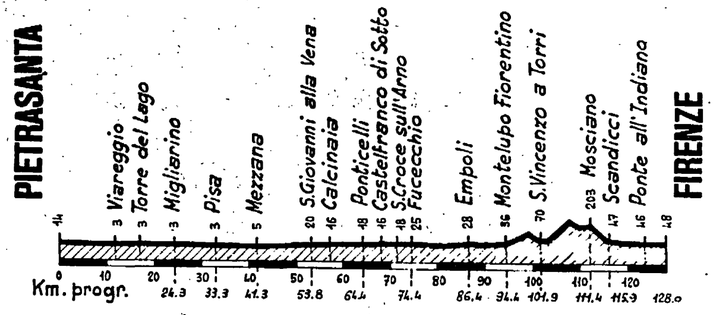
Ciclismo

Ai nove «moschettieri» della Renault la crono a squadre, Moser si difende, crolla Saronni

La prima stoccata di D'Artagnan Fignon

Fignon e la Renault tagliano il traguardo, dopo la vittoriosa cavalcata

Il francese ha tolto la «maglia rosa» al trentino che tuttavia non ha perso molto terreno
Buona anche la prova della Carrera-Inoxpran e di Visentini mentre per la Bianchi-Piaggio è stato un mezzo disastro. Oggi il «Giro» arriva a Firenze



● Il profilo altimetrico della tappa odierna che da Pietrasanta porterà il «Giro» alle Cascine di Firenze: conclusione con un gran volatone?

Bartali il brontolone, ruote da camion per Moser

Dal nostro inviato

PIETRASANTA MARINA — Ancora un bel tipo il vecchio Gino Bartali. Tracagnotto ma bello sodo, abbronzato, con quel gran nasone appena ammorbidito da una fitta rete di rughe, ricorda quei vecchi marinai che, chissà poi perché, la sanno sempre lunga. Non che le sparino grosse, intendiamoci, però, quando parlano, non c'è posto per nessuno: ascolta, scrivi e riferisci. È ancora molto popolare il glorioso rivale di Coppi: alla partenza della seconda tappa del Giro, Lucca-Pietrasanta Marina, è quasi più corteggiato, pensate un po', di Moser. E il Gino, sempre brontolando, non si fa pregare: autografi, consigli, strette di mano. Ce n'è per tutti. E lui, si vede, deve essere l'uomo più felice della terra — o no?

«Beh, sai — risponde — il ciclismo è la mia vita. E poi quando vedi un atleta della tempra di Moser non si può che essere contenti. Solo lui poteva fare tutti quei sacrifici e i risultati gli danno ragione. Certo contano anche l'assistenza, la tecnologia, la medicina. Però senza le sue gambe te le scordavi subito. Lascialo dire a uno che se ne intende».

Però a Lucca le ruote lenticolari le aveva solo Moser... «Meglio così, perché gli altri non avrebbero saputo che farsene. Francesco è in forma, le sue gambe volano, e mercoledì ce l'avrebbe fatta anche con le ruote di un camion. Però non esageriamo con Moser, guardiamo anche le novità: la squadra della Renault, ad esempio, che oggi ha vinto la cronosquadra. Bel corridore quel Fignon, nonostante quell'aria da autostoppista, è uno che dà i punti a molti. Ha vinto un Tour e chissà che non possa ripetersi anche al Giro. Moser, se vuole finalmente acchiapparla questa corsa, deve imparare a controllarsi. Pazienza, basta con le partenze a razzo per poi fare subito subito flop».

A proposito di Tour, rimpiange ancora quelle faticate?

«Ora tutto è cambiato, basta pensare come erano le strade. E poi l'assistenza tecnica, quella medica. No, è proprio un altro mondo. Nel 1939, per una foratura ho perso un Tour. Avevo appena passata la "lavagna" dei tempi e la macchina della mia squadra era già passata: così ho perso otto minuti e sono rimasto fregato. Il Tour l'ha vinto Valetti. Una rabbia... E poi le strade, la polvere. A quei tempi spesso l'asfalto non era la regola. Allora per rendere più compatta la polvere si usavano dei sali minerali che infiammavano da morire gli occhi dei corridori. Un povero gregario, non ricordo più in quale giro, l'hanno squalificato perché, non potendone più, aveva preso una bottiglia per lavarsi la faccia e togliersi un po' la sete. Tutti l'avevano fatto, ma lui l'avevano visto. Regolamenti assurdi. Ma con il sottoscritto non ci provavano e nemmeno con Coppi o con Magni: piuttosto facevano finta di niente. Avevano paura».

