

T

ridente

La Maserati MC12 ha conquistato in Belgio la vittoria nella 24 ore di Spa-Francorchamps ottenuta negli ultimi 45 minuti di gara dopo 589 giri e un serratissimo duello con la Aston Martin DBR9, seconda al traguardo con 1'41"452 di ritardo. Al terzo posto la Corvette C6R, distanziata 10 giri



Nuoto 16,45 Rai 2



Sfide 21,00 Rai 3

INTV

■ 9,25 Rai 3
Camp. Europei di Nuoto
■ 11,00 Eurosport
Calcio, Mauren-Liechten.
■ 13,00 SkySport1
Beach Soccer
■ 13,00 Italia 1
Studio Sport
■ 13,50 SkySport2
Rugby, Sharks-Cheetahs
■ 14,00 Eurosport
Tennis, Atp di Kitzbuhel
■ 16,45 Rai 2
Camp. Europei di Nuoto

■ 17,15 SkySport1
Calcio, Ajax-Arsenal
■ 20,00 Rai 3
Rai TG Spor
■ 20,30 SkySport1
Calcio, Amburgo-Hertha
■ 21,00 Rai 3
Slide
■ 22,15 SkySport1
Calcio, Schal. 04-B.Leverk.
■ 23,00 SportItalia
Sl solo calcio
■ 0,00 SportItalia
Sport Motorzone

Ferrari, nuovo ambo rosso sulla ruota Mondiale

Schumacher e Massa dominano a Hockenheim. Alonso solo 5°, il tedesco a -11 in classifica

di Lodovico Basalù

UN MONDIALE ROSSO? Dopo il Mondiale Azzurro di Berlino? La speranza non è affatto remota, constatando la terza vittoria consecutiva di Michael Schumacher in meno di un mese, 89ª della carriera.

E nel "suo" Gran premio di Germania. Davanti a Felipe Massa,

per tutta la gara incollato al più illustre compagno di squadra. Il tedesco annichilisce una Renault sempre più irrisconoscibile - priva del "mass damper" contestato dalla FIA - a stento quinta e sesta con Alonso e Fisichella. Lo spagnolo è ancora leader della classifica iridata, ma ora con soli 11 punti sul Kaiser di Maranello. Il ruolo compressore Ferrari non sembra insomma lasciare scampo a nessuno, a prescindere dai ricorsi e dalle ulteriori sentenze in merito all'ammortizzatore centrale anteriore utilizzato finora dalle monoposto francesi. Che diminuirebbe non poco lo stress subito dalle gomme Michelin. Ammortizzatore peraltro copiato e usato anche da altri team, prima del veto posto dalla federazione.

Terzo Kimi Raikkonen, con la McLaren-Mercedes, che dopo aver illusoriamente comandato la gara nei primi dieci giri, grazie a un carico di carburante irrisorio, completa simbolicamente il trionfo di Maranello. Dato che al cento per cento diventerà presto un "dipendente" del team più famoso della galassia. La Ferrari, in ogni caso, vola. Come due anni fa, come nei cinque anni che hanno "addormentato" la F1 dal 2000 al 2004 sotto il segno di Schumacher. Che sulla soglia dei 38 anni avrà per sempre accantonato il proposito ventilato di ritiro, vista la ritrovata competitività di una monoposto che deve anche ringraziare il risveglio opportuno della Bridgestone. Che in Germania ha anche firmato la vittoria numero 100 nel circus. Quanto abbiano lavorato i "calzolari" giapponesi è



Michael Schumacher e Felipe Massa, doppietta in Germania. Foto di Alex Grimm/Reuters

confermato della prestazione incredibile della Williams-Cosworth di Webber, a lungo terzo, fino a quando il V8 inglese lo ha supportato. «In effetti sapevo di avere in mano una monoposto competitiva - il commento di Schumi - ma non pensavo di poter controllare così agevolmente la gara. Ho dovuto solo fare attenzione nella seconda parte

del gran premio, a causa dello sport in pista, che poteva giocare brutti scherzi. In ogni caso, il mondiale è definitivamente riaperto». Strano mondo, quello della F1. Un giorno sei sull'altare, un altro nella sabbia. E non c'è Alonso o Schumacher che tengano, se il mezzo non ti supporta. Avreste mai immaginato una Honda davanti alle Renault? In Ger-

mania è successo, con Jensen Button, quarto, sempre caparbiamente davanti ad Alonso e Fisichella. Che negli ultimi giri hanno dovuto vedersela persino con la Toyota di Jarno Trulli, settimo dopo essere partito in ultima fila. «Non c'è alcun dubbio sul fatto che il team gestito da Flavio Briatore sia in crisi - confessa l'ingegnere bolognese Luca

Baldisserrri, responsabile tecnico della Ferrari -. Il mass damper? Forse si tratta più di un complesso di cose. Del resto noi ci siamo messi ad andare forte non solo per le gomme Bridgestone, ma grazie anche a evoluzioni aerodinamiche e di motore». Domenica si replica, sul caldissimo autodromo dell'Ungheria, sede del Gp d'Ungheria.

