



Alfredo Martini, c.t. azzurro

Percorso interessante con finale impegnativo

Avanti i giovani

ALFREDO MARTINI

Si parte tra poco per un Giro che ha ricevuto molti consensi sotto l'aspetto tecnico, un po' meno sotto quello geografico. Il tracciato questa volta è bene equilibrato e nonostante la sua parte finale molto impegnativa, si può dire si adatti anche ai giovani. Semmai, per questi sarebbe stata utile una giornata di riposo, onde affrontare meglio le ultime tappe. I corridori della nuova generazione si troveranno a loro agio anche perché la prima parte del Giro, non essendo difficile, permetterà loro un buon adattamento alla fatica. Parlo dei nuovi perché il ciclismo del nostro

Paese ha molto bisogno di rinnovarsi, specialmente per quanto concerne i corridori capaci di essere protagonisti nelle grandi corse a tappe. Il ciclismo professionistico italiano presenta oggi dei validissimi campioni e comprimari per le corse classiche, capaci di tenere testa ai migliori delle altre nazioni, ma purtroppo abbiamo registrato un calo pauroso per i grandi Giri. La ragione di ciò si potrebbe cercare andando agli anni Ottanta, quando i corridori incominciarono a protestare contestando i percorsi troppo duri e le gare troppo lunghe. Questo fece sì che alcuni or-

ganizzatori per il timore di non avere alla partenza delle loro corse gli uomini più accreditati, alleggerissero i loro tracciati, diminuendo di conseguenza l'adattabilità allo sforzo di molti corridori. Negli ultimi anni, però, si è notata un'accezione di corse con tracciati più severi, tanto da riaccendere la speranza che in tempi non molto lunghi si possa ritornare ad essere competitivi anche alla Vuelta spagnola, al Giro e al Tour de France. Il nostro ciclismo maggiore non può essere sostenuto dal solo Visentini, occorre che concretizzino quello che di buono hanno fatto vedere anche i Giuppini, Bu-

gno, Fondriest, tanto per citare alcuni di quelli più in vista. Il «Giro» di quest'anno offre ai giovani molte possibilità per porsi in grande evidenza specialmente in quelle ultime tappe di montagna quando la corsa raggiungerà il più alto interesse. Sono tappe di vera salita, ma assai contenute nel chilometraggio, quindi adatte agli uomini che riescono ad ottenere un buon rendimento fin dalla partenza, come succede ai giovani non appesantiti da una lunga carriera. La speranza è riposta in loro, ed insieme a questa, un augurio ed un invito ad osare un po' di più, anche per non rischiare di arrivare alla fine del Giro nelle file anonime del gruppo.

E' maturata l'ora di «aprire» ai sovietici

ERCOLE BALDINI

C'è una logica di particolare attualità nell'ottica del Giro d'Italia che sta per prendere il via. È il significato del ruolo primario rivestito dalle grandi corse a tappe nel contesto del ciclismo mondiale. Tale era ai tempi eroici, quando lo sport ancora doveva conquistare il favore della gente; tale è ancora oggi, anche se la sua funzione preponderante è di conservare questo lavoro con un'opera di proselitismo che, soprattutto nel ciclismo, è rivolta a nuove generazioni che hanno solo l'imbarazzo della scelta. Ma direi che, forse anche un po' fantasiamente, i monumenti sacri del Giro e del Tour sono costellati di episodi incisivi anche di contenuto sociale. Si è accennato all'impresa alpina di Bartali nel tour del '48 esaltata anche per

sviare l'attenzione da una delicata circostanza politica (l'attentato a Togliatti) e, in chiave politico-sociale, è stata interpretata lo scorso anno la partenza dello stesso Tour da Berlino. Qualcosa del genere stava per architettare anche Torriani quest'anno, ma il meccanismo non ha funzionato. C'è, insomma, qualcosa che si muove in questo senso, ed è più che normale in considerazione del grosso richiamo che ancora esercita uno sport popolare capace di coinvolgere interessi economici e turistici, indipendentemente dai suoi contenuti spettacolari-agonistici e di promozione della bicicletta, e di mezzo più congeniale per riscoprire la bellezza della natura. Un tempo le presenze di atleti stranieri sulle strade del

