I «perchè» della vittoria di Karstens

Hanno rovinato anche il Giro di Lombardia

Pettersson-show nell'«Isolabella»

SERVIZIO

BERGAMO, 12 ottobre

Le «locomotive svedesi» hanno fatto centro un'altra volta. Thomas e Gösta Petterson, che il pronostico indicava come i favoriti di riguardo nel VI G.P. delle Nazioni hanno rispettato in pieno le previsioni della vigilia andando però più in là di quanto concedesse la stessa immaginazione. I due formidabili passisti svedesi, dando spettacolo lungo tutto il pianeggiante percorso hanno vinto strabiliando alla media vertiginosa di km. 49,159 all'ora.

Il successo dei due formidabili iridati svedesi non è mai stato in discussione. Spingendo con estrema facilità il 55x13 i due fratelli Petterson hanno assunto il comando delle operazioni sin dalle prime battute ed al controllo di Trezzo, dopo 29 km. di gara, già vantavano un margine di 29" sulla coppia formata dall'iridato Mortensen e dal validissimo Hansen. I due danesi, che già a Trezzo si rivelavano come gli unici avversari in grado di contrastare la marcia al formidabile «tandem» svedese, continuavano con bella regolarità, ma nulla potevano contro i fratelli Petterson che al successivo controllo di Treviglio, dopo 50 km. di gara, viaggiavano con un margine di 1'27" sulla coppia danese. I bravissimi Maffeis e Locatelli, autori di una prestazione maiuscola, erano al terzo posto con un ritardo di 2'34" dai fuoriclasse svedesi.

Nonostante il generoso impegno di Pella-Parini e degli altri due Petterson, già a Treviglio si aveva ormai netta la sensazione che Thomas e Gösta non avrebbero più potuto essere inquietati.

Da Treviglio in avanti, Thomas e Gösta Petterson erano protagonisti di una vera e propria passerella. Implacabili nella loro azione, spingendo con estrema facilità un rapporto altissimo, aumentavano ulteriormente il loro vantaggio.

Meritato quindi il trionfo dei due Petterson; altrettanto meritati i piazzamenti conseguiti da Mortensen-Hansen e da Maffeis-Locatelli. Pella e Parini, hanno invece accusato il peso di una stagione piuttosto dispendiosa. Altrettanto si può dire di Algeri-Castelletti e di Nicoletti-Pancino non certo nelle condizioni delle giornate migliori.

ORDINE D'ARRIVO

1. SVEZIA A (Petterson G.-Petterson T.) km. 72 in 1.37'52"6/10, media km. 49,159; 2. Danimarca (Mortensen-Hansen) a 2'4"; 3. G. S. FIAT (Maffeis-Locatelli) a 3'35"; 4. Bonalanza (Pella-Parini) a 5'11"; 5. Svezia B (Petterson E.-Petterson) a 5'54"; 6. S.C. Triplex (Bellini-Ferdusi) a 5'58"; 7. Cima-IAG (Castelletti-Algeri) a 6'05"; 8. SC Padovani (Nicoletti-Pancino) a 6'10"

Rilancio di Motta? - Bilancio deludente e vuoto alle spalle - Imparare da Monseré

Giro di Lombardia a mente fredda. Ci abbiamo dormito sopra una notte, siamo andati a rileggere l'elenco dei 38 classificati (su 174 concorrenti) e abbiamo contato 21 nomi stranieri, sicchè da qualunque parte la si guardi, questa classica di chiusura, per noi significa batosta completa, l'ennesima sconfitta in una prova internazionale. Merckx, stavolta, non c'entra. E' spuntato l'olandese Karstens, una mezza tacca di velocista portato in carrozza al traguardo, mezza tacca da un paio d'anni, almeno, e coloro che s'affannano a rimescolare nel suo passato per ridargli una vernice, dovrebbero anzitutto ammettere che il sessantaseiesimo Giro di Lombardia è stato vinto da un elemento che alla vigilia non aveva alcun diritto di figurare nel pronostico.

Dobbiamo quindi parlare di sorpresa. Sorpresa decretata dal comportamento dei favoriti che volere o volare hanno tirato i remi in barca, lamentando poi gambe pesanti e impossibilità a far meglio. Certo, più si va avanti e più il «Lombardia» diventa una corsa fuori dalla realtà. Arriva in un momento delicatissimo, quando i campioni sono sull'orlo del k.o. e sfodera un percorso durissimo, micidiale. Nell'arco della stagione, Karstens non ha lavorato con l'impegno e gli obiettivi di Gimondi, Pingeon e Poulidor, e non dimentichiamo che persino il fenomenale Merckx deve ancora firmare il libro d'oro di Como. Dunque, questione di freschezza, anche, e necessità di rivedere ulteriormente il calendario: la ritoccatina dell'U.C.I. non basta, occorre usare la forbice con maggior coraggio, altrimenti si rovinano le classiche, si rovina tutto.

