

Automobilismo

Ieri a Zandvoort ha imperversato la pioggia, Piquet e Rosberg partono oggi in prima fila

Ferrari quasi cotta, Prost può darle il ko

Sotto accusa il progettista inglese - Mercoledì si provano nuove sospensioni - Telefonata «top-secret» tra Ferrari e Alboreto - Polemica De Cesaris-Ligier

Dal nostro inviato
ZANDVOORT — Ma che sta succedendo a De Cesaris, pilota romano della Ligier? Dopo il triplice salto mortale a Zellweg, una settimana fa, è cominciato il calvario di un driver veloce, ma poco amato dal team-manager, Guy Ligier, il proprietario della scuderia, lo ha invitato a levarsi dai piedi. Lo accusa di avergli fatto sperperare troppi milioni con le sue uscite di pista. Quattro telai rotti: 100 milioni circa di spese. Ci ha dichiarato all'ingresso dell'area dell'Hilton di Amsterdam: «Andrò? Vada al diavolo, ieri in pista non lo ha degnato di uno sguardo. De Cesaris supplicava di poter provare, anche sotto la pioggia. I meccanici gli ridevano in faccia. «Con l'italiano non vogliamo più lavorare», hanno spiegato agli ingegneri. E così De Cesaris è stato più di mezz'ora in macchina ad agitare le braccia perché qualcuno gli accendesse il motore. Eppure nella mattinata, sotto l'acqua, aveva ottenuto il miglior tempo. Alla Ligier hanno scrollato le spalle: non ci interessano, basta che se ne vada. Per De Cesaris ricomincia il pellegrinaggio in formula uno. Era stato cacciato anche dalla McLaren nel 1981 perché rompede un motore. Approdato l'anno successivo all'Alfa Romeo.

sotto la regia di Pierluigi Corbari, direttore sportivo d'allora, il pilota romano era maturato. Poi la fuga alla Ligier, un anno medioro. Doveva passare, dicono alla Ferrari in questa stagione, ma Arnoux aveva puntato i piedi per rimanere a Maranello. Fino a un mese fa era ancora prima guida della Ligier. Poi il compagno di squadra Larfite è riuscito a salire due volte sul gradino più basso del podio a Silverstone e a Hurlingham. Lui De Cesaris invece il podio l'ha sfiorato una sola volta, a Monaco. Infine il volo a Zellweg.
 Sta preparando le valigie. «Voglio andare alla Brabham», sostiene. Ma c'è la Bmw che nichia. E l'Olivetti aveva dichiarato ufficialmente che erano Piquet e Surer i piloti del team che sponsorizza. De Cesaris, quindi, appiattito già a Monza? E presto per dirlo. In un mondo dove le bugie sono frammiste a mezza verità, può darsi che il pilota romano, appoggiato dalla Marlboro, possa scalzare Surer dal sedile della Brabham. Ieri sta la Bmw che l'Olivetti sembravano intenzionate a ridiscutere la questione. Forse De Cesaris già da martedì diventerà un dipendente di Ecclestone. Anzi, appare quasi certo.



S.C. NELSON PIQUET (a sinistra) con lo svizzero SURER ai box di Zandvoort

Dal nostro inviato
ZANDVOORT — «C'è da rifare metà macchina. Proverò a Monza le nuove sospensioni anteriori e posteriori. La Fiat ci ha dato una mano per capire dove erano gli errori di progettazione. Johansson, intanto, andrà a Brands Hatch per provare, anche lui, la nuova sospensione anteriore. Non potevamo continuare così. Si deve tentare il tutto per tutto, altrimenti questo mondiale è già perso. Mercoledì a Monza cominceremo da zero. Lavorerò due, tre, quattro giorni, il tempo necessario per rimettere in carreggiata una stagione che sta finendo storta. Zandvoort? Abbiamo provato due giorni sul niente. La Ferrari salta, non ha aderenza, non può ostacolare le McLaren. Che piova o faccia bello, per noi oggi è lo stesso. Non ci resta che sperare in un miracolo».

