

Breukink vince il Piemonte

Ultimo test prima del «Lombardia» in programma domani. Vince l'olandese, che fugge a un chilometro dal traguardo sorprendendo il campione della Carrera. E sul traguardo Claudio accusa il compagno Roche: «Doveva rincorrerlo»

Chiappucci, che beffa

Eric Breukink, ventotto anni, olandese, si è aggiudicato l'ottantesimo Giro ciclistico del Piemonte approfittando delle incertezze di Claudio Chiappucci e Stephen Roche. «Non ce la faccio a correre dietro a tutti», ha detto Chiappucci, lievemente polemico. Breukink, che è soprattutto uno specialista delle cronometre, ha conquistato ieri la sua prima vittoria in una classifica in linea.

DAL NOSTRO INVIATO
DARIO CECARELLI

TORINO. Mettiamola così: non sempre si può perdere. Eric Breukink, 28 anni, olandese, corridore da un miliardo e 200 milioni all'anno, vince a Torino la prima classifica della sua vita. Finora, infatti, in sette anni di professionismo, si era specializzato solo nelle corse contro il tempo aggiudicandosi, al massimo, la classifica finale di qualche prova a tappe. Uno di quei regolaristi così regolari che ti fanno venir sonno solo a citarli. Bravo, scrupoloso, eterno piazzato. Nei pronostici, soprattutto delle grandi corse a tappe, c'è sempre. Occchio ad Eric Breukink, dicono i

soliti bene informati: vince di sicuro. Maisuccesso. Questa volta, strano ma vero, Eric Breukink ha lasciato tutti con un palmo di naso scattando all'ultimo chilometro dopo una corsa condotta praticamente in apnea alla vertiginosa media di 49,256 km. L'olandese, che corre per la PDM (squadra prossima a sciogliersi), ha messo nel sacco sei compagni di fuga tra i quali anche Claudio Chiappucci e Stephen Roche. Il capitano della Carrera, fino a quel momento uno dei protagonisti della corsa, è rimasto sorpreso aspettando che Roche, suo luogotenente, si portasse sulla

scia di Breukink. Previsione errata: Roche, in difficoltà per un dolore al fegato, si è messo in moto quando ormai era troppo tardi. Così Breukink ha tagliato il traguardo in tutta tranquillità, mentre Chiappucci si è classificato quarto facendosi precedere anche dallo svizzero Zuelle, vera rivelazione dell'anno.

Chiappucci, dopo l'arrivo, non era molto allegro. «Cosa volete? Mica posso correre dietro a tutti. Certo, Roche ha fatto il suo dovere, però... Niente, sono soddisfatto lo stesso, del resto mi bastava stare tra i primi. Mi sento in forma: la Colombia mi ha fatto bene e ora penso al Giro di Lombardia. Cosa farò? Mah, innanzitutto vorrei dormire un po'. Comunque dopo una stagione condotta ad alto livello, mi piacerebbe finire in bellezza. Non so se vincerò, però voglio stare tra i primi. Chi vedo favorito? Direi Bugno e Rominger».

L'intervista con Chiappucci, che i colombiani hanno ribattezzato «il Diabolo» e di quelle volanti: con il corridore che

pedala verso l'ammiraglia e i cronisti che sgambettano affannosamente dando prova di inaspettate doti di resistenza allo sforzo prolungato. Cose che succedono: quest'estate, al Tour, era Bugno lo specialista delle irrisolte in fuga. Ora il testimone è passato a Chiappucci: anche Roche è un'alternanza.

Stephen Roche, che alla fine del '93 lascerà il ciclismo, non accetta le allusioni di Chiappucci. «Io non stavo bene, però a quel punto doveva essere Claudio a inseguire Breukink. Ormai mancava un chilometro...»

Nulla di grave, cose che succedono. Chiappucci, tra l'altro, accusava l'handicap del cambio di fuso orario e la naturale stanchezza di chi ha viaggiato da un continente all'altro. Inoltre era anche preoccupato dalla presenza dello svizzero Zuelle e del suo compagno Hodge, entrambi dell'Once, la squadra nella quale l'anno prossimo correrà anche lo stesso Breukink. Orvov, quindi, che i tre, quasi colleghi, non si

siano ostacolati l'uno con l'altro.

Freddo, cielo gonfio di pioggia, e un ritmo mozzafiato: l'ottantesimo Giro del Piemonte si può sintetizzare così. I sopravvissuti del gruppo, a quanto pare, hanno una gran voglia di finire il più presto possibile Assente Bugno, tutto proiettato verso il Lombardia, dei nostri big solo Chiappucci non si è perso per strada. Chioccioli non è neppure partito, mentre Fondriest si è ritirato dopo 85 km. La fuga dei sette si è sviluppata sulla discesa del Colle della Maddalena, a circa 35 km dal traguardo. Poi il gruppo, distanziato di circa un minuto, non è più riuscito a recuperare.