E il Tour del 1948, quello famoso in coincidenza con l'attentato a Togliatti? È poi vero che ha «addormentato» l'Italia?

«Questo lo dicono gli altri perché in quei giorni, di quello che accadeva in Italia, te lo giuro, proprio me ne infischiavo. Non che fossi indifferente ai problemi del Paese, è che davvero pensavo solo a correre, e a vincere. I due giorni di sciopero sono coincisi con le tappe più faticose, quelle che facevano selezione. La prima, con delle montagne che spaccavano le gambe, era lunga 264 chilometri. Senza impermeabile e sotto una pioggia che infradiciava e non si vedeva a un palmo. Il Col d'Allons, quello di Vars, l'Izoard e poi...»

Dario Ceccarelli

COME SEGUIRE LA CORSA IN TV E ALLA RADIO — Le fasi salienti e l'arrivo della tappa di oggi saranno trasmessi in TV2 dalle ore 15,15 per la durata di sei o sette minuti durante la trasmissione di «Tandem». Successivamente in diretta a partire dalle ore 15,45. Alla radio, sulla prima rete, a partire dalle 15,30, è prevista una radiocronaca con commenti e interviste.

È subito festa per il cortese Laurent

Nostro servizio

PIETRASANTA MARINA — *Nell'ultimo chilometro di corsa Laurent Fignon ha fatto da motocicletta ai compagni di squadra, ma appena è sceso di bici è un signore nei confronti dei colleghi, un capitano che distribuisce sorrisi e strette di mano. In realtà, Chevalier, Salomon, Gaigne, Wojtinec, Saude, Gajant, Mottet e Mentheour che meritano i complimenti del loro comandante, e sottolineando la generosità e la tenuta degli otto... fratelli, Fignon aggiunte: «Una buona giornata, non c'è dubbio. Vittoria di tappa e maglia rosa, alziamo pure il calice, ma non si creda che mi dannerò per mantenere il primato della classifica. Se mi attacca qualche pezzo grosso, dovrò per forza reagire, diversamente starò sulle mie. Lungo è il cammino del Giro. Abbiamo appena cominciato...».*

Fignon è più che soddisfatto, ovviamente, e a giudicare dalla risatina si direbbe che anche per Saronni le cose vanno bene. Le parole rispecchiano però la brutta realtà. «Un risultato mediocre il mio e quello dell'intera squadra. Pensavo di perdere mezzo minuto, poco di più. Mi chiedete cosa ho in testa e vi rispondo che fino al giorno del Blockhaus mi nasconderò fra le pieghe del gruppo», dichiara Beppe ai cronisti che lo circondano e che sembrano più preoccupati del personaggio in maglia Del Tongo.

Le campane, pardon le voci, sono molte. È soddisfatto Visentini, non si lamentano Van Impe e Van der Velde, piange su una foratura il giovane Chioccioli, c'è Gimondi che si lascia strappare una frase piuttosto cattiva nei riguardi della sua Bianchi-Piaggio: «Con un po' di anni in meno, da solo avrei realizzato un tempo migliore di quello ottenuto da Contini e soci», c'è infine Moser incavolato con Passuello e Havik, con due gregari che troppo presto hanno perso il treno dei compagni, il treno di Francesco, principalmente, e infatti Masciarelli fa presente che il capitano era una furia, una saetta, un direttissimo e che se tutti fossero come lui le tappe del Giro terminerebbero un'ora prima dell'orario fissato nella tabella di marcia.

g. s.

Nostro servizio

PIETRASANTA MARINA — Il francese Fignon risponde al trentino Moser con un squillo di tromba che lo conduce sul podio per indossare la maglia rosa. Questo parigino con gli occhiali, biondo e gentile, questo ragazzo che al mattino è il primo a darti il buongiorno, è il nuovo «leader» del Giro dopo la cronosquadre da Lucca a Pietrasanta Marina, perciò Vladimiro Panizza mi aveva bene informato, mi aveva detto che durante il Giro di Romandia era rimasto impressionato dalle qualità di tutti i corridori della Renault, capitan Fignon, in primo luogo, e poi Chevalier, Mottet, Salomon e via di seguito, nove giovanotti che sommmando le loro carte di identità arrivano ad un'età media di ventidue anni e sei mesi. Dunque, qui c'è la mano di Cyrille Guimard, del tecnico che ha scoperto Hinault e che ogni stagione tira fuori un talento, il già citato Fignon, vincitore del Tour '83, l'americano Lemond (campione del mondo) e Madiot, un tipo che in luglio andrà a caccia della maglia gialla. Guimard è uno dei pochi direttori sportivi con la vista lunga. Non è mai fermo, frequenta l'ambiente dilettantistico e promuove gli elementi di cui meno si parla, ma che a suo parere hanno le doti per crescere e per imporsi. Insomma, un creatore l'amico Cyrille, uno studioso che mette a profitto anche l'esperienza del suo passato di ciclista.

