

CICLISMO



Giuseppe Saronni in tre momenti della vita ciclistica che lascia: Qui in una delle ultime corse, al centro con l'oro del mondiale '82, a destra con Francesco Moser prima della Milano-Sanremo '86

Giuseppe Saronni a 33 anni chiuderà definitivamente con il ciclismo domani al termine della Milano-Torino. Una carriera in chiaro-scuro ricca di grandi successi agli inizi, deludente negli ultimi anni
«Ho vissuto un dualismo stupido con Moser, ora siamo quasi amici»



L'ultimo good-bye

Tutte le vittorie

Queste le principali vittorie di Beppe Saronni dal 1977 (esordio in campo professionistico) al 1990:

1977: Trofeo Pantalica, Giro di Sicilia, Tre Valli Varesine, Giro del Friuli, Giro del Veneto.

1978: Tirreno-Adriatico, Giro di Campania, Trofeo Pantalica, Giro di Romagna, Giro di Puglia, Giro Indre e Loire, Ruota d'Oro, G.P. Laterana, Coppa Agostoni.

1979: Campionato di Zurigo, Giro di Romagna, Giro d'Italia, G.P. di Gippingon, Tre Valli Varesine, Giro di Catalogna, G.P. di Camaiore, Trofeo Baracchi in coppia con Moser.

1980: Giro di Campania, Trofeo Pantalica, Giro di Puglia, Freccia Valzone, G.P. di Lariano, Campionato Italiano, Coppa Bernocchi, Tre Valli Varesine, Trittico Lombardo, Cronociclista della Futa.

1981: Trofeo Laigueglia, Giro dell'Ena, G.P. di Camaiore, Coppa Bernocchi, Giro di Romagna.

1982: Giro di Sardegna, Milano-Torino, Tirreno-Adriatico, Trofeo Pantalica, Giro del Trentino, Giro della Svizzera, Coppa Sabatini, Giro di Campania, Coppa Agostoni, Campionato del mondo a Goodwood, Giro di Lombardia.

1983: Milano-Sanremo, Giro d'Italia.

1985: Trofeo Pantalica.

1986: Settimana Siciliana, Trofeo Baracchi in coppia con Pisacchi.

1987: Parma-Vignola.

1988: Giro di Puglia, Tre Valli Varesine.

1989: Giro di Reggio Calabria.

Complessivamente, Saronni ha ottenuto 196 successi.

1990: Giro di Reggio Calabria.

Complessivamente, Saronni ha ottenuto 196 successi.

1990: Giro di Reggio Calabria.

Complessivamente, Saronni ha ottenuto 196 successi.

1990: Giro di Reggio Calabria.

Complessivamente, Saronni ha ottenuto 196 successi.

1990: Giro di Reggio Calabria.

Complessivamente, Saronni ha ottenuto 196 successi.

1990: Giro di Reggio Calabria.

Complessivamente, Saronni ha ottenuto 196 successi.

1990: Giro di Reggio Calabria.

Complessivamente, Saronni ha ottenuto 196 successi.

1990: Giro di Reggio Calabria.

Complessivamente, Saronni ha ottenuto 196 successi.

1990: Giro di Reggio Calabria.

Complessivamente, Saronni ha ottenuto 196 successi.

1990: Giro di Reggio Calabria.

Complessivamente, Saronni ha ottenuto 196 successi.

1990: Giro di Reggio Calabria.

Complessivamente, Saronni ha ottenuto 196 successi.

1990: Giro di Reggio Calabria.

Complessivamente, Saronni ha ottenuto 196 successi.

1990: Giro di Reggio Calabria.

Complessivamente, Saronni ha ottenuto 196 successi.

La Milano-Torino che si correrà domani pomeriggio non sarà una corsa come tutte le altre. Giuseppe Saronni, 33 anni, scenderà definitivamente dalla bicicletta dopo una carriera ricca di successi nei primi anni, oscura nella seconda parte. «Ho dato troppo agli inizi quando ero costretto a diventare primo. I miei rapporti con Moser? Quando correvamo abbiamo fatto molti errori, ora non siamo più nemici»

