

Coulthard batte il record della pista. E ai fan del Cavallino dice...

«Scusatemi, ma lo rifarei»

Le McLaren hanno atteso proprio il gran premio di casa Ferrari per ritornare lì davanti a tutti (l'ultima volta fu il 16 agosto scorso). «Mi spiace per i tifosi - ha tentato di scusarsi David Coulthard, peraltro sorridendo - ma io faccio il pilota. Se potessi lo rifarei». Con quell'1'23"054 fatto registrare al suo ultimo tentativo alla media di 213,822 chilometri orari lo scozzese ha stabilito il nuovo record della pista di Imola.

Insieme con il ritrovato Mika

Hakkinen ha soffiato un vento gelido sul cuore del cavallino ma, soprattutto, ha detto che le McLaren sono tornate McLaren. «In verità non mi aspettavo di fare la pole - ha detto lo scozzese, che si è presentato in sala stampa indossando gli occhiali abitualmente usati dal compagno di squadra "perché lui quando li indossa è davanti a tutti" - sono sinceramente sorpreso. Tanto più che nel mio ultimo giro veloce ero convinto di aver sbagliato l'ultima chicane».

L'addio di Ballerini

«Non sono venuto qui per fare la comparsa»

Marco Benedetti

A Compiègne, da dove parte oggi la 99esima Parigi-Roubaix, fu realizzato l'ultimo dei castelli dei re di Francia; nel velodromo di Roubaix poche ore dopo, per Franco Ballerini si potrebbe concludere con l'ultimo capolavoro ciclistico, una monarchia sulle due ruote lunga 15 anni, nella cui corona sono incastonate le due perle più belle, le vittorie del 1995 e 1998 nella regina delle classiche.











«E considera che potevano essere tre i successi, se nel 1993 Duclos Lassalle non mi rimontava per pochi centimetri nello sprint» ricorda Ballerini, che comunque è ottimista per la corsa dell'addio «No, non sono sicuramente venuto per un addio da comparsa. Sia domenica scorsa al Fiandre che mercoledì alla Gand-Wevelgem ho trovato una buona gamba, comunque in squadra saremo in quattro a giocarcela, Tafi, Zanini, Nardello e io. Nessun problema di rivalità, gli avversari ce li troveremo tutti fuori, visto che negli ultimi anni la Mapei ha collezionato una serie incredibile di vittorie e piazzamenti».

Quella 2001, sarà la più corta edizione degli ultimi vent'anni (254 chilometri contro i 272 che un anno fa videro Museeuw vincere mostrando a tutto il mondo la gamba guarita), i tratti in pavé costantemente in diminuzione misureranno 47 chilometri, ma nonostante i numeri, apparentemente confortanti nessuno pensa però in una competizione facile.

«Abbiamo fatto una ricognizione e l'alluvione dei giorni scorsi ha lasciato molto fango ai bordi delle carraie in pietra» spiega Ballerini «dunque tutti i chilometri di pavé saranno reali, senza possibilità di pedalare ai lati, troppo scivolosi e a rischio caduta. Oltre alle tue cadute devi stare attento a quelle degli altri». Sul dopo Roubaix, il ciclista toscano è molto sereno «Ci tenevo ad appendere la bici a Roubaix per tante ragioni, tanti amici da salutare, una pista che mi ha reso famoso. Sulle mie future attività non ho dubbi, voglio rimanere nell'ambiente, non subito come direttore sportivo, ma all'interno della squadra stanno pensando a un mio incarico, per un ruolo non solo d'immagine».

Tornando a parlare della gara: «l'altro giorno nella foresta dell'Arenberg ho provato e riprovato le accelerazioni lungo i due chilometri di pavé. Il fatto che sia in leggera pendenza mi aiuta a raggiungere la velocità in cui praticamente decolli sui ciottoli senza nemmeno sentirla, e sai cosa vuol dire non frullarsi continuamente testa e muscoli. Significa lucidità e potenza per il finale». Ultimi giri di nastro per attutire i colpi sul manubrio, copertoncini più larghi per distribuire meglio il peso, anche i telai delle oramai ipertecnologiche bici sono costretti a prendere i giusti accorgimenti per la Regina, di cui tutti si lamentano considerandola esibizione anacronistica nel nostro millennio, imprecano e a volte vi rischiano la vita, ma l'anno dopo si ripresentano con lo stesso desiderio di confrontarsi con la leggenda, leggenda in cui Ballerini è già sicuramente presente, sperando in una fiaba da raccontare per anni. Quella del giorno in cui mi ritirai, ma dall'alto di un podio.



