Protagonista con Vito Taccone di un irresistibile finale

Adorni è proprio scatenato: sua anche la maglia tricolore

Il Giro della provincia di Reggio Calabria ha confermato la classe del parmense, autore sul colle Sant'Elia della selezione decisiva della corsa

SERVIZIO

REGGIO CALABRIA, 22 giugno

Il campione d'Italia 1969 è Adorni. Vittorio ha conquistato il titolo battendo in volata Taccone sul traguardo del Giro della provincia di Reggio Calabria. Da autentico campione, con un'azione repentina, iniziata a 50 km. dall'arrivo, ha distanziato il gruppetto dei migliori che s'apprestava ad attaccare il Colle S. Elia; Taccone è stato l'unico che abbia saputo in qualche modo resistergli per essere poi battuto nella volata sul lungomare.

Lungo le rampe dell'ultima salita, dalla cima della quale mancavano ancora circa 40 km. all'arrivo, Adorni ha fatto sfoggio di potenza, agilità e stile, trascinandosi dietro Taccone come la locomotiva si trascina il tender. Il parmense ha costantemente aumentato il suo vantaggio nei confronti di Moser, De Rosso, Gimondi, Portalupi, Bitossi, Zilioli che erano i più immediati inseguitori, sino a far registrare oltre 3' all'arrivo. Sul volto di Adorni si dipingeva ormai l'entusiastica visione di un nuovo successo da aggiungere ad altri clamorosamente conquistati nel passato anche recente.

La maglia iridata di campione del mondo sarebbe, da lì a poco, stata coperta da quella tricolore, garanzia che, anche nel caso non gli sia possibile nell'agosto l'exploit dell'anno scorso, a Imola, lui avrà ancora diritto ad essere chiamato «campione».

Adorni non nascondeva le sue ambizioni di vittoria. Ieri sera, alla vigilia della corsa pur dovendosi lamentare delle fatiche del viaggio e per non aver potuto sciogliere i muscoli con una passeggiata in bicicletta, dato che questa non gli era ancora arrivata, non faceva mistero delle sue ambizioni.

Gli avevamo detto scherzosamente: «Come farai da domani a scegliere tra la maglia iridata e quella tricolore?».

E' un problema che risolverò facilmente — aveva risposto, ammettendo implicitamente che oggi avrebbe conquistato la maglia di campione nazionale — visto che tra poco più di un mese quella iridata dovrà restituirla».

La sua convinzione era suffragata, oltre che dalla fiducia nei propri mezzi, dalla consapevolezza di essere reduce da una corsa, il Giro della Svizzera, trionfalmente vinto, nella quale aveva potuto guadagnare la forma perfetta, mentre altri, vissuti nell'ozio, nel negativo clima dei «circuiti», o impegnati a fare i conti con le esigenze del prossimo Tour, non potevano essere al massimo della condizione.

L'impresa di Adorni li ha meritatamente ripagati perché questa la si ricorderà come una delle più belle e più limpide delle pur numerose compiute da Vittorio.

L'ordine d'arrivo della corsa pone Taccone subito dopo Adorni nella graduatoria [illegible] ha saputo rapidamente portarsi di nuovo nella scia di Adorni [illegible].

Nel gruppetto degli scattisti giunto al traguardo con 3'30" di ritardo (battuto in volata da Zilioli) c'erano oltre ad Italo anche Dancelli, Gimondi, Bitossi, Schiavon e il promettente Boifava. Per loro non c'erano scelte possibili: oggi Adorni è stato il più forte e basta. Gimondi, pur non facendone un dramma, ammetteva sul palco della RAI che gli sarebbe piaciuto molto conservare la maglia di campione d'Italia, ma al momento in cui Adorni ha sferrato il suo attacco non ha saputo prendere la controffensiva con prontezza e dopo non c'è stato più niente da fare, anche perché gli altri non l'hanno aiutato.

La condizione di Gimondi ad appena sei giorni dal Tour, è tuttavia soddisfacente ed il bergamasco partirà per la Francia — così afferma lui — in condizioni ideali.

Dal campo di battaglia della provincia di Reggio Calabria escono [illegible]

La giornata [illegible] cominciata nel centro di Reggio Calabria [illegible]. Dopo il raduno e le formalità di rito la carovana si porta a Ponte San Pietro per la partenza effettiva che viene data alle ore 9,30. Subito si agitano gli sconsiderati. Tra questi Brambilla e Bettazzoli. Quando [illegible] l'azione dei due, per circa 50 chilometri è la calma assoluta. Siamo ancora sulla statale ionica quando Stefanoni, assieme a Croce, prende l'iniziativa. Di lì a poco siamo nei pressi del posto di rifornimento di Locri. Croce desiste e Stefanoni [illegible]

[illegible]

La tortuosa strada che porta a Reggio diventa [illegible] via del trionfo di Adorni.