Trionfa Fignon, si difendono bene la Carrera-Inoxpran di Visentini e la Gis-Tuc Lu di Moser che nel computo degli abbuoni perdono rispettivamente dieci e venti secondi, ma che botta Saronni (1'40), che botta Baronchelli (2'), che botta Fernandez e Contini (2'30), cinque uomini da classifica che sono stati superati anche da Van Impe e Van der Velde, da Leyarreta e Argentin. E di conseguenza nel secondo giorno di corsa c'è già rivoluzione, c'è un foglio in cui si leggono i cattivi pensieri di alcuni campioni, ma per fortuna non manca il tempo per rimediare. Fignon si è affacciato autorevolmente, però la strada del Giro è ancora un mistero e tanti possono essere i risvolti. Io aspetterei il pomeriggio di martedì prossimo, aspetterei il Block Haus per avere un primo quadro della situazione, una cornice più precisa e più valutabile.

Naturalmente tutti vorrebbero conoscere i motivi della severa sconfitta di Saronni. Compagni deboli? Una formazione incapace di spingere i grossi rapporti e di ottenere quindi le grandi medie? Più o meno è così, anche secondo il parere di Pietro Algeri, conduttore della Del Tongo-Colnago. Capitan Saronni ha trovato sufficiente collaborazione in Bombini e Piovani e scarso rendimento negli altri, scarso perché lontani dal ritmo dei cinquanta orari, anzi dei cinquantuno come dimostra la media della squadra vincente. E riflettendo penso al tedesco Thurau, ottimo passista e non più compagno d'avventura di Beppe. Una sola estate è durato il matrimonio Saronni-Thurau e sapete quanto sia stato prezioso l'aiuto del bel Didì nel Giro dello scorso anno. E pure Silvano Contini rimpiange qualcuno, rimpiange l'assenza dell'infortunato Prim: le indiscrezioni di ieri, infatti, riferiscono che soltanto Segersall ha fatto la sua parte: tutta in difetto il resto della Bianchi-Piaggio.

Il Giro pieno di folla, di grandi attese e di grandi entusiasmi. Cinquantacinque chilometri misurava la seconda gara e cinquantacinque chilometri di pubblico abbiamo incontrato da Lucca a Pietrasanta anche se l'aria pizzicava e il cielo minacciava acqua. In qualche punto tirava vento, e attraversando paesi e città un coro di evviva, il tracciato non era una linea dritta come appariva dalla cartina, ma presentava più d'una curva, più di un'ondulazione che richiedeva un'intesa, coordinazione e potenza. Sfogliando il taccuino, osservando i dati parziali, si nota che la Renault ha iniziato con prudenza, passando dalla nona alla seconda posizione per assumere decisamente il comando quando mancavano poco meno di otto chilometri alla conclusione. Un successo ragionato, un Fignon strepitoso nel finale.

E oggi? L'avvio del Giro nel segno del tic-tac è terminato e oggi tutti in gruppo per andare da Pietrasanta alle Cascine di Firenze con una tappa breve, di appena 128 chilometri. Tutti in gruppo sino al rettilineo del Lungarno? È probabile, è previsto un volatone, e Bontempi, Rosola, Freuler e Milani affilano le armi.

Gino Sala

COLNAGO
la bici dei campioni

L'arrivo

1) Renault 1'04,13 media 51,388; 2) Carrera-Inoxpran 1'04,19; 3) Gis-Tuc Lu 1'04,40; 4) Metauro-Mobili 1'04,40; 5) Atala-Campagnolo 1'04,43; 6) Alfa Lum-Olmo 1'04,57; 7) Sammontana-Campagnolo 1'05; 8) Magniflex 1'05,02; 9) Supermercati Brianzoli 1'05,35; 10) Malvor-Bottecchia 1'05,37; 11) Del Tongo-Colnago 1'05,43; 12) Dromedario-Alan 1'05,44; 13) Murella-Rossin 1'05,52; 14) Ariostea-Benotto 1'06,17; 15) Santini Conti-Galli 1'06,26.

