

Italia-Francia IL CALCIO

Un duello che dura da quasi un secolo
Dal 1910 alla finale di Berlino 2006
le partite più appassionanti
rigori, golden gol e scorrettezze
sempre fino all'ultimo respiro
alla conquista dei titoli più ambiti



Totti

Numero 10 della Nazionale e capitano della Roma. Nato nel 1976, ha esordito in serie A (Roma) nel '93. Nel 2001 ha vinto lo scudetto con i giallorossi



NOI e loro. Ci prendiamo a pallonate da quasi un secolo. Non poteva che essere la Francia la prima nazionale di calcio che gli azzurri affrontarono all'inizio della loro storia, la data è il 15 maggio 1910, il luogo l'Arena di Milano. Era domenica e li battemmo sei a due. Trascriviamo la formazione come alzando polvere da uno scavo: De Simoni, Varisco, Cali, Trerè, Fossati, Capello; Debernardi, Rizzi, Cevenini I, Lana, Boiocchi. Spettatori quattromila circa. Gara ami-

chevole, dice l'almanacco, anche se dopo quelle sei pallonate francesi forse non volevano più farci tanto amici.

Qualche volta vincono loro ma se conta proprio, se conta davvero, va a finire che vinciamo noi. Coppa Jules Rimet, così si chiamava il mondiale finché Pelé nel '70 non se lo prese per la terza volta e il trofeo venne sostituito, nella forma e nel nome (era francese), diventando Coppa del Mondo Fifa. Dunque, il 12 giugno 1938 succede che la Francia ospiti l'Italia che aveva vinto il trofeo nell'edizione romana e fascista del 1934. Stadio parigino "de

Colombes" e quelle colombe impalliniamo: tre a uno per noi, sono i quarti di finale e i gol li segnano Colaussi e il mitico Piola (doppietta). Gli azzurri di Pozzo vinceranno di nuovo la Coppa, battendo in finale l'Ungheria per 4-2.

Noi e loro, e non c'è bisogno di scomodare Bartali e Paolo Conte per capire quanto ci detestiamo, sportivamente parlando. Anche perché, dopo quell'epoca remota, i francesi del pallone li abbiamo patiti tanto. E se li abbiamo battuti in Argentina con una rimonta nella gara d'esordio, loro ci hanno fatto piangere in Messi-

sfide

UN SECOLO CONTRO MA I CAMPIONI SIAMO NOI

MAURIZIO CROSETTI

co (1986) eliminandoci dal mondiale negli ottavi, noi che eravamo campioni in carica: 2-0, Platini e Stopyra, adieu. Non ci fu partita.

Li patiamo, ma in fondo li amiamo. Perché i francesi ci hanno dato tanto. Ci hanno regalato, anzi venduto o forseno-

leggiato un sacco di bellezza. Ci hanno dato (o ci siamo presi) Michel Platini, il loro massimo, e poi Zinedine Zidane che viene un po' dopo Michel ma non di tanto. Non è stata solo una storia juvenina: Platini e Zidane se li sono goduti tutti, perché la classe non è chiusa

nella gabbia del tifo, questo lo pensano solo i poveretti.

Per due mondiali, dopo le sberle di Michel, siamo riusciti a evitarli: Italia '90 e Usa '94, meglio per noi. Senza inciampare nella Francia, infatti, arrivammo una volta terzi e un'altra secondi. Ma era solo questione di tempo. Nel '98, guarda caso in Francia, nella Coppa organizzata proprio da Platini, ci toccò affrontarli a Parigi nei quarti di finale. Li facciammo penare, per un pelo Baggio non li eliminò ai supplementari, invece finisce con l'ultimo rigore che si stampa sulla traversa (povero Di Biagio) e noi a casa,

loro alla fine col trofeo d'oro in mano.

Sono forti, hanno talento, mariponi e amanti del tocco, furbastri e un po' cialtroni quando c'è bisogno, però capaci di soffrire fino all'ultimo fiato. I francesi se occorre sono cattivi. Anzi crudeli. Come quando ci tolgono la Coppa Europa con lo stramaledetto "golden gol" di Trezeguet, altra bellezza e altra bravura che ci siamo annessi per gioire un po'. Succede in Olanda, a Rotterdam, in finale: 2-1 per loro, con Zoff che si dimette perché Berlusconi ha definito indegno non marcare Zidane con

Gattuso. Ci sarà tempo anche per questo.