Discorso vecchio e sempre d'attualità, discorso che in parte giustifica la vittoria di Karstens. Sia chiaro che per noi l'olandese è un ciclista come gli altri, ci pare di non aver mai fatto distinzioni di squadre, di persone e tantomeno di nazionalità, soltanto che non possiamo definire «bello» il recente Giro di Lombardia come taluni sostengono.

Una corsa è bella quando è onorata dalla battaglia dei campioni, ma ad eccezione di Motta e Dancelli, gli altri hanno forse disputato un bel Giro di Lombardia? Si sventola la media-record, i quaranta orari, però è tutto merito di Motta e Dancelli, gli unici che hanno dato fuoco alle polveri: ricordiamo che alla sparata di Dancelli sul Colle di Balisio hanno risposto Huysmans e Motta, mentre sono rimasti fermi Gimondi, Bitossi, Pingeon e compagni. Ha detto Gimondi: «Eravamo a cento metri, ci siamo guardati in faccia, abbiamo pensato che era *presto* per attaccare...» E poi?

Era presto, era da matti scappare ad oltre 150 chilometri dallo stadio di Como, ma visto il seguito, non chiedeteci di processare Motta e Dancelli. D'altronde, per un pelo Motta non è salito sul podio del trionfo, e sarebbe stato un trionfo di grandissima portata. Meglio un Motta e un Dancelli alla baionetta di una pattuglia pigra e sorniona. Nelle sue pazzie, Dancelli insegna qualcosa, purtroppo un Dancelli col fiato corto (pedala da febbraio, ha disputato Giro e Tour, non è tipo che si risparmia, e qui torniamo al discorso del ciclismo pazzo, molto più pazzo di Dancelli): in condizioni normali, il bresciano avrebbe tenuto la ruota di Motta e i due sarebbero giunti a Como da dominatori.

Motta manda giù un boccone amaro, la sua sconfitta è probabilmente dovuta ad un difetto contrario a quello di Dancelli (poche corse, scarsa tenuta alla lunga distanza), ma se Gianni è realmente guarito, o perlomeno migliorato (alludiamo alla gamba balorda) materialmente e psicologicamente, l'anno prossimo noi ritroveremo un campione, un campione da impiegare con cautela, semmai, e tuttavia un corridore di primo piano, capace d'inserirsi nel cerchio dei più forti.

Finisce l'anno ciclistico e voltiamo pagina con un bilancio deludente, nettamente inferiore alle aspettative. Niente classiche in linea, un Giro vinto dopo la squalifica di Merckx, un Tour con Gimondi a 29'24" dal campionissimo belga, e un Giro di Lombardia che riconferma il vuoto alle spalle di Gimondi, Bitossi, Adorni e Dancelli, il fallimento della politica ciclistica, il fallimento dei giovani, spremuti in campo dilettantistico e già vecchi all'inizio dell'attività professionistica.

Impariamo dal Belgio, impariamo dal ventunenne Monseré, secondo in agosto nel campionato mondiale dilettanti, secondo nella Coppa Agostoni e nel «Lombardia» a dispetto degli ottanta ragazzi soffocati dall'ignoranza dei dirigenti italiani.

Gino Sala

● ATLETICA LEGGERA — Nel corso di una riunione per allieve svoltasi sul campo comunale di S. Bonifacio, Bruna Grasselli del CUS Padova ha migliorato il primato italiano della categoria nel disco scagliando l'attrezzo a metri 38,94.

IL COMMENTO DEL LUNEDI'

Boxe-affarismo sotto inchiesta

I dirigenti del pugilato professionistico, allarmati dalla proposta di inchiesta parlamentare sulla boxe presentata da senatori del PSIUP, stanno predicando in questi giorni prudenza e saggezza, ma non sempre il loro invito viene raccolto. Non poteva essere diversamente in un mondo in cui l'affarismo è stato finora la prima... virtù.

