

Gp AUSTRIA Circuito Spielberg Lunghezza: 4.326 mt Numero giri: 71 Distanza tot.: 307,146 km Warm up: ore 9,30 Partenza gara: ore 14,00 Raiuno inizio collegamento ore 13,45	M. SCHUMACHER (Ferrari) 1'09"562	R. SCHUMACHER (Williams) 1'09"769	J. TRULLI (Jordan) 1'10"202	D. COULTHARD (McLaren) 1'10"331	K. RAIKKONEN (Sauber) 1'10"396
	J. P. MONTOYA (Williams) 1'09"686	R. BARRICHELLO (Ferrari) 1'09"786	N. HEIDFELD (Sauber) 1'10"211	M. HAKKINEN (McLaren) 1'10"342	O. PANIS (Bar) 1'10"435

Schumi, una pole da thrilling

Gp d'Austria, Michael il più veloce, fuoripista a 300 km/h: illeso Bene Barrichello, partirà quarto. E le McLaren restano indietro

Lodovico Basalù

ZELTWEG Finale con brivido. Una Arrows impazzita, quella di Verstappen, che piroetta davanti alla Ferrari di Michael Schumacher. Che finisce nella sabbia. Il botto, di quelli gravi, è stato evitato per un soffio. Scampato pericolo per il plurimiliardario tedesco e débacle per la McLaren-Mercedes.

Absolutamente imprevedibile in un circuito a loro tradizionalmente favorevole. I due sono in quarta fila, un risultato decisamente negativo che non si registrava da anni. Chissà come sarà la bile di Ron Dennis, uno che quando vede una monoposto di color rosso davanti alle sue macchine si trasforma in una sorta di Mister Hyde.

Inspiegabile la débacle, perché per tutto il week-end le monoposto anglo-tedesche sembravano poter dire la loro. «È successo come nel 1999, veloci al mattino ma più lenti al pomeriggio», ha spiegato il gran capo della Mercedes, Norbert Haug. «Ma non dispero, perché nel warm up di domenica possiamo trovare la soluzione di assetto ideale». Una cosa è certa: Hakkinen, dopo le prove, era inavvicinabile. «Ho avuto un problema al motore nell'ultimo giro», ha detto il finlandese prima di rinchiusersi a dialogare con gli ingegneri del team. «Siamo passati dal sottosterzo



al sovrasterzo», ha semplicemente comunicato Coulthard.

Era un bel po' che le McLaren non andavano così male, a conferma che sui circuiti dove occorre motricità, tradizionalmente a loro favorevoli, quest'anno vanno in crisi. L'esatto contrario delle Williams-BMW, splendide vallette della Ferrari di Schumacher, ancora una volta in po-

le. Montoya precede Ralf Schumacher ed è a fianco di Michael.

Sarà un'altra partenza come quella del Brasile per il colombiano, con tanto di ruotate alla Ferrari del tedesco? Montoya dice che il suo giro migliore poteva essere ancora più veloce e promette battaglia, da presuntuoso quale è.

Se fossimo in Schumacher evite-

remmo di cadere nel trabocchetto della prima curva, dove di solito succede di tutto. Anche perché le McLaren sono appunto dietro e hanno davanti anche Trulli (Jordan-Honda) e Heidfeld, la cui Sauber monta un motore Ferrari. Un minimo di gioco di squadra ci sarà pure tra il team svizzero e quello di Maranello. Insomma, si prospetta un bel Gran premio. Per l'orgo-

glio delle rosse, in testa al mondiale, sia Costruttori, sia piloti, e per quello del gran capo, Jean Todt.

