5 Aprile 1914
Il mistero dell'auto gialla

PARTENTI
(72)

ATALA: 1 Vincenzo BORGARELLO, 2 Giuseppe CONTESINI, 4 Enrico SALA, 5 Domenico CITTERA, 6 Mario BONALANZA, 7 Guglielmo ZANELLA, 9 Luigi BISIO, 10 Georges PASSERIEU (F), 11 Charles PIERCEY (AUS), 12 Ivor MUNRO (AUS), 13 Donald KIRKHAM (AUS)
AUTOMOTO: 14 Louis LUGUET (F), 15 Victor DOMS (B)
BIANCHI: 16 Giuseppe AZZINI, 17 Carlo ORIANI, 18 Carlo GALETTI, 19 Ugo AGOSTONI, 20 Eberardo PAVESI, 21 Giovanni CERVI, 22 Lauro BORDIN, 24 Luigi MOLON, 25 Lorenzo SACCONE, 26 Domenico ALLASIA
DEI: 27 Maurice BROCCO (F), 28 Ercole NAZARI, 29 Angelo GUIDI
GANNA: 30 Luigi GANNA, 31 Giuseppe SANTHIA', 32 Pietro FASOLI
GLOBO: 33 Pierino ALBINI, 35 Mario SPINELLI, 36 Edoardo CUCCHETTI, 37 Giovanni FASSI
LA FRANCAISE: 38 Cyrille VAN HAUWAERT (B), 40 Charles CRUPELANDT (F), 41 Jules MASSELIS (B)
MAINO: 43 Costante GIRARDENGO, 44 Leopoldo TORRICELLI, 45 Carlo DURANDO, 46 Luigi LUCOTTI, 47 Giosuè LOMBARDI, 48 Romolo VERDE, 49 Mario OTTONELLO, 50 Pietro AIMO
PEUGEOT(Italia): 51 Ezio CORLAITA, 52 Angelo GREMO, 53 Dario BENI, 54 Giovanni ROSSIGNOLI, 55 Marcello SUSSIO, 56 Emanuele GARDA, 57 Giuseppe PIFFERI, 58 Pierino PIACCO, 59 Carlo QUAGLIA
PEUGEOT(Francia): 61 Jean ALAVOINE (F)
STUCCHI: 63 Alfonso CALZOLARI, 64 Luigi ANNONI, 65 Emilio PETIVA, 66 Clemente CANEPARI, 67 Emilio CHIRONI, 68 Arturo FERRARIO
ISOLATI: 70 Mario MARANGONI, 71 Giovanni BARZISA, 74 Cesare ZINI, 75 Nerino SAVINI, 76 Luigi CHIODI, 77 Dante RICCI, 79 Ottavio PRATESI, 80 Giuseppe BORGHI, 81 Augusto RHO, 83 Emanuele FIORINI, 85 Francesco DI GENNARO, 86 Giovanni BASSI