La verità è che troppi manager pensano prima alla loro percentuale e poi all'integrità fisica del loro ragazzo; troppi organizzatori non esitano a ingaggiare pugili ormai finiti per accrescere la «forza di richiamo» di boxeur in ascesa ad essi legati da contratti in esclusiva o impegni verbali che in un ambiente dominato da pochi hanno lo stesso valore; troppe volte la Federboxe chiude un occhio su incontri che mancano di quell'equilibrio di valori senza il quale un *match* pugilistico non ha senso e rischia di volgere al dramma. In ogni caso, poi, si traduce in una beffa verso il pubblico. Si potrebbero fare tanti esempi, ma basterà ricordare Benvenuti-Scott e Duran-Schwartz. Quest'ultimo *match* in particolare è risultato quanto mai drammatico e buon per il tedesco che ha trovato un Duran generoso e impaurito dal ricordo della uccisione del povero Elze.

Duran, quando ha capito che stava «distruggendo» la integrità fisica del suo avversario ha cessato di affondare i colpi, tra l'indifferenza dell'arbitro e dei secondi. A questo punto c'è da chiedersi se sia giusto che sia l'avversario il primo a capire che sta rovinando un uomo o non debbano invece essere i tanti altri personaggi che navigano intorno al ring: i secondi, innanzitutto, che hanno il compito di proteggere il loro pugile, l'arbitro, il medico, il commissario di riunione, ecc. E non ci si venga a raccontare che Duran e Schwartz erano due professionisti esperti, che era in palio un titolo europeo e altre piacevolezze del genere. Intanto perchè nessun titolo può valere la salute di un uomo, in secondo luogo perchè non è affatto vero che certe situazioni si verifichano solo a livello europeo o mondiale.

La prova l'abbiamo avuta venerdì notte a Roma, in un *match* di contorno che opponeva due piume pressochè sconosciuti: il napoletano Cotena e il romano Del Giello. Infinitamente più veloce, più tecnico, più aggressivo, più intelligente tatticamente, il napoletano prese decisamente il sopravvento fin dalle prime battute e con il trascorrere dei minuti il match si trasformò in un autentico calvario per il romano: ebbene nessuno ha sentito il dovere di porre fine allo scontro, di risparmiare a Del Giello una severa «punizione» che poteva lasciare un «segno» nel suo fisico. Il pubblico ha gridato a lungo «assassini, assassini», ma fino al momento in cui scriviamo non risulta che qualcuno sia stato «toccato» da quel grido assai significativo. Alcuni ci obietteranno che non è sempre così: che la maggior parte degli incontri ha una sua validità che esistono anche «secondi» saggi, come ad esempio Proietti che sabato notte, quando ha visto che Bruschini era rimasto seriamente «suonato» da un gancio di Battistutta e non era più in condizioni di potersi validamente difendere, non ha esitato a gettare l'asciugamano e privare il suo ragazzo del titolo italiano piuttosto che esporlo ad un pestaggio nella speranza che riuscisse a superare il brutto momento e riprendere in mano le redini del combattimento che fino ad allora lo aveva visto prevalere. Vero, verissimo, ma in questo caso Proietti ha fatto solo il suo dovere: sono i casi in cui gli uomini del ring non fanno il loro dovere che debbono preoccuparci. E poichè questi casi esistono è indubbio che bisogna provvedere.

L'avesse fatto a suo tempo, la Federboxe, invece di limitarsi a iniziative isolate (alcune buone sicuramente, ma nell'insieme insufficienti a mettere ordine in un mondo il cui credo è troppo spesso l'«affarismo»), oggi non si troverebbe di fronte alla richiesta di inchiesta parlamentare. E si che l'allarme era già suonato ai tempi della proposta Usvardi.

Oggi l'inchiesta parlamentare ci pare l'unica via di uscita. Del resto se davvero nel mondo del pugilato professionistico il marcio non esiste, come sostiene Don Evangelisti, perchè opporsi?

Quando si parla di inchiesta parlamentare, però, bisogna intendersi. Gli inquisitori, se inchiesta ci sarà, non dovranno limitarsi a indagare se sono state commesse delle malefatte; dovranno andare oltre, prendere conoscenza del mondo pugilistico, comprendere i suoi problemi e i suoi bisogni, disporre le necessarie misure per risolvere i problemi che esistono: pensiamo alla cassa malattia, alla previdenza, alla pensione, all'antidoping e soprattutto alla salvaguardia fisica del pugile e al suo reinserimento nella società al momento in cui volontariamente attaccherà i guanti al classico chiodo o al momento in cui per una qualsiasi altra ragione dovrà cessare l'attività.

Il pugilato non è fatto solo di Benvenuti, di Duran, di Bossi, di Lopopolo, di Bertini, di Mazzinghi, di gente che ha soldi e autorità per salvaguardarsi se lo vuole.

