

CICLISMO. Nella prima classica del Nord, secondo posto per Baldato. Fondriest non morde

Giro delle Fiandre Il belga Museeuw firma la rivincita

Il belga Museeuw s'è preso la rivincita al Giro delle Fiandre dov'era stato sconfitto lo scorso anno da Bugno. Secondo l'italiano Fabio Baldato che ha battuto in volata l'ucraino Tchmil. Fondriest nel gruppo.



DARIO COCCARELLI

Sotto il parrucchino un cervello fino. Johan Museeuw 30 anni il condore belga meno amato dai giornalisti belgi (quando vince di che che è contento d'aver vinto quando perde dice che tizie per aver perso) s'aggancia con prepotente disinvoltura il 79° Giro delle Fiandre seconda prova di Coppa del Mondo. Una vittoria quella del belga raggiunta in perfetta solitudine dopo aver lasciato sull'ultimo «muro» del percorso il velocista Fabio Baldato protagonista di una precedente fuga e poi secondo al traguardo davanti all'ucraino Andrei Tchmil.

A cosa serve l'esperienza? A non ripetere gli stessi errori e soprattutto a farsi furbi. Bene Johan Museeuw professionista dal 1988 con 54 successi in carriera sull'ultimo «muro» una rampa in pavé lunga quasi un chilometro prima di scattare ha ripensato per un attimo al penultimo Giro delle Fiandre vinto ai fotofinish da Gianni Bugno. Ricordate? Museeuw in montagna aveva approfittato di una clamorosa distrazione dell'italiano che ormai sicuro della vittoria rallentava la velocità alzando le braccia in segno di trionfo. Andò come sappiamo che nonostante la gran paura il fotofinish diede ragione a Bugno. Una questione di millimetri ma che per il belga diventarono una autostrada infinita. «Non ho dormito per tre notti» spiega rievocando l'episodio. «Ero sicuro d'aver vinto i giudici si fecero ingannare dalla ruota anteriore leggermente sollevata dal mio colpo di reni».

Comunque vinse Bugno. E Museeuw che non è un fesso questa volta ha voluto evitare ogni possibilità d'equivoco arrivando da solo al traguardo. Sapendo che Baldato è un ottimo velocista il belga della Mapei accelera proprio nel momento in cui la strada s'impenna. Dio che fatica pedalare sul pavé mentre il corridoio degli spettatori si stringe come un film di Dario Argento. La gente applaude. Si fa sott

to e Baldato che spinge un rapporto più leggero a poco a poco vede allontanarsi la sagoma del belga. Alla fine della salita Museeuw ha già in tasca una decina di secondi. All'arrivo mancano quindici chilometri. Ma il belga va sempre più veloce. E Baldato seguito da Tchmil non riesce a più a colmare il vuoto. Museeuw arriva da solo al traguardo mentre l'italiano e l'ucraino si giocano in volata il secondo posto. Non c'è storia. Baldato è più veloce e con un ultimo guizzo anticipa Tchmil. Concluzione l'anno scorso alla Parigi-Roubaix lo sprinter italiano arrivò secondo dietro all'ucraino.

Insomma un altro secondo posto. Secondo a Sanremo (Fondriest dietro a Jalabert) secondi al Giro delle Fiandre. Per non dire di peggio diciamo che siamo generosi. Nei momenti decisivi soprattutto in Coppa del Mondo ci manca il guizzo finale. Come numero (57) di successi complessivi sbianca il mondo. Se però valutiamo la qualità delle vittorie c'è meno da ridere. Soprattutto se si tiene conto che in questa trasferta con 10 forforazioni eravamo i più agguerriti.

Da seguire con attenzione la mutazione di Fabio Baldato. Da semplice velocista si è ormai trasformato in un corridore completo. Ventinove anni. Baldato quest'anno ha già centrato quattro vittorie. Da ricordare in particolare il successo nella Tre Giorni di La Panne dove il condore di Ferretti in una giornata di tempo infame si aggiudicava lo sprint della seconda tappa.