IL POST-GARA

Briatore: «Le nostre gomme in difficoltà»

«Complimenti alla Ferrari. Ma stupidaggini, prima o poi, ne fanno tutti». Da par suo Flavio Briatore, nonostante il caldo in pista abbia liquefatto le gomme delle due Renault. «Questo è vero - ammette -. Disperavo sul fatto che Alonso e Fisichella potessero andare a punti. Lo spagnolo aveva delle bolle sui suoi pneumatici grosse come palloni. Non dobbiamo innervosirci, ma parlare con la Michelin. Il mass damper? Discutibile la decisione della FIA, contro la quale abbiamo fatto appello. Non è la sua assenza che ci ha penalizzato». Amareggiato Alonso: «È stata un'impresa tenere in strada la macchina. Ma ora c'è l'Ungheria, una pista a noi storicamente favorevole». **lo.ba.**

Arrivo - Gp di Germania		Punti																	
		Bahrain	Malasia	Australia	San Marino	Europa	Spagna	Monaco	Inghilterra	Canada	Stati Uniti	Francia	Germania	Ungheria	Turchia	Italia	Cina	Giappone	Brasile
1	M. Schumacher (Ferrari) 1h27'51"693	100	10	8	10	8	8	10	10	10	10	4	8	4	-	-	-	-	-
2	F. Massa (Ferrari) a 0"720	89	8	3	-	10	10	8	4	8	8	10	10	10	-	-	-	-	-
3	K. Raikkonen (McLaren) a 13"206	50	-	4	-	5	6	5	-	4	4	8	6	8	-	-	-	-	-
4	J. Button (Honda) a 18"898	49	-	10	4	1	3	6	3	5	5	6	3	3	-	-	-	-	-
5	F. Alonso (Renault) a 23"707	26	4	5	-	6	-	8	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6	G. Fisichella (Renault) a 24"814	21	5	6	-	2	-	3	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-
7	J. Trulli (Toyota) a 26"544	16	-	-	2	-	4	2	5	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-
8	C. Klien (Red Bull) a 48"131	13	-	1	6	-	-	1	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-
		10	-	-	1	-	-	6	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-
		10	-	-	-	-	-	-	-	3	5	-	2	-	-	-	-	-	-
Classifica costruttori		Renault	Ferrari	McLaren	Honda	Toyota	Bmw	Red Bull	Williams										
		149	139	77	37	23	20	12	10										

LE GRANDI RIMONTE Le rincorse vincenti della Ferrari, da Surtless a Schumi. E 30 anni fa Lauda e Hunt...

Quanti sorpassi fino all'ultimo Gp

Un mondiale al cardiopalmo. Con una rimonta in corso, da parte di Schumacher, ritenuta impossibile fino a quattro settimane fa. Il tedesco non è nuovo a simili imprese. Visto che già nel 1994 vinse il suo primo titolo, e all'ultima gran premio, in Australia, ai danni di Damon Hill e della sua Williams-Renault. Dopo un "contatto" che fece discutere. Il tutto al seguito di una controrimonta da parte del pilota inglese, grazie anche a una squalifica per due gare inflitta alla Benetton di Schumi per irregolarità tecniche. Il 2000 è l'anno dell'altra grande vera rimonta di Schumacher e del suo primo titolo con la rossa. Ai danni di Mika Hakkinen, che nei due anni precedenti aveva vinto due mondiali consecutivi dopo un testa a testa continuo con

il pilota della Ferrari. Senza dubbio penalizzato nel 1999 dall'incidente subito nel Gp d'Inghilterra, che lo costrinse a disertare diverse gare. Nel 2000, appunto, la riscossa, con il sorpasso sul finlandese nel Gp d'Italia e il titolo conquistato alla penultima gara, in Giappone.

La F1, nella sua storia, ci ha peraltro abituato ad altre grandi rimonte. Vediamo le più significative.

1964: John Surtees, pilota della Ferrari, rimonta e vince con un solo punto di vantaggio sulla BRM di Graham Hill nell'ultimo Gp della stagione, in Messico. Grazie anche a incidente tra l'altra Ferrari affidata a Lorenzo Bandini e il pilota inglese. Surtees è tuttora l'unico pilota iridato sia in F1 sia nel Motomondiale.

1974: Emerson Fittipaldi, con la McLaren-Ford, vince con soli tre punti di vantaggio ai danni di Clay Regazzoni, che con la Ferrari era in testa stato in testa al mondiale sin dai Gran premi estivi fino all'ultimo, conclusivo, a Watkins Glen, negli Stati Uniti.