La Ferrari ha, quindi, già accantonato il Gran Premio d'Olanda prima ancora di averlo corso. Guarda a Monza, spera nelle nuove sospensioni. Un atto d'accusa verso chi ha progettato una macchina sbagliata, l'inglese Postlewaite. Il clima non è dei più sereni. Si mormora anche che a sei gare dal termine, il telista dovrebbe essere presente in pista. Ci sono Murray della Brabham, Barnard della McLaren, Head della Williams, Ducroque della Lotus. Manca proprio quello della Ferrari. Il figlio del commendatore Enzo, Piero Lardi, cerca di gettare acqua sul fuoco delle polemiche. «Sostengo che i mondiali si vincono — esclama — restando a casa. A lavorare, a progettare, a studiare. Come sta facendo Postlewaite. Quanto si arriva in pista è ormai troppo tardi. Si apparta con Alboreto. I due discutono animatamente. E per rendere più incandescente un'atmosfera già elettrica: si inserisce il «giallo» della telefonata: il pilota milanese sostiene che anche ieri mattina ha avuto un dialogo telefonico con Enzo Ferrari, ma i dirigenti della scuderia di Maranello smentiscono. Un Alboreto caduto in disgrazia oppure ricaricato per continuare nel suo lavoro? Non è stato possibile saperlo. Come ancora avvolto nella nebbia il mercato piloti del team modenese. Voci, sussurri, accuse, bugie, mezza verità che non rendono certo tranquilla la Ferrari alla vigilia di un Gran Premio difficile.

Così alla partenza

PIQUET Brabham-Bmw 1'11"074	(Brasile)	1. Fila	ROSSBERG Williams-Honda 1'11"647	(Finlandia)
PROST McLaren 1'11"801	(Francia)	2. Fila	SENNA Lotus-Renault 1'11"837	(Brasile)
FABI Toleman-Hart 1'12"310	(Italia)	3. Fila	TAMBAY Renault 1'12"486	(Francia)
MANSELL Williams-Honda 1'12"614	(G.B.)	4. Fila	BOUTSEN Arrows-Bmw 1'12"746	(Belgio)
SURER Brabham-Bmw 1'12"856	(Svizzera)	5. Fila	LAUDA McLaren 1'13"059	(Austria)
DE ANGELIS Lotus 1'13"978	(Italia)	6. Fila	WARWICK Renault 1'13"289	(G.B.)
LAFFITE Ligier 1'13"435	(Francia)	7. Fila	BERGER Arrows-Bmw 1'13"680	(Austria)
GHINZANI Toleman 1'13"705	(Italia)	8. Fila	ALBORETO Ferrari 1'13"725	(Italia)
JOHANSSON Ferrari 1'13"768	(Svezia)	9. Fila	DE CESARIS Ligier 1'13"797	(Italia)
PATRESE Alfa Romeo 1'14"240	(Italia)	10. Fila	CHEEVER Alfa Romeo 1'14"912	(Usa)
BRUNDE Tyrrell 1'14"920	(G.B.)	11. Fila	BELLOF Tyrrell 1'15"236	(Rf)
PALMER Zakspeed 1'16"257	(G.B.)	12. Fila	MARTINI Minardi-Modena 1'17"919	(Italia)
ALLIOT Rams-Hart 1'18"525	(Fr.)	13. Fila	ROTHENGATTER Osella-Alfa Romeo 1'19"410	(Oli)

G. S.

nella terza. Per noi è la prima medaglia. In pista anche gli sprinter dilettanti dove si fanno ammirare l'americano Gorski, il tedesco Heschlich e il sovietico Kovche. Gli italiani? Tessaro è subito fuori causa, Sella e Sarti si salvano due volte con i recuperi, ma non andranno lontano.

