

flash

ATLETICA

Russi padroni della marcia In Coppa del Mondo tre titoli

Una doppietta russa all'arrivo della 50 km ha concluso la 20ª edizione della Coppa del Mondo di marcia svolta a Torino. Aleksey Voevodin ha tagliato il traguardo dopo 3 ore 40' 59" dopo aver condotto fin dall'inizio la gara, seguito dal connazionale German Skurygin (3:42:08") e dal polacco Tomasz Lipiec (3:45:37). I russi hanno dominato la competizione: 4° Nikolay Matyukhin, 5° Stepan Yudin e 17° Vladimir Potemkin, 21° il primo degli italiani, Alessandro Mistretta (4:00:12). I russi si sono aggiudicati la 20 km maschile e femminile e la 50 km maschile.



La boxe italiana è finita al tappeto, l'unica corona ce l'ha Piccirillo

Ivo Romano

Non ci resta che Michele Piccirillo, ultima ancora di salvezza del pugilato italiano. Almeno in attesa che le nuove leve esplodano o che gli atleti prossimi alla grande chance la colgano al volo. Fino ad allora, rimarremo aggrappati alla cintura iridata del welter barese, unico trofeo da esibire nella sempre più scarna bacheca della boxe del Belpaese. Si era sperato di aggiungere un altro di titolo mondiale, oltre a tenersi stretto quell'unico Europeo di marca italiana. Ma i sogni sono svaniti in meno di ventiquattr'ore. Il primo ad arrendersi è stato Vincenzo Cantatore, dopo

di lui è toccato a Yawe Davis: il barese trapiantato a Roma ha fallito l'assalto al Mondiale dei massimi leggeri Wbc sul ring di Campione d'Italia, l'ugandese naturalizzato italiano ha lasciato il titolo europeo nelle mani del tedesco Thomas Ulrich in quel di Schwerin. Differenti la modalità della resa, identico il responso del ring. Cantatore ci ha provato, ma senza la necessaria lucidità. Per metà match si è consegnato alle bordate di Wayne Braithwaite, poi ha provato a tirarsi fuori, infine ha pagato una colossale ingenuità (ha perso per kot al 9° round). Se l'è presa con l'arbitro, non senza ragioni: «È stato un vero furto. Senza quell'arbitro avrei vinto per ko...». Ma dovrebbe anche recitare il mea culpa. Un po' come Yawe Davis. Lui è andato in Germania per consegnarsi al non irresistibile avversario. Era stanco,

svuotato, malmesso. Del resto, a 40 anni suonati e con un bel po' di acciacchi da sopportare, è dura difendersi da chi ha la forza della gioventù dalla sua parte. L'ultima recita di Davis è durata meno di 5 minuti, il tempo di subire l'iniziativa di Ulrich, finire knock down, essere salvato dal gong della prima ripresa, andar giù per il conteggio definitivo al 2° round. A lui la boxe italiana non smetterà mai di dire grazie, ma questo poco dignitoso canto del cigno avrebbe potuto risparmiarselo. Siamo fuori dall'Europa, ma pronti a dar battaglia per tornare su. A novembre ci proveranno Aurino (massimi leggeri) e Di Meo (pluma) a salire sul trono continentale, un mese dopo Sarritzu avrà la chance iridata (mosca Wbo). Mai dare per morta la boxe italiana.

In Giappone sipario sul Mondiale Rosso

A Suzuka 9ª doppietta Schumacher-Barrichello mentre la Fia pensa ad una F1 più vivace

Lodovico Basali

SUZUKA È probabile che Ecclestone e Mosley, i due grandi capi del barcone F1, siano ancora più arrabbiati dopo la conclusione del Gp del Giappone e la fine di questo "Mondiale Rosso". Come prima, più di prima, le Ferrari hanno annichito la concorrenza cogliendo la vittoria numero 15 su 17 gare disputate e siglando la nona doppietta stagionale: altra tecnologia, altro spessore, evidentemente, rispetto a quanto propongono BMW, Mercedes, Honda, Toyota, Renault e Ford. Pezzi da novanta che però, in molti casi, sui mercati si vendono, snocciolando bilanci più che positivi. Al contrario di quello che fa vecchia mamma Fiat, come purtroppo ben noto.

