

Le Pagine

Le imperie di Yoong  
Le ingenuità di Montoya

**Barrichello 10** È un anticipo di finalissima Brasile-Germania, ma siamo solo al Nurburgring. In ogni modo per questa volta viene "concessa" la grazia al brasiliano, che nella sua cavalcata scansa gli artigiani tedeschi del Kaiser che giocava in casa.

**M. Schumacher 9** I due marziani della Ferrari uccidono ogni possibilità di duello in gara dopo pochissimi giri, e gli spettatori restano orfani di duelli mozzafiato a lungo attesi. La gara è un affare di famiglia. Cercasi bagarre disperatamente.

**Montoya 5,5** Tris di primi per il colombiano, ma si tratta di partenze al palo, che inoltre non gli portano davvero bene. Quest'anno deve ancora vedere la prima posizione, lui fa l'impossibile con le gomme che si ritrova, ma in gara non vuole cedere e non vedrà nemmeno la bandiera a scacchi: 3 pole, 3 ritiri.

**Coulthard 7** Lo scozzese fa l'impossibile in un sorpasso suicida all'esterno e finisce lì la gara, ma almeno ci prova. Lodevole.

**R. Schumacher 6** Fa il minimo indispensabile in gara, e raggranella davvero poco partendo dalla prima fila, perde prestazioni e punti per strada, e per poco non si fa da parte con il sorpasso subito da suo fratello (il maggiore). Inispido.

**Trulli 4** Questa volta perde un possibile piazzamento a punti per colpa sua, con una capriola delle tante dopo solo 4 giri, che lo respinge indietro, tra sorpassi e lotte mozzafiato, ma che non portano a niente.

**Button 7,5** Il britannico zitto zitto raggranella punti preziosi per la classifica e anche questa gara la fa in barba (pelo e contropelo) al compagno di scuderia abruzzese.

**Massa 8** Evidentemente è la giornata dei brasiliani, che spinti dal motore Ferrari riescono ad avere la meglio sui più blasonati compagni di squadra tedeschi.

**Yoong 1,5** Mezzo punto regalato al malese della Minardi che parte prima, si becca la penalty, e va per margherite riuscendo ad uscire di pista nella pit lane (roba da non credere). Il team faentino (280 G.P.) lo nasconde ai box prima che termini la gara a 20 giri.

**Fisichella 3** Partenza kamikaze dopo un sabato complicatissimo. 200 metri ed è scontro con l'immancabile Sato compagno di squadra che si fa trovare sempre al posto giusto nel momento giusto. Il romano, dopo aver perso buona parte della vettura per strada si ritira ai box, ma non per festeggiare i suoi primi 100 Gran Premi.

**Raikkonen 8,5** Un vero cammello: sosta una sola volta attardato, rimanendo in pista con i soli vapori di benzina, ma una tattica così estrema e qualche sorpasso che non fa mai male gli aprono le porte del podio che non vedeva dall'Australia: un bel viaggio.

Cosimo Bianchi



Il brasiliano Rubens Barrichello festeggia la vittoria sventolando la bandiera del suo paese e dedicando il successo al figlio Eduardo

Lodovico Basali

**NURBURGRING** Ci vorrebbe un bell'arbitro, magari con passaporto egiziano o dell'Ecuador, a quelli della Williams-BMW e della McLaren-Mercedes. Se le Nazionali - italiana e spagnola soprattutto - sono state fermate platealmente ai Mondiali in corso, in F1 tutto ciò è per fortuna solo un brutto sogno. La Ferrari domina, passeggia, mette l'overdrive, si ferma alle stazioni di servizio con tanto di caffè e brioches per i suoi piloti. E gli altri, appunto, annaspiano. Sperando nell'arbitro che non arriverà mai. Però a Maranello sono furbi, scaltri. E non sono ricaduti, ieri, nel trionfale GP d'Europa, in un secondo plateale errore, dopo quello famoso dell'Austria che negò la vittoria a Calimero-Barrichello. La FIA (Federazione Internazionale dell'Automobile) li aspetta al varco, a Parigi, mercoledì prossimo. Schumacher sarà punito, dicono tutti. Togliendogli i punti del primo posto di Zeltweg e lasciandogli quelli del secondo. Ma magari la sanzione sarà più blanda, alla luce di quanto successo ieri. «In Austria eravamo alla sesta gara, qui siamo alla nona. Non c'è bisogno di dire altro». La spiegazione, freddamente plausibile, arriva da Jean Todt, grande generale del reparto corso, ieri alla sua 47ª vittoria da... allenatore, da quando ha preso, nel 1993, le redini di comando della più famosa scuderia al mondo. E anche questo è un altro record, che si aggiunge nella fornita bacheca della fabbrica del Drake.