Giro d'Italia erano limitate. Poi è arrivato il turno dei Koblet, del Bobet, del Van Steenberghe, dei Gaul, del Poblet con i rispettivi scudieri. E l'invasione si è fatta sempre più consistente per la presenza massiccia di corridori esteri nelle squadre di casa. Valga per tutti il nome di Eddy Merckx, per un decennio alfiere di formazioni italiane. Oltre ai rappresentanti delle nazioni europee ciclisticamente più evolute sono arrivati anche i danesi, gli svedesi, i sudamericani, i canadesi e infine, con Roche, vincitore dell'ultima edizione nell'anno del «magnifico tris», anche gli irlandesi. Mancano i corridori del- l'est, salvo le poche eccezioni dei polacchi Piaseda e Lang e di qualche altro. Mancano soprattutto i corridori della Germania Est e dell'Unione Sovietica, le nazioni nelle quali prosperano vivai rigogliosi, per

qualità e quantità, protagonisti quasi incontrastati sulle scene del ciclismo «amatore», uno dei controsensi che ancora permangono della cosiddetta spartizione del vecchio continente sotto l'influenza di diverse concezioni socio-ideologiche oggi in via di superamento. Ed è forse arrivato il momento di porre fine a questo anacronismo, almeno nello sport. Già si sono avvertiti i segnali - diffusi a Mosca in occasione della sfortunata spedizione di Moser - che il ghiaccio sta per rompersi, così da consentire agli atleti sovietici di misurare le loro qualità sui tracciati del «grande ciclismo». E nella loro scia, automaticamente, la «libera uscita» verrebbe accordata anche ai loro colleghi ungheresi, cecoslovacchi, rumeni, bulgari, polacchi. Ecco, il mio auspicio è che sin dall'anno prossimo si pos-



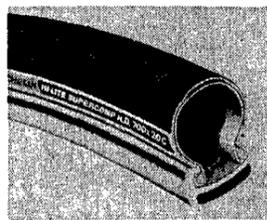
Ercole Baldini, presidente della Lega professionisti

sa assistere, sulle strade del Giro d'Italia, ad un evento di questa portata. Poi, vedrete, arriveranno anche i cinesi e i giapponesi. E i nostri ricambieranno le visite, perché l'evoluzione organizzativa internazionale è pure già in atto.

Anche se per il momento dobbiamo accontentarci (e si fa per dire) di quello che ci passa il convento di patron Torriani. Che è un piatto delizioso, degno delle tradizioni del Giro e dell'attesa degli appassionati.

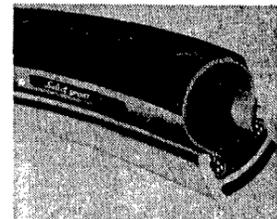
Un fruscio di ruote accarezza l'asfalto: con Michelin scatto, leggerezza, resistenza

Ultimo nato della gamma Hi-Lite, il «Supercomp HD» è uno pneumatico ad alte prestazioni che offre un'eccellente rendimento, unitamente ad un'ottima resistenza alle forature



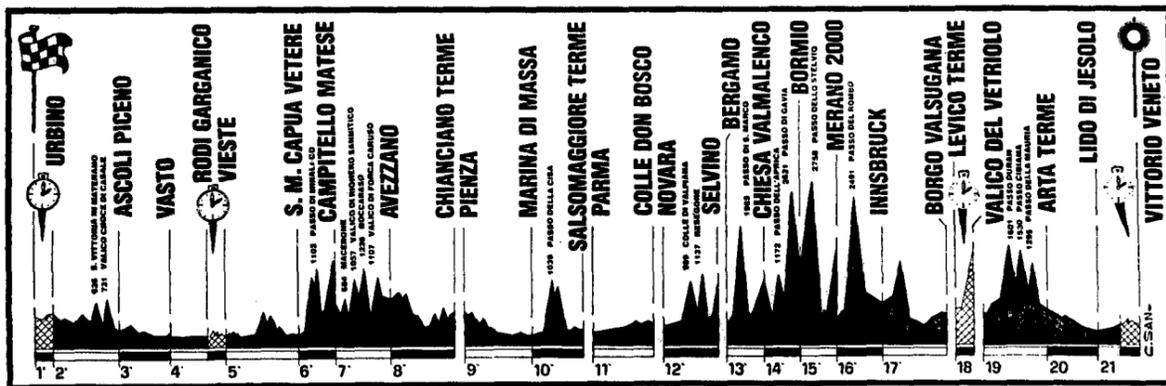
una doppia barriera alla penetrazione del silicio limitando così i rischi di perforazione.

