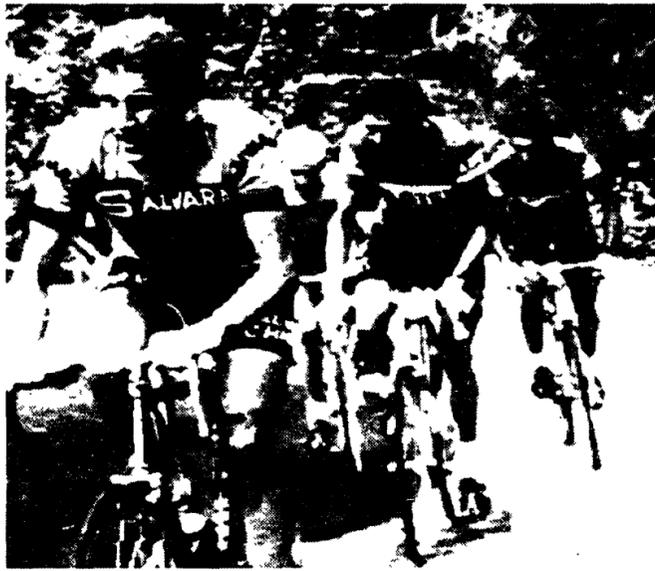


Benidorm -11 I mondiali del passato

Il campione di Parma si aggiudicò il mondiale nel 1968, a trent'anni. Nell'era di Eddy Merckx a sorpresa riportò in Italia dopo dieci anni il titolo iridato. Da oggi il nostro giornale presenta l'appuntamento del 6 settembre attraverso i ricordi dei campioni del ciclismo italiano.

Lo scherzo di Adorni

Amato, snobbato, agognato, discusso. Il Mondiale, da sempre, incarna l'essenza del ciclismo, abituato ad emozioni forti. Con Vittorio Adorni, Campione del mondo nel 1968 sulle strade di Imola, ricordiamo quel suo fantastico «volo» che mise in ginocchio niente meno che un campionissimo del calibro di Eddy Merckx. Una storia e un'opinione di uno dei campioni più amati del ciclismo italiano. È con lui che inizia il nostro «viaggio iridato» a ritroso nel tempo. Dopo di lui incontreremo Baldini, Basso, Gimondi, per finire con gli ultimi due grandi «duellanti» Moser e Saronni. Ricordi, emozioni, di giornate memorabili, arricchiti da qualificati pareri sulla nazionale di Bugno e Chiappucci che tra circa dieci giorni saranno chiamati a difendere sulle strade di Spagna il titolo iridato conquistato un anno fa a Stoccarda da Fondriest. Quest'anno il ct Martini può disporre di un gran numero di campioni, tanti da metterlo in imbarazzo nella scelta del capitano. Ma anche da farlo dichiarare orgoglioso che nazionale più forte non esiste in questo momento. Il nostro viaggio ci permetterà anche di poter verificare come il ciclismo sia cambiato in questi anni e se poi a determinarlo è sempre l'esistenza di un grande campione.



Un Giro d'Italia. Da sinistra Vittorio Adorni, poi Maurer e Bitossi

«Quella di Martini è in assoluto la squadra più forte»

Di Alfredo Martini ha una grandissima considerazione. Sono molto amici, e sono in molti a vedere in Vittorio Adorni il degno erede del ct più decorato del mondo. Lui, sull'eventualità di un ritorno al ciclismo, sorride, con garbo, come sempre, per il momento si limita a commentare l'operato del grande stratega azzurro alla vigilia dell'ennesima missione iridata.

Quindici uomini per un sogno iridato: le piace la 18ª Nazionale di Martini?

«Quella allestita da Martini è certamente la squadra più forte in assoluto. Nel mondo, nessuna nazione può vantare un parco corridori come il nostro, neppure la Spagna di Indurain. È una squadra completa: presenta ottime punte, dalle caratteristiche diverse e degli ottimi uomini di fatica, capaci all'occorrenza di dire la loro».

Eppure sembra che Martini abbia qualche timore a dare i gradi di capitano ad un Chiappucci, senz'altro in grande condizione...

«Francamente penso che abbia ragione. Su Chiappucci non si possono avere dubbi, ma sarebbe un errore puntare tutto su un uomo solo. Anzi, la nostra forza è proprio quella di disporre di più di un elemento vincente, capace di condizionare la corsa. Martini, vedrete, riuscirà a trovare come sempre la formula ideale».