Record, che pian piano - e con estrema fatica - comincia a collezionare anche Barrichello. Ieri kaiser Schumacher ha detto per fortuna sì, dopo essere incappato in un imprevisto testacoda. E ha finalmente lasciato, complici le direttive dai box, la vittoria al brasiliano. Che diventa la seconda in carriera, dopo quella ottenuta nel 2000 ad Hockenheim, nel vero GP di Germania, perché questo, anche se parliamo del mitico Nurburgring, si chiama appunto Gp d'Europa. «Dedicò la vittoria a mia figlio Eduardo - il Calimero-pensiero -. È stata una gara esaltante, ma non priva di emozioni. Sin dal via, quando le due Williams si sono ostacolate a vicenda e Coulthard mi ha affiancato essendo partito molto bene. Poi tutto è filato liscio, sin dal primo sorpasso che mi ha portato in testa. Con Ross Brawn abbiamo parlato via radio durante tutta la gara. Alla fine ci hanno detto di rallentare decisamente. Ed è ciò che abbiamo fatto. Tutto perfetto: macchina e gomme Bridgestone, semplicemente grandiose».

Ammicca Schumacher. «Sì, bravo Rubens. Però ammetto che ho provato ad attaccarlo, a metà gara e con convinzione. Purtroppo ho commesso un errore, forse a causa di polvere o olio sull'asfalto. Alla fine mi hanno fatto perdere tempo dei doppiati». Frasi di circostanza, pronunciate da chi ha in ogni caso vinto 6 Gran premi (su 9) dall'inizio del campionato, contro 1 vittoria a testa per Ralf Schumacher, David Coulthard e Rubens Barrichello. Se è vero che mancano ancora 8 gare al termine di questo noiosissimo campionato (ma non è colpa della Ferrari) è anche vero che kaiser-Schummy ha ora 46 punti di vantaggio sul fratello mentre la Ferrari, nella Classifica Costruttori, comanda con 102 punti contro i 57 della Williams. «Le F2002 sono avanti di sei

mesi nello sviluppo rispetto a noi - ha ammesso candidamente Gerhard Berger nel dopo gara. L'unica possibilità che abbiamo di vincere è che Schumacher e Barrichello si scontrino o rompano il motore, fatto assai improbabile. Sei mesi, in F1, sono come anni luce. Per cui recuperare sarà difficile».

Adirittura arduo - aggiungiamo noi -. Perché se a dar man forte alle Ferrari ci si mette anche Montoya, che fa a sportellate con la McLaren di

Coulthard, il gioco è davvero chiuso. «Non vincerà mai un mondiale - le parole dello scozzese della McLaren - Lui pensa al singolo momento e non a tutto il campionato. Era più lento, non doveva ostacolarci». Scuse del colombiano, applausi ironici da parte di Coulthard e poi pace fatta. Per la gioia della Ferrari, che ha ridicolizzato anche l'altra Williams di Ralf Schumacher, quarto ad anni luce, complici pessime gomme Michelin. Un altro

podio per il giovane - e timido - Raikkonen. Terzo al traguardo, ma pure lui con distacchi da tragedia. «Hanno lavorato bene, sono indubbiamente forti». Lo ha ammesso, a denti stretti, Ron Dennis, gran capo della McLaren. Lui odia tutto ciò che è italiano. E forse rimpiange quei piloti che rispondevano ai nomi di Senna, Lauda, Prost o Hakkinen. Quando il team d'oltramanica sembrava davvero irraggiungibile.

