Pietro Mennea, a Città del Messico, dopo il fantastico 19"72, nel settembre dello scorso anno.

Per la prima volta un atleta sotto i 20" a livello del mare

Fantastico Mennea: 200 in 19"96

Nella riunione di Barletta il campione olimpico ha cancellato l'antico primato di Valery Borzov che resisteva dal 1972

BARLETTA — Pietro Mennea ha scelto la sua Barletta per sbalordire tutti, ancora una volta. Sul mezzo giro di pista, il *clou* della riunione di atletica organizzata proprio per festeggiarlo, il campione olimpico ha stabilito uno straordinario primato, scendendo per la prima volta nella storia dell'atletica sotto i 20" sui 200 metri, a livello del mare. Mennea ha corso la distanza in 19"96, migliorando così di 4 centesimi l'antico primato del mondo di Valery Borzov (20 netti) stabilito a Monaco, nella finale delle Olimpiadi del '72. Una prestazione che ha quasi dell'incredibile, ma che non giunge del tutto inaspettata poichè già la scorsa settimana a Roma, in occasione del Golden Gala, Pietro riuscì a correre la distanza in 20"01.

Con questo risultato Mennea è così diventato il dominatore assoluto della specialità, a livello mondiale, di tutti i tempi, dal momento che gli appartiene pure il record assoluto stabilito a Città del Messico lo scorso settembre (19"72), un primato favorito dalla rarefazione dell'aria alla quota di quasi 2000 metri com'è appunto la capitale messicana. Ma la prestazione ottenuta ieri viene giudicata addirittura migliore dello straordinario tempo stabilito lo scorso anno. L'« aiuto » che infatti viene dall'altitudine si può misurare, cronometricamente, in una trentina di centesimi di secondo per cui il tempo di ieri equivarrebbe a un 19"66 ad alta quota.

Inutile sottolineare l'entusiasmo che ha assalito gli oltre ottomila spettatori che hanno invaso il piccolo, nuovo stadio di Barletta, duecentocinquanta milioni di costo, costruito dietro pressioni dello stesso Mennea, che intende allenarsi vicino a casa, evitando le lunghe trasferte al centro di Formia. Un entusiasmo che è divenuto incontenibile all'annuncio del tempo stabilito e per l'atleta una consacrazione, e non soltanto simbolica, come uno dei più grandi talenti mai esistiti: la corsa di ieri è stata perfetta, esemplare, sotto ogni punto di vista. Gli avversari, Mike Robertson, King La Monte, Fred Taylor, tutti statunitensi, ne sono rimasti sbalorditi, annichiliti da quei cinque metri di svantaggio che in una corsa breve come i 200 sono un abisso.

Il *meeting* di Barletta, vissuto come si può ben comprendere quasi esclusivamente nel nome di Mennea, festeggiato prima e superfesteggiato poi, ha comunque offerto altri spunti: Rod Milburn, l'anziano campione dei 110 ostacoli ed ex primatista del mondo, ha sconfitto con 13"82 Giuseppe Buttari, che comunque si è dimostrato ancora il più valido rappresentante nostrano (Ronconi e Pontecchio non hanno saputo fare meglio di lui).

Debbie Brill si è imposta nel salto in alto (non c'era Sara Simeoni) con 1,94. E infine sui 100 metri (non c'era Mennea) il *club* dei delusi statunitensi, si è consolato: Williams ha battuto Riddick con 10"39 (contro 10"49), mostrando l'intenzione, come ha fatto ieri, che d'ora in avanti cercherà (e come lui i suoi compagni) di evitare qualsiasi impietoso confronto con il velocista azzurro che da ieri si è preso anche quella parte di record del mondo sui 200 che Borzov gli oscurava: a dieci anni dall'inizio della sua carriera e con una stagione irripetibile, Mennea in fondo ha dimostrato che di irripetibile c'è proprio, soltanto, lui.

Unità Sport

ZELTWEG — Jones, Jabouille e Reutemann sul podio.