GRAN PREMIO DI SAN MARINO				
				
D. COULTHARD (McLaren) 1'23"054	R. SCHUMACHER (Williams) 1'23"357	J. TRULLI (Jordan) 1'23"658	J.P. MONTOYA (Williams) 1'24"141	H.H. FRENTZEN (Jordan) 1'24"436
				
M. HAKKINEN (McLaren) 1'23"282	M. SCHUMACHER (Ferrari) 1'23"593	R. BARRICHELLO (Ferrari) 1'23"786	O. PANIS (Bar) 1'24"213	K. RAIKKONEN (Sauber) 1'24"671

Todt: «La scelta delle gomme vincente in gara»

La causa della crisi è, per la Ferrari, la scelta delle gomme dure. Ma questa scelta può essere vincente. «Sarà una gara aperta - dice Todt - La scelta di oggi (ieri, ndr) può essere stata uno svantaggio in qualifica e un vantaggio per la gara. In gara avremo la risposta ma penso che abbiamo scelto bene».



Schumacher ai box, il problema gomme gli ha impedito di partire oggi in prima fila. Ma Todt assicura che al via del Gp di Imola la musica sarà diversa. In basso Jarno Trulli, per lui una prova di tutto rispetto

Gp di Imola, nelle qualifiche le «rosse» balbettano: «Ma abbiamo utilizzato gomme dure...». Oggi la gara Ferrari in crisi, sfugge la pole. Le due McLaren conquistano la prima fila. Coulthard in testa Schumi è quarto (mezzo secondo di distacco) Barrichello sesto

Lodovico Basili

IMOLA Debacle rossa e due frecce d'argento (le McLaren, con Coulthard davanti ad Hakkinen) in prima fila. Erano anni che le Ferrari non partivano così male in assoluto e in particolare sul circuito di Imola. Le qualifiche di ieri hanno inoltre sancito la rottura di un incantesimo. Schumacher si è infatti fermato dopo sette pole position consecutive. Se fosse riuscito nell'intento, ieri avrebbe eguagliato il grande Ayrton Senna. Era triste, comunque, non vedere in sala stampa nessun pilota di Maranello. Un fatto che non accadeva dal Gp del Belgio dello scorso anno (Schumacher 4° e Barrichello 10°) e che comunque riporta a periodi un po' bui per le rosse. Il distacco di Schumacher, superiore al mezzo secondo, può apparire in effetti preoccupante. Alla Ferrari, indubbiamente, l'aria

non era delle più tranquille, ma la spiegazione dagli uomini di Maranello è arrivata subito: «Abbiamo utilizzato delle gomme dure, per cui, da un lato, il distacco è plausibile. Si tratta solo di vedere che ritmo potranno tenere le McLaren-Mercedes nella prima parte della gara, visto che hanno utilizzato gomme tenere». La versione fornita da Claudio Berro, dell'ufficio stampa Ferrari, convince fino a un certo punto. Anche perché a Imola, dal 1995, è quasi impossibile superare, per via delle chicane realizzate dopo gli incidenti mortali di Senna e Ratzemberger del 1994. Trovarsi davanti tre maripioni come Coulthard, Hakkinen e Ralf Schumacher non sarà facile per il Michael. Su Barrichello stendiamo un altro velo pietoso. Il lamentoso Rubens fino a pochi minuti dalla fine era addirittura in sesta fila, poi è riuscito a risalire alla terza, con il sesto tempo, addebitando al traffico in pista la sua

scarsa prestazione. «Non disperiamoci - ha assicurato comunque Schumacher - Io ho la mia parte di responsabilità, avendo sbagliato all'ultimo tentativo. Avevo delle vibrazioni e ciò ha contribuito non poco alla prestazione relativamente scarsa. Meglio partire dalla seconda fila con le gomme giuste che dalla prima con quelle sbagliate. Credo che le McLaren dovranno fare un pit stop in più e questa potrebbe essere la nostra carta vincente. Sulla Williams-BMW di mio fratello Ralf non mi pronuncio. Monta le gomme Michelin, che possono essere una sorpresa per tutti, come già è successo in Brasile». E Ralf, ansioso di rubare un po' di popolarità al fratello, ieri gongolava: «Il motore BMW va male con il freddo. Sono rimasto stupefatto dalla prestazione che sono riuscito a ottenere». Per la cronaca le monoposto di patron Frank hanno levato la scritta ironica apparsa venerdì sull'alettono posteriore:

«Mantieni la distanza di sicurezza», a proposito dei continui tamponamenti subiti nei primi tre Gp da Montoya e dal piccolo Schumacher.

In casa McLaren pacche sulle spalle da vecchi commilitoni tra Hakkinen e Coulthard. «Gli ho rubato gli occhiali, per questo ho strappato la pole a Mika», ha detto, scherzando, lo scozzese.

