

Oggi si corre il Giro dell'Umbria (in TV2 dalle 15.50)

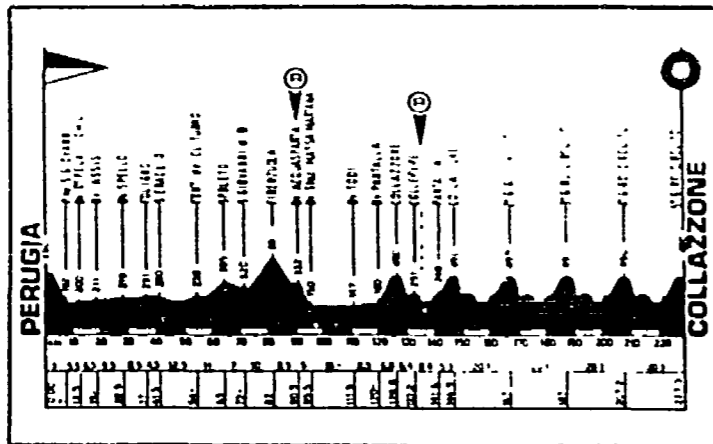
Torna Beppe Saronni, ma il pronostico dice Prim Contini e Baronchelli

Il capitano della «Del Tongo» verso la buona condizione dopo il «ritiro» in Riviera - Assente Moser sofferente per una discopatia

Ciclismo

Dal nostro inviato

TORGIANO — In un calendario affollato, il Giro dell'Umbria appare all'improvviso — dopo una prima collocazione a settembre — in concomitanza con le grandi classiche del nord e ne fa le spese. Per giunta deve registrare anche assenze dovute ad altre cause e di conseguenza l'unico vero motivo di questa corsa sembra essere il ritorno alle competizioni di Giuseppe Saronni. L'ex campione del mondo praticamente scomparso dalle scene importanti del maggio scorso, visto il balordo inizio di stagione cui andava incontro, durante il Giro di Campania decise di abbandonare le competizioni per qualche tempo rifugiandosi in Riviera per una preparazione meno irrazionale, lontano dagli affanni delle competizioni che costantemente lo mettevano alla prova in confronto diretto col rivale più temuto, Francesco Moser. Adesso, dopo che nel sud Moser ha riproposto la sua gigantesca personalità, Saronni torna ad affrontare le competizioni e, casualmente, trova il campo libero dalla presenza di Fran-



co a sua volta costretto ad uno stop da una discopatia. Magari in Umbria Moser non ci sarebbe stato egualmente, impegnato con la corsa a Parigi-Roubaix, ma il fatto che adesso Francesco sia costretto ad una pausa evita a Saronni anche quei noiosi confronti indiretti che sembra soffrire tanto. Prima di trasferirsi a Torgiano, Saronni è stato a Roma dove nell'Istituto di medicina dello sport, presso la Scuola centrale dello sport del CONI, si è sottoposto ad esami che lo avrebbero molto rassicurato sulla sua condizione attuale. Tuttavia il

campione della Del Tongo non si propone come primo favorito della corsa, che dice anzi di affrontare senza troppe ambizioni. Ambizioni ben maggiori le avranno invece gli uomini della Del Tongo, con Contini e Prim e tra gli altri uno che mira al traguardo di Collazzone (dove il Giro dell'Umbria si concluderà con 5 giri di un circuito locale) dovrebbe essere Baronchelli.

La partenza da Perugia avverrà oggi alle ore 10. La televisione si collegherà sulla Rete due alle ore 15.50.

Eugenio Bomboni



L'ingegner CHITI durante una pausa al box

L'ingegner Chiti parla dei problemi che affliggono la scuderia milanese

All'Alfa Romeo c'è puzza di bruciato e di... sorprese

Il buon piazzamento a Rio non cancella le difficoltà - Pessimismo per Kyalami: «Una macchina nuova ha bisogno di molte cure» - «Forse in Belgio saremo in 'pole position'»

Auto

MILANO — «È un miracolo: andrò al santuario di Loreto, aveva esclamato dopo aver visto Eddie Cheever tagliare il traguardo di Rio de Janeiro in quarta posizione. E si dice che dalla gioia avesse abbracciato Paolo Pavanella, il responsabile dell'Euro Racing, il team che corre con i motori Alfa Romeo. «Beh, adesso non esageriamo», dice l'ingegner Chiti, presidente dell'Autodelta, il reparto corse dell'Alfa che fornisce i otto cilindri turbo a Pavanella. Carlo Chiti ha il fascino disteso. Trascorre a Settimo Milanese le ultime ore di tranquillità prima di partire per Kyalami, in Sudafrica, dove oggi iniziano le prime prove di qualificazione della seconda prova mondiale.

