

Lunedì 15 dicembre 1997

18 l'Unità2

SPECIALE CICLISMO



De Rosa, un costruttore che ha fatto storia

Quelle «macchine» precise e vincenti che portarono in fuga i «miti» del pedale

Ero in debito con Ugo De Rosa. In debito per un incontro che si prolunga nel tempo e che si realizza in una giornata di fine novembre a Cusano Milanino, località poco distante della metropoli lombarda, cielo basso in questa stagione e veli di nebbia sul far della sera che possono confondere l'itinerario. Ma sulla destra di via Bellini, ecco l'insegna a forma di cuore che illumina una grande officina.

Qui vengono costruite le biciclette da corsa apprezzate ovunque, in Italia, in Giappone, in Germania, negli Stati Uniti, in Australia, in Sudafrica e in altre parti del mondo. Qui Ugo, la moglie Mariuccia, i figli Cristiano, Danilo, Dorian, la segretaria Alessia e una decina di bravissimi operai costituiscono una famiglia di artigiani che hanno tutte le carte in regola per essere fieri del loro prodotto e proporre sul mercato internazionale.

Non sono un competente, non ho la minima conoscenza di ciò che vedo attorno, non azzardo domande specifiche per evitare brutte figure, ma fermandomi davanti all'attrezzo col quale Merckx vinse il campionato mondiale di Montreal 1974, non può sfuggirmi l'enorme differenza coi modelli di oggi.

Già, a quei tempi i telai erano in

acciaio e il tutto dava un peso di 10-11 chili contro gli 8,5-9 di oggi. Alluminio e titanio hanno sostituito l'acciaio, la velocità sono salite da 6 a 9, ogni pezzo è frutto di una ricerca del meglio per il meglio, spiega De Rosa che aggiunge: «In una gara di 200 chilometri Merckx e compagni avevano un carico superiore di quattro quintali rispetto al plotone dei nostri giorni e basterebbe questo dato per spiegare le differenze tra le medie del passato e quelle del presente. Tutto è stato alleggerito, compreso gli indumenti, perciò non dobbiamo meravigliarci quando vediamo fasi corsa sulle ali dei 50-60 chilometri orari...».

Ugo De Rosa, classe 1934, capelli di un grigiore scintillante, fisico asciutto, è un fior di realista. Sembra d'accordo con me nel rimpiangere i valori e le imprese di ventitrent'anni fa, ma tiene a precisare che nel contesto di un calendario notevolmente gonfiato, oggi è impossibile rimanere a galla da febbraio ad ottobre.

Ho di fronte un uomo innamorato del suo mestiere. Fortunati coloro che possono esprimersi nell'attività preferita, faccio notare. «Condivido pienamente», risponde Ugo. Garzone a quattordici anni, in proprio a diciotto. Ha cominciato in garage.

Meccanico di Geminiani, poi di

Van Looy, Motta, Dancelli, De Vlaeminck, Merckx, Moser, Argentin, Berzin e dal '98 in carovana coi ragazzi della «Riso Scotti» guidati da Emanuele Bombini.

Si torna a parlare di Merckx che per molti motivi De Rosa considera il suo pupillo.

Vuoi quando Eddy era in sella, vuoi adesso nei panni del titolare di una fabbrica di biciclette in Belgio.

«Voglio bene a Merckx perché al di là delle qualità fornite da madre natura, in lui ho visto il ritratto del perfezionista. Atleta generoso, professionista esemplare in tutti i suoi gesti altro che il «cannibale» come veniva da più parti definito. Forse non sai che andava a caccia dei premi volanti per allietare le serate del personale. Lo stesso impegno si ritrova nella sua opera di costruttore».

«Per gratitudine e per amicizia gli ho messo in piedi l'azienda e mi sento in dovere di stargli vicino. Nella mia casa c'è una stanza a disposizione di Eddy...».

Come va la tua produzione? chiedo al termine della chiacchierata.

«Bene, si lavora», è la risposta. Chiaro, chiarissimo che proprio nella sua officina Ugo De Rosa trova la felicità.

Gino Sala

Euforia ciclistica in Germania: dal dominatore del Tour de France allo sprinter Zabel

Ulrich «über alles» Bici tedesca al potere



Actung actung! Attenzione, il ciclismo è pronto a vivere una nuova dittatura: quella tedesca. Dietro al fenomenale Jan Ullrich, 24 anni il 2 dicembre scorso, c'è un'intera nazione che vive con febbrile passione il rinascimento ciclistico che in Germania non si è mai conosciuto completamente. Se i francesi da dodici anni che non vincono la loro più importante corsa a tappe e noi italiani inseguiamo l'erede di Gimondi dal 1965, i tedeschi hanno infranto questo tabù dopo oltre ottant'anni.