Di nuovo li evitiamo nel mondiale asiatico del 2002, ed eccoci contro di loro nella finale di Berlino, è storia di cinque minuti fa. La Francia gioca meglio e va in vantaggio, l'Italia la sfanga e pareggia, poi Zidane perde la testa usandola come un'arma contro Materazzi che l'ha provocato parlando di sorelle. Si va ai rigori, ancora, ma stavolta siamo più bravi noi, più freddi e forse più fortunati. Noi e loro. Noi e l'oro.

le CITY CAR

Voglia di piccola perfetta due stili e un vero primato

VINCENZO BORGOMEO

CITROEN 2Cv e Fiat 500. Basta guardarle parcheggiate vicino per capire che appartengono a due pianeti diversi. Che sono state concepite da menti che non ragionano allo stesso modo. Che si può arrivare a risultati diversissimi pur partendo dallo stesso tema: come realizzare l'utilitaria ideale.

La partita fra Italia e Francia in termini automobilistici si sintetizza tutta qui, nel diverso approccio alla realizzazione dell'auto piccola. Per i francesi la priorità storica in questo settore è stata sempre quella di offrire lo stesso comfort e la stessa abitabilità delle auto più grandi. Per gli italiani senza dubbio proporre un design accattivante anche per evitare il terribile effetto "voglio ma non posso".

Per il resto, visto che italiani e francesi sono futuristi assoluti dal punto di vista dei motori ed delle sospensioni, le loro utilitarie si equivalgono abbastanza dal punto di vista meccanico.

Ovviamente queste differenze di concezione in tema di utilitarie con il tempo si sono un po' attenuate, ma oggi le ritroviamo — ad esempio — ancora un po' nelle impostazioni di base di macchine come la Citroen C3 o la Fiat Grande Punto, sulla Peugeot 1007 o la Lancia Ypsilon.

Impostazioni che incredibilmente rimangono e rimarran-

no sempre anche in casi di strane alleanze fra le marche: Peugeot/Citroen con Toyota per la C1/107/Aygo oppure Fiat Ford per le future Ka e 500. Le necessarie economie di scala grazie alla moderna tecnologia riscono insomma a preservare la personalità delle singole marche. E c'è da stare certi che la Fiat 500 prossima ventura — il debutto è atteso per il settembre del 2007 — sarà sì retro, ma anche piena di idee. Insomma in pieno stile Fiat.

Il primato italo-francese in fatto di utilitarie fra l'altro è indiscutibile. E universalmente riconosciuto: la stessa Toyota, nonostante le sue possibilità e l'immensa capacità progettuale, quando doveva pianificare il lancio della Aygo ha chiesto

aiuto ai francesi del gruppo Psa che hanno messo a disposizione il loro centro stile Peugeot (la macchina l'hanno disegnata loro) e tutta la loro esperienza nella logistica per avere una componentistica a basso prezzo. Un fatto non trascurabile perché fra l'altro Toyota, come tutte le marche giapponesi, è leader anche nel settore delle piccole. Certo, ovviamente anche Toyota ha dato molto (dalla meccanica all'organizzazione della fabbrica) al partner francese, ma la portata storica della collaborazione rimane. Anche se, alla fine — ed è questo il bello — l'utente medio non saprà mai chela sua cara auto giapponese è mezza francese. O che la sua tedeschissima city car parla italiano.



Peugeot 207 Epure

Peugeot 207 CC

Il colpo in più look aggressivo, il massimo per una coupé cabrio

la curiosità il prototipo Epure, da cui deriverà il modello di serie è un'auto a idrogeno

prezzo da 18.000 euro in vendita da settembre

Lancia Ypsilon

Il colpo in più assistenza a domicilio per i primi 2 anni compresa nel prezzo

la curiosità sul sito www.yvp.com ci sono ragazze ragazze che si spogliano

prezzo da 10.700 euro



Lancia Ypsilon

i modelli Ypsilon-207, lusso e forza i numeri dicono Francia

VALERIO MONACO

SUL terreno di gioco del *Mondial de l'Automobile* parigino la sfida comincia dalle piccole, classe di vetture che rappresenta il trenta per cento del mercato europeo. A scoprire per prime le carte sono state la Lancia con la Nuova Ypsilon, fresca di un maquillage che ne ha ridisegnato la personalità, e la Peugeot con la 207 Epure, una concept car con le linee della futura piccola cabriolet-coupé di famiglia che ha nascosto sotto al vestito un'inedita tecnologia fuel cell.

