Oggi la Milano Sanremo

Nessun rischio di sciopero per la più famosa corsa del mondo
Raggiunta tregua nella guerra del casco tra ciclisti e dirigenti
Fignon il favorito per il successo, non alza bandiera bianca
«Sì alla sicurezza, ma continueremo la lotta contro i burocrati»

Con la testa a posto

Thierry Marie (a sinistra), Mottet (al centro) e Fignon (a destra) ritratti ieri alla punzonatura in Piazza Duomo a Milano: tre francesi speranze degli italiani

Annuncia la primavera premia il più forte

GINO SALA

Cara e vecchia Milano-Sanremo. I tempi cambiano, ma tu sei sempre di moda, sempre col profumo della corsa che apre la stagione delle grandi classifiche, un fior di primavera da mettere all'occhiello, le sponde del Naviglio nelle fasi d'apertura, tratti del Piemonte dove Fausto Coppi era garzone di salumeria prima di diventare il campionissimo, il Passo del Turchino, finestra sul mar Ligure, il Capo Berta, la Cipressa e il Poggio con brividi di una discesa che piomba sul traguardo. In tutto fanno 294 chilometri. Si riparte con ancora negli occhi gli ultimi tre arrivi, quelli dei trionfi di Fignon ('88 e '89) e di Bugno, cavaliere solitario un anno fa, le mani al cielo, un finale che ridestava antiche passioni. Ecco perché la Sanremo è nel cuore della gente, perché anche oggi sarà seguita da milioni di persone, vuoi sul tracciato, vuoi davanti alla Tv. Il rodaggio è finito. Dopo un mese e più di preparazione, di risultati che contano poco, la fantasia popolare chiama alla ribalta Bugno, Fignon, Chiappucci, Fondriest, Argentin, Lemond e gli altri capitani, gli altri elementi che nel primo scorcio d'attività si sono nascosti, un po' per gioco, un po' per calcolo, per non scoprire le batterie. Vincerà per la terza volta Fignon? Sarà il «bis» di Bugno?

Questo il tema della vigilia e se volete il principale dilemma. L'astuto Fignon sembra ben concentrato e deciso a tornare sulla cresta dell'onda. Di lui, gli avversari parlano con rispetto e paura. Sanno di un inverno trascorso in allenamenti speciali, lo hanno visto in azione e dicono che è in possesso della gamba buona, la gamba del primattore. Bugno ha cominciato in sordina, terminando sovente nelle retrovie, ma pure lo scorso anno si era confuso fra le pieghe del gruppo e poi Sanremo è stata la sua rampa di lancio. Sono veramente curioso, veramente in attesa di conoscere cosa c'è nel bagaglio di questo e di quello. Argentin? Classe, intelligenza, furbizia, ma esiste il fondo, esiste la tenuta per emergere? Chiappucci? Coraggio da vendere, pericolo di cadere nel tranello dell'esuberanza. Fondriest? Secondo nell'88, quinto nel '90 e chissà... Lemond? Sembra un gradino sotto ai nomi già citati. Sempre a proposito di nomi, temo che potrei arrivare a quota 20 e lasciar fuori quello del vincitore. Meritano attenzione Richard, Anderson, Delion, Maassen, Criquielion, Kappes, Petito e spera anche Cipollini. Spera in una conclusione con molti uomini ingobbiti sul manubrio.

Ventisette le squadre in lizza con otto elementi ciascuna, quindi 216 partecipanti. Verso le cinque della sera, festa grande per il migliore.

La Sanremo si correrà, nonostante i «caschi». Ieri i massimi dirigenti dell'Unione ciclistica mondiale, si sono incontrati con i rappresentanti dei corridori. La Milano-Sanremo numero 82 si disputerà e i corridori calzeranno il caschetto della discordia. Questione rimandata a lunedì, quando le parti si riuniranno nuovamente. «Noi siamo decisi: no all'obbligatorietà del casco», dice Fignon.

PIER AUGUSTO STAGI

MILANO. Hanno la testa dura, anche senza casco non si farebbero male. La telenovela «casco sì» «casco no», tra la Federazione internazionale, presieduta dal decisionista olandese Verbruggen e i corridori professionisti, prosegue senza soste. La riunione tenutasi ieri a Milano, fra le due controparti, si è conclusa in pratica con un nulla di fatto. Unica certezza: la Sanremo si correrà e non vi saranno pericoli di sciopero. La discussione è rimandata a lunedì, quando a Ginevra si riuniranno i dirigenti dell'Uci mondiale con una delegazione di corridori.

