

Ciclismo



In pericolo anche la tappa di Selva Val Gardena e il tappone dei cinque colli dolomitici?

Bloccato lo Stelvio, il Giro sul Tonale

Bruggmann «beffa» gli sprinter a Lecco

Il «dirottamento» favorisce Moser? Forse dispiace anche a Francesco la «chiusura» del Passo dello Stelvio: dopo la mitica cima c'erano 75 km di discesa... - Un'alleanza per favorire la vittoria della maglia rosa? Confidenze di un corridore che va per la maggiore



● Passamontagna, quanti, calzamaglie: così si è corso ieri al «Giro» per il freddo e la pioggia. Qui vediamo MOSER (a sinistra) e AMADORI

Nostro servizio

LECCO — Capelli grigi al vento, Torriani, va di corsa sul palco di mamma tv per protestare contro le notizie pomeridiane che danno il Passo dello Stelvio chiuso al traffico, chiuso a tutti e quindi anche al Giro d'Italia. Appare seccato don Vincenzo quasi in possesso di una convinzione, di una forza interna che lo aiuterà a portare la carovana lassù, a quota 2758 dove aveva fissato la Cima Coppi, dove c'è ancora il sapore del ciclismo antico e le famose parole di Mario Ferretti nei pomeriggi in cui i tifosi tenevano un orecchio incollato alla radio: «un uomo solo al comando, la sua maglia e bianco-celeste, il suo nome...».

Ricordi lontani, un'altra epoca, un altro ciclismo e oggi non andremo sullo Stelvio, oggi il Giro dovrà contentarsi di un percorso di riserva, quello che cominciando da Pontida di Lecco di porterà a Merano su una distanza di 232 chilometri, una suonata col passo del Tonale e il passo delle Palade, il primo a 1883 metri d'altitudine, il secondo a quota 1312, due distelli che rispetto allo Stelvio probabilmente faranno il solletico. Dalle Palade ci sarà poi un bel pezzo di discesa che conduce al traguardo, quindi i vari Fignon, Visentini, Lejarreta, Baronchelli, Van Der Velde e Da Silva parlano di un Moser fortunato, ma fossim andati sullo Stelvio, avremmo trovato un'aquila capace di spiccare

il volo e di rivoluzionare la classifica? Non vorrei sbagliarmi, ma forse piace anche a Moser non transitare dal mitico Stelvio: spiace perché dopo quella vetta dove la neve sembra polvere di stelle, c'erano ben 75 chilometri di discesa per raggiungere Merano, che a meno di crisi e di cote spaventose, più di un corridore avrebbe potuto recuperare il terreno perso in salita.

Torriani si arrende alle 18,30, dopo essere chiamato a gran voce dai giornalisti e con una sceneggiata che è una violenta polemica nei confronti dell'ingegner Ortolani il quale aveva inviato un telegramma in cui esprimeva il suo «no» secco e perentorio. «Sarebbe possibile transitare sullo Stelvio, ma se lo facessi andrei in galera. La decisione dell'Anas mi avvelena il sangue, si toglie al Giro un grosso richiamo. Ho cercato il ministro Nicolazzi, non l'ho trovato, devo sottostare ad un provvedimento che non condivido assolutamente», grida Torriani fino a perdere la voce.

l'attenzione: non si va sullo Stelvio e forse domani non si andrà neppure a Selva di Val Gardena poiché esiste il pericolo delle valanghe di neve. E i venerdì saranno percorribili i cinque colli dolomitici? Come l'Unità aveva anticipato due settimane fa, potrebbe saltare tutto il finale montagnoso del Giro se il cielo non chiuderà i rubinetti per aprirsi al bel tempo.

g.5.

Nostro servizio

LECCO — Nulla di nuovo sotto il sole, piovono sotto la pioggia del Giro. Verso le cinque della sera, dopo una cavalcata di 260 chilometri e non di 249 come annunciava il programma di Torriani, l'elvetico Bruggmann beffa i velocisti sul traguardo di Lecco e la classifica non cambia di una virgola. Non era una gara che preoccupasse Moser, intendiamoci, ma è anche vero che Francesco non ha avuto il minimo disturbo, che è stato protetto in carrozza nella cornice dei luoghi manzoniani e che giunti al mercoledì dell'ultima settimana di competizione il capitano della Gls conta i giorni che lo separano dal festival di Verona. Con buone speranze di cogliere il bersaglio, ovviamente, anche se la battaglia non è terminata, anche se qualcuno pensa di fargli lo sgambetto, di coglierlo in fallo in extremis, di realizzare un gran colpo, una grande sorpresa.

