

Smentita la rottura si polemizza sul passato e sull'avvenire del trentino

# Sanson: «Cosa voglio da Moser»

Le « Sei Giorni » di Francesco all'origine del dissenso - I danni delle « kermesse » - Giro d'Italia e Tour nel 1980?

A mezzogiorno di ieri la voce di Teofilo Sanson non dava alcun segnale di irrequietezza. « Ci sentiamo tra un paio d'ore, sto parlando della faccenda con Bartolozzi e Vannucci », riferiva il presidente dell'omonimo gruppo sportivo ciclistico che secondo alcune informazioni sembra intenzionato ad abbandonare il campo e sciogliere la squadra guidata da Francesco Moser e comprendente il belga De Witte, l'inglese Edwards, il tedesco Bruhl più partecipante alle « Sei Giorni » di Grenoble e di Monaco. Si distendi riposi. Appena rientra da Monaco metteremo le pedine in tavola. Se per il 1980 decideremo di disputare il Giro d'Italia e il Giro di Francia, salvo gravi impedimenti non ci saranno passi indietro. Cosa direbbero i tifosi davanti ad un campione che torna a vantaggio di tutti...».

Teofilo Sanson, di ritorno da un viaggio negli Stati Uniti per affari, si era sentito tradito dal suo campione. Lo voleva in vacanza tranquillo, disteso, voleva un Moser in pantalone e lo trovava nella mischia di Monaco dopo quella di Grenoble. L'anno prima, di questi giorni, Francesco era finito in ospedale per accertamenti. Un recupero precauzionale, una revisione al motore troppo sollecitato e un consiglio a salvaguardarsi. Quest'anno Francesco aveva concluso la stagione in migliori condizioni perché si era fermato dopo il Giro d'Italia, per curare la congiuntivite e dopo il campionato del mondo per smaltire la tracchete. Due sotto

più forzate che volute (vedi la settimana trascorsa a bere l'acqua di Fiumili) e comunque frustrate come dimostra il finale del trentino, quei tre successi consecutivi (Giro del Friuli, Giro del Veneto e Giro dell'Emilia) più il Trofeo Baracchi in chiusura di calendario. Ecco perché Moser è poi andato a Grenoble, a Monaco, e c'è andato anche per accontentare gli organizzatori verso i quali aveva un impegno da rispettare. L'impegno andato a vuoto per causa di forza maggiore nel novembre del 1978. In più c'era il benessere dei due fratelli e del medico sportivo a mitigare il « no » dell'astante Teofilo. Insomma, Francesco si sentiva tranquillo, ma non per questo lo assolvevamo.

Tanto meglio se quest'anno Moser non è andato in ospedale. Una sola vertebra sarebbe stata fonte di gravi preoccupazioni. Francesco è un generoso, è un atleta che ama qualsiasi gara, d'élite o amatoriale, e di questo è orgoglioso. E' necessario, insomma, con l'obiettivo di cambiare questo ciclismo soffocante e distruttore. E in questa azione un ruolo importante, una parte dirigente spetta ai corridori i quali non devono chiedere soltanto la riduzione dell'attività, ma anche evitare di cadere nella ragnatela delle « kermesse » che equipolano ad una piaga e ad una rovina. Non è forse accettato che Moser e Sanson abbiano disputato un brutto « montale » perché affaticati da una serie di circuiti a pagamento?

Dobbiamo essere seri e coerenti, caro Moser. Dobbiamo agire in maniera da modificare profondamente le strutture del nostro sport. Certo, anche le Sei Giorni possono avere il loro spazio, anche la pista deve offrire consistenza e credibilità, però ciò sarà possibile solo in un caso e cioè quando nella mischia di Monaco dopo quella di Grenoble. L'anno prima, di questi giorni, Francesco era finito in ospedale per accertamenti. Un recupero precauzionale, una revisione al motore troppo sollecitato e un consiglio a salvaguardarsi. Quest'anno Francesco aveva concluso la stagione in migliori condizioni perché si era fermato dopo il Giro d'Italia, per curare la congiuntivite e dopo il campionato del mondo per smaltire la tracchete. Due sotto