DARIO CECCARELLI

MILANO. Saluta tutti e se ne va. Senza troppo clamore, anche perché da tempo giornali e tv lo citano sempre meno. Beppe Saronni scende definitivamente dalla bicicletta. Domani, alla Milano-Torino, farà la sua ultima corsa da professionista. Poi si vedrà, in fondo, anche se lo si sente nominare da una vita, ha solo 33 anni. Forse un ragazzino, sarebbe un giovane. Come ciclista, è uno di mezza età. Alcuni suoi colleghi, vedi lo stesso Moser (37 anni), hanno dato il loro good-bye qualche capello bianco più avanti. Saronni, invece, i capelli li ha ancora tutti neri e sempre ben pettinati, quasi fossero inchiodati da un quintale di gel. Ma quel suo 33 anni barano: Saronni, difatti, ciclisticamente è un vecchio, un Noè del pedale. A correre cominciò quasi vent'anni fa, nel 1972. Ma a guardare la vita da una bicicletta aveva iniziato ancora prima: a 12 anni, premiato da Alfredo Binda, si

era aggiudicato i Giochi della gioventù. Un segno del destino? Forse. Più probabilmente, solo l'antipasto di una grande abbuffata terminata nel 1984. Da quella data, infatti, l'astro di Saronni cominciò a eclissarsi per entrare in un lungo tunnel di banale routine. Qualche piccola vittoria racimolata qua e là, molti silenzi e tanto pedalare in mezzo al gruppo. Cosa succede a Saronni? Perché non vince più? Come mai è accoppiato? E intanto, mentre Saronni arrancava, il suo grande nemico, Moser, sembrava rifugiarsi in una seconda giovinezza: record dell'ora in Messico, Milano-Sanremo, Giro d'Italia. L'Italia del pedale si ricompattava in Moser e Saronni incassava in silenzio. Basta polemica, basta litigi. E Saronni diventava un mistero a due ruote.

Adesso che se ne va, che lascia un ambiente dove non si ritrova più, Saronni ha stemperato quei tratti spigolosi del

tutti ad apparire e diventare stretto collaboratore del capitano. L'unico riuscito è stato quello in solitario dell'ex campione del mondo Maurizio Fondriest che ha potuto mettere le proprie ruote nella scia dei battistrada.

Da quel momento la corsa già tirata è diventata un continuo tentativo di risolvere di forza e con anticipo la questione finale. Senza nessun risparmio si sono dati battaglia con insospettabile intensità e vitalità quelle che nel frattempo erano diventati i cinque padroni della strada. I due danesi, il tedesco Kappes, l'australiano Anderson e Fondriest. Chiamati senza fiato dove chi ha ceduto lo ha fatto quasi di schianto, svuotato di ogni energia, appeso al sellino più per pratica che per padronanza. È stato proprio Kappes a cercare più volte di piazzare scatti decisivi, ma è stato sistematicamente rusc-

chiare per vincere. Ecco, questa voglia lo non ce l'ho più da un bel pezzo. Molte volte mi è capitato, negli ultimi anni, di essere a un passo da una vittoria: sentivo che mi sarebbe bastato un pizzico di sforzo e di spregiudicatezza in più per farcela. Invece questo sforzo non lo facevo. Non avevo più la testa».

Per capire questo mio stato d'animo, bisogna fare un bel passo indietro. Un passo di vent'anni. E' da vent'anni infatti che divido la mia vita con una bicicletta. Praticamente ero ancora un bambino. Un bambino che vinceva e che, quindi, bisognava continuare a far correre. Di domenica, di sabato, e poi allenamenti su allenamenti. Val Beppe che sei forte, val Beppe che diventi un campione! E campione lo sono diventato subito, mentre i miei coetanei alla domenica andavano a ballare con la fidanzata; o facevano tutte quelle cose, impensabili, che si fanno negli anni dell'adolescenza. Bene, lo vincevo, ma quelle cose non le facevo. Poi mi sono ritrovato subito con delle responsabilità sulle spalle. Già al primo anno di professionismo, nel 1977, ho fatto il capitano nella SCIC con Barocchelli. Intanto cominciavo a vincere sul serio. Non due-tre corse all'anno, come fanno alcuni adesso, ma venti o trenta. Sempre davanti, sempre con quella stessa idea fissa: arrivare primo. Quando si arriva primo, poi, tutti ti cercano, tutti ti vogliono invitare da qualche parte. Una girandola infernale. E uno si stanca, si svuota, a poco a poco. Per questo, se devo dare un consiglio ai giovani, direi loro questo: non andate dietro a tutto e a tutti. Non gettatevi a testa bassa a raccogliere qualsiasi obiettivo. Adesso, tra l'altro, ci sono ventimila come all'anno, con gli sponsor che hanno sempre meno voglia di spendere e spingono i direttori sportivi, e quindi i corridori, a partecipare anche al circuito di Fanfulla. Questo è il miglior sistema per bruciarsi. Questo è il vero doping».