A Rio de Janeiro, i giorni prima della corsa l'abbiamo visto teso. Nelle prove il turbo Alfa era stato il primo ad andare a rotta. Poi ne sono rotti altri cinque. E nei box dell'Alfa si sussurrava di un prossimo siluramento del presidente milanese. Invece, ecco «miracolo»: un'Alfa Romeo che sfiora addirittura il podio. Ma il «miracolo» si ripeterà a Kyalami? «Innanzitutto devo precisare che non ero teso. Ero preso, ovvia, dal lavoro. C'erano molte cose da controllare per riuscire a consumare il meno possibile come la temperatura dell'acqua, il numero dei giri del motore...».

Motori andati a rotta in abbondanza. «Un momento: i motori rotti sono tre, gli

altri sono andati in fumo per colpa delle turbine. E le turbine non le faccio io. Sono cose che succedono. Ha visto la BMW? Anche loro ne hanno buttati via tre. E la Renault? Ne hanno rotti sei. E che, io sarei più bischero degli altri? Le dicevo: stavo in pena perché non avevamo ancora esperienza su quanto avrebbe consumato in gara il nostro motore. Ora lo sapete? «Certo: 68 litri ogni cento chilometri. A Kyalami ci sono da percorrere 300 chilometri circa, quindi ci stiamo dentro nei 220 litri regolamentari. A Rio, invece, lo ammetto: avevo un certo bruciato allo stomaco».

Ingenger Chiti, nelle prove sei motori rotti, in gara nessuno. Come mai? «Non ci sono segreti: i motori che andavano così e così in prova li abbiamo scartati. Abbiamo fatto una cernita, insomma». D'accordo, però partire in un Gran premio con dieci macchine davanti non è un successo. «Ho fatto quello che era umanamente possibile. Altrimenti non avrei gridato al miracolo. Ogni tanto sulle Alfa Romeo si rompe il cambio. È successo anche a Rio de Janeiro. Perché? «È che ne so. I cambi li costruisce Pavanella, non io». Ecco, ingegner Chiti, si ricomincia con la scarica barile. Pavanella dà la colpa ai motori, lei alle turbine, altri al telaio, alcuni al dilettantismo nella conduzione della scuderia. Non è ancora un clima se-

rena quello dell'Alfa Romeo. «Io non vado in giro a dire che gli altri sono bischeri. E se qualcuno parla male di me è un merito imbecille». «Non si ripete il miracolo di Rio, ha paura di perdere il posto?». «Ma che discorsi sono questi? Allora, perché le Ferrari sono andate male, cacciano Forghieri? O mandano a spasso i dirigenti della Renault perché sono riusciti ad ottenere solo il sesto posto? Non posso preoccuparmi dello stipendio alla prima corsa». Lei sapeva da due anni che la Formula 1 andava verso il risparmio di carburante. Come mai invece di progettare un quattro cilindri si è messo in testa di studiare un dieci cilindri? Non tutti nella scuderia sono d'accordo con il suo progetto. «Prima di tutto nessuno pensava che si sarebbe arrivati al risparmio di carburante. E poi sono convinto che dalle gare europee si ritorna a 250 litri. Si lamentano tutti, insomma. Ma mi dica, chi ha vinto a Rio? Un sei cilindri. E pensa che un sei cilindri consumi di più di un quattro cilindri della BMW? Io volevo un 10 cilindri per costruire una vettura più bassa e più bella. Ora con le gatte da pelare che mi ritraeva, il progetto è rimasto nel cassetto. Le sue previsioni per Kyalami? «Abbiamo una macchina nuova che ha bisogno di molte cure. Può darsi che fra due corse, in Belgio ad esempio, saremo da pole position. Altrimenti a che servirebbero i miracoli?».