Eugenio Bomboni

ORDINE D'ARRIVO

1. VITTORIO ADORNI (Scic) che copre i 252 km. in [illegible] media km. [illegible]; 2. Taccone (Germanvox Vega) [illegible]; 3. Zilioli (Filotex) a 3'20"; 4. Dancelli (Molteni); 5. Gimondi (Salvarani); [illegible] Casalini, De Rosso, [illegible], Bitossi, Moser, Boifava, Chiappano, Portalupi, Di Caterina, Schiavon.

REGGIO CALABRIA — Vittorio Adorni esultante sul traguardo del lungomare, dopo aver nettamente superato Vito Taccone.

Adorni lascia?

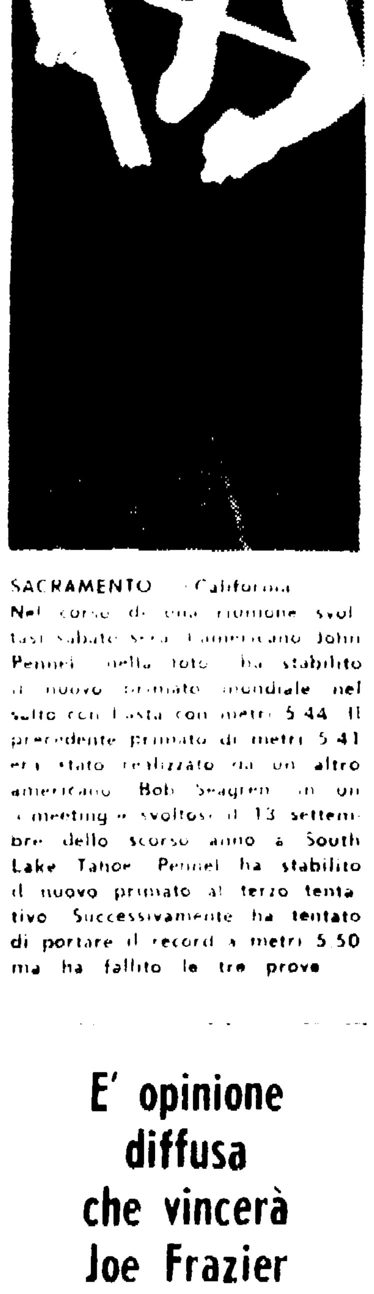
REGGIO CALABRIA, 22 giugno

Subito dopo aver conquistato sul lungomare di Reggio Calabria la maglia tricolore di campione italiano, Vittorio Adorni, avvicinato dai giornalisti, pur soddisfatto per il successo conseguito, che conferma il suo presente stato di grazia, ha affermato che con quest'anno chiuderà definitivamente col ciclismo. «Attaccherò la bicicletta al fatidico chiodo e non se ne parlerà più — ha detto Vittorio — e ciò anche se dovessi riconquistare l'insegna iridata».

A [illegible] il campione parmense pare così intenzionato a chiudere la carriera di corridore.

Salto con l'asta

Record mondiale di Pennel: m. 5,44



SACRAMENTO (California) — Nel corso di una riunione svoltasi sabato sera l'americano John Pennel (nella foto) ha stabilito il nuovo primato mondiale nel salto con l'asta con metri 5,44. Il precedente primato di metri 5,41 era stato realizzato da un altro americano, Bob Seagren, in un «meeting» svoltosi il 13 settembre dello scorso anno a South Lake Tahoe. Pennel ha stabilito il nuovo primato al terzo tentativo. Successivamente ha tentato di portare il record a metri 5,50 ma ha fallito le tre prove.