1976: Sembra un altro anno dominato da Niki Lauda e dalla sua Ferrari, già vincitori nel 1975. Ma anche grazie al noto e terribile incidente subito dall'austriaco sul vecchio circuito del Nurburgring. James Hunt e la sua McLaren-Ford rimontano e vincono all'ultima gara, in Giappone, per un solo punto. Lauda, sotto il nubifragio che avvolge il circuito del Mont Fuji, si ritira, ammettendo la sua paura.

1981: Nelson Piquet beffa all'ultima gara Carlos Reutemann, per

un solo punto. Il brasiliano vince con la Brabham, l'argentino perde con la Williams.

1982: Keke Rosberg - padre dell'attuale Nico Rosberg - rimonta e vince il titolo su Williams ai danni della Ferrari di Pironi, fuori causa per un incidente che gli massacrò le gambe. Un anno tragico per Maranello, vista la morte di Gilles Villeneuve.

1983: Nelson Piquet rimonta e vince all'ultima gara il titolo ai danni della Renault di Prost. Un titolo firmato Brabham-Bmw.

1986: Alain Prost beffa all'ultima gara in Australia, con la McLaren-Porsche, le due Williams-Honda di Mansell e Piquet. L'inglese aveva sette punti di vantaggio sul francese, ma una gomma esplosa lo elimina brutalmente dalla contesa. **lo.ba.**

DOPING IN AMERICA Anche per il campione dei 100 si tratta di testosterone. La difesa: «Un massaggiatore sconosciuto ha usato una pomata per incastrarlo»

Gatlin come Landis. Rischia la radiazione, ma si dice innocente: «È un complotto»

di Massimo Franchi / Roma

Una dopo l'altra le stelle dello sport americano cadono colpite dalla valanga doping. Ancora alle prese con gli strascichi dello scandalo Balco e a soli tre giorni dalla positività per testosterone del vincitore del Tour Floyd Landis, lo sport a stelle e strisce rischia di perdere per radiazione anche il suo campione simbolo nell'atletica: Justin Gatlin. Anche per il campione olimpico, mondiale e recordman dei 100 metri e campione mondiale sui 200 si tratta di testosterone. Ugualmente la professione d'innocenza e la storia di problemi di salute per spiegare l'uso di questi medicinali nel passato. Il 24enne

newyorchese aveva spiegato la positività del 2001 ai campionati juniores con l'assunzione di farmaci per supplire a problemi di concentrazione di cui soffriva fin da bambino. La giustificazione su presa per buona dalla laaf che cominciò al giovanissimo sprinter un solo anno di stop e l'ammonizione che una seconda volta gli sarebbe stata fatale. Questa volta il prodotto è il Dhea, un ormone che stimola la produzione di testosterone, e che in America si può acquistare anche nei supermercati.

La laaf ieri non ha mancato di sottolineare che «se l'Usada (l'agenzia antidoping americana) confer-



Justin Gatlin Foto Ap

merà la positività di Gatlin, la sanzione prevista è quella della squalifica a vita». All'americano verrebbe anche tolto il primato del mondo realizzato il 12 maggio a Doha, ovvero in un periodo di tempo successivo a quello del test in cui è risultato positivo. Non sono invece in pericolo le grandi vittorie degli anni scorsi.

Gatlin chiede di essere ascoltato al più presto dall'Usada e rilancia la tesi del complotto, quello che avrebbe ordito ai suoi danni un suo ex massaggiatore. Lo avrebbe sottoposto ad un trattamento con una pomata sospetta dopo la gara di staffetta a Kansas City, tesi ribadita dal suo tecnico Trevor Graham che avrebbe anche individuato la

persona: un massaggiatore di Eugene, di nome Chris, che era stato fornito all'olimpionico dei 100 dal suo sponsor tecnico personale. Alla vigilia dei campionati Usa ad Indianapolis, in cui Gatlin ha vinto la gara dei 100 pur sapendo già di essere risultato positivo all'antidoping, questo massaggiatore sarebbe sparito dalla circolazione. Lo ha fatto sapere il suo avvocato Cameron Myler. «Siamo stati messi a conoscenza del risultato della prima analisi il 15 giugno scorso - ha detto la Myler - e di quello del campione B il 12 luglio. Ora vorremmo essere ascoltati, e se ci sarà anche una minima discordanza a livello di modalità, potremmo chiedere un giudice indipendente».

Passiamo alle reazioni. La più fragorosa è quella di Ben Johnson, uno che è stato beccato appena dopo aver vinto l'oro dei 100 a Seul '88. «La gente se ne infischia del doping, tutto ciò che vuole è vedere in azione l'uomo più veloce del mondo», la sua modesta e interessata impressione. L'ex ciclista statunitense Greg Lemond, tre volte vincitore del Tour de France, ha invocato una «tavola rotonda» per discutere il problema del doping: «da questione necessaria di essere affrontata da un punto di vista globale, anche con l'intervento dei governi nazionali e con l'introduzione di pene radicali per i colpevoli. Questo porterebbe effetti reali sul fenomeno», ha detto l'americano.