Classifica

1) Fignon (Renault) in 1 08'13"
2) Moser (Gis Tuc Lu) a 4"
3) Gaigne (Renault) a 5"
4) Visentini (Carrera Inoxpran) a 6"
5) Mottet (Renault) a 7"
6) Wojtinek (Renault) a 9"
7) Chevalier (Renault) a 9"
8) Bontempi (Carrera Inoxpran) a 13"
9) Mentheour (Renault) a 18"
10) Leali (Carrera Inoxpran) a 20"

Alla Corsa della Pace «Soukho» si scatena: vince tappa e maglia

Nostro servizio

KARPACZ — L'atteso «show» di Serghej Soukhouroutcenkov c'è stato, la Corsa della Pace ha il nuovo leader nell'olimpionico di Mosca vincitore della tappa di montagna sui Carpazi e nuova maglia gialla della Berlino-Praga-Varsavia.

Soukhouroutcenkov, come avevamo puntualmente previsto, ha attaccato a trenta chilometri dalla conclusione della tappa, la prima in territorio polacco. In precedenza avevano imbastito un tentativo di fuga il francese Bibollet, l'algerino Tegambez, il cubano Quintero e l'ungherese Sajo.

Sulla scia di «Soukho» sono giunti il cecoslovacco Styks, il tedesco della RDT Jentsch, da uno a due minuti tutti gli altri big della classifica generale compreso il bulgaro Staykov che perde le insegne del primato e passa al secondo posto a 5" dal sovietico.

Al terzo posto Ugromov a 38" di ritardo dal suo connazionale con lo stesso posto di Jentsch. Al quinto posto il fuoriclasse della RDT Ludvig a 52". Questa la situazione a tre giorni dalla conclusione di Varsavia con la tappa di oggi da Jelenia Gora a Wroclav ancora abbastanza impegnativa. «Soukho» assesterà il colpo definitivo ai suoi avversari? È più che probabile, anzi rientrerebbe proprio nelle aspettative degli esperti.

a. v.

Prove libere a Digione: bene la Renault, non valido il tempo del pilota romano

Tambay torna a sorridere, Ferrari lente, rissa per gli estintori di De Cesaris

Auto

Dal nostro inviato

DIGIONE — Guy Ligier dà un pugno alle sottili pareti di latta della baracca dei commissari sportivi. E, quando esce dalla porta Gabriele Cadringher, l'ingegnere della Fisa (Federazione internazionale sport auto) che controlla le vetture a fine corsa, gli inveisce contro chiamandolo «superbo e uccisore della Formula 1». Il patron francese ha il volto paonazzo e agita i pugni al vento. Pochi istanti prima i commissari gli avevano comunicato la dolorosa notizia: sulla macchina di Andrea De Cesaris i due estintori erano vuoti. Quindi il pilota romano è stato privato del tempo conquistato ieri nelle prime prove di qualificazione, il nono con 1'04"137.

La stessa situazione di un anno fa a Le Castellet. Anche allora sull'Alfa Romeo di Andrea De Cesaris fu trovato un estintore vuoto. Il pilota, squalificato, non partecipò al gran premio di Francia, e Gerard Doucarouge, il tecnico dei bolidi milanesi ora in forza alla Lotus, fu licenziato in tronco dal presidente dell'Alfa, Ettore Massacesi.

Guy Ligier non si dà pace. Ripete che è colpa di una guarnizione rotta che ha causato la fuoriuscita del liquido dell'estintore. Perchè per Ligier l'estintore in causa è uno solo, mentre Cadringher sostiene che sono due. Patrick Tambay mostra invece il volto sorridente. È riuscito con un finale-scatto vincente della sua Renault a rubare il primo tempo a Elio De Angelis. È forse finito il calvario per il francese ex dipendente della Ferrari? Tambay non ne sembra ancora convinto. «Oggi era necessario tenere giù il piede — dice tutto d'un fiato — dopo le ultime polemiche. E sono andato in pole-position nonostante due colleghi mi abbiano ostacolato, tra questi Alboreto. In corsa avremo ancora il problema della benzina. Purtroppo la Renault dovrebbe avere nel serbatoio dieci o venti litri in più di carburante, ma non è possibile. Il guaio è questo: gli altri possono togliere alcuni cavalli al motore, andranno più piano, ma arrivano al traguardo. Noi no. Se togliamo potenza al turbo, questo ci muore sotto».