Ordine d'arrivo

1) Breukink (Ola-Pdm) che copre i 194 km in 4 ore 11' 54" alla media di 45,256 km; 2) Roche (Itl-Carrera) a 4"; 3) Zuelle (Sv) a 8"; 4) Chiappucci (Itl) a 15"; 5) Jeker; 6) Hodge; 7) Millar; 8) Hamburger a 56"; 9) Spruch a 1'; 10) Forconi s.t.; 11) Szerszynski; 12) Van den Abeele; 13) Bontempi.



L'olandese Breukink sul podio del Giro del Piemonte

Alesi ad Imola Due giorni per saggiare la Ferrari '93



Jean Alesi (nella foto) ha cominciato ieri all'autodromo «Enzo e Dino Ferrari» di Imola la due giorni di prove al volante delle vetture che la casa di Maranello sta preparando per il '93. L'auto rispecchia i nuovi regolamenti e presenta tutte le soluzioni richieste per la prossima stagione, fra cui le gomme posteriori più strette. Nella mattinata Alesi ha siglato un miglior tempo di 1'25"58 abbassato poi nel primo pomeriggio a 1'24"76.

Coppa Davis a sorpresa L'Italia testa di serie

Nonostante il non lusinghiero comportamento delle ultime edizioni, l'Italia torna ad essere testa di serie in Coppa Davis. Secondo le designazioni comunicate dal Comitato della Federazione internazionale per il

Rally dei Faraoni Tappa a La Porte De Petri sempre al comando

orteggio che avverrà a Londra il 20 ottobre prossimo, l'Italia figura come ottava e ultima testa di serie preceduta nell'ordine da Germania, Usa, Svezia, Svizzera, Francia, Spagna e Cecoslovacchia.

Smentita del Gruppo Marchini «No all'acquisto della Roma»

Ancora un duello fra Ciro De Petri e Danny La Porte nella quinta tappa del rally dei Faraoni. La Farafra-El Kharga di 476 chilometri, caratterizzata dal grande caldo e dalle notevoli difficoltà del percorso. Malgrado la vittoria ottenuta ieri dall'americano, il pilota bergamasco, quinto terzo con la sua Yamaha nonostante una brutta caduta, conserva saldamente il comando della classifica generale.

Usa '94, martedì il calendario Bocciata l'erba artificiale

«L'acquisizione della As Roma non rientra nelle strategie del Gruppo Marchini». Lo afferma in un comunicato l'ufficio stampa del Gruppo, facendo riferimento a quanto pubblicato ieri da un quotidiano sportivo, secondo il quale una cordata di imprenditori, di cui farebbe parte l'erede di una famiglia (quella dei Marchini) che ha avuto una parte importante nella storia della società, avrebbe offerto 35 miliardi per l'acquisto della Roma.

Presentato il progetto del nuovo stadio di Venezia

Il calendario dei mondiali di calcio '94 sarà pubblicato martedì prossimo. I presidenti delle nove sedi statunitensi designate per la disputa delle partite renderanno note le date degli incontri che si giocheranno dal 17 giugno al 17 luglio 1994. La nazionale americana, stando al quotidiano «Chicago Tribune», dovrebbe esordire sul campo del «Pontiac Silverdome», vicino Detroit. Il capo ufficio stampa dei mondiali 1994, John Griffin, ha precisato che nessuna partita sarà giocata su campi d'erba artificiale.

ENRICO CONTI

Rally di Sanremo. Vince Andrea Aghini con la Delta. Nella volata conclusiva gesto cavalleresco di Kankkunen

In Riviera la Lancia scopre un nuovo alfiere

Un nome nuovo s'affaccia sul palcoscenico dell'automobilismo sportivo: Andrea Aghini, livornese, 29 anni, pilota Lancia, ha vinto il Rally di Sanremo, prova di campionato mondiale. A completare il successo italiano seconda la Delta di Kankkunen. Conclusione in volata con «beau geste» del finlandese. L'avventura iridata lascia l'Italia e dà appuntamento per le ultime due gare: Spagna e Rac inglese.

DAL NOSTRO INVIATO
MARC MAZZANTI

SANREMO. Ora è acclamato, corteggiato e invidiato come un campione. Sino a l'altro ieri con un filo di sarcasmo lo chiamavano «Connaly il distruttore» per la consolidata abitudine a sfasciare i mulletti, le auto da prova o di riserva.