Il «ciclone» Nakano spazza via tutti

Dazzan vince il bronzo: prima medaglia azzurra

Prima delle gare della tarda sera risultati abbastanza deludenti per gli italiani - L'Urss torna sulla cresta dell'onda: Porò ad Ekimov - Eliminati Baffi e Golinelli - Le inutili riunioni dei dirigenti internazionali

Nostro servizio

BASSANO DEL GRAPPA — Che cosa bolle nella pentola del ciclismo? Che cosa fanno i dirigenti riuniti nel miglior albergo di Bassano per discutere i vari ordini del giorno? Possiamo sperare che in qualcosa di nuovo e di valido? Ho sottomano molti comunicati, ma non trovo niente di interessante, o quantomeno siamo fermi al solito tran-tran e a qualche timida promessa. Ecco che i mondiali '85 si disputeranno in Belgio, fermo restando che l'anno prossimo andremo negli Stati Uniti (Colorado Springs) e nell'87 in Austria, mentre per le edizioni dell'86 e dell'88 si sono già dati la Colombia e il Giappone; leggo che c'è un progetto di revisione del calendario internazionale, ma non si capisce che cosa vogliono gli organizzatori. E qui sta il

grande problema dello sport della bicicletta, qui l'Uci deve intervenire per dare al ciclismo ordine e qualità. Il gigantismo, le mille corse di ogni stagione, gli eccessi di un'attività che soffoca e distoglie, producono effetti deleteri e sarebbe ora di passare dalle chiacchiere ai fatti. Purtroppo chi dovrebbe governare è succube degli impresari, succube per questioni di cadraghino, di sponsor, di allestimento, di macchine, io do una cosa a te, è il motto, o se volete il filone di tutti i discorsi. Insomma, per essere sincero, vi dirò di non avere fiducia nei dirigenti, negli uomini che siedono al vertice dei bottoni e che si fanno aggirare dai Torriani e dai Levitan. Chissà quando arriveremo alla licenza unica, altra questione che scotta e che va risolta. E quanti sono i regolamenti da

modificare, quanti gli interventi indispensabili per proteggere il vivavo e scoprire nuovi talenti? Oggi gli esordienti, gli allievi dilettanti sono sotto pressione, sotto torchio da marzo a novembre, oggi si permettono rapporti assassini, padelloni che spaccano le gambe e stroncano le carriere. Insomma, è un'impalcatura barcollante e non bastano i puntelli: bisogna ricostruire, bisogna lavorare seriamente con me, io do una cosa a te, è il motto, o se volete il filone di tutti i discorsi. Insomma, per essere sincero, vi dirò di non avere fiducia nei dirigenti, negli uomini che siedono al vertice dei bottoni e che si fanno aggirare dai Torriani e dai Levitan. Chissà quando arriveremo alla licenza unica, altra questione che scotta e che va risolta. E quanti sono i regolamenti da

torna sulla cresta dell'onda con un duello in famiglia che consegna la medaglia d'oro al diciannovenne Ekimov (4'40"04). Buon secondo Umanas col tempo di 4'41"01, quindi un confronto appassionante. Terzo l'australiano Woods, e attenzione alla conclusione della velocità professionisti che va per lunghe a causa di reclami e controreclami e che mostra Dazzan giù di tono, inferiore in semifinale a Matsueda. E il grande Nakano vince lo spareggio con Vernet e guizandolo a spese del connazionale Matsueda indossa la maglia iridata per la nona volta consecutiva.

E Dazzan? Ottavio Dazzan agguista la terza, conquistando il bronzo nella sfida col francese Vernet. L'azzurro perde la prima prova, si aggiudica in extremis la seconda e s'impone da lontano

biare le carte in tavola. Qualcuno si era illuso, pensava ad un ammorbidimento del danese, pensava che nel segreto dei corridoi gli interventi di vario genere potessero invertire la rotta, ma Oersted ha ormai una personalità, un'immagine che non può offuscare, Oersted tenterà prossimamente il record dell'ora con buone possibilità di cogliere l'affascinante bersaglio. E infatti Moser dice: «Il danese sta volando e ha le gambe per superare il muro dei 51,151».

E per Francesco come si mette? Mica bene considerando che i traguardi della stagione non sono più tanti, che l'uomo di Palù di Giovo non è ancora certo di disputare il campionato mondiale su strada, che il siluro Enervit sul quale dovrebbe cimentarsi per il record di velocità assoluta non è ancora efficiente e che in tutti i modi non sarà un «triciclo» a dargli ulteriore prestigio. Insomma, l'85 fornirà a Moser un bilancio di gran lunga inferiore a quello dell'84, l'anno dell'ora messicana, della Milano-Sanremo e del Giro d'Italia. Un anno irripetibile, naturalmente, un motore che non può essere continuamente a mille, ma ci eravamo fatti la bocca buona col vecchio leone e se il primo settembre gli azzurri faranno cilecca sul circuito del Montello, il nostro riassunto sarà piuttosto misero e deludente.