Il pugilato è fatto anche dalle centinaia di ragazzi che tentano l'avventura del ring per sfuggire a una povertà che li schiaccia e dalla quale spesso sono costretti a uscirne, prima ancora di essere finiti, sia pure col solo nome, sulle colonne di un giornale di provincia.

Come possono reinserirsi nella vita sociale questi ragazzi dopo anni perduti in palestra, dopo tante energie «bruciate» su piccoli ring, in *match* di contorno o d'attesa che non interessano nessuno o quasi e nei quali, magari, hanno lasciato una parte della loro giovinezza e tutte le loro illusioni?

In questo senso, soprattutto, l'inchiesta non solo deve essere accolta, ma sollecitata anche da coloro che hanno a cuore le sorti del pugilato. ★

La Matra abbassa il record di Vallelunga

Servoz-Gavin fa suo l'«Europa» F.2

SERVIZIO

ROMA, 12 ottobre

Autoritario vincitore del Gran Premio Roma di formula 2, Servoz-Gavin ha conquistato meritatamente anche il Trofeo Europa per piloti di classe B. Il francese ha saputo sfruttare in pieno la potenza della sua infallibile Matra andando a conquistare per sè e per la macchina una prestigiosa affermazione.

La Matra è stata infatti la macchina con la quale anche Ickx e Beltoise conquistarono l'ambito trofeo nelle due precedenti edizioni ed oggi ha realizzato un prestigioso trio. Tanto più prestigioso perchè Servoz-Gavin vincendo sulla pista romana la prima e la seconda *manche* della corsa ha anche riportato la sua prima vittoria di stagione in un gran premio di formula 2/c e lo ha fatto abbassando per giunta il record della pista stabilito l'anno scorso da Brambilla con la Dino-Ferrari.

Servoz-Gavin nel trentunesimo giro della seconda *manche*, allorchè aveva praticamente già vinto, ha girato in 1'15"7/10 alla media di chilometri 148,775. In questo modo ha dato alla Matra anche una indiretta soddisfazione nei confronti della assente Ferrari.

Già nel primo giorno di prove il biondo francese si era prepotentemente presentato, facendo intendere a tipi come Courage, Miles, De Adamich, Rindt e particolarmente ad Hahne che la pista si addiceva a lui ed alla sua macchina. In prova, Servoz-Gavin aveva stabilito il miglior tempo alla media di km. 148,788 che veniva subito considerato semplicemente spettacoloso. C'era tuttavia l'incognita della corsa, dove per Rindt e Courage in modo particolare si riteneva potessero verificarsi condizioni più vantaggiose.

A dissipare ogni possibile illusione, Servoz-Gavin prendeva subito il comando alla partenza della prima *manche*, tallonato da Courage (in corsa con una discreta De Tomaso alla quale erano affidate tutte le speranze del motorismo italiano) e quindi da Miles, De Adamich e Rindt (tutti e tre su Lotus).

Nel secondo giro alcuni tentativi di Hahne di riportarsi in avanti anticipavano quella che sarebbe stata la fine del pilota tedesco e della sua BMW non adatta al circuito di Vallelunga. Il ritmo di Servoz-Gavin era tenuto bene soltanto da Courage e già all'ottavo passaggio De Adamich era in ritardo (rimasto in panne per motivi meccanici). L'undicesimo giro era fatale, come abbiamo già detto ad Hahne, Rollinson e Perret.

Il tallonamento di Servoz-Gavin da parte di Courage continuava frattanto caparbio, tanto che al diciottesimo giro la rossa De Tomaso superava l'azzurra Matra. Ma lo «scherzo» non piace a Gavin che subito rimonta e si riporta al comando. Si scatena anzi, realizzando nel ventunesimo e nel ventiquesimo giro il nuovo record della pista con 1'15"8/10 (che verrà poi nella seconda *manche* ancora da lui medesimo migliorato e portato a 1'15"7/10).

Il tentativo di tenere vicino Servoz-Gavin è fatale a Courage che finisce fuori pista, per fortuna senza conseguenze, e perde diverse posizioni.

Pochi giri dopo (al trentaseiesimo) anche Rindt per guasto ai freni finiva fuori pista, sorte che toccava anche a Francisci e Westbury per una collisione tra loro.