La tappa di ieri era cominciata con un quarto d'ora di ritardo per dare modo ai metalmeccanici della Teksid di leggere un comunicato sulla gravissima situazione di questa fabbrica di bulloni appartenente al gruppo Fiat e sottoposta ad oltre duemila licenziamenti. Sono in pericolo altri posti di lavoro con una composta, civile manifestazione si è voluto richiamare l'attenzione dell'opinione pubblica sui numerosi, scottanti problemi occupazionali ed economici della intera Val di Susa. Un saluto, dunque, un abbraccio e un augurio ai compagni in lotta per sacrosanti diritti, e avanti sotto una pioggia battente, avanti con un Giro circondato da polemiche e sospetti, da chiacchiere che diventano accuse.

Cosa succede? Ecco. Nella serata di Bardonecchia, mentre i fiocchi di neve sembrano farfalle, mentre ero al tavolo in un ristorante che ospitava alcune squadre, un corridore che va per la maggiore e che per le circostanze non vuole essere citato, è stato molto preciso sulle alleanze di Moser, sulle amicizie denunciate da Moreno Argentin. A titolo di informazione e senza prove concrete, le formazioni e i rispettivi capitani che appoggiano Moser sarebbero: mientepopoladimo che è la del Tongo-Colnago di Saronni, la Inoxspan di Visentini, la Alfa Lum di Lejarreta, l'Atala di Freuler e la Dromedario di

Vandi, perciò controllando solo le mosse di Fignon e di Argentin, il signor Moser si troverebbe in una botte di ferro o quanto meno con grosse esagerazioni.

E uno scandalo? In apparenza più che sembrare uno scandalo ma io dubito fortemente che se Moser dovesse trovarsi in un momento di crisi Visentini, Saronni e gli altri lo auterebbero, anzi penso che per vincere il Giro, per giungere a Verona in maglia rosa, il trentino dovrà esclusivamente fidarsi delle sue gambe e del suo motore. Naturalmente, tenendo conto della posizione di Francesco, del suo prestigio e del suo entourage (Enervit inclusa) le offerte di protezione sicuramente non mancano, ed era così il mondo dei Coppi e dei Bartali, così lo scorso anno nei riguardi di Saronni, però senza voler assolvere completamente l'ambiente, io non prenderei alla lettera quanto si dice e quanto si mormora in materia di inghippi.

E la corsa? La corsa è una processione di uomini in bicicletta, è un pedalar lento sotto l'acqua per una infinità di chilometri e una infinità di città, paesi e villaggi tutti pieni di gente nonostante le cattiverie del cielo. Ecco Torino, ecco Verelli con le sue risate, ecco Turbigo con lo striscione Irge che frutta a Mantovani un milione di lire, ecco il finale in cui si mostrano Pirard e Fruler, Seghers e Pira, Saadi, Pozzi e De Vito, Maccelli e Sant'Amrogio, ancora Pirard più Bincoletto, ma quando siamo alle porte di Lecco, quando si costeggia un lago gonfio e sornione, il gruppo è compatto. Un volatore? No, e perché?

Perché mentre tutti gli sprinter affilano le armi, dal plotone scizzano fuori Bruggmann e Pirard, uno svizzero e un olandese. L'arrivo è in lieve salita. Polanese desiste e alla testa del gruppo si vede un Mantovani che per favorire l'azione del compagno di squadra frena di colpo e così Bruggmann, è il vincitore che può togliere le mani dal manubrio per vivere la sua giornata di gloria. È il primo successo della Malvor-Bottecchia, e si vede Pino Zandegù che si agita, che corre verso il palco che recita da par suo come un attore consumato.

Gino Sala

Panizza: «È una corsa su misura»

Ieri era il compleanno di Panizza, e notate la finezza del destino, l'anniversario del «decano» del ciclista più ciclista della carovana scozza puntualmente nel cuore del Giro, quando la corsa abbandona i preamboli e arriva al dunque. Proprio secondo lo spirito del Giro, che è corridore di grinta e fatica, campione di un ciclismo antico e nuovo.

«Lei mi chiede che giro è questo e io lo domando a lei. Che corsa è questa? È una corsa vera, con tutti quei rigori cittadini come ieri, a Bardonecchia, curve e controcurve in un fazzoletto prima del traguardo? E sono salite vere quelle rampette che ci mettono davanti? Io ieri ci ho provato, dalle parti di Susa; giovedì viene mio figlio al Giro e mi sembrava giusto regalargli una vittoria. Uno scatto, due scatti dove la salita si arrampicava veramente; ma mi dice lei come è possibile fare selezione su certi percorsi? Dodici anni fa, quando

arrivammo da queste parti, venivamo dal So-trevo e da altri colli. Un po' di differenza no? Non mi si venga a dire che non avevamo le nostre ragioni. Ci siamo già dimenticati di quel budello a Holesna. La prima tappa, dove ci siamo infilati in centosettanta e quaranta sono caduti? E di quel camion in terza fila che ci si è parato davanti la tappa dopo? Una cosa è accettare i rischi della nostra professione, un'altra andare allo sbaraglio. E per chi, poi? Sono finiti i tempi del ciclista che apriva bocca solo per dire: «sono contento di essere arrivato uno»; e allora devono finire i tempi della gente che rischia sulla nostra pelle. All'estero non è così; le situazioni pericolose sono segnalate e chi rischia, poi, sono fatti suoi. E un'altra cosa, io mi assumo le mie responsabilità, queste cose le ho sempre dette mai mandate a dire. Ho cercato di dirle a chi so io anche quel giorno, in corsa; non hanno accettato il