Il ciclismo tedesco non è mai stato molto prolifico. Certo, ci sono stati i Rudy Altig, prima dell'avvento Ullrich, certamente il più grande, poi i Didi Thurau, i Gregor Braun, e tanti altri buoni faticatori del pedale che non hanno però mai catalizzato completamente le attenzioni degli sportivi tedeschi. Forse una più profonda cultura ciclistica l'hanno posseduta i dirimpettai della DDR, la Germania al di là del muro, che oggi contribuiscono in maggior misura alla promozione di questo sport nella Germania unita.

Sono molti a sostenere che Jan Ullrich non sarà mai Merckx, ma è il buon giorno si vede dal mattino, allora buonanno. Questo giovanotto timido, schivo, rossocornuto, nato a Rostock, e residente oggi con la sua fidanzata Gaby a Merdinger, a due passi dalla Foresta Nera, è certamente un prodigio, un talento autentico. Dopo aver ottenuto grandi risultati a livelli giovanili, culminati con il titolo mondiale dei dilettanti conquistato sulle strade norvegesi di Oslo nel '93. Il giovane Ullrich si è preso la briga di ottenere, lo scorso anno, al suo primo Tour, un secondo posto alle spalle del compagno di squadra il danese Bjarne Riis, e quest'anno, a soli 23 anni ha iscritto il proprio nome nell'albo d'oro della corsa più prestigiosa del mondo.

«Jan è cresciuto con il mito del Tour de France - racconta il suo team manager Walter Goedeboom - Lo scorso anno arrivò anche a rompere con la federazione tedesca che lo voleva portare in ritiro

con la nazionale per prepararlo alle olimpiadi di Atlanta. Jan non non volle sapere: per lui c'era il Tour, solo il Tour, delle Olimpiadi non gliene poteva importare di meno. Ha avuto ragione lui».

E oggi la Germania vive un'euforia ciclistica senza precedenti. I teen-agers hanno accantonato i miti di Boris Becker e Steffi Graf, e si sono gettati nel nuovo mondo del ciclismo con il maggior interesse, Jan Ullrich, forse il primo vero simbolo della Germania unita, più ancora di Franziska Van Almsick.

E quel che più impressiona e preoccupa, sportivamente parlando, è che dietro a Ullrich c'è un'intera nazione, uno sponsor come Telekom e una scuola di corridori tedeschi di autentico peso.

Quest'anno è stata anche la stagione di Erik Zabel, un velocista che non porta la chioma fluente alla Cipollini, e non si distingue in mezzo al gruppo per effetti cromatici bizzarri, ma si fa apprezzare per le sue vittorie: molte, moltissime. Quest'anno si è aggiudicato tanto per gradire la Milano-Sanremo, ha fatto incetta di tappe e tappare, e ha portato a Parigi, per il secondo anno consecutivo la maglia verde della classifica a punti, la maglia più prestigiosa per un velocista. Una maglia, tanto per intenderci, che il nostro Supermarino non è mai riuscito a portare ai Campi Elisi, perché mai è riuscito a conclu-

dere un Tour.

E di Erik Zabel, tedesco di Berlino, 27 anni compiuti, Giovanni Lombardi, velocista di rango, italianissimo al servizio della causa Telekom, dice: «Erik è un fenomeno dello sprint, un campione vero, in questa stagione ha vinto 18 gare e anche una decina di circuiti, è un atleta che nei prossimi due o tre anni saprà dare il meglio di sé, e sono sicuro che diventerà un vero cacciatore di classifiche, a livello di Musseu, Jalabert o Bartoli per intenderci».

E di questa armata teutonica, guidata dal fenomeno Ullrich e dal velocissimo Zabel, fanno parte altri tedeschi di comprovate capacità e talento, a conferma di un'abbondanza preoccupante: Udo Bolts, Jens Heppner, Christina Henn, Steffen Wesemann, Rolf Aldig, Kai Hundertmark. Corridori in grado di mettersi al servizio della squadra, ma tutti, all'occorrenza, pronti anche ad andare a segno con acuti personali.

«Il nostro è un team di amici, gestito con grande professionalità e serenità - dice Lombardi, che il prossimo anno sarà affiancato in squadra da un altro italiano, Francesco Frattini - In Italia c'è troppa esagerazione, troppa pressione, tutto diventa drammatico: i tedeschi non sono così».