Schumacher invita comunque alla calma: «Non credo che le McLaren saranno così indietro anche in gara. La storia di questa scuderia insegna che sono stati capaci di recuperare in pensabili dal sabato alla domenica». Sarà anche vero, ma intanto è bello



A sinistra, Schumacher sfilava veloce tra i guard rail. Sopra, la delusione di Hakkinen

partire primi con il "cuscino" di altre cinque mattine che ti separano dalle rivali di sempre. Intanto si registrano voci di mercato. Qualcuno azzarda l'ipotesi di Trulli alla McLaren nel 2002 al posto di Hakkinen, che accetterebbe le offerte plurimiliardarie della Toyota. Tutto è possibile in F1. Anche quello che fino ieri a pareva impossibile.

La pista ha poco grip (la Ferrari ha usato la miscela morbida, visto che comunque ha una resa efficiente e una degradazione molto lenta) e anche in qualifica si sono viste numerose sbandate e uscite di pista. Jacques Villeneuve è andato due volte sull'erba e una volta in testacoda, con una Bar Honda evidentemente inguidabile. Ma anche Fernando Alonso,

Jean Alesi, Eddie Irvine, oltre al brivido Verstappen, che già in mattinata era stato protagonista di una brutta e pericolosa uscita di pista. La prevista ora di prove ufficiali è praticamente stata sfruttata soltanto per 40'.

Coulthard ha cominciato a girare dopo 26 minuti. Schumi e Hakkinen addirittura dopo mezz'ora, sperando evidentemente che gli altri piloti gommassero ulteriormente un asfalto così scivoloso. A godere del ritardo, è stato Schumacher, che con la strategia di fare il tempo al terzo giro di ogni serie, ha trovato rapidamente quello che lo ha portato domani a partire al primo posto della griglia. Un capolavoro tattico, con un tempo di un secondo più basso di quello di Hakkinen, un anno fa.

Il pilota romano descrive il circuito. «Curve scivolose e "rapidi" rettilinei. Qui ho fortuna, ma questa volta da me non aspettatevi miracoli»

Fisico: «La pista? Se avessi una buona macchina... »

ZELTWEG La storia del Gp d'Austria è breve ma intensa. Comincia nel 1964, quando a vincere fu l'italiano Lorenzo Bandini, su Ferrari. Poi una sospensione fino al 1970, quando a vincere fu ancora una Ferrari, quella del belga Jacky Ickx. La gara proseguì fino al 1987, per essere poi rimessa in calendario sull'attuale circuito nel 1997. Un circuito snaturato rispetto al precedente, più corto ed enormemente più facile. L'unico pilota, comunque, che nel Gp d'Austria ha finora ottenuto pole, giro veloce in gara, e vittoria, è stato lo svizzero Jo Siffert, nel 1971. Il grande pilota elvetico, celebre per le sue tante vittorie con la Porsche

negli anni che vanno dal 1968 al 1971 nella categoria sport-prototipi, morì alla fine del 1971, in una gara non valida per il mondiale, con la stessa BRM (scuderia purtroppo scomparsa) con cui vinse in Austria. Un circuito, comunque, che ha visto la vittoria di gente come Lauda e Prost. Nelle ultime tre edizioni ha vinto due volte Hakkinen, mentre Giancarlo Fisichella partì in pole, con la Benetton, nel 1998. È con lui che abbiamo idealmente percorso un giro di pista dell'A1-Ring. Fisichella, quest'anno, non sta certo attraversando un buon momento, a causa della scarsa competitività della sua Benetton.

Ecco la sua descrizione
 «Questa è una pista dove ho un ottimo ricordo, se non altro per la prestazione in prova del 1998, quando partii dalla pole. È una pista particolare, molto scivolosa, composta da sette curve. Sono andato diverse volte a punti su questo tracciato. Segno che mi porta bene e che mi piace. Non è però una pista eccitante per il pilota, come lo può essere, ad esempio, il circuito di Spa, in Belgio. Il problema principale rimane la motricità all'uscita delle curve, anche perché ci sono diversi tratti in salita. Il motore, su questo tracciato, conta al 40%, il restante va a telaio e aerodinamica.