Il «Supercomp Hd» (250 grammi) è uno dei pneumatici più leggeri della sua categoria e per i suoi valori viene utilizzato dalla Federazione ciclistica francese e dalle squadre professionistiche Alba Cucine-Benotto, Peps-Fanini Mirinda e Fanini-Seven Up. «Un fruscio di ruote accarezza l'asfalto»: sono parole uscite dalla fantasia dei cronisti e che ben si adattano anche al «Select Sports», un nuovo pneumatico che la Michelin ha destinato al cicloturismo e ai ciclisti in allenamento. Uno pneumatico di lunga durata, molto resistente agli urti e alle forature grazie alla tela carcassa «dritto filo», rinforzata ai talloni e dotata di un battistrada più avvolgente.



Un'altra avventura ciclistica sta per cominciare e per molti appassionati non c'è appuntamento più affascinante del Giro d'Italia che a pochi giorni dalla settantesima edizione raccoglie pronostici e discussioni di vario genere. Si parla di campioni, luogotenenti e gregari, di percorsi e di materiale, di mezzi e di ricerche che favoriscono il successo dell'atleta. Proprio per una competizione ad alto livello la Michelin mette in campo il «Supercomp Hd», uno pneumatico che con le sue nuove tele carcassa in nylon, realizzate partendo da una tessitura ad alta densità, offre la garanzia di una prestazione superiore e in particolare un'ottima risposta allo scatto. Le stesse tele, intercalate con un'architettura specifica degli Hi-Lite, oppongono

Buon Giro d'Italia coi pneumatici Michelin



Tappe e orari della corsa, lunga 3628 chilometri Un avvio col tic-tac di Urbino

Lunedì, 23 maggio: Urbino, Circuito delle Mura, cronometro individuale di km 9, partenza primo corridore ore 13.30, arrivo ultimo corridore ore 16.40.
Martedì, 24: Urbino-Ascoli Piceno, km 230, partenza ore 10.30, arrivo ore 16.35.
Mercoledì, 25: Ascoli Piceno-Vasto, km 184, partenza ore 12, arrivo ore 16.30.
Giovedì, 26: Vasto-Rodi Garganico, km 123, partenza ore 9, arrivo 11.50 e Rodi Garganico-Vieste, cronosquadre di km 40, partenza prima squadra ore 14, arrivo ultima squadra ore 16.40.
Venerdì, 27: Vieste-S. Maria Capua Vetere, km 260, partenza ore 9.30, arrivo ore 16.30.
Sabato, 28: S. Maria Capua Vetere-Campitello Matese, km 137, partenza ore 12.30, arrivo ore 16.35.
Domenica, 29: Campitello

Matese-Avezzano, km 178, partenza ore 11.30, arrivo ore 16.40.
Lunedì, 30: Avezzano-Chianciano Terme, km 251, partenza ore 10, arrivo ore 16.35.
Martedì, 31: Pienza-Marina di Massa, km 235, partenza ore 10.20, arrivo ore 16.30.
Mercoledì, 1° giugno: Carrara-Salsomaggiore Terme, km 190, partenza ore 11.50, arrivo ore 16.35.
Giovedì, 2: Parma-Colle Don Bosco, km 229, partenza ore 11, arrivo ore 16.35.
Venerdì, 3: Novara-Selvino, km 205, partenza ore 10.20, arrivo ore 16.30.
Sabato, 4: Bergamo-Chiesa Valmalenco, km 129, partenza ore 12.30, arrivo ore 16.20.
Domenica, 5: Chiesa Valmalenco-Bormio, km 120, partenza ore 11.10, arrivo ore 14.56.
Lunedì, 6: Bormio-Merano 2000, km 132, partenza ore