L'arrivo della prima *manche* era un trionfo per Servoz-Gavin, il più vicino concorrente di Miles, giungeva distaccato quasi di un minuto. Nella seconda *manche* si ripete la partenza della prima ed è nuovamente la «44» di Servoz-Gavin a prendere il comando seguita immediatamente da Miles Westbury e Courage. Pochi giri e Courage diveniva nuovamente il primo degli inseguitori. Ma al sesto giro la sua De Tomaso non ha più voluto saperne e per Gavin la corsa diventa una trionfale cavalcata verso il successo pieno che al trentunesimo giro sottolinea realizzando il record

Eugenio Bomboni

Grave fatto a Palestrina

Inibita a Topi la maglia di campione

PALESTRINA, 12 ottobre

Fatto gravemente incresciso ieri a Palestrina, alla partenza della locale corsa ciclistica per dilettanti: il direttore di corsa, signor Flamini, e il commissario federale al seguito della gara, signor Bucci, hanno obbligato il corridore Topi a togliersi la maglia di campione nazionale dell'UISP per poter prendere il «via»! Invano il ragazzo ha pianto e supplicato, invano ha spiegato che lui quella maglia di campione la aveva conquistata in gara ad Anguillara e ne andava giustamente fiero, invano ha fatto presente che l'aveva portata regolarmente in altre corse in Toscana, invano si è appellato ai regolamenti e alla sportività dei due dirigenti federali (il signor Flamini è membro del C.R. laziale). Se ha voluto partire, Topi ha dovuto togliersi la maglia, ma non ha rinunciato ad onorarla. All'arrivo era con i primi e nella volata, nonostante uno scarpino rotto, si è classificato al quarto posto.

I due dirigenti federali hanno avuto così il loro secondo schiaffo: il primo se lo erano dati da soli assumendo la faziosa posizione che abbiamo detto e che lungi dall'umiliare il campione UISP, come forse credevano, ha umiliato innanzitutto loro stessi e la Federciclismo che rappresentavano.

Il fatto è grave. Spetta ora alla Federciclismo prendere gli opportuni provvedimenti per dissociare le sue responsabilità e ci auguriamo che in viale Tiziano abbiano le idee chiare.

Nell'attesa possiamo aiutarli ricordando loro che i dirigenti democratici in campo ciclistico sono numerosi e tutt'altro che disposti a sopportare odiose discriminazioni tu che qualificano innanzitutto chi le pone in atto

Rimedio selezionatore unico

MILANO, 12 ottobre

Il Consiglio della Federciclismo, riunitosi oggi a Milano, ha deliberato, fra l'altro, la ristrutturazione del settore tecnico sopprimendo la carica di C.T. per i dilettanti, istituendo quella di selezionatore unico nazionale, carica che è stata affidata a Elio Rimedio.

Guido Costa è stato riconfermato C.T. della pista, ma solo per i professionisti. Infine il Consiglio federale ha accolto l'istanza dell'ex campione del mondo Giuseppe Beghetto, condonandogli la sospensione inflittagli dopo i noti fatti del campionato del mondo.

Inaugurata a Viareggio la nuova pista

Arese e Pigni sul tartan senza record

DAL CORRISPONDENTE

VIAREGGIO, 12 ottobre

In una magnifica giornata di sole e di vento ad un pubblico eccezionale, è stata inaugurata a Viareggio la pista in tartan, con una manifestazione di atletica leggera, che faceva perno sulle presenze di Arese e della Pigni. I due atleti, sullo scorrevolissimo manto dello Stadio dei Pini, avrebbero dovuto tentare di superare i records italiani, ma l'impresa, per vari fattori, è fallita.

La giornata non ne ha però risentito. Agonismo e buoni risultati non sono mancati. Negli 800 metri la Pigni non ha avuto rivali e subito ha preso la testa distanziando notevolmente la Corbani e la Benigni. Forse perchè non sufficientemente impegnata, la Pigni non è riuscita ad andare al di sotto dei 2'06"4, superiore al suo primato di 2'04"4 ottenuto lo scorso anno.

La Pigni al passaggio dei 400 metri aveva fatto segnare il tempo di 71"3. La Corbata è giunta seconda con un tempo di 2'26"8 e la Benigni al terzo con 2'29"1.

Franco Arese era atteso alla gara dei 3.000 metri. Ci si attendeva un nuovo primato, ma il giovane atleta, seppur vincendo sul quotato Ardizzone (detentore del record con 7.59"6) ha ottenuto un buon 8.01"8, abbassando così il proprio primato personale che era di 8'17

La gara dei 3.000 metri è stata avvincente. Alla partenza De Vito ha guadagnato la testa conducendo davanti ad Ardizzone ed Arese fino ai 1.000 metri. Ardizzone ha continuato con ritmo tallonato da Arese, Nefasto, Lagana e Bruni. Al passaggio dei 1.000 metri il tempo era di 2'40"2/10, ai 1.700 di 4'17"7/10. Ardizzone ed Arese hanno condotto bene riuscendo a distanziare il gruppetto degli inseguitori in cui si era fatta luce Turco, Sanna, Paganello e Scozzari.