Molti mi hanno chiesto: è vero che sei scoppiato per aver esagerato con delle cose che ti facevano male? Che alla fine hai sbiellato il motore? Non ho problemi a rispondere: io non ho mai fatto uso di doping, nessuno mi ha mai trovato positivo. E' una questione di onestà, correttezza. Non è nella mia mentalità. Il mio doping, ripeto, è stato una vita in bicicletta. «Adesso voglio parlare di Moser, anzi di tutti e due: perché io e lui, ad un certo punto, eravamo diventati una cosa unica, quasi un fenomeno di costume. Quando sono arrivato al professionismo, era non anni un po' smorti. Finiva l'epoca di Merckx, si cercava qualcuno che ravvivasse l'attenzione e l'entusiasmo. Moser c'era già, ma mancava un antagonista. Ecco, io sono diventato il suo antagonista. A poco a poco, spinto dalla pressione dell'ambiente, mi sono ritrovato a recitare un ruolo che stupiva perfino me. Intendiamoci: io e Moser avevamo poche cose in comune. E poi, proprio come carattere, eravamo diversi. Lui faceva il "buono", quello che vince partendo da lontano e facendo tanta fatica. Io invece ero il "furbetto", quello che, all'ultimo momento, spunta fuori e vince in volata. Questo era il mio modo di correre, queste erano le mie caratteristiche, e non me ne dovevo vergognare. Alla fine, prest da questo antagonismo, ci ritrovammo a dire cose assurde, lo stesso, quando mi risentivo, rimanevo stupido. Possibile, mi dicevo, tirar fuori delle stupidità del genere? Adesso, con Moser, le cose sono cambiate. Amici, no, non potremmo mai esserlo. Però si riesce a parlare. Una volta, l'anno scorso, per la prima volta ci siamo sentiti in sintonia. Eravamo a un dibattito e si parlava del futuro del ciclismo, dei giovani. A un certo punto, io e Moser ci siamo guardati e contemporaneamente abbiamo detto: "Qualche anno fa, ce li saremmo mangiati tutti in un boccone". L'unica volta che ci siamo trovati d'accordo su qualcosa. Nella vita c'è sempre una prima volta...»

Parigi-Tours. Bugno sempre primo in Coppa: Argentin all'ospedale
Un danese sulle strade di Francia
Fondriest beffato da Soerensen

Parigi-Tours. Bugno sempre primo in Coppa: Argentin all'ospedale
Un danese sulle strade di Francia
Fondriest beffato da Soerensen

tutti ad apparire e diventare stretto collaboratore del capitano. L'unico riuscito è stato quello in solitario dell'ex campione del mondo Maurizio Fondriest che ha potuto mettere le proprie ruote nella scia dei battistrada.

Da quel momento la corsa già tirata è diventata un continuo tentativo di risolvere di forza e con anticipo la questione finale. Senza nessun risparmio si sono dati battaglia con insospettabile intensità e vitalità quelle che nel frattempo erano diventati i cinque padroni della strada. I due danesi, il tedesco Kappes, l'australiano Anderson e Fondriest. Chiamati senza fiato dove chi ha ceduto lo ha fatto quasi di schianto, svuotato di ogni energia, appeso al sellino più per pratica che per padronanza. È stato proprio Kappes a cercare più volte di piazzare scatti decisivi, ma è stato sistematicamente rusc-

chiano dagli altri. Ai 300 metri finali del grande viale con lo striscione, l'ultimo sprint. Di Soerensen il vantaggio cui Anderson e Fondriest hanno replicato senza farcela. Una volata quindi che ha cambiato poco nella classifica di Coppa del mondo dove il risultato più eclatante è lo scavalco dell'irlandese Kelly sul nostro Chiappucci che era terzo prima di ieri. Ma per restarci ha fatto davvero poco. Come del resto, escluso il trentino ex campione del mondo, tutti gli italiani che, numerosi, controllano e dominano con Bugno l'edizione di quest'anno della Coppa del mondo. Se Argentin è stato sfortunato con una banale caduta in gruppo che lo ha tolto di gara ma che gli consentirà di essere presente al Giro di Lombardia, gli azzurri non hanno mai brillato nel tentativo di avvicinarsi con azio-

ni personali i vertici della corsa che è stata al velocissimo ma i cui protagonisti sono stati pochi e sempre gli stessi. Insomma una poca presenza attiva dei italiani forse più propensi a risparmiare energie per le strade di casa del Lombardia.