Loro si divertono e vincono. E che siano le vittorie a divertirli? Pier Augusto Stagi

Le squadre italiane si rinnovano per il '98

Confessiamolo: farà sensazione non vedere alla guida della sua ammiraglia, nella prossima stagione, Giancarlo Ferretti. Il decano dei direttori sportivi - nonché uno dei più apprezzati e sicuramente vincenti, forse l'ultimo grande tecnico di ciclismo - non è infatti riuscito a coronare il suo progetto e ha dato forfait. «Per dar vita ad una squadra che garantisca a un campione come Michele Bartoli il giusto appoggio mi servivano sette miliardi ma ne ho raccolti solo cinque. E io non sono uno di quei team manager che arrivano ad un certo punto della stagione chiamano i corridori e dicono: «ragazzi, non ci sono più soldi». Io i miei corridori li ho sempre pagati fino all'ultimo mese. Per questo ho preferito dichiarare con grande anticipo che non potevo fare una squadra, lasciando liberi tutti i miei ragazzi. Mi è sembrato un discorso onesto». Ancora una volta Giancarlo Ferretti ha lezione l'ha data a tutto il mondo del ciclismo. Che sta vivendo, da parte sua, un momento molto particolare, visto che anche un altro manager molto quotato, l'ex campione del mondo Moreno Argentin, è stato costretto a chiedere la sua squadra: i problemi sorti con gli sponsor russi gli hanno letteralmente piegato le gambe.

Ridimensionata la Riso Scotti di Emanuela Bomboni, uscita da una stagione molto difficile, le squadre di punta del ciclismo italiano resteranno quattro: la confermatissima Mapei-Bricobi, che vuole ritornare al top, la corazzata Saeco di SuperMario Cipollini e di Ivan Gotti, il rafforzato Team Polti che ha ingaggiato Rebellin e Guidi, oltreché Martinello, e la Mercatone Uno di Marco Pantani al fianco del quale sono stati chiamati uomini del calibro di Konyshev, Fontaneli e Fincato, capaci di vincere su molti traguardi.

Il panorama delle formazioni italiane si arricchisce con la nascita della veneta Ballan, affidata a Flavio Miozzo, e con la slovena Krka che, grazie all'arrivo della Stm, assumerà sempre più sembianze italiane. Spariscono sponsor ma ne arrivano altri: addio alla Aki, ecco che arriva la Vini Caldirola, via Batik ecco Riso Scotti, via Refin ecco Mobilvetta, ma in sostanza cambia poco. Piuttosto, c'è da notare la grande crisi in cui è caduta la Lega: sfruttando strade più o meno piene, quasi tutte le formazioni si sono accasate all'estero (otto a Montecarlo), solo tre (Ballan, Tollo e Mapei) sono rimaste in Italia. Non è un bel segnale e il buon Verbruggen, numero uno del ciclismo mondiale, farebbe bene a non sottovalutarlo. Perché è sicuramente sintomo di un malessere che rischia di coinvolgere l'intero cosmo ciclistico. [Pa. BR.]

Nuovi pedali, nuovi Ergopower, nuovi pignoni, nuovi cambi, nuovi freni...

...sarebbe più facile dirvi cosa non abbiamo migliorato!

Pedali PRO-FIT: compati, ma con un ampio appoggio. Leggeri: la versione Record con perno in titanio pesa solo 246 g la coppia.

Pignoni EXA-DRIVE MK2: più rigidi, più leggeri, più facili e veloci da montare. Tre versioni: titanio, acciaio/titanio, acciaio.

Freni DUAL-PIVOT: su tutta la gamma: una frenata più potente, progressiva e modulabile per una sicurezza assoluta.

9 SPEED anche su Athena e Veloce: tutti i cambi 9 Speed sono ancora più silenziosi, funzionali e leggeri.

Campagnolo
Tecnologia ed emozione.

1998: un anno di grande evoluzione per i gruppi Campagnolo. Fra le innovazioni di maggiore rilievo: i nuovissimi pedali Pro-Fit, nelle versioni Record e Chorus ed Athena. L'ulteriore alleggerimento di molti componenti: la trasmissione 9 Speed su Athena e Veloce, disponibile anche per quarantare triple. L'estensione dei freni Dual-Pivot a tutta la gamma. Gruppi Campagnolo: pensati per migliorare il vostro mondo!

Campagnolo SRL - Via della Chimica, 4 - 36103 Vicenza - Tel. 0444.229500 - Fax 0444.225400 - www.campagnolo.com

DE ROSA DE ROSA

De Rosa Ugo & Figli s.n.c.
Via Bellini, 24
20095 Cusano Milanino
Tel. (02) 61.95.171
Fax (02) 61.95.188

E ROSA

La carriera dorata dell'atleta svizzero che ha deciso di smettere Anche Tony Rominger scende di sella La legge del tempo ha colpito ancora

La legge del tempo, la più implacabile e ingovernabile delle leggi del mondo, ha colpito ancora. Un anno fa erano i giorni dell'addio del più grande dei campioni moderni, Miguel Indurain. Stavolta siamo a salutare quello che è stato il più grande rivale di Miguel.

Tony Rominger, piccolo svizzero dagli occhi teneri e dal sorriso che ricorda Topo Gigio.