● MOSER E TEOFILIO SANSON in una foto di qualche tempo fa quando tutto nella « Sanson » filava liscio

Oggi a Parigi di fronte le grandi case e gli «assemblatori» di Ecclestone

## F. 1: per i motori turbocompressi si profila un'accesa discussione

Alla Ferrari affermano che si tratta di un argomento delicato - Presente, come osservatore, Fittipaldi

Nostro servizio

MARANELLO — Preceduti da una riunione dei costruttori di formula 1 tenutasi sabato presso la sede della Ferrari, si riuniscono oggi a Parigi i membri della « Commissione di F 1 », un organismo nuovo il quale dovrebbe risolvere le eterne diatribe tra Fisa (Federazione internazionale sport automobilistico presieduta da Balestre) e la Foca (l'Associazione dei costruttori di formula 1 di Ecclestone).

A Maranello mancava un solo membro dell'associazione Ken Tyrrell, ma delle notizie trapelate si è saputo che si è trattato di una riunione caratterizzata da un clima cordiale e dove sono stati trattati « diversi argomenti da quelli economici agli amministrativi » mentre è stato appena accennato il problema che maggiormente divide gli stessi costruttori, vale a dire quello dei motori turbocompressi.

Gino Sala

« Un argomento delicato — è stato detto a Maranello — la soluzione del quale, se ce ne sarà una, si è preferito demandarla al meeting della Commissione F 1 della federazione mondiale dell'automobilismo che comprende tre rappresentanti della Fisa, tre della Foca, tre degli organizzatori, due degli sponsor e uno, Fittipaldi, per i piloti. Una cosa è certa che la Ferrari sosterrà il suo punto di vista, già espresso a suo tempo. Posso anticipare che è stato raggiunto un accordo preliminare per quanto concerne il numero delle vetture in pista che saranno 28 durante le prove ufficiali. Quelle in soprannumero dovranno sottoporsi a prove di pre-qualificazione ».

La casa del cavallino rampante sarà rappresentata a Parigi dal suo direttore sportivo Marco Piccinini, il quale prima di partire per Francia ha avuto modo di ribadire che nella riunione della Commissione F 1 « c'è molta carne al fuoco, forse troppa per uscirne con qualche

cosa di concreto. « La conferma, l'abolizione e le variazioni — ha detto Piccinini — delle attuali norme che regolano i motori con turbocompressori non è il solo problema da esaminare anche se è quello che ha fatto sorgere i maggiori contrasti. Saranno posti sul tavolo della discussione anche i temi che riguardano le gomme e il calendario ».

Per quanto concerne le gomme si sa che la Goodyear vuole eliminare i pneumatici da qualificazione per fronteggiare meglio la Michelin che continuerà a fornire solo la Ferrari e le francesi. Per i piloti, Fittipaldi ha il compito di rappresentare la ricostituita associazione di categoria, la Gpda, in cerca di credibilità al fine di poter meglio salvaguardare e difendere — sotto tutti i punti di vista — i diritti dei piloti.

« La nostra associazione — ha affermato il campione del mondo Jody Scheckter che giovedì riprenderà le prove sulla pista di Fiorano — è già stata accolta con interesse. Un nostro rappresentante è nella « Commissione di F 1 » con il compito di far capire che intendiamo impegnarci seriamente valutando diritti e doveri nel rispetto della legalità. Non abbiamo nessun fine corporativistico, ma bensì quello di operare per il miglioramento della nostra sicurezza e collaborando con tutti gli organismi al fine di guadagnarci la fiducia generale ».

Luca Dalora

Una spiegazione del « divorzio » fornita ieri a Milano

## Ferrari e la Suzuki rottura con riserva

La casa giapponese mantiene due moto a disposizione dell'italiano — Perugini è comunque in lizza per affiancare Rossi

MILANO — « Ci dispiace, ma le condizioni poste da Virgilio Ferrari per il rinnovo del contratto non potevano essere accettate ». Così ieri, in sintesi, si sono espressi i rappresentanti della Nava caschi, dell'Ollo Fiat e della Suzuki Italia, a nome del team Gallina il cui titolare si trova in Giappone in compagnia del nuovo centauro, Graziano Rossi, per preparare le nuove Suzuki in vista del mondiale classe 500 cc.

