

Vittoria alla messicana del primatista dell'ora e prime polemiche sul Giro d'Italia cominciato ieri a Lucca

«Crono-prologo», ed è subito Moser

La protesta e l'augurio dei lavoratori

La denuncia delle maestranze della Cucirini Cantoni e della Piaggio di Pontedera e Pisa

Nostro servizio
 LUCCA — La folla non smette di applaudire e vorrebbe soffocare Moser con un entusiasmo che dura mezz'ora, sino a quando per recarsi al controllo medico. Qui, Francesco cerca di buttare un po' d'acqua sul fuoco di tanti complimenti. «Stiamo calmi. Vincere è bello e il vantaggio conquistato nel prologo non è cosa di poco conto se consideriamo che la gara era breve, però il Giro è ancora tutto da correre e io potrei perdere la maglia rosa già nella prima tappa. Se a Pietrasanta non sarò più il primo della classifica niente di male, comunque. Ho il mio piano, ho in mente qualcosa di diverso rispetto ai dieci giri che ho disputato senza ricavare la gioia del trionfo. Ho una buona assistenza della scienza medica, si capisce, ma ciò non sarà sufficiente se le gambe faranno cicche...»

di Cucirini Cantoni. «Viviamo in Lucchesia un momento nero per i problemi dell'occupazione e dello sviluppo economico, siamo contenti della vostra presenza e vi auguriamo buona corsa, ma l'opinione pubblica deve sapere che nonostante il raddoppio della produzione nell'arco di quattro anni, la nostra azienda propone nuovi tagli, altri cinquemila lavoratori in cassa integrazione», diceva un volantino distribuito mentre i ciclisti erano in sella. E una seconda protesta è giunta dalle maestranze della Piaggio di Pontedera e Pisa, minacciate dalla linea dura guidata dalla Fiat, da ben 3150 lettere di sospensione. Un comunicato delle due organizzazioni sindacali (Federtessili e metalmeccanici) è stato letto dallo speaker del Giro e tutto si è svolto in modo civile, senza intoppi, senza il minimo intralcio.



g.s. ● MOSER con la speciale bicicletta a ruote lenticolari

Nostro servizio

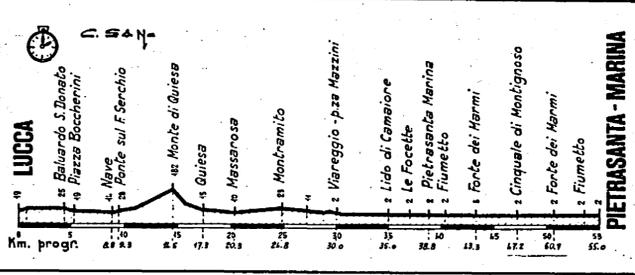
LUCCA — Il Giro ciclistico d'Italia comincia nel segno del tic-tac e nel nome di Moser. Le lancette di Lucca proclamano vincitore un campione caro alle folle, un uomo che il pubblico toscano abbraccia con centomila evviva. In sella alla sua bici munita di ruote lenticolari, le stesse ruote del record dell'ora, quelle senza raggi e chiuse da due dischi in fibra di carbonio, Francesco s'è imposto con un bel vantaggio sui principali avversari: 12" su Visentini, 13" su Contini, 16" su Fignon e Saronni, di più su altri tipi che vanno per la maggiore. In un certo senso il Moser di Mexico City, è una freccia che nel Circuito delle Mura copre la distanza dei cinque chilometri in 6'14", alla media di 48,128. Un volo stupendo, un avvio appassionante, la prima maglia rosa sulle spalle di un corridore che col contributo della scienza sembra voler rivoluzionare un mondo per tanti anni chiuso nel suo guscio e ostile verso i cambiamenti.

È subito Moser, però è anche subito polemica. Franchino Cribiori che dirige l'Atala di Panizza e Freuler, grida forte: «Non è regolare, non si doveva permettere a Francesco l'uso delle ruote lenticolari. Una carenatura del genere può essere concessa in pista, quando si tenta di battere un primato, ma dovrebbe essere proibita nelle gare su strada. Non sono ruote in commercio, alla portata di tutti, e Moser ha pedalato in condizioni di vantaggio, ha vinto il prologo con mezzi che non erano in possesso dei suoi rivali...»