In attesa che qualcuno spieghi a noi poveri mortali perché l'ingegno italiano (relativamente parlando, dato che la Ferrari è ormai una multinazionale) trionfi negli autodromi di tutto il mondo e arranchi sulle normali strade del pianeta, prendiamo dunque atto della vittoria numero 64 di Schumacher, la 45ª a bordo di una Ferrari. La quale si è anche permessa il lusso di toccare quota 221 punti nella classifica costruttori contro i 92 della Williams-BMW e i 65 della McLaren-Mercedes. Se considerate che in totale i punti a disposizione per il campionato sono 442, vuol dire che a Maranello se ne sono portati a casa la metà, lasciando il resto da dividere tra tutti i concorrenti. Ancora peggio del dominio McLaren o Williams del tempo che fu. Ce ne sarebbe abbastanza - per gli scuffetti - per tornarsene a casa, chiudere baracca e cambiare mestiere.

I tre motori Honda esplosi ieri su Bar e Jordan sono il simbolo dell'incapacità degli attuali avversari della Ferrari. Così come la debacle di una macchina a testa per McLaren e Williams (Coulthard e Ralf Schumacher). Non consola il quinto posto del giovane Sato: «Sono alle stelle, il più bel giorno della mia vita». Ha vinto la sua battaglia, certo, cogliendo i primi punti con la Jordan-Honda nella gara di casa. E il prossimo anno potrebbe non esserci, visto che il team irlandese passerà alla Ford. Ma, al pari del terzo scalino del podio, riservato al timido Raikkonen, sa molto di "repechage" per i brocchi del gruppo. Lì davanti, irraggiungibili, ci sono due pulchri governati da un tedesco bravo e fortunato e da un californiano-brasiliano promosso da sempre al ruolo di vassallo. «È vero ma sempre più incredibile quello che stiamo facendo - la Schumacher-esternazione -. Una stagione esaltante, che sarà difficile ripetere. Anche se il titolo 2003 è possibile, magari con qualche vittoria in meno. Sono infine molto contento per Sato».

Quanto vale Schumacher? Quanto vale Sato? E quanto valgono tutti gli altri? A queste difficili domande vogliamo cercare di rispondere Ecclestone e ancor più Mosley, presidente Fia. Il prossimo 28 ottobre, a Londra, l'inglese, in una riunione con tutti i costruttori, ribadirà le sue proposte per ravvivare l'interesse in F1 (e per cercare di fermare la Ferrari).

Ovvero: piloti da ruotare da squadra a squadra, handicap peso con un chilo in più per ogni punto di vantaggio, abolizione dell'elettronica e via dicendo. L'impressione, dopo l'incontro che si è avuto a Suzuka tra i rappresentanti di tutti i team, è che l'opposizione sarà forte. Come evidenzia Todt: «Per caso mettono i pesi sulle racchette delle sorelle Williams per fermarle?». Non parliamo poi della rotazione dei piloti. Che direbbero gli sponsor che li pagano profumatamente? La Bridgestone, tanto per dirne un'altra, ieri ha celebrato il suo 70° successo su 100 gran premi disputati. Uno spot immenso: da non dividere con nessuno. Già nel 2004, comunque, bisognerà fare prove e gara con lo stesso propulsore. Ma Mosley pretende appunto restrizioni ancora più dure.

Dura è stata invece la sorte con Allan McNish. Lo scozzese della Toyota non ha avuto il permesso di partire dopo il terribile impatto di sabato. Forse i commissari erano anche preoccupati per un altro grave incidente occorso a Nagaya, in una gara di F3 locale. Per il giapponese, ribaltatosi più volte, c'è il rischio paralisi.