Sergio Cuti

Vittoria italiana nella «classica» belga di ieri

Fotofinish a Wevelgem: Bontempi su Vanderaerden

Ciclismo

WEVELGEM — Guido Bontempi sul podio della quarantesima Gand-Wevelgem, un italiano vincitore di una classica belga, un giovane che manteneva le promesse della vigilia si è affacciato sul palcoscenico del grande ciclismo. L'atleta della Carrera-Inoxpran si è imposto in volata facendo breccia tra i quotati avversari della Panasonic, lo squadrone olandese diretto da quel diavolo di Peter Post. Nel gruppetto di testa composto da una ventina di uomini, la Panasonic contava ben quattro rappresentanti, i due Planckaert, Anderson e Vanderaerden, ma sul viale d'arrivo Bontempi ha sfoderato lo sprint vincente attaccando ai 500 metri. Vanderaerden, secondo classificato, ha alzato un braccio per lamentare una sordidezza dell'italiano che da destra ha piegato verso il centro, ma non si trattava

di un'irregolarità, anzi nel trambusto della confusione si è visto che ad ostacolare Vanderaerden è stato un compagno di squadra e precisamente Eddy Planckaert. Al momento decisivo, insomma, la Panasonic si è fatta infilare da quel ciclone di Bontempi, da un ragazzo di 24 anni dotato di una grande potenza.

Guido Bontempi è il secondo italiano che s'impone nella Gand-Wevelgem: il primo è stato Moser nel 1979 e con il successo del bresciano di Gussago, il ciclismo italiano torna sulla cresta dell'onda in un momento in cui Moser è fermo per il mal di schiena e Saronni sta tribolando per trovare buone condizioni di forma.

Insieme a Bontempi nel gruppetto in fuga c'era anche il vecchio Gavazzi, un altro bresciano, un corridore generoso che ha ottenuto un bel terzo posto.

g. S.

Ciclismo

Poteva essere grande ed è ancora piccolo, ciclisticamente parlando. Grande se avesse colto l'occasione del mondiale '83, quando vedendolo nella scia dell'americano Lemond molti pensarono ad un finale tinto d'azzurro, ma le speranze durò come il fuoco di un cerino e ancora oggi Moreno Argentini sembra portarsi dietro quel pomeriggio di debolezza e di lacrime, quel colpo mancato.

Alzi una mano per chiamare Alfredo Martini e avvertirlo che non aveva gambe. Una settimana dopo sono stato a San Donà di Piave, ho conosciuto i genitori e le tre sorelle, una cassetta bassa, accogliente, circondata da una vigna e dall'orto, ho bevuto un vinello dorato come quel pomeriggio di settembre, e il padre e la madre a raccontarmi le emozioni vissute davanti al televisore nella domenica in cui si disputava la corsa dell'iride. Moreno era as-

E Argentin promette battaglia al Giro: «Anch'io so soffrire»

sente, stava con Antonietta, la sua ragazza. Insieme hanno aperto un negozio di abbigliamento, una «boutique», per essere precisi, modelli firmati, merce pregiata, se ho ben compreso.

A distanza di mesi non mi pare il caso di riaprire una ferita, di tornare al mondiale svizzero. Voglio però scoprire qualcosa in questo corridore di ventitré anni che pur indossando la maglia di campione d'Italia non ha ancora un ruolo preciso. Sbaglia, comunque, chi vede in me un atleta senza grinta. Sbaglia...».

Saronni ha già vinto due Giri d'Italia, un campionato del mondo, un Giro di Lombardia, una Milano-Sanremo e altre

diventò campione del mondo tre stagioni dopo. Dubito nel vedere questo Argentin tenuto nella bambagia da Waldemaro Bartolozzi, risparmiato, coccolato, bloccato in questi giorni da una sinusite, e cerco di provare il ragazzo che porta i gradi di capitano della Sammontana-Campagnolo.

Moreno, chi sei? Cosa vuoi? «Non sono il tipo che va allo sbaraglio. Ho il mio modo di correre, più vicino a quello di Saronni che a quello di Moser. Sbaglia, comunque, chi vede in me un atleta senza grinta. Sbaglia...».