È giusta la polemica di Cribiori? Moser avrebbe vinto con le ruote normali? Io penso di sì anche perché tirava vento e cammin facendo le vibrazioni non devono aver favorito il trentino. Infatti sino a pochi minuti dalla partenza, Moser era incerto se usare le lenticolari o metterle in un cantuccio. Aveva provato il tutto in matti-

Francesco si veste di rosa e in 5 km guadagna 16" su Saronni e su Fignon

Visentini ha perso 12", Contini 13" e Argentin 14" - Polemico Cribiori: «Non si doveva permettere l'uso delle ruote lenticolari»



● Il profilo altimetrico della tappa odierna che porterà il «Giro» a Marina di Pietrasanta con una prova a squadre ancora al «suono» del tic-tac

COLNAGO
la bici dei campioni

Ordine di arrivo

- 1) Francesco MOSER (Gis Tuc-Lu) km. 5 in 6'14", media 48,128; 2) Milani (Malvor-Bottechia) a 11"; 3) Visentini (Carrera-Inoxpran) a 12"; 4) Contini (Bianchi-Piaggio) a 13"; 5) Wyder (Magniflex) a 14"; 6) Argentin s.t.; 7) Bombini s.t.; 8) Fignon a 16"; 9) Saronni s.t.; 10) Freuler a 18"; 11) Gisiger s.t.; 12) Petitto s.t.; 13) Mutter s.t.; 14) Bontempi a 19"; 15) Gavillet a 20".

intera dinamica della prova: semplificando vi dirò che la formazione vincente riceverà un abbuono di 2'30", la seconda 2'20", la terza 2'10" e via di seguito a scalare di dieci secondi fino al quindicesimo piazzamento, perciò chi sgarra sarà penalizzato. La Gis-Tuc-Lu di Moser e De Vlaeminck e la Carrera-Inoxpran di Visentini e Bontempi sembrano i complessi più dotati per questa competizione e comunque anche se in questo Giro le piccole vicende e i piccoli distacchi avranno la loro importanza, osservatori e tecnici sostengono che bisogna aspettare il Block Haus per una reale conoscenza delle forze in campo. Già domenica, sulla collina di San Luca (Bologna) da ripetere tre volte, qualcuno riderà e qualcuno piangerà, e martedì ecco la montagna abruzzese, ecco il block Haus a quota 1600, quindici chilometri di salita con tornanti dolci e tornanti amari visto che la pendenza massima è del dodici per cento.

Il Block Haus sarà un arrivo in altura che misurerà il polso di Saronni. Ieri, chiacchierando con Pietro Algeri, col direttore sportivo della Del Tongo-Colnago, mi sono sentito dire: «Il mio campione non è messo male come si pensa e come si scrive. Può darsi che non sia toccato da una grazia particolare, però se azzecca un colpo, un solo colpo, tutto torna a funzionare...». Algeri è stato corridore e avverte i segreti meccanismi di un atleta, le situazioni delicate, i momenti difficili che diventano problemi e per giunta Saronni ha il carattere del pulcero sordo ad ogni tir di briglia, poco disponibile verso chi suggerisce e consiglia. Non vorrei drammatizzare anche se qualcuno la mette giù grossa. Forse Beppe è come un giocattolo in cui manca una semplice vite: trovata quella, ogni cosa va a posto, e questo mi auguro per il bene del ciclismo italiano.