Argentin, Fondriest, Chioccolini: tre uomini «liberi»?

«Certo, liberi di fare quello che meglio credono seguendo però una strategia che Martini andrà a disegnare con estrema cura».

Bugno è il grande enigma: come si spiega questa sua involuzione?

«Mi sembra che gli manchi solo una vittoria. Il suo è solo un problema di confusione, con garbo, come sempre, per il momento si limita a commentare l'operato del grande stratega azzurro alla vigilia dell'ennesima missione iridata».

Quale corridore della sua generazione metterebbe nella nazionale di Bugno e Chiappucci?

«Premetto che oggi come oggi ci sono dei buonissimi corridori. Ad ogni modo un corridore come Franco Bittossi l'indimenticato «cuore matto» lo vedrei benissimo ancora oggi. Estremamente intelligente, capace di leggere la corsa come nessun altro sarebbe di grandissimo aiuto a ragazzi di Martini anche a Benidorm».

Secondo lei ci sarà una sfida tra il nostro ciclismo e quello spagnolo?

«Direi piuttosto contro Indurain. Ad ogni modo non lascerei fuori gente del calibro di Jalabert, Roche, Lemoand, Zucchi, Kelly e lo stesso Figini».

Ma lei crede in un'Italia mondiale?

«Abbiamo i corridori per poter ambire a questo traguardo anche se la corsa iridata è sempre un terreno al lotto».

Ma lei su chi punterebbe?

«Non ho dubbi: su Martini. È lui l'uomo vincente del nostro ciclismo. È lui l'uomo che ci invidia il mondo intero».

E sulle salite si fischiava «Ragazzo triste»

Erano gli anni della contestazione studentesca. Il 1968 ha segnato una svolta nella vita di tutto il mondo. Erano anche gli anni di Alighiero Noschese e dei suoi comici come Paolo Villaggio che parodiava il presentatore cattivo. Erano anche gli anni di Barbaella e degli amori di Onassis che riempivano i rotocalchi dell'epoca. E sulle montagne i soliti infaticabili podisti della bicicletta.

Il circuito dei tre Monti di Imola è gremito di follia sin dalla vigilia. Sei anni dopo Salò, il campione del mondo torna in Italia. Da dieci anni un corridore italiano non veste i colori dell'iride. Ultimo in ordine di tempo Baldini a Reims nel 1958. L'impresa dei nostri appare a dir poco disperata. Il ciclismo sta vivendo l'era di Eddy Merckx e il supercampione belga è proprio nella sua fase più prorompente. Aveva vinto il mondiale l'anno prima e nella stagione in corso aveva già messo in cantiere il Giro d'Italia oltre al resto. Il suo antagonista principale era stato ancora una volta Felice Gimondi, ma il belga difficilmente gli avrebbe lasciato spazio. Molti, allora, diroccarono il loro pronostico sul classico *enfant du pays*, Vittorio Adorni, ormai sulla trentina suonata, protagonista di una stagione indecifrabile. Per il campione di Parma la primavera era cominciata male. In una caduta si era rotto il tendi-

ne della mano sinistra proprio alla vigilia della Sanremo. Adorni tornò alle corse per il Giro di Spagna, dove diede segnali di miglioramento, poco lontano dal vincitore Felice Gimondi. Al Giro, terminò secondo, alle spalle del suo compagno di squadra Eddy Merckx. Nonostante i suoi confortanti segnali di ripresa erano in molti a considerarlo ormai un ex. Molte erano le sue attività extraciclistiche, non ultima quella di presentatore televisivo del fortunato programma di sport e spettacolo «Ciao Mama», in tandem con l'affascinante Liana Orfei. Inutile dire che per Adorni queste «voci» furono per lui un incentivo a far bene. Si preparò con scrupolo, lontano da occhi indiscreti e lasciò i riflettori a Merckx e Gimondi. Nella sua testa c'era un piano preciso: scappare subito con qualche disperato. Così fece. Dopo solo tre giri era già in fuga con Carletto, Van Looy, Agostinho Stevens, Spuhler, Mendiburu e Lewis. Gli ultimi

