I cestisti azzurri hanno fallito un obiettivo che sembrava alla loro portata

Liegi propone un quesito: qual è la vera nazionale?

Gli uomini di Primo difettano ancora della mentalità vincente e non sanno sostenere il ruolo di favoriti

Kresimir Cosic, il trascinatore degli jugoslavi campioni continentali, mentre si accinge a «centrare» il canestro.

La «Sart Tilman» rigurgita gente: molti i figli degli immigrati italiani in Belgio che sventolano tricolori pescati chissà dove tentando di far sentire a loro agio gli azzurri di Giancarlo Primo. L'ambiente non è decisamente ostile, ma di fronte agli slavi la nazionale linea-verde si liquefa come neve al sole. Poteva essere la grande occasione, il concretizzarsi di un «colpaccio» cullato da tanto tempo, la rivincita di un match dal finale rocambolesco che a Montreal ci costò una medaglia. Niente di tutto questo.

Archiviato il regolare cammino nel girone di qualificazione, ancora pimpanti per la esaltante prova di squadra che aveva procacciato la vittoria nei confronti dell'Unione Sovietica, i portacolori del basket italiano hanno alzato bandiera bianca una volta opposti agli uomini di Asa Nikolic e si sono permessi il lusso di perdere anche la medaglia di bronzo che la Cecoslovacchia ha intascato senza troppi problemi.

La semifinale che ha visto crollare le nostre ambizioni è ancora viva nella mente. Il fischio iniziale, l'avvio farraginoso, il cinicschiare tipico del candidato impreparato a sostenere un esame difficile ma non impossibile. La partita vera dura solo pochi minuti, giusto il tempo di intuire che il «giocattolo» di Primo sta per essere travolto dal pachiderma jugoslavo. L'incedere dei nostri si fa difficile, impossibile, sotto le bordate di un manipolo di uomini galvanizzato dall'istrione Nikolic ed in grado di sfoderare un basket eccellente. Slavnic e compagni masticano schemi efficaci ed evidenziati grazie a spicate doti individuali amalgamate in modo tale da farne un complesso decisamente di ottima levatura.

I nostri scompaiono davanti a una squadra che onora i titoli di vicecampione olimpico e di campione europeo uscente, e nel contempo scompaiono dagli spalti anche le non poche bandiere nazionali. Attanagliati da una sorta di sudditanza psicologica gli uomini sul parquet sembrano caduti in catalessi: errori si assommano ad altri errori, l'inesperienza di alcuni elementi viene inesorabilmente a galla e i «vecchi» non sono in grado di orchestrare come dovrebbero un gioco che in più occasioni hanno dimostrato di saper fare.

Gli jugoslavi andavano contrastati in difesa e presi in castagna in attacco con tiri dalla media e grande distanza. Ma Della Fiori ha stupito solo per la goffaggine della sua azione; Jellini ha rinunciato a tirare; Marzorati è stato ridimensionato da un diavoletto che l'ha distratto senza pietà; Serafini si è portato in giro la maschera per tutto il campo senza evitare di parlottare e recriminare inspiegabilmente contro tutti.

Nello squallido e mediocre scenario hanno brillato di luce riflessa il solo Meneghin ed in parte il logorato Carraro: gli unici che con Bariviera si siano dannati per rattoppare le falle apertesi in una navicella che è colata inesorabilmente a picco. Alla fine il disavanzo di diciannove lunghezze è stato fin troppo eloquente. Una serata storta, un «caso»? Probabile, ma la sera successiva gli azzurri si lasciano travolgere anche dai cecoslovacchi.

Le ultime prestazioni degli azzurri sono state talmente opache che sono riuscite perfino a confondere le idee a chi mastica basket dalla mattina alla sera. Incomprensibilmente gli stessi autori della marcia... trionfale verso le semifinali; gli stessi uomini che hanno debellato lo spauracchio Unione Sovietica, hanno poi sbagliato palloni facilissimi. Qualcuno ha rinunciato al tiro quando avrebbe dovuto cercare la conclusione, altri hanno forzato i tempi quando ci si attendeva lo scambio col compagno meglio piazzato, altri ancora hanno cercato collaborazione quando spazi e logica suggerivano la via del canestro. Un insulto ai principi del basket. Spenti, privi di mordente, gli azzurri hanno sbagliato più del consentito consegnando nelle mani degli avversari le redini del gioco, tanto da gettare ombre anche sulle vittorie conquistate con Unione Sovietica e Bulgaria.

