

L'ESORDIENTE Fra i giovani che per la prima volta affronteranno la competizione per la maglia rosa ce n'è uno con particolari ambizioni

Sergio Carcano: «Non sarò io a fare da semplice comparsa»

Vincitore lo scorso anno del nostro «Giro delle Regioni», il giovane portacolori dell'Arioste ha le qualità per ben figurare in una grande prova a tappe. È consapevole dei suoi mezzi, ma anche delle difficoltà che incontrerà in campo professionistico. «Mi piace la cronoscalata di monte Generoso», confida il ragazzo di Ferretti, convinto che pedalare non è «un sacrificio se lo si fa con piacere».

PIER AUGUSTO STAGI

Ciro delle Regioni. 1988, kermesse finale a Riccione: un ragazzo dalla casacca azzurra vince, con 15' di vantaggio sul sovietico Sergei Usamin, una delle più importanti corse a tappe dilettantistiche. È un ventiduenne lombardo che da dieci anni pratica il ciclismo con buon profitto. Il ragazzo ha un nome non noto al grande pubblico: si chiama Sergio Carcano. È un giovanotto ben piazzato di 70 kg distribuiti su un metro e 82 centimetri di altezza. Ora Sergio, con i colori dell'Arioste, si appresta a vivere il primo Giro d'Italia dei professionisti. Dieci anni di gare delineano già la stoffa di questo atleta dalla faccia pulita e dagli occhi vivaci. Tredicenne inizia a corre-

re negli esordienti. Due anni di gare in questa categoria, due stagioni da allievo, due da junior, quattro da dilettante, 42 corse vinte tra cui il Regionale, la Montecarlo-Alassio e la Freccia del Vini. Quest'anno il passaggio alla massima categoria con in tasca un bel diploma di perito meccanico. «Preferivo il calcio da piccolo», ricorda Sergio che nel periodo invernale aiuta il padre Luigi a mandare avanti una piccola officina meccanica. «Mi sono appassionato al ciclismo perché mio fratello Roberto, di due anni più grande, praticava già questo sport».

Tra i «pro», poche le sue apparenze. Ha partecipato alla Settimana Siciliana, ha disputato la Parigi-Nizza e qual-

che altra corsa che però ha affrontato con il solo scopo di fare esperienza. Il suo obiettivo, inutile dirlo, è il Giro d'Italia, dove in palio, oltre a quella rosa, c'è una maglia bianca destinata al miglior neo-professionista, maglia che sembra alla sua portata. «Da dilettante ero un corridore da corse a tappe, ma in campo professionistico cambiano molte cose. Visto i sovietici?», «Io comunque mi sono preparato con scrupolo a questo grande appuntamento e spero di ben figurare». «Sul passo mi difendo - ha proseguito Sergio - non sulle salite, ma quello che mi preoccupa sono le lunghe distanze e soprattutto le prove a cronometro».

Molti attendono con fiducia Carcano, il giovane che sotto la guida di Ferretti va ad allungare la lista delle promesse del ciclismo italiano. «Lo so che molti mi aspetteranno al varco in un Giro che quest'anno è più duro che mai. Io però non mi spavento. Sono un combattivo e sono consapevole dei miei mezzi».

In quale tappa ti piacerebbe metterti in luce?

«Spero di poter essere competitivo in tutta la corsa, però ci terrei a fare bella figura nella cronoscalata di Monte Generoso, anche perché si corre dalle mie parti».

Lo scorso anno sei riuscito ad aggiudicarti il Regionale mettendoti in ginocchio i sovietici. Quest'anno pensi che potrai essere nuovamente i tuoi principali antagonisti per la conquista della maglia bianca?

«Sono atleti forti che vorranno sicuramente far vedere al mondo intero di che pasta sono fatti. Sì, penso che saranno, sia per me che per tutti gli altri, degli ossi duri. Per la corsa alla maglia bianca però vedo bene anche Gian Luca Pierobon, Andrea Chiurato così come Roberto Gusmeroli».

Pensi che sia stato giusto reinserire il Passo del Gavia?

«Non ho mai fatto in vita mia una salita così dura, però ritengo che se si vuole dare spettacolo è necessario creare tutti i presupposti. L'importante è non andare allo sbaraglio».