Accanito e pigriolo al volante, sempre scrupoloso e professionale, toscano atipico, dal carattere non straripante e quasi timido, Andrea Aghini è da poche ore entrato nella galassia dei personaggi sportivi da prima pagina. La vittoria al

Rally di Sanremo (suo primo traguardo mondiale), gli regalerà infatti popolarità e - come lui spera - un solido contratto per la prossima stagione. Otto anni di gavetta per sfondare ed entrare senza eccessivi complessi tra i top driver. Ora ventinovenne vive benone guidando macchine sportive e ricorda con disincantato distacco le prime mosse nell'ambiente dei motori. «Ho iniziato a correre - dice con la sua voce appena sussurrata - per ripicca contro i miei genitori. Mi piaceva il motocross, ma loro avevano paura. Allora io con i soldi che avevo messo da parte per la motocicletta, mi sono comprato una "112" usata e così è iniziata la mia avventura... per

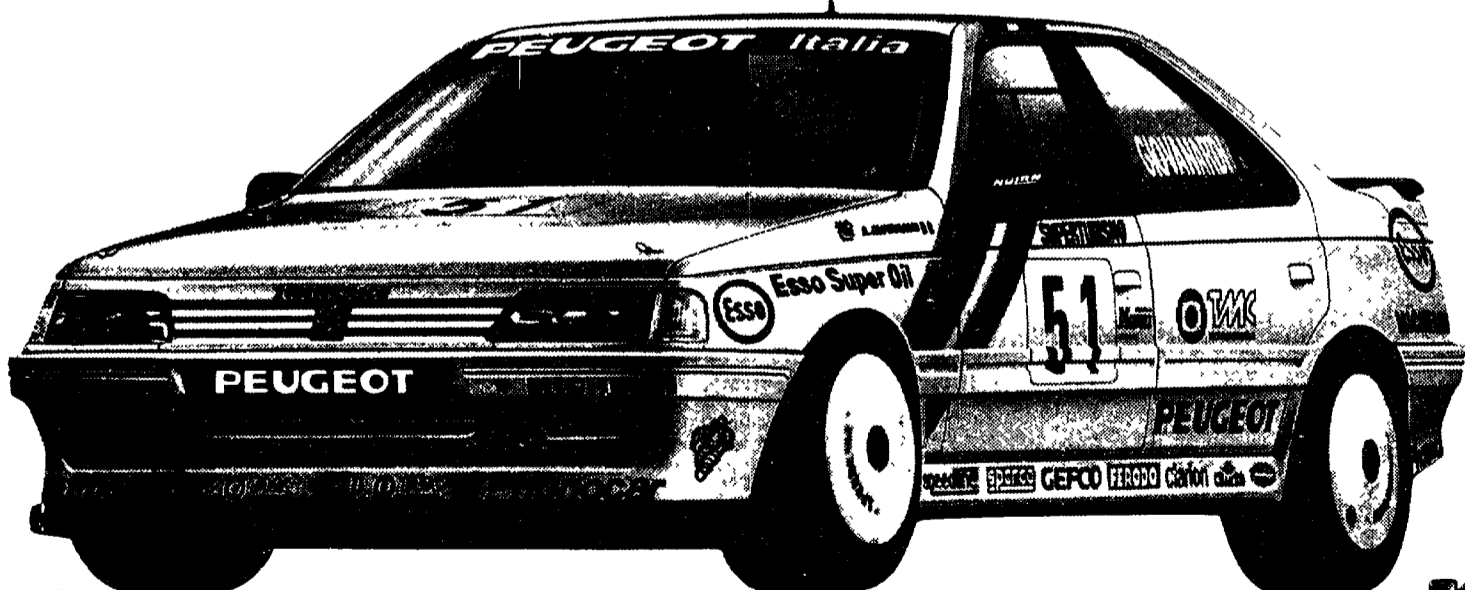
racimolare quattro soldi lavoro d'estate da un meccanico sotto casa». Aghini ha il viso assonnato. Sono le tre di notte e il rally più importante della sua vita è alle spalle, qualche curva più in là. Dopo tante strette di mano e appiccicosi abbracci, meriterebbe soltanto un tuffo in una vasca bollente con ricco bagno schiuma, di quelli che buttano via la fatica. Ma, «noblesse oblige», per l'uomo che ha battuto a sorpresa il Maestro Kankkunen, eccolo raccontare in pillole la sua vita. L'infanzia a Colle Salvetti vicino a Livorno, la famiglia benestante con un magazzino di ricambi per auto, la folgorazione adolescenziale per i motori, la lenta scalata nel mondo del

