

Il ciclismo alla vigilia della «Sanremo»

Tra Adorni Bitossi e soci una rivalità assurda

Merckx (in gran forma) sigla la Parigi-Nizza



Nizza — Merckx (a destra) e Zandegù sul palco dei vincitori dopo la conclusione della corsa a tappa francese. L'italiano vera pro retrocesso e il successo della frazione in linea andrà a Marino Basso.

Eddy ha vinto anche la cronoscalata della Tourbie - Successo di Basso (per retrocessione di Zandegù) nella penultima frazione

Nizza, 16 marzo. Il belga Eddy Merckx trionfa nella Parigi-Nizza, si presenta come il grande favorito della prossima Milano-Sanremo. Non c'è da stupirsi che Merckx è già in gran forma e lo ha confermato nell'ultima giornata di gara aggiudicandosi nettamente la cronoscalata della Tourbie davanti a Poullidor e Van Springel, una prova che ha visto Giomondi classificarsi al settimo posto, con un ritardo di ben 1'20", e ciò dimostra che Giomondi è ancora molto lontano dalle sue migliori condizioni.

«Premio d'Apertura» al galoppo

Amsterdam precede Martorel e Palidoro

MILANO, 16 marzo. Apertura in sordina a sviluppo a San Siro. Programma modesto e corse non proprio affollate di concorrenti. Il pubblico, numerosissimo, avrebbe meritato un miglior spettacolo: si è comunque confortato con il tempo del sole e il verde del prato dell'ippodromo, che sta svelando dei dimessi abiti invernali.

La prova di centro del programma, appunto il Premio d'Apertura, dotato di cinque milioni di lire, ha visto sei cavalli allinearsi alla partenza: Lady «M», Moscon della scuderia Feri, Amsterdam della scuderia Dogi, Prestissima della scuderia Lambro, Martorel della scuderia Sandra, Antar della scuderia Tre Omani.

Favorito Moscon, offerto a 160 contro 100 sulle baguette dei bookmakers, mentre Palidoro, favorito dalla tipica rivalità pasiana, la guerra del «perdo io, ma non vinci tu», che non è un modo di essere avversari in maniera giusta, e lo dicano le parole di nientismo, di nazionalismo, di quell'eccessivo amor di patria che fa perdere la tramontana a taluni operatori.

Speriamo che Giomondi (ancora in fase di preparazione), Zandegù, Danelli e Basso tornino dalla Francia in serenità, speriamo anche (sperare non costa niente) di vincere la «Sanremo» che nonostante le riduzioni (spende 9.977 elementi, un criterio selettivo che sa di discriminazione), vedrà alla partenza 280 corridori e un interminabile corteo di macchine, sicché diamo per scontato che la gara non sarà regolare. Oggi, la stessa Gazzetta dello Sport avverte la necessità di rinnovare la vecchia «Sanremo», ma è un problema che esiste da anni e che Torino, a meno di un anno, non si può permettere di ignorare.

Anche l'organizzazione della Tirreno-Adriatico non è stata immune da qualche problema, in questi giorni si è parlato di traffico che ha messo in pericolo l'invio dei corridori, uno dei quali (Finocci) è addirittura fermato in un timore di finire contro qualche automotozista. Il parere di chi è stato informato è che si tratti di una cosa da risolvere, ma che non si deve perdere di vista che la «Sanremo» è un problema che esiste da anni e che Torino, a meno di un anno, non si può permettere di ignorare.

Jackie Stewart (Matra Ford) trionfa a Brands Hatch

BRANDS HATCH, 16 marzo. Jackie Stewart ha vinto nel weekend del primo fine settimana del campionato di Brands Hatch, non valida per il campionato del mondo di formula uno. In queste, al volante della Matra Ford, ha coperto la distanza di 100 chilometri con una velocità media di 178,8 chilometri orari, addebitata a superare alla metà della gara il record primario sul circuito. Al secondo posto Graham Hill su Lotus, terzo il olandese Dennis Hulme su Ferrari, quarto il scozzese John Surtees su Lotus.

