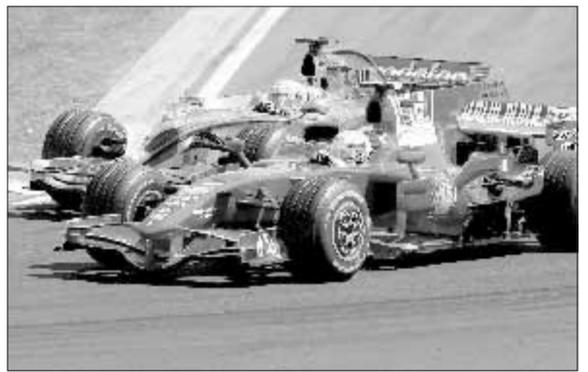




Partenza del Gran Premio di Formula Uno a Budapest Foto La Presse



Lewis Hamilton è sorpassato da Massa Foto di Felix Heyder/Ansa-Epa



Hamilton (dietro) in lotta con Massa (davanti) Foto di Felix Heyder/Ansa-Epa



Heikki Kovalainen durante un pit-stop Foto di Laszlo Balogh/AP



Hamilton Foto di Felix Heyder/Ansa-Epa



La Ferrari di Massa rompe il motore Foto di Laszlo Beliczay/Ansa-Epa

Cavallino beffato, dall'altare alla polvere

Massa spettacolare al via, ma «rompe» a tre giri dal traguardo. E la vittoria va a Kovalainen

di **Lodovico Basalù**

BEFFA La Ferrari perde una Gran premio quasi vinto, dopo una partenza alla Senna da parte di Felipe Massa. Che brucia le due McLaren-Mercedes partite in pole, mena la danza davanti alla freccia d'argento più appuntita, quella affidata a Lewis Hamilton,

e poi soccombe a tre giri dalla fine, per il plateale cedimento del V8 di Maranello. E per giunta davanti agli stessi box degli uomini in rosso. Lasciando campo libero per il primo successo della carriera ad Heikki Kovalainen, figlio di un autista di autobus di uno sperduto paesino del circolo polare artico finlandese. Un pilota che Flavio Briatore giudicò duramente dopo il debutto, avvenuto con la Renault al Gran Premio d'Australia del 2007. Quel che conta per la McLaren, è che la Ferrari si lechi ancora le ferite, anche se con l'onore delle armi, ma di fronte a quella che resta pur sempre la terza vittoria consecutiva del team di Ron Dennis. Onore che va anche ad Hamilton, che ha sempre tallonato Massa e che ha dovuto abbandonare ogni sogno di gloria solo per la foratura del pneumatico anteriore sinistro, al 42° giro. Il quinto posto finale dell'anglocarabico lo mantiene comunque in testa al mondiale, seguito da Raikkonen e da Massa. Che dire? Il mondiale è perlomeno a una svolta. Almeno in casa Ferrari. Il terzo posto di Kimi, più che fortuito - e per di più dietro all'ottimo Timo Glock con una Toyota rivitaminizzata - non può certo consolare. D'accordo che all'Hungaroring solo funamboli come Nigel Mansell osavano in quella non semplice azione che si chiama sorpasso. Ma il biondo Iceman, in quel lontano 1989, forse non sapeva nemmeno che cosa fosse i sorpassi. E magari nemmeno ora, dato che si è addormentato come al solito nelle retrovie, stando per quasi tutta la gara in settima posizione, dietro alla Renault di Alonso, alla fine quarto. Ora la decisione va insomma presa. E magari qualcuno, dalle parti di Maranello, lo ha già fatto. Raikkonen o Massa? La risposta è peraltro facile,

vista l'attuale forma del brasiliano, punito da un motore che aveva già due gare sulle spalle e costretto a tirare per arginare la rimonta di Kovalainen. Con Hamilton, del resto, non si scherza. Dal decimo posto è risalito in pochi giri al quinto. E a fargli da spalla è stato comunque il suo compagno di squadra, che ha

raccolto brillantemente il testimone. Cosa che non ha mai fatto appunto Raikkonen, inconstante, incolore e autore - anche - di uno svarione fuori pista. «Dobbiamo migliorare nelle qualifiche - la giustificazione di Iceman - Ho avuto tra le mani un'ottima monoposto, ma se continueremo a partire dietro,

le ambizioni di vittoria saranno sempre pregiudicate». Peccato che Massa abbia dimostrato il contrario. Anche se la delusione resta cocente. «Sapevo di poter disporre di un buon sistema di partenza - l'amaro commento del paulista - e di dover rischiare alla prima frenata. Cosa che ho fatto. La mia gara più bella? Non

è certo la prima volta che mostro la mia grinta. In Germania ho ceduto ad Hamilton solo perché avevo una monoposto con problemi ai freni, che non mi permetteva di resistergli. Ma non mollo». A dargli man forte Stefano Domenicali, l'erede di Jean Todt: «Abbiamo dimostrato il valore della squadra e dei no-

stri piloti. Non ci interessano le critiche che ci piovono addosso dall'esterno. Anche se sappiamo bene come la McLaren resti un avversario pericoloso». Orgoglio rosso. E tifo di stile calcistico. Come quello mostrato ai box del Cavallino dal grande capo della Marlboro - Maurizio Arrivabene - e da Luca Colajanni, ormai storico capo dell'ufficio stampa, dopo la straripante partenza di Felipe Massa. Un latino contro un altro uomo di ghiaccio come Kovalainen. Ma non tanto, visto che è conosciuto nel circus per la sua cordialità, unita a un'estrema educazione. Dopo Keke Rosberg, Mika Hakkinen, Kimi Raikkonen - tutti e tre campioni del mondo - magari anche lui spera nell'impresa. «La matematica non mi è contro - le sue parole - Ma per ora mi accontento di non far restare isolata questa mia prima vittoria. Il team mi ha detto di mettere pressione a Massa. E io l'ho fatto. Se poi il motore della Ferrari ha ceduto per questo, non sono in grado di dirlo». Un giorno da sogno per un ragazzo nato il 19 ottobre del 1981 a Suomussalmi, un paese di sole 10.000 anime dello sperduto nord scandinavo, con una densità di due abitanti per chilometro quadrato. «Sono figlio del più veloce autista di autobus del mondo», dice con orgoglio.