E la Williams, data per seria outsider a inizio stagione? «Credo che anche il prossimo anno la Ferrari sarà imbattibile - giura Berger, responsabile della Bmw -. Hanno un vantaggio troppo grande». Più ottimista Montoya, quarto all'arrivo e terzo in classifica mondiale: «Ho ottenuto quello che era possibile ottenere. In fin dei conti, alla mia seconda stagione in F1, sono riuscito a ottenere un piazzamento dignitoso in campionato». Malissimo, come quasi sempre, i piloti italiani, al punto che l'ultima vittoria di Patrese, proprio in Giappone, dieci anni fa, sembra un pallido ricordo. Sia Trulli, sia Fisichella si sono ancora una volta fermati per note meccaniche. «Ho avuto problemi di affidabilità in ben nove gare con la mia Renault, quando ero in zona punti - spiega Trulli -. Spero in un futuro migliore». E intanto qualcuno che di F1 non voleva nemmeno sentire parlare, pare abbia cambiato idea. Peter Sauber, titolare dell'omonima scuderia, giura di avere stretti contatti con la Volkswagen, che entrerebbe nel circus con uno dei suoi tanti marchi. Se i motori - come vuole Mosley - dovranno percorrere più chilometri, loro non hanno problemi. Il mitico Maggolino docet.



L'intervista
Clay Regazzoni
ex Ferrari

SUZUKA «Schumacher? Di Schumacher, ai miei tempi, ce ne erano almeno dieci. Ma non vedete come è ridotta la F1? Prima o poi i nodi vengono al pettine, sono anni che lo dico». Le bordate arrivano da Clay Regazzoni, classe 1939, in procinto di partire per il Messico, dove disputerà a bordo di una Alfa 1900 del 1954 la riedizione della "Carrera Panamericana", in programma dal 25 al 31 ottobre prossimi.

Regazzoni, da ex-pilota della Ferrari F1 degli anni settanta, non ha mai perso la sua "cattiveria" nei confronti di Maranello e più in generale nei confronti del circus...

Quello che sta succedendo è un fallimento annunciato, come quello della Fiat. Dovete smetterla di parlare sempre di F1 con toni enfatici. Lo dico ai media, ai giornali, alle televisioni. Il baraccone di Ecclestone sta in piedi solo per il seguito spropositato che finora ha avuto e per la presenza

Lo svizzero bocchia la proposta per rendere più equilibrate le gare e limitare il dominio delle Rosse

Piloti a rotazione? Ma che follia

della Ferrari. Punto e basta.

Crede che le modifiche ai regolamenti che vuole apportare Mosley non serviranno a ravvivare le gare?

Sono una presa per i fondelli. Come si fa a dire a una scuderia di utilizzare tutti i 22 piloti iscritti al campionato a turno? È una follia. Che facciamo tornare queste monoposto più umane. Quando correvo io, e non parliamo poi di preistoria, visto che ho concluso la mia avventura nel 1980 (con il brutto incidente a Long Beach nel 1980, che rimettono un cambio, una frizione, dei freni in acciaio e non in carbonio. Lo sapete che molti dei piloti che oggi sono in F1 non sanno nemmeno cosa vuol dire saper usare una frizione).

Insomma, a parte Schumacher, lei non ve-

de altri che possano se non altro contrastarlo...

Ribadisco, una volta di Schumacher ce n'erano almeno dieci in F1. Mi piacerebbe vedere il tedesco alle prese proprio con un cambio a cloche, capire se lo sa rispettare, usare. Molti suoi colleghi avrebbero dei problemi. E poi vedete che cosa fanno? Vanno a sbattere, fanno staccate al limite sapendo che possono contare su spazi di fuga che io chiamo "parcheggi da supermarket". Una volta, in F1, fare un testacoda, era un considerato un disonore. Ora è la norma e per di più con il solo compito di dover tenere un volante tra le mani. Non parliamo poi delle frenate. Tutti o quasi, possono staccare prima della curva a 20-30 metri. Mettiamo dei freni più umani, che permettano delle staccate ai 100-150 metri. Allora si che torneremo a vedere dei sorpassi.

Che suggerimento vorrebbe dare alla FIA?
Le corse sono sempre stare un mondo un po'

particolare. Però io credo che sarebbe ora di finirle con i cosiddetti "piloti con la valigia". Ora ce ne sono troppi, senza far nomi. Io e i miei colleghi correvamo quasi sempre per merito, venivamo scelti dalle squadre. Che raramente privilegiavano il pilota con il portafoglio pieno di dollari o appoggiato dallo sponsor di turno. Alla luce di tutto confermo che non si può parlare di Schumacher-fenomeno ma di concorrenza inesistente. Questo, competitività della Ferrari a parte.