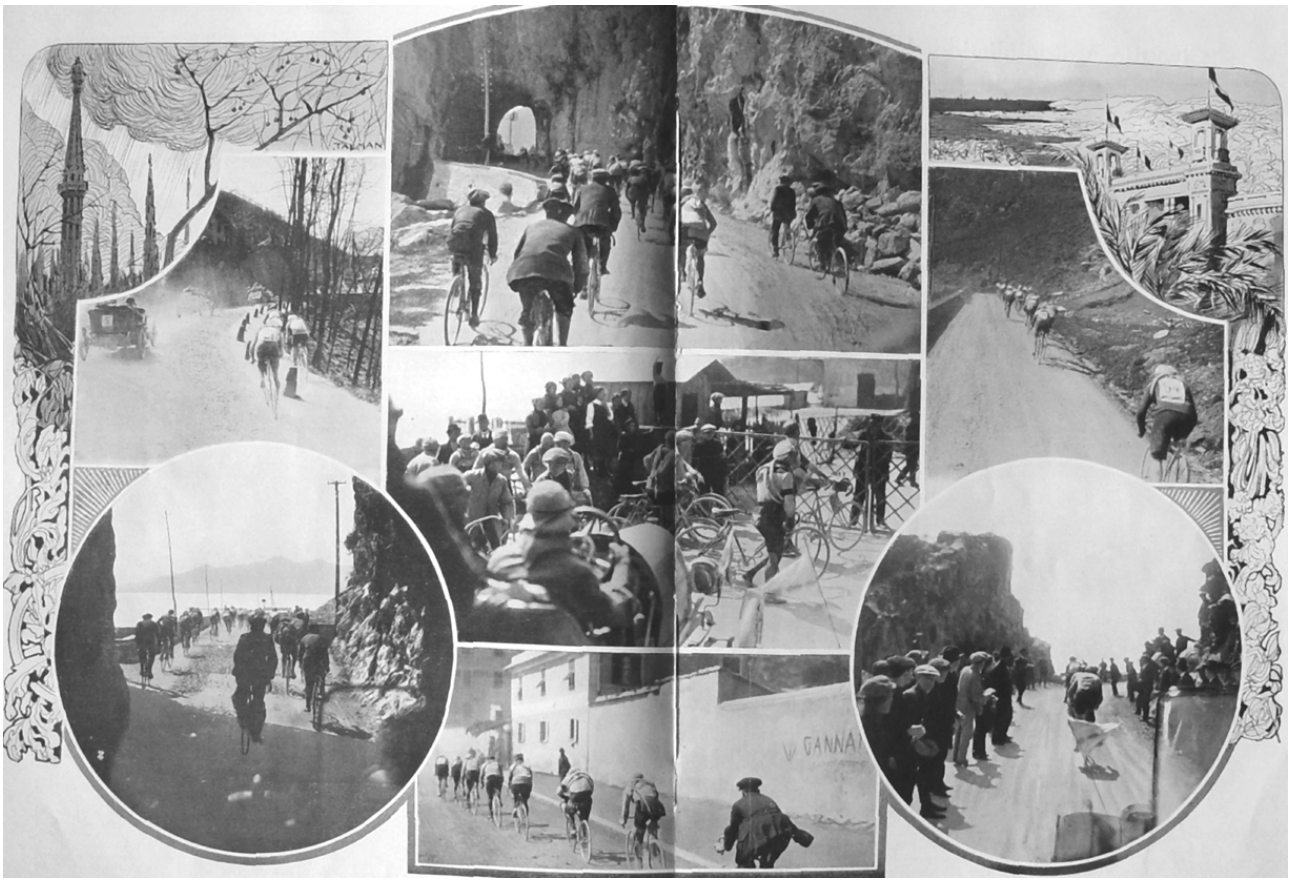
In alto. A sinistra: una fase della punzonatura. La squadra della "Ganna" (lo stesso Ganna, Santhià e Fasoli) posa con altri concorrenti e curiosi. Tra gli altri presenti anche Durando (con i baffi) e Lucotti, il primo a destra in piedi. A destra: Costante Girardengo ha vinto nel 1913 il suo primo Campionato Italiano ed è ovviamente tra i favoriti di questa edizione

Cielo ancora sereno e partenza (al ponte in ferro che attraversa il Naviglio dopo Borgo S. Gottardo) ritardata alle 6.15 vista la media elevata dell'anno passato. Singolare novità, dato il periodo "eroico", la presenza esotica tra i partenti di tre corridori australiani, guardati con curiosità mista a

scetticismo, che in definitiva non sfigureranno. Pronostico incerto, pochi stranieri di grido presenti (l'ultratrentenne Van Hauwaert ormai è "vecchio", Crupelandt pare più adatto alla "Roubaix" che alla "Sanremo"), italiani con la grande occasione di mettersi in mostra, a cominciare da quel Girardengo ormai assurto (con la conquista della "maglia tricolore") al rango di Campione. Stavolta l'avvio è molto tranquillo, sui 20 all'ora, tanto che parenti ed amici si permettono di seguire per diversi km il gruppo con le loro biciclette, gruppo che tra l'altro rimane sempre compatto fino ad Ovada (69 unità su 72 partiti!) anche se si segnalano le solite forature (Cittera, Corlaita ed Annoni) ed i consueti incidenti senza conseguenze (Bassi travolge una bambina attraversando Pavia; Girardengo e Cervi cadono a Casteggio).