dialogo, hanno detto che chi doveva esprimersi lo aveva già fatto. Il ciclismo è fatto anche di queste cose, di questi giochi. L'ho capito in fretta, e sulla mia pelle; al mio secondo Giro d'Italia mi rubarono una tappa alle Tre cime di Lavaredo che avrei dovuto vincere, annullandola per le spinte degli altri. Non mi dà fastidio sapere di essere il più anziano della compagnia, me lo dicono tutti e mi sta bene. C'era Agostinho era del 1942, poi è morto come sappiamo. Quello mi ha dato fastidio, e fosse solo fastidio! Mi è rimasta un'amarezza enorme, un gruppo così perché non è giusto, non si deve morire in corsa in certi modi. Ma io vado avanti, mi piace sempre, so ancora soffrire: è visto che non rimedio figuracce, perché dovrei smettere? Scriva, scriva pure che l'anno prossimo ci vediamo ancora da queste parti.

Riccardo Bertoncilli



COLNAGO
la bici dei campioni

Ordine d'arrivo	Classifica
1) JURIG BRUGGMANN (Svi) in 6h16'26" alla media oraria di 41 km/36'57" (abb. 20%); 2) Acacio Da Silva (Por) a 2" (abb. 15%); 3) Stefan Mutter (Svi) (abb. 10%); 4) Johan Van Der Velde (Ola) (abb. 5%); 5) Gerhard Zadrobilek (Aut); 6) Marino Lejarreta (Spa); 7) Cesare Cipollini; 8) Giovanni Mantovani; 9) Frits Pirard (Ola); 10) Erik Federsen (Nor); 11) Francesco Moser; 12) Claudio Torelli; 13) Paolo Rosola; 14) Bruno Leali; 15) Dario Marzullo; 16) Alfredo Chinetti; 17) Beat Breu (Svi); 18) Mauro Longo; 19) Luciano Rabottini; 20) Martial Gayant (Fra) e tutto il gruppo con lo stesso tempo di Da Silva.	1) FRANCESCO MOSER in 8h01'38"; 2) Roberto Visentini a 1'03"; 3) Moreno Argentin 2'06"; 4) Laurent Fignon (Fra) 2'07"; 5) Marino Lejarreta (Spa) 3'25"; 6) Johan Van Der Velde (Ola) 4'07"; 7) Mario Beccia 4'14"; 8) Acacio Da Silva (Por) 4'48"; 9) Giambattista Baronchelli 5'15"; 10) Giuseppe Saronni 5'24"; 11) Beat Breu (Svi) 5'28"; 12) Charles Mottet (Fra) 5'36"; 13) Vladimir Panizza 6'12"; 14) Lucienne Van Impe (Bel) 6'24"; 15) Alfio Vandi 7'28"; 16) Bruno Leali 7'33"; 17) Erik Federsen (Nor) 8'24"; 18) Emanuele Bombini 8'40"; 19) Alfredo Chinetti 8'44".

Giulietta.

In curva non si scompone mai.

Giulietta è certezza di una tecnologia pensata per garantire, in ogni situazione, la massima sicurezza: l'equilibrata distribuzione dei pesi, il ponte De Dion, i 4 freni a disco con servofreno regolario sempre una perfetta tenuta di strada ed una frenata pronta e precisa.

Giulietta è potenza e sicurezza, ma in tutta comodità.

Ricca di una strumentazione utile e completata dal Check Control, particolarmente curata nelle dotazioni di serie, con volante

GIULIETTA	POTENZA	VELOCITÀ	0-100 DA FERMO
1.6	109 CV	2175 km/h	33 s
1.8	127 CV	2180 km/h	31.6 s
2.0 Turbo D	162 CV	155 km/h	30.5 s
2.0 T.S.P.	170 CV	206 km/h	28.2 s

regolabile, retrovisore elettrico, chiusura centralizzata etc., studiata per dare il massimo confort: Giulietta fa sentire l'automobilista il vero padrone della sua vettura.

Giulietta 1.6, 1.8, 2.0 Turbo Diesel, 2.0 Turbo Autodelta, una linea completa per chi non ama le cose fatte a metà.

Giulietta ha, compresa nel prezzo, la **Supergaranzia 1+3+6**: 1 anno di garanzia totale + 3 anni di Pronto Alfa contro tutti gli interventi dell'automobilista + 6 anni contro la corrosione passante.

Alfa Romeo
QUANDO LA TECNOLOGIA È ARTE.