Arrivo Gp d'Europa		PUNTI																
		Australia	Malaysia	Brasile	San Marino	Spagna	Austria	Monaco	Canada	Europa	Inghilterra	Francia	Germania	Ungheria	Belgio	Italia	Stati Uniti	Giappone
<b>R. Barrichello (Ferrari)</b> 1h35'07"426 media 194,741 km/h	<b>M. Schumacher</b>	76	10	4	10	10	10	6	10	6								
<b>M. Schumacher (Ferrari)</b> a 0'294	<b>R. Schumacher</b>	30	-	10	6	4	-	3	4	-	3							
<b>K. Raikkonen (McLaren)</b> a 46'435	<b>J. Montoya</b>	27	6	6	2	3	6	4	-	-	-							
<b>R. Schumacher (Williams)</b> a 1'06'963	<b>R. Barrichello</b>	26	-	-	6	-	6	-	4	10								
<b>J. Button (Renault)</b> a 1'16'943	<b>D. Coulthard</b>	26	-	-	4	1	4	1	10	6	-							
<b>F. Massa (Sauber)</b> a un giro	<b>K. Raikkonen</b>	11	4	-	-	-	-	-	3	4								
	<b>J. Button</b>	10	-	3	3	2	-	-	-	-	2							
	<b>G. Fisichella</b>	6	-	-	-	-	-	2	2	2	-							
	<b>N. Heidfeld</b>	5	-	2	-	-	3	-	-	-	-							
	<b>J. Trulli</b>	4	-	-	-	-	-	-	3	1	-							
	<b>F. Massa</b>	4	-	1	-	-	2	-	-	-	1							

dietro le quinte

Gomme francesi in difficoltà  
Italiani, una brutta domenica

**NURBURGRING** «Gli altri fanno le gomme, noi facciamo le Michelin». Sono le parole che Eduard Michelin, erede di una grande dinastia industriale francese, pronunciò nel gennaio del 2001 a Parigi, nel corso di una conferenza stampa che celebrava il rientro della casa in F1. Tutti parlano della solita grandeur. Ma quella stagione, seppur trionfale per la Ferrari, vide il successo, per ben quattro volte, delle coperture d'oltralpe. Con quella Williams-BMW che sembrava essere, quest'anno, la più seria rivale della Ferrar-

ri. Cosa è successo? A parte le differenze tra le macchine oggi le Michelin non hanno più quel vantaggio che avevano evidenziato proprio in gara. Semplicemente si sfaldano, come si è visto ieri dopo i pit stop delle McLaren e delle stesse Williams. «In prova siamo competitivi ma sulla lunga distanza non -ammette Montoya -. Già nel warm up di domenica mattina avevamo capito che non c'era nulla da fare. E allora avevamo provato ad adottare la tattica di un solo pit stop». Pierre Dupasquier, grande capo storico del-

la Michelin sulle piste, avverte: «Una moderna monoposto ottiene la massima prestazione per tutta una serie di variabili, non per una sola». Vero. Ma non sapremo mai in che misura ripartire le singole responsabilità di una sconfitta. «Oggi non possiamo più sapere che componenti ci sono all'interno di un pneumatico. Possiamo parlare di incredibili composizioni chimiche che rendono queste mescole, dure e morbide, più o meno competitive. La Bridgestone, oggi, è indubbiamente su un altro pianeta». È il parere espresso dall'ingegnere Giorgio Strano, ex progettista di F1 e membro della FIA. Quel che è certo è che alla Williams e alla McLaren stanno vivendo, in fotocopia, i brutti tempi della Ferrari, quelli che non sembravano mai finire, fino al 2000, quando Schumacher riportò a casa il titolo dopo

ventuno anni. Tempi in cui motoristi, telaiisti, gommisti e aerodinamici si rimpallavano le responsabilità. Dalle burrascose polemiche che caratterizzano i team anglo-tedeschi agli altri colori nazionali. Quelli dei nostri piloti. Trulli solo ottavo, preceduto al quarto posto dall'altra Renault di Button. Che verrà appiattito da Briatore! Difficile, davvero, capire questi cambi di poltrona. L'inglese pare che finirà, non si sa se subito o dal 2003, alla Jaguar. Il suo posto alla Renault sarà di Alonso, spagnolo con il

cartellino sempre in mano di Briatore. Alonso si rivelò lo scorso anno alla Minardi. La quale si è vista assegnare gli 11 milioni di dollari di "rimborso spese" che erano della defunta Prost. Resta lo scandalo Alex Yoong, ieri giratosi persino sulla corsia che immette ai box. Al pari della Jaguar dell'ormai spento Irvine. Nulla in confronto alle due Jordan di Fisichella e Sato, venuti ancora una volta in collisione al via. La Ferrari può dormire davvero sonni tranquilli.

l.b.