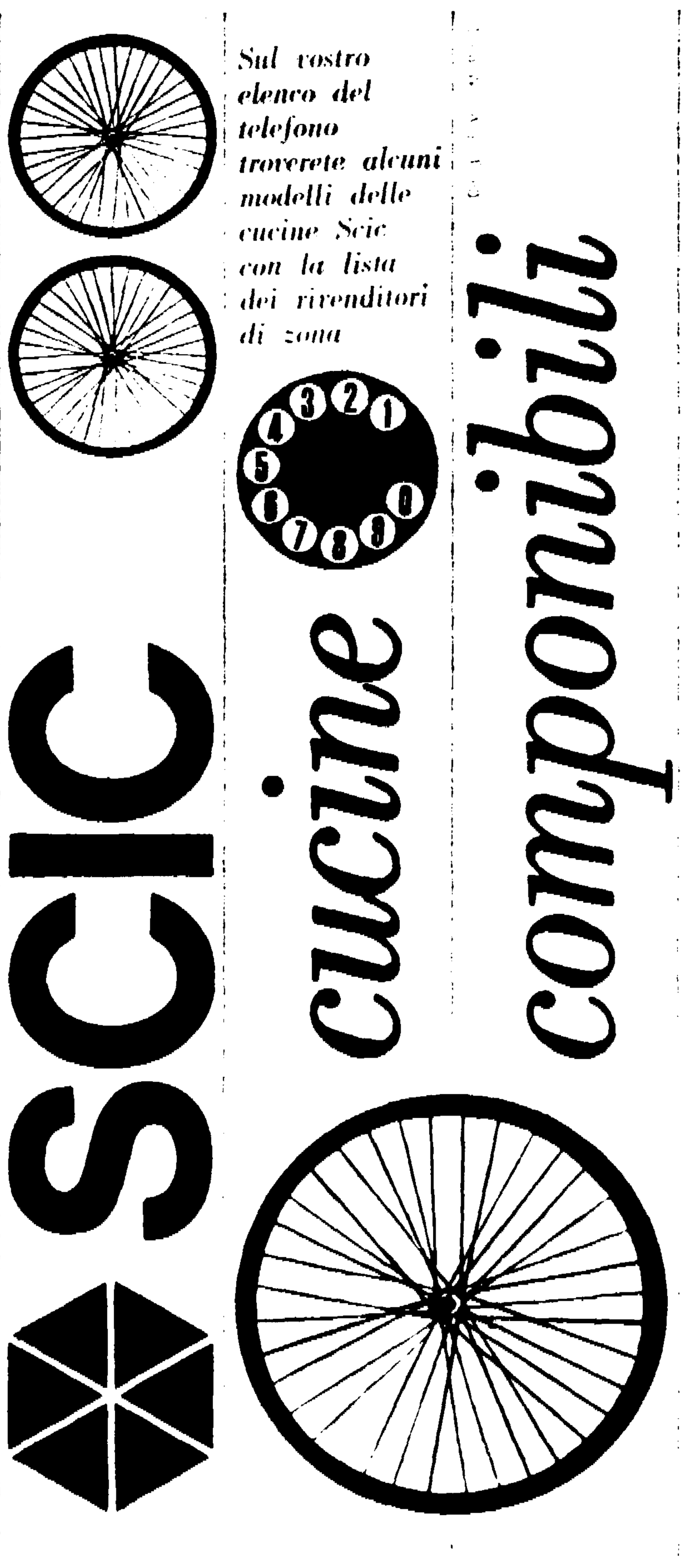
E' opinione diffusa che vincerà Joe Frazier

NEW YORK, [illegible]

[illegible]

Professionista dal 1965 il [illegible] di origine irlandese [illegible] ha disputato 37 incontri, ne ha vinti 31, di cui [illegible] prima del limite, ne ha perduti due e pareggiati quattro.

Circa 18 mila spettatori dovrebbero assistere domani sera al combattimento Frazier-Quarry con un incasso superiore a 700 mila dollari.



VITTORIO ADORNI
vince il
GIRO DELLA CALABRIA
e conquista il titolo di
CAMPIONE D'ITALIA

CICLI ATTREZZATI CON TUBOLARI CLEMENT - MANUBRI CINELLI - CATENE RUOTE LIBERE REGINA EXTRA - GRUPPO RECORD CAMPAGNOLO - CERCHI FIAMME

NAUTICA · AUTO · AERONAUTICA · MOTO

Presentata a Londra

Microauto anfibia in termoplastica

E' piccola, è facile da guidare con l'uso delle due leve ed è anfibia. Queste le caratteristiche dichiarate dai costruttori della microauto a sei ruote, che si chiama ATTEX e che, nella foto, è guidata da una graziosa hostess della TWA. La vetturetta, la cui struttura è in termoplastica, è stata presentata in occasione del Salone internazionale della plastica di Londra.

Solo nel '72 un aereo di linea con partecipazione italiana

L'aeronautica italiana ha perso l'autobus 4 anni fa

L'occasione aeronautica italiana andò in fumo quattro anni fa, quando il governo preferì rinunciare improvvisamente agli accordi già intercorsi con l'Inghilterra e la Francia per la costruzione del bireattore di linea «One Eleven», per passare, invece, all'acquisto di un aereo di costruzione americana, il «DC-9»: la posta in gioco era cospicua, trattandosi di trovare un successore al glorioso e diffusissimo «Caravelle». Solo alla fine del 1972 volerà sulle rotte civili europee un aereo alla cui progettazione partecipa l'Italia attraverso la FIAT: si tratta di un bireattore per brevi percorsi, il «Mercure», con una capacità di 150 passeggeri, in allestimento negli stabilimenti francesi Dassault.

