto stretto ed è stato inserito nel circuito del mondiale nel 1986. Dodici anni di gare non hanno però fatto risparmiare critici

che all'Hungaroring: è infatti praticamente impossibile trovare punti per sorpassare, non ci sono curve veloci, impegnative e rettilinee nei quali poter uscire dalla scia dell'avversario. Solo sul traguardo si può abbozzare qualche sorpasso. Un Gp che rischia di morire nella monotonia se ancora una volta la McLaren dovesse cogliere, con tutte e due le vetture, la prima fila e poi dominare. Il motto di Schumi, a fine sessione, è stato uno solo: «I margini si sono ridotti. Da qui riparte la lotta al titolo. Sono sedici i punti che mi distanziano da Hakkinen, ma si può recuperare. L'importante però sarà fare una super qualifica». Partire davanti, insomma, sarà deter-

minante per la Ferrari. Michael potrebbe controllare e vincere senza problemi la corsa (di 77 giri). Nelle «libere» la Ferrari di Schumi ha colto il terzo tempo (1'20"439) a poco meno di cinque decimi dal miglio tempo di Coulthard (1'19"989). Quarto Villeneuve, quinto Irvine che si è lamentato «dei troppi sobbalzamenti della vettura». Così così Fisichella, settimo. La monoposto di Schumi in effetti ha avuto una migliore regolazione (anche se «balla» un po' troppo) l'anteriore della sua F300) anche se ieri, nella prima ora d'uscita della mattina, con la pioggia e la pista bagnata tutte le scuderie hanno perso molto tempo. Nessuno ha deciso di provare e lavorare

su assetti da pioggia visto che le previsioni, sia per oggi che per la gara domani, dicono sole splendente. Tornerà il caldo afoso tipico del Gp d'Ungheria e le gomme ancora una volta torneranno a fare le protagoniste del dodicesimo Gp della stagione. Ieri la Bridgestone - che ridacchia e non crede alla decisione della Goodyear di lasciare la F1 e mormora che «è solo una mossa strategica» - come fece la Ferrari in Argentina ha portato per le sue scuderie le nuove coperture anteriori più larghe che, qui a Budapest, dicono loro, dovrebbero fare la differenza. Mentre riprende la guerra delle gomme, la Ferrari, abbandonata quasi definitivamente l'ipotesi del

«passo lungo», presenta sulla vettura delle prese d'aria più ampie per far raffreddare meglio il motore. Cosa che però ieri è servita a poco visto che il propulsore (il solito) ha girato a bassi regimi per via della pioggia. Per oggi in qualifica è pronta l'evoluzione più potente dello 047D che dovrebbe essere montata solo per l'ora di prove. Ma è Schumacher a concludere ottimista. «Voglio la pole position. Siamo molto vicini alla McLaren, sentono la pressione e dobbiamo rimanergli attaccati, senza dare tregua. Non andrà come ad Hockenheim, qui si può vincere ma... tutto dipenderà dalla pole...».

[Ma.C]



Michael Schumacher controlla i tempi delle prove libere. A. Kisbenedek/Ansa

L'INTERVISTA



Duecentocinquantesi gran premi in Formula uno. Sei vittorie: Montecarlo, San Marino, Sudafrica, Messico, Portogallo e Giappone. Tante scuderie: Shadow, Ford, Brabham, Alfa Romeo, Williams, Benetton. Riccardo Patrese, classe '54, ha chiuso la sua carriera nel 1993 a Suzuka; l'anno dopo alla guida della sua Benetton, alla corte di Flavio Briatore, arrivò un certo Schumacher, l'uomo che poi con la scuderia italiana vinse 2 mondiali. Il dominio della McLaren in avvio di campionato, il recupero la Ferrari, poi di nuovo la scuderia anglo-tedesca prende il largo. Patrese, il mondiale è finito?

«La McLaren s'è presentata con la macchina più forte. Schumacher ce l'ha messa tutta ed ha vinto in qual-

che occasione, ma la McLaren oggi rimane più competitiva. In tutto, tecnica, organizzazione...»
E poi non ha Schumacher...
«Solo grazie al tedesco la Rossa è riuscita a migliorare in questi ultimi

Patrese bocchia la Ferrari «Il titolo ad Hakkinen»