Vincendo la Coppa Strazzi

Combinata alla Pellissier

Fasolis super nel gigante del «Max Mara»

CERRETO LAGO, 16 marzo. Lo sci Club Pellissier, presieduto da Gino Fasolis, ha vinto la Coppa Strazzi, la coppa di bronzo del campionato di sci alpino, nel complesso della categoria maschili. I vincitori sono: Gino Fasolis, 14 anni, 11.300 metri; Giancarlo Basso, 14 anni, 11.300 metri; Fulvio Martini, 14 anni, 11.300 metri; Roberto Fasolis, 14 anni, 11.300 metri; Gino Fasolis, 14 anni, 11.300 metri.

Fiorotto

Alla rumena Drimba si ripete il «Martini»

TORINO, 16 marzo. Il rumeno che vince la terza edizione della Coppa Europa, aveva sconfitto tutte le quattro le scuderie della «Dinamo», ha vinto il «Trofeo Martini» di fiorotto. Il vincitore è stato Drimba, della scuderia Sarmat, che ha battuto la rumena di Drimba, della scuderia Sarmat, 20 a 10. Il secondo è stato Palidoro, della scuderia Sarmat, 15 a 10. Il terzo è stato Danelli, della scuderia Sarmat, 10 a 10. Il quarto è stato Basso, della scuderia Sarmat, 10 a 10.

Trevino migliora il record di Baldini

CITTA' DEL MESSICO, 16 marzo. Il messicano Baldini Trevino ha migliorato il primato mondiale dell'ora di ciclismo dilettante su pista compiuto km. 49.897. Il record precedente apparteneva all'italiano Eraldo Baldini con km. 49.824, stabilito a Vicenza il 29 settembre 1967.

ORDINE D'ARRIVO

I TRAVENSI FINO all'isola di Gozzano km. 110, 23.300 metri. Arrivano in ordine: Giovanni Favini, 23.300 metri; Gino Fasolis, 23.300 metri; Fulvio Martini, 23.300 metri; Roberto Fasolis, 23.300 metri; Gino Fasolis, 23.300 metri.

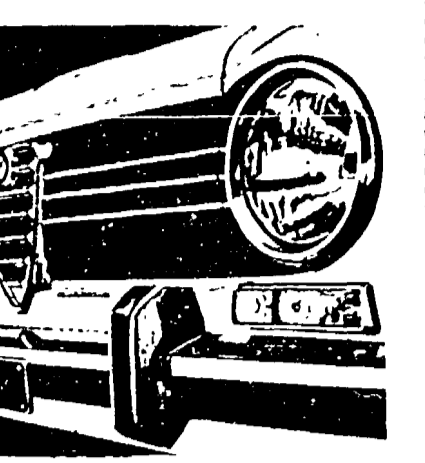
NAUTICA AUTO AERONAUTICA... «Giulia»: più pregi con minor rumore

Il fuoribordo all'origine della diffusione della nautica

Il motore fuoribordo (mettendo molta penne — che diversamente non si sarebbe mai azzardato alla spina ed al rischio maggiore della grossa barca a motore in fuoribordo — di questo motore l'acqua è stato per la nautica da diporto quello che ha maggiore successo è stato per la motorizzazione di mare. Oggi il motore fuoribordo è stato perfezionato al punto che non si può più parlarne di un motore fuoribordo, ma di un motore fuoribordo che è un motore fuoribordo.

L'Alfa raggiunge il traguardo delle centomila «1300 TI»

«Giulia»: più pregi con minor rumore



L'esperienza della «1750» estesa a tutta la produzione Sino a quattro strati di pannelli fonoassorbenti - Nuova frizione - Una vettura che s'impone nella sua categoria

Nata nel 1965, la «Giulia 1300 TI» ha poco più di tre anni e mezzo di vita, eppure in questi giorni, dalle catene di montaggio dell'Alfa Romeo, scende la centomilina vettura della serie «Giulia». Oggi si può migliorare di rendere ancor più confortevole la «1300 TI».

