

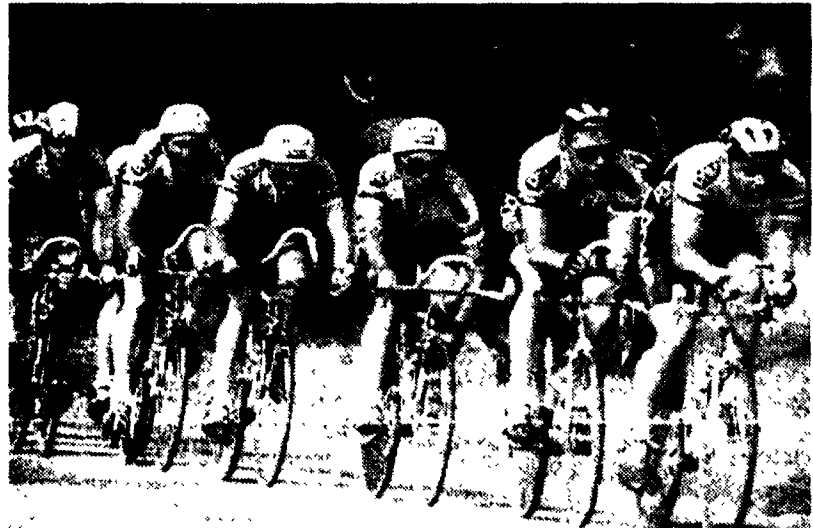
La corsa a tappe italiana è stata quest'anno senza tregua quella francese ha offerto solo una maestosa kermesse
Da sempre due leggende e due competizioni molto diverse da una parte la grandeur, dall'altra il fascino della fatica

E il Giro batte il Tour



Campeonati Nazionali	Vincitore
Italia (Giro del Friuli)	Bugno
Belgio	Van Isterbeeck
Colombia	Otalvaro
Francia	De Las Cuevas
Germania	Boden
Olanda	Rooks
Gran Bretagna	Smith
Spagna	J.C. Gonzales
Svizzera	Dufaux
Urss	Tchmil
Usa	Pinney
Gare in Salita	Vincitore
Cronoscalata della Futa	Bugno
Trofeo dello Scalatore (1ª prova)	Cassani
Trofeo dello Scalatore (2ª prova)	Cassani
Trofeo dello Scalatore (3ª prova)	Della Santa
Trofeo Scal. (classifica finale)	Cassani
Scalata del Montjuich	Rincon
A Cronometro	Vincitore
G.P. Merckx	Brekink
G.P. delle Nazioni (finale Cdm)	Rominger
Firenze-Pistoia	Rominger

Prove a tappe	Vincitore
Ruta del Sol	Lezaun
Etoile de Besseges	Van Hooydonck
Giro del Mediterraneo	Anderson
Vuelta Valenciana	Mauri
Settimana Siciliana	Anderson
Vuelta Murcia	Villanueva
Settimana Catalana	Roche
Criterium Internazionale	Roche
Tre Giorni di La Panne	Nijdam
Tour du Vaucluse	Indurain
Giro della Calabria	Botarelli
Giro dei Paesi Baschi	Chiappucci
Giro d'Aragona	Corredor
Giro di Romandia	Romiger
Quattro Giorni Dunkerque	Mottet
Giro d'America	Brekink
Giro del Trentino	Sierra
Tour de l'Oise	W. Nelissen
Tour d'Armorique	J. Simon
Dauphine Libéré	Herrera
Route du Sud	Dufaux
Giro di Svevia	M. Andorsson
Giro del Lussemburgo	Theunisse
G.P. Midi Libre	D. Lassalle
Subida Arrate	Bugno
Giro di Puglia	Fontanelli
Giro del Portogallo	Silva
Vuelta Burgos	Delgado
Giro d'Olanda	Maassen
Giro di Catalogna	Indurain
Giro d'Irlanda	Kelly



Due immagini francesi: la cronometro a squadre e il plotone fermo per lo sciopero

LE CLASSICHE	PRIMO	SECONDO	TERZO
Milano-Sanremo	Chiappucci	Sorensen	Vanderaerden
Giro delle Fiandre	E. Van Hooydonck	Mussew	Sorensen
Gand-Wewelgem	Abdujaparov	Cipollini	Ludwig
Parigi-Rubaiix	M. Madiot	Colotti	Bomans
Freccia Valtona	Argentin	Criqueton	Chiappucci
Liegi-Bastogne-Liegi	Argentin	Criqueton	Sorensen
Amstel-Gold Race	Maassen	Fondriest	De Wolf
Wincanton Classic	Van Lancker	Golz	Goessens
G.P. San Sebastiano	Bugno	Delgado	Fondriest
Campionato di Zurigo	Mussew	Jalabert	Scandri
Campionato del mondo	Bugno	Rooks	Indurain
Parigi-Bruxelles	Holm	Ludwig	Mussew
Gp delle Americhe	Van Lancker	Rooks	Early
Parigi-Tours	Capiot	Ludwig	Verhoeven
Giro di Lombardia	Kelly	Gayant	Ballerini