L'ex pilota non crede nel recupero del Cavallino

Per vincere la Rossa deve sperare nella pioggia e nel tedesco

«No, non ha sottovalutato nulla. La Ferrari ha lavorato molto... solo che la McLaren ha fatto qualcosa in più; la Williams invece è calata...»
C'è da dire però che la Ferrari ogni anno arriva al mondiale con una vettura da migliorare sempre nel corso della stagione...
«È vero, ma la McLaren ha fatto un

tempo è da pilota vero e poi, li c'è sempre l'incognita della pioggia...»
Non è detto che basterà vincere...
«Tra Ferrari e McLaren c'è una differenza sostanziale. Se la Rossa ha una défaillance tipo Hockenheim, Schumi non riesce ad arrivare secondo dietro Hakkinen. Se capita il contrario, ovvero che Schumi vince, Hakkinen, a meno che di un errore o incidente, va a punti subito dietro il tedesco. Questa dimostra che la McLaren è superiore alla Ferrari ed è sempre lì, pronta a sfruttare. Il vero vantaggio di Hakkinen è che può permettersi di rimanere lì a controllare il «nemico»...»
Schumi è il miglior pilota?
«Non c'è dubbio... il migliore»

tempo è da pilota vero e poi, li c'è sempre l'incognita della pioggia...»
Non è detto che basterà vincere...
«Tra Ferrari e McLaren c'è una differenza sostanziale. Se la Rossa ha una défaillance tipo Hockenheim, Schumi non riesce ad arrivare secondo dietro Hakkinen. Se capita il contrario, ovvero che Schumi vince, Hakkinen, a meno che di un errore o incidente, va a punti subito dietro il tedesco. Questa dimostra che la McLaren è superiore alla Ferrari ed è sempre lì, pronta a sfruttare. Il vero vantaggio di Hakkinen è che può permettersi di rimanere lì a controllare il «nemico»...»
Schumi è il miglior pilota?
«Non c'è dubbio... il migliore»

tempo è da pilota vero e poi, li c'è sempre l'incognita della pioggia...»
Non è detto che basterà vincere...
«Tra Ferrari e McLaren c'è una differenza sostanziale. Se la Rossa ha una défaillance tipo Hockenheim, Schumi non riesce ad arrivare secondo dietro Hakkinen. Se capita il contrario, ovvero che Schumi vince, Hakkinen, a meno che di un errore o incidente, va a punti subito dietro il tedesco. Questa dimostra che la McLaren è superiore alla Ferrari ed è sempre lì, pronta a sfruttare. Il vero vantaggio di Hakkinen è che può permettersi di rimanere lì a controllare il «nemico»...»
Schumi è il miglior pilota?
«Non c'è dubbio... il migliore»

Hakkinen e Coulthard?
«Mah... buoni, ma non fanno la differenza. Anche se il loro lavoro sulla vettura li ha portati a vincere sette gare. Vede però, Schumi può correre con qualsiasi scuderia e fare grandi risultati. L'ha dimostrato con la Benetton (titolo mondiale nel '94 e '95) e con la Ferrari l'anno scorso...»
Chi vince il mondiale?
«Ha più possibilità Hakkinen...»
Comesarebbe Patrese oggi in F1?
«Sarei ancora competitivo. E come se prendi Jim Clark (campione del mondo nel '63 e '65 su Lotus) e lo metti su una monoposto: continuerebbe a fare il fuoriclasse. Dunque, è solo una questione di talento.»

Maurizio Colantoni

A 72 anni il mitico «Black Jack» torna in gara a Nurburgring per far pubblicità al nuovo Maggiolino

Brabham riaccende il motore

ROMA. In un pomeriggio infuocato di metà estate, dalla piscina magica del «Cocoon», automobilistico riaffiora clamorosamente il signor Jack Brabham, detto Black Jack. Professione: campione del mondo di F.1 in pensione. Il vecchio fusto non ha remore: si è scrollato di dosso l'apatia causata da decenni di inattività agonistica, si è sistemato l'apparecchio acustico che limita la sua clamorosa sordità e si è messo a cercare il casco, dimenticato in chissà quale angolo della sua fattoria australiana. Ha risposto: «Obbedisco» il vecchio Black Jack, nato il 2 aprile del 1926, all'offerta che gli è arrivata pochi giorni fa dalla Volkswagen. Quella di correre la prossima 6 ore del Nurburgring, in Germania, al volante di un prototipo della Beetle, cioè del nuovo Maggiolino. Quale spot migliore, avranno pensato nella stanza dei bottoni del colosso automobilistico tedesco: far partecipare a una gara Turismo una vettura con un vecchio campione al volante. Magari un tre volte campione del mondo. Magari Jack Brabham. A 72 anni l'australiano volante ha detto di sì. E ha preparato la valigia. «Non sono troppo vecchio per sognare ancora, per impugnare il volante in pelle della nuova Beetle e lanciarmi in pi-