A sette giorni dai repentini cedimenti nella corsa di Hockenheim

Pronta ripresa della Renault turbo che vince con Jabouille in Austria

Alle spalle del francese Jones e Reutemann, De Angelis sesto e Villeneuve ottavo - Folgorante inizio dell'Alfa poi costretta al ritiro

Nostro servizio

ZELTWEG — *Ad appena una settimana di distanza dalla sfortunata gara di Hockenheim, la Renault si è presa la rivincita, aggiudicandosi con Jean-Pierre Jabouille il Gran Premio d'Austria, decima prova del mondiale di Formula 1. Le Renault erano partite entrambe in prima fila e ben presto avevano preso il comando della gara davanti ad Alan Jones, poi Arnoux aveva dovuto fermarsi per un cambio di pneumatici perdendo il contatto con i primi. Jabouille, invece, riusciva a portare a termine la gara al comando nonostante la sua vettura abbia accusato nel finale un preoccupante degradamento delle gomme che ha consentito a Jones, rimasto sempre dietro il francese, di ridurre lo svantaggio da oltre dieci secondi a 82 centesimi.*

E' stata quella di ieri soprattutto la conferma della superiorità del motore turbo, frettolosamente messo in discussione dopo il contemporaneo ritiro in Germania delle due vetture francesi al ventisettesimo dei 45 giri da percorrere. Il cedimento, però, come avevano detto i tecnici della Renault, non era imputabile al motore, ma alle molle delle valvole, risultate difettose. E se quest'anno le macchine azionate dal motore turbocompresso, dopo le due vittorie di Arnoux in Brasile e in Sudafrica, non hanno più molto brillato, ciò lo si deve soprattutto alla insufficiente competitività delle gomme.

Le gomme

Anche ieri si è visto, specialmente sulla vettura di Arnoux, che le gomme Michelin sono ancora inferiori alle migliori coperture fornite dalla Goodyear ai teams più ben piazzati, in particolare alla Williams, coperture che hanno permesso a Jones e allo stesso Carlos Reutemann di concludere senza problemi al secondo e terzo posto. Jones ha sempre contenuto il distacco da Jabouille in uno spazio di poco più d'una decina di secondi, praticamente niente se si considera che in prova lo stesso Jabouille aveva inflitto all'australiano un secondo e mezzo sul giro. Può anche darsi che Jean-Pierre non abbia voluto forzare, sentendosi ben sicuro di poter rintuzzare in ogni momento un eventuale attacco da parte di Jones, ma è assai più probabile che il pilota della Renault abbia avuto preoccupazioni circa la durata delle gomme.

In ogni caso si è visto che contro il turbo francese non c'è stato nulla da fare, il che sarà certamente di conforto alla Ferrari, le cui possibilità di ritorno ai vertici sembrano dipendere ormai solo dall'esordio della nuova vettura con motore sovralimentato. Le macchine di Maranello, anche qui a Zeltweg, hanno ripetuto il copione cui ci hanno da tempo abituati. Iniziale rincorsa di Villeneuve, che poi si ferma ai box, cambia le gomme, riprende a rincorrere e si piazza dignitosamente (stavolta è giunto ottavo, mentre domenica scorsa era stato sesto). Partenza dalle ultime file di Scheckter, che si ferma anch'egli a cambiare le gomme e poi finisce a metà classifica (ieri, come in Germania, è arrivato 13°). Con gomme migliori certamente la T5 potrebbe figurare meglio, ma sembra da escludere che essa sarebbe in grado di battersi per la vittoria.