In alto. Condizioni climatiche variabili. A sinistra: giornata uggiosa alla partenza. Si viaggia lungo il Naviglio, con il tram in mezzo alla strada. A destra: verso il Turchino la strada è asciutta e, di conseguenza, la polvere soffoca la "carovana"

Gara tranquilla anche sul Turchino dove la selezione si opera "dal basso" visto che in testa nessuno scatta con grande decisione anche se l'andatura si mantiene elevata, per merito soprattutto dei pochi stranieri presenti. In particolare è il belga Doms a segnalarsi ed a sgretolare il plotone nel quale Girardengo si mantiene a fatica al contrario di Galetti e Ganna i quali non vedono l'ora di "vendicarsi" di quel "Giribaldengo" (così lo chiamavano e lo sbeffeggiavano prima della sua "esplosione"…) che guida perentoriamente la "nouvelle vague" del nostro ciclismo. Proprio i due "anziani" lombardi sono gli unici a resistere nella scia dei due attaccanti che nell'ultimo km di ascesa rompono decisamente gli indugi: Alavoine ed il sorprendente Munro sono infatti i primi a transitare nell'ordine in vetta ma la fila indiana del gruppo lanciatosi nel buio della galleria è alquanto lunga, con lo sfortunato australiano che però fora al terzo tornante della discesa dove la situazione sembra chiarirsi un po' di più. Letteralmente sparito Alavoine (pure lui vittima di una foratura), al controllo di Voltri infatti troviamo al comando sei uomini (Santhià, Galetti, Brocco, Agostoni, Azzini e Durando) i quali precedono di un minuto Oriani, Petiva, Garda e Crupelandt nella cui scia si inseriscono Cervi, Chiodi, Borgarello e Ganna mentre Girardengo (in giornata-no) e Van Hauwaert accusano 8'. La Riviera stavolta non delinea le posizioni e tutto rimane in gioco, con continui rimescolamenti di gruppetti: Munro ed Alavoine sono tra i primi a riportarsi in testa ma lo sfortunatissimo francese deve arrendersi ad una nuova foratura, Crupelandt e Ganna coronano un bell'inseguimento e la sfortuna si accanisce su Brocco (tubolare afflosciato) e Passerieu (in forte recupero) che cade ad Albissola. A Savona (100 km all'arrivo) al comando così si ritrovano in cinque (Ganna, Galetti, Munro, Santhià e Crupelandt) ma il loro vantaggio è risicato ed oltre tutto, sotto un sole sempre più caldo, la lotta comincia a latitare. Si susseguono così i rientri in testa alla corsa finchè il plotone dei battistrada raggiunge le 22 unità: oltre all'australiano Kirkham (evidentemente questi "aussie" non sono così male…), c'è anche Girardengo che ha inseguito con grande ostinazione nonostante una forma precaria. Niente di nuovo fino al Capo Berta, l'ultima asperità: Galetti cerca l'affondo decisivo, con Alavoine a ruota.