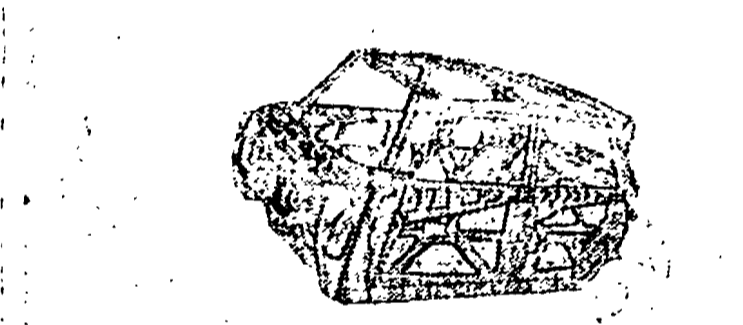
Per questa ragione i tecnici dell'Alfa Romeo, presentando ad inizio di stagione la nuova serie «Giulia», non hanno dimenticato di migliorarla, di rendere ancor più confortevole la «1300 TI».

Le vetture Alfa sono note per la loro potenza, per le loro doti di accelerazione, per la tenuta di strada. Erano anche note per la loro rumorosità. Oggi si può dire che, dalla nascita della «1750» che per prima ha beneficiato delle innovazioni tecniche, ferme restando le qualità, è praticamente sparito il difetto, in quanto si era già potuto riscontrare nelle rapide prove effettuate alla presentazione di tutta la serie mod. 1969.

Una prova più prolungata della «Giulia 1300 TI» non ha fatto altro che confermare la prima impressione, soprattutto alle alte velocità. L'insonorizzazione della «Giulia 1300 TI» è stata realizzata con la perfezione che, a vettura lanciata, se si ha motivo di accendere il ventilatore, si è avvertito il rumore che questo produce, mentre non si sente quello del motore.



Lo schema illustra l'estensione dei pannelli fonoassorbenti e la loro stratificazione



La «Giulia 1300 TI» monta quattro freni a disco sovradimensionati con modulatore di frenata su quello della ruota posteriore e servofreno a depressione. Il freno a mano — più chiaro nello schema — è indipendente dall'impianto principale ed agisce sulle ruote posteriori con appositi tamburi.



L'ossatura dell'abitacolo della «Giulia» garantisce il massimo possibile di sicurezza. Nella parte anteriore e posteriore della vettura le lamiere sono strutturate per assorbire progressivamente un urto eventuale