quattro si staccarono quasi subito. Van Looy che era il favorito, mentre dietro Merckx si dava un gran da fare. Al tredicesimo attacco alla salita di Frassinetto, Adorni sfoderò il colpo del campionissimo: si alzò sui pedali e lasciò tutti. Mancavano ancora 90 chilometri al traguardo e l'azione sembrò folle. Il suo «volo» fu invece fantastico. Al traguardo concluse con le mani al cielo e con 9'50" di vantaggio sul secondo, il belga Van Springel, che precedette un nugolo di italiani: cinque nei primi sei. La vittoria infiammò la passione degli sportivi italiani, ma non mancarono le maldicenze. I belgi, in particolare, accusarono il loro campionissimo di non aver fatto tutto il possibile per raggiungere l'italiano. Anche qualche nostro giornale, il giorno dopo citò: «Profumo di caffè nel titolo di Adorni», alludendo alla Faema, la squadra per la quale sia Merckx che il parmense difendevano i colori.

Anche il Boca scarica El Pibe «Solo il Napoli può decidere»



Il presidente del Boca Juniors, Antonio Agre, a Parma per la sponsorizzazione Parmalat della sua squadra ha escluso che Diego Armando Maradona (nella foto), possa tornare a giocare Argentina e nel Boca: «No, al mondo non c'è nulla di sicuro ma non vedo come Maradona possa tornare al Boca. L'importante a questo punto è che Diego torni a giocare, non importa con chi. Spero che il Napoli trovi il sistema per far giocare l'ultimo grande talento calcistico del mondo».

Siviglia nel caos Chiesto a Cuevas di dimettersi Bilardo minaccia

«Bilardo minaccia di andarsene e la rosa della squadra è ridotta all'osso. Chiedo a Luis Cuevas di dimettersi». Così il vice-presidente del Siviglia, Francisco Escobar, che ha dato anche dell'incompetente a Cuevas, l'uomo che nei giorni scorsi aveva cercato di acquistare Maradona prescindendo dal Napoli. «Porterà il Siviglia nel caos» ha continuato Escobar mentre lo stesso Bilardo ha smentito di aver rinnovato il suo contratto e minacciato dimissioni immediate se non arrivano «Maradona o no» rinforzi prima del campionato spagnolo che inizia tra una settimana.

Parmalat a tutto calcio dall'Emilia al Sudamerica

Calisto Tanzi, il «patron» della Parmalat, la squadra che, dopo due soli anni di sene A, si accinge a rappresentare l'Italia nella Coppa delle Coppe, ha minimizzato le ambizioni dei suoi: «Non siamo né il primo né il secondo nel terzo polo del calcio italiano, ci interessa affermarci come una realtà. Dalla prossima stagione saranno quattro le squadre sponsorizzate Parmalat. Oltre al Parma tre «glorie» sudamericane, il Palmeiras brasiliano; il Penarol uruguayano, il Boca Juniors argentino, ex squadra di Maradona».

Via al rally dei «1000 laghi» Lancia verso il mondiale marche

Parte oggi da Jyvasla in Finlandia, la 42ª edizione del rally dei «1000 laghi», per concludersi a domenica. Assente lo spagnolo Carlos Sainz su Toyota, attuale leader del campionato mondiale piloti (12 punti su Auriol), la lotta per il successo dovrebbe essere riservata a Auriol e Kankkunen su Lancia Delta, e a Marku Alen su Toyota. I «1000 laghi» potrebbero decidere l'assegnazione del titolo iridato marche. La Lancia, con un primo o secondo posto davanti alla casa giapponese, potrebbe aggiudicarsi la quarta gara della fine (ha 33 punti su Toyota).

La Fidal rivole Carlo Vittoni «Se cambia rotta io ci sto»

Carlo Vittoni, il tecnico che portò Pietro Mennea al primo mondiale sui 200 metri, potrebbe tornare a lavorare con la Federatletica italiana. Vittoni era stato allontanato dalla guida della nazionale nell'ottobre 1986, quando era stato sostituito da Baretta alla Fiorentina calcio per seguire il settore giovanile e il recupero dei giocatori. In seguito era passato all'Ascoli. Il 61 anni allenatore ha così commentato: «Sono contro l'atletica-spettacolo, i meeting a tutti i costi che servono solo ad attirare gli sponsor, l'atletica degli imbrogli. Se la Fidal vuole battere nuove strade, io sono pronto».