L'Italia, insomma, continua ad essere la Cenerentola nel campo dell'aviazione, ma non solo in quella civile, bensì soprattutto in quella cosiddetta «generale», cioè degli aerei leggeri destinati ad uso privato o turistico, di addestramento o di lavoro.

Nel nostro Paese, infatti, i velivoli adibiti a questo impiego sono circa un migliaio, metà dei quali di proprietà degli Aero Clubs o di società.

Ma un quadro più preciso e negativo della situazione è offerto dalla cifra dei velivoli turistici privati, che in Italia sono circa 150. Cosa che non impedisce che da noi ci siano ormai tre industrie costruttrici di questo tipo di velivolo, la Piaggio, la SIAI Marchetti e la Partenavia. Contraddizione che si spiega con il fatto che questi aerei italiani hanno un pubblico all'estero, pubblico che, invece, manca in patria.

Il problema aeronautico italiano è, dunque, soprattutto un problema di mercato. Alla base, naturalmente, c'è un fattore strettamente economico: il costo di un aereo che s'aggira sulla cifra media di circa [illegible] milioni per un monomotore. Tuttavia, è chiaro che l'accessibilità economica di un aereo dipende in buona misura da altri fattori, che possono cioè consentire un ampliamento del mercato. In Italia, invece nulla si è fatto e nulla si sta facendo affinché l'aereo cessi di essere quello che oggi obiettivamente è: un articolo di lusso.

Anche quella minoranza che, allo stato attuale, potrebbe permettersi l'acquisto, magari di seconda mano, di un velivolo privato, viene frenata dai costi generali di manutenzione, dalle complicazioni di natura burocratica, dalla ristrettezza delle piste ecc.

Già le disposizioni vigenti per il conseguimento e il mantenimento del brevetto sembrano ideate per frenare il numero dei piloti. Negli Stati Uniti, ad esempio, dove l'aereo da turismo ha conosciuto una sorprendente espansione, non esiste l'imposizione del numero minimo di ore che, invece, è richiesta da noi.

In Italia, poi, gli aeroporti sono poco più di cento, compresi quelli strettamente militari: per di più, esiste una specie di boicottaggio psicologico dell'aereo da turismo e privato da parte dei maggiori aeroporti, propensi a considerare solo i clienti «di riguardo», cioè gli aerei di linea. Così, ad esempio, il privato che voglia o debba servirsi dello scalo aereo della Malpensa è, fra l'altro, costretto a rispettare le stesse traiettorie d'atterraggio di un quadrireattore, arrancando, cioè, a terra per tutti i quattro chilometri della sola pista, più il percorso che dovrà coprire per raggiungere il parcheggio: il che, tradotto in moneta, significa un grosso dispendio di carburante, sproporzionato a quello richiesto per il percorso in aria!

Nuove Lancia «Flavia 2000»

La «Lancia» ha presentato oggi le nuove «Flavia» berlina 2000 e 2000 LX. Sulla stessa carrozzeria è possibile montare tre differenti motori da 1500 cc, da 1800 cc e da 2000 cc con potenze che variano da 84 CV per il 1500 a 96 CV per il 1800 a carburatore, a 107 per il 1800 a iniezione, raggiungendo i 131 CV per il 2000 a carburatore, e con velocità massima di 152 chilometri orari per il 1500 e di 180 chilometri orari per la nuova 2000.

In tale modo la Lancia ritiene di rendere più competitiva la serie «Flavia», che copre ora tutta la fascia di cilindrate tra il litro e mezzo e i due litri.

Conservando immutata l'estetica e l'impostazione meccanica, le «Flavia» berlina 2000 sono soprattutto caratterizzate dalla maggior potenza del nuovo motore «due litri» 131 CV a 5400 giri al minuto, e dalla coppia massima più elevata: 18,3 Mkg a 4200 giri al minuto.

All'interno, la carrozzeria delle nuove «Flavia» 2000 e 2000 LX presenta variazioni suggerite dalla ricerca di una ancor maggior funzionalità: i sedili di nuovo disegno, che offrono migliore appoggio alla schiena e alla parte inferiore del corpo, il comando del cambio a leva arretrata.

La berlina 2000 LX si differenzia dalla versione normale perché dotata di serie di [illegible], lunotto termico, tendine parasole a visibilità unidirezionale, moquette, rostri sui paraurti.