Trentasei anni compiuti il 27 marzo scorso, Tony ha una storia strana, analoga quasi per il mondo del ciclismo. Comincia a pedalare, infatti, quando ormai ha vent'anni ed è un uomo fatto, per imitare il fratello minore. Diventa professionista nel 1986 con la maglia della Cilo, ma dopo pochi mesi di attività la squadra chiude e lascia i piedi ai suoi tessarati.

Con metodologia svizzera, Tony scrive una lettera a tutte le formazioni professionistiche europee: sono Tony Rominger - scrive in sintesi - sono un corridore ciclista in cerca di lavoro. L'unica risposta gli arriva da Villa D'Almè, in provincia di Bergamo, e porta in calce la firma di Gianluca Stanga.

Nasce così uno strano quanto fortunato connubio: in quattro anni Rominger regala a Stanga ventidue successi e qualche preoccupazione. Già, perché a libro paga di Stanga c'è anche Gianni Bugno. Il direttore sportivo decide che due galli in un pollaio sono troppi e lasci andare Rominger, puntando tutto sul più giovane campione menzese.

Tony capisce - resterà sempre grande amico di Bugno e di Stanga - e se ne va, prima alla Toshiba poi alla spagnola Clas. Continua a vincere, e vince sempre gare di qualità. Nel '92 vince la sua prima Vuelta di Spagna in una stagione che gli regala

anche il suo secondo Giro di Lombardia. È un corridore per tutte le stagioni, lo svizzero tranquillo, forse uno degli ultimi. Evola. Volò nel '93 a bissare il successo nella Vuelta e poi va a addeulare con Indurain sulle strade di Francia. Strade, queste ultime, che non gli hanno mai portato fortuna: infortuni, cadute, forature, iella nera, nel carniere solo un podio (secondo posto nel '93) e una maglia a pois di miglior grimpeur.

Le strade della vita portano Tony ad incontrare nel '94 la Mapei e Giorgio Squinzì: terzo successo consecutivo alla Vuelta (dominata con sei vittorie di tappa) e grandi show a cronometro. Il rapporto Rominger-Colnago - che non è solo un costruttore di biciclette, ma un pozzo di idee e un genio delle due ruote - fa nascere l'idea dell'assalto al record dell'ora, in una sfida continua a Miguel Indurain. Il pentacampeon ci prova a Bordeaux, il 2 settembre del '94, percorrendo 53 chilometri e 40 metri.

Tony scende sulla stessa pista appena cinquanta giorni più tardi, splendidamente assistito da Mapei e Colnago, e migliora il record di 792 metri. Ma non è contento: il 5 novembre ci riprova e percorre l'incredibile distanza di 55,291 km. Indurain è cancellato, Rominger è il re dell'ora, forse l'ultimo dei normali, visto che poi arriverà Boardman lo spaziale con le canne di fucile...

Idee che comunque non distruggono Tony che continua a vincere e torna da protagonista in Italia: il suo Giro del '95 è un capolavoro. Conquista la maglia rosa nella seconda tappa a cronometro, ad Assisi, e non se la toglie più, dominando in salita e contro il tempo. Gli anni passano ma Tony non demorde: il suo '96 si chiude con otto successi e un terzo

posto all'amatissima Vuelta.

Per l'ultima avventura della sua carriera Tony, sempre accompagnato dalla moglie Birgit e dai due figli, sceglie nuovamente la Francia e approda alla Cofidis. E ancora una volta le strade di Francia lo tradiscono.

Il suo, infatti, è il primo dei nomi eccellenti che abbandonano il Tour con le ossa rotte. Quando non è destino, è meglio lasciar perdere.

Tony ha detto addio il 26 ottobre, alla sua maniera; in un circuito, circondato da tanti amici corridori, da tutti quelli che gli hanno voluto bene. E ha scelto la Spagna, la terra che gli ha dato la fama e le vittorie più belle.

Sul podio, la signora Birgit non ha nascosto qualche lacrima: lui, Tony, sembrava invece uno scolaretto che saluta i compagni di quinta elementare. Una bella vacanza e via, è tempo di una nuova avventura. Già, perché Tony resterà sicuramente nel mondo del ciclismo - si occuperà di pubbliche relazioni per la IMG - ancora in giro per le strade, mentre Birgit curerà la casa di Montecarlo e soprattutto il patrimonio accumulato dal marito in questi anni.

«Ho un solo rimpianto: non essere riuscito a vincere un campionato del mondo - ha confessato Tony - perché per il resto credo che la mia carriera sia stata la carriera di un buon corridore. Qualcuno dice che ho avuto la sfortuna di incontrare Indurain sulla mia strada: bene, io dico che ho avuto la fortuna di essere secondo dietro ad Indurain, il più grande interprete delle corse a tappe».

Avete capito perché Tony è davvero un grande?

Paolo Broggi