REMO MUSUMECI

Il Tour è una leggenda. Ma anche il Giro è una leggenda. Queste gare enormi, di sconfinato spessore, lunghe, tormentate da tutto, gelo, vento, afa, neve non possono che essere leggenda. Sono costruite sulla fatica e la fatica è qualcosa che la gente rispetterà sempre. Quest'anno abbiamo, visto un Giro meraviglioso e un Tour così così. Il così così vuol dire che per troppe tappe la grande vicenda francese è vissuta sulla sagra di paese, sulla bravura coreografica dell'organizzazione, sul semplice attraverso la Francia senza però offrire alla gente vere tappe e cioè il senso autentico basato sul significato tecnico e sulla fatica.

domanda è in un certo senso oziosa perché quando si pedala sulle strade di un grande paese come la Francia con escursioni Spagna la fatica è comunque lì. Ma se la fatica non la si esalta con le salite che hanno cadenzato la crescita della leggenda allora si che si può pensare che forse il Giro ha dato qualcosa di più. E in effetti il Giro non ha avuto tregua mentre il Tour ha raccontato a lungo solo il contorno e cioè la colossale e affascinante *kermesse* che lo accompagna.

La famiglia Walkowiak era una delle tante famiglie polacche che avevano raggiunto la Francia per trovare un lavoro e magari una nuova patria. E i francesi l'adottarono. Erano minatori, contadini, musicisti, bottegai, muratori. Non c'era nessuno con la voglia di lavorare che non fosse in grado di penetrare lo chauvinismo francese e diventare francese. Fryderyk Chopin, il meraviglioso musicista malinconico che conquistò Parigi e il cuore di Georges Sand, divenne Frédéric Chopin, pronunciato Sciopón. Pure lui era la Francia.

Restava la domanda se il Giro è solo una corsa a tappe. Resta la domanda se il Giro è una domanda facile che presuppone una facile risposta. Sì, il Giro è stato il bello del Tour e non di poco. Il Tour è stato costruito su Greg LeMond perché attorno allo strano corridore americano che sa esser bravo soltanto due volte l'anno ruotavano interessi colossali. Ricordo di

aver sentito Giacomo Santini, radio e telecronista della Rai, in un «Gierre» al mare, di mattina. Disse, dopo la tappa a cronometro che aveva permesso all'americano di conquistare la maglia gialla, che il Tour aveva trovato il padrone. E che era finito. In realtà non era ancora cominciato. Credo che Giacomo Santini abbia detto le cose che ha detto perché condizionato da un Tour costruito su Greg LeMond. Probabilmente non ci credeva ma l'ha detto.

Francisi adottarono Fausto Coppi che divenne Fostò Coppi. Non era più un corridore italiano, era il re del Tour. E d'altronde la Francia è stata ed è piena di atleti francesi di origine italiana: Marinelli, Cantoni, Platini, Spanghero, Ciolfani, Combi, Maset, Alessi. Ciclismo, rugby, atletica, calcio, automobilismo.

Ricorderemo il Giro di Franco Chioccioli. Un po' meno il Tour di Miguel Indurain anche se è assai probabile che ricorderemo di più il corridore spagnolo. Ma resto dell'idea che Tour e Giro siano due corse a tappe profondamente e intensamente diverse, per quanto fuse insieme dalla fatica, dai campioni, dalle imprese, dalle salite, dalla passione sconfinata della gente.

Uno sport che non è mai ridicolo e che non attira sarcastici sberleffi

Dramma, poesia commedia... Ma satira proprio no

ANDREA ALOI'

«Dramma, poesia, commedia, al limite. Ma satira proprio no. Il circo professionistico a due ruote non sembra offrire laut *oggetti* di sberleffo a chi campina ostentamente di sana indignazione e di feroci scorticature alla pelle del potere (e dei potenti). Volete mettere la differenza tra uno strafalone sottoposto di Totò Schillaci (da qualche tempo basta il nome a muovere il buonomore) e una rovinosa caduta di ciclisti sul pavé della Parigi-Roubaix? Anche in questo secondo caso all'origine del trambusto ci sarà stata goffaggine, un *quid* di congenita brocceria, una bella cucchiagnata di superbia. Ma non si ghigna. Per il «liscio» di Totò, incamazione calcistica della Duna (altra bizzarra creatura della possente Fiat), invece si può, si deve. C'entra quindi lo scarso accesso ai mass media, c'entra l'assenza di divismo isterico, c'entra la penuria di skonvolts, curve, ultras, paghe miliardarie, Zeffirelli attorno al ciclismo. Solo il Moser del record dell'ora, con casco da parucchiera e ruote in kryptonite avrebbe potuto sobillare i bassi istinti di Cuore, ma non eravamo ancora nati.