Una bella gara stava disputando Bruno Giacomelli con l'Alfa Romeo, che all'inizio era quarto dietro alle due Renault e a Jones, poi il bresciano ha dovuto fermarsi per un cambio di gomme e quando è ripartito il semiasse posteriore destro della vettura ha ceduto lasciandolo a piedi proprio all'uscita dai box. Comunque l'Alfa è apparsa molto veloce, tanto da poter superare nei primi giri la Williams di Reutemann e la Brabham di Piquet, il quale poi, scomparsi davanti a lui Arnoux, Pironi e Giacomelli, ha concluso al quinto posto conquistando due punti preziosi per la classifica, anche se Jones, con sei, ha guadagnato nei suoi confronti e ora ha un vantaggio di 11 punti (47 contro 36).

Tamponato

Bene è andato anche Elio De Angelis con la Lotus, che si è sempre mantenuto nella scia dei primi finendo sesto. Ancora incolore, invece, la gara di Riccardo Patrese, che ha navigato sempre tra le vetture di coda ed è terminato quattordicesimo. Senza fortuna, ancora una volta, Cheever con l'Osella: Eddie è stato tamponato alla partenza ed ha poi dovuto ritirarsi prima di metà gara per noie alle ruote posteriori.

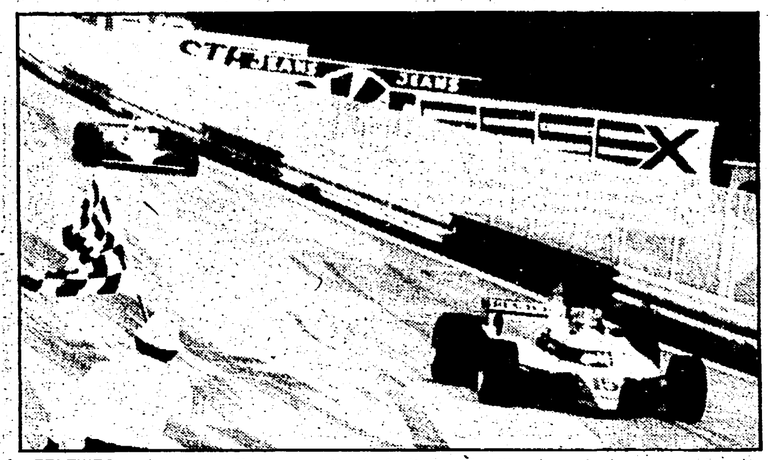
La corsa austriaca è stata avvincente sino all'ultimo giro, perchè, come si è accennato, la vettura di Jabouille ha accusato problemi di gomme e Jones gli si è portato quasi alle costole. I meccanici della Renault erano già pronti per una eventuale sostituzione dei pneumatici, ma il pilota ha preferito tentare di arrivare in fondo perchè una fermata in quel momento gli avrebbe tolto ogni possibilità di vittoria. Gli è andata bene e Jean-Pierre ha potuto finalmente cogliere il suo primo successo di stagione, il secondo al volante della macchina azionata dal motore turbo.

Alla partenza il più svelto a scattare era stato Jones, che però veniva presto superato da Arnoux e Jabouille. Seguivano Giacomelli, Reutemann, Piquet, Laffite, Pironi (che in pochi giri dal terzo era sceso all'ottavo posto), De Angelis e Villeneuve. Poi si registravano le fermate di Pironi, Arnoux e Giacomelli (tutte dovute a cambi di gomme), mentre al termine di un lungo duello Laffite riusciva a superare Piquet. Dopo il ritiro dell'Alfa, avvenuto al ventottesimo dei 54 giri in programma, l'unico cambiamento nei primi sei è stato appunto il sorpasso del portacolori della Parmalat da parte di Jacquot, che concludeva così al quarto posto.

Subito a ridosso della zona punti finivano Alain Prost, Villeneuve e Arnoux, il quale aveva dovuto fermarsi ben tre volte per sostituire i pneumatici. Arnoux, autore del miglior tempo nelle prove, ha fatto il giro più veloce in 1'32"53, alla media di 231,197, vale a dire che in gara è stato più rapido di Jones nelle prove stesse: infatti l'australiano aveva ottenuto la terza posizione con 1'32"95.