Il ciclismo è notoriamente una disciplina dura, fatta di sa-

crifici e rinunce. Per Sergio Carcano, cos'è questo sport?

«Per me oggi il ciclismo è la mia professione, oltre ad essere la mia passione. Pedalare non è un sacrificio se lo si fa con piacere, con la voglia di arrivare. Certo, anch'io ho avuto momenti difficili, ma l'amore per la bicicletta fa passare tutto».

Da dilettante sognavi un contratto da professionista, oggi cosa sogni?

«Mi piacerebbe poter diventare uno di quelli che lasciano un buon ricordo di sé al termine della carriera. So che sarà molto dura, ma spero di poter emergere in un mondo che finora mi è apparso meno difficile di quanto si dice. Occorreranno buone gambe e un pizzico di fortuna e potete star certi che ci proverò fin da questo Giro d'Italia».

Chi è il favorito?

«Potrei dire un forestiero, per esempio il rinato Roche, ma mi auguro che siano Bugno e Giupponi ad esplodere perché mi piacerebbe che il Giro '89 fosse ricordato come il Giro dei giovani... e magari anche di Carcano».



Sergio Carcano, uno degli esordienti più attesi sulle strade del Giro



Greg Lemond

Moreno Argentin

I magnifici 22

SQUADRA	NAZIONE	CAPITANO
ADR-Botticchia	Belgio	Lemond
Alfa Lum	Urss	Konychev
Arioste	Italia	Baffi
Atala-Campagnolo	Italia	Quemeneri
Café de Colombia	Colombia	Herrera
Caja Rural	Spagna	Lejarreta
Carrera	Italia	Zimmermann
Château d'Ax	Italia	Bugno
Del Tongo-Mela V.d.N.	Italia	Fondriest
Fagor	Francia	Roche
Frank-Magnifico	Francia	Stutz
Gewiss-Bianchi	Italia	Argentin
Hitachi	Belgio	Criquetton
Jolly-Club '88	Italia	Giuliani
Malvor-Sidi	Italia	Giupponi
Panasonic-Isostar	Olanda	Brakink
Pepi-Alba cucina	Italia	Tomasini
Salco-Conti	Italia	Conti
Seur	Spagna	Giovannetti
7 Eleven-Wemacch	Stati Uniti	Hampsten
Systeme U	Francia	Fignon
TVM-Ragno	Olanda	Anderson

Nessuno meglio di Moser

Francesco Moser su tutti nella storia delle cronometro individuali del Giro d'Italia. Il trentino vanta la media più alta per aver ottenuto 150.977 da Soave a Verona (km.42) nell'edizione '84, media veramente trionfale perché con quella vittoria conseguì, nell'ultima tappa, Francesco vinse il Giro a spese di Fignon. Da sottolineare anche le medie realizzate da Saronni con 49.827 e Hinault con 49.772. Il nome di Moser spicca anche nei protogi-

(51.483 nell'85). Ancora più veloce lo svizzero Freuler con 52.728, ma su una distanza minima e cioè i mille metri di Palermo '86. Moser su tutti, Moser re del cronometro per aver conquistato 12 successi contro i 6 di Anquetil e Merckx, 15 di Knudsen, 14 di Gaul e Saronni, 3 di Olmo, Valetti, Coppi, Baldini, Adorni, Hinault e Visentini, 12 di Guerra, Rottler e Piasecki. Nelle cronosquadre fanno bella mostra i 54.546 realizzati dalla Carrera nell'87.



Francesco Moser, numero uno nella storia delle crono e, qui sotto, Bernard Hinault

