

RI - MOTORI - MOTORI - MOTORI - MO

La tragedia di Baires chiama in causa gravi responsabilità

Il pilota romano ha trovato sul suo cammino la macchina del francese Beltoise che con imperdonabile imprudenza spingeva la sua Matra in panne attraverso la pista



BUENOS AIRES — Una agghiacciante immagine dell'incidente che è costato la vita a Giunti: l'auto è già un rogo e il pilota italiano è ancora imprigionato nello stretto abitacolo. Un pompiere indirizza su di lui il getto di schiumogeno; altri si apprestano a tirarlo fuori. Tutto purtroppo sarà vano.

Anche Giunti è morto per un errore altrui

Sciagura assurda

Ignazio Giunti era nato a Roma nel 1941. Cominciò a correre a vent'anni, partecipando dapprima a rally e corse cronometro, dove si mise presto in luce, tanto che i dirigenti dell'Alfa Romeo lo ingaggiarono per affidargli la guida della Matra. Piloto con buoni risultati, in particolare nella Targa Florio, le «33» dell'autodromo di Sebring della scorsa stagione. Come si ricorda, fu uno dei tre protagonisti della vittoria della casa di Maranello nella «12 Ore» di Sebring della scorsa stagione. Come si ricorda, fu uno dei tre protagonisti della vittoria della casa di Maranello nella «12 Ore» di Sebring della scorsa stagione.

All'italiano la «3-Tre»

Gustavo Thoeni ha cancellato tutti i dubbi Ora è quarto nella classifica per la Coppa del Mondo

SERVIZIO MADONNA DI CAMPILGIO, 10 gennaio. Dai e dai, ce l'ha fatta. Thoeni ha vinto la «3-Tre» aggiudicandosi la combinata e lo slalom speciale di oggi. Il distacco di oltre un secondo dato a Augert spiega più di ogni lungo discorso la gara del giovane azzurro, e cancella così con un colpo di spugna le perplessità, i dubbi, le riserve, che i suoi risultati di questo inizio di stagione avevano fatto sorgere in merito alle sue capacità. La vittoria di Thoeni è stata chiarissima, e poiché qui a Campilgio non mancava nessuno del «big» riteniamo che il discorso su Thoeni che «va o non va» sia chiuso per sempre. Il ragazzo ha molte possibilità di diventare un grosso campione e solo questione di tempo e naturalmente di esperienza e poi gli errori di posizione commessi ieri sul falso slalom del «gigante», l'eccessiva foga fatale in troppe occasioni, potranno essere cancellati. Eravamo vicini a Cotelli, l'allenatore azzurro, mentre si stava parlando della seconda discesa, e ancora prima che Thoeni prendesse il via ci ha colpito la sua olimpica sicurezza e rigore. Vincerà perché è in condizioni normali — ci ha detto — mentre l'eccezione sono le gare tipo Berchtesgaden, quando anche un paio di rappresentati

SERVIZIO

BUENOS AIRES, 10 gennaio. Ignazio Giunti, uno delle speranze della «Ferrari» e dell'automobilismo italiano, è morto oggi, sull'autodromo municipale di Buenos Aires, mentre tutto stava ad indicare che si avviava alla vittoria nella «mille chilometri» argentina, prima prova del campionato internazionale marce. La tragedia è avvenuta alle 11,40, durante il trentottesimo giro proprio dinanzi alla tribuna centrale dell'autodromo, mentre la «Ferrari 312 P» di Giunti si trovava in testa alla corsa. Responsabile della sciagura è stato il pilota francese Jean Pierre Beltoise che in quel momento stava spingendo fuori della pista la sua «Matra», fermata per un guasto. Per ragioni sconosciute, Beltoise si è messo fuori pista dal lato dove si era fermato, Beltoise ha voluto spingere la vettura dall'altro lato, attraversando tutta la larghezza del nastro di asfalto. Proprio in quel momento giungeva la «Ferrari» di Giunti, lanciata sul rettilineo ad oltre duecento chilometri all'ora. Giunti ha sterzato, per evitare la collisione, ma non ce l'ha fatta. Con un balzo disperato, Beltoise si è messo fuori pista, invece del bolide di Giunti; invece il pilota italiano, rimasto bloccato al posto di guida, non ha potuto fare nulla per salvarsi. Il punto d'impatto delle due vetture è stato proprio all'altezza del serbatoio della benzina della «Ferrari», che, dopo aver sbalzato paurosamente, si è incendiata. I vigili del fuoco sono accorsi immediatamente per tentare di salvare Giunti, già avvolto dalle fiamme. Passato il primo momento di stupore, la folla ha lanciato imprecazioni contro Beltoise, ritenuto responsabile della tragedia. Due ore dopo la sciagura, il pilota francese veniva fermato dalla polizia argentina, per accertamenti. I soccorritori sono riusciti ad estrarre dai rottami della vettura il corpo ustionato di Giunti, che aveva perso conoscenza, un'ambulanza lo trasportò a tutta velocità verso l'ospedale Fernandez, il più vicino all'autodromo, ma purtroppo, all'arrivo Giunti era già morto. Egli aveva riportato ustioni di terzo grado, gravi ferite al viso e, probabilmente, una frattura cranica. Arturo Merzario, che faceva coppia con Giunti sulla Ferrari 312 P, quando ha visto la vettura, ma 24, con il compagno a bordo, intendendosi e divenire preda delle fiamme, ha avuto una crisi di disperazione. Nel «box» della Ferrari vi è stato un momento di confusione, ma il pilota italiano ha accompagnato Giunti all'ospedale fra Froilan Gonzalez, veterano pilota dei tempi di Franco, che come si ricorda, diede la prima vittoria alla Ferrari sull'Alfa Romeo. La prima preoccupazione del dott. Gonzalez, dopo che Giunti era stato posto nell'ambulanza, è stato di chiamare il medico di servizio, che ha accompagnato Giunti all'ospedale fra Froilan Gonzalez, veterano pilota dei tempi di Franco, che come si ricorda, diede la prima vittoria alla Ferrari sull'Alfa Romeo.

SERVIZIO

lanza, era stata quella di praticargli dei massaggi al cuore, avendo riscontrato una specie di sincope