

<b>08,00</b> Sport edicola (Tmc)
<b>15,00</b> Tennis da Barcellona (Eurosport)
<b>17,45</b> C. Italia, Paf-Scavolini (RaiSportSat)
<b>18,40</b> Sport sera (Rai2)
<b>20,10</b> Calcio, camp. tedesco (SportStream)
<b>20,45</b> Cagliari-Empoli (Tele+Nero)
<b>21,00</b> Posillipo-Florentia (RaiSportSat)
<b>22,20</b> Basket, Coppa Italia (RaiSportSat)
<b>00,00</b> Sportivamente (Rai3)
<b>01,00</b> Studio sport (Italia1)

## Tennis, Luzzi vince ancora a Barcellona: è nei quarti

Il giovane tennista azzurro ha sconfitto lo spagnolo Calatrava in due set. Oggi affronta Enqvist



Non si ferma il cammino di Federico Luzzi al torneo Atp di Barcellona, dotato di 1 milione di dollari. Sfruttando un tabellone piuttosto favorevole, l'azzurro ha superato anche il terzo turno battendo lo spagnolo Alex Calatrava, un avversario più consistente dei due superati in precedenza, con il punteggio di 7-6 (7/5) 3-6 6-3. Luzzi, che occupa attualmente il 180° posto della classifica Atp (Entry System), a Barcellona è approdato al tabellone principale dopo aver superato le qualificazioni. Il ventunenne tennista azzurro, rivelatosi in Coppa Davis nella vittoriosa trasferta in Finlandia, ha superato al primo turno l'argentino Acasuso 6-0 6-3 e al secondo il tedesco Vinck 6-4 7-6. Oggi nei quarti di finale Luzzi si troverà di fronte lo svedese Enqvist (testa di serie n.11) che ieri ha sconfitto l'ucraino Medvedev 7-6 7-5. Nell'altro quarto della parte alta derby spagnolo Moya-Correlja. Nella parte bassa lo svizzero Kratochvil ha superato lo spagnolo Robredo 6-1 6-0 e oggi affronterà un altro spagnolo, Portas (6-4 6-2 a Blanco).

Raisport così non va

Il palinsesto di Rai Sport Satellite ha escluso il Giro delle Regioni per "inaffidabilità". Decisione singolare visto che ieri Raisport ha trasmesso la replica del Gran Premio della Liberazione, disputato il 25 aprile. Il Giro delle Regioni, da 26 anni è la naturale prosecuzione del Gran Premio della Liberazione. Ma Raisport preferisce replicare un evento già trasmesso, con successo, 24 ore prima. I ripetuti interventi del presidente federale Ceruti e del dirigente Augusto Rosati non sono riusciti a persuadere i vertici di Raisport sulla "affidabilità" del Giro delle Regioni.

**l'Unità**  
ONLINE  
nasce sotto i vostri occhi ora dopo ora  
www.unita.it

lo sport

**l'Unità**  
ONLINE  
nasce sotto i vostri occhi ora dopo ora  
www.unita.it

# Arriva l'elettronica. Come cambia la F1

Prove libere del Gp di Spagna con l'incognita "software" in un circus che piange la morte del pilota italiano

## BOX IN LUTTO

### Oggi l'addio ad Alboreto I piloti: «Un gentiluomo»

I primi risultati dell'inchiesta sulle cause e sulla dinamica dell'incidente che mercoledì pomeriggio è costata la vita a Michele Alboreto sul circuito tedesco di Lausitzring, non lontano da Dresda (est della Germania), non si avranno prima di lunedì.

Ieri è stata effettuata l'autopsia, ma nulla è trapelato sul risultato. Gli inquirenti tedeschi osservano il massimo riserbo, anche se dall'Italia si è saputo che la salma di Alboreto dovrebbe essere rimpatriata prestissimo. I funerali si svolgeranno infatti oggi pomeriggio a Bastiglio-Milano 3, dove l'ex ferrarista abitava con la famiglia. Le esequie saranno celebrate nella chiesa di Gesù Salvatore in via Manzoni, dove è stata allestita la camera ardente.