12.20, arrivo ore 16.25. **Martedì, 7:** Merano-Innsbruck, km 176, partenza ore 11.20, arrivo ore 16.15.
Mercoledì, 8: Innsbruck-Borgo Valsugana, km 221, partenza ore 11, arrivo ore 16.30.
Giovedì, 9: Leivico Terme-Valico del Vetrolo, cronometro individuale di km 18, partenza del primo corridore ore 13.25, arrivo dell'ultimo corridore ore 16.30.
Venerdì, 10: Borgo Valsugana-Arta Terme, km 233, partenza ore 9.30, arrivo 16.35.
Sabato, 11: Arta Terme-Lido di Jesolo, km 212, partenza ore 11.40, arrivo ore 16.30.
Domenica, 12: Jesolo-Vittorio Veneto, km 73, partenza ore 8.50, arrivo ore 10.30 e Circuito di Vittorio Veneto, cronometro individuale di km 43, partenza del primo corridore ore 13.30, arrivo dell'ultimo corridore ore 16.30.
Il Giro '88 misura km 3628. La distanza media giornaliera è di km 172,700.



Erik Breukink, pensieri «rosa» dopo il terzo posto dello scorso anno

Il Giro più alto con 30 montagne

TAPPE	SALITE	METRI
2	S. Vittoria in Matenano	626
2	Croce di Casale	731
3	Atri	444
5	Buonalbergo	528
6	Passo di Miralago	1.102
6	Campitello Matese (arrivo)	1.429
7	Il Macerone	684
7	Valico di Ronero Sannitico	1.057
7	Resegone	1.236
7	Valico di Forca Caruso	1.107
8	Valico di Monte Nibbio	544
10	Passo della Cisa	1.039
10	Colle di Valpiana	989
12	Berberno	1.137
12	Selvino (arrivo)	962
13	Passo di San Marco	1.985
13	Chiesa Valmalenco (arrivo)	960
14	Passo dell'Aprica	1.172
14	Passo di Gavia	2.621
15	Passo dello Stelvio (Cima Coppi)	2.758
15	Merano 2000 (arrivo)	1.612
16	Passo del Rombo	2.491
16	Moser	1.230
16	Europa Brucke	888
17	Passo del Brennero	1.375
18	Valico del Vetrolo (arrivo)	1.500
19	Passo Duran	1.601
19	Passo Cibiana	1.530
19	Passo della Mauria	1.295

Le vette da scalare sono 30. Il dislivello altimetrico è di 27.850 metri contro i 25.380 dello scorso anno. 5 gli arrivi in salita (Campitello Matese, Selvino, Chiesa Valmalenco, Merano 2000 e Valico del Vetrolo).

il Materasso Sottovuoto* Ortopedico CAMBIA LA TUA VITA

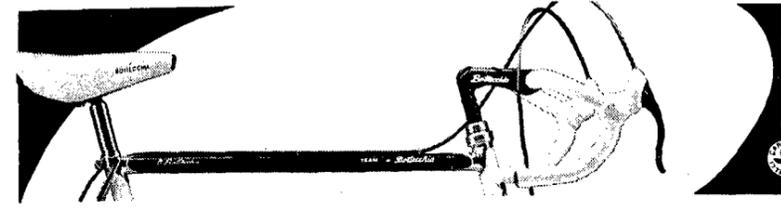


LO PORTI LO APRI LO SROTOLI

UN RIPOSO CHE NE VALE DUE
SI GARANTISCE UNA DURATA 3 VOLTE SUPERIORE AD UN NORMALE MATERASSO



50047 PRATO ITALY
Tel. (0574) 49811 (20 linee r.a.)
TELEX 580434 MAGNI I
TELEX 571550 MAGNI I
magniflex S.P.A.



Gruppi Movimento e Cerchi MAVIC - SELLE ROYAL
Tubolari WOLBER - Freni e Manubri MODULO
Catene e Ruote Libere REGINA EXTRA
Pompe SILCA - Tubazioni COLUMBUS
Borracce COBRA - Raggi ALPINA
Ciclocomputers CATEYE - Abbigliamento SPORTFUL
CARNIELLI
CICLI BOTTECCHIA - GRAZIELLA

Bottecchia THE PROFESSIONAL BIKE