Due novità che vanno messe a confronto non tanto per le caratteristiche tecniche ed estetiche, che sono ovviamente ben diverse tra loro, ma per ciò che le due autovetture significano in termini di immagine di marca e situazione di mercato. Dietro alla facciata della Nuova Ypsilon e della 207 Epure, insomma, sembrano nascondersi le scelte strategiche delle rispettive Case madri. Ad un gruppo Fiat, di cui la Lancia fa parte, in netta ripresa con una quota europea del 7,8 per cento (6,6 nel 2005), conquistata nei primi otto mesi dell'anno con una crescita del 19,9, si è contrapposta una Peugeot in crisi con le vendite in calo nello stesso periodo del 3,8 per cento. Un momento dunque ab-

bastanza negativo per il gruppo francese a cui si è aggiunto l'annuncio del piano anticrisi arrivato pochi giorni prima dell'apertura del motor show parigino.

Così se la 207 Epure doveva guardare ad un futuro che va oltre l'attualità, la nuova Lancia Ypsilon è arrivata a Parigi con la serenità di un gruppo in forte crescita e con un look che le permetterà di conquistare nuove fasce di pubblico. Simbolo di eleganza dello stile italiano la piccola di Torino ha confermato di essere un'auto glamour, mai segnata dall'omologazione imperante tra le piccole. Quando si parla di design la piccola Lancia ha infatti sempre lasciato al palo le auto concorrenti di categoria, di qualsiasi marca esse siano.

Anche se, proprio sul fronte del gradimento estetico, è facile prevedere un futuro di successo per la coupé cabrio della 207. Vale la pena di ricordare, infatti, che la precedente 206 CC ha aperto la via delle coupé-cabrio compatte, oltre ad ispirare una nuova moda. E il futuro abito della 207 CC, che è quello della Epure, ne ripercorre fedelmente la filosofia estetica.

Ben diverso, forse totalmente impossibile, è invece il confronto nel capitolo della tecnologia. A fronte di una nuova Ypsilon sicuramente migliorata, grazie alle nuove

motorizzazioni a benzina e diesel e ad un affinamento generale dei dettagli tecnici, la Peugeot 207 Epure vola oltre. Evoca un futuro molto più lontano, affronta il delicato tema dell'auto ad idrogeno e cerca di sposare il piacere di guidare con la sfida all'inquinamento e la totale salvaguardia dell'ambiente. Un problema che, comunque, sino ad oggi, è considerato quasi irrisolvibile.

A muovere la piccola cabrio francese è infatti un motore elettrico alimentato da una nuova fuel cell ad idrogeno che è nata dalla collaborazione tra il gruppo Psa (Peugeot-Citroen) e la Cea, l'ente per l'energia atomica francese. Con un rendimento che viene definito addirittura migliore di quello di un convenzionale motore a scoppio, il sistema permette alla 207 Epure di viaggiare a 130 chilometri orari per 350 chilometri consumando 3 Kg di idrogeno compresso a 700 atmosfere contenute in cinque bombole stivate sotto al bagagliaio.

Una 207, dunque, che strizza l'occhio al futuro, con una vocazione all'idrogeno fino a ieri sconosciuta in casa Peugeot. Ma anche, ci viene da pensare, un rinnovato desiderio di respirare aria pulita sottolineato dalla livrea bianca latte estesa ad un interno rivestito in pelle bianca.



Zidane

Nato a Marsiglia nel 1972, Zidane esordisce nel campionato francese a 16 anni. Nel '95 è alla Juve di Lippi (2 scudetti). Nel '98 vince Mondiali e Pallone d'oro

1910

LA PRIMA VOLTA
L'Italia gioca la sua prima partita ufficiale il 15 maggio 1910. Dall'altra parte c'era la Francia: finì 6-2 per gli azzurri

1938

LA VITTORIA AI MONDIALI
Nello stadio parigino "De Colombes" l'Italia batte ancora la Francia ai quarti per 3-1. Poi vincerà i Mondiali

1986

LA SCONFITTA IN MESSICO
E proprio la Francia ad eliminare l'Italia, campione in carica, ai mondiali del Messico (2-0 agli ottavi)

1998

QUEI MALEDETTI RIGORI
È ancora la Francia ad eliminare gli azzurri ai quarti di finale dei Mondiali del '98. Con i rigori e le lacrime

2000

LA BEFFA DEGLI EUROPEI
La Francia vince il titolo dopo il pareggio allo scadere dei 90 minuti e il golden gol di Trezeguet. Proprio una beffa

2006

ITALIA CAMPIONE
È l'Italia a vincere l'ultima e più importante sfida, quella in finale ai mondiali di Germania. Finisce ai rigori