Un solo incidente spettacolare, per fortuna senza conseguenze per il pilota: ne è stato protagonista Daly con la Tyrrel-Candy, che dopo essere uscito di pista per il cedimento di un pneumatico ha percorso saltellando un lungo tratto di prato andandosi a fermare in un piccolo avallamento.

l. b.



ZELTWEG — L'arrivo della gara; sotto il vincitore Jabouille.

Ordine d'arrivo

Ecco l'arrivo del Gran Premio d'Austria, decima prova del campionato mondiale di formula 1:

1. JEAN PIERRE JABOUILLE (Renault-Turbo), chilometri 320,868 in un'ora 26'15"73, media 223,196 km/h; 2. Alan Jones (Williams) a 82 centesimi; 3. Carlos Reutemann (Williams) a 19"36; 4. Jacques Laffite (Ligier) a 42"02; 5. Nelson Piquet (Brabham-Parmalat) a 1'02"81; 6. Elio De Angelis (Lotus) a 1'14"97; 7. Alain Prost (McLaren) a 1'22"41; 8. Gilles Villeneuve (Ferrari) a 1 giro; 9. René Arnoux (Renault); 10. Hector Rebaque (Brabham); 11. Emerson Fittipaldi (Fittipaldi); 12. Marc Surer (ATS); 13. Jody Scheckter (Ferrari); 14. Riccardo Patrese (Arrows); 15. Rupert Keegan (Williams) a due giri;

Giro più veloce: Arnoux, in 1'32"53, alla media di 231,197 km/h.

Classifica del mondiale

1. ALAN JONES (Williams) punti 47; 2. Nelson Piquet (Brabham-Parmalat) 36; 3. Carlos Reutemann (Williams) 30; 4. Jacques Laffite (Ligier) 28; 5. Didier Pironi (Ligier) e René Arnoux (Renault) 23; 7. Jean Pierre Jabouille (Renault) 9; 8. Riccardo Patrese (Arrows) e Elio De Angelis (Lotus) 7; 10. Daly (Tyrrell-Candy) 6; 11. Emerson Fittipaldi (Fittipaldi) 5; 12. Keke Rosberg (Fittipaldi), Jochen Mass (Arrows), Alain Prost (McLaren), Jean Pierre Jarier (Tyrrell-Candy), Bruno Giacomelli (Alfa Romeo) e Gilles Villeneuve (Ferrari) 4; 19. Jody Scheckter (Ferrari)

Le prossime gare

31 agosto: Gran Premio d'Olanda a Zolder
14 settembre: Gran Premio d'Italia a Imola
28 settembre: Gran Premio del Canada a Montreal
5 ottobre: Gran Premio USA-Est a Watkins Glen

Comincia mercoledì la fase eliminatoria della trentatreesima edizione dalla Coppa Italia

Quest'anno il torneo presenta parecchi motivi di interesse

Milan e Lazio ritornano a respirare aria di «A»

Il calcio italiano si appresta dunque ad entrare ufficialmente nella stagione 1980-1981, quella del dopo-scandalo, del dopo-Franchi, degli stranieri, delle velleità di intendere e gestire in maniera diversa le strutture portanti dello sport nostrano: e sarà la trentatreesima edizione della Coppa Italia ad ubbidire, mercoledì, alle regole di una cerimonia che quest'anno s'annuncia meno tradizionalmente dimessa. E per scarso prestigio di *club*, e per un calendario che lo colloca immediatamente prima e subito dopo il campionato, e, dunque, per uno spettacolo ed un fascino sensibilmente aminuiti, questo torneo non è fin qui riuscito, nella sua quasi sessantennale storia (la prima edizione fu nel 1922), a distaccarsi dalla palude di un quasi anonimato nonostante i riciclaggi di fortunate formule europee. Ma un po' l'attesa rigorosamente tecnica per le esibizioni, coi due punti che contano, dei vari Brady, Prohaska e compagnia, un po', soprattutto, il presunto superamento di quella mai definita crisi di credibilità che il pallone di casa nostra sta attraversando, un po' ancora la ricerca di riannodare il rapporto di fiducia calcio-spettatori, hanno ricondotto il debutto del *football* italiano entro canoni per molti versi inconsueti.