In verità si è sfiorato il blocco totale. Fignon, tra i più attivi oppositori all'uso del caschetto, ha avuto un lungo colloquio con Greg Lemond. Argomento: sciopero sì o no? Lemond è parso possibilista, ma Fignon non se l'è sentita di perorare questa causa. Qualche «crumiro» nel gruppo c'è sempre e la figura dei polli poi la facciamo tutti, deve aver pensato il parigino. Si è arrivati quindi ad un patto di non belligeranza: lunedì a Ginevra si vedrà. «Tutti vogliono la sicurezza, i corridori per primi – dice Greg Lemond, ieri presente nelle vesti di rappresentate dei corridori, assieme a Fignon e Lammerts –. È necessario però trovare al più presto un punto d'incontro tra l'obbligatorietà, richiesta dall'Uci e la libertà individuale, che noi corridori pretendiamo. Io corro spesso con il casco integrale, vengo anche sponsorizzato per questo, ritengo di essere anche da esempio per molti giovani, ma non trovo che sia giusto obbligare un corridore a mettersi una "scodella" in testa, quando lui non lo ritiene necessario». Più duro il francese Laurent Fignon: «Noi non vogliamo che ci sia gente che decide per noi corridori stando a tavolino. Vogliono parlare di sicurezza? Benissimo, ma in questo caso non c'è solo il casco tra gli argomenti. Il problema va affrontato nella sua globalità e questa volta noi corridori vogliamo essere parte in causa.».

Nel ciclismo si sapeva benissimo che sarebbe scoppiata prima o poi la grana del casco: ma molti confidavano sul fatto, che come sempre, si sarebbe trovato un compromesso. Quello che i corridori non riescono a digerire è l'obbligatorietà del casco integrale di plastica, e chiedono almeno di poter decidere, se non il tipo di casco, in quali occasioni calzarlo. Sono in molti a ritenere che il casco integrale in determinate condizioni è insopportabile. È anche vero però che i corridori potevano svegliarsi prima. Ad ogni modo: non è mai troppo tardi. «Questa vicenda è servita in ogni caso per ritrovare una unità di gruppo – ha spiegato Fignon –. Ora siamo consapevoli della nostra forza e lunedì faremo sentire le nostre ragioni».

Ma passiamo alla Sanremo. Alla prova generale ci sono proprio tutti, e tutti saranno contro di lui: Gianni Bugno, l'ultimo imperatore di Sanremo, il numero uno al mondo. «Il mio stato di forma è migliore di quello dello scorso anno – ha detto il monzese – e so che sarò il faro della corsa, ma questo non mi preoccupa. Anche Lemond e Fignon non passeranno inosservati». E sul «caso-caschi»? «Io personalmente lo porto, ma non trovo giusto che venga imposto: siamo dei professionisti». Fignon, già vincitore di due Sanremo, va alla caccia di un fantastico tris: «Ho trovato la condizione ideale dopo un'accurata preparazione. Ho messo a punto un piano segreto per vincere la classica di primavera». «Per quanto mi riguarda penso di avere qualche *chances* – dice Fondriest –, ma sulla carta il favorito è Fignon, il quale cercherà di riprendere quota dopo un anno avaro di soddisfazioni. Che bello se ci ritrovassimo in due sul rettilineo di corso Cavallotti... Io e Fignon, come nell'88: questa volta saprei come fare a batterlo».

Prologo di buon auspicio per il ciclismo italiano. Nella Settimana catalana vinta dall'irlandese Stephen Roche, Claudio Chiappucci si è classificato quarto, a quattordici secondi da Roche.

Gianni Bugno
Alla ricerca del bis dopo un anno d'oro

Gianni Bugno, 27 anni, vincitore della Coppa del mondo, numero uno della classifica mondiale Ficp, vincitore dell'ultima Milano-Sanremo, che fu il giusto preludio ad una stagione che sarebbe risultata trionfale, dopo anni di magre, per il ciclismo italiano. Quest'anno all'atleta monzese si chiede una conferma e un grande Tour de France, che per la prima volta (lo scorso anno si classificò settimo in classifica generale) correrà per vincerlo. Un obiettivo questo che viene mancato dal lontano 1965, anno in cui vinse Felice Gimondi.

Greg Lemond
L'uomo del Tour per ora si nasconde

Greg Lemond, 29 anni, è ancora lui il più grande. Salvato dalla fucilata alla schiena nell'89 per «motivi di salute» ha puntato solo sul Tour, vincendone ben tre edizioni. Due i mondiali nella sua già ricca bacheca, ma ora che si sente perfettamente guarito, allarga il suo programma e annuncia di voler puntare finalmente anche al Giro d'Italia, che per una ragione o per l'altra ha sempre snobbato. Il forte corridore statunitense, il più pagato al mondo (due miliardi all'anno), quest'anno correrà in Italia con un abbinamento italiano. Oltre alla Z, sponsor francese, porterà in giro il nome Sanson.