Qual è la vera nazionale? Quella dei minigirone di qualificazione o quella delle ultime partite? La questione sembrerebbe improponibile, ma a questo punto nulla è più tanto chiaro, nulla è dato per scontato. Le statistiche, nel basket, non vanno prese con beneficio d'inventario: nelle prime partite i dodici uomini di Primo hanno offerto ottime prestazioni grazie ad un gioco di squadra esemplare e ben impostato, poi sono naufragati in un mare di errori. Tecnicamente non sono inferiori alle altre formazioni continentali che hanno occupato le prime piazze della graduatoria, ma difettano forse della mentalità vincente, non sanno sostenere, in altre parole, il ruolo di favoriti. Il che non è davvero cosa da poco.

Ora si vorrebbe la testa di Giancarlo Primo, ma a quale scopo? Non dimentichiamoci che la squadra che a Liegi ha visto sfumare una medaglia di conto pregiato è la stessa che non più tardi di una settimana fa ha messo sotto senza troppi problemi l'Unione Sovietica, la stessa che nella Coppa Intercontinentale ha disposto alla meglio di una selezione americana, baby fin che si vuole ma sempre americana. Una nazionale, insomma, che al suo primo impegno importante ha deluso dopo aver entusiasmato, una nazionale che merita fiducia e che, non dimentichiamoci, è in prospettiva di Mosca '80. Una compagine, infine, che è indiscutibilmente l'espressione migliore della nostra pallacanestro, ma che deve lavorare ancora parecchio per ovviare a certi scompensi che la ridimensionano nei momenti cruciali.

Angelo Zomegnan

Nella giungla pugilistica

Le ciambelle di Sabatini e i pugni del rude Tonna

E' proprio vero: a Rodolfo Sabbatini tutte le ciambelle riescono col buco; ma non è solo fortuna la sua, è anche merito, capacità. Il boss dei nostri «promoter» pugilistici viene da un'ottima scuola, quella del compianto capitan Jovinelli, e della «giungla» pugilistica sa tutto quanto occorre sapere per combinare i buoni affari, per sfruttare al meglio le «galline dalle uova d'oro» e per crearle quando vengono a mancare. Non c'è bisogno di andare tanto indietro negli anni per rendersene conto. La storia della successione di Monzon a Benvenuti e del suo legame con Tito Lectuore per far fruttare i pugni di Carlos è storia recente, e quella del «mondiale» dei mediomassimi con Galindez astro nascente, anzi ormai «vedette» capace di riportare le grandi folle nelle arene pugilistiche, è storia d'oggi.

Imposto Galindez, ora il «promoter» romano cerca una nuova vedette per i «medi»: si tratta di trovare l'erede di Carlos Monzon e di arrivare alla designazione del «signore» della categoria classica attraverso una serie di «serate» che interessino gli aficionados della nobleart e fruttino alle sigle che si imperniano intorno al suo socio Renzo Spagnolli bei dollari e sonanti lirette. E sotto questo profilo (ecco la mano della fortuna) si può ben dire che l'esito del campionato europeo dei pesi medi è capitato ad hoc. L'interruzione dell'incontro Tonna-Minter per ferita dell'inglese, frettolosamente decretata dall'arbitro Carabellese, ha dato fuoco ad una interessante polemica che divide i sostenitori dei due pugili e ripropone i due contendenti al centro dell'attenzione del grande pubblico pugilistico. Gratien Tonna, rude randellatore italo-franco-tunisino (una forza della natura come Galindez nella superiore categoria) è uscito dal ring campione d'Europa (riconquistando quel titolo che a suo tempo aveva abbandonato per tentare l'avventura mondiale, poi finita male contro l'imbattibile e allora «protettissimo» Monzon); Alan Minter sconfitto, ne è uscito con tutte le carte in regola per pretendere una rivincita che, specialmente in Inghilterra, sicuramente farebbe il... pieno. Ma la rivincita, almeno nei piani di Sabbatini, appare una soluzione di riserva. I progetti su Tonna sono più ambiziosi. Gratien, in virtù della vernice di semifinale mondiale data al match con Alan Minter, viene proposto come sfidante del vincitore del «mondiale» tra Valdes e Briscoe.

