flash dal mondo

MCLAREN

L'entusiasmo di Ron Dennis «Una vittoria che ci rende fieri»

Entusiasta Ron Dennis: «Vittoria importante, ne siamo fieri. Dà morale a noi e, se mi consentite, anche a questo sport. Per noi importante soprattutto perché, dopo un inizio di stagione difficile, adesso sappiamo in quale direzione lavorare». Quanto ad un eventuale ritorno di Hakkinen al volante di una freccia d'argento, Dennis è stato evasivo: «È una decisione che andrà presa da un pool di persone». Per il Patron della F1 dopo le polemiche con la Ferrari una vittoria da grande soddisfazione.

F1 MUTA. AL PROSSIMO SCIOPERO SOLO I GOL DI DESTRO

Luca Bottura

Nel principato di Monaco c'è lo stesso ordinamento vigente in Italia – monarchia costituzionale – ma non hanno il ministro Lunardi. Per fortuna. Altrimenti, vedi alla voce "Grandi opere", il circuito avrebbe già la sua bella corsia di sorpasso. E seguire in tv il gran premio di ieri sarebbe stato impossibile. Invece è andata come al solito, con le stesse emozioni, gli stessi rischi e soprattutto lo stesso numero di sorpassi di un maxiesodo sulla A14. Il telespettatore medio se l'è cavata, e chi non ha potuto o voluto rinunciare alle parole s'è rifugiato nella radio. Consentendo soprattutto alla reti private infinite dirette autocelebrative, che alla cronaca della corsa alternavano la lettura delle e-mail: voi sì che siete fighi, quelli della Rai andassero a lavorare, non vi lasceremo mai più… eccetera.
Dietro questo (eccessivo) livore nei confronti dell'azienda di stato c'è la mancata informazione sullo sciopero dei telecronisti. Perché è stato proclamato? E soprattutto: perché a singhiozzo? La risposta alla prima domanda è una faccenda di integrativi e organici che all'abbonato frega poco ma ha sicuramente fondati motivi di rivendicazione. Quanto alle macchie di leopardo, fanno parte di un accordo autoregolamentato: a certi avvenimenti va assicurata anche la copertura audio, ad altri no. Così, mentre Schumi sfrecciava dietro Coulthard, inseguito soltanto dal rombo dei motori, Auro Bulbarelli e Davide Cassani potevano raccontare il Giro d'Italia al solito modo: il doping è come il fulmine, sappiamo dove arriva ma non dove è partito. E non colpisce mai nello stesso punto.
Il rischio, adesso, è che la tecnica prenda piede. Pensate a Maffei che commenta a "Novantesimo" solo i gol segnati di destro. O a Pizzul che si astiene dal pronunciare le sole vocali: Gl dll'Tl! H sgnt Frnsc Ttt! O al Tg1 che manda un servizio sul compleanno del governo in cui, visto che i cronisti addetti all'opposizione non sono disponibili, parlano solo quelli della maggioranza. Beh, no, questo è già successo. E non c'era nessuno sciopero a giustificarlo. Ma c'è un sacco di gente che preferisce prendersela con la Rai perché, per una domenica, non gli hanno raccontato anche in voce quante volte fa la pipì Barrichello. Chissà dov'è l'errore.

Coulthard, la Freccia d'argento è tornata

A Montecarlo McLaren in testa per tutta la gara, secondo Schumacher, Montoya rompe

Lodovico Basalù

MONTECARLO Antichi colori grigio-argento tornano a popolare la F1. Meno male, e la Ferrari non ce ne voglia. Almeno, il mondiale, ha ancora qualche motivo di interesse, pur se Schumacher potrebbe tranquillamente congedarsi dal circus per almeno tre gran premi: rimarrebbe comunque in testa, visti i 33 punti che vanta sul fratello e su Juan Pablo Montoya. Ieri il duo della Williams-BMW ha perso un'occasione d'oro (problemi al motore per il colombiano, una ruota dechappata per il tedesco, comunque terzo) lasciando appunto la vittoria alla rediviva McLaren-Mercedes di Coulthard il quale, dopo più di un anno di digiuno, mette il 12° sigillo su una gara di F1. Il titolare del team, Ron Dennis, un uomo che odia come pochi altri al mondo la Ferrari, vede una sua monoposto tornare sul gradino più alto dopo l'ultimo successo ottenuto dal grande Hakkinen, lo scorso anno, nel Gp degli Stati Uniti.