sta», avrà meditato durante il lungo viaggio transoceanico. «Che importa se penseranno a una trovata pubblicitaria della Vw, se mi guarderanno come si guarda un vecchio bacucco che non accetta di invecchiare. Se mi giudicheranno uno spot vivente, un sandwich-man per la nuova Beetle. Io sono Jack Brabham, ho vinto tre volte il campionato del mondo di F.1. Come Senna, Stewart, Lauda e Piquet. L'ho fatto cavalcando tre epoche diverse del mio sport: ho corso dal 1955 al 1970. Dalla generazione di Fangio a quella di Fittipaldi. Sono stato l'unico a vincere nel 1967 il titolo alla guida di una monoposto costruita dal suo pilota. Anche il primo a portare in pista una vettura da corsa con il motore montato posteriormente, anziché davanti. La Cooper nel 1963, quando quel Ferrari, da Maranello, tuonò: «Una schiocchezza tecnica! Da che mondo è mondo i cavalli devono essere davanti al carro per tirarlo, non dietro a spingerlo...». Le mie Ferrari avranno sempre il motore anteriore». Tempo pochi mesi e il Drake si rimangiò tutto. Il propulsore inserito alle spalle del pilota fu un'innozione tecnica geniale...»
A questo avrà pensato durante il lungo volo che lo ha portato in

Europa. Vive in Australia, ora, il signor Brabham. Con la seconda moglie, con i suoi ricordi e con i racconti che gli fanno, via telefono, i suoi tre figli: Geoff, campione delle gare lms; Gary, protagonista della Formula 3000 David, già pilota in Flaggi inizi degli anni 90. Nessuno di loro è diventato musicista, avvocato, insegnante. Tre figli, tre piloti. Un caso? La sua vita è adesso. Non gli dà neppure più fastidio quel nomignolo curioso, Black Jack, che i suoi rivali gli affibbiarono non certo per una passione per il gioco d'azzardo quanto per suo carattere fin troppo riservato, ombroso, cupo, in inglese «black», nero. Non era l'unico. Non può aver paura di questo curioso ritorno all'attività agonistica un uomo che ha visto per tanti anni la morte in faccia. Ha duellato su tutte le piste del mondo con i grandi assi del volante degli anni Cinquanta-Sessanta-Settanta: Stirling Moss, Jim Clark, Graham Hill, Jochen Rindt. È stato pilota quando i «driver» erano anche tecnici, meccanici, procuratori di loro stessi e non - come oggi - vedette strapagate che impongono interviste «a tempo» e non si sporciano le mani per sistemare un motore. Black Jack ha corso 126 gran premi di Formula Uno



Leonardo Iannacci



Jack Brabham, a lato Andreotti con Paul Newman

Quando l'automobilismo è roba da terza età Da Andreotti a Paul Newman il rombo dei capelli bianchi

Il loro Viagra si chiama febbre dell'alta velocità, una passione che impedisce a qualsiasi età di accettarsi seduti su una panchina, in compagnia di nipotini e di ricordi. Ecco tre esemplari di «tirannosauro rex» del volante, diversi tra loro, con storie, esistenze e genealogie agonistiche lontane anni luce. Ma accomunati dalla stessa passione.

Paul Newman. Non è un omonimo. È proprio lui, il divo di Hollywood. Una volta si è definito «un pilota con l'hobby del cinema». È verissimo. È stato protagonista in vari campionati americani, mostrando un'ostinazione pari al suo talento cinematografico. Nel 1979, a 54 anni, battendo fior di piloti è arrivato secondo alla «24 ore di Le Mans», la più importante gara di durata del mondo, su una Porsche 935. Due stagioni fa, a 70 anni, ha fatto parte dell'equipaggio arrivato terzo a Sebring, nella categoria Gt.

Ha gestito un team di F. Indy, sbuffando quando dagli Studios gli arrivava una proposta per girare un film. Negli anni 60 ha girato un film dedicato alla 500 Miglia di Indianapolis, la terribile corsa che rimane il suo grande cruccio segreto.
Mario Nesti. Nome assai meno noto ma altrettanto degno di entrare nella galleria dei dinosauri del brivido. Campione per anni, anzi per decenni, nelle gare in salita, ha vinto centinaia di corse, dominando in Europa e in Italia. Il toscano Nesti, ora, di anni, ne ha 63 e continua a gareggiare e a vincere. Duellando con Germano Nataloni, anni 66, titolare di due by-pass coronarici. Costui è l'ultimo pilota in attività ad aver disputato la Mille Miglia negli anni 50.
Mario Andreotti. Il popolare «Piedone» italo-americano, così chiamato per la decisione con cui pestava - anzi pesta - l'acceleratore delle auto da corsa, ha vinto la 500 Miglia di Indianapolis nel 1969, a 29 anni, essendo nato a Montona, Istria, nel 1940. Nove stagioni dopo, a 38 anni, è venuto a gareggiare in Europa dominando la Formula 1 e vincendo anche il titolo al volante della Lotus. Ha corso fino a 55 anni negli Stati Uniti. Nel 1997 (anni: 57), ha disputato la 24 ore di Le Mans in compagnia del figlio Michael. Non ha nessuna intenzione di chiudere definitivamente con le corse. Al suo albo d'oro manca Le Mans. Dalle parti del celebre circuito francese «Piedone» sono certi che riapparirà. Naturalmente in tuta e casco.

[L. I.]