Moreno Argentin
Non solo pedalate: furbizia e tattica

Moreno Argentin, 30 anni, di San Donà di Piave. Con gli anni ha perso qualcosa nello scatto, ma in compenso ha affinato il suo senso tattico. Furbo e concreto, con la sua proverbiale astuzia, cercherà in questa stagione di prendersi una parziale rivincita sul 1990 che è stato per lui ricco di chiari e scuri. Vincitore della Freccia Vallona e del Giro delle Fiandre, Argentin lo scorso anno ha collezionato anche una serie di cadute, che gli hanno impedito di essere l'unico autentico rivale di Bugno nelle classiche di Coppa del mondo.

Laurent Fignon
Antipatico e colto autentico leader

Laurent Fignon, 30 anni, una stagione, quella targata 1990, compromessa da una caduta. Sul Gran Sasso al Giro d'Italia, nell'attraversamento di una galleria mal illuminata, andava gambe all'aria e per lui la stagione si chiudeva. Era il numero uno Ficp, adesso è il 27°. Antipatico persino ai francesi, è un autentico personaggio per la sua forte personalità. Per come lo vedono i suoi avversari, è in gran forma. Lo danno in molti favorito al successo della Sanremo. Quindi, se resusciterà per la terza volta, anche per coppa, classiche, Giro e Tour sarà grande protagonista.

F1. A Interlagos cessa la pioggia, pole position provvisoria al campione del mondo
Alle sue spalle Jean Alesi, terzo Gerhard Berger, Alain Prost è soltanto quinto

Il ciclone Senna sulla Ferrari

Non è Carol Alt. Ayrton Senna ha una nuova fidanzata. «Non è una celebrità – dichiara il campione del mondo –, ma non rivelerò il suo nome. Non permetterò che qualcuno si intrometta nella mia vita privata». Una nuova fidanzata e una nuova pole position a portata di mano. Sotto la pioggia, infatti, il brasiliano è stato il più veloce nella prima sessione di prove, davanti al ferrarista Alesi.

INTERLAGOS. Domani Prost farà un tifo scatenato per Ayrton Senna, con l'augurio che il pilota paulista sfati il sortilegio e vinca per la prima volta in patria. Un'inopinata e quasi incredibile conversione sulla via di Damasco per il tre volte campione del mondo? No. Prost continua e continuerà a detestare sportivamente di tutto cuore il suo rivale, sperando sempre di fargli mangiare la polvere.

Ma Prost Johana, decana di una nutrita famiglia proveniente dalla Germania e sbarcata in Brasile circa settant'anni fa, è categorica al punto di rinnegare i legami di sangue di una famiglia di origine armena votata al nomadismo. «I nostri cugini Prost di Hasslinghausen» rievoca Johana», erano partiti qualche anno prima per la Francia». Ed in Francia sarebbe nato il loro lontano parente. Ma, in barba alla parentela, Johana e i Prost brasiliani si schiereranno come un sol uomo per Senna. «Tiferemo per Alain» dichiara Johana senza tentennamenti», soltanto se Senna non avrà più la possibilità di superarlo».

Possibilità che, al termine della prima giornata di prove, sembra alquanto remota. Tra piogge e schiarite, con la pista a tratti asciutta, a tratti bagnata, Alain Prost è riuscito a conquistare appena un quinto posto sulla provvisoria griglia di partenza, che si definirà nel pomeriggio di oggi. E la Ferrari può contrapporre solo l'arrembante Giovanni Alesi (senza neanche più l'accento sull'ultima sillaba) al solito Senna, che non ha perso tempo a prendersi quello che è quasi un suo personale possesso: la pole position. Provvisoria, ieri; probabilmente definitiva, oggi.

Alesi è rimasto in testa quasi fino al termine. Poi, come è sua abitudine, quando mancavano pochi minuti alla fine delle prove, Senna è sceso in pista e, su una pista ancora in parte bagnata, ha rifilato oltre sei decimi di secondo al delfino di Prost (1'18"711 per il brasiliano, 1'19"350 per l'italo-francese). Dietro Senna ed Alesi, spunta Gerhard Berger (1'19"557), seguito dal battagliero Nigel Mansell (1'20"056) sull'eterna promessa della Williams. Prost arranca dietro l'inglese ad oltre un secondo da Senna, mentre dal limbo delle prequalificazioni sono uscite le Jordan di Andrea De Cesaris e Bertrand Gachot e le Dallara di Emanuele Pirro.

Una griglia che lascia scarse speranze alla Ferrari. Sempre che non intervenga, ancora una volta, il malocchio a negare il trionfo domestico al campione del mondo in carica. Ma Senna non fa mostra di preoccuparsi più di tanto. Ostenta sicurezza e calma olimpica. Si rabbuia solo quando il discorso va a parare sulle sue faccende private. Veniva dato per innamorato cotto di Carol Alt, attrice americana con cui si era incontrato più volte negli ultimi mesi. Non ha mai né confermato né smentito. Poi, a sorpresa, Carol Alt è uscita di scena, lasciando il posto ad una donna non baciata dalla celebrità. Concetto che Senna ha voluto ribadire, lasciando capire che di più non ha intenzione di dire. Se il suo cuore batte per una nuova dama bianca, la sua mente è tutta concentrata sula gara e sulla possibilità di rifilare un secondo schiaffone consecutivo alla Ferrari e, soprattutto, a Prost. Contando, questa volta, anche sul tifo della famiglia del suo nemico.