Ai 2.000 metri Ardizzone ed Arese avevano aumentato la andatura ed al passaggio il tempo era di 5'23" netti. Ai 2.600 di 7'03"2/10. Arese lasciava Ardizzone a 80 metri dall'arrivo e con un superbo scatto si aggiudicava la corsa.

Prima dell'inizio delle gare era stato consegnato all'olimpico Arturo Maffei, che ha detenuto il record italiano di salto in lungo per 32 anni, il premio «Lo sportivo viareggino dell'anno», voluto ed organizzato dall'Amministrazione comunale.

Alberto Billot

Le novità della casa di Ingolstadt

Comodi in quattro sul nuovo coupé «Audi 100»

Velocità massima 185 chilometri orari - Le massacranti prove al Nurburgring - Molta attenzione alla sicurezza

Dai modernissimi impianti della Audi di Ingolstadt (che si avviano a produrre 600 unità al giorno) l'annuncio di una nuova vettura: la «100 Coupé», che già è sfilata in passerella ai Saloni di Francoforte e di Parigi. Si tratta di una vettura sportiva che arricchisce la gamma dell'Audi ed è destinata a consolidarne il prestigio internazionale. La nuova «Coupe», infatti, alle qualità — già collaudate — di sicurezza e confort dell'intera produzione Audi, aggiunge eleganza di linea e una notevole brillantezza di prestazioni. Ecco alcune sue caratteristiche basilari:

Il motore è a 4 cilindri, raffreddato ad acqua, con una cilindrata di 1870 cmc. Sviluppa una potenza massima di 128 CV SAE a 5500 giri al 1'.

La velocità è di 185 km/h, e l'accelerazione da 0 a 100 km/h viene realizzata in meno di 10".

La carrozzeria, che si presenta elegante ed aerodinamica, offre una comoda sistemazione per 4 persone e spazio per i relativi bagagli. La lunghezza massima è di 4 metri e 398 mm., la larghezza massima di 1 metro e 750 mm, l'altezza massima (a vettura carica) di 1 metro e 326 mm. I sedili, a forma anatomica e adatti alla guida sportiva, sono dotati di poggia testa incorporati, mentre il sedile posteriore consente una comoda sistemazione a due adulti.

Il cambio è a 4 marce, lo stesso che ha dato buone prove sin dall'inizio su tutte le vetture della casa. Per la sincronizzazione è stato adottato il noto e collaudato sistema Porsche, le cui caratteristiche sono la efficienza e l'esiguità del volume, un sistema, peraltro, che consente cambi molto brevi con un impiego minimo di forza.

La sicurezza anche nel «Coupe» — come nell'Audi «100 LS» berlina — le zone di assorbimento urto sono costituite dai supporti longitudinali principali e dai passaruota a forma di S, forniti di punti prestabiliti di cedimento. Nello abitacolo tutte le sporgenze sono in materiale deformabile, arrotondate, e sistemate in modo da presentare il minimo possibile di pericolo per i passeggeri. Il cruscotto, ad esempio, è deformabile e ad assorbimento d'urto

Nella foto in alto: il nuovo coupé «Audi 100»; in quella in basso, il confortevole abitacolo della vettura.

Le caratteristiche costruttive (abbiamo accennato soltanto ad alcune) sono il risultato di lunghe e impegnative prove, volte soprattutto a stabilire le doti di resistenza delle singole parti. Si consideri ancora il problema della sicurezza e noto che l'energia cinetica, che aumenta proporzionalmente alla massa della vettura ed è in funzione del quadrato della sua velocità, deve essere trasformata in lavoro di deformazione

Già abbiamo fatto cenno ad alcuni accorgimenti. Ricorderemo ancora che, ad esempio, nella parte posteriore, le «zone» di assorbimento sono predisposte mediante angolazioni idonee nel caso di impatto. E ciò per garantire l'indeformabilità dell'abitacolo in caso di impatto

I prototipi sperimentali del «Coupe 100» hanno dovuto girarsi il collo in centinaia di migliaia di chilometri su strade di ogni tipo, il circuito di Nurburgring, ad esempio, che rappresenta un massacrante banco di prova. Il prezzo della nuova nata verrà fatto conoscere con l'inizio della fornitura sul mercato italiano, cioè verso la metà del 1970

Fecco, infine, alcune altre notizie sul programma Audi per l'anno prossimo. La gamma di modelli — fatta eccezione per la «Variant» a tre porte e per il «Coupe» a due — è disponibile sia a due sia a quattro portiere «60 L», «60 Variant», «Super 90», «100 LS», «100 Coupe».