Cominciamo il giro lanciati sul rettilineo dei box dell'A1 Ring. Si passa in sesta marcia davanti ai box, quindi oltre i 300 km/h. In fondo al rettilineo c'è la Castrol Kurve, una curva da seconda marcia.
 Quindi occorre una frenata decisa, con il tracciato che è in salita in quel punto. Alla partenza ci sono sempre dei problemi, perché nessuno vuole mollare prima dell'avversario, la curva è stretta e si finisce spesso fuori. Proseguo dopo la Castrol Kurve fino alla Remus Kurve, dove arrivo in sesta, per passare alla prima marcia. Ancora una brutale accelerata scaricando tutte le marce fino alla Gosser Kurve, che si affronta

in seconda. Poi riesco a mettere la quinta fino alla staccata della Niki Lauda Kurve, che si affronta in quarta. Ancora quinta, poi scalo in quarta per affrontare la Power Horse Kurve. Fin qui tutto bene. Il tratto più critico è rappresentato dalle due curve che immettono sul rettilineo d'arrivo.

Alla Jochen Rindt Kurve arrivo in sesta per scalare in quarta, breve rettilineo e poi terza, marcia con cui affronto la Mobil Kom Kurve, quella che mi rilancia, appunto, sul rettilineo di arrivo. I tempi, in media, sono attorno al 1'10. Ma quest'anno, da me, non aspettatevi purtroppo miracoli»

L.b.

ESTRAZIONE DEL LOTTO					
BARI	37	19	87	71	62
CAGLIARI	29	11	82	71	45
FIRENZE	89	35	26	28	59
GENOVA	21	31	29	11	66
MILANO	43	68	54	57	20
NAPOLI	3	60	56	28	59
PALERMO	32	20	67	86	44
ROMA	42	73	30	72	83
TORINO	47	49	89	60	41
VENEZIA	57	41	5	72	39

I NUMERI DEL SUPERENALOTTO					
					JOLLY
3	32	37	42	43	89
					57
Montepremi					L. 15.109.425.900
Nessun 6 Jackpot					L. 25.935.579.442
Nessun 5+1 Jackpot					L. 5.689.280.186
Vincono con punti 5					L. 159.046.600
Vincono con punti 4					L. 996.900
Vincono con punti 3					L. 24.300

Tennis, Master Series di Roma. Oggi si conclude il tomo maschile con la sfida Brasile-Spagna

Kuerten-Ferrero, finale d'autore

Sarà Kuerten-Ferrero la finale degli Internazionali d'Italia. Per il brasiliano, la qualificazione alla finale era ampiamente prevedibile: il punteggio della sua semifinale contro lo svedese Andreas Vinciguerra è stato 6-2, 6-4. Altrettanto agevole è stata la vittoria del ventunenne spagnolo sull'altro semifinalista, l'ecuadoriano Nicolas Lapentti, sconfitto per 6-3, 6-3.

Terza finale in tre anni, finora una vittoria e un secondo posto. Il «magic moment» a Roma di Guga Kuerten continua. Ma quest'anno per lui sembra avere un sapore particolare, un motivo in più per prolungarsi: il brasiliano, grande amico di Aldair e Cafu, tifa Roma per un scudetto sempre più vicino.
 Due anni fa Guga si inimicò gran

parte del pubblico femminile degli Internazionali d'Italia piegando in finale uno dei belli del circuito, l'australiano Pat Rafter. L'anno scorso a sorpresa fu messo in riga dallo svedese Magnus Norman. La finale di Kuerten con Juan Carlos Ferrero era quella annunciata, perché sono i giocatori che hanno i risultati migliori (entrambi hanno vinto già tre tornei ciascuno). E poi sulla terra rossa in questo momento sono i più in forma (dovrebbero essere le prime due teste di serie al Roland Garros). In semifinale non c'è stata storia: Ferrero ha spazzato via l'ecuadoriano Nicolas Lapentti con un doppio 6-3. Kuerten ha stregato lo svedese Andreas Vinciguerra (6-2 6-4 in poco più di un'ora). Difficile un pronostico per oggi: Kuerten

è più esperto, è il n.1 del mondo, ma la semifinale dell'anno scorso a Parigi, vinta in cinque set proprio su Ferrero, ancora se la ricorda come un incubo. Da allora lo spagnolo è cresciuto parecchio, è più maturo. Anche se è più giovane di un mese di Federico Luzzi (hanno entrambi 21 anni).