FEDERICO ROSSI

Lo sport in tv

Raidue.	18.20 Tgs Sportsera; 20.15 Tg2 - Lo sport.
Raitre.	16.10 Pugilato; 18.45 Tgs Derby.
Italia 1.	0.50 Studio sport.

Formula 1. Dopo tre anni torna alla Ferrari l'austriaco che seppe conquistare il cuore del Drake e dei tifosi con un nuovo tassello del programma che Montezemolo ha voluto per riportare il «cavallino» alla vittoria.

Gerhard Berger, un gradito ritorno

Gerhard Berger disputerà il mondiale '93 con la Ferrari. Un ritorno annunciato nel senso che il pilota austriaco faceva parte di un programma rivolto all'antico, voluto da Luca di Montezemolo al fine di concretizzare l'esperienza fatta a suo tempo con Enzo Ferrari: Lauda, Postlethwaite, Barnard ed ora Berger è unto a completare la scacchiera predisposta a suo tempo da «Drake» per il rilancio delle «rosse».

Chi è

Gerhard Berger è nato a Worgl (Aut) il 27 agosto 1959. Il suo esordio nel mondo delle corse è del 1981, nella coppa Europa Alfa Romeo. Nel 1983 approda alla Formula 3, il 19 agosto del 1984 esordisce in Formula 1 nel Gp d'Austria con la Ats-Bmw giungendo 12°. Nel 1985 passa alla Arrows arrivando 17° nel mondiale con tre punti. L'anno successivo approda alla Benetton, conquistando in Messico il suo primo Gran Premio. Poi nel 1987 l'arrivo alla Ferrari, con la quale gareggerà per tre stagioni, due con il monoposto turbo e l'ultima, nel 1989, con l'aspirato che gli regala l'ultima vittoria con il Cavallino rampante. Nel 1990 passa alla McLaren-Honda. In tutto Berger ha preso parte a 16 gran premi, ottenendo otto pole position e sette vittorie. Il successo che ricorda con maggiore piacere è quello del 1988 a Monza davanti ad Alboreto. Nel corso della sua carriera ha subito diversi incidenti, fra cui quello spettacolare nel Gp di San Marino il 23/4/1989: la sua Ferrari uscì di pista, andò a scontrarsi contro un muretto e prese fuoco.



Gerhard Berger quando era alla guida della Ferrari nel 1989

pilota molto amato dai tifosi ferraristi: serio, grintoso come piaceva al «Drake», simpatico cordiale con tutti, si è meritato la fama di essere diventato uno dei migliori driver del circo della Formula 1.

Il contratto siglato tra la Ferrari e Berger è di due anni con l'opzione di un terzo. È quanto riferisce l'ufficio stampa della Casa di Maranello. Con l'operazione Berger andata in porto dopo quella del tecnico Barnard, la Ferrari archivia con soddisfazione il mese di agosto che, ricorda il capo ufficio stampa, Giancarlo Baccini, «doveva essere determinante per risolvere le questioni ancora in sospeso e i problemi insoluti. E questo mese si è chiuso in effetti nel migliore dei modi, con una organizzazione tutta nuova e più funzionale della scuderia. Abbiamo snellito la

struttura, che era troppo elefantica e poco funzionale, riferendoci ai modelli dei team britannici, con una agile e specifica divisione per reparti. Si è riaperto anche l'ufficio tecnico in Inghilterra». Il rientrante Berger è stato intanto accolto con giudizi positivi dallo staff tecnico ferrarista, con Barnard e Postlethwaite concordi nel ritenere il pilota austriaco un valido acquisto a cui affidare, insieme ad Alesi, i colori della «rossa».

Berger a conferma del suo felice sodalizio con la casa di Maranello ha più volte dichiarato di aver imparato dall'ing. Ferrari una lezione importantissima che lo accompagnerà per tutta la vita, ovvero che la serietà, la tenacia e la volontà sono ingredienti essenziali per potere, prima o dopo, venire premiati.

Gardini pronto con 200 miliardi America's Cup una sfida infinita

La sfida è nell'aria. In attesa della scadenza fatale, 180 giorni dopo l'ultima regata di Coppa America, Raul Gardini e Paul Cayard, gettano le basi per ripresentarsi all'avventura nel 1995, ancora nelle acque di San Diego. Primo atto, la fondazione dell'Europa Yacht Club, poi, il 7 settembre la decisione: lanciare il programma da 200 miliardi per costruire e armare il nuovo «Moro». Questa volta senza Montedison.

