

L'impianto da 100 milioni di dollari sull'isolotto di Nagatino ospiterà 160 mila spettatori

# «A Mosca...a Mosca»

## Nel 2003 Gran Prix all'ombra del Cremlino Il mega-circuito sorgerà sul fiume Moscova

**MOSCA** Il rombo dei bolidi della Formula 1 si appresta a far tremare anche le antiche mura del Cremlino. Tempo due o tre anni al massimo, la Russia potrà infatti avere il suo primo Gran Prix: a dare il via libera finale è stato oggi a Mosca il vicepresidente della Fia, Bernie Ecclestone, il quale ha approvato un progetto da 100 milioni di dollari per la realizzazione di un mega-circuito sul fiume Moscova. «È tempo che la Russia, e in particolare Mosca, possano ospitare una tappa del Campionato del mondo di Formula 1», ha sentenziato Ecclestone dopo aver visionato il luogo in cui sorgerà l'autodromo. Si tratta dell'isolotto di Nagatino, sulla Moscova, in una zona periferica della capitale russa, ma ben collegata con il centro. Il boss del circo della velocità non ha precisato le date, ma secondo l'amministrazione comunale l'inizio dei lavori è questione di mesi: stando alle previsioni, tutto dovrebbe essere pronto entro il 2003-2004. Il Gp di Mosca sostituirà una delle prove del calendario dato che le gare della Formula 1 resteranno 17. «Abbiamo siglato un accordo definitivo», ha commentato, raggianti, Grigori Antufiev, responsabile dell'ente turistico di Mosca e vicepresidente dell'Automobil Club russo. Il circuito vedrà la luce in una zona industriale paleosovietica, semi-abbandonata e disseminata oggi di vecchi depositi in rovina. Un panorama destinato a mutare in modo radicale, sulla scia dei cambiamenti che in un decennio hanno già rivoluzionato il volto di gran parte della capitale russa. L'architetto tedesco German Tielcke - già nume tutelare del circuito di Sepang, in Malesia - ha realizzato pure il progetto per Mosca: un progetto che prevede attorno alla pista tribune capaci di ospitare 160.000 persone e una rete di edifici e strutture varie che includeranno scuole di pilotaggio e di kart, centri com-

merciali, alberghi, ristoranti, casinò e uno yacht club sul fiume. Ha già prenotato i suoi locali persino una concessionaria della Lamborghini, le cui vetture supersportive stanno diventando - con le Ferrari - un oggetto di culto anche per i rampanti protagonisti del neocapitalismo russo. A gestire la costruzione di questa cittadina del lusso e della velocità sarà il miliardario britannico Tom Walkinshaw, patron della scuderia di Formula 1 della Arrows. Walkinshaw ha accompagnato oggi Ecclestone nella sua missione moscovita, ma già a dicembre aveva sottoscritto un'intesa preliminare con il potente sindaco della capitale russa Iuri Luzhkov. È stato proprio Luzhkov a volere fortissimamente il Gran Premio e a concedere il terreno

comune di Nagatino, dopo aver scartato una serie di altre opzioni. Le prime ipotesi di far sbarcare la Formula 1 a Mosca risalgono a molti anni fa: se ne era parlato già dopo le Olimpiadi del 1980 e Leonid Breznev, burocrate comunista con il pallino delle spider, pareva entusiasta. Nella vecchia Urss, però, un simile progetto si dimostrò alla fine irrealizzabile. Nella Russia di oggi il sogno può invece diventare realtà. Il Comune, dopo aver concesso il terreno edificabile, non spenderà un solo rublo, ha detto Antufiev. I cento milioni di dollari necessari saranno «a carico di sponsor privati».

In un paese in cui la criminalità organizzata si è infiltrata in diverse realtà sportive, il più scontato dei luo-

ghi comuni è già pronto a vedere in azione le mafie. In realtà, la Formula 1 richiama l'interesse genuino di milioni di russi (come dimostra l'audience della tv che ormai da sei anni trasmette in diretta nel paese i Gran Premi) e di molti gruppi economici perfettamente legali. Ad esempio, il colosso del petrolio Lukoil che già sponsorizza una squadra di Formula 3000. E che di recente vi ha fatto esordire Viktor Maslov, il primo pilota russo nella storia della grande velocità. Ma oltre alla passione e alle ambizioni dei russi per la buona riuscita dell'accordo ha giocato anche il fatto che a differenza di altre nazioni i russi non sono così intransigenti riguardo alle leggi antifumo e agli sponsor del tabacco.

Prove libere del Gp d'Austria. A Zeltweg, Coulthard e Hakkinen i più veloci. Schumi dietro

## Risorgono le due McLaren La Ferrari si prepara a lottare

Lodovico Basalù

**ZELTWEG** Per fortuna che stava male. La febbre non ha davvero condizionato la forma fisica e mentale di Mika Hakkinen, che per tutte le prove di ieri è stato il leader incontrastato sul circuito dell'A1 Ring, sede del Gran premio d'Austria. Solo alla fine il finlandese è stato superato dal compagno di squadra Coulthard per un soffio. Ma quel che conta è che le due McLaren-Mercedes sono più competitive, come era nelle previsioni. «Dobbiamo ancora capire dove sono gli altri e come hanno girato, ovvero se vuoti o scarichi», ha detto Hakkinen, «però le nostre premesse sono buone. La febbre? Tutto risolto, anche se indubbiamente sono un po'

debole».