quattro ruote, i suoi hobby, un matrimonio sempre rimandato per il grande amore delle corse. E scopriamo questo personaggio che potrebbe rimpiazzare nel cuore dei tifosi lo spazio lasciato libero da Sandro Munari «Il Drago» e Mikko Biasion, emigrato in Giappone al soldo della Toyota. «Il mio modello di pilota? Prost per il cervello, Mansell per la brutalità di guida e, nei rally, un pilota che non c'è più, Vatanen». «La paura? Sono cose del mestiere...». «Una dedica? A tutta la squadra della Lancia Martini». «Il tempo libero? Sempre all'insegna della velocità: sto prendendo il brevetto per l'elicottero e, d'estate, la

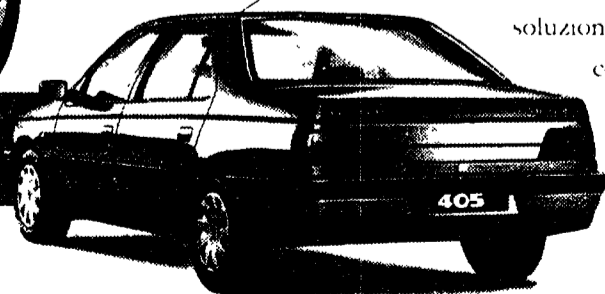
moto d'acqua». Il futuro dell'automobile? Anche in tempi di crisi sono ottimista. «Che personaggio sono? Credo che per piacere al pubblico bisogna avere pure immaginazione e per me i soldi non sono tutto». Una vita raccontata in pillole dopo una gara testa a testa con il compagno di team Kankkunen. E proprio il freddo finlandese è stato protagonista di un gesto cavalleresco, quando in seconda posizione avrebbe potuto con un escamotage regolamentare scavalcare l'italiano. In pratica sarebbe bastato fermare per una manciata di secondi Aghini all'ultimo controllo orario e, KKK per una ragione di stato (o, me-

glio per una ragione di squadra), avrebbe vinto, portando punti preziosi per la classifica iridata. Ma lui è stato inflessibile: s'è comportato da vero gentiluomo e così si è concretizzato il meritato successo di Aghini Festa grande in casa Lancia e una lezione di stile. **Classifica finale:** 1) Aghini-Famocchia (Lancia Martini) in 5'52"11; 2) Kankkunen-Piironen (Lancia Martini) a 40"; 3) Delecour-Gratoloup (Ford Sierra) a 1'42". **Classifica piloti:** Aghini 120 punti; Kankkunen 107, Sainz 104; Biasion 52, Delecour 45, Aghini 26. **Classifica marche:** Lancia 140 punti; Toyota 108, Ford 84; Subaru 43; Mitsubishi 38.

NUOVA VITTORIA, NUOVA 405.



PEUGEOT E FABRIZIO GIOVANARDI VINCONO IL CAMPIONATO ITALIANO SUPERTURISMO DIVISIONE 2000.



Dopo la vittoria a Le Mans e quella nel Campionato del Mondo Sport Prototipi, un'altra vittoria. La 405 Mi 16 ufficiale della squadra Peugeot ha vinto il Campionato Italiano Superturismo Divisione 2000. Il titolo va a Fabrizio Giovanardi, leader dei piloti del leone. La vittoria è arrivata al primo tentativo e con tre gare di anticipo. Questo testimonia la supremazia della 405 sugli altri prestigiosi avversari. Il Campionato appena vinto ha fornito, come sempre, il miglior banco di prova per verificare le scelte tecniche della produzione di serie. E ha confermato il valore della nuova 405. Nella nuova gamma potete trovare la vincitrice in versione strada. La 405 Mi 16 oggi senza concorrenti tra i 2000 aspirati. In ognuna delle 20 versioni berlina e station wagon potete contare su soluzioni tecnologiche derivate da anni di collaudi su terreni di gara.

Il piacere di guidare la 405, sentirla precisa e sicura in ogni situazione, in fondo nasce da qui

	BENZINA CATALIZZATE					F.CODI-NTL	
Cilindrata cm ³	1360	1580	1761	1998	1998 16V	1905	1905 TD
Potenza (CV DIN)	75	90	103	125	155	70	92
Velocità max (km/h)*	169	175	185	197	215	164	181

*Versioni berlina

NUOVA PEUGEOT 405. EQUILIBRIO PERFETTO.



PEUGEOT RINGRAZIA: ESSO, MICHELIN, TMC, CLARION, EL CHARRO, FERODO, GEFCO, MAGNETI MARELLI, NOLAN, PHONOCAR, SPARCO, SPEEDLINE.