Per Museeuw un gran giorno. Profeta in patria può finalmente trovare il sonno dopo lo smacco patito da Bugno. La sua vittoria non lascia dubbi in questo momento va fortissimo in più ha pure la lucidità dei forti coglie cioè il momento giusto per attaccare. A proposito di lucidità ora che ha vinto davanti alla sua gente nessuno lo prenderà più giro per il suo

Ordine d'arrivo: Chiappucci soltanto quarto

- Questo l'ordine d'arrivo della settantaseiesima edizione del Giro delle Fiandre:
- 1) Johan Museeuw (Belgio) a 6h 38:24 (media: 39,506 km/h),
 - 2) Fabio Baldato (Ita) a 1:27;
 - 3) Andrei Tchmil (Ucr) a 1:27;
 - 4) Claudio Chiappucci (Ita) a 2:03;
 - 5) Gianluca Bortolami (Ita) a 2:03;
 - 6) Jesper Skibby (Dan) a 2:03;
 - 7) Michele Bartoli (Ita) a 2:09;
 - 8) Viatcheslav Ekimov (Rus) a 3:25;
 - 9) Maximilian Sciandri (Ita) a 3:25;
 - 10) Franco Ballerini (Ita) a 3:28;
 - 11) Stefano Zanini (Ita) a 5:09;
 - 12) Maurizio Fondriest (Ita) a 5:09;
 - 13) Hendrik Redant (Bel) a 5:17;
 - 14) Giovanni Lombardi (Ita) a 5:17;
 - 15) Wilfried Peeters (Bel) a 5:17;
 - 16) Herman Frison (Bel) a 5:17;
 - 17) Marc Sergeant (Bel) a 5:17;
 - 18) Maarten Den Bakker (Ola) a 5:17;
 - 19) Johan Capiot (Bel) a 5:17;
 - 20) Rolf Aldag (Ger) a 5:17

trapianto alla Pippo Baudo. In questa delicata specialità il belga nel ciclismo è stato un appista. Prima di lui per la cronaca solo Beccia fece ricorso al parrucchino per coprire la calvizie. Ma erano altri tempi il toupet di Beccia infatti volava via per un nonnulla. Quello di Museeuw invece resistette anche alle bufere del Nord.

Finiamo con gli altri italiani. Chiappucci e Ballerini (quarto e quinto) concludono bene la corsa con un ritardo di circa due minuti. Dignitoso anche Bartoli (settimo). Deludente rispetto alle aspettative Fondriest (dodicesimo con cinque minuti di ritardo). Inesistente Bugno.



Johan Museeuw (foto d'archivio) vincitore del Giro delle Fiandre, a sinistra Fabio Baldato

Ventisei metri Una maxi-bici da Guinness

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MARCO FERRARI

GENOVA. Ventisei metri verso la gloria. Tanto misura la bicicletta più lunga del mondo. Per ora ha compiuto solo qualche metro ma a giugno tenterà di entrare nei Guinness dei primati. Per farlo dovrà stare in piedi almeno 250 metri. Il tentativo si dovrebbe effettuare alla Spezia in Viale Italia sperando che il vento quel giorno scelga un'altra strada.

Il primo a salire ufficialmente sul maxitan-dem è stato il campione d'Italia di ciclismo Massimo Podenzana che abita proprio a Ceparana in provincia della Spezia. La bici più pazza del mondo. Dietro di lui sedevano trenta nove ragazze dai quindici ai venti anni lute con casco paragoni e maglietta bianca. Si ha una sensazione molto strana ha sottolineato il campione iricolore - a stare in sella su questo velocipede. E soprattutto non ci si può voltare con tanta facilità per non creare instabilità.

La complessa macchina a pedali è stata messa a punto in un capannone di Ceparana da un gruppo di artigiani impegnati nella costruzione dei carri carnevaleschi. Sulle prime sembrava uno scherzo ma adesso è diventato un impegno. Pezzo dopo pezzo hanno visto crescere la loro creatura finché non ha raggiunto la lunghezza record. La maxi-bici di ventisei metri ha un peso complessivo di 1.550 chilogrammi una catena lunga 120 metri 40 selle altrettanti manubri due ruote del diametro di 70 centimetri.

«Stanno mettendo a punto la sua stabilità» dice Alberto Grizza un pento dell'Oto Mel tra che insieme ad altri due colleghi ha inventato lo strano mezzo mobile. Il problema di fondo - sostiene Marco Bocchia trent'anni uno dei fantasmi costruttori - è che si allargano i denti di alluminio e fuoriesce la catena. Ma di qui a giugno il difetto sarà certamente superato. In realtà le catene formate da ben 122 corone sono un delicato e sofisticato ingranaggio che rischia di saltare alla minima variazione di potenza. Per gli artigiani di Ceparana è un vero e proprio rompicapo. «Se siamo riusciti a costruirla - sostiene Bocchia - riusciremo anche a farla camminare». Di fondamentale importanza sarà naturalmente anche il comportamento di ciclisti che dovranno provare il mezzo. Per ora i costruttori passano la giornata a pensare e a provare a ventilare catene e corone pedale e ruota. Per giugno sperano di essere pronti alla prova decisiva. Risolvendo anche il non più così e costoso problema di trasportare il maxi-tan-dem dal capannone di Ceparana in cui è ospitato al tratto di strada scelto per il tentativo di record.