Alla conferenza stampa sono stati illustrati i vari aspetti della complicata vicenda che hanno portato alla rottura di un rapporto, appunto quello del centauro milanese con il team Gallina, che, specie nell'ultima stagione, aveva fruttato buoni risultati.

Più che di sport comunque si è parlato di aspetti di politica economica sportiva. Si sono analizzate le proposte di contratto e controproposte, con una giravolta non specificata, ma facilmente intuibile, di milioni da far girare la testa.

Alla base della divergenza comunque si trova la creazione, da parte del centauro, dell'« Ferrari designer », un'attività che dovrebbe operare nel campo dell'abbigliamento sportivo e delle ormai celebri World Series, ovvero del campionato alternativo all'attuale motociclistico, che sembra ormai prossimo al varo.

In sintesi, Ferrari voleva essere meno vincolato agli impegni promozionali degli sponsor della squadra di Gallina: poter introdurre all'interno del « team » una persona di sua fiducia con l'intento a suo parere, di migliorarlo e, nel contempo, essere libero di scegliere il calendario delle gare cui partecipare. E' nata a questo riguardo la simpatia che il giovane milanese nutre per il World Series di cui è stato uno dei promotori. Queste richieste non sono state accettate dalla controparte e la bozza di contratto, sottoscritta in pompa magna in quel di Imola, è stata cestinata.

Questa è la spiegazione del « divorzio » fornita dagli sponsor di Ferrari. Il pilota è, per ora, impossibilitato a replicare in quanto si trova in Giappone per provare la Yamaha fornita dal « team » bizza di Serge Zago. Il contratto che lega Ferrari alla Yamaha non è ancora stato però sottoscritto. Ripensamenti da entrambe le parti non sembrano averlo scartato a priori.

Lo si è dedotto da alcune puntualizzazioni. « Le due Suzuki di Gallina sono sempre a disposizione di Ferrari », ha dichiarato il dott. Zanetti della Suzuki Italia. Un'affermazione che ha tutta l'intenzione di aprire uno spiraglio per una possibile ripresa delle



trattative. La condizione per cui avvenga resta, una sola: Ferrari deve accettare (e lui sinora si è sempre dichiarato contrario) un compagno di scuderia, nel caso specifico Graziano Rossi.

Per quanto riguarda invece le World Series non sembra esistere diversità d'opinioni tra Ferrari e la Suzuki. Il « team » Gallina e relativi finanziatori, ovviamente, gareggeranno in quelle competizioni che forniranno loro maggior pubblicità.

Lo stesso Graziano Rossi è uno dei trentacinque centauri che hanno aderito all'iniziativa senza che la questione gli impedisse di firmare il relativo contratto di collaborazione.

Frattanto dal Giappone sono arrivate ieri sera, ed in forma ufficiale, altre notizie su questo tormentato momento del motociclistico. Ferrari ha avuto un colloquio con dirigenti della Yamaha che, approfittando del momento, vorrebbero inserirsi nella loro squadra ufficiale. Il giovane milanese si è riservato di dare una risposta. Deve analizzare con calma alcuni dettagli. La compagnia di Roberts non è detto che si tramuti in alleanza e lo stesso Ferrari,

a tal proposito, nutre seri e fondati dubbi. Accelererebbe solo nel caso che i compiti fossero divisi: Roberts nel mondiale e lui nelle World Series, sua versione preferita.

In lizza per una moto competitiva con la quale puntare al titolo mondiale è anche un altro italiano: Carlo Perugini. La Suzuki guarda a lui con simpatia e, si vedrà, le moto inizialmente destinate a Ferrari verrebbero « dirottate » appunto a Perugini.