Calcio, Brasile in lutto, è morto «Didi»

Vinse il mondiale nel '58 e nel '62

RIO DE JANEIRO È morto all'età di settantadue anni Valdir Pereira, meglio noto ai tifosi brasiliani come «Didi», che formò un trio da leggenda insieme a Pelé e Vavá.
 Il 28 aprile l'ex centrocampista della nazionale brasiliana si era sottoposto a un delicatissimo intervento chirurgico, durante il quale gli erano stati asportati la vescica e parte dell'intestino.

Secondo la rete televisiva «Globo News», «Il principe etiope», come era stato soprannominato per la sua eleganza di gioco, si è spento ieri mattina all'ospedale «Pedro Ernesto», della facoltà di medicina dell'Università di Rio de Janeiro.
 Didi è stato uno dei più grandi calciatori della storia. Nel 1958, in Svezia, il trio Didi-Vavá-Pelé supportato dalla straordinaria fantasia di Garrincha, diede il primo titolo mondiale al Brasile, bissato quattro anni dopo in Cile. Didi disputò 74 partite con la casacca verde-oro e segnò 21 reti. Didi, Vavá, Pelé, celebrati persino nella lontana Italia dal ritornello di una canzone di successo, i protagonisti del primo mondiale vinto dal Brasile diventarono presto patrimonio calcistico universale. Adottati da tutto il mondo, meno che dall'avversario di giornata. Tra quei campioni con nome bislabo, il centrocampista Didi era forse il più lineare. Pelé era l'astro nascente, per definizione un bambino. Vava era

efficace ma un gradino sotto sul piano tecnico. Didi era semplicemente «O mestre», il Maestro. Disegnava (per Pelé ma anche per Garrincha) geometrie impeccabili e sontuosi gesti tecnici, come la punizione a foglia morta. Così faceva felice la gente delle favelas. In patria, e specie a Rio, oltre che per i successi mondiali era amatissimo per un altro motivo: fu lui a segnare il primo gol nella storia del Maracanã, nel 1950, quando il megastadio fu inaugurato e pochi mesi prima che la sconfitta contro l'Uruguay nella partita decisiva del Mondiale provocasse in tutto il paese un'ondata di suicidi. Nel 1958 invece il Brasile fu campione e quella era una squadra da sogno, che vinse anche quattro anni dopo. Didi era il regista di quella formazione, oltre che il giocatore più influente ed ascoltato dai colleghi. Pelé, il campione-bambino che all'epoca del primo trionfo in Svezia era ancora minorenni, pendeva dalle sue labbra. E quattro anni prima, nel 1954, una giuria specializzata aveva eletto Didi il miglior giocatore della rassegna iridata. Unico neo della sua carriera il fallimento nel Real Madrid, a cui non si adattava la sua cadenza compassata. Ma Didi l'aveva spiegato in un'altra maniera: la tradizionale rivalità tra brasiliani ed argentini, che gli aveva provocato problemi con Alfredo Di Stefano, onnipotente fuoriclasse madridista.

AZIENDA LEADER SETTORE TRASPORTI IN CONTINUA ESPANSIONE.
RICERCA AUTOTRASPORTATORI CON AUTOMEZZI
 PORTATA 35/75 Q.L. AFFIANCAMENTO INTERNO A CURA DI UN RESPONSABILE GARANTISCONO RAPIDO INSERIMENTO E POSSIBILITÀ DI REALIZZARE INTERESSANTI FATTURATI.
 ZONA DI LAVORO: BOLOGNA E ZONE LIMITROFE.
 PER INFORMAZIONI: SIG. CARINI, SIG. FERRANDINO - TEL. 051/8659111