GIULIANO CESARATTO

Grandi passi, decisioni rapide, «soldi in bocca». Così Raul Gardini si prepara a rilanciare la sfida alla America's Cup '95 e, per ribadire il proprio ruolo di capitano della vela italiana nel mondo, lo farà da solo, senza Montedison, il marchio della plastica italiana che con lui ha varato i cinque «Moro di Venezia» dell'edizione del maggio ma che dipende dalla famiglia Ferruzzi, quella della faida di un inverno fa, quando avvenne la rottura tra lo stesso Gardini e il grande gruppo finanziario romagnolo. Con gli amici più fidati, finanziari italiani e francesi, con lo skipper-manager, Paul Cayard, Gardini ha girato il primo atto, ha mollato la Compagnia della vela, circolo col quale aveva sfidato il mondo e l'America delle regate, ha fondato l'Europa Yacht Club, ambizioso consorzio che, con base sempre a Venezia, cercherà di riciclare tra tre anni le imprese del Moro nelle acque di San Diego, California.

Un'operazione teoricamente multinazionale, nell'ottica cara al finanziere ravennate, quella che gli ha fatto issare sui suoi velieri, accanto al tricolore, la bandiera stellata su fondo blu della Comunità europea. Ma soltanto teoricamente, che sindacato, progetto e uomini dovrebbero avere un'unica nazionalità, quella di chi lancia la sfida. Punto contestato, questo, fonte di discussioni infinite e polemiche tra lo stesso Paul Cayard, francese di padre americano, e Bill Koch, il contadino del Kansas che ha accusato di essere un mercenario, di aver venduto a Gardini la propria anima, il proprio patriottismo. Beghe strumentali, va da sé, tirate fuori poco prima degli ultimi test a testa della Coppa, dimenticate dopo il trionfo di «America3».

Ma lo sciovinismo di Gardini, legato alla città di Venezia, ai Mori e ai Leoni della Laguna, è ormai rivolto al proprio ruolo di guida marinaria, di Doge dei venti e della vela, con in più l'orgoglio di spezzare l'ultimo anello che lo legava al gruppo Ferruzzi, il patrocinio di Montedison sui suoi velieri. Un orgoglio che costerà al nuovo Europa Yacht Club, lira più lira meno, qualcosa come 100 miliardi, tanto è valutato il risparmio che Montedison potrebbe assicurare con la sua industria marina già avviata:

cantieri e lavorazione dei materiali plastici ultraleggeri.

E per la battaglia navale del 1995 di miliardi ne servono 200, soldi che Gardini conta di raccogliere tra i soci del nuovo Yacht Club, sede a Venezia e base operativa sul canale della Giudecca, ai Magazzini del sale. Intorno a lui, oltre a Cayard che aveva già rifiutato di mettersi al servizio di Montedison per la prossima sfida, altri due Gardini, il fratello Franco e il figlio Ivan, Ivano Beggio, il presidente dell'Aprilia la piccola ditta motociclistica veneta che sta umiliando il colosso giapponese Honda nel mondiale, Giulio Malgara, uomo-manager dell'Audiot e della Quaker Chiari e Forti, Gianni Varasi, armatore del maxi-yacht Longobarda e già braccio destro di Gardini ai tempi della scalata a Montedison, oltre all'inseparabile banchiere parigino, Jaen Marc Vernet, e a tutta la serie di fedelissimi dell'ultima spedizione californiana.

Insomma la prima pietra c'è, lo Yacht Club per lanciare la sfida all'America's Cup '95, e Gardini conosce la formula per far diventare la sfida un investimento redditizio per tutti, in immagine e forse anche in «ritorno» economico, e poi sui costi, raddoppiati rispetto al '92 e con in più l'obbligo di ripartire quasi da zero, ha le sue teorie, i suoi slogan: «se si ha un obiettivo non bisogna badare a spese», «il meglio non ha prezzo», le «storie tristi» per caricare i suoi «ragazzi», per portare al successo sportivo quello che prima di tutto è un confronto finanziario, tecnologico e chimico.