

Agostini costretto al ritiro nella «350»

E di Pasolini anche il secondo round

Nelle altre gare della giornata motociclistica modenese si sono imposti: F. Villa (50 cc), W. Villa (125), ancora Pasolini (250) e Agostini (500)

SERVIZIO

MODENA, 23 marzo. Adesso sono 2 a 0. Si va mettendo mica troppo bene per la «M.V.» e Agostini. Dopo Rimini, ecco oggi nel «Gran Premio Unipol» a Modena il nuovo trionfo della «350» di Pasolini. Stavolta non c'è stato neppure un tentativo di lotta. Dopo appena un giro s'è visto subito Agostini in difficoltà. Nelle due curve a gomito dell'autostrada la sua macchina pareva bloccata al cospetto di quella di Pasolini. L'asso della «M.V.» si allora fermato al box e ripartito nuovamente dopo aver perso un giro, ma quasi al termine della quarta tornata abbandonava definitivamente i tecnici della casa partenopea per un sassolino insinuato nel motore. Agostini accennò che quando ha tentato di forzare fu avvertito che qualcosa non girava a perfezione nella sua macchina. I più però cominciarono a sospettare che la nuova «Benelli» e Pasolini stanno marciando decisamente forte come mai hanno fatto. Se non ci scoppiò fuori qualcosa di nuovo dalla «M.V.» (ad esempio: il misterioso 6 cilindri), il predominio della casa toscana potrebbe assumere proporzioni vistosissime.

Oggi Renzo Pasolini ha vinto «giococchiano» sia nelle «tre e mezzo» che nella «250». In una giornata fredda, piovosa, invernale, egli ha anche superato brillantemente l'esame climatico, e questo qualcuno ha dovuto sfilargli i guanti al termine della «due e mezzo» poiché, intorpidito dal freddo, lui non ci riusciva. Agostini ha vinto in compagnia agevolmente nella «500», com'era previsto. Pertanto le uniche gare che si sono svolte sul piano dell'interesse non avendo sin dall'inizio un dominatore incontrastato, sono state quella delle «50» e quella di Francesco Villa, contro gli sfortunati Sottili e Parloti e quella delle «125», vinta da Walter Villa, il quarto in pista. In questa occasione l'arrivo riusciva ad aggantare forte Lazzarini dopo una burdosa partenza. Passa il tempo ma il film della corsa non muta. A poco più di un giro spicca la Candy, la «Sigma» di Brambilla, che aveva dominato sino allora, perde colpi il che consente agli inseguitori di rianimare la gara. Brambilla, colpito da scena al secondo passaggio: Agostini e in difficoltà ed è costretto a fermarsi al box. Subito riparte la Candy, la quale riparte subito. La corsa però ha già perso il suo motivo d'interesse dato che Pasolini prende

nettamente a comandare. Anche Agostini, dopo aver perso quasi un giro, riprende, ma prima d'iniziare il quinto giro, abbandona definitivamente. La pioggia fa parecchie vittime e i ritiri si susseguono a ritmo intenso. Spaggiari viene a trovarsi al secondo posto e Milano al terzo. E' chiaro che vincerà Pasolini dopo aver doppiato tutti i concorrenti ad eccezione del generoso Spaggiari.

Si continua con la «250» e anche qui Pasolini fa subito il vuoto. Alle sue spalle si sviluppa un gruppetto formato da una vivace lotta fra Bergamonti e Milano per il secondo posto. Alla lunga il primo prevale abbastanza nettamente.

Infine arriva la «500». Altra corsa senza storia, con Agostini che domina incontrastato. Per due terzi di gara c'è ancora Bergamonti fra i migliori, ma per poi alla macchina egli dovrà fermarsi. Ancora in gamba Mandolini.

Franco Vannini

Seconda dietro la Ford G.T. 40 a Sebring

Eccezionale esordio della Ferrari 312 P

La vettura di Maranello era in testa con 24 km. di vantaggio, ma un guasto l'ha privata della vittoria

Una «dodici ore» così appassionante non si era mai vista sul circuito della vecchia base aerea di Sebring: la Ferrari 312 P con la quale la Casa di Maranello torna al campionato mondiale di endurance è arrivata ad un soffio dalla vittoria, ma ha dovuto accontentarsi di un secondo posto — pur sempre eccezionale per una macchina all'esordio — dietro la Ford GT-40 di Jackie Ickx e Jackie Oliver.

L'appassionante competizione ha visto le posizioni di testa cambiare ben 14 volte, con Porsche, Lola-Chevrolet, Ferrari e infine Ford che si sono alternate al comando. Ma se Ickx Oliver sono i triomfatori della giornata, un elogio senza riserve va rivolto all'italiano americano Mario Andretti e al neozelandese Chris Amon, i piloti della Ferrari.

La loro vettura, a meno di 2 ore dalla conclusione della gara, aveva 24 chilometri di vantaggio quando ha accusato il guasto che doveva decidere le sorti della corsa: non al radiatore con motore surriscaldato. Ciò ha richiesto una fermata di box di 10 minuti, ma nel frattempo la Ford è sbriciata in testa.

Le Porsche sono finite terza, quarta e quinta, dopo una partenza bruciante, che le ha viste occupare le prime quattro posizioni di testa. E'

Bis di Scuola (Abarth 2000) nella corsa di Avola

SIRACUSA, 23 marzo. Domenico Scialoja, su «Abarth 2000», ha vinto, per la seconda volta consecutiva, la gara auto-motociclistica in salita Avola-Avola (circa 102 km) con un tempo di 6'03"8, alla media di kmh 111,134. Nell'ordine si sono poi classificati:

2. «Black and White» (Dino 2000) 6'09"7; 3. Salvatore Gallo (Abarth 2000) 6'14"1; 4. Giuseppe Marotta (Abarth 2000) 6'14"1; 5. Alfio Gambino (Abarth 2000) 6'14"1; 6. Vincenzo Virgilio (Abarth 2000) 6'14"1; 7. Amalfitano (Abarth 2000) 6'14"1; 8. Mattia Scialoja (Abarth 2000) 6'14"1; 9. Mattia Scialoja (Abarth 2000) 6'14"1; 10. Mattia Scialoja (Abarth 2000) 6'14"1.

Il neozelandese Pietro La Pedola, favorito della gara, ha tamponato con la sua «Dino 2000 S», a due chilometri dalla meta, una vettura in sosta. Nell'incidente sono rimasti leggermente feriti due spettatori: il pilota di gara per guasti ai radiatori.

Classifica finale:

1. Ford GT-40 (Ickx-Oliver) 239 giri; 2. Ferrari (Amon-Andretti) a 6 giri; 3. Porsche (Bretzler-Strommelen) a 6 giri; 4. Porsche (Mitter-Schütz) a 6 giri; 5. Porsche (Reigl-Lins) a 6 giri; 6. Lola-Chevrolet (Giesche-Motzsch) a 10 giri; 7. Porsche (Ellford-Altwood) a 11 giri; 8. Porsche (Smother-Baker) a 25 giri; 9. Ferrari (Rodríguez-Kolb) a 25 giri; 10. Chevrolet (Yenko-Gulfstrand) a 30 giri.

NAUTICA AUTO-AERONAUTICA... (repetitive text)

La Opel le ha lanciate sul mercato italiano

Più piccole e più comode le tre nuove «Cadillac all'europea»

Requisiti principali: maneggevolezza e sicurezza - I prezzi sono, naturalmente, elevati

Da questo mese sono disponibili anche sul mercato italiano tre nuove della Opel, battezzate le «Diplomat all'europea»: la «Diplomat», l'«Admiral» e la «Kapitan». Per i modelli si è puntato sulla formula del comfort e della linea all'insegna delle brillanti prestazioni e della sicurezza.

Ecco alcune delle caratteristiche più salienti delle vetture. Rispetto ai modelli precedenti, il «step» aumentato lo spazio per le gambe e la testa ai sedili anteriori, benché siano state ridotti le dimensioni esterne delle vetture (148 mm in meno in lunghezza e 50 mm in meno in larghezza). La carrozzeria è di nuovo disegno: la compattezza della «Cadillac all'europea» si unisce alla maneggevolezza, per favorire guida e parcheggio nell'intenso traffico delle città.

La differenza che distingue le «Diplomat» dalle «Admiral» e dalle «Kapitan», riguarda sostanzialmente le luci anteriori posteriori che sono verticali anziché orizzontali, oltre che alcune rifiniture quali ad esempio il rinforzo in acciaio su i paraurti per tutta la loro lunghezza.

Le vetture sono munite di bagagliaio più basso, ampio e maggiormente maneggevole. I testisti sono a scomparsa totale quando non sono in funzione. Le Opel montano i sedili anteriori e regolabili, per garantire la comodità nei lunghi viaggi. A richiesta è disponibile l'aria condizionata.

Per garantire una maggiore sicurezza, sulle ultime «all'europea» della Opel è stato inserito uno speciale rinforzo protettivo in acciaio tutto intorno alla parte anteriore della vettura, dalle fiancate al tetto, al pavimento. E ciò la aggiusta alla colonna tetrafile dello sterzo in caso d'urto, alle cinture di sicurezza, alla carrozzeria così accesa, differenziata e ai freni di maggior dimensioni.

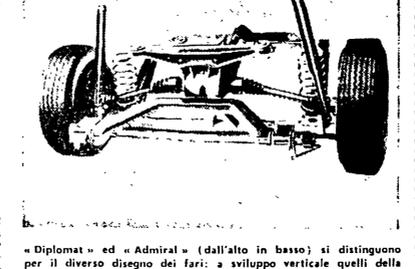
All'interno dell'abitacolo sono state evitate con cura le punte spigolose con abbondanti imbottiture in materiale elastico, interruttori dei comandi non sporgenti ecc.

I motori montati dai tre modelli, hanno tutti una cilindrata di 2784 cc ma con potenze che variano da 150 a 160 cavalli SAE. La «Diplomat» può essere inoltre fornita con un motore di 3534 cc, di cilindrata, che sviluppa la potenza di 224 CV (SAE). Su tutti i modelli a sei cilindri è disponibile a richiesta, il cambio automatico.

Altra novità interessante è costituita dal retrofreno a ruote indipendenti, con differenziale a slittamento e scilenti, che rendono più confortevole la guida e più stabile la marcia.

I prezzi della «Cadillac all'europea» vanno dai 2 milioni 335.000 lire della «Diplomat» ai 3.334.000 lire della «Admiral», e si escludono quindi da un vasto mercato.

G. B.



«Diplomat» ed «Admiral» (sull'alto in basso) si distinguono per il diverso disegno dei fari: a sviluppo verticale quello della «Diplomat», a sviluppo orizzontale quello della «Admiral». Nella foto qui sopra: il retrofreno della «Cadillac all'europea».

L'«hovercraft» si impone sulle linee marittime

Qualcuno tempo fa è stato annunciato che nel '70 verrà messo in servizio un «hovercraft» fra la Sardegna e il continente sulla linea Roma-Olbia. Lentamente ma sicuramente il mezzo di trasporto aerei-imponibile, grazie ai vantaggi che è in grado di vantare, e che vediamo qui di seguito.

La caratteristica principale di un «hovercraft» è quella di galleggiare su un letto d'aria compressa, da apposte turbine, che sfuocano continuamente tutto attorno allo scafo uscendo dall'alto e sottostante al gommato; questa chiusura elastica, o sottana serve a trattenere l'aria ma al tempo stesso è adatta e si deforma davanti ad ostacoli che venissero così superati con facilità.

Quali i vantaggi? Un «hovercraft» a motore può avanzare indifferentemente su terreni mediamente accidentati, su sabbie e paludi e sull'acqua.

Monte l'uso su terra sembra interessante piuttosto per gli impieghi militari, la utilizzazione civile è orientata al trasporto di persone, sull'acqua, in concorrenza con gli aerei tradizionali e con gli aliscafi.

La presenza del cuscinetto d'aria permette di eliminare totalmente le resistenze dovute all'attrito con l'acqua, che adotta diversi ed originali dispositivi di sicurezza, il cui impiego può essere razionalmente previsto in futuro anche sulle vetture di tutti i generi.

La sicurezza dell'hovercraft è molto buona, in quanto il mezzo è costruito in lega di alluminio e la sua forma alla parte che assicura il sostentamento, il suo peso è in grado di galleggiare su acqua e su terra. Inoltre, la sua velocità è di 120 km/h.

E' evidente che con questa velocità si riduce molto il tempo del viaggio, con un risparmio di tempo, oltre il mare e con grande convenienza economica, perché il veicolo è in grado di essere utilizzato in tutto il mondo, portando più carico con meno spesa.

La sicurezza dell'hovercraft è molto buona, in quanto il mezzo è costruito in lega di alluminio e la sua forma alla parte che assicura il sostentamento, il suo peso è in grado di galleggiare su acqua e su terra. Inoltre, la sua velocità è di 120 km/h.

E' evidente che con questa velocità si riduce molto il tempo del viaggio, con un risparmio di tempo, oltre il mare e con grande convenienza economica, perché il veicolo è in grado di essere utilizzato in tutto il mondo, portando più carico con meno spesa.

CAMPIONATO ITALIANO DI BASKET

64 a 61 per la Fides 76 a 66 al termine di una partita molto combattuta 83 a 70 alla Butangas

La Candy a nervi tesi

FIDES (Gavagnin (20), Bufalini (10), Marzetti (11), Williams (8), Abbate (5), Cotti, Vignoli (15), Ferris (15), Ferris (15), Dazzi, CANDEI (10), Mura, Lombardi (21), Zuccheri (10), Rundo (18), Buzzaro (12), Marini, D'Amico, Cossentino (14), Sneider (14), ARBITRI: Massal e Corzani (Fidenes).

NOTE: Iri liberi: 5 su 12 (C.). 14 su 20 (F.). Scelti per 5 falli: Mura (10), Ferris (10), Cotti (4), 11' Zuccheri (C.).

Zampata dell'Ignis condanna il Boario

IGNIS: Rusconi (9), Floraba (9), Paschini (12), Consonni (10), Ossola (12), Menezzi (8), Malagodi (10), Zuccheri (20), Raga (15), BOARIO: Bernardini (16), Pozzetti (12), Zuccheri (10), Zuccheri (10), Pizzicelli (10), Bariviera (6), Stefanini (10), Peroni (7), Kuznetsov (10), Jassi (10).

ARBITRI: Laglini di Montefiore e Mazzanti di Trieste.

NOTE: Palazzetto quasi esaurito: più di duemila spettatori. Tiri liberi: Boario 26 su 40; Ignis 26 su 32. Scelti per cinque falli: Floraba, Bariviera, Peroni, Raga, Jassi.

SERVIZIO BOLOGNA, 23 marzo

La tensione spasmica che attanagliava i giocatori della Candy, ha giocato un brutto scherzo alla squadra bolognese che ha perso «brutto» contro la Fides (64-41).

Sapevano gli uomini di capitano Lombardi che perdere ogni significava precipitare in prima zona retrocessione. Si sono battuti con «grinta», ma avevano i nervi a fior di pelle e non ce n'erano per un «Gavagnin» sempre lucido e preciso, Vittori e Bufalini, non hanno perdonato gli ingenui errori commessi dai bolognesi, che hanno a perso una infinità di palloni in malo modo. Il primo tempo si era chiuso con vantaggio dei locali: 31-29.

Nella Candy si sono salvati Cosmelli e Zuccheri.

DAL CORRISPONDENTE PADOVA, 23 marzo

Per il Boario ormai non ci sono quasi più speranze: la squadra è avviata decisamente verso la serie B. Era questa la partita decisiva e l'ha persa. Non si può però dire che i padovani non abbiano lottato, non hanno ceduto, ma il contrario si sono battuti nella mischia con animo, volontà, grinta, ma è mancato loro aiuto. Feste, infortunio ed anche la qualità realizzatrici nei «liberi».

L'Ignis ha pure giocato con molto nervosismo, d'altra parte anche per la squadra di Varese era questo un incontro decisivo e importante. Ma i padovani hanno tenuto alta la lucidità nei momenti decisivi e determinanti. Negli ultimi cinque minuti praticamente quando la partita era ancora aperta, tutta da giocare, con le due squadre praticamente sullo stesso livello (un punto soltanto per l'Ignis) il Boario ha sciolto il nodo, e i «varenesi» hanno ottenuto il vantaggio che li ha portati al traguardo della vittoria.

Dell'Ignis naturalmente i migliori sono stati ancora Villotti, Raga, Ossola, Paschini, che

LE CLASSIFICHE

Classe «50»: 1. Francesco Villa (Honda) km. 74,80 in 47'38", media km. 92,47; 2. Paolo Sottili (Miracolo) km. 74,22 in 47'38", media km. 92,30; 3. Alberto Parloti (Miracolo) km. 74,22 in 47'38", media km. 92,30; 4. Roberto Villa (Honda) km. 74,22 in 47'38", media km. 92,30.

Classe «125»: 1. Walter Villa (Honda) km. 74,80 in 47'38", media km. 92,47; 2. Paolo Sottili (Miracolo) km. 74,22 in 47'38", media km. 92,30; 3. Alberto Parloti (Miracolo) km. 74,22 in 47'38", media km. 92,30; 4. Roberto Villa (Honda) km. 74,22 in 47'38", media km. 92,30.

Classe «250»: 1. Renzo Pasolini (Honda) km. 74,80 in 47'38", media km. 92,47; 2. Paolo Sottili (Miracolo) km. 74,22 in 47'38", media km. 92,30; 3. Alberto Parloti (Miracolo) km. 74,22 in 47'38", media km. 92,30; 4. Roberto Villa (Honda) km. 74,22 in 47'38", media km. 92,30.

Classe «500»: 1. Renzo Pasolini (Honda) km. 74,80 in 47'38", media km. 92,47; 2. Paolo Sottili (Miracolo) km. 74,22 in 47'38", media km. 92,30; 3. Alberto Parloti (Miracolo) km. 74,22 in 47'38", media km. 92,30; 4. Roberto Villa (Honda) km. 74,22 in 47'38", media km. 92,30.

L'Onestà costretta alla resa

SIMMENTHAL: Telli (8), Brunati (10), Masini (11), Lanzi (12), Simmenthal (11), Tili (11), Geronzi (11), Frattini. Non entrati: Frattini, Geronzi.

ALL'ONESTA: Latorini, Nizza, Albionio (8), Zanatta (1), Gatti (8), Bovone (11), Isaac (16), De Rossi (1). Non entrati: Bulgarelli e Bertolotti.

ARBITRI: Marchesi e Vietti di Ferrara.

NOTE: Tiri liberi: 7 su 11 per il Simmenthal; 15 su 20 per l'All'Onestà.

Ipica alle Capannelle

Segeste, romanzata da un capo all'altezza del 100 metri della pista, per ora si è guardata il premio saccaroa (classe «Elena») disputato oggi all'ippodromo romano delle Capannelle. Il cavallo registrato la grave decisione fornita dalla favorita Cifera. Non valutate invece la dormentella Teresa Tibaldi, seconda all'ingresso di diritto, veniva premiata dal suo favorito, Frattini, dopo che non era riuscito a farla correre bene.

Sorpresa di Segeste nel Premio Saccaroa

Al posto d'onore Ramondina da Capua, vincitrice del Premio Saccaroa, appariva ancora bisognosa di lavoro.

Al bettine favorite Ramondina da Capua e Cifera offerte nei 2 e 1. I tre confronti di Teresa Tibaldi e Segeste a 3 e le altre a quote superiori.

Al via andava subito al comando Segeste sulla ribalta, si agguantava Teresa Tibaldi e Ramondina da Capua, mentre quarta era la Regente e le altre in fila indiana. Sulla la di mutato lungo la retta di fronte: era sempre Segeste a condurre con un paio di lunghezze di vantaggio all'incirca

Battuto il Ramazzotti

NOALEX (Gadolin (12), Bovato (1), Avolio (16), Gadagnini (1), Nobile (1), Botta (11), Galliani (1), Trabasso, Rajkovic (11).

RAMAZZOTTI (Garcia (1), Alba (1), Fattori (1), Napolioni (1), Pichetti (1), Kunderfranco (1), Galliani (1).

ARBITRI: Nobile di Milano, Albionio di Busto Arsizio.

DAL CORRISPONDENTE VENEZIA, 23 marzo

Dopo lo strepitoso successo di Bologna, il Noalex si è presentato al «Saccaroa» con una formata piuttosto compatta, e, con l'eccezione che il favorito di coda avrebbe potuto presentarsi un ostacolo di piuttosto facile superamento, la lotta è rimasta, effettivamente, marciante di un gioco serrato, giocato per 74, non hanno potuto che esibire la loro meravigliosa volontà, la quale, ovviamente, poteva apparire ancora più evidente, a stimolazione da parte del pubblico, ma non «segretolo» l'insidiosa tecnica ed esperienza dei veneziani.

Malgrado tutte le buone intenzioni dei capitolini, il primo tempo terminava con il vantaggio del Noalex con 39-26. Nella ripresa l'altolatore veneziano incrementava ulteriormente le sue fila con i rinforzi, accoraggiando questi a non forzare e ad orientarsi verso una tattica temporeggiatrice, e comunque sufficiente per affrontare la batosta della vittoria al gusto ed equo punteggio di 57-40.

Toni Condello Marino Marin

La vettura da competizione presentata a Ginevra da Pininfarina

Un serbatoio di sicurezza per la «Sigma Grand Prix»

Eccezionale è stato l'interesse dei tecnici e del pubblico per la vettura «Sigma Grand Prix» presentata dal Salone di Ginevra. Si tratta di una vettura da competizione che adotta diversi ed originali dispositivi di sicurezza, il cui impiego può essere razionalmente previsto in futuro anche sulle vetture di tutti i generi.

Una speciale attenzione è stata rivolta in particolare al nuovo serbatoio di materiale fibroso «Sigma», tenendo conto la Pininfarina (con il contributo dell'esperienza della Ferrari che da anni adotta serbatoi in gomma) è stato realizzato e messo a punto dall'azienda arcaica tecnica della Pirelli stessa.

La struttura del serbatoio consta di vari strati: un primo strato, interno, costituisce il contenitore vero e proprio del carburante, e realizzato con miscela di gomma speciale resistente ai carburanti ed una barriera intermedia di materiale fibroso «Sigma» e di un terzo strato di gomma spugnosa, autoassorbente di spessore variabile, che può essere anche di natura inerte. Si è in grado di assorbire un volume di carburante pari a quello contenuto nel serbatoio, eliminando, in caso di incidente, l'eventuale fuoriuscita di carburante, e costituendo un ottimo isolamento termico. L'ultimo strato, infine, è costituito da un rivestimento di gomma, impermeabile al carburante, che protegge il serbatoio da urti e urti, e costituisce un ottimo isolamento termico. L'ultimo strato, infine, è costituito da un rivestimento di gomma, impermeabile al carburante, che protegge il serbatoio da urti e urti, e costituisce un ottimo isolamento termico.

Il serbatoio studiato dai Laboratori tecnologici della Pirelli in collaborazione con la Pininfarina (con il contributo dell'esperienza della Ferrari che da anni adotta serbatoi in gomma) è stato realizzato e messo a punto dall'azienda arcaica tecnica della Pirelli stessa.

La struttura del serbatoio consta di vari strati: un primo strato, interno, costituisce il contenitore vero e proprio del carburante, e realizzato con miscela di gomma speciale resistente ai carburanti ed una barriera intermedia di materiale fibroso «Sigma» e di un terzo strato di gomma spugnosa, autoassorbente di spessore variabile, che può essere anche di natura inerte. Si è in grado di assorbire un volume di carburante pari a quello contenuto nel serbatoio, eliminando, in caso di incidente, l'eventuale fuoriuscita di carburante, e costituendo un ottimo isolamento termico. L'ultimo strato, infine, è costituito da un rivestimento di gomma, impermeabile al carburante, che protegge il serbatoio da urti e urti, e costituisce un ottimo isolamento termico.



La «Sigma grand Prix» è stata uno dei prototipi che al Salone di Ginevra (foto in alto) ha ottenuto il maggior successo di pubblico. Nella foto in basso il nuovo serbatoio di sicurezza per il carburante. Rubrica a cura di Fernando Strambaci