Ordine di arrivo. 1. Soerensen (Dan) in 7 ore 9'32"; 2. Anderson (Aus) s.t.; 3. Fondriest (Ita) s.t.; 4. Andersen (Dan) s.t.; 5. Kappes (Ger) a 4"; 6. Bonmans (Bel); 7. Veenstra (Ola); 8. Kelly (Ir); 9. Moncassin (Fra); 10. Baffi (Ita); 11. Ballerini (Ita); 12. Dhaensens (Bel).

Classifica Coppa del mondo dopo 11 prove. 1. Gianni Bugno 112 p.t.; 2. Dhaensens (Bel) 95; 3. Kelly (Ir) 78; 4. Claudio Chiappucci 75; 5. Franco Ballerini 71; 6. Moreno Argentin 62; 7. Maurizio Fondriest 55; 8. Bauer (Can) 53; 9. Soerensen (Dan) 52; 10. Deillon (Fra) 48.

Classifica Coppa del mondo dopo 11 prove. 1. Gianni Bugno 112 p.t.; 2. Dhaensens (Bel) 95; 3. Kelly (Ir) 78; 4. Claudio Chiappucci 75; 5. Franco Ballerini 71; 6. Moreno Argentin 62; 7. Maurizio Fondriest 55; 8. Bauer (Can) 53; 9. Soerensen (Dan) 52; 10. Deillon (Fra) 48.

Classifica Coppa del mondo dopo 11 prove. 1. Gianni Bugno 112 p.t.; 2. Dhaensens (Bel) 95; 3. Kelly (Ir) 78; 4. Claudio Chiappucci 75; 5. Franco Ballerini 71; 6. Moreno Argentin 62; 7. Maurizio Fondriest 55; 8. Bauer (Can) 53; 9. Soerensen (Dan) 52; 10. Deillon (Fra) 48.

L'iride di Goodwood, le due maglie rosa e il periodo «nero»



GINO SALA

Ancora Saronni (sopra) con la maglia rosa del giro 1985. A sinistra il danese Rolf Soerensen taglia per primo il traguardo della Parigi-Tours

■ Beppe Saronni, ovvero quattordici anni di ciclismo professionistico. I più lunghi sono stati gli ultimi cinque, un periodo in cui bastano le dita di una mano per contare le sue vittorie. Lo si vedeva nel mezzo del pitone col sorriso del capitano consumato, un grado che gli era dovuto per i titoli del passato, pile scariche e pedale tranquillo, una presenza preziosa per i giovani colleghi verso i quali era prodigo di buoni consigli. Questo l'ultimo Saronni, il Saronni che oggi incontreremo in un albergo dell'hinterland milanese per un pranzo condito da una chiacchierata fra vecchi amici. Domani, sulle strade della Milano-Torino, la corsa dell'addio, tante strette di mano, tanti ricordi e la bici in un cantuccio.

Saronni è stato uno dei corridori più intelligenti che io abbia conosciuto. Un'intelligenza che essendo in parte sorella dell'umorismo, non sempre veniva percepita. Per esempio, nei tuoi battibecchi con Moser sembravi perdente otto volte su dieci perché l'altro alzava la voce e andava giù con l'accetta. Ma non eravate poi così nemici come si poteva immaginare dai vostri scontri ed è stata una rivallata che ha tenuto in piedi la baracca. Una rivallata che adesso ci manca, maree di tifosi che non abbiamo più ritrovato, polemiche che accendevano i fuochi dell'entusiasmo. Certo, la tua è stata una carriera di alti e bassi. I critici non ti hanno risparmiato, ma più d'uno ti deve delle scuse per averti trattato come un cavallo da soma, pur sapendo che eri un puledro.