Anno	PERCORSO	VINCITORE	Km	Media
1933	Bologna-Ferrara	Binda	62	39.219
1934	Livorno-Pisa	Guerra	45	41.129
1934	Bologna-Ferrara	Guerra	59	39.623
1935	Casertano-Riccione	Olmo	35	43.047
1936	Lucca-Vareggio	Archambaud	55	42.950
1936	Rieti-Terminillo (in salita)	Olmo	20	21.739
1936	Padova-Venezia	Olmo	39	39.921
1937	Vareggio-Messa C.	Di Paolo	60	43.902
1937	Rieti-Terminillo (in salita)	Bertal	20	22.818
1938	Rieti-Terminillo (in salita)	Valetti	19.80	22.713
1939	Rieti-Terminillo (in salita)	Valetti	14.200	19.214
1940	Treviso-Gastal	Valetti	39.600	42.491
1940	Perugia-Torino	Bevillacqua	65	42.368
1941	Perugia-Torino	Coppi F.	81	39.114
1941	Rimini-San Marino (in salita)	Azzurra	24	33.271
1942	Roma-Rocca di Papa (in salita)	Coppi F.	35	34.183
1943	Brescia-Come	Coppi F.	65	42.200
1943	Grosseto-Policena	Koblet	48.600	40.407
1943	Aeroporto di Modena	Squadra Bianchi	30.030	47.729
1944	Palermo	Squadra Bianchi	35	48.320
1944	Gardone-Riva del Garda	Koblet	42	45.679
1945	Circolo di Genova	Squadra Torpedo	18.400	45.647
1945	Cervia-Ravenna	Fornara	50	44.235
1946	Circolo di Genova	Squadra Leo-Chlor	12	43.910
1946	Livorno-Lucca	Fornara	54.400	45.219
1946	Bologna-San Luca (in salita)	Gaul	2.450	21.181
1947	Verona-Boscochiesanuova	Gaul	28	30.506
1947	Circolo Forte dei Marmi	Baldini	58.800	44.223
1948	Verona-Corona	Baldini	26	44.913
1948	Circolo di Varese	Baldini	61.100	47.491
1948	Cronoscalata San Marino	Gaul	12	30.230
1949	Circolo Salsomaggiore	Anquetil	22	47.539
1949	Cronoscalata Vesuvio	Gaul	8	21.083

Anno	Circolo	VINCITORE	Km	Media
1959	Circolo Iachis	Catalano	31	35.507
1959	Circolo Valle Susa	Anquetil	51	47.713
1960	Circolo Sorrento	Venturati	25	38.427
1960	Igea-Bellaria	Poblet	5	46.163
1960	Cave di Carara	Anquetil	5	27.310
1960	Saragat-Lucca	Anquetil	68	45.356
1961	Castellana Grotte-Bari	Anquetil	53	46.753
1961	Circolo Treviso	Adorni	46	47.323
1964	Parma-Busseto	Anquetil	50.400	48.036
1965	Catania-Taormina	Adorni	50	41.077
1966	Circolo Parma	Adorni	46	48.617
1967	Mantova-Verona	Ritter	45	47.340
1968	Casertano San Marino	Gimondi	43.900	38.553
1969	Montecatini Terme	Merckx	21	46.590
1969	Casertano San Marino	Merckx	49.300	39.338
1970	Basiglio del Gruppo-Treviso	Merckx	56	47.380
1970	Desenzano-Salò	Boileva	28	38.917
1971	Lainate-Milano	Ritter	20	46.738
1972	Circolo Versilia	Merckx (1° prova)	20	47.872
1972	Circolo Versilia	Swerts (2° prova)	20	46.660
1972	Circolo Arco	Merckx	18	47.578
1973	Forla del Marmi	Gimondi	37	47.841
1974	Forla del Marmi	Merckx	40	48.488
1975	Forla del Marmi	Bettaglin	38	48.483
1976	Cronoscalata Cicco	Bettaglin	13	27.833
1976	Circolo Ostuni	Moser	37	44.104
1976	Circolo Arcore	Brytters	28	47.525
1977	Prologo M. Prodis	Knudsen	7.500	40.717
1977	Lucca-Pisa	Knudsen	25	48.550
1977	Binago	Pollentier	29	48.132
1978	Larciano-Pistoia	Thurau	25	47.650
1978	Venezia	Moser	12	44.484
1978	Solara-Cavalese	Moser	45.500	47.052
1979	Prologo cronometro Firenze	Moser	8	43.308
1979	Caserta-Napoli	Moser	31	49.555
1979	Rimini-San Marino	Saronni	28	38.575
1979	Lecce-Portovenere	Knudsen	25	48.060
1979	Casino Maderno-Milano	Saronni	44	49.827

Francesco Moser, numero uno nella storia delle crono e, qui sotto, Bernard Hinault



L'Unità al seguito con Opel

Anche quest'anno i nostri inviati saranno al seguito del Giro. Viaggeranno a bordo di una Opel Station Wagon messa a disposizione della General Motors Italia. La vettura, ampia e confortevole, ha tutti i requisiti indispensabili a questa lunga maratona. Del resto il fenomeno station wagon Opel è già prepotentemente esploso nel corso del 1988. In Italia come in Germania i dati di

vendita di fine anno parlano chiaro: le Opel sono le familiari più richieste dagli automobilisti.