Le consegne avranno inizio immediatamente: i prezzi, IGE inclusa, sono i seguenti: berlina 2000, 2 milioni 200 mila lire; berlina 2000 LX, 2.360.000 lire; berlina 1500, 1.875.000 lire; berlina 1800, [illegible]; berlina 1800 LX, [illegible] lire.

Un interessante accessorio per gli automobilisti

Un «Amico» avverte se muta la pressione delle gomme

«Il 69 per cento degli automobilisti» riportavamo recentemente su questa stessa rubrica «"butta via" metà dei pneumatici». Era la conclusione di alcuni controlli effettuati da una casa costruttrice di pneumatici che indicava le cause di questo inutile e pericoloso sperpero in quella [illegible] percentuale di automobilisti [illegible] ignora semplicemente le gomme della propria auto, non si preoccupa, cioè, di controllarne di tanto in tanto la pressione.

Proprio in questi giorni una ditta di Novellara, la «Rosch Export», ha presentato un utile ed interessante accessorio, un «cappellotto» che denuncia, ad un semplice sguardo, a che punto è la pressione delle gomme. Al fondo di questa invenzione c'è la constatazione di un fatto: l'automobilista in genere, fa controllare di tanto in tanto, dal benzinaio, la pressione delle gomme. [illegible] constata che il controllo si è rivelato inutile: le gomme hanno «tenuto» la pressione originaria. [illegible] l'automobilista ripete spesso la operazione perché si traduce in una perdita di tempo, specialmente poi se alla pompa di rifornimento ci sono altri due o tre automobilisti che aspettano di fare benzina. L'addetto al distributore, solitamente, preferisce dar la benzina ai nuovi arrivati e si riserva di controllarvi le gomme quando non c'è nessun altro cliente da servire.

Ad ovviare a queste remore dell'automobilista c'è ora «Amico», il cappellotto spia. Cerchiamo di spiegarne il funzionamento: si tratta di un cappellotto un po' più grosso e un po' più lungo del normale, scomponibile, a vite, in due parti. Si fa controllare la pressione delle gomme e, al posto del normale cappellotto si avvita la parte inferiore di «Amico». Appena avvitato a fondo sulla valvola, si vedrà che dal centro del cappellotto è fuoriuscita la testa di un pistoncino, di colorazione più chiara di tutto il corpo stesso, almeno sia subito distinguibile. [illegible] a seconda che la pressione delle vostre gomme sia alta o bassa.

[illegible]

Se invece [illegible] l'automobile in sosta per qualche giorno [illegible] dei quattro cappellotti: se sono rientrati anche di un po' rispetto alla testa del cappellotto, vuol dire che la gomma ha perso pressione. Necessaria, quindi, la visita al benzinaio e ben spesa l'attesa.

L'utilissimo aggeggio, la cui serie di 4 pezzi costa da 1200 a 1500 lire, funziona su gomme gonfiate da 1 a 2,2 atmosfere, pesa soltanto 3 grammi ed è realizzato in materia plastica, gomma speciale e filo d'acciaio zincato. E' stato collaudato a tutte le temperature, dalle più alte alle più basse rilevabili in ogni paese del mondo: nel fango, nella sabbia.

«Amico» non è ancora in vendita nei negozi di accessori, ma chi vorrà provarlo in anteprima [illegible] scrivere alla «Rosch Export», Novellara, Reggio Emilia.

La Fiat per l'assistenza vacanze

110 mila soccorsi in quattro anni

[illegible] «assistenza vacanze» [illegible] fino al 30 settembre le autostrade e le statali più importanti con 75 autofurgoni appositamente attrezzati. [illegible] mano d'opera è gratuita e [illegible] i pezzi di ricambio a prezzi di listino. Secondo le [illegible] la scena che si vede nella foto si è ripetuta in 4 [illegible] 110.000 volte.

Pronunciate dalla Corte di Cassazione

Importanti sentenze sulla circolazione

[illegible]

La nuova «Skoda 1000 MBT»

Comoda, veloce e economica buona anche «fuoristrada»

Sette litri per 100 km., 125 kmh. di crociera: costa 795 mila lire

Robusta, veloce [illegible] tanto che basta economica [illegible]

[illegible]

Ancora in particolare si è [illegible]: il bagagliaio è stato concepito per contenere l'effettivo bagaglio di 4-5 persone quindi valigie a volontà. Le sospensioni robuste ma morbide assicurano su ogni percorso un comfort notevole.

La classica auto [illegible]

NELLA FOTO: lo spazioso abitacolo della «Skoda 1000 MBT» con gli schienali anteriori ribaltati.

[illegible]

Rubrica a cura di **Fernando Strambaci**