NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTI
CA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO
AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERO
NAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTI
CA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MO
TO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAU

Eccezionale record del baffuto pilota della Lotus

Graham Hill trionfa per la quinta volta a Montecarlo

MONTECARLO — Graham Hill sulla Lotus taglia in tutta tranquillità il traguardo del XXVII Gran Premio di Monaco

Stewart, Amon e Beltoise costretti alla resa da noie meccaniche

SERVIZIO

MONTECARLO

Per la quinta volta lo scozzese Graham Hill ha tagliato vittorioso il traguardo del Gran Premio di Monaco. [illegible] dera Lotus [illegible] preso il via in quarta posizione dietro Stewart, Amon e Beltoise, si è trovato a condurre la gara al 22° giro quando lo sfortunato Jackie Stewart ha dovuto abbandonare per rottura dell'albero di trasmissione.

Non vi erano più conduttori in grado di contestargli la vittoria e quella di Hill è stata una lunga passeggiata verso il traguardo. Non ha tentato di battere il record del giro più veloce rimasto a Stewart che al 16° passaggio ha girato in 1'25"1 alla media di chilometri 133,043, restando però al di sotto delle prove dove aveva fatto registrare 1'24"9. Un record però [illegible] rimasto [illegible] avendo Stewart tagliato il traguardo come prescrive il regolamento [illegible] dal vincitore. Premio [illegible] a Courage [illegible] al passaggio ha girato in 1'25"8 alla media di 151,950.

Il grande sconfitto di questo 27° Gran Premio è quindi lo scozzese Stewart, corridore coraggioso e sfortunato che ha dovuto abbandonare la gara quando conduceva con ben 28" su Hill. Nel frattempo e precisamente al 17° giro aveva abbandonato il ferrarista Amon che inseguiva Stewart in seconda posizione per rottura del cambio.

Anche quest'anno gli abbandoni per guasti meccanici sono stati numerosi causa la dura prova cui vengono sottoposte le macchine in questo difficile percorso. A metà gara il numero delle vetture si era dimezzato dei 16 partenti; solo 8 erano ancora in corsa e soltanto 7 tagliavano successivamente il traguardo.

Hill aveva vinto a Montecarlo nel '63, nel '64 e nel '65 su BRM e lo scorso anno su Lotus e il solo corridore che sia riuscito a sfrecciare tante volte primo su questo traguardo.

Alla partenza è Stewart a prendere la testa della gara seguito da Amon e Beltoise. Al diciassettesimo passaggio Amon [illegible] e scompare così la sola vettura italiana [illegible] partecipa [illegible] Quindi [illegible] 22° giro [illegible] Stewart e Hill prende il comando. Al [illegible] passaggio Hill precede di 15" Courage e di 16" Ickx. Al quarantesimo passaggio [illegible] Ickx ad inseguire Hill a 21" [illegible] avere superato Courage. Ma [illegible] Ickx deve abbandonare per guasto meccanico e al cinquantesimo passaggio le posizioni sono: Hill, [illegible] Courage [illegible] Siffert a 49", McLaren a 52", Attwood.

Il dominatore della gara è Hill, agli altri [illegible] la battaglia per i posti d'onore, una battaglia che da vita ad una susseguirsi di duelli che appassionano la numerosa folla assiepata pericolosamente ai bordi della pista con i bolidi che sfrecciano ad oltre duecento chilometri orari a pochi passi. Il Grand Prix di Monaco è una bella corsa fascinosa e folcloristica, ma al tempo stesso temeraria per chi scende in pista e per chi ai bordi vi assiste. Ogni volta che viene alzata la bandiera a scacchi bianco e nera di fine corsa senza che si sia sentito l'ululato delle sirene delle autoambulanze si può dire per quest'anno è andata bene.

Ma torniamo alla corsa. Al 70° passaggio Hill precede Courage, Siffert, Attwood, McLaren, Hulme, Elford. Queste piazzamenti rimarranno immutati fino alla conclusione al termine cioè degli ottanta giri e dei 251.600 chilometri. La media raggiunta dal vincitore è stata di chilometri 129,036, nuovo record della gara.