Sull'incidente si è pronunciato intanto un portavoce della polizia tedesca. «Circa 400 metri prima della curva sud, senza alcuna causa apparente l'auto è sbandata sulla destra», ha detto alla Bild il portavoce Berndt Fleischer. «Dopo aver urtato contro una recinzione metallica, la vettura si è capovolta facendo un volo di un centinaio di metri. Il pilota è morto sul colpo, l'auto è stata ridotta a un ammasso di rottami».

Nel paddock di Barcellona c'è grande commozione. Michael Schumacher: «La morte di Alboreto è un evento terribile. Sono scioccato». Anche Hakkinen ha espresso dolore. «La sua morte è una grande perdita». Giancarlo Fisichella con Alboreto corse per due anni: 1995 e 1996 con le Alfa Romeo nel Dtm e nell'Itc. «La perdita per me è terribile - dice - Da ragazzino ero suo tifoso.

Lo vidi correre la prima volta a Vallelunga, in formula 2. Poi mi trovai al suo fianco e sapeva sempre darmi il consiglio giusto. Un gentiluomo. Di persone così ne ho viste pochissime. Per me è stato un faro, un esempio». Correva ancora Michele, a 44 anni. «Quella è pura passione - dice Fisichella - Non lo faceva certo per bisogno, voleva continuare a vivere la sua vita così». «Continui a correre - spiega Ivan Capelli - perché hai il virus della velocità dentro e nessuno te lo toglie. Quando lasci la formula uno continui a cercare di provare certe sensazioni. E ti inventi come correre. Sai che il pericolo c'è sempre, ma non puoi farne a meno». E poi per le partite a carte con "Pasticcino", il cuoco che allora era in Ferrari. Ed i regali ai meccanici. «Alla fine del 1985 ci invitò tutti a cena - ricorda Gabriele Pagliarini - E ci disse: "Vi ho fatto viaggiare tutto l'anno per me, ora è tempo che vi faccia viaggiare per voi". E pagò a tutti una vacanza con moglie o fidanzata, a scelta: in Kenya o alle Maldive...». Per Giancarlo Minardi, Michele Alboreto non era solo un ex. «La sua morte - dice - è un colpo per tutto l'automobilismo italiano». Berger è stato l'ultimo compagno di Alboreto in Ferrari. «Era un vero gentiluomo italiano - dice - Ti potevi divertire con lui, ma poi prendeva il suo lavoro molto seriamente». E Prost, che fu il suo avversario nel 1985: «Lui fu il mio primo vero avversario, non solo in f.1, ma già dai tempi della formula 3. In pista e fuori era un vero gentleman. Con lui abbiamo perso un uomo ed un pilota come non ce ne sono più».

Lodovico Basali

**BARCELONA** Via, si parte. Non ci saranno più equivoci, finalmente. Almeno si spera. Da oggi, con le sessioni di prove libere, la F1 ritorna all'elettronica, dopo che questa era stata bandita, sette anni orsono. Un passo indietro o un passo avanti? Dal punto di vista della chiarezza dei regolamenti, la risposta è ovvia: un passo avanti. Dal punto di vista della guida, del ruolo del pilota, un passo indietro. Anche se occorre che ricordare che già a metà degli anni ottanta l'elettronica era ben presente sui motori turbo, allo scopo di limitare i consumi. Comunque la pensate, sappiate che, da og-

gi, la guerra in pista avrà risvolti diversi. L'elettronica condizionerà non poco il risultato, sarà premiato chi escogiterà il sistema di controllo della trazione più efficace, il cambio di marcia più veloce. Fino al GP di S.Marino il sospetto ha aleggiato sul circus, fino a far dire a Giancarlo Minardi una frase significativa: «Siamo gli unici che non hanno mai montato strani marchingegni sulle nostre monoposto». Come a sottolineare che i vari big, dalla McLaren alla Ferrari, dalla Williams alla Jordan, qualche furbata a testa, in questi anni, l'hanno fatta, eccome. Nessuna prova, beninteso, ma con la sofisticazione dei sistemi attuali, andare a fare delle verifiche complete, è quasi impossibile. E co-

si la Fia ha ceduto, è tornata indietro, smentendo quanto disse Moseley proprio sette anni fa: «Ogni sistema ausiliario svilisce le qualità del pilota».