Gino Sale

Nostro servizio

BASSANO DEL GRAPPA — Francesco Moser ha fallito l'obiettivo che aveva fissato lo scorso inverno sotto le feste natalizie, quando si era proposto di conquistare il titolo mondiale dell'inseguimento, già suo nel 1976 in quel di Monteroni e che sembrava nuovamente alla portata del trentino. Ma otto mesi fa non si facevano i conti con l'oste, col danese Oersted, si pensava che il primatista dell'ora avrebbe raggiunto la forma ideale per respingere l'assalto dell'atletica di Copenaghen. E andata male, è andato tutto storto per Moser, prima perché Oersted è via via cresciuto dimostrando qualità eccellenti, doti di grandi inseguitori, perché sulla distanza dei cinque chilometri l'uomo consigliato da Guido Coستا si è potenziato e affinato, secondo perché proprio nei momenti cruciali Moser non si è trovato nella forma ideale per contrastare un simile avversario. Da circa tre mesi Francesco è afflitto da una fastidiosa, persistente tracheite, un malanno che per essere debellato in pochi giorni richiederebbe l'uso di farmaci proibiti dalle leggi ciclistiche. Si può guarire anche con un normale trattamento accompagnato da un lungo periodo di riposo, di totale inattività, ma il trentino ha tanti impegni, tante richieste, tante pressioni ben retribuite e così la

E dopo la «mazzata» di Oersted che Moser avremo?



ANTONIO MASPES direttore tecnico degli azzurri

tracheite rimane un problema da risolvere. Moser ha difficoltà di respirazione che portano ad un minor ossigeno nei muscoli e ad un minor rendimento.

Moser è stato schiacciato in semifinale da Oersted con uno scarto di quasi 9", Moser

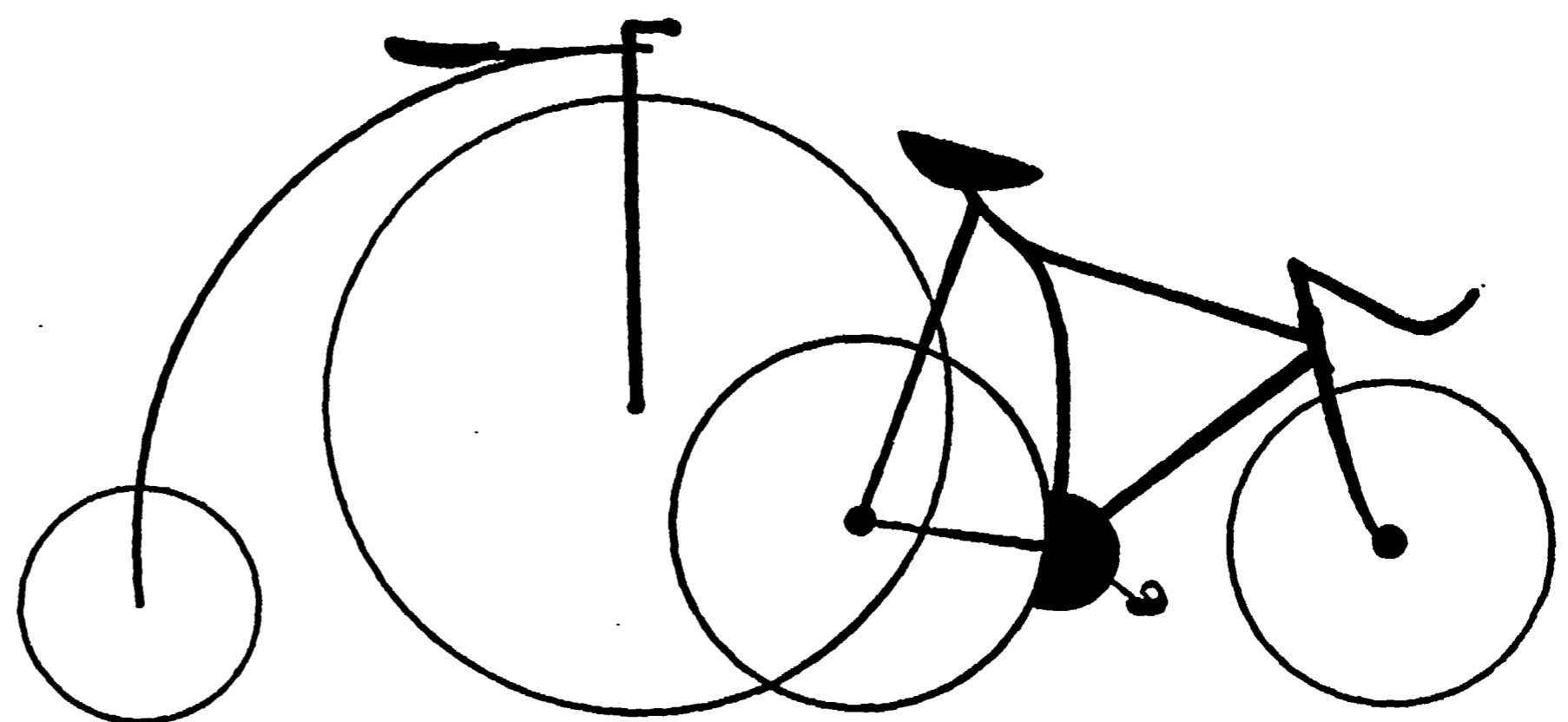
ha perso anche il duello con il tedesco Braun per il terzo posto e in sostanza Francesco è rimasto a mani vuote, senza la minima soddisfazione. Si sperava nell'oro e non abbiamo neppure il bronzo. Ci voleva il Moser di Città del Messico per cam-