Lo scorso anno i concessionari General Motors Italia hanno consegnato 25.131 Kadett e Omega Station Wagon, il 24,8% dell'intero segmento. Le Kadett, più piccole e quindi economiche, hanno fatto ovviamente la parte del leone, ma anche le Omega Station Wagon han-

no dato un importante contributo (1.314 unità nei dodici mesi) a conferma della lunga affezione dell'utente italiano per la familiare Opel e per le station wagon eleganti in genere.

La crescente richiesta di Omega Station Wagon conferma che la Opel ha messo nel cockpit tutti gli ingredienti (eleganza, equipaggiamenti completi, prestazioni brillanti ed economicità di utilizzo) adatti a soddisfare il gusto italiano: un nuovo motore turbodiesel intercooler di 2.260 cc potente (101 CV/74 kw), economico, efficiente e brillante, un ampio vano bagagli (1.950 litri) largo 112 centimetri e lungo (la schienale posteriore abbassato) oltre 2 metri, una finitura solida ed elegante (quella della berlina CD 4 porte), una linea gradevole e aerodinamica (Cx 0,32). I tecnici della Opel hanno curato in maniera particolare i temi della sicurezza, dell'abitabilità e dell'aerodinamica con risultati particolarmente lusinghieri.

1980	Genova	Moser	7	48.824	1985	Verona	Moser	6.650	51.484
1980	Portofino-Pisa	Marcussen	38	47.875	1985	Busto Arsizio-Milano	Del Tongo-Cologna	38	54.545
1980	Saronno-Turigo	Saronni	50	44.974	1985	Capua-Maddaloni	Hinault	38	49.032
1981	Trieste	Knudsen	6.600	50.988	1985	Lido di Camaiore-Lucca	Moser	48	48.040
1981	Bibione	Squadra Hoonved	15	51.282	1986	Millemetri Palermo	Fraser	1	52.728
1981	Empoli-Montecatini	Knudsen	35	46.494	1986	Catania-Taormina	Del Tongo-Cologna	50	46.280
1981	Soave-Verona	Knudsen	42	48.617	1986	Sinalunga-Siena	Piasecki	46	48.720
1982	Milano	Squadra Renault	16	50.130	1986	Piacenza-Cremona	Moser	36	48.128
1982	Perugia-Assisi	Hinault	37	46.818	1987	Saravento	Vasentini	4	48.484
1982	Pinerolo-Torino	Hinault	42.500	49.777	1987	Poggio-Saravento	Roche	8	48.526
1982	Brescia-Mantova	Squadra Bianchi	70	53.984	1987	Lecce-Camere Lido	Squadra Carrera	43	54.546
1983	Reggio Emilia-Parma	Saronni	38	46.705	1987	Rimini-San Marino	Vasentini	46	38.520
1983	Gorizia-Udine	Visentini	40	48.273	1987	Aosta-St. Vincent	Roche	32	43.359
1984	Lucca	Moser	5	48.128	1988	Circolo Urbino	Bernard	9	41.169
1984	Lucca-Pietrasanta	Squadra Renault	55	51.388	1988	Rodi Garganico-Vieste	Del Tongo-Cologna	40	47.524
1984	Certosa Pavia-Milano	Moser	38	47.848	1988	Lecce-Vulturno del Vesuvio	Hampsten	18	25.942
1984	Soave-Verona	Moser	42	50.977	1988	Circolo Vittorio Veneto	Piasecki	43	47.941

PINARELLO
Strumenti da competizione

Sponsor ufficiale delle squadre

DEL TONGO MELE VAL DI NON
con Maurizio Fondriest
campione del Mondo '88

REYNOLDS
con Pedro Delgado
vincitore del 75° Tour de France su ciclo Pinarello

CICLI PINARELLO
Viale della Repubblica 12 - VILLORBA (Tv) Tel. 0422/66293

GELATI ALIMENTO
Sanson

per voi sportivi...



Libertà Legnano.



Legnano
Il nome della bicicletta.