Qualche nube su questa serata esiste: Briscoe sulla sede non è d'accordo: preferisce Filadelfia e minaccia di disertare l'appuntamento di Campione. Sono solo parole, o seguiranno i fatti? La cosa più probabile è che il match si farà e si farà dove vuole Sabbatini, cioè a Campione visto che sono già stati presi i necessari accordi finanziari e organizzativi con il presidente del casinò che per una parte «sponsorizzerà» la riunione. Perchè tutto fili liscio il «promotor», subito dopo una visita a Milano ed a Campione, ha ripreso l'aereo ed è volato nuovamente in America, con l'intento di convincere Briscoe a non «inseguire le chimere». Se poi le cose non dovessero andare per il verso giusto per sostituire l'assente c'è pronto Gratien Tonna con tutte le carte in regola, fresco com'è della cintura europea.

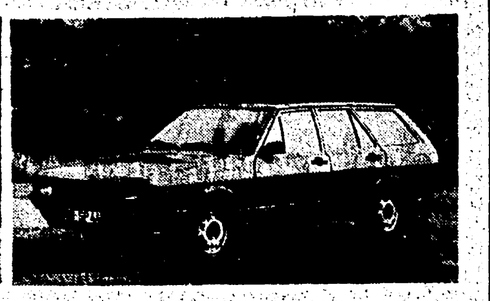
E c'è anche una terza soluzione per l'impiego di Tonna se Gratien resterà temporaneamente fuori del giro mondiale. E' una soluzione che si lega alla conquista del titolo italiano della categoria da parte di Angelo Jacopucci. Un campionato di Europa fra Tonna e Jacopucci a Roma certamente farebbe quadrare i conti degli organizzatori.

Non s'illuda, però, il campione d'Italia che l'impresa sia facile, e non tanto per un fatto di «protezioni», che pure contano, quanto per un raffronto di valori reali. Tonna è un pugile tumultuoso, una furia scatenata, al quale nessun traguardo può essere negato in partenza se riuscirà a mettere ordine alla sua azione. E' vero, ha un pericoloso tallone di Achille in quel suo istinto combattivo che lo porta ad aggredire letteralmente l'avversario esponendosi ai colpi e alla superiorità quindi di un pugile che sappia lavorare di jab», che bazzi bene in linea, che lo aspetti con colpi «dritti», che sappia colpire dalle diverse posizioni sorretto da un buon gioco di gambe e che, soprattutto, sappia usare il cervello nei momenti cruciali in cui deve difendersi o incalzarlo per evitarne le terribili bordate.

Sarà all'altezza del compito Jacopucci? La boxe, Angelo la conosce e bene, ma soffrire gli piace poco. Non possiamo dargli torto naturalmente perchè se c'è una verità è quella che lui ha sempre predicato: i pugni fanno male, lo sappiamo, bisogna prenderne il meno possibile, anche se lo spettacolo ne soffrirà. Ed è proprio questo che occorrerà fare contro Tonna: tenersi lontano dai suoi colpi, massacrarlo sfiancarlo, distruggerlo anche il fisico più fresco: bisognerà però superlo fare combattendo con freddezza e con idee (tattiche) chiare e ben efficaci.

Ubaldo Tirassai

motori



I modelli presentati dalla Casa al Salone di Francoforte

Molte le modifiche per quasi tutta la gamma Volkswagen per il 1978

Completamente rinnovata la «Passat» - Ridotta la cilindrata di una delle «Golf» a benzina - Ritocchi alla «Scirocco» - Qualche intervento anche sulla «Polo» - Invariati «Maggiolino», «Pescaccia» e la nuovissima «Derby»

La Wolkswagen ha approfittato del Salone di Francoforte per presentare una nuova serie di modelli *Passat* per il 1978 e per introdurre un vasto programma di miglioramenti nell'ampia gamma delle sue vetture, impostato principalmente sul confort di guida e marcia. Ecco, in dettaglio, quali sono le modifiche apportate alle varie vetture Wolkswagen modello 1978:

PASSAT

La nuova *Passat* già in origine è stata costruita per soddisfare le esigenze di coloro che richiedono a una macchina molto spazio, un alto grado di confort e buone prestazioni.