In alto: fotocronaca della corsa tratta da "Lo Sport Illustrato". Si notino i consueti "accompagnatori" in borghese, sempre presenti accanto ai corridori "veri" negli anni "eroici"

Tra i primi a cedere Corlaita, Beni ed il sanremese Saccone (il primo della sua città protagonista sulle strade di casa) mentre Azzini cade in discesa ed è costretto ad arrendersi. Galetti insiste e per un momento sembra potercela fare ma già ad Oneglia è raggiunto dai primi inseguitori (Alavoine, Passerieu, Crupelandt, Lucotti, Calzolari e Kirkham), poi rientrano anche Agostoni, Santhià e Verde, attardato in seguito da una foratura. Il passaggio a livello chiuso di Arma di Taggia crea un po' di scompiglio nella carovana, permettendo a Ganna e Borgarello di ritornare sui battistrada che quindi a questo punto diventano undici. Le automobili del seguito, rimaste attardate dal passaggio a livello, con i "suiveurs" impazienti di giungere al traguardo per vedere l'arrivo, cercano in tutti di superare i corridori : alcune ci riescono a non più di due km dalla conclusione, altre tentano di passare proprio sotto lo striscione dell'ultimo km quando ormai si sta preparando uno sprint che si preannuncia incerto, con Agostoni in testa seguito da Galetti, Alavoine (molto veloce) e Crupelandt. Un'automobile gialla (di cui mai verranno rivelati gli occupanti) ha un brusco scarto, accelera e tenta di passare in mezzo al gruppo: l' "atto insano" (come dice il cronista…) provoca la caduta di Borgarello (prontamente rialzatosi) e Passerieu che invece subisce gravi conseguenze al punto da essere trasportato in ospedale. Il gruppo ha un inevitabile sussulto: i primi ad approfittare della situazione ed a lanciarsi nella scia di polvere sollevata dalla temeraria auto gialla sono proprio Agostoni e Galetti, tra l'altro compagni di squadra nella "Bianchi". Il lissonese scatta deciso ai 400 metri, impostando uno sprint lunghissimo che premia però il suo azzardo: nessuno infatti riesce a rimontarlo ed il ventenne Agostoni (famoso per le sue grandi doti acrobatiche in discesa e per le sue fughe spesso temerarie) coglie così un po' fortunosamente il successo più importante della sua carriera, passando inoltre alla storia centenaria della corsa per esserne il suo più giovane vincitore (esattamente all'età di 20 anni e 8 mesi). Galetti (mai così vicino alla vittoria sanremese) completa il trionfo bianco-celeste ed italiano: francesi infatti stavolta beffati (ma Crupelandt si rifarà sette giorni dopo vincendo per la seconda volta la tanto amata "Roubaix"…), con non poche polemiche nei confronti degli organizzatori (andati in confusione al punto da non registrare nemmeno i

distacchi…) al termine di una gara nella quale (nonostante la media bassissima) già si intravedono bagliori di "tempi moderni" (selezione difficile, fondo stradale migliorato, stranieri di tutto il mondo, ruote libere in gruppo…) anche se di lì a poco gli unici bagliori mondiali saranno purtroppo quelli dei cannoni e dei fucili. Ma alla fine su tutto aleggia un mistero irrisolto: chi c'era al volante di quella "insana" automobile gialla?

LA VIII MILANO-SANREMO

Servizio fotografico del nostro inviato speciale A. TERUZZI

Come AGOSTONI (a sinistra) e GALETTI (a destra) su macchine **Bianchi** munita di pneumatici **Pirelli** hanno battuto sul traguardo di Sanremo i francesi GRUPELANDT e ALAVOINE

ERMINIO CAVEDINI, *direttore sportivo della Bianchi, mostra orgoglioso la macchina vittoriosa.*