Capirossi, campione del mondo, su un potente... ciclomotore

Moto. Parte il mondiale a Suzuka, Capirossi è la star

Luci della ribalta accese sul ragazzo di campagna

CARLO BRACCINI

Torna il grande motociclismo da corsa, con piloti e moto italiani sicuri protagonisti. Nella 125 tutti contro Capirossi, mentre Chili e l'Aprilia sfidano i giapponesi nelle 250 dove Cadalora sarà in sella ad una Honda. Non altrettanto positive sono le note nella 500, anche se Lawson su Cagiva promette una stagione da podio. Ma il numero uno sulla carenatura quest'anno lo porterà proprio lui, il più giovane di tutti. Una bella responsabilità ma Loris Capirossi, diciotto anni ad aprile, la prende con serenità: «Non capisco proprio perchè dovrei essere preoccupato: Paolo e Francesco Pileri (i team menagement) non pretendono il risultato a tutti i costi e io ho ancora molta strada da fare». Domani, sul circuito giapponese di Suzuka, il ragazzino di Borgo Rivola troverà ancora il compagno di squadra Fausto Gresini come guardaspalle fedele. Ma gli avversari a Capirossi non mancheranno di sicuro, a cominciare dallo spagnolo Jorge Martinez con la nuova JJ Cobas, motorizzata Honda, l'esperto olandese Hans Spaan, senza dimenticare l'incognita del rientro di Ezio Gianola e le rinnovate Aprilia dei giovani Debbia e Gramigni.

Nelle 250 sarà ancora l'Aprilia di Pierfrancesco Chili emigrato da una 500 in aperta crisi di uomini e di mezzi a portare una sfida tutta italiana. Il ruolo di favorito spetta ancora a Luca Cadalora, finalmente in sella ad una Honda, dopo il divorzio da Agostini e la Yamaha, il modenese non vede l'ora di saldare il conto ai nuovi compagni di marca Candus, Bradl e Zeelemberg, anche se col rimpianto di chi si sente il primo della classe e ha una gran voglia di dimostrarlo. Da tenere d'occhio, sempre nella 250, l'inedita accoppiata Doriano Romboni-Honda semiufficiale, mentre tutti gli occhi saranno puntati sulla debuttante Suzuki RGV affidata al tedesco Martin Wimmer. E la 500? Con tutta probabilità si risolverà ancora in un affare privato tra Yamaha e Honda, con il campione del mondo Rainey a spartirsi il podio con Gardner e Doohan. In pista ci sarà anche la Cagiva, che con un contratto biennale da quattro miliardi si è accaparrato il pluricampione del mondo Eddie Lawson, che assicura che la sua moto è da titolo mondiale. Cosa non confermata nel primo turno di prove, dove il californiano ha fatto registrare solo l'ottavo tempo. Di Schwantz il tempo migliore. Nelle 125, il miglior tempo è di Sakata su Honda, davanti a Gianola, Takada e Capirossi. Nelle 250, la migliore prestazione è stata di Aoki su Honda. Dietro di lui Cadalora e Chili.

DALLA PRIMA MARCA EUROPEA DI VEICOLI COMMERCIALI*

RENAULT EXPRESS E TRAFIC. DUE SOLIDI INVESTIMENTI.

IL PRIMATO. L'esperienza e il primato di vendite europeo di Renault sono le concrete garanzie per chi investe su Express e Trafic. Renault Express: 10 versioni, a partire da L. 13.074.530. Renault Trafic: 19 versioni, a partire da L. 23.260.930. Nella gamma dei commerciali Renault anche le generose Renault 19 Van.

I VANTAGGI. Da FinRenault, speciali condizioni di leasing per chi investe sui commerciali Renault e due esclusive soluzioni di finanziamento valide fino al 30 aprile.

RENAULT EXPRESS: 10 MILIONI IN UN ANNO SENZA INTERESSI
Da restituire in 12 rate mensili, spese dossier L. 210.000.

RENAULT TRAFIC: 15 MILIONI IN UN ANNO SENZA INTERESSI
Da restituire in 12 rate mensili, spese dossier L. 320.000.

Oppure per entrambi la possibilità di un FINANZIAMENTO FINO A 48 RATE MENSILI AL TASSO DEL 7% FISSO ANNUO.

Gli indirizzi Renault sono sulle Pagine Gialle.