Bravo Coulthard, dunque, anche perché tenere dietro Schumacher non è affatto facile, come ben sanno esperti e meno esperti del ricco mondo del circus. Per lui, dal basso di soli 20 punti in classifica mondiale, comunque la speranziella di tornare in gara per titolo c'è. Visto che è anche buon profeta. «Questa è la prima volta, dopo tanto tempo, che abbiamo l'occasione di vincere a mani basse una gara», aveva infatti detto alla vigilia. Previsione perfettamente azzeccata. Al contrario di quanto tutti noi, tutta la stampa mondiale, aveva detto su Barrichello dopo il fattaccio del Gp d'Austria.

Il brasiliano non è il nuovo sfidante di kaiser Schumacher. È semplicemente e banalmente tornato nel suo ruolo di… Calimero. Partito male, ha finito, quando era già staccato dai primi, con il tamponare la McLaren di Raikkonen. Lo stop per cambiare il musetto e quello per scontare uno giusto "stop and go" lo hanno relegato al settimo posto persino dietro alla Arrows di Frentzen, posizione che potrebbe diventare la setsta se la giuria non omologherà il quarto posto di Jarno Trulli, messo subjudice. Nel cassetto, finora, ha solo 12 miseri punti, contro i 60 di Re Michael. «Peccato – si è giustificato il brasiliano – perché avevo anche qui una macchina vincente». Mondiale finito? No, suggerisce la matematica. «Anche perché sono sicuro che in Canada avremo delle grosse opportunità», giura dall'altra sponda Coulthard. «Qui a Montecarlo i brividi, non sono certo mancati. Come quando ho visto del fumo dagli scarichi. Il team mi ha subito rassicurato: non era il motore V10 Mercedes che stava cedendo ma un semplice trafilaggio di olio. La chiave del mio successo sta tutta, in ogni caso, nell'ottimo funzionamento del traction control, che mi ha permesso di sopravanzare Montoya e Schumacher alla prima curva».

E lui, il leader del mondiale, che dice? A fine gara non è sembrato molto contento, con il viso tirato di chi ha sperato di centrare il bersaglio sbagliando l'ultimo colpo. «Bravo Coulthard, non mi ha dato chance», le parole del prode Michael.. E ancora: «Non voglio cercare scuse di nessun tipo. Ho perso tempo dietro alla Williams-BMW di Montoya, questo è vero. Anche se è stato piuttosto interessante guardare così da vicino la sua guida, le sue traiettorie (l'ironia non manca ndr). Quel che conta è che abbiamo limitato i danni e portato comunque a casa un risultato utile».

E i piloti italiani? Poverini, ci sono anche loro un F1. E, dopo l'ultimo successo di Patrese in un Gp nel 1992, si sono fatti, ancora una volta, rivedere. Trulli, con la Renault, è andato finalmente a punti, con un quarto posto, Fisichella lo ha seguito al quinto evitando il rischio di un sorpasso pieno di insidie: «Sì, non valeva la pena pregiudicare una bella gara con la mia Jordan-Honda. Comincio a vedere l'uscita dal tunnel e confido molto nei nuovi motori che la casa nipponica ci fornirà nelle prossime gare».

Onore e gloria anche per la Arrows di Frentzen, che ha raccimolato il punto che spetta al sesto arrivato.

Arrivo Gp. di Monaco

1. D. Coulthard (Mc Laren) 1h45'39''055 media 149,280 km/h
2. M. Schumacher (Ferrari) a 1''150
3. R. Schumacher (Williams) a 1'17''450
4. J. Trulli (Renault) a un giro
5. G. Fisichella (Jordan) a un giro
6. H.H. Frentzen (Arrows) a un giro