Per un'ammirabile paradosso, il cattivo gusto e esagerazione, che invitano al pernacchio liberatorio, allignano non tra i mestieranti del ciclismo, e neppure tra i più accaniti e impossibili dilettanti è impossibile prendersela con certi settantenni del Pedale Ravennate che mastica ancora strada coi polpacconi grossi, lucidi e duri come provole: loro, dolcissimi, meritano l'«legia». Dentro il mirino della satira – e dell'ironia – entra a pieno titolo – ecco il paradosso – l'uomo comune di fine secolo. Non più costretto all'uso del ciclo per lavoro e scarsa pecunia, egli suole montare a cavallo di costose due ruote per pura ostentazione. Per mostrarsi ancora più gonzo, insomma. Di qui la legittima equazione tra fuoristrada telefonini e mountain-bike. Il povero gonzo che va a comprare le bietole in jeep a Milano a Firenze a Napoli è lo stesso gonzo che spende un milione per una bicicletta con diciotto cambi (shimano, naturalmente) e la usa in discesa o in pianura. I più intelligenti tra loro se ne servono anche in salita, ma con rapporti tali che pedalano freneticamente per fare sette centimetri. Risultato: nonostante siano più intelligenti della media dei gonzi, fanno lo stesso una bella figura da gonzo.

Un discorso a parte meriterebbero le tenute «sportive» indossate per l'occasione: tutta viola, gialla e verde, fascia tergiscudore e figlio piccolo da insultare. Ma qui si rischia di arrabbiarsi sul serio. Lasciamo perdere, che è meglio Bincoletto.

* Sottocommissione turismo, sport e tempo libero della redazione di Cuore

Nel mondo la bicicletta batte l'automobile 2 a 1. E non è che l'inizio...

Un velocipede lanciato nel Duemila

PIER AUGUSTO STAGI

Forse pochi lo sanno, ma la cara, vecchia bicicletta è il mezzo di trasporto più usato alle soglie del Duemila. Da uno studio condotto dalla Worldwatch (l'Istituto americano che da anni si occupa della salute e dell'equilibrio ecologico del pianeta), attualmente circolerebbero due biciclette per ogni automobile e la cifra pare sia in continua crescita. Insomma, la bicicletta è un veicolo che continua ad avere un grande successo se si considera che ne esistono già ben ottocento milioni di esemplari e che se ne producono quasi cento milioni l'anno, tre volte in più delle automobili. In testa alle classiche dei paesi con il maggior numero di biciclette circolanti, troviamo l'Olanda, con una media di vei-

colo ogni 0,79 abitanti: segue la Cina con una percentuale leggermente inferiore, lo 0,74, ma una consistenza numerica più elevata se si pensa al numero degli abitanti (che supera il miliardo). In Italia il parco ciclistico è di circa venti milioni di veicoli ma la stima dei ciclisti, cioè di quelli che usano regolarmente le due ruote, è di circa dieci milioni. Una cifra questa di tutto rispetto, se si pensa alla totale mancanza di piste ciclabili e la scarsa considerazione in cui è tenuto il ciclista sulle strade cittadine. Il settore delle due ruote, comunque, sta attraversando un buon periodo.

Dopo gli anni del boom, registrati nell'88, dove si è persino superato di 150.000 unità il traguardo dei tre milioni, il mercato si è assesta-

to e gode di buona salute. Qualcosa è però cambiato: chi compra una bicicletta, oggi, non lo fa più perché duri nel tempo. Oggi la bicicletta deve essere come lo Swatch: bella, funzionale, colorata e soprattutto alla moda. Insomma, la bicicletta è divenuta un oggetto di puro consumismo. Insomma, il mercato va piuttosto bene e merita un moderato ottimismo, specialmente se si aggiungono alle cifre fornite dall'Anma, l'associazione nazionale di categoria, quelle del «sommerso», che, in questo settore è molto consistente. Alle 250 aziende riconosciute come costruttori «ufficiali», vi sono un altro 50% di piccole aziende, di assemblatori e artigiani, che costruiscono, spesso a mano, dei veri e propri gioielli. Da un lato, quindi, le fabbrichette, dal-

l'altra la produzione industriale. Da una parte gli esempi di piccola imprenditorialità come la Cicli Moser o la Coigno, dall'altra, vere e proprie industrie come la Bianchi, società del gruppo Piaggio, che si trova non tanto a fare i conti con i più piccoli e flessibili concorrenti di casa, ma soprattutto con le industrie di Taiwan e Singapore.

A settembre comunque è arrivata anche in questa direzione una buona notizia. Dopo continui tentativi da parte dell'associazione europea dei costruttori di biciclette nei confronti della Cee e delle associazioni nazionali è stata finalmente regolamentata la posizione doganale (il dazio sarà del 17%) per le biciclette provenienti dalla Cina. Ad ogni buon conto, la bicicletta procede festante per la sua strada.



Sul podio c'è anche il pedale

LOOK

Da Chioccioli (Giro d'Italia) a Indurain (Tour de France)
Da Bugno (campionato del mondo) a Fondriest (Coppa del Mondo)
i campioni
usano sempre il pedale

LOOK