Giancarlo Lora

CLASSIFICHE

1. GRAHAM HILL (GB) su «Lotus Ford» in 1.56'59"[illegible] media km 129,036; 2. Piers Courage (GB) su «Brabham» 1.57'16"7; 3. Joseph Siffert (Svi) su «Lotus» 1.57'34"; 4. Richard Attwood (GB) su «Lotus» 1.57'52"3; 5. Bruce McLaren (NZ) su «McLaren» a due giri; 6. Denis Hulme su «McLaren» a due giri; 7. Vic Elford (GB) su «Cooper Maserati» a sei giri.

Classifica del campionato mondiale:

1. JACKIE STEWART (GB) punti 18; 2. Hill (GB) 15; 3. McLaren (NZ) 10; 4. Hulme (NZ) 8; 5. Siffert (Svi) 7; 6. Courage (GB) 6; 7. Beltoise (Fr) 5; 8. Attwood (GB) 3; 9. Surtees (GB) 2; 10. Ickx (Bel) 1.

IL COMMENTO DEL LUNEDI'

Campionato da rivedere

Il campionato di calcio è finito. Il risultato è noto già da domenica scorsa: la Fiorentina è campione d'Italia e l'Atalanta ha dovuto dar l'addio alla massima serie. L'ultima giornata ha condannato alla retrocessione Pisa e Varese.

La Fiorentina ha vinto bene e soprattutto ha il merito di aver conquistato lo scudetto con una squadra per lo più fabbricata in casa e guidata da un tecnico che all'esperienza dell'ex giocatore di classe unì [illegible] spiccata visione tattica del match: la quale gli ha permesso di volta in volta di adattare il gioco dei viola a quello delle rivali. Forse è proprio qui in questo sesto senso che ha permesso a Pesaola di indovinare sempre la tattica giusta unito alla capacità dei giocatori a svolgere i temi loro indicati gran parte del segreto del successo viola. Certo anche il rilassamento che in alcune partite ha caratterizzato il gioco del Milan e l'imprevisto calo di squadroni come l'Inter e la Juve hanno favorito la vittoria della Fiorentina ma il rendimento delle singole compagini fa parte del grande gioco del campionato e non può in alcun caso costituire una nota di demerito per chi vince. Poco da dire sulle tre condannate: Atalanta, Pisa e Varese hanno combattuto come hanno potuto, hanno giocato le loro carte al meglio ma la loro intelaiatura era troppo fragile per poter reggere al ritmo del massimo campionato e sulla loro condanna non c'è molto da recriminare.

Ma non è compito nostro discutere il risultato del campionato: altri lo faranno con maggiore competenza. Ciò che qui ci interessa di più è sottolineare i problemi che il campionato appena concluso ha messo in luce, problemi che riguardano l'organizzazione delle varie società, i rapporti fra società e giocatori tanto che questi ultimi hanno dovuto minacciare lo sciopero per poter discutere dei propri interessi con i dirigenti, l'esercizio della giustizia sportiva (certe salate squalifiche alla vigilia di particolari match hanno fatto discutere parecchio), la disciplina in campo e fuori (troppe volte gioco e tifo sono sconfinati nella violenza), gli arbitraggi ecc.

Quest'anno non ci sono stati (per ora meno ancora non sono scoppiati clamorosi casi di corruzione o di doping ma anche in quest'ultimo settore c'è qualcosa da rivedere sull'esperienza del caso Portalupi che ha rischiato una grossa punizione per avere ingerito un medicinale contro il mal d'aereo. Alla fine ha prevalso il buon senso, ma il problema di precisare ulteriormente l'antidoping esiste. Così come esiste l'urgenza di rivedere la conduzione delle società se è vero come è vero che molti club nonostante i dieci miliardi di prestito ottenuti dal CONI gli interessi gratis e qualche altra cosetta sono di nuovo sull'orlo del fallimento tanto da tornare a bussare a quattrini per contributi presso gli Enti locali. Occorre [illegible] ed è questo uno dei maggiori problemi del calcio spettacolo, la cui soluzione non può essere ulteriormente procrastinata, giungere al l'autofinanziamento delle società professionistiche e alla responsabilizzazione in sede personale dei dirigenti per quanto attiene i bilanci.