Nella nuova *Passat* il concetto di base è rimasto sostanzialmente invariato, ma ora essa appare più caratterizzata, grazie al frontale stilisticamente affinato, con gli indicatori di direzione anteriori avvolgenti e lo spoiler anteriore, grazie alle fiancate più filanti e ai nuovi grandi gruppi ottici posteriori. I paraurti sono elegantemente inseriti nel corpo carrozzeria e la loro superficie grigio-opaca forma un piacevole contrasto con il listello cromato che sottolinea la mascherina.

All'interno, la nuova *Passat* è stata dotata di una plancia di nuova concezione, con grandi strumenti. Le innovazioni apportate alla carrozzeria sono strettamente legate a miglioramenti funzionali, a cominciare dai robusti paraurti che offrono una protezione migliore e sono inoltre resistenti alla corrosione.

Il nuovo frontale riduce la resistenza all'aria, a vantaggio di un lieve aumento della velocità massima e della riduzione del consumo di carburante.

Anche la parte posteriore della nuova *Passat* è stata modificata e di conseguenza, l'accessibilità al vano portabagagli è stata notevolmente migliorata. Fra i miglioramenti alla carrozzeria anche la adozione di nuovi proiettori: a largo fascio sui modelli base e L (nei modelli L con lampade allo iodio H 4), doppi e con lampade allo iodio sui modelli GL. Tutti questi miglioramenti non riguardano soltanto le *Passat* berline, ma anche i modelli Familcar.

L'equipaggiamento interno è stato ridisegnato secondo criteri ergonomici. Gli strumenti sono chiaramente leggibili e tutti i comandi sono a portata di mano. Le spie luminose sono costituite da diodi e la levetta al piantone dello sterzo comanda sia il tergi-lavavetro anteriore che quello del lunotto, sempre che questo ultimo venga ordinato come equipaggiamento a richiesta.

I rivestimenti dei sedili e dell'abitacolo sono di ottima qualità e di disegno piacevole. Pur essendo fin dal suo lancio una delle vetture più confortevoli della sua categoria, alla *Passat* edizione 1978 sono state apportate numerose modifiche per ridurre al massimo la rumorosità interna e per eliminare la trasmissione di vibrazioni e di risonanze dell'autotelaio. Anche gli assali sono stati perfezionati così che la marcia della vettura è non solo silenziosa, ma è anche migliorato il suo comportamento in curva. A ciò contribuiscono le variazioni alla campanatura e alla convergenza delle ruote e i cerchi in acciaio 5 J, ora di serie su tutti i modelli *Passat*.

GOLF

Con oltre 1,6 milioni di unità prodotte in appena 3 anni, la *Golf* è già una delle automobili di maggior successo finora costruite. Ciononostante la Volkswagen ha pensato di ulteriormente migliorare il confort offerto dai modelli *Golf*. A questo scopo sono stati adottati, alloggiamenti in gomma alle sospensioni anteriori e posteriori, isolamenti in gomma al fissaggio della scatola sterzo e modifiche all'alloggiamento del motore. Queste misure hanno avuto il risultato di isolare l'abitacolo dai rumori di rotolamento e di ridurre la trasmissione delle vibrazioni del motore.

Modifiche sono state apportate al generatore e al carburatore, con conseguente maggiore silenziosità di funzionamento del motore.

In connessione con queste misure la cilindrata del motore di 1588 cc è stata ridotta a 1457 cc (70 CV).

Alla riduzione della potenza massima, che passa da 75 a 70 CV, corrisponde una lieve diminuzione delle prestazioni, ma la *Golf* mantiene sempre le sue brillanti caratteristiche di marcia con l'aggiunta di una maggiore economia nei consumi.

Nella *Golf* Diesel e nella *Golf* GTI è stato inoltre maggiorato il servofreno montato di serie. Il motore Diesel (1471 cc/50 CV), il motore della GTI (1588 cc/110 CV) e il motore di 1093 cc (50 CV) restano invariati.