Appunto. E infatti i piloti, intervistati nelle ultime settimane, non hanno certo gradito la novità. Specie quelli che nel piede hanno quel qualcosa in più che, in certe condizioni di pista, può fare la differenza. «A me piace portare la monoposto e non essere portato da lei», ha dichiarato Olivier Panis della Bar-Honda. E gli ha fatto eco Jarno Trulli: «Ora, il nostro apporto, sarà certo più limitato, anche se il pilota, almeno un pochino, conterà». E che farà Schumacher? Il tedesco è famoso per la sua particolare tecni-

ca di guida. In curva «gioca» con il freno e l'acceleratore, facendo cose che nessun altro o pochissimi riescono a fare. Ora sarà tutto inutile, relativamente parlando. I più, comunque, sostengono che i team minori, se non altro, ne trarranno qualche vantaggio, subendo minori distacchi dai top team. Insomma una F1 sempre più tecnologica, sempre più in mano agli uffici ricerca della Casa. Non c'è da stupirsi, da un lato. Ormai molte auto di serie dispongono di sofisticati ausili elettronici: Abs, controllo della trazione, controllo della sbandata, brake assist (aiuto alla frenata d'emergenza). Perché, dunque, potrebbe chiedersi l'appassionato, non applicare tanta meraviglia a quella che è considera-

ta la formula regina dell'automobilismo? Uno dei principali attori di questo ritorno all'elettronica è ovviamente la Magneti Marelli. L'azienda italiana lavora a stretto contatto con la Ferrari, con la Prost, la Sauber, la Minardi e collabora anche con Renault, Jaguar e Toyota. I tecnici che stanno dietro alle monoposto di queste scuderie devono avere a che fare con centraline, software, ben 900 metri di cavi elettrici a bordo di ciascuna macchina e 200 sensori e attuatori: roba da far impazzire Einstein in persona.

L'elemento che più sconcerta nel nuovo regolamento è che la cambiata sarà completamente automatica. Nel senso che la centralina verrà programmata per ogni circuito, inserendo da sola le marce. Il pilota dovrà solo pigiare sull'acceleratore, stertare e frenare. A proposito di freni, è stato proibito l'Abs e il ripartitore di frenata mentre lo sterzo può disporre di servosterzo a gestione elettronica. Una curiosità: la Williams-Renault, vincitrice nel campionato del mondo 1993 con Alain Prost, era un concentrato di elettronica, settore dove il team di Grove è sempre stato maestro. Un'arma in più per lo scatenato Ralf Schumacher, vincitore, non tanto a sorpresa, dell'ultimo Gp di S. Marino con la Williams-Bmw.

Ma il fratello più grande, Michael, avverte: «Non mi aspetto un cambiamento dei rapporti di forza: i migliori piloti saranno sempre davanti e le squadre più forti avranno sempre qualcosa in più anche perché il perfezionamento dell'elettronica aiuterà i team più grandi». Proprio lui, che in quanto grande talento naturale dovrebbe temere di più la liberalizzazione degli aiuti elettronici, è a favore della "rivoluzione"? «Sono a favore perché in questo modo si può andare più veloci e guidare ancor più al limite, senza doversi preoccupare dei picchi di potenza del motore. Non perdo nulla, anzi, posso immaginare che la differenza sul compagno di scuderia sarà anche più grande».



L'auto distrutta di Michele Alboreto, nel tragico incidente il pilota italiano ha perso la vita

Rasche/Ap

Giro delle Regioni. La tappa iniziale, da Montalto di Castro a Castiglione del Lago, ha visto il successo di un ragazzo ventunenne di Bolzano

## Il primo acuto è di Quinziano. E ora le salite

Gino Sala

**CASTIGLIONE DEL LAGO** Il ventiesimesimo Giro delle Regioni è lanciato, è in pieno movimento con una carovana composta da 32 squadre di cui 14 di nazionalità straniera e da un esercito di preziosissimi volontari senza i quali il comandante Bomboni non potrebbe tenere in piedi una competizione che ha raggiunto livelli della massima importanza.