Per restare a voci di « mercato » è imminente la firma di Cecotto con la Venemotos un « team », che utilizza la Yamaha. L'italo-veneziano sembra dunque essere riuscito a battere la concorrenza di altri accreditati pretendenti. Per finire un'ultima notizia per i giovani centauri italiani. La Nava ieri ha annunciato un'iniziativa promozionale: ha stanziato cinquanta milioni per aumentare il montepremi federale delle gare di velocità, cross e trial. Un contributo che i centauri certamente gradiranno.

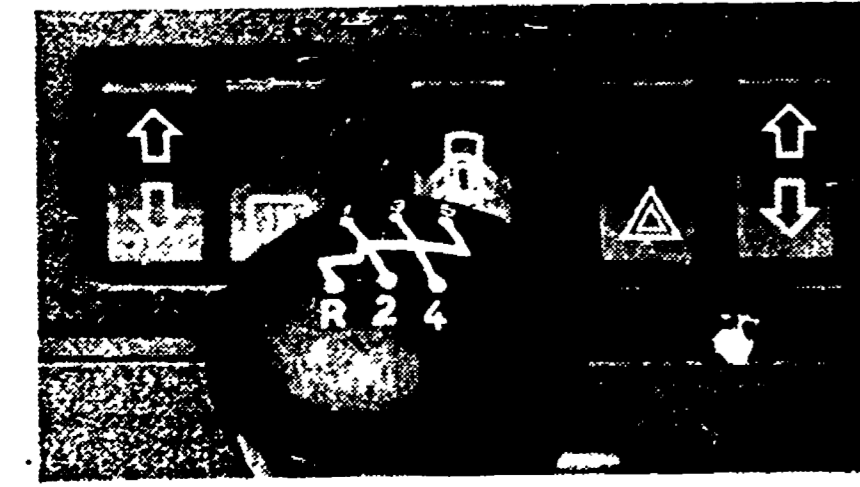
Lino Rocca

● Nella foto in alto: VIRGINIO FERRARI



Styling, equipaggiamento, prestazioni, solidità, economia di uso e manutenzione: Renault 18 è la risposta più attuale alle nuove esigenze internazionali.

## Renault 18, il richiamo della bellezza



È un richiamo distinto, chiaro, armonioso. La bellezza della Renault 18 non ha bisogno di essere dimostrata. Basta uno sguardo. Se lo sguardo si fa più attento, si scopre che la Renault 18 è un'automobile perfettamente equilibrata nella distribuzione dei tre volumi fondamentali (vano motore, abitacolo, bagagliaio); all'avanguardia nella ricerca della migliore soluzione aerodinamica (i consumi sempre contenuti ne sono una conferma); personalizzata da una linea elegante ma meditata (alle dimensioni esterne giustamente contenute corrisponde un notevole spazio interno). La Renault 18 è esemplare anche per altre caratteristiche: la sicurezza, la solidità, l'affidabilità, la tenuta di strada, le prestazioni. E soprattutto per l'equipaggiamento (vedere riquadro a fianco), che contribuisce a fare della Renault 18 un'automobile decisamente competitiva.

La Renault 18 è disponibile nelle versioni TL 1400, GTL 1400, GTS 1600 e Automatica 1600 presso tutti i Punti di Vendita e Assistenza della grande Rete Renault. E naturalmente è garantita per 12 mesi senza limitazioni di chilometraggio.

Le Renault sono lubrificate con prodotti

Un grande equipaggiamento di serie

Completo, raffinato e totalmente di serie. L'equipaggiamento della Renault 18 comprende, fra l'altro: cambio a 5 marce (versione GTS), alzacristalli elettrici anteriori, bloccaggio e sbloccaggio elettromagnetico simultaneo delle porte, lava-tergicristallo, retrovisore esterno regolabile dall'interno, poggiatesta regolabili, cinture auto-avvolgenti, lunotto termico, cristalli azzurrati, fendinebbia posteriori, orologio al quarzo, predisposizione impianto radio, tergicristallo a 2 velocità con lavavetro elettrico, luci di retromarcia, accendisigari, faretto di lettura, antifurto bloccasterzo (versioni GTL e GTS).

# RENAULT