SCIROCCO

Pur conservando la sua forma originaria lo styling di Giorgetto Giugiaro, la *Scirocco* 1978 si presenta con alcuni ritocchi alla carrozzeria: nuovi paraurti rivestiti in materiale plastico con un nuovo frontale con indicatori di direzione avvolgenti e cornice attorno alla mascherina, montanti centrali in nero e una verniciatura in nero dello spazio per l'applicazione della targa. Tutto ciò sottolinea la linea pulita e marcata di questo coupè sportivo.

Come alla *Golf*, anche alla *Scirocco* sono stati apportati numerosi miglioramenti riguardanti l'autotelaio e la carrozzeria: nuovi alloggiamenti alle sospensioni anteriori e posteriori, un fissaggio elastico della scatola dello sterzo, modifiche all'alloggiamento del motore. Anche sulla *Scirocco* verrà montato il motore a corsa corta di 1457 cc (70 CV), silenzioso e parco nei consumi. Resta invariato il motore 1588 cc (110 CV) aumentato a iniezione meccanica delle *Scirocco* GTI e GLI, che vengono dotate di un servofreno maggiorato. R'mane invariata la *Scirocco* con motore a benzina di 1093 cc (50 CV).

Nuovi colori della carrozzeria e nuovi rivestimenti per l'interno completano le novità nella gamma di questi modelli.

La *Scirocco*, la più sportiva delle Volkswagen, offre qualcosa di più in fatto di valore all'interno e all'esterno.

MAGGIOLINO

Il più famoso dei modelli Volkswagen figura ancora nel programma di produzione. Spesso ci si dimentica che non è soltanto un'abitudine quella che induce all'acquisto del *Maggiolino*. Questa vettura, con motore posteriore a raffreddamento ad aria, offre ancora vantaggi spesso determinanti in certe condizioni d'impiego.

Anche il *Maggiolino* cabriolet resta in produzione e la notevole richiesta sta a confermare che questo cabriolet a 4 posti occupa una sua posizione del tutto particolare sul mercato mondiale.

La Wolksvagen «Scirocco» modello 1978. Conserva lo styling di Giugiaro, ma ha subito notevoli modifiche al frontale, oltre che alla meccanica. Nella foto sopra il titolo: a sinistra la nuova «Passat» nella versione berlina; a destra la vettura nella versione Familcar.

PESCACCIA

Nel programma di produzione 1978 rimane anche la Volkswagen *Pescaccia*, una vettura che soddisfa molteplici compiti. Per questo modello, come per gli altri dotati di motore raffreddato ad aria, un'ampia base di produzione è garantita dagli autoveicoli industriali e commerciali (Tipo 2) che vengono costruiti in grande quantità vista la richiesta di autoveicoli commerciali con motore posteriore raffreddato ad aria.

POLO

Piccola fuori, grande dentro, la *Polo* è la vettura che s'adatta in maniera ideale ai paesaggi automobilistico dei nostri giorni. Offre notevoli prestazioni e nel contempo è economica nel consumo. Ha uno stile funzionale, un favorevole rapporto peso-potenza, un motore allegro (895 cc, 40 CV a 5900 giri/1'), un autotelaio sportivamente sicuro (ora con l'assale posteriore a profilo a V), un grande portello posteriore e un vano interno a capacità variabile.

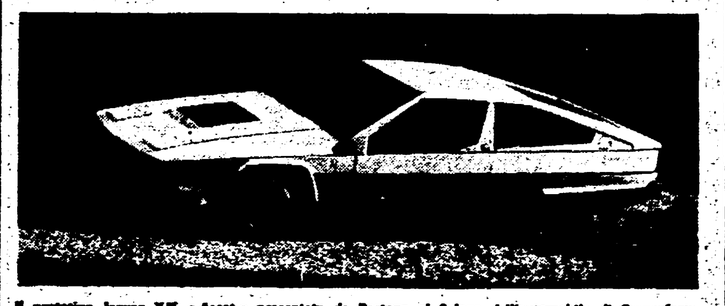
DERBY

La *Derby* è apparsa recentemente sul mercato e quindi non ha subito modifiche. Ricordiamo che è una berlina a 3 volumi con grande vano di carico (515 litri) e spazio per 5 persone. Viene offerta con due motori: di 895 cc (40 CV) e 1093 (50 CV). In fatto di consumo è una delle vetture più economiche. Con due varianti d'equipaggiamento e numerosi equipaggiamenti fornibili a richiesta la *Derby* offre al cliente la possibilità di scegliersi il modello che più e meglio risponde alle sue esigenze.