L'VIII Milano Sanremo ha inaugurata trionfalmente la stagione delle corse classiche in Italia, e si è risolta in un tanto sospirato successo italiano. La bella e suggestiva prova che è uno dei canti della **Gazzetta dello Sport**, *contrariamente alle consuetudini s'è combattuta in un modo tutt'affatto diverso dagli altri anni. Quasi sempre infatti in questa — salvo nelle occasioni in cui le condizioni atmosferiche si incaricarono di distruggere ogni gioco d'équipe — uno o due teams, prendendo posizione d'offesa imprimevano alla gara un colore, una vivacità difficilmente riscontrabili in altre gare ciclistiche. Dalla Francia — ove le Case chiamano magari centocinque, trenta rouleurs in difesa dei loro colori — scendeva uno squadrone con tutto il fior fiore dell'elemento atletico internazionale. Altre équipes straniere ridotte di numero e tutte le nostre équipes refrattarie agli accordi, venivano a trovarsi in uno stato di inferiorità di fronte all'avversario team. Oltre il Turchino, giù a Voltri, quando i colori sembravano delinearsi, lo squadrone francese era sempre in maggioranza nel gruppo di testa, sicchè l'attacco partiva da questo e sovente era attacco irrenabile. Quest'anno lo squadrone in parola non è sceso. Invece la calata straniera è stata quasi tutta individuale. Mancando sempre tra i nostri ogni spirito d'équipe la battaglia si è dunque mutata. Una volta tanto, i campioni nostri hanno potuto lottare a parità di condizioni coi temuti stranieri, e dopo tanti anni la vittoria ha arriso finalmente ai nostri leaders. Ed è una vittoria che non ammette discussioni. La corsa è stata fiacca: e sta bene. Però non bisogna scordare che da Milano a Sanremo le salite sono dure e frequenti, poi la distanza è di circa 300 chilometri e ogni dislivello è stato superato a gran velocità. Più che altro non si è creduto d'insistere nello sforzo e in discesa e sul piano. All'arrivo i migliori c'erano tutti e la battaglia finale, così come s'è svolta ha detto nettamente quali erano i più freschi dopo l'intero percorso. La volata è stata lunghissima, gli ultimi 200 metri ampi e liberissimi. Agostoni e Galetti ch'erano quelli che disponevano di più fiato hanno vinto!* **Lo Sport Illustrato** *dopo le critiche, i resoconti, i commenti di cento giornali crede interessante far parlare gli attori, i corridori stessi.*

In alto: il tumultuoso arrivo, falsato da un'automobile del seguito. Agostoni e Galetti i più lesti ad approfittare del caos conseguente: a loro, nell'ordine, le prime due posizioni

ORDINE D'ARRIVO

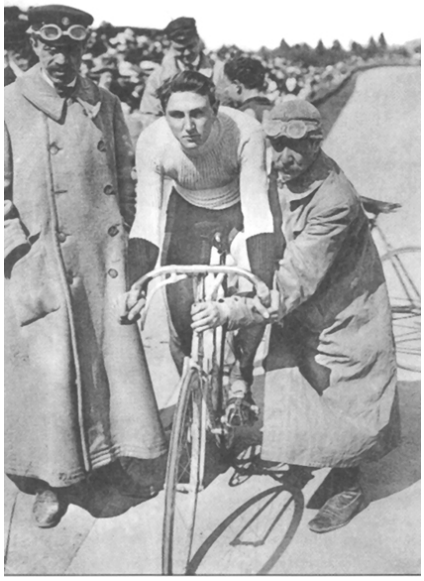
1. Ugo AGOSTONI 286.5 km in 10h32'32" (media 27.176 km/h)
2. Carlo Galetti
3. Charles Crupelandt (F)
4. J. Alavoine (F), 5. G. Santhià, 6. L. Ganna, 7. L. Lucotti, 8. V. Borgarello, 9. D. Kirkham (AUS), 10. A. Calzolari: tutti con il tempo del vincitore. 11. G. Pifferi, 12. C. Oriani, 13. J. Masselis (B), 14. R. Verde, 15. M. Spinelli, 16. A. Gremo, 17. C. Girardengo, 18. L. Saccone, 19. D. Beni, 20. G. Azzini, 21. G. Cervi, 22. E. Pavesi, 23. V. Doms (B), 24. C. Durando, 25. E. Petiva, 26. I. Munro (AUS), 27. G. Lombardi, 28. C. Piercey (AUS), 29. L. Molon, 30. D. Allasia, 31. O. Pratesi, 32. P. Aimo, 33. E. Sala, 34. M. Marangoni, 35. G. Fassi, 36. C. Canepari, 37. G. Rossignoli, 38. G. Bassi, 39. G. Zanella, 40. G. Contesini, 41. D. Ricci, 42. F. Di Gennaro