Se Tambay sorride, ma è preoccupato per la corsa di domani, Elio De Angelis mostra un viso rilassato. È convinto di riprendersi oggi il primo tempo, pioggia permettendo. E anche lui accusa Alboreto di avergli frenato la corsa. Che le Ferrari mancassero di velocità lo ammettono i responsabili e i piloti del team modenese. Ecco la situazione dipinta da René Arnoux: «In rettilineo andiamo abbastanza bene, però la macchina è lenta sui lunghi curvoni. Se non riusciremo a trovare il giusto carico aerodinamico, ci qualificheremo lontano dai primi». La stessa diagnosi di Alboreto: «Manchiamo di aderenza». Prendiamo, ad esempio, la velocità massima: De Angelis è passato davanti ai box a quasi 307 chilometri orari, Piquet a 302, Tambay a 301, Arnoux a 294 e Alboreto 291 all'ora. La Ferrari ha accusato gli stessi problemi della prima giornata a Zolder: in alcuni punti del circuito scaldavano troppo le gomme davanti, in altre zone della pista quelle posteriori. Nelle prove della mattinata, invece, con il serbatoio pieno e i pneumatici da tempo, i bolidi di Maranello avevano fatto segnare gli stessi tempi delle Brabham, McLaren e Renault. Nella corsa vera e propria, quindi, le Ferrari dovrebbero con facilità conquistare le prime posizioni. Ma sentiamo il parere di Mauro Forghieri, l'ingegnere capo: «Abbiamo provato delle sospensioni nuove. Difettiamo ancora nella messa a punto. Cercheremo di trovare il migliore equilibrio aerodinamico prima del gran premio».

Infatti numerosi turbo sono andati in fumo: tre alla McLaren, un motore e una turbina all'Alfa Romeo, due alla Renault, uno alla Brabham e uno all'ATS. Il problema dei consumi sollevato dalla Renault è passato ieri in secondo piano. Se ne riparlerà domani dopo il Gran premio. Jean Sage, il direttore sportivo del team della Régie, ci ha precisato che i motivi di un probabile ritiro della Renault fra due mesi sono stati ispirati dall'alto, direttamente dal presidente Bernard Hanon. L'«affaire», quindi, è serio. E per smorzare le polemiche in corso (l'accusa fatta dal team francese che la diminuzione del carburante ha reso noiosa la Formula 1) Jean Marie Balestre, presidente della Fisa, per la prima volta parlerà agli spettatori del circuito di Digione sostenendo che questo è ancora un grande mondiale, nonostante tutto.

Sergio Cuti

Si fermano nei quarti di finale i sogni di gloria di C. Panatta

Tennis

ROMA — Si sono conclusi nei quarti di finale i sogni di gloria di Claudio Panatta. Di fronte ad un irriducibile Andres Gomez, un ecuadoriano che gode di un'ottima classifica, il tennista azzurro ha dovuto alzare bandiera bianca ed arrendersi. È stata una sconfitta piuttosto pesante, conclusasi con un punteggio netto, che non ammette recriminazioni di sorta. Praticamente soltanto nel primo test, terminato con il punteggio di 6-3, Panatta è riuscito ad abbozzare un accenno di difesa, poi c'è stata la resa incondizionata e anche disastrosa. Gomez, giocando in scioltezza, quasi fosse un allenamento, ha infilato sei giochi di seguito, senza lasciare nulla all'azzurro. Nell'altro quarto José Clerc ha eliminato il peruviano Arraya anche lui in due set; 6-1, 6-3. Questi i risultati dei quarti di finale del doppio maschile: Giammalva Giammalva (Usa) - Edmondson Stewart (Australia) 6-7, 6-2, 6-1; Flach Seguso (Usa) - Gunnarson (Svezia) Mortensen (Danimarca) 6-1, 4-6, 7-5.

LA SFIDA DI PRIMAVERA

FORD CREDIT sfida l'inflazione. **Fino a 1.500.000 di risparmio sugli interessi** per chi acquista con finanziamento* Ford Fiesta entro il 31 Maggio. **SOLO IL 10% D'ANTICIPO** e fino a 48 rate senza cambiali.
Un'occasione da non perdere.
*Contratti stipulati nel periodo 1/31 Maggio e salvo approvazione della Ford Credit. L'offerta non è cumulabile con altre iniziative.

PRESSO I CONCESSIONARI FORD. Ford