Heikki Kovalainen Foto di Darko Vojinovic/AP



Massa abbandona la sua Ferrari costretto al ritiro mentre era in testa a 3 giri dalla fine Foto di Carmen Jaspersen/Ansa-Epa

COMPRESARI Trulli soltanto settimo, Fisichella una comparsa. Ottima la prova di Glock Italiani, quei piloti senza lampi

Dall'ospedale al podio. Il secondo posto di Timo Glock, nato nella tedeschissima Lindenfels il 18 marzo del 1982, ha del

miracolo. Quindici giorni fa distrusse la sua Toyota sul muretto dei box di Hockenheim, nel corso del Gp di Germania. Rottura della sospensione posteriore sinistra, fu il verdetto. Una notte in ospedale, i controlli di rito e infine il benessere della FIA (Federazione Internazionale dell'Automobile) per schierarsi al via del Gp di Ungheria. Dove il campione della serie GP2 2007 - un titolo prestigioso conquistato l'anno prima da un certo Lewis Hamilton - ha fatto felici gli uomini della casa automobilistica più potente al mondo. E che come capo motorista ha un ex-ferrari, nativo di Arezzo, che risponde al nome di Luca Marmorini. «Timo ha guidato come un campione - le parole del tecnico italiano - Questa è una boccata di ossigeno, per tutta la squadra». Scontato l'entusiasmo di Glock: «Quando ho vi-

sto la Ferrari di Massa ferma, quasi non ci credevo. Anche se sul podio, seppur terzo, ci sarei comunque andato. Perché l'altra Ferrari, quella di Raikkonen, non ha mai tentato un sorpasso. Rallentando per giunta nel finale per paura di noie meccaniche». Di aspetto più latino che nibe-lungo, il riservato Timo era destinato a un lavoro nella società edile di famiglia. La prima occasione in F1 gli si presentò nel 2004, quando alla Jordan avevano bisogno di un sostituto in Canada. Glock finì subito a punti, tentando l'anno successivo la via delle corse americane, prima di tornare nuovamente in Europa e vincere nella GP2, l'anticamera della F1. Un curriculum che gli è valso il primo vero contratto con una grande casa. Anche se i cosiddetti "esperti" del circus non lo hanno ancora ca-

talogato tra i possibili fenomeni del futuro, pur riconoscendogli grande determinazione. Ne sa qualcosa Jarno Trulli, solo settimo al traguardo con l'altra Toyota. Vecchio tema, quello dei piloti italiani. Mai, o raramente, tra i protagonisti, anche se l'abruzzese ha dalla sua una estrema velocità nelle qualifiche e un unico Gran premio vinto in carriera nel 2004, con la Renault. L'altro portabandiera della nazionale motoristica, Giancarlo Fisichella? Ormai la sua è solo una presenza sullo schieramento di partenza, con una monoposto, la Force India, non certo in grado di aiutare il pilota romano. Fra tre settimane tutti a Valencia, dove si correrà il Gp d'Europa. Un tracciato sul porto, nuovo per tutti, anche se la lotta per la vittoria sarà sempre tra i soliti noti.

lo. ba.

Arrivo - Gp d'Ungheria		Punti																	
		Australia	Malesia	Bahrain	Spagna	Turchia	Monaco	Canada	Francia	G. Bretagna	Germania	Ungheria	Europa	Belgio	Italia	Singapore	Giappone	Cina	Brasile
1	H. Kovalainen (McLaren) in 1h37'27"067	62	10	4	-	6	8	10	-	-	10	10	4						
2	T. Glock (Toyota) a 11"061	L. Hamilton	57	1	10	8	10	6	-	-	8	5	3	6					
3	K. Raikkonen (Ferrari) a 16"856	F. Massa	54	-	-	10	8	10	6	4	10	-	6						
4	F. Alonso (Renault) a 21"614	R. Kubica	49	-	8	6	5	5	8	10	4	-	2	1					
5	L. Hamilton (McLaren) a 23"440	N. Heidfeld	41	8	3	5	-	4	-	8	-	8	5	-					
6	N. Piquet (Renault) a 32"298	H. Kovalainen	38	4	6	4	-	-	1	-	5	4	4	10					
7	J. Trulli (Toyota) a 36"449	J. Trulli	22	-	5	3	1	-	-	3	6	2	-	2					
8	R. Kubica (Bmw) a 58"834	M. Webber	18	-	2	2	4	2	5	-	3	-	-	-					
		F. Alonso	18	5	1	-	-	3	-	-	1	3	-	5					
		N. Piquet	13	-	-	1	-	1	-	-	-	8	3						
		T. Glock	13	-	-	-	-	-	5	-	-	8							
		R. Barrichello	11	-	-	-	-	3	2	-	6	-	-						
Classifica costruttori		Ferrari 111	McLaren 100	Bmw 90	Toyota 35	Renault 31	Red Bull 24	Williams 16											