I vari tipi di vetture hanno inoltre in comune queste caratteristiche: la trazione anteriore; i freni a disco anteriori di grandi dimensioni sistemati ai lati del carter del cambio per una migliore ventilazione; l'asse posteriore a torsione e a carreggiata costante; lo starter automatico; il cambio a 4 marce completamente sincronizzate secondo il sistema Porsche; l'alternatore a 12 Volt; il bloccaggio di sicurezza alle portiere posteriori, il sistema di combustione Audi, con canali di aspirazione a creazione di vortice e camera di combustione concava nel pistone, che assicura una migliore combustione della miscela combustibile. Con lievissime modifiche tutti i motori Audi hanno superato il severo «California Test» sulla depurazione dei gas di scarico; l'aerazione e il deflusso dell'aria nell'abitacolo senza correnti; una costruzione che tiene conto in massimo grado di tutte le esigenze di sicurezza attiva e passiva.

Interessanti prove in Germania

Medie record della Guzzi «V7 Special»

L'autostrada Amburgo-Vienna-Amburgo è stata teatro di un interessante test motociclistico che ha avuto per protagonisti il tedesco Hugo Schmitz e la moto «Guzzi V7 special».

L'impresa, che ha suscitato vivo interesse nell'ambiente dei motopesantisti tedeschi, può essere sintetizzata in questi dati: la «V7 special» ha coperto, con 2 persone a bordo, il percorso Amburgo-Vienna-Amburgo di 2.470 km. in 18 ore 31'5", alla media record di kmh 137,250.

Al di là di queste cifre, a sottolineare l'eccezionale valore della prestazione di Hugo Schmitz e della sua «V7 special», va aggiunto che, tenendo conto delle soste per 12 rifornimenti di carburante (complessivamente 1 ora e 14') il percorso è stato compiuto nel tempo effettivo di 17 ore 17'5" ad una media di 143 chilometri.

Inoltre, intorno ai 1.900 km., una bufera di notevole intensità ha, in alcuni punti, ricoperto la sede stradale di un sottile strato di ghiaccio

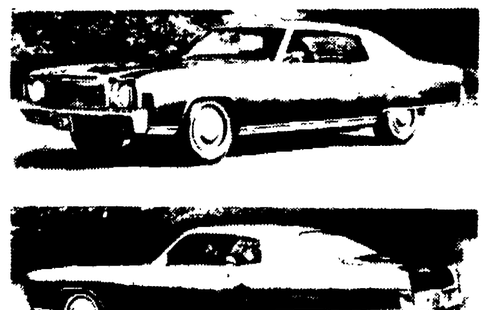
Il consumo di carburante è stato complessivamente di 204 litri

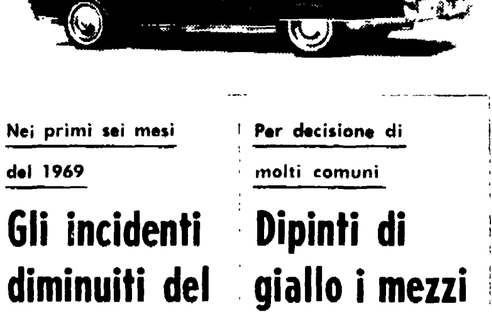
Contemporaneamente a Schmitz, un altro appassionato motopesantista tedesco, Erwin Mueller, pure su moto «Guzzi V7 special» di serie, ha preso il via ad Amburgo, marciando sul percorso Amburgo-Vienna-Amburgo ininterrottamente per 24 ore. Al termine aveva raggiunto una distanza di 2989 km., stabilendo una media di kmh. 124,500. Dedotti i tempi di sosta per 14 rifornimenti (1 ora e 28'), si ha che la distanza è stata coperta in un tempo effettivo di 22 ore e 32'

Le sportive General Motors per il 1970

Da 250 a 360 CV il coupé per i giovani americani

Il più lungo cofano motore mai costruito dalla Chevrolet - Le modifiche a Buick, Pontiac e Oldsmobile





Annunciando il lancio sul mercato americano di un nuovo modello della Chevrolet, la General Motors ha precisato che anche per tutte le altre vetture del gruppo, modificate nella versione per il 1970, la casa si è rivolta essenzialmente al pubblico dei giovani.