Quindi il calo del pubblico, salvo rari casi, è spiegabile...

Il pubblico è quello che conta meno per chi gestisce la F1. Nessuno può avvicinare i piloti, come avveniva una volta. È assurdo, che prendano esempio da altre categorie, dal motociclismo che è certamente più umano. C'è solo il business, con costi spropositati, Ferrari in testa. Ma che diano un po' di soldi alla Fiat, piuttosto!

Altro record: Schumi sempre sul podio

Il taccuino della Ferrari parla chiaro: nel corso di questo campionato la scuderia di Maranello ha compiuto oltre duecento giorni di test. Anche con questo dato si misura la portata di un successo incontrastato e soprattutto l'enorme capitale a disposizione di Todt e compagnia, gentilmente elargito dagli sponsor, Marlboro e Vodafone in testa. Sono ben 159 le vittorie assolute ottenute dal 1950, con 158 pole e 159 giri più veloci. Ben 61 le doppiette (15 in totale quelle di Barrichello e Schumacher) con 12 titoli mondiali piloti e costruttori.

Impressionante un altro dato: sono 54 le gare consecutive sul podio delle rosse con quella di Suzuka. Schumacher, a parte la vittoria numero 64 (Prost ne ha 51) rincorre il record di Senna (65 pole). Ora il tedesco ne ha 50 ma ha strappato un altro primato a un certo Jim Clark ottenendo con il Gp del Giappone il 12° Hat Trick (pole-vittoria-giro veloce). Lo scozzese ne aveva 11. Il tedesco pentacampeone (al pari di Fangio) è sempre arrivato sul podio quest'anno, 11 volte primo (record), 5 secondo, 1 terzo.

I. B.

La Ferrari durante il Gran premio di Suzuka che ha chiuso un Mondiale dominato dalle Rosse

Arrivo Gp. del Giappone	Classifica Finale
M. Schumacher (Ferrari) 1h26'59"698 media 212,6443 km/h	M. Schumacher 144
R. Barrichello (Ferrari) a 0"506	R. Barrichello 77
K. Raikkonen (Mc Laren) a 23"292	J. Montoya 50
J.P. Montoya (Williams) a 36"275	R. Schumacher 42
T. Sato (Jordan) a 1'22"694	D. Coulthard 41
J. Button (Renault) a 1 giro	K. Raikkonen 24
	J. Button 14
	J. Trulli 10
	E. Irvine 8
	N. Heidfeld 7
	G. Fisichella 7

MOTOMONDIALE Nella classe 250 brutto stop per Marco Melandri avvicinato in classifica da Nieto. Nelle 125 Poggiali termina 9°, ma un «cavillo» gli regala il 4° posto

La Malesia rilancia Biaggi, Max firma il 600° successo azzurro

SEPARANG Italmoto fra sorrisi e lacrime in Malesia. Nella Motogp Max Biaggi mette in fila Rossi e Barros centrando la vittoria numero 600 per i piloti italiani nella storia del motomondiale mentre nella classe 250 Marco Melandri s'arrende presto a causa di un problema elettrico e dà via libera allo spagnolo Fonsi Nieto che s'avvicina al romagnolo nella classifica iridata.

MOTOGP Il ruolo di protagonista della domenica spetta a un Biaggi praticamente perfetto come la Yamaha arrivata troppo tardi al top del rendimento e dell'affidabilità. Al pilota romano restano la soddisfazione delle due vittorie stagionali e la consapevolezza che nel 2003 avrà un'Honda per sfidare finalmente ad armi pari Rossi. Gara molto spettacolare con Barros subito in testa seguito da vicino da Biaggi, Rossi e Ukawa. La Yamaha prende il sopravvento ad una decina di giri da termine con la fuga di Biaggi. Dietro Rossi schiuma di rabbia anche perché la voglia di

andare a prendere il grande rivale si scontra con gli ostacoli rappresentati prima da Barros (anche un contatto fra i due) poi dal compagno di squadra Ukawa non disponibile a farsi da parte. Il duello Rossi-Ukawa è da brividi con staccate ritardate e sbandate controllate. Intanto Biaggi s'allontana e quando il pesarese riesce a mettersi all'inseguimento a pieno regime è tardi.