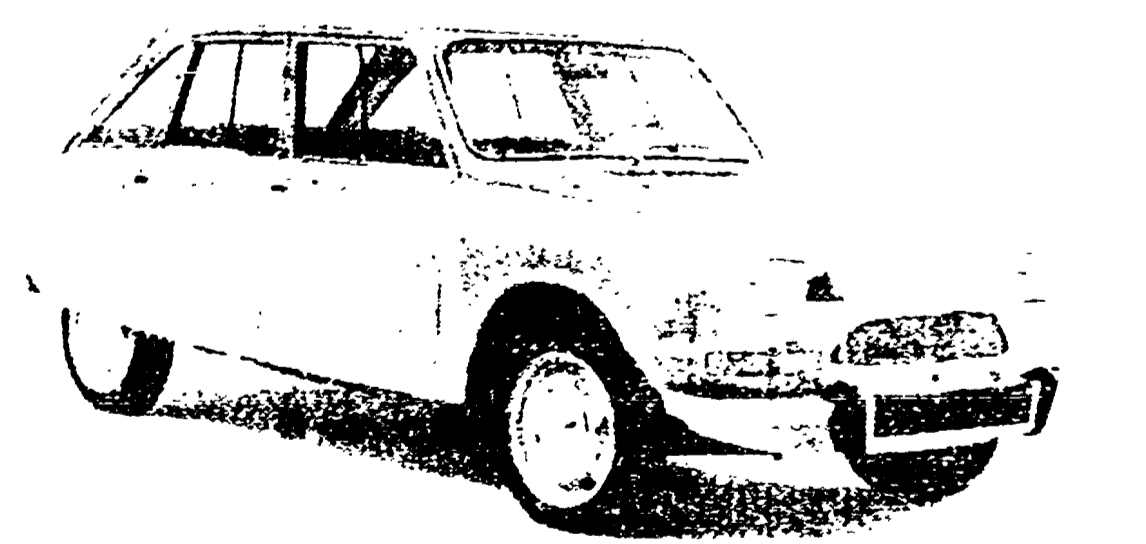
La scheda tecnica

Motori: cilindri n. 4 in linea; alesaggio mm 74; corsa mm 75; cilindrata cc 1296; potenza a 6000 giri CV/SAE 41; potenza fiscale CV 15. Dimensioni: passo mm 2510, carreggiata anteriore mm 1524, carreggiata posteriore mm 1574, larghezza massima mm 1600, larghezza massima mm 1560, altezza massima da vetta scaria mm 1430; peso in ordine di marcia kg 1010. Velocità massima oltre km/h: 190. Consumi: 15,5 SR 15; Pneumatici a richiesta 165 SR 14; Numero posti: 5. Impianto elettrico: Volt 12; Capacità serbatoio litri 40; Carburante: benzina; Distribuzione: a valvole in testa, disposte a V, comandate direttamente da due alberi a camme che agiscono con l'interposizione di birchirina a bagno d'olio. Valvole di scarico al sodio. Accensione: candele Golden Lodge. Frizione: monodisco a secco con pignone e carburatore a comando progressivo. Molla a diaframma. Comando idraulico. Cambio di velocità: 5 marce sincronizzate e retrorovina. Comando a cliche. Ponte posteriore: armato alla struttura portante per mezzo di due antomi longitudinali e di un elemento di reazione trasversale articolato sulla sovracca e sul ponte con stadi cinematici e differenziale a slitta a coppia conica e del tipo pignone. Suspensione anteriore: a ruote indipendenti collegata alla sovracca mediante bracci trasversali e imbottiti di molla. Ammortizzatori idraulici a telescopio antistruccio. Barra stabilizzatrice trasversale. Suspensione posteriore: a ruote indipendenti collegata alla sovracca mediante bracci trasversali e imbottiti di molla. Ammortizzatori idraulici a telescopio antistruccio. Barra stabilizzatrice trasversale. Servosterzo a comando a cliche.

Pur conservando le caratteristiche della «AM1 6»

La «AM1 8»: una versione ingentilita della berlina utilitaria della Citroen

Aumentata l'abitabilità e la visibilità - Sterzo più dolce - Frizione centrifuga opzionale



La presenza di una linea che utilizza l'intero spazio, e che non sacrifica la visibilità, è una delle caratteristiche più apprezzate di una vettura utilitaria. La Citroen AM1 6, da sempre, ha saputo sfruttare al massimo le sue doti di abitabilità e di visibilità.

La «AM1 8», pur conservando le caratteristiche della «AM1 6», ha ottenuto un aumento di abitabilità e di visibilità, grazie all'adozione di un nuovo design che ha permesso di ampliare lo spazio interno. Inoltre, l'adozione di un nuovo sterzo più dolce e di una frizione centrifuga opzionale, ha reso il guidare la «AM1 8» ancora più confortevole.

La «AM1 8», pur conservando le caratteristiche della «AM1 6», ha ottenuto un aumento di abitabilità e di visibilità, grazie all'adozione di un nuovo design che ha permesso di ampliare lo spazio interno. Inoltre, l'adozione di un nuovo sterzo più dolce e di una frizione centrifuga opzionale, ha reso il guidare la «AM1 8» ancora più confortevole.