Da un quarto di secolo il mondo è con noi, ciclisticamente parlando e questi ragazzi che vengono da lontano e vogliono andare lontano fanno conoscenza con posti che solitamente vengono ignorati dallo sport della bicicletta. Posti meravigliosi, forti della loro antichità, dove la gente di ogni età ci acco-

glie con molta simpatia e tanti evviva. Ieri siamo partiti da Montalto di Castro, settemila abitanti, paese adagiato a nord di Civitavecchia che si specchia nel mar Tirreno, l'abbraccio e l'augurio di una folla generosa negli applausi e negli incantamenti. E avanti per la tappa inaugurale.

Avanti sotto un cielo ballerino, diciamo velato d'azzurro e di bianco. Avanti col gruppo subito in fermento, pieno sussulti, di tentativi a ripetizione che portano in testa una ventina di elementi il cui vantaggio sul Monte Nibbio è di 2'10". Particolarmente attivo il russo Parakhine che incita i compagni d'avventura con tirate furiose e così il margine aumenta: tre minuti tondi quando Boggia e Lugana cercano invano di uscire dal drappello di punta.



dietro avvertono il pericolo dando vita ad una caccia che via via riduce il distacco. Non a sufficienza però perché davanti c'è chi non s'arrende, in particolare Belletini, Cappelletto, Ljungblad, Lugana, Morresi, Quinziano, Muto, Sestak, Scamardella, Lattuada, dieci garibaldini con una marcia in più che porteranno a termine una fuga di 141 chilometri. Cappelletto si produce in una sparata che sembra contenere il colpo vincente. Fatica sprecata. L'impresa riesce invece a Quinziano che se la squaglia

in vista dell'ultimo chilometro e conclude trionfalmente sulla sponda di un lago sornione. Buon secondo lo svedese Ljungblad seguito da Lugana, Muto e Belletini. Il gruppo è in ritardo di 1'06". Non è molto anche perché siamo al capitolo iniziale e già oggi potrebbe succedere di tutto.

Manuel Quinziano, il primo «leader» del Regioni, è di Bolzano dove è nato 21 anni fa. L'intera famiglia nutre un profondo amore per il ciclismo. Il papà è in possesso del patentino di direttore sportivo, la mamma è giudice di gara. Manuel si presenta come un giovanotto prestante, altezza un metro e ottantacinque centimetri, peso settantatré chili. Quella di ieri è la seconda vittoria stagionale. Una medaglia d'argento nei mondiali a cronometro

di Zagabria e un bronzo nell'inseguimento a squadre a Città del Capo figurano nello stato di servizio del bolzanino che giunto sul podio dichiara: «È una gioia immensa indossare la maglia di capoclassifica di una delle più prestigiose competizioni del mondo. Non ho particolari ambizioni. Sono un passista che si difende in salita, ma nella mia squadra il ragazzo maggiormente dotato è Cunego e io gli farò da gregario...».

E attenzione perché oggi s'annuncia una prova tremenda, sicuramente selettiva. Lunghezza 128 chilometri a cavallo di un terreno senza pianura, cinto di arrampicate, una più impegnativa dell'altra, arrivo al rifugio Doganaccia di Cutigliano, traguardo a 1520 metri di altitudine, perciò prepariamoci ad una conclusione con distacchi pesanti.

## ARRIVO

1ª tappa  
Montalto di Castro-Castiglione del Lago di 184 km

1) Manuel Quinziano (Zalf Euromobili) 4h30'04"
2) Ljungblad (Svezia) a 4"
3) Lugana a 5"
4) Muto a 6"
5) Belletini a 7"
6) Sestak s.t.
7) Scamardella a 9"
8) Cappelletto a 11"
9) Morresi s.t.
10) Lattuada s.t.

## CLASSIFICA

In seguito agli abbuoni è questa la classifica generale del Giro delle Regioni 2001 dopo la prima tappa

1) Quinziano a 7"
2) Ljungblad a 8"
3) Lugana a 13"
4) Sestak a 16"
5) Muto a 17"
6) Belletini a 17"
7) Lattuada a 18"
8) Scamardella a 19"
9) Cappelletto a 21"
10) Morresi s.t.