Massimo Podenzana impegnato professionalmente potrebbe essere il capitano della squadra che tenterà di entrare nei Guinness. Gli altri saranno ciclisti dilettanti della zona. «Già quindici sono stati individuati» dice Marco Bocchia. Arrivare a quaranta non sarà difficile. Il momento del record si avvicina e sarà meglio per tutti provare in tempo la bicicletta più curiosa del mondo mettendo a punto tenuta, sincronismo e ritmo. Si eviteranno così quei spiacevoli per gli atleti e super lavoro per i medici del pronto soccorso. «Già in questo caso - dicono un po' preoccupati gli organizzatori della manifestazione - se casca uno cascano tutti. Un po' di suspense non guasta».

Domenica la Parigi-Roubaix, poi la Freccia

Dopo la seconda prova di Coppa del Mondo è in testa il belga Johan Museeuw con 55 punti. Lo segue il francese Jalabert con 50 punti. Terzo l'italiano Baldato (43), quarto Fondriest (40), quinti Chiappucci e Bartoli (32). La prossima prova di Coppa del Mondo, la Parigi-Roubaix, è in programma domenica 9 aprile. Ecco gli altri appuntamenti del Nord.

GAND WEVELGEM Mercoledì 6 si corre questa corsa particolarmente adatta ai velocisti con partenza e arrivo (dopo 210 km) sempre in Belgio e sconfiggendo in Francia. Non vale per la Coppa del Mondo.

ROUBAIX Domenica 9 aprile con partenza da Compiègne il percorso sarà di 265 km, di cui 53,7 di pavé (qualcuno

In meno della precedente edizione) La zona di pietra sono 22.

FRECCIA mercoledì 12 aprile si torna in Belgio per la Freccia Vallone che scatterà ancora da Spa per concludersi in cima al muro di Huy. Non vale per la Coppa. Lunghezza km 205,5.

LIEGI-BASTOGNE-LIEGI Domenica 16 aprile il ciclismo si congeda dal belgio con la Doyenne, cioè la decana, la classica più vecchia. Dodici giri sulle Ardennes per un totale di 261,5 chilometri con traguardo ad Ans. Valida per la Coppa del Mondo.

AMSTEL GOLD RACE Sabato 22 aprile si corre la classica olandese su un percorso di 250 chilometri che unisce Heerlen a Maastricht. Valida per la Coppa del Mondo.

Bianchi, due ruote che hanno fatto lo sport

Da 110 anni in tutto il mondo è sinonimo di bicicletta. E soprattutto di bicicletta vincente. Il suo nome Bianchi. Quella che solo lo scorso anno ha portato alla vittoria del campionato mondiale strada il francese Luc Leblanc il russo Evgenj Berzin nel Giro d'Italia e l'italiano Giorgio Furlan nella classica in linea Milano-Sanremo. E ancora nelle specialità fuoristrada che si è aggiudicata due titoli mondiali con Bravo Zaccari nel '91 e due anni dopo con Dario Acquarone. Ma il marchio milanese viene soprattutto ricordato per quattro titoli mondiali del passato a partire dal primo nel 1953 con l'uomo leggenda per antonomasia Fausto Coppi cui seguirono Felice Gimondi (1973) Moreno Argentin (1976) e Gianni Bugno (1992). La storia della Bianchi e dei suoi successi è però molto molto più vecchia. Incomincia nel 1885 in una piccola bottega di via Nirone

Sono passati centodieci anni da quando Edoardo Bianchi cominciò a fabbricare biciclette. Dalla modifica del velocipede ai modelli moderni, un mito che si è sviluppato di pari passo con la storia di questo sport.