L'«Ascot» in mostra all'unica rassegna di autunno

Ancora una meccanica Jaguar per un prototipo di Bertone

Perché il carrozziere ha scelto per la realizzazione l'XJS a 12 cilindri



Il prototipo Jaguar XJS «Ascot» presentato da Bertone al Salone dell'automobile di Francoforte.

La Carrozzeria Bertone ha approfittato dell'unico Salone autunnale dell'automobile, quello di Francoforte, per presentare oltre alle già note Fiat X1/9, Volvo 262 C, Lancia Stratos e Ferrari Rainbow, il prototipo «Ascot» realizzato su meccanica della Jaguar XJS 12 cilindri. La scelta del modello base non è stata casuale in quanto Bertone esporta il 95 per cento della sua produzione su mercati nei quali per colpire la fantasia della clientela più danarosa un prototipo deve richiamarsi ad una marca nota, alla fama sportiva, alla potenza.

La Jaguar XJS, una delle poche vetture equipaggiate con un motore a 12 cilindri si prestava dunque allo scopo e, d'altra parte, Bertone ha alle spalle una lunga esperienza di prototipi su meccanica Jaguar, ultimo dei quali in ordine di tempo il 2 + 2 «Pirana».

Sull'attuale realizzazione Bertone si è preoccupato soprattutto dell'eleganza, della sobrietà e della funzionalità dell'insieme, senza spingersi alla ricerca di ideshock che ben difficilmente riescono poi a trovare una realizzazione pratica che è com che i carrozzieri, giustamente, non disdegnano mai.

Probabilmente anche l'«Ascot» rimarrà allo stadio di prototipo, ma sta di fatto che il carrozziere ha realizzato un insieme raffinatamente armonico, equilibrato in ogni dettaglio, superando notevoli difficoltà per ridurre, almeno apparentemente, certe dimensioni della meccanica, in particolare modo l'altezza del gruppo motore Jaguar 5,3 litri.

A tal fine si è adottata un'ingegnosa soluzione che consiste nel coprire il filtro aria con un rivestimento autonomo, svincolato dal restante cofano anteriore, che può così scendere secondo una linea che meglio s'inquadra nel contesto vettura.

Nonostante le apparenze la Jaguar di Bertone risulta oltre 20 cm. più corta della vettura d'origine; inoltre una terza porta posteriore estende a questo modello di eccezionale sportività, i concetti di versatilità e comodità di carico bagagli tipici di modelli più utilitari.

Il cruscotto conserva la strumentazione d'origine, quanto mai completa e precisa; la selleria è rivestita interamente di pelle e particolare cura è stata rivolta alla insonorizzazione dell'abitacolo.

Le dimensioni del prototipo sono le seguenti (tra parentesi quelle della Jaguar XJS): lunghezza mm. 4640 (4870); larghezza mm. 1870 (1790); altezza mm. 1300 (1280); passo mm. 2590 (2590).

Rubrica a cura di Fernando Strambaci

G.P. l'«Unità» a Fiano Romano: il contropiede di Paolo Cambi sorprende tutti

SERVIZIO

FIANO ROMANO — *Paolo Cambi della Castello Chimia di Firenze ha vinto il Gran Premio dell'Unità, corsa ciclistica per dilettanti di prima, seconda e terza categoria disputata ieri a Fiano Romano nel quadro delle manifestazioni sportive del Festival dell'Unità.*

Alla corsa hanno partecipato i più forti ciclisti italiani, fatte poche eccezioni. Erano alla partenza anche il campione d'Italia Donadio, l'azzurro di San Cristobal Santeroni, gli ex campioni del mondo junior della squadra cronomen Primavera e Maffei e conoscenze del «Club azzurro» come Carpene, nonché il campione regionale della Toscana, Donati, il campione regionale del Lazio Lelli.