n.b.: distacchi non registrati a partire dall'11° classificato

UGO AGOSTONI

Lissone (MI) 27.07.1893 / Desio (MI) 28.08.1941

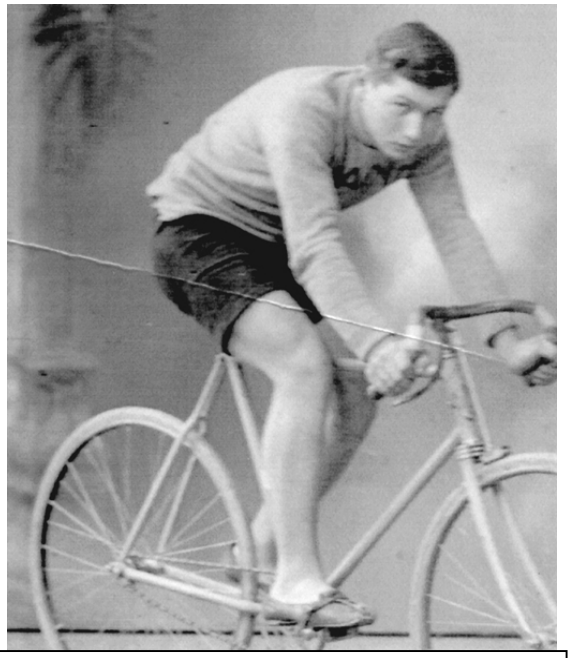
Professionista dal 1911 al 1924 con 4 vittorie
Squadre: Atala (1911), Peugeot (1912), Maino (1913-1914), Bianchi (1914 e 1918-1920), Legnano (1921-1922)
1911 (1) : tappa Roma-Napoli-Roma
1912 (1) : Giro dell'Emilia
1914 (1) : Milano-Sanremo
1920 (1) : tappa Giro d'Italia (a pari merito)



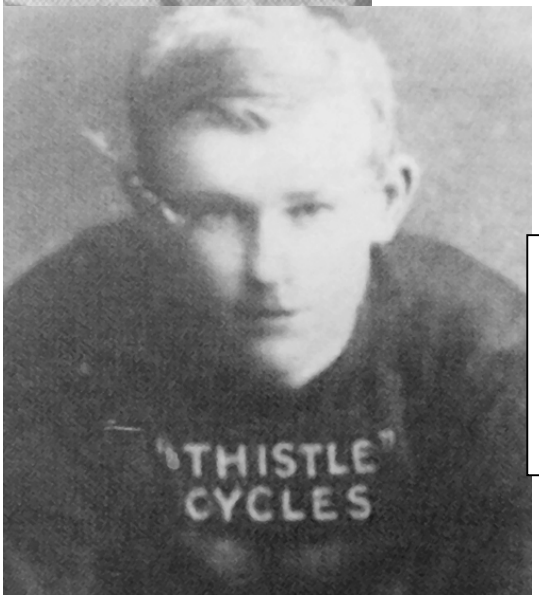
Campioni straordinari caratterizzano questa edizione. In alto, a sinistra: Carlo Galetti che non molla ed a 31 anni suonati sale per la prima ed unica volta sul podio a Sanremo dopo essere stato il migliore sul Berta. Al centro: il francese Charles Crupelandt, specialista delle "classiche del Nord" (due "Roubaix", 1912 e 1914, oltre alla Parigi-Tours 1913), terzo nel caotico sprint finale. A destra un altro francese, Jean Alavoine, primo sul turchino e quarto al traguardo. I transalpini non mancheranno di protestare (inutilmente) contro gli organizzatori per la volata poco regolare