ROSSELLA DALLÒ

nel cuore di Milano. Edoardo Bianchi non è più il piccolo orfanetto del Martini. Da qualche tempo lavora come ragazzo di bottega e incomincia a farsi notare per qualche sua idea geniale. Subito attira la sua attenzione sulla «macchina rivoluzionaria» del tempo il velocipede. Non gli piacciono quelle ruote antenon alla posizione in sella che necessita di una scaletta per salire. Lo squilibrio instabile nella guida. A

ventinove anni si mette in proprio aprendo un negozietto in via Nirone e subito si impone all'attenzione generale. Diminuisce il diametro della ruota anteriore e per supplire al minore sviluppo dinamico intuisce i vantaggi dell'applicazione della catena appena inventata dal francese Vincent e infine abbassa i pedali. Nasce così «Safety» la prima bicicletta dell'era moderna.

Ma Edoardo non si adagia sugli

allori. Prova a ridurre ancora il diametro delle ruote portandole quasi alla stessa dimensione. Le richieste di biciclette aumentano e così trasferisce l'attività in una officina più grande in via Brentani. Qui tre anni dopo - è il 1888 - applica alla sua bicicletta le gomme pneumatiche (con camera d'aria) inventate dal veterinario scozzese Dunlop. Il successo è tale da costringerlo a cambiare ancora sede via Borghetto.

Il «sieur Edoardo» come ormai viene familiarmente chiamato dai milanesi già da tempo ha capito l'importanza dello sport come veicolo pubblicitario e come test di collaudo per le sue innovazioni tecniche. Passa un anno e nel 1889 la Bianchi si assicura il suo primo successo sportivo internazionale il Gran Prix di Parigi con una speciale bici da pista fabbricata per il campione del momento Gianfranco Tommaselli.

I motori a scoppio incominciano a stuzzicargli la fantasia. Nel 1890 fa i primi esperimenti di applicazione a un veicolo a tre ruote. La prima automobile Bianchi con motore monocilindrico si vede però solo sette anni dopo.

Ma torniamo al 1890. La Bianchi si trasferisce di nuovo in via Nirone. La produzione cresce. Passano cinque anni e Edoardo Bianchi viene invitato a corte alla villa reale di Monza. La regina Margherita ha sentito parlare delle sue originali biciclette e vuole imparare a «cavalcarle». Il «sieur Edoardo» si presenta dopo pochi giorni con una bicicletta tutta speciale costruita apposta per lei. È la prima bicicletta da donna della storia. Le quotidiane lezioni di Bianchi evidentemente soddisfanno Margherita che gli consegna l'attestato di fornitore della Real Casa con cui è autorizzato a impiegare sui suoi prodotti la «Corona reale» che di

quel momento diventa il marchio delle biciclette Bianchi.

Nel 1901 già trasferitosi nel nuovo stabilimento (70 mila metri quadrati) di viale Abruzzi Bianchi presenta la prima bici con trasmissione a cardano. Arrivano gli anni della prima guerra mondiale. È il gennaio 1915 Bianchi progetta e costruisce per il Regio Esercito una bicicletta destinata al corpo dei bersaglieri. Ha il telaio pieghevole è dotata di sospensioni su entrambi le ruote. Con settanta centimetri di altezza ha inventato la «mountain bike».

A conflitto finito dalla sua fabbrica escono 70.000 biciclette 3000 auto e 4000 moto l'anno. Edoardo Bianchi torna a legare il suo nome allo sport. Costante Girardengo è il primo dei grandi campioni del ciclismo mondiale a portare i colori della Bianchi. Il 3 luglio 1946 a Varese Edoardo Bianchi muore. Ma ha già scoperto un talento eccezionale nel giovane Fausto Coppi che

al suo primo anno di professionismo nel 1940 strabilia vincendo con 3.45 di vantaggio nella tappa Firenze-Modena del Giro d'Italia. E l'eredità del «sieur Edoardo» un mito che porterà al mito il nome della Bianchi.

«Chi ha una Bianchi ha un tesoro» dichiara Coppi dopo l'unico successo nel 1940 strabilia vincendo con 3.45 di vantaggio nella tappa Firenze-Modena del Giro d'Italia. E l'eredità del «sieur Edoardo» un mito che porterà al mito il nome della Bianchi.

«Chi ha una Bianchi ha un tesoro» dichiara Coppi dopo l'unico successo nel 1940 strabilia vincendo con 3.45 di vantaggio nella tappa Firenze-Modena del Giro d'Italia. E l'eredità del «sieur Edoardo» un mito che porterà al mito il nome della Bianchi.

«Chi ha una Bianchi ha un tesoro» dichiara Coppi dopo l'unico successo nel 1940 strabilia vincendo con 3.45 di vantaggio nella tappa Firenze-Modena del Giro d'Italia. E l'eredità del «sieur Edoardo» un mito che porterà al mito il nome della Bianchi.