Gino Sala

Corsa della pace

Resta «Soukho» la grande incognita della corsa

TRUTNOV — Quattro tappe, per complessivi 778 chilometri, separano ancora il bulgaro Nencho Staykov dal podio finale di Varsavia, alla 37ª edizione della Corsa della Pace. La grande incognita, più che la distanza, è il campione olimpico Soukouroutchouk che ha dimostrato di essere tornato in ottime condizioni di forma e si trova quinto nella classifica generale a 1'30" da Staykov. Tra i due con distanze minime Ugrumov, Ludvig e Raab: due sovietici e due tedeschi della RDT che a partire da oggi tenteranno di mettere in difficoltà Staykov nella tappa che da Trutnov porterà sui monti Carpazi, dalla Cecoslovacchia alla Polonia, con un arrivo a quota mille metri, preceduto da quattro gran premi della montagna. Non ci sarà il tempo per recuperare per i passisti veloci e «Soukho» farà il possibile per cogliere questa importante occasione.

a. v.

La Renault non ha deciso ancora mentre la Ferrari protesta

E nella «Formula 1» si continua a litigare sulla benzina e i serbatoi

Auto

Dal nostro inviato
 DIGIONE — Mentre i meccanici stanno sistemando le macchine nei box, sopra Digione si scatena l'uragano: lampi, tuoni, acqua e vento. Avremo un Gran Premio bagnato? Sembrebberne di sì. La piccola folla del «cricro» cerca di ripararsi come può. Si rintana a grappoli sotto le tette disponibili. Si parla, oltre che del tempo, anche delle novità del Gran Premio di Francia, quinta prova del mondiale di formula uno: oggi iniziano le prime prove di qualificazione e la Tolem presenta una vettura nuova di zecca gomata Michelin di seconda serie dopo il rifiuto di continuare la collaborazione con la Pirelli. La Ferrari ha portato a Digione macchine con scarichi diversi (vista l'esperienza imolese dove sulla macchina di Alboreto si è rotto proprio lo scarico). E sotto l'acqua francese si continua a parlare della Renault, di un possibile ritiro per alcuni Gran Premi dei bolidi gialli se la Régie non riuscirà a trovare il modo di consumare meno carburante dei 220 litri previsti dal regolamento.

Ma questo è solo l'ultimo capitolo degli sconvolgimenti che, annualmente, avvelenano la Formula 1. Negli ultimi tempi, una guerra a stagione.

1981 — Balestre ed Ecclestone (capo degli assembleatori inglesi) litigano sulle minigomme, paratie laterali che fissavano la vettura al suolo e permettevano ai bolidi di raggiungere velocità elevatissime in curva con gravi rischi per i piloti che percorrevano i lunghi circuiti in quinta piena.

Balestre vinse la battaglia ma la Brabham ed Ecclestone trovano il modo di aggirare il regolamento che prevedeva sei centimetri di altezza tra il fondo della vettura e l'asfalto. È la stagione dei cosiddetti «regolatori d'assetto»: il trucco sta in due mole, una idropneumatica, l'altra meccanica. Aumentando la pressione del gas, il liquido immerso nei cilindretti della molla idropneumatica spinge la vettura verso l'alto. Ma appena la macchina acquista velocità, il carico aerodinamico metteva in pressione il liquido dei cilindretti che comprimeva il gas e abbassava rapidamente la vettura. Il trucco faceva ammannire i commissari. Vedevano la Brabham di Piquet correre con il fondo del

telaino a terra poi alle verifiche il bolide inglese ritornava a sei centimetri dal suolo.

Quando fu scoperto, si gridò allo scandalo. Ma stavolta Jean Marie Balestre si alleò con Ecclestone e così da Imola tutti adottarono i correttori d'assetto.

1982 — Si corre la prima corsa in Sudafrica e parte subito la rivolta dei piloti. Il pommo della discordia sono le cosiddette «superlicenze». Più semplicemente: ai piloti si negava lo «svincolo» e anche la più piccola critica alla federazione avrebbe comportato il ritiro della licenza. Immediata la reazione dei piloti che proclamarono uno sciopero. Balestre ritirò le licenze a trenta piloti. Licenze subito riaccordate prima del gran premio del Brasile.

Ma è proprio a Rio de Janeiro che scoppia il caso sottoposto. Piquet e Reutemann vengono squalificati perché le loro vetture correvano sotto il peso regolamentare. E viene alla luce un altro trucco: sulle macchine vengono messi dei serbatoi d'acqua per raffreddare i freni. Ma i bolidi partono per la corsa con i serbatoi vuoti e poi i contenitori vengono riempiti di liquido prima delle verifiche per ritornare in peso. Ma stavolta il trucco viene subito bandito dalla Formula 1.