In alto, da sinistra a destra: Giuseppe Santhià, quinto; Ganna, sesto; il ventenne Lucotti conferma buone qualità con il settimo posto. Infine l'australiano Kirkham. Accolto con sufficienza all'iscrizione, riesce a distinguersi in corsa, rimanendo a lungo con i primi ed ottenenedo alla fine una lusnghiera nona posizione

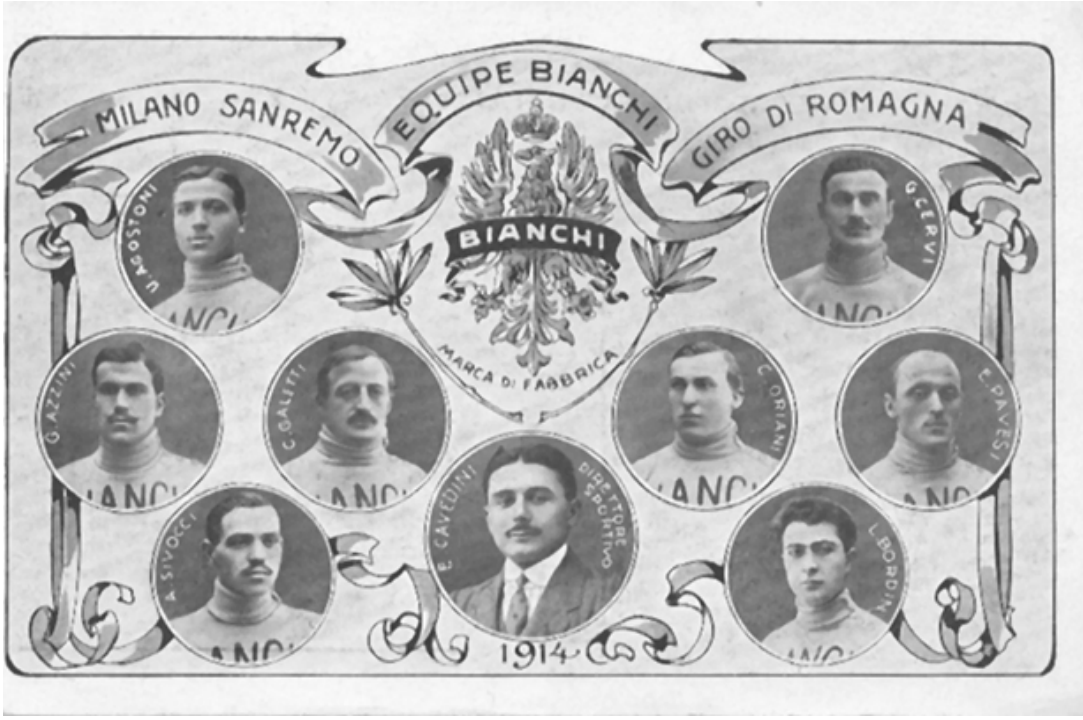
A sinistra: Lorenzo Saccone, già Campione Italiano Dilettanti nel 1912. E' l'unico corridore nato a Sanremo ad aver mai ottenuto un piazzamento nei primi venti della corsa di casa. In questa edizione giunge 18° dopo il 16° posto dell'anno precedente. Non riuscirà a migliorarsi causa la Prima Guerra Mondiale che interromperà definitivamente la sua attività agonistica



In alto: il semi-sconosciuto Romolo Verde, piemontese di Fresonara, protagonista di una buona gara. Spesso con i battistrada, cede nel finale per una foratura, giungendo comunque 14° al traguardo.



A sinistra: un altro australiano, Ivor Munro. Detto "snoowy" per i suoi biondissimi capelli. Anche lui riesce a farsi notare, transitando addirittura in seconda posizione sul Turchino e rimanendo nel gruppo di testa fino al Berta. "Aussie" quindi sugli scudi: chi l'avrebbe mai detto alla vigilia?



In alto: cartolina celebrativa delle grandi vittorie "Bianchi" nel 1914: tra i successi, ovviamente, anche la "Sanremo" di Agostoni