Pochi ti hanno capito, pochi ti hanno aiutato. Hai cominciato alla grande, avevi 21 anni e 9 mesi quando hai vinto il tuo primo Giro d'Italia. Quel giorno, sul prato dell'Arena di Milano, Rik Van Looy mi disse: «Stare attenti, non bruciate lo...». Un avvertimento più volte ripetuto da chi ti voleva bene, vero Peppino? Ma tu eri preda dei titolati sperati dai quotidiani sportivi, preda e vittima di un sistema che distrugge, e pur condividendo i richiami ad un'attività moderata, non sapevi come uscire dalla morsa. Già, tutti ti volevano, tutti ti reclamavano. E così il giocattolo si è rotto, così le imposizioni hanno provocato paura e nausea, così ti sei messo a guardare il gruppo dall'alto delle tue imprese.

Mi dirai che non è il caso di drammatizzare anche perché la tua pagella è ricca di circa 200 successi. Il Giro d'Italia l'hai vinto due volte e sei andato sul podio di un mondiale, di una Milano-Sanremo, di un Giro di Lombardia e di una Freccia Valzone. Il mondiale di Goodwood '82 è stato il tuo capolavoro. Ti rivedo su quella collina di Inghilterra più veloce del fulmine, una volata lunga mezzo chilometro che stronca il tentativo dell'americano Boyer. Secondo Lemond, terzo Kelly. Ti aveva lanciato Moser con una tirata che per i colori azzurri era il segnale del trionfo. Un finale da mettere in cornice, un film che fa scuola.

Ci vediamo oggi, caro Peppino. Oggi, domani e dopodomani. Ti aspetto in carovana con nuove mansioni. Se ti lasciano fare, puoi essere utile, puoi dare un bel contributo ad un ciclismo bisognoso di idee e di battaglie, di uomini capaci di lottare con serietà e competenza. Mi piacerebbe se tu fossi un ribelle nel contesto di negligenze e compromessi che addormentano le coscienze.

Dilettanti
Sul Ghisallo sprint d'autore

MADONNA DEL GHISALLO. Non c'è solo il ciclismo dei professionisti a tenere desta l'attenzione degli appassionati della bicicletta. Oltre 300 uomini e donne, ispirandosi ai vari Bugno e alla Canina, hanno trascorso una tranquilla domenica autunnale partecipando alle sei corse della «29» giornata nazionale della bicicletta. Tutte le gare sono partite da diversi centri del comasco e confluite tutte alla Madonna del Ghisallo.

Fra i dilettanti di seconda serie ha vinto Andrea Noè che ha coperto i 137 chilometri in 3 ore e 16' alla media di 41.939 chilometri orari. Per la categoria juniores la vittoria è andata in volata a Fabrizio Arzilli che ha coperto i 125 chilometri in 3 ore e 15' alla media 38.793 chilometri orari. Fra gli allievi ha vinto Salvatore Commesso che ha coperto gli 85 chilometri in 2 ore e 23' alla media di 36.170 chilometri orari.

Due le gare femminili: fra le seniores ha vinto Valeria Cappellotto che ha coperto i 74 chilometri in 2 ore 10' alla media di 34.154 chilometri orari. Fra le juniores la vittoria è andata a Fabiana Lupatini che ha coperto i 56 chilometri in 1 ora 46' alla media di 31.689 chilometri orari. Infine per gli amatori vittoria nella categoria «A» di Alessandro Frigerio e nella categoria «B» di Vincenzo



Ha vinto il danese dell'Arioste Rolf Soerensen, la classica Parigi-Tours, 283 chilometri percorsi a una media vicinissima ai 40 orari. Degli italiani va sul podio il solo Fondriest mentre resta praticamente invariata la classifica della Coppa del mondo che ha al comando Gianni Bugno e con il campione del mondo Dhaensens che ha guadagnato un punto. Ritirato e ferito per una caduta Argentin.

TOURS. Una classica poco rispettosa della tradizione questa corsa tutta in linea, attesa quest'anno dai velocisti come l'ultima spiaggia, l'ultima occasione per dire che anche nel ciclismo le specialità hanno una loro gerarchia. Ma forse non è più così o almeno così lo è sempre di meno. Anche il ciclista sta diventando un atleta a tutto campo e i 283 chilometri di campagna che separano la «ville lumière» dall'antica e storica cittadella francese, sono una volata che ha pre-