Dopo una breve bagarre iniziale, già nel corso del quarto dei venticinque giri in programma (ciascuno di 4.100 metri per un totale di 102 chilometri e 500 metri) è andato in fuga Ivano Maffei. Al suo inseguimento si poneva con decisione Puccini, della Monsummanese, sul quale però la Essebi Confezioni di Empoli mandava, con incarico di assoluta passività allo scopo di difendere la fuga di Maffei, Moreno Mandriani.

L'azione potente e decisa di Maffei raccoglieva l'entusiastica approvazione del pubblico e il ragazzo incanalava giri su giri tra gli applausi di incitamento. Quando alla fine mancavano quattro giri i due inseguitori venivano raggiunti da Lelli, Donati, Pastore e Cambi e nel giro successivo anche Maffei veniva risucchiato dagli inseguitori. Lesto si portava all'attacco Donati mentre dal gruppo usciva il campione d'Italia Donadio nel tardivo tentativo di riportarsi fra i primi. Bloccato l'azione di Donati da parte dei gruppetto dei sei di testa usciva all'inizio dell'ultimo giro Cambi il quale riusciva a concludere vittoriosamente con 30" di vantaggio su Maffei, ancora lui, dominatore della volata del gruppetto.

Alfredo Vitterini

ORDINE D'ARRIVO

1. PAOLO CAMBI (Castello Chimia), km. 102 in 2 ore 37' alla media di km. 39,016; 2. Maffei (Essebi Confezioni Empoli) a 30"; 3. Lelli (Pratolino); 4. Donati (Castello Chimia); 5. Pastore (Indipendente); 6. Donadio, a 31"; 7. Mandriani a 1'; 8. Fontanili; 9. Bianchini; 10. Lunardi.

Conclusa in volata la «classica d'autunno» per dilettanti

Santamaria è il più lesto sul lungomare di Rapallo

SERVIZIO

RAPALLO — La Milano-Rapallo ha degnamente festeggiato le sue nozze d'argento con un'edizione che, ancora una volta, ha dimostrato tutta la vitalità e validità di questa «classica» di fine stagione riservata ai puri. La MIRA conserva appieno tutto il fascino di gara alla lunga distanza che ha sempre laureato grossi dilettanti passati poi al professionismo con ottimi risultati. Basta infatti osservare l'albo d'oro della corsa per ritrovare i nomi prestigiosi di Corti, Algeri, Moser e Lori.

Una prova di laurea per i nostri dilettanti che l'anno prossimo dovranno effettuare il previsto salto di categoria. Erano presenti infatti tutti i migliori capeggiati dall'iridato Claudio Corti che sabato si era imposto a Curno sulle strade di casa. Mancava solamente il tricolore Donadio che ha preferito cimentarsi in Lazio.

Sessantadue i partenti da piazza Cantore quando l'orologio spaccava la mezza. Il tracciato, pianeggiante fino a Tortona, prevedeva l'ascesa della Scoffera, quindi una rapida discesa e, nel finale, lo strappo delle Grazie, ultimo trampolino verso il soleggiato Golfo del Tigullio.

E' stato appunto a cavallo delle due asperità che si è decisa la gara. Santimaria al comando della gara con sette compagni di fuga, scatta e resta solo al comando. Sulle Grazie viene raggiunto da Bino e Casati, autori di un bel l'inseguimento.

Siamo a Rapallo, dove sul lungomare si disputa la volata. Santimaria, facendo ricorso a tutte le rimaste energie, riesce a prevalere di una macchina su Casati e Bino. Più staccati giungono Cipollini, che regola Rosola, Contini e Maccali usciti nel finale.

La corsa, molto veloce, ha visto nella fase iniziale la fuga di sei corridori (Bino, Angiolini, Trucco, Belotti, Naggi e Pizzoferrato) raggiunti al 20° chilometro dal gruppo. Toccava poi a Mori andarsene unitamente a Cipollini. I due restavano al comando fino oltre la Scoffera, in vetta alla quale transitava primo il portacolori della Unione Ciclistica Fracor. Nella discesa, i fuggitivi venivano raggiunti da un gruppetto di sei uomini. A 17 chilometri dalla conclusione, scatto di Santimaria che riusciva ben presto ad avere ragione degli stremati compagni di fuga. Il resto ve lo abbiamo già descritto.