E andiamo come al solito in casa Ferrari. Le rosse sono in relativa crisi. Nel senso che Schumacher specialmente, ma anche Barrichello, hanno dovuto «remare» lungo il circuito austriaco, una volta pista per talenti puri e ora ridotto a poco più di un kartodromo. In nome della sicurezza, certo, anche se a continuare con questo filone alla fine si arriverà a tracciati dove a malapena si riuscirà a inserire la terza marcia. Comunque, anche gli uomini di Maranello sembrano rilassati: «Sono uscito di traiettoria e quindi di pista solo perché ho avuto problemi con la regolazione dei freni», ha spiegato Schumacher. «Si tratta, come al solito, di trovare un giusto compromesso con i pneumatici, ma credo che domenica saremo della partita. Ci potremo,

insomma, giocare la gara con le McLaren». Schumacher, del resto, si trova molto bene su un circuito da go-kart come quello di Zeltweg, anche per la sua particolare tecnica di guida, che consiste nell'utilizzare l'acceleratore con la destra (e non potrebbe essere altrimenti) e il freno con la sinistra. A differenza di quanto fa Barrichello, che frena con il piede destro, come fanno tutti. La tecnica della frenata con il piede sinistro è stata, come noto, adottata da molti piloti, per via della progettazione delle attuali monoposto, che non prevedono il pedale della frizione, posto sul volante. Barrichello ieri ha ottenuto il terzo tempo, Schumacher il quinto, ma sembra scontato che oggi le posizioni si ribalteranno. «Il mio posto alla Ferrari - dice Rubens - non è in pericolo. E poi, del resto, non c'è

nessun pilota in giro che possa fare meglio di me». Modesto, non c'è che dire!

Riflettori puntati, ieri, su Niki Lauda, uno degli eroi dell'automobilismo made in Austria. Ora, da responsabile della Jaguar in Formula 1, ha il compito di cercare di portare in alto il team inglese. Che, come sapete, ha silurato il collaudatore Thomas Scheckter (figlio del campione del mondo della Ferrari, Jodi) perché, sorpreso con una prostipata, è stato condannato da un giudice inglese. «Mi avrebbero dovuto arrestare sin da bambino», ha commentato Gerhard Berger, responsabile, a sua volta, della Bmw sulle piste. L'ex pilota di Maranello ha così voluto sdrammatizzare quanto accaduto alla Jaguar. Che in realtà ha trovato il pretepo per liberarsi di un collaudatore non all'altezza.

Trulli: «Per guidare non basta una scimmia...»

**ZELTWEG** Carambole, uscite di pista, testacoda, dritti: a giudicarli dal venerdì di Zeltweg, i piloti della F.1 non sembrano trarre troppi vantaggi dalle diavolerie elettroniche come il controllo di trazione. Insomma, non bastano le scimmie a guidare le monoposto del terzo millennio, come suggeriva un eroe antico come Niki Lauda. Jarno Trulli è quasi contento di questo primo approccio al Gp di Austria in cui le monoposto si sono comportate come avveniva prima della liberalizzazione dell'elettronica, se non peggio: «Bastano le scimmie, vero? A me non sembra proprio». Lui stesso è stato protagonista di un assaggio dell'erba stiriana, e allora ripete con foga: «Ho sempre detto che l'elettronica non modifica nulla e che i valori in campo sono sempre gli stessi. Certo, aiuta a guidare, facilita il lavoro, le uscite dalle curve, le partenze, ma non è che ti cambia la vita». Insomma, serve sempre il manico, a bordo. Dice che quella del controllo di trazione è diventata una fissa per tutti ma non per i piloti: «I migliori team restano sempre quelli, e gli altri devono lavorare per raggiungerli». L'elettronica non aiuta in circuiti come l'A1 Ring «perché la pista è molto sporca. Già in passato si è visto che soprattutto il venerdì è problematico. Difficile trovarsi subito a proprio agio in queste condizioni». E infatti si è trovato solo 13/o: «Ho girato - spiega - in condizioni da gara, con molta benzina. Ho avuto dunque più problemi di chi ne aveva poca. C'è poco grip, l'asfalto è scivoloso». «Un po' depresso lo sono». Giancarlo Fisichella vive l'ennesima delusione. «Siamo ultimi. Il problema è il solito che ci perseguita dall'inizio dell'anno. Siamo indietro col motore e anche con lo sviluppo della macchina. Purtroppo dovremo aspettare ancora quattro o cinque gare per vedere arrivare il nuovo motore. Domenica mi aspetto solo di finire la gara per la squadra e per portare avanti il nostro programma. Nient'altro».



Schumacher preoccupato dopo le prove libere del Gp d'Austria

# Plein air

## ARCA

### CONCESSIONARIA UFFICIALE

## McLOUIS

Promozioni SPECIALI sui modelli di mostra.



PROMOZIONI DI MAGGIO: TUTTI I MODELLI IN PRONTA CONSEGNA

Via Rocca Tedalda, 2 - 50136 Firenze - Tel. 055/65.03.610  
Fax 055/65.05.283 • www.pleinairfirenze.com

Formula NOLEGGIO

## McLOUIS