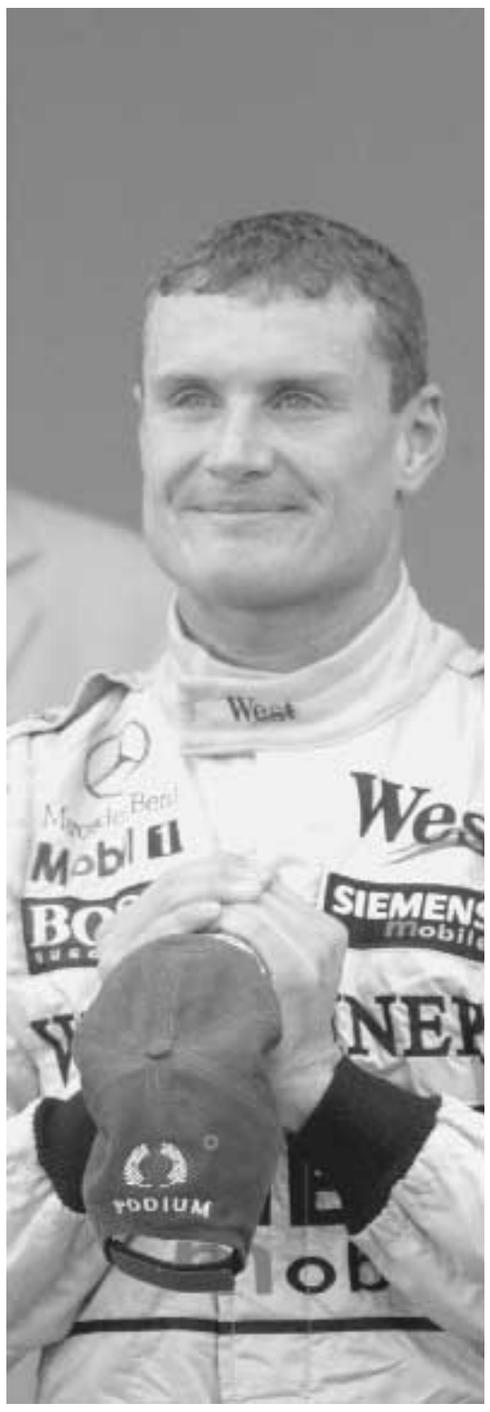
	PUNTI	Australia	Malaysia	Brasile	San Marino	Spagna	Austria	Monaco	Canada	Europa	Inghilterra	Francia	Germania	Ungheria	Belgio	Italia	Stati Uniti	Giappone
M. Schumacher	60	10	4	10	10	10	10	6										
J. Montoya	27	6	6	2	3	6	4	-										
R. Schumacher	27	-	10	6	4	-	3	4										
D. Coulthard	20	-	-	4	1	4	1	10										
R. Barrichello	12	-	-	-	6	-	6	-										
J. Button	8	-	3	3	2	-	-	-										
N. Heidfeld	5	-	2	-	-	3	-	-										
K. Raikkonen	4	4	-	-	-	-	-	-										
G. Fisichella	4	-	-	-	-	-	2	2										
E. Irvine	3	3	-	-	-	-	-	-										
J. Trulli	3	-	-	-	-	-	-	3										

Le modifiche in cantiere

Circuito troppo vecchio Il Principato ristruttura

MONTECARLO Chiudiamo non uno ma due occhi. Forse si è detto questo Bernie Ecclestone, il padrino della F1, negli ultimi venti anni. Pensando al circuito (un eufemismo, chiamarlo così) del Principato. Ormai assurdo per ospitare una gara di F1, specie considerando la sofisticazione delle attuali monoposto. Per carità: sull'efficienza degli addetti ai lavori, nulla da dire. In un lampo le macchine, spiaccicatesi sul guard-rail, scompaiono, sollevate da solerti gru. Però, qui come e più di altrove, l'incidente è in agguato e il sorpasso impossibile. Lo avete visto con i duelli Coulthard-Schumacher, Schumacher-Montoya, Trulli-Fisichella, Frentzen-Barrichello. Tutti in trenino, insesorabilmente, come quando tutti noi, comuni mortali, partiamo sotto il sole cocente in autostrada per le sospirate ferie. Finalmente, per un Gran premio nato nel 1929, si è optato per un cambiamento. Di quelli radicali, dato che verrà rivista tutta la zona del rettilineo, che sarà allargato – facendo scomparire gli attuali box - (ridicolo chiamarli così) per far posto a qualcosa di simile a quello che si vede su altre piste, di quelle vere. I lavori riguarderanno anche altri punti del tracciato cittadino, in modo da velocizzarlo per rendere possibile qualche duello. Insomma il Principe Ranieri, nel giro di tre anni, volterà pagina, con una spesa che si annuncia consistente. Nessun problema, visti gli interessi in gioco, visto che Montecarlo è come Monza, Indianapolis o la 24 ore di Le Mans. Circuiti storici, che attraggono fior di sponsor, certo, ma proprio per questo bisognosi di radicali interventi. Gli italiani, i francesi e gli americani si sono adeguati da tempo, i ricchi abitanti di Monaco no. Appare solo un triste ricordo il terribile incidente di Lorenzo Bandini del 1967, con la Ferrari, quando l'italiano, secondo dietro alla Brabham di Hulme, volò contro le barriere. La macchina prese fuoco (un fatto normale, all'epoca) e per l'alfiere delle rosse di allora non ci fu nulla da fare. Quasi perso nei buchi neri il Gran premio in cui Alberto Ascari, finì in mare con la sua monoposto nel 1955 (il milanese morì una settimana dopo provando una Ferrari Sport Prototipo a Monza). Eppure ancora oggi molti si chiedono, ad esempio, come sia possibile uscire dal tunnel a 295 km/h, come se nulle fosse. Ieri, il solito kamikaze della Jordan, il giapponese Sato, ci ha fatto temere il peggio, uscendo dal sopracitato tunnel alla sopracitata velocità. Ma di traverso, con la vettura gemella di Fisichella che lo scansava come si scansa un ostacolo virtuale con il joystic del videogioco di turno. Insomma la gara ideata nel 1925 da Anthony Noghes (e disputata per la prima volta nel 1929 con la pole di Varzi), ha bisogno di rifarsi il look. Tanto che l'edizione del prossimo anno, a causa dei… lavori in corso, si disputerà i primi di giugno. Anche se occorre ammettere che qui, come sulle piste più quotate, hanno sempre trionfato i campioni con la C maiuscola. Non è un caso se Senna conserva il primato con 6 vittorie, seguito da Schumacher e dal mitico Graham Hill con 5. Il popolo, però, della F1 chiede in ogni caso spettacolo, sorpassi, emozioni. Ormai nessun circuito o quasi è in grado di soddisfare questa umana esigenza. Sarà proprio il paradiso degli evasori fiscali dell'intero pianeta Terra e degli sportivi superpagati a invertire la triste tendenza?