Mamede da battere oggi alla «Matesina»

CAMPOBASSO — Sarà il portoghese Mamede, l'uomo da battere oggi a Boiano (Campobasso) nell'ottava edizione de «La Matesina», corsa internazionale su strada di 10 km. Il primatista del mondo del 10mila metri è l'ultimo iscritto alla corsa. Avrà come avversari i connazionali Castro e Rios, l'australiano Wayne, il francese Schneider, i tedeschi Tierney, Kriener, il keniano Koskey, lo svedese Eriksson, gli inglesi Royle, Davies, Evans,

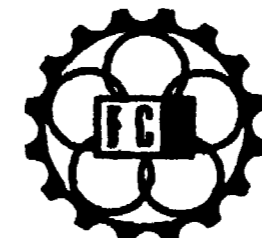
l'algerino Morcell Nymbui, e il belga Van Der Hertem. I colori italiani saranno difesi da Marché, Carezza, Carchesio, Pesavento. Le donne gareggeranno sui 4 chilometri e contro le azzurre Marchisio, Fogli, Milana, Curatolo ci saranno le portoghesi Dias e Marques, la keniana Chemueno, la belga Peters, la svedese Erntroem, l'inglese Clark, l'irlandese Keenan. La gara sarà trasmessa dalla terza rete della Rai.

FEDERAZIONE CICLISTICA ITALIANA



1885 CENTO ANNI 1985 DI CICLISMO

OLIMPIADI
 26 medaglie d'oro
 14 medaglie d'argento
 6 medaglie di bronzo



CAMPIONATI MONDIALI
 94 medaglie d'oro
 67 medaglie d'argento
 84 medaglie di bronzo

Cento anni pedalati con la gente attraverso la storia del paese, cento anni di crescente favore popolare esaltato dalle imprese dei suoi campioni, cento anni per le strade di tutto il mondo recando il suo messaggio sportivo, salutare ed ecologico... e la storia continua.

La Federazione Ciclistica Italiana, al termine del suo primo secolo di vita, ringrazia tutti gli sportivi, operatori, atleti, tecnici, giudici, dirigenti e società che contribuiscono a rendere sempre più grande, diffuso e moderno lo sport del pedale.

Sergio Cuti