In America sono all'avanguardia nelle ricerche di mercato (si può dire, anzi, che le abbiano inventate loro) ed è quindi improbabile che alla GM abbiano preso una cantonata. Se sostengono che la capacità di acquisto dei giovani sul mercato americano assume una rilevanza sempre maggiore c'è da fargli credito e c'è pure da fargli credito se prevedono un grosso successo del nuovissimo coupe sportivo «Monte Carlo».

Eppure, basta dare una occhiata alle due foto che pubblichiamo a fianco per capire che, molto difficilmente, questo coupe incontrerebbe il favore dei giovani europei, compresi quelli, e non sarebbero molti, che disponessero del quattrini necessari per acquistarlo e soprattutto per mantenerlo.

Si pensi che il «Monte Carlo» sarà equipaggiato con cinque motori V-8 le cui potenze variano da 250 a 360 CV (SAE) compreso il 11-0 CV del coupe «GTA 1380 Junior» dell'Alfa Romeo, per rendersi conto della differenza di concezione

La GM ha dato scarse indicazioni su questa nuova vettura, ma basti dire che il solo cofano motore — dalla calandra al parabrezza — è lungo metri 1,83 per avere un'idea delle proporzioni del «Monte Carlo». La Chevrolet non aveva mai costruito una vettura così grande (lo ha fatto per realizzare un auto di prestigio) e ciò dimostra la convenienza della scelta

Altri dati sul «Monte Carlo»: è previsto fari anteriori a scomparsa, sospensioni superiore del 34 per cento alla normale standard, fanaleria posteriore in linea verticale, tergicristalli a scomparsa, interno lussuosissimo con cruscotto e volante in legno

Modifiche di linea sono state apportate per il 1970 anche al coupe «Pontiac Catalina» (con interventi sulla linea del cofano e del frontale), «Buick GS 455» (doppia presa d'aria a depressione sul cofano) e «Oldsmobile Cutelass»

Nei primi sei mesi del 1969

Gli incidenti diminuiti del 4,2 per cento

Una diminuzione del 4,2 per cento nel numero degli incidenti stradali si è avuta nel periodo gennaio-giugno 1969. In tale periodo infatti — secondo dati dell'ISTAT — sono avvenuti 148 mila 769 incidenti contro 155.302 dei primi sei mesi del 1968. Il numero dei morti causati dagli incidenti è diminuito però soltanto dello 0,9 per cento (4.197 morti contro 4.237) mentre quello dei feriti è diminuito del 4,6 per cento (107.992 contro 107.965).

Nel giugno scorso gli incidenti sono stati 25.267 con una diminuzione del 7,6 per cento rispetto allo stesso mese del 1968 mentre il numero dei morti è stato di 806, con un aumento del 13,2 per cento e quello dei feriti di 13.926, con una diminuzione dell'8,8 per cento rispetto al giugno 68

Nel comune di Roma gli incidenti nei primi sei mesi dell'anno sono stati 21 mila e 6. Essi hanno provocato 171 morti e 11.594 feriti. Nello stesso periodo del 1968 gli incidenti furono 22 mila 354, i morti 135 ed i feriti 11.715.

Nel comune di Milano, sempre nello stesso periodo, gli incidenti sono stati 19.493 con 68 morti e 8.883 feriti; l'anno scorso gli incidenti furono 19.607 con 80 morti e 9.539 feriti.

Per decisione di molti comuni

Dipinti di giallo i mezzi pubblici

La produzione di vernice gialla per carrozzerie di automobili è in pieno *boom* a causa di alcune decisioni che i maggiori comuni italiani stanno organicamente adottando

Entro breve tempo, sulla scia di quanto già avvenuto a Firenze, i mezzi pubblici (taxi, autobus e tram) delle più importanti città italiane saranno verniciati di giallo

La questione del colore dei mezzi pubblici è in particolare dei taxi, è in discussione ormai da parecchio tempo

Il primo taxi giallo comparve in Italia qualche anno fa a Firenze, dopo che venne abolito il vecchio codice della strada in cui si definiva il colore unico nazionale verde e nero

Il nuovo codice della strada stabilisce che il colore unico dei taxi venga stabilito dalle singole amministrazioni periferiche e aggiunge che i taxi forniti di scritta luminosa possono astenersene

Da principio, i tassisti che dipingevano la propria auto di giallo erano considerati quasi dei «fuori legge». Ma presto tutte le amministrazioni comunali si resero conto che tale colore risultava particolarmente opportuno per permettere all'utente di riconoscere le autopubbliche a distanza, anche di notte o con la nebbia.

Rubrica a cura di **Fernando Strambaci**