1983 — E sempre la Brabham in prima fila: ora si ferma a metà corsa per il rabbocco di benzina. La macchina di Bernie Ecclestone, così, corre la prima parte della corsa con cento litri di carburante in meno rispetto ai concorrenti. Sorgono subito le polemiche: la fermata a metà corsa è antisportiva, ma soprattutto pericolosa. Lo si vede già in Brasile quando sulla macchina di Rosberg si sviluppa un principio di incendio per fortuna subito domato. Si va avanti gara dopo gara fra sospetti, tentennamenti e accuse. Poi il rabbocco di benzina verrà permesso. Ma solo per la stagione in corso. Nel 1984 viene abolito.

Sergio Cuti

di quella di Jimmy Arias, ma solo in apparenza. Perché Wilander già nel primo turno era apparso in difficoltà. Sembrava addirittura l'ombra di se stesso. Per il giovane Cancellotti, in splendide condizioni fisiche e psichiche dopo il successo nel torneo di Firenze, si è trattato del più importante successo della sua carriera. Le vittorie dei due ragazzi azzurri sono belle ma non vanno sopravvalutate perché il calendario del tennis è pazzesco e i tennisti prendono parte a tanti di quei tornei da non capirci più niente. Il nostro torneo non è nemmeno tra i più importanti e proprio quest'anno sta cercando faticosamente di ritrovare la credibilità perduta. Le sconfitte di Corrado Barazzutti e Claudio Mezzadri non stupiscono più di tanto: perché il primo è davvero logoro e perché il secondo è molto giovane e con poca esperienza.

Ieri è continuata la moria delle teste di serie. Il poco noto uruguayano Diego Perez ha sconfitto il francese numero tre del tabellone Yannick Noah in tre set: 3-6-6-2-6-4. E così sono già cadute, col terzo turno che ancora non si è concluso, le tre prime teste di serie.

Agli «Internazionali di tennis» a Roma

Panatta e Cancellotti mettono sotto Arias e Wilander!

ROMA — Era difficile immaginare che Claudio Panatta e Francesco Cancellotti riuscissero a realizzare quel po' po' d'impresa che gli è riuscita battendo Jimmy Arias e Mats Wilander. Jimmy Arias è il vincitore dell'ultima edizione degli «Internazionali d'Italia» ed è sicuramente tenista di talento. Claudio Panatta l'ha battuto 4-6-7-6-7-5. Il successo al tie-break nel secondo set è particolarmente importante perché dimostra che il ragazzo è riuscito a non perdere la testa nel momento più delicato dell'incontro. Il Foro Italo, finalmente pieno di gente, sembrava tornato ai tempi felici in cui Adriano Panatta la faceva da



Autoexpert

IL NOME DELL'USATO

LA GARANZIA

12 MESI Vetture selezionate (e supercontrollate da 49 esami) con meno di 5 anni d'età. Garanzia oro sulle parti meccaniche, valida 1 anno (anche all'estero).

6 MESI Grandi autocoassioni, tra 6 e 8 anni di vita, sottoposte agli stessi severissimi controlli e con una garanzia sulle parti meccaniche valida 6 mesi (anche all'estero).

TRAINO GRATUITO Una speciale tessera assicura il traino gratuito della vettura per 1 anno e una vettura in sostituzione se il fermo della macchina supera le 24 ore.

LA CONVENIENZA

25%

DI RISPARMIO

Le condizioni più vantaggiose: minimo anticipo, rateazioni con il 25% di risparmio sul costo degli interessi, tramite Alfa Credit. E questo su automobili di tutte le marche italiane ed estere. Sempre con il marchio Autoexpert.

AUTOEXPERT: TUTTA L'ESPERIENZA DEI CONCESSIONARI ALFA ROMEO SULL'USATO DI TUTTE LE MARCHE.