l.b.



David Coulthard tornato al successo dopo un anno di astinenza

Fisichella promosso a pieni voti Barrichello dietro la lavagna

COULTHARD: 10 In terra monegasca lo scozzese tinge di grigio Mercedes una gara sulla quale non avrebbe scommesso nessuno. Una vittoria (probabilmente l'unica di quest'anno di passione) che ha risollevato lo spirito di competizione di tutto l'ambiente sportivo.

M. SCHUMACHER: 8 Il tedesco delle imprese impossibili non emerge nel toboga monegasco, incassando con gioia i 6 punti mondiali e una classifica di campionato ormai ipotecato in vetta.

R. SCHUMACHER: 7 Il più costante dei due della Williams, raccoglie le briciole di un podio regalatogli dal cedimento del motore Bmw del compagno di squadra: tutto fa brodo.

YOONG: 1 Se fosse appena più lento, andrebbe all'indietro. Riesce a restare in griglia ma in gara fa a sportellate con il guardrail. Ingestibile.

BARRICHELLO: 3 Non era il suo weekend, è lo si è capito sin dalle prove del giovedì. Indeciso in gara, fa fuori il finnico della McLaren prendendolo in pieno e riuscendo a portare a casa pure una penality. Bisogna darsi una svegliata.

MONTOYA: 7.5 Il poleman tiene bene per metà gara la sua seconda posizione, ma il fumo fa male e al colombiano fa perdere un podio sudatissimo.

TRULLI: 8 Raccoglie quello che aveva seminato lungo i circuiti sfortunati. Tiene dietro il romano della Jordan con onore. Un quarto posto che lo ripaga in parte delle disavventure e dell'impegno profuso.

FISICHELLA: 9 Per fisico sarebbe (si aspetta il verdetto della giuria) il secondo quinto posto di fila in una gara non priva di errori. Eddie Jordan può festeggiare, con il motore che si ritrovano nel team giallo.

IRVINE : 2 Prende lo stesso voto dei giri rimediati dal primo (che questa volta non è nemmeno la rossa scheggia fiammante). Le prende in prova dal compagno di squadra, ma mette fuori gli artigli solo per sorpassare lo stesso De La Rosa in gara.

McNISH: 5 Esce alla S. Devote dopo 15 giri, evidentemente non era stato abbastanza devoto. Unico alibi il fatto di essere debuttante su questo circuito.

MASSA: 4 Mette in riga il compagno di squadra al sabato, ma in gara prima aggancia il brasiliano della Arrows e lo spinge fuori alla Sainte Devote, poi rientra per riuscirci da solo a pochi giri dal termine con un frontale spettacolare.

SALO: 3 Il pilota della Toyota fa il Kamikaze e vola (fuori) per le strade davanti al casinò più famoso della formula 1.

SATO: 5 Il giapponese della Jordan fa kharakiri nel tunnel, costringendo il compagno di squadra a pericolosi slalom tipo super gigante: e siamo a due botti consecutivi. Non c'è due senza tre.

Cosimo Bianchi

Reset

Maggio/Giugno - numero 71

in edicola e in libreria

La democrazia fa nuovi esperimenti
Ackerman, Bosetti, Buonocore, Fishkin, Rodotà, Straw

L'America dei falchi e del bowling
Ginzberg, Howard, Putnam, Walzer

Sirene populiste, rimedio cercasi
Giuliano Amato, Michele Salvati

La matematica, estasi e tormentone
Benvenuto, Emmer, Lanni, Luzzatto, Mancia, Marietti