Le rassicurazioni fatte da Schumacher circa la gara di oggi non tengono comunque conto di un elemento: il tempo. Ieri a Imola, per poco non nevicava, di prima mattina. Con le temperature così basse, avere gomme tenere o gomme dure, non fa differenza in termini di usura delle stesse. Con il vantaggio, per le prime, di poter mantenere un ritmo più serrato. Dopo l'errore di assetto fatto in Brasile la Ferrari rischia dunque di ripetersi. Un fatto strano per una squadra superdotata in fatto di strategie e capitanata da due

condottieri di valore quali sono il francese Jean Todt e l'inglese Ross Brawn.

Dell'ottimo Trulli leggiate a parte, ma vale la pena segnalare ancora una volta il giovane Raikkonen, in quinta fila con la Sauber-Petronas (che monta un motore Ferrari dell'anno scorso). Il ragazzo ha "piede" e farà strada. Sono ormai molti a dirlo nel circus. Alla BAR-Honda Olivier Panis ha ancora una volta umiliato l'ex campione del mondo Jacques Villeneuve, che negli ultimi tempi sembra accusare la rivalità del francese in squadra. Male, malissimo, le Benetton-Renault, 19° con Fisichella e 21° con Button, a una vita (oltre 4 secondi) dal miglior tempo di Coulthard, che ha anche stabilito il nuovo record della pista con 1'23"054 alla media di 213,822 km/h. Persino la coraggiosa European-Minardi del giovanissimo spagnolo Alonso parte davanti alle monoposto gestite da Flavio Briatore.

Oggi la Parigi-Roubaix Museeuw, finirà il digiuno?

Nonostante la rabbia per le recenti alluvioni, i contadini a nord della Francia, per amore della Roubaix hanno messo da parte le polemiche e si sono prodigati per ripulire tutti i tratti di pavé interessati dalla gara. Le polemiche erano dovute alla decisione presa di bloccare gli affluenti della Senna gonfi d'acqua dopo le violente precipitazioni, preservando la capitale, a discapito della campagna di Piccardia, ma forse una volta ancora un grande avvenimento ciclistico servirà a placare gli animi.

Animi per niente sereni nella squadra di Museeuw, vincitore nell'edizione 2000; ancora a secco di vittorie la formazione belga ha nomi troppo importanti (oltre al belga il campione del mondo Vainsteins e l'esperto Peeters) per non alzare voce durante la gara. Assolutamente da seguire la Tacconi Sport-Vini Caldirola, di Bortolami, purtroppo orfano del prezioso Balducci. I due infatti sembravano avere trovato al nord una straordinaria intesa ciclistica, con il vincitore del Fiandre (già secondo alla Roubaix nel 1996) che oltre ai consigli di Vittorio Algeri, si giova in corsa delle attenzioni del più giovane collega di Pontedera, oggi a

riposo.

L'altro Algeri (Pietro), in casa Lampre invidia al fratello lo stato di grazia, e con Serpellini e Dierckxsen (sempre generoso, troppo generoso il belga per Giuseppe Saronni supervisore del team italiano, che vorrebbe forse più concretezza dai suoi atleti, lui che era abituato a trasformare meticolosamente i colpi di pedale in vittorie). La Saeco, guidata in ammiraglia dall'alopecico Guido Bontempi, spera nell'esperienza di Dario Pieri e nella rabbia agonistica del neo professionista, Nicola Gavazzi, figlio d'arte e campione italiano dilettanti l'anno scorso. Sarà un battesimo di fuoco per il 23enne di Brescia, ma già arrivare nel velodromo con le proprie gambe sarà un buon risultato.

Altri italiani da cercare nelle 24 tranches di pavé, oltre al già citato Ballerini, nella Mapei, Tafi, Zanini e Nardello (sperando riesca al varesino l'acuto che si meriterebbe), Baldata e Petitto con le bianche maglie della Fassa Bortolo. Sorvegliati speciali, Tchmil, Van Petegem e Hincapie, che dopo lo sprint di Wevelgem ha trovato nuove energie da distribuire lungo i 254 chilometri di martirio ciclistico.

m.b.