Gigi Baj

ORDINE D'ARRIVO

1. SANTIMARIA SERGIO (Società Ciclistica Virle), km. 206 in 4.42', media 42,850 km/h.; 2. Casati Giorgio (U.C. Bergamasca); 3. Bino Giovanni (G.S. Fumi); 4. Cipollini Cesare (S.C. Fracor) a 30"; 5. Rosola Paolo (G.S. Fumerini); 6. Contini; 7. Maccali; 8. Gritti; 9. Trevisan; 10. Caldara.

Regolato allo sprint il gruppo compatto

Bettoni sigla il Primo Giro del Varesotto

SERVIZIO

CASSANO MAGNAGO — L'azzurro della Inox Pran di Concesio, Alessandro Bettoni, ha siglato la prima edizione del giro del Varesotto valevole per il Gran Premio Ruota d'oro battendo in volata Marcoli, Fontanella, Orlandi e Navetti che hanno preceduto tutto il gruppo giunto compatto sotto lo striscione di Cassano Magnago.

La corsa, combattuta per tutti i 156 chilometri totali del tracciato che includevano la scalata del Brinzio e lo strappo di Gavirati, ha visto alla ribalta fin dalle prime battute la coppia Diotto-Polito che ha condotto al comando per oltre 80 chilometri. Ripresi in Valcuvia i due battistrada, sulla Grantola partiva una pattuglia di nove corridori composta da Natale, Colombo, Fusi, Bettoni, Noris, Mosca, Oliva e gli stessi Polito e Diotto; sulle sue piste si gettavano prima Masi e Dal Grosso poi il plotone che dopo 40 chilometri si riuniva ai primi riportando la situazione alla normalità.

Rintuzzato anche l'attacco di Passerpoli e Noris, Bettoni bruciava tutto il gruppo sotto lo striscione.

Luigi Soda

ORDINE D'ARRIVO: 1) Bettoni Alessandro (Inox Pran), km. 156, tempo 3 ore 45', media oraria 41,493; 2) Marcoli (VLCLIBO.); 3) Fontanella (VLCLIBO.); 4) Orlandi (Ciclo Franzosi); 5) Navetti (Brooklyn).

Battuti De Muynck e Kuiper

A Versailles si rivede Zoetemelk

SERVIZIO

VERSAILLES — E' calato il sipario sulle competizioni ciclistiche per professionisti «made in France». Si è disputato infatti ieri l'ultima classica francese: la Tours-Versailles, gara dominata dagli olandesi che ha riportato in prima linea il nome di Joop Zoetemelk. Zoetemelk ha regolato allo sprint i due compagni di fuga De Muynck e Kuiper, concludendo alla meglio un tentativo inscenato a trenta chilometri dal telone.

Assenti gli italiani, la corsa viveva sul duello tra belgi e olandesi, con i francesi ad interpretare il ruolo di *outsider*. Si attendeva anche la riscossa di Roger De Vlaeminck, ma il fiammingo non è riuscito a far altro che aggiudicarsi la volata del gruppo, presentatosi sulla pista in terra battuta di Versailles con una manciata di secondi di ritardo nei confronti dei tre fuggitivi.

Qualche nota di cronaca. Tutto regolare o quasi nella prima parte della competizione, fino a quando cioè il gruppo non si è gettato a capofitto nei dislivelli della Valle di Chevreuse dove Zoetemelk ha sferrato il suo attacco. Il connazionale Kuiper e De Muynck sono stati i più lesti a mettersi nella sua scia ed i tre, di comune accordo, hanno avuto allora un discreto margine di vantaggio nei confronti degli inseguitori.

Jean Louis Farina

Questo l'ordine d'arrivo: 1) Joop Zoetemelk (Olanda); 2) De Muynck (Belgio); 3) Kuiper (Olanda); 4) De Vlaeminck (Belgio) a 20"; 5) Foulidor (Francia).