Il primo impatto, allora, assume funzioni specifiche e generali assolutamente inedite, e dopodomani i quattordici incontri del turno d'apertura vanno ricondotti ad analisi ben più ampie di quanto si è fatto fin qui. Per di più anche i contenuti tecnici presuppongono stavolta inediti elementi di giudizio. I meccanismi di compilazione dei gironi, con le teste di serie scelte tra le prime classificate del campionato scorso e con i rimescolamenti dovuti alle sentenze della CAF, hanno infatti provocato situazioni piuttosto complesse nella geografia di questi minitornei, per cui mai come quest'anno risulta problematico stilare a priori una graduatoria di «favorite», per indicare le sette squadre che andranno a far compagnia alla Roma.

Soltanto nel GIRONE 1, l'eccezione che conferma la regola: la Juventus avrà come avversarie Genoa, Brescia, Udinese e Taranto e per Trapattoni sarà soltanto un utile rodaggio in vista del campionato. Ma già nel GIRONE 2, il derby Milan-Inter, non altrimenti ripetibile ed inserito in una concorrenza del Sud (Palermo, Catania, Avellino), avrà mille motivi per risultare appassionante, soprattutto dalla parte rossonera, per la quale la Coppa Italia ha indubitabili funzioni rigeneratrici di un entusiasmo e di una convinzione che, nonostante le apparenze, sono finora latenti. Ancor meno identificabile il GIRONE 3 dove il Cagliari, alle prese con Monza, Spal, Foggia e Como, avrà davvero problemi per obbedire al ruolo di favorito.

La Fiorentina nel GIRONE 4 sarà osservata speciale anche in prospettiva di un campionato di primo piano. Gli avversari (Cesena, Pistoiese, Rimini, Atalanta) non hanno possibilità di sorta, anche se è bene ricordare che furono proprio i viola, l'anno scorso, a lasciare anzitempo la Coppa a vantaggio dei superfavoriti della Ternana. Lotta tra Bologna e Napoli nel GIRONE 5 (Vicenza, Pisa e Sampdoria le altre) e quindi una grossa incognita visto che tutto sommato rossoblù e azzurri partenopei, a prescindere dalle difficoltà operative che hanno di fronte nell'opera di ricostruzione, si equivalgono.

Ascoli e Lazio, nel GIRONE 6, lotteranno presumibilmente ad armi pari (Varese, Pescara e Verona a completare il quadro), con l'incentivo per i biancazzurri di un prestigio da riconquistare, sia tecnico che societario. Chiude la lista il Torino, nel GIRONE 7; avendo di fronte Catanzaro e Perugia di A, il Bari e il Lecce di B, i granata non avranno comunque un cammino agevole.

Roberto Omini

Giacomini, a sinistra, e Castagner: rivincita in Coppa per Milan e Lazio?

Gli eroi della domenica

Gerarchia della ruota

E' il momento delle ruote: due o quattro, ma ruote. Corrono le automobili e corrono le biciclette. Più patetici sono i ciclisti, che si stanno contendendo il posto in squadra per i campionati mondiali. L'altro giorno è stata data notizia che la formazione italiana è ormai decisa se non nei nomi almeno nella struttura; e i particolari di questa struttura ci hanno riportato con dolorosa nostalgia alla remota infanzia e con virile marzialità al servizio militare. Quando si era bambini e si giocava alla guerra nessuno voleva fare il soldato: tutti volevano essere generali. E sotto le armi l'unica cosa di cui non si sentisse la carenza erano sempre i generali.