Pochi spettatori, molti i biglietti falsi

È un discorso relativo. Però mettiamoci la Pasqua, mettiamoci il brutto tempo e aggiungiamo il costo stratosferico dei biglietti ed ecco giustificato un certo "vuoto" ieri, sui prati e sulle tribune imolesi. Magari oggi sarà piene, però, rispetto agli anni passati, l'invazione non c'è stata. Di questo non importa granché a Bernie Ecclestone, il padrino della F.1. Se fosse per lui le piste potrebbero essere anche deserte, come quando si disputano le gare delle formule minori: in pista, al massimo, arrivano parenti e amici. Però è un segnale che deve far riflettere. Come deve far riflettere la grande quantità di biglietti falsi sequestrati dalle forze dell'ordine. La tipografia clan-

destina è stata trovata in provincia di Salerno, un uomo è stato arrestato. Sequestrate anche marche da bollo praticamente perfette da immettere sul mercato. Grandi affari, leciti, per i soliti baracchini con mille gadget e prezzi alle stelle per parcheggiare la propria automobile in posti più o meno abusivi. Il Gp resta comunque un affare e gli organizzatori sperano che la promessa firma di Ecclestone per garantire le prossime edizioni della corsa, arrivi. Come riportato nei giorni scorsi tutto dipende dalle elezioni del nuovo presidente della Sagis (l'ente che gestisce il circuito) ora vacante.

l.b.

Buona prova del pilota italiano della Jordan che oggi (quinto) partirà dalla terza fila

Trulli: «Datemi potenza e vincerò»

IMOLA Jarno, Jarno. Anche Trulli ha i suoi tifosi e ieri ha dimostrato di possedere quelle caratteristiche tali da far capire la differenza che c'è tra un pilota normale e un fuoriclasse. E se finalmente potessero dare all'abruzzese una bella Ferrari o una McLaren? Sarebbe ora, dato che il piede non gli manca. Arrivato in F.1 nel 1997, Trulli ha corso dapprima con la Minardi, poi con la Prost, infine, dal 2000, con la Jordan-Honda. Nel 1997 è stato anche in testa a un Gp, con la Prost-Mugen Honda, in Austria, prima di rompere il motore. Successivamente è stato autore di buone prestazioni sempre frustrate da problemi meccanici. E anche quest'anno, finora, non è andata come doveva andare, e parte un quinto posto e due punti mondiali strappati in Brasile. **Trulli, ieri lei è stato uno dei beniamini del pubblico. A un certo punto è stato anche secondo...**

«Momenti eccitanti. Ho scelto, come le McLaren, le Bridgestone dure e ho visto che eravamo riusciti a trovare un buon assetto. Il quinto posto finale e la terza fila, davanti alla Ferrari di Barrichello, non sono affatto male». **Una dimostrazione in più del suo talento. Non si sente frustrato ad aspettare troppo una vittoria che**

non arriva e non per colpa sua?

«Ognuno fa del suo meglio con quello che ha. Sono partito dalla parte più bassa, senza offendere nessuno, ovvero con la Minardi quattro anni fa. Non è facile stare in F.1 con una macchina decisamente più lenta. La mia Jordan-Honda è un po' più vicina ai migliori e contenere il distacco sei decimi è più che onorevole. Se dico che con una monoposto ancora più competitiva potrei fare gli stessi tempi di Schumacher o Hakkinen non è una sbruffonata: è pura verità».

Anni fa la Honda dominò in F.1 con estrema facilità. Come mai adesso fanno così fatica a trovare una collocazione stabile sul gradino più alto del podio, sia con la Jordan, sia con la BAR?

«Ora ci sono tre Costruttori che fanno davvero paura per gli investimenti profusi: Ferrari, Mercedes e BMW. La lotta è su pochi decimi di secondo. Ma pochi decimi di secondo, al giorno d'oggi, possono darti o non darti un titolo mondiale. Sono però convinto, al di là di ciò che mi riserverà il futuro, che la Honda, entro la fine del 2001, potrà cominciare a dire la sua». **Come è il rapporto di lavoro con i giapponesi e gli inglesi?**

«Non ho nessuna difficoltà. Il fatto che ogni tanto ci siano dei chiarimenti, come è successo in Brasile con Eddie Jordan, è una cosa del tutto normale. Sì, il rapporto è perfetto. E in questo discorso posso inserire tranquillamente anche il mio compagno di squadra Frentzen».

C'è qualche pilota che considera più scorretto degli altri, specie in fase di sorpasso?

«Ci si deve aspettare tutto da tutti. Quindi tratto i miei colleghi, dal primo all'ultimo, allo stesso modo. Non ho simpatie o antipatie, insomma nomi particolari da indicare. La F.1 è la massima espressione dell'agonismo in pista e nessuno regala niente all'altro». **Forse nel Gp di S.Marino lei riuscirà a inserirsi nella lotta per i primi posti. Ma chi è, secondo lei, il favorito di questo mondiale?**

«Nonostante tutto, secondo me, dovrebbe essere un monologo della Ferrari. Quest'anno hanno realizzato una macchina molto forte. Più che nella McLaren-Mercedes io credo nella Williams-BMW. Sono e saranno la sorpresa del campionato e faranno grandi cose nel corso della stagione. Parola di Jarno».

l.b.