Nella classe 250 la gara di Marco Melandri dura lo spazio di mezzo giro, poi un problema elettrico blocca l'Aprilia per la disperazione del romagnolo a caccia del primo titolo iridato. Lo spagnolo Fonsi Nieto (sempre su Aprilia) ringrazia e porta a casa una vittoria che lo rimette in corsa per il titolo. Terzo l'italiano Rolf in sella a una Honda. A due gran premi alla fine Melandri (248 punti) ha 27 lunghezze di vantaggio sullo spagnolo.

Colpi di scena anche nella classe 125. Manuel

Poggiali con la Gilera non più affidabile come all'inizio di stagione tenta di reggere i ritmi delle Aprilia, soprattutto quella del francese Vincent subito in testa davanti a Pedrosa e Cecchinello. L'operazione riesce fino all'ultima curva quando il sammarinese scivola a terra dopo una staccata al limite nel disperato tentativo di sprintare per il podio. Il pilota si rialza ma taglia il traguardo al nono posto. La disperazione in casa Gilera per i punti gettati al vento dura mezz'ora, poi la sorpresa: un giudice ha sbagliato esponendo anzitempo la bandiera a scacchi. La Gilera fa reclamo, subito accolto: regolamento alla mano, la classifica deve essere redatta in base alle posizioni del penultimo giro con Poggiali al quarto posto. Il sammarinese recupera punti. La ricorso al titolo è complicata ma non impossibile: Vincent ha 240 punti, Poggiali 220. Intanto l'Aprilia porta a casa il titolo mondiale costruttori.

Walter Guagnelli

125	250	motogp
Ordine d'arrivo	Ordine d'arrivo	Ordine d'arrivo
1. A. Vincent (Fra) Aprilia 40:32.656	1. F. Nieto (Spa) Aprilia 43:28.624	1. M. Biaggi (Ita) Yamaha 44:01.592
2. Cecchinello (Ita) Aprilia 40:32.934	2. T. Elias (Spa) Aprilia 43:29.036	2. V. Rossi (Ita) Honda 44:02.134
3. Pedrosa (Spa) Honda 40:33.001	3. R. Rolf (Ita) Honda 43:31.571	3. A. Barros (Bra) Honda 44:03.164
4. Poggiali (S. Marino) Gilera 40:33.469	4. S. Porto (Arg) Yamaha 43:36.534	4. T. Ukawa (Giap) Honda 44:03.830
5. Nieto (Spa) Aprilia 40:36.303	5. F. Battaini (Ita) Aprilia 43:37.205	5. D. Kato (Giap) Honda 44:10.067
6. Jenkner (Ger) Aprilia 40:38.944	6. R.de Puniet (Fra) Aprilia 43:37.330	6. S. Nakano (Giap) Yamaha 44:24.592
Classifica generale	Classifica generale	Classifica generale
1. A. Vincent (Fra) Aprilia punti 240	1. M. Melandri (Ita) Aprilia punti 248	1. V. Rossi (Ita) Honda punti 310
2. M. Poggiali (San Marino) Gilera 220	2. F. Nieto (Spa) Aprilia 221	2. M. Biaggi (Ita) Yamaha 189
3. D. Pedrosa (Spa) Honda 207	3. R. Rolf (Ita) Honda 186	3. T. Ukawa (Giap) Honda 182
4. L. Cecchinello (Ita) Aprilia 152	4. T. Elias (Spa) Aprilia 161	4. A. Barros (Bra) Honda 159
5. S. Jenkner (Ger) Aprilia 148	5. S. Porto (Arg) Yamaha 156	5. C. Checa (Spa) Yamaha 136
6. P. Nieto (Spa) Aprilia 113	6. F. Battaini (Ita) Aprilia 124	6. N. Abe (Giap) Yamaha 123