La spedizione ciclistica italiana ai «mondiali» risponde contemporaneamente ai sogni dei bambini e a quelli degli ufficiali in servizio permanente effettivo: è una spedizione di generali. Intendiamoci, non è una critica ai selezionatori nè ai selezionati: non ho dubbi sul fatto che questo è il meglio che si potesse e dovesse fare. La reazione è solo di tenerezza, una specie di nodo in gola per via del fatto che anche tra i generali esiste una gerarchia. C'è quello di corpo d'armata, quello di divisione e quello di brigata, e ognuno è generale, d'accordo, ma un po' meno generale di quello che sta più sù.

Anche nella spedizione italiana ai mondiali di ciclismo c'è questa gerarchia: partiamo con tre generali, ma — dicevo quelli che lo sanno — uno dei generali avrà agli ordini tre gregari, un altro ne avrà due e il terzo non ne avrà nemmeno uno. E' questo, il terzo, che mi commuove: non prenderà ordini, ma non potrà neanche darne: e che modo è di fare il generale?

Forse gli ordini se li darà da solo, tanto per non sentirsi umiliato; si darà gli ordini e se si disobbedirà si sbatterà dentro e si proibirà la libera uscita. Ogni tanto, in gara, si porterà di scatto la mano alla borsetta e si saluterà, purtroppo senza poter sbattere i tacchi perchè se lo facesse cascherebbe dalla bicicletta, ed essendo senza soldati nessuno lo tirerebbe su. Una situazione come quella di Zanone, se afferrate il concetto.

La cosa più dolorosa è che — se ho ben capito come è composta la spedizione — questo generale senza esercito dovrebbe essere quello che ha il nome più marziale: Battaglin. Sarà un diminutivo, ma sempre a fatti d'arma fa pensare; mentre invece il generale che comanderà il grosso del nostro esercito si chiama Saronni e tutt'al più fa pensare all'emaretto, non certo a cosacce brandi o almeno severi rintocchi di campane.

Non credo che la mia solecitazione possa essere presa in seria considerazione, ma almeno un soldato non potrebbe essere assegnato a questo generale senza truppa? Magari un soldato in licenza di convalescenza, addirittura riformato, con i piedi piatti e gli occhi in fico, almeno un tipo come Spadaccia, che attrezzato ha un naso idoneo e intanto qui non serve proprio a niente.

Kim

La preparazione azzurra per Sallanches

Le due riserve ultimo dubbio per Martini

Vittoria di Giovanni Battaglin a Chignolo Po

Dal nostro inviato

CHIGNOLO PO — Ferragosto ciclistico a Chignolo Po, un paese di cinquemila abitanti sulle rive del fiume più grande d'Italia. E' Lombardia, ma il vecchio campanile occhieggia anche su angoli di terra emiliana. Carletto Cori, simpatica figura di tifoso, organizza per la ventottesima volta il Criterium internazionale degli assi, però la regia è di Nino Recalcati, dell'uomo che tira i fili di tutti i circuiti a pagamento.

Il primo corridore che posteggia la macchina nella piazza principale è Bruno Vicino, prossimo a indossare la maglia azzurra del mezzofondo sull'anello di Besancon. Sui manifesti campeggia il nome di Saronni, poi vengono quelli di Battaglin, Contini, Panizza, e con un carattere tipografico decisamente più piccolo seguono le generalità degli altri, i vari Guadrini, Colombo, Foresti, Crespi, Maccali e compagnia, la compagnia dei gregari, per intenderci, dei poverelli il cui ingaggio — paragonato alla tangente di Saronni — è come un granello di riso contro il volume di un melone.

C'è anche mamma tivù coi bravi Pizzul (De Zan è al mare) e ciò è dovuto al clima del momento, ai pochi giorni che ci separano dalla gara più importante della stagione: il campionato del mondo. Manca soltanto Francesco Moser, ben retribuito dalla Federcicio per partecipare ai tricolori della pista in programma a Montichiari. E' un po' uno scandalo, ma allargando i cordoni della borsa, i federali spetrano di portare il trentino al torneo iridato dell'inseguimento, giusto come lo scorso anno in Olanda, quando Francesco venne sonoramente scornato da Oosterbosch. Si ripete, insomma, la brutta storia dei milioni sottolineo per indurre un campione a difendere i colori nazionali: roba da incivilezza, e invece prevalgono gli istrallazzi.