**Lapo Novellini**  
**MISANO** «C'è una bella differenza ad andare a 300 all'ora nel "cockpit" di una monoposto alta 60 cm da terra e stabilizzata da quattro gomme belle larghe come Schumacher e cavalcare un cavallo bizzoso da 900 cc come la di Troy Bayliss!» mi fa Debora, detto da una donna ti fa capire quanto il rischio sia dannatamente affascinante. Chi è Troy Bayliss? Se non lo sapete non avete mai sentito parlare di Superbike. Troy Bayliss, come la sua Ducati, è la Superbike (ovvero il motomondiale delle moto derivate dalla serie). La Superbike è quella disciplina capace di attri-

rare sino ad 70mila persone attorno ad un circuito per vedere un pazzo, meglio un gruppo di pazzi "smanettare" cercando di domare 175 cavalli di potenza tra rettilinee e curve. «In Superbike, un attimo è sei fuoristrada» mi dice Antonio Lusenti, 28 anni di Lipomo (il ragazzo di Debora) anche conosciuto come il "Comasco Volante", uno che tra auto e moto non sa perché scegliere ma che mi confida «da dieci anni seguo la Superbike e da allora il motomondiale, pur riconoscendo la bravura di Valentino Rossi, mi sa di

campionato da mini-moto». Antonio e la sua ragazza si sono sparati tre ore di coda sulla A14 per arrivare a vedere l'australiano che «vince sempre lui». Luigi Di Napoli, di Cinisello Balsamo, è anche lui un devoto della disciplina. Anche lui come Antonio "gira" su piste affittate per l'occasione insieme ad altri quaranta, cinquanta amici. Antonio, che andrà sicuramente veloce, ma non è Bayliss quest'estate in pista in Croazia ha "tirato dritto" capita, moto distrutta, il tempo di ricomprarla e si ricomincia.

L'inglese Neil Hodgson arriva terzo nella prima manche, va forte ma non è folgorante come Bayliss, che per gli appassionati di moto derivate dalla produzione è quello che Senna era per gli amanti della F1. Ma da dove nasce tutta questa passione per una disciplina che comunque in Italia ha una copertura mediatica si-

curamente meno importante di quella del motomondiale delle 125/250/500? La risposta sta in un sostantivo: "Passione". La Superbike è una disciplina dove lo spettatore è a sua volta un "rider", uno che corre. Chi segue la Superbike ha un'età compresa tra i 25 e i 40 anni, è un intenditore di motociclistica, ma è soprattutto, senza generalizzare troppo, uno che sogna di andare "secco" come Troy Bayliss. La moto di Troy Bayliss, la replica della 998s con cui ha vinto il suo primo mondiale lo scorso anno è in vendita al sito ufficiale della Ducati. «Ma tanto chi vuoi che la compris» direte voi. Beh diciamo i 300 appassionati che nel giro di 48 ore nel dicembre scorso hanno sborsato la mo-

dica cifra di 23.000 euro. La Ducati è un esempio di "client oriented marketing", detto in parole nostre, la ditta italiana ha saputo creare, attraverso un sito internet splendidamente ideato, un rapporto molto stretto e "passionale" con i clienti-fans anche conosciuti come Ducatisti. Il sito è passato dai circa 3000 utenti registrati del settembre 2000 ai 42.000 di fine 2001. D'altronde la casa modenese da sempre domina il campionato Superbike, fin dalla sua costituzione, se escludiamo brevissime parentesi. C'è anche

l'elemento di professionalità degli operatori che fa sì che i meccanici del team FGF Aprilia, venerdì scorso siano riusciti a rimontare in 24 minuti la moto del giapponese Haga che finendo a terra aveva "solo" rotto: scarichi, strumentazione, codone, reggisella, supporto pedana, leveraggi del cambio, carenatura completa, convogliatori dell'aria, manubrio, ruote e batteria. Tutto questo fa grande la Superbike, stratosferica ma più vicina all'appassionato di moto. La ottava prova del World Superbike Championship è finita, in Italia, dove si era già corso a Monza nel maggio scorso, si torna per la tappa di chiusura in programma ad Imola il 27/28/29 settembre.

A Misano nuova doppietta dell'australiano Bayliss e della Ducati, tredicesima vittoria su sedici gare e a fine mese ultima prova del campionato sul circuito di Monza

Il popolo degli appassionati che fanno grande la Superbike