Saronni ha già vinto due Giri d'Italia, un campionato del mondo, un Giro di Lombardia, una Milano-Sanremo e altre

classiche... «Saronni è nato nel 1957, io nel 1960. E nei primi anni di attività anche Moser prendeva botte sui denti. Ma eviterei i paragoni. Se l'esperienza conta, dovrei migliorare. Sto pensando al prossimo Giro d'Italia. Voglio curare la classifica e vedere dove posso arrivare. Sì, scrivi pure che Argentin, fin qui giudicato un peso leggero, vuol trovare una nuova dimensione».

È un bel ragazzo, ricicli neri, nasino a punta, fisico asciutto, un giovane segnato a dito dalle fanciulle e discusso dai tifosi e dai tecnici. «Se delude Moreno ci rimane poco. Le ultime generazioni sono state un fallimento», si mormora nell'

ambiente. E lui mi anticipa, quasi indovinando la mia domanda.

«Il ciclismo mi ha già dato parecchio. Se avessi fatto un altro lavoro, le mie condizioni economiche sarebbero diverse. Mi ritengo un fortunato rispetto a tanti coetanei e capisco che bisogna dare per ricevere, che per mantenere questo ruolo dovrò conquistare traguardi importanti...».

Al momento sembra più un damerino che un campione. Si direbbe che ha paura di lottare e di soffrire. La tua classe è quella del contropiede all'ultimo chilometro, dello scatto fulmineo dopo aver succhiato le ruote degli avversari. Davvero vuoi cambiare?

«Avevo dieci anni quando mio padre mi ha regalato la prima bici da corsa. Da allora volevo smettere, poi ho continuato rinunciando all'idea di fare l'odontotecnico. Papà mamma e sorelle mi hanno aiutato molto. Ho avuto le mie crisi, le ho superate, sono più che magri, conosco i sacrifici del mestiere e conto di crescere, di togliermi qualche difetto. Dammi tempo, aspetta il Giro...».

Gino Sala

TI FA GOLA UNA FIAT?

SAVA, SAVALEASING E IFA TE NE REGALANO UNA FETTA

SAVA TAGLIA DEL 30% GLI INTERESSI DELLE RATEAZIONI

In aprile, qualunque vettura o veicolo commerciale Fiat disponibile scegliete, con Sava fate un affare. In contanti bastano Iva e messa in strada. Per pagare c'è tempo: da 12 a 48 mesi, con interessi tagliati del 30%. In un certo senso più ve la prendete comoda, più risparmiate. Qualche esempio orientativo: su una Regata 100, con rate costanti a 48 mesi, potete arrivare fino a un risparmio di L.2.300.000 circa. Su una Uno 555 5 porte, intorno a L.1.600.000. Su una 126, circa L.800.000. Su una Panda 455, circa L.1.300.000. Su un Ducato D 13q, furgone p.l.s., intorno a L.3.000.000.

SAVA

SAVALEASING OFFRE FINO A 2.700.000 DI RISPARMIO

L.2.700.000, Iva inclusa, in relazione alla durata del leasing. Dalla Panda alla Uno, dalla Ritmo alla Regata, fino all'Argenta. Con oltre 100 praticissime soluzioni leasing da 13 a 48 mesi.

SAVA LEASING

IFA RIDUCE DEL 30% GLI INTERESSI SUL PAGAMENTO RATEALE DELL'USATO SICURO

In aprile, anche l'usato non è da meno. L'Usato Sicuro, naturalmente. Quello selezionato, quello con la migliore Garanzia Meccanica esistente sul mercato. Quello del Sistema Usato Sicuro. Grazie a Ifa, potete acquistare qualsiasi usato non superiore a 5 anni di età, versando in contanti solo il 25% del valore d'acquisto. Pagando il resto, se non è inferiore a L.2.000.000, con comode rate costanti da 12 a 30 mesi. Insomma, Usato Sicuro, con un mese di prova, un anno di garanzia e fino a 30 mesi per pagare, risparmiando il 30% degli interessi.

IFA

FINO AL 30 APRILE 1984 SENSAZIONALI RISPARMI SULL'ACQUISTO RATEALE DEL NUOVO, DELL'USATO E SUL LEASING

Presso Succursali e Concessionari
Speciale offerta non cumulabile con altre iniziative in corso, in base alle condizioni in vigore l'1/4/84 e ai normali requisiti previsti da Sava, Savaleasing e Ifa.