Il campionato del mondo, dicevamo. Le squadre è fatta anche se rimane da stabilire chi saranno le due riserve fra i quattordici convocati da Alfredo Martini. Le corse di sabato (Coppa Agostoni), di domenica (Coppa Bernocchi) e di lunedì (Tre Valli Varesine) scioglieranno gli ultimi dubbi e intanto gli azzurri godono qua e là: Baronchelli è di ritorno dall'Austria dove si è aggiudicato le due prove di una competizione *open*, e Panizza comunica di aver vinto in Svizzera una gara in salita. Ma il panziero corre verso la data (il 31 agosto) del mondiale, e siccome, a due settimane di distanza, il pessimismo supera l'ottimismo, cerchiamo di penetrare nell'animo dei nostri corridori.

Cominciamo pure da Wladimiro Panizza che è il più vecchio e quindi il più esperto. Come è noto, questo ciclista di trentacinque primavere, questo ometto che ci ha fatto trepidare durante l'ultimo Giro d'Italia, sarà la lunga mano di Martini sul circuito di Sallanches, il direttore sportivo in bicicletta, o qualcosa del genere. E ascoltandolo, si direbbe che stiamo andando incontro ad una giornata bellissima, ad un trionfo di marca azzurra. «Niente paura, la vittoria sarà nostra. Senza offendere Moser che considero una delle nostre principali pedine, vedo in Saronni il nuovo campione del mondo: il ragazzo sta preparandosi nel migliore dei modi e vincerà facendo in volata un ristretto numero di avversari. Hinault, un paio di olandesi, forse Kuiper e Knetemann, un belga e qualcun altro. Accetto scommesse...».

«Magari!», risponde Saronni nella stanzetta dello spogliatoio. «Panizza è un amico, un amico che dà la carica. E comunque se la squadra sarà competitiva, se il più in forma degli italiani riceverà l'appoggio che merita, potremmo anche giocare. Inutile parlare di tre, quattro o cinque punte, quasi a disperdere le forze: questo — non un voler fare il gradasso — è il mio avvertimento, la mia risposta ai vari discorsi della vigilia...».

Saronni lascia capire di avere maggiori possibilità di Moser di volerlo dimostrare prossimamente. «Anche il percorso è più favorevole a me che a Francesco», aggiunge, e poi fa punto con una strizzatina d'occhi. Peccato che non ci sia Moser a ribattere, ma le chiacchiere non contano, perciò aspettiamo i fatti anche perchè da un paio di mesi i due «big» deludono invece di convincere.

«Io rispetterò le direttive di Martini», dice Baronchelli. «Non ho grilli per la testa», aggiunge Contini. «Sarà tirato che suonerà su quel tracciato: chi non avrà gambe sarà messo a tacere presto», dichiara Battaglin, e poichè il vicentino entra nei dettagli del percorso, dobbiamo ritenere che sia già passato in ricognizione ai piedi del monte Bianco. Eh, sì: sotto sotto anche Giovannino sogna la maglia iridata.

E la giostra di Chignolo Po? Proprio di una giostra per le vie del paese si tratta. E chi va a caccia di premi in natura, damigiane di vino, pieste di fiori, salumi, libri e chi di soldi in contanti: che vengono da una banca di Lodi e da spettatori che vogliono la «bagarre». Il malloppo verrà poi diviso fra tutti i concorrenti secondo il copione in vigore. Sono quaranta giri pari a 165 chilometri, è una cavalcata con una buona media (42,579) e i maggiori applausi vanno a Battaglin il quale scappa a tre carosselli dalla fine per vincere con 15" su Gavazzi, Baronchelli, Martinelli, Vicino e Saronni.

Ciao a Chignolo e avanti per Sallanches.

Gino Sala