La scappatoia dei contributi degli Enti locali in ogni caso deve essere eliminata. Molti Comuni hanno già fatto le loro sagge, giuste scelte investendo in attrezzature per la gioventù e per lo sviluppo dello sport dilettantistico con chiare finalità educative formative [illegible] sui [illegible] cassa della squadra [illegible] erroneamente considerata una specie di vessillo cittadino. Ma altri Enti pubblici ancora esitano a prendere questa strada e continuano a versare centinaia di milioni allo sport spettacolo con la benevola accondiscendenza di quelle stesse autorità tutorie che non esitano a tagliare e poche centinaia di migliaia di lire stanziate per i parchi per ragazzi o per il campetto d'esercizio, che il più delle volte è l'unico mezzo per sottrarre i ragazzi ai pericoli della strada (non per niente l'Italia è uno dei Paesi che ha più alta percentuale di bimbi morti in incidenti stradali mentre giocano).

In questo campo occorre fare chiarezza da parte dello Stato e da parte della stessa Federcalcio che solo imponendo bilanci equilibrati fra uscite ed incassi avrà la garanzia di una amministrazione delle società sana. Un intervento un controllo severo della situazione finanziaria delle società deve essere fatto subito prima che inizino e sol te follie del mercato d'estate che sta per cominciare.

L'altro grande problema da risolvere è quello dei rapporti giocatore-società: occorre convincersi che il calciatore prima ancora che un robot destinato a correre per il campo come e quando vuole il dirigente è un uomo, un professionista con le sue responsabilità ma anche i suoi diritti.

Oggi invece di diritti i calciatori ne hanno pochini: non hanno neppure quello di farsi curare dal medico in cui hanno fiducia e nel tempo necessario. La loro stessa vita viene subordinata alle necessità della squadra e se l'allenatore o chi tiene indispensabile per quella tal partita per quel tal giorno il calciatore deve guarire il costo di sottoporsi a cure tanto intense da rasentare il rischio. Per non parlare [illegible] previdenza della pensione, dell'assistenza [illegible] lotta delle persone che ha a carico e così via che sono sempre di là da venire.

Sono problemi grandi ma anche problemi che debbono essere risolti e forse non sarebbe male se se ne cominciasse a discutere nello stesso momento in cui si andrà a esaminare in sede di commissione interparlamentare dello sport la proposta sulle società sportive senza fine di lucro. Una legge quadro che mettesse ordine nel settore sarebbe sicuramente assai più utile di [illegible] quella rivendicata dai dirigenti delle società che [illegible] potrebbero [illegible] risparmiare un miliardo e mezzo [illegible] spettacolo.

f. g.

Galoppo a San Siro

Angiò come un razzo vince in fotografia

MILANO — [illegible]

Dalla scatola a sorpresa del Premio di Lombardia [illegible] di centro del corse no [illegible] stivo di corse a San Siro è balzato come un demonio Angiò che [illegible] fotografia [illegible] strappato [illegible] la vittoria dando occasione a una grossa quota al totalizzatore.

Bellissima la corsa [illegible] tenuti uno spettacolo non certo usuale sulle nostre piste di galoppo. A contendersi i sette milioni messi in palio si sono schierati agli ordini dello starter Pothos della scuderia Concarena, Tambou della scuderia del Levante, Texas III della scuderia S. Maria Nuova, Valerio Flacco di Lady «M», Vioz della scuderia Ignis, Ballip di Master Bob, Tatreal della scuderia dell'Ippocampo, Thadey e Nuit de Chartres della scuderia Tagliabue, Angiò della scuderia Dogi, Doro della razza del Soldo, Amleto della scuderia Tre Oceani, Fognier della scuderia Mantova, Marc [illegible] Ramazzotti.

[illegible] Nuit de Chartres [illegible] Valerio Flacco, Doro, Angiò, Thadey, Tatreal, Tambou, Ballip, Vioz, Amleto, Texas, Fognier, Pothos e Marc [illegible] Valerio Flacco [illegible] a condurre ma all'inizio della curva da già l'impressione di essere in difficoltà [illegible] superato da Nuit de Chartres, Doro, Thadey, M[illegible] Tatreal.

In retta [illegible] Nuit [illegible] Angiò e Doro [illegible] di staccarsi. Su di loro [illegible] Vioz, Tatreal [illegible] largo Pothos [illegible] Doro [illegible] altri quattro cavalli finiscono quasi in battaglia [illegible] traguardo e solo la fotografia riuscirà ad assegnare la vittoria ad Angiò davanti a Pothos, Vioz e Tatreal.

[illegible] 2400 metri [illegible] percorso [illegible] 30 4/5.

Le altre [illegible] vinte da [illegible] Dunati, [illegible] Amante, [illegible] Overture, (Bas[illegible]), Castel [illegible] (Nasato).

V. S.

Il Premio Fina di F. 3

Francisci in volata su Picchi e Blanc

SERVIZIO

MONZA

Questa [illegible] trovato [illegible] entusiasmato [illegible] Infatti a Monza [illegible] Premio Fina [illegible]

[illegible]

[illegible] Ickx [illegible] Haworth [illegible] Bat[illegible] [illegible] Dunes [illegible] poi [illegible] Brambilla [illegible] Vittorio Brambilla [illegible]

[illegible] seconda [illegible]

[illegible] Rampazzo [illegible] Marco [illegible] Gallo [illegible] De Sanctis. Ha vinto [illegible] secondo [illegible] [illegible] commissari [illegible] Faviario.

Eros Carolli

CLASSIFICA FINALE FORMULA [illegible]

[illegible]

Eccezionale prova di resistenza della «1000 MBT»

I 100 mila chilometri di quattro Skoda a 95 kmh

Le vetture — di serie — sono state guidate da comuni automobilisti

In Cecoslovacchia è stata recentemente portata a termine una singolare quanto estenuante prova di durata e resistenza effettuata da quattro Skoda 1000 MBT. Il «test» è stato organizzato dalla Skoda e dalla marca cecoslovacca di autovetture rappresentata in Italia dalla Motorest in collaborazione e sotto [illegible] za dell'Automobile Club di Cecoslovacchia e del [illegible] Touring Club [illegible] una «1000 MBT» [illegible] questa prova [illegible] percorso centomila chilometri.

Le quattro vetture assolutamente di serie erano state scelte un'ora [illegible] catena di montaggio [illegible] estrarre a sorte [illegible] telaio da un [illegible] l'asilo milanese [illegible] che sorge a M[illegible] slav. Questo [illegible] automobili [illegible] la clientela [illegible] all'esportazione. A questo proposito va [illegible] circa il 75 per cento della produzione Skoda viene esportato sui mercati internazionali [illegible] tutti europei.

Le quattro Skoda «1000 MBT» (questo modello [illegible] sul mercato [illegible] 790 mila lire Ige compresa e pertanto è la più economica «mille» a quattro porte venduta in Italia) hanno percorso i centomila chilometri, non [illegible] laudatori della casa [illegible] piloti esperti [illegible] bensì guidate da [illegible] automobilisti. Per [illegible] scegliere questi guidatori [illegible] Skoda ha interpellato [illegible] avvisò gli automobilisti cecoslovacchi che avevano prenotato una sua vettura ed erano in attesa di consegna. Inoltre non è stata richiesta un'anzianità di patente proprio con l'intento di cercare di mettere assieme un gruppo di conduttori che rappresentasse veramente la schiera dei normali automobilisti.

Dei piloti che si sono prestati al singolare esperimento — unico nella storia dell'automobile — il 38,6 per cento erano professionisti, il 18,4 per cento era costituito da donne, l'31 per cento da artigiani e il 12 per cento da operai. I vari turni di guida erano stati organizzati tenendo conto delle esigenze di lavoro dei «volontari», per i quali era stato previsto un turno di guida di circa quattro ore che coincideva con i rifornimenti di carburante e con i controlli al livello dell'acqua e a quello del lubrificante per il motore.

Un'altra caratteristica della prova era costituita dal fatto che non potevano essere effettuate riparazioni se non con i ferri di bordo in normale dotazione a ciascuna autovettura e che se [illegible] guasto grave fosse intervenuto la vettura [illegible] avrebbe dovuto ritirarsi. Garantivano tutto ciò i piombi e le verifiche dei commissari dell'Automobile Club.

L'itinerario prescelto toccava le città di Praga, Mlada Boleslav, Pilsen, Bratislava, Ostrava con ritorno poi a Praga. La prova si è svolta nella più perfetta regolarità e la velocità media realizzata dalle quattro vetture è risultata di 95,7 chilometri [illegible] che queste berline avevano sempre [illegible] molto [illegible] massima [illegible] [illegible] spiega [illegible] traffico in Cecoslovacchia è abbastanza limitato.

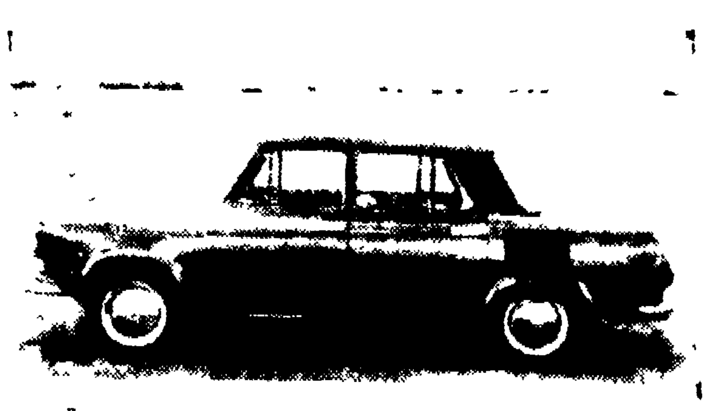
Il consumo medio di carburante delle quattro auto, considerando i vari tipi di percorso sia urbano che extraurbano è stato di 8,1 litri per 100 chilometri. Quanto al consumo di olio una «1000 MBT» ha denunciato un consumo medio di 200 grammi ogni 1000 chilometri, un'altra un consumo medio di 163 grammi ogni 1000 chilometri, la terza un consumo di 160 grammi e infine la quarta «1000 MBT» un consumo di 180 grammi di lubrificante sempre ogni 1000 chilometri.

Quanto alle sostituzioni e riparazioni speciali eseguite e i commissari addetti al controllo hanno denunciato i seguenti interventi: su una «1000 MBT» è stata effettuata la regolazione della frizione a 57 mila chilometri; su un altro esemplare è stato sostituito il tappo del radiatore perché si era dilatata la guarnizione in gomma; su un'altra vettura è stato sostituito lo spinterogeno a 76 mila chilometri; sulla quarta «1000 MBT» si è dovuto sostituire il cuscinetto della pompa dell'acqua grippato a causa della perdita del relativo ingrassatore a pressione.

Su una delle Skoda «1000 MBT» si è resa necessaria anche la sostituzione di un [illegible] archione anteriore e questo a causa di un violento urto contro un marciapiede a causa dell'imperizia del guidatore.

I numerosi piloti che si sono succeduti alla guida delle quattro Skoda «1000 MBT» non hanno ricevuto alcuna remunerazione ma hanno partecipato al sorteggio finale delle quattro Skoda «1000 MBT» impegnate nella prova.

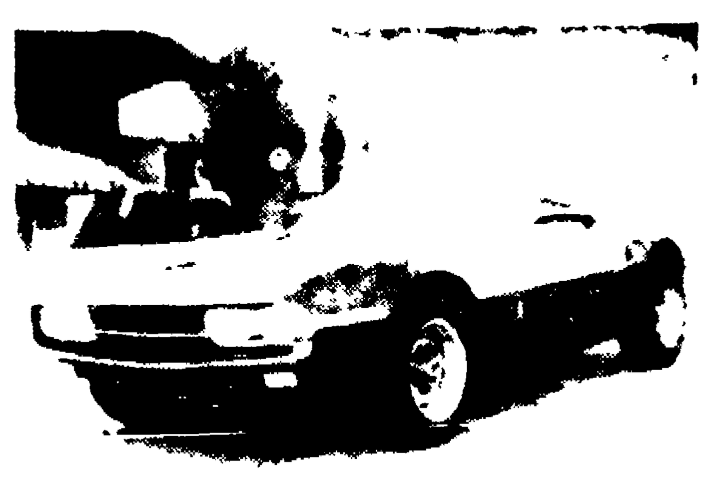
Naturalmente le vetture sono state sottoposte a una revisione generale prima della consegna, «revisione» che ha comunque messo in luce come le usure dopo 100 mila chilometri fossero contenute entro limiti molto ridotti.



Una delle Skoda «1000 MBT» utilizzate per il test di 100 000 chilometri

Interessanti soluzioni tecniche

in una vettura per privilegiati



Fa i 200 l'ora con il sibilo

Lo spider della Limaplas ha la carrozzeria in fibra di vetro ed è munito di compressore

L'arrivo dell'estate, il gusto dell'auto sportiva aperta, lo spider insomma, hanno indotto la Limaplas di Milano a presentare recentemente una versione aperta del «coupé» LMX già presentato all'ultimo Salone di Torino. Si tratta ovviamente di una vettura destinata a pochi privilegiati.

La nuova vettura ha i suoi punti di forza nella utilizzazione di due soluzioni tecniche nuove. La prima sta nella carrozzeria e la seconda nel propulsore. La carrozzeria è realizzata in fibra di vetro su disegno e progetto del francese Michel Liprandi (specialista in questo genere) ed è caratterizzata da una linea elegante anche se non filantissima che si nota soprattutto per il disegno a «volo di gabbiano»: la scocca è montata sul telaio a trave centrale già utilizzato per il coupé, quanto al motore si tratta dello stesso «Ford» 6 cilindri a V di 60° di 2293 cmc, con rapporto di compressione 9:1 la cui potenza originaria di 126 CV SAE è stata portata ora a 180 cavalli.

Il risultato però è stato ottenuto, non con il ricorso a una elaborazione più o meno complessa ma con la semplice adozione di un compressore monostadio Constantin da tempo sperimentato su tutte le auto della polizia francese.

Per cui il nuovo «spider» della Limaplas ha in comune con quelle il caratteristico sibilo prodotto in corsa dal compressore che gli consente di superare agevolmente i 200 orari.

Per il resto tutte le altre soluzioni sono di buon livello, dalle sospensioni ai freni (a disco sulle 4 ruote con servofreno), all'alternatore alla doppia copertura disponibile (capote in tela e cupoletta rigida), agli alzacristalli elettrici. E naturalmente il prezzo è al livello delle prestazioni: pare che supererà i 3 milioni e mezzo.

Test tecnico sui consumi della Fiat 128

Un test tecnico organizzato dalla Mobil Oil Italiana si svolgerà il prossimo 4 giugno all'autodromo di Vallelunga con protagonista la nuova vettura «Fiat 128».

Si tratta di una prova nel quale i partecipanti dovranno ottenere il minor consumo possibile su una distanza prefissata e ad una media imposta, alla guida dell'ultima nata della Fiat.

Alla guida delle vetture saranno giornalisti di diversa specializzazione.

Adatto per i canotti

Un «28 HP» dalle elevate prestazioni

Può anche essere utilizzato per lo sci nautico

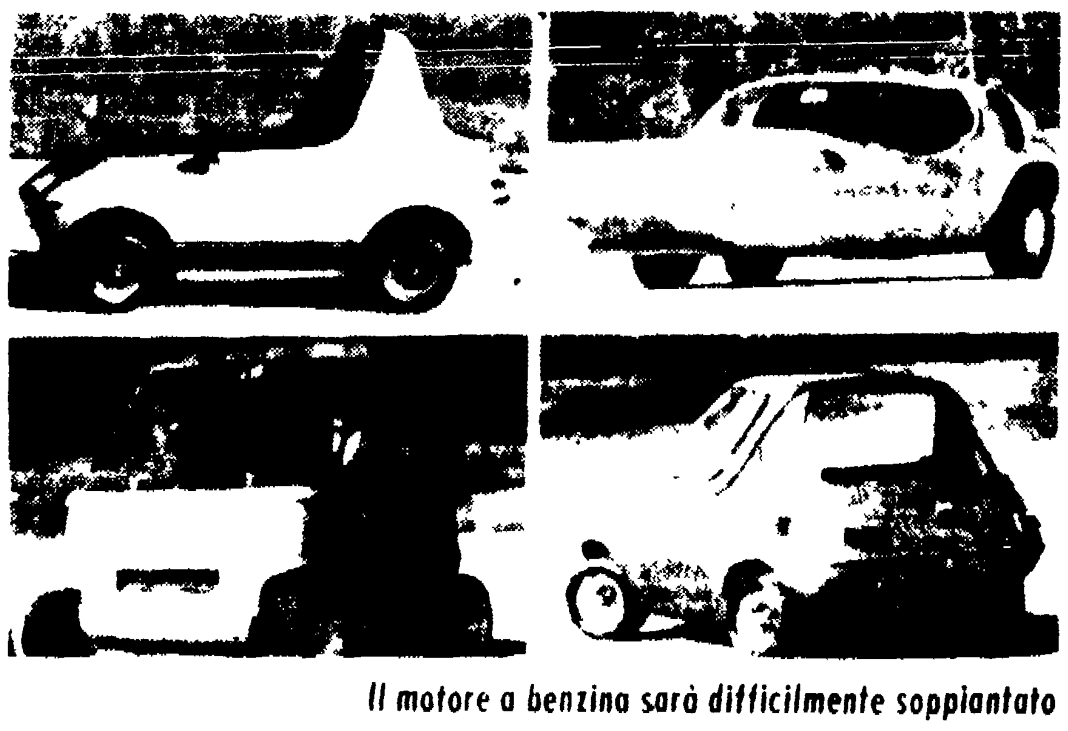
Il Carniti 28 HP *(nella foto a fianco)* è un motore bicilindrico ad elevate prestazioni: ha infatti una cilindrata di 410 cc e sviluppa la massima potenza a 5500 giri al minuto.

Dato il suo scarso ingombro e il suo peso veramente ridotto (appena 38 kg) è particolarmente indicato per i battelli pneumatici. Per esempio montato su un canotto di 4 mt. fornirà ottime prestazioni consentendo anche la pratica dello [illegible] nautico.

Il prezzo è di L. 395.000 [illegible] Con un supplemento di L. [illegible] 000 viene [illegible]

Le vetture sperimentali della General Motors

26 soluzioni ai problemi del traffico e dello smog



Il motore a benzina sarà difficilmente soppiantato

[illegible]

[illegible] automobilisti [illegible]

[illegible] benzina resta [illegible] soluzione [illegible] vapore [illegible] apprezzabile [illegible] futuro immediato. Questo significherebbe che [illegible] non resta al [illegible] sughi spe[illegible] equipaggiamenti [illegible] tempi [illegible]

Comunque gli [illegible] che la General Motors [illegible] prossimo [illegible] proprie vetture saranno [illegible] ancora più [illegible] di quelli in uso [illegible]

[illegible] fosse necessario [illegible] potrebbe [illegible] applicando [illegible] dispositivo [illegible] prezzo [illegible] sessantamila [illegible]

[illegible] General Motors [illegible] una vettura a vapore del 1926 che ha per[illegible] milione di chilometri [illegible] automobile sperimentale [illegible] stesso tipo messi a punto [illegible] recente.

NELLE FOTO: in alto a sinistra il modello 512 che monta un motore a due cilindri a benzina; in alto a destra il modello 511, un'auto da città a tre ruote e a benzina che raggiunge una velocità di 128 km l'ora; in basso a sinistra il modello 512, un ibrido che funziona sia a benzina che a elettricità; in basso a destra il 512 con motore elettrico.

Le piccole imbarcazioni in vetroresina

«Sportyak 2»: stabile ed economico

Lo «Sportyak 2» costruito dalla G.M.T. francese e importato dalla INOVAC è uno tra le più interessanti piccole imbarcazioni in commercio. Costruito in vetroresina è lungo metri 2,50 x 1,16. Ha carena catamarana che in rapporto alle sue dimensioni gli conferisce una eccezionale stabilità. Lo Sportyak 2» regge motori fino a 6 HP e, completo di remi, scalmi e seggiolino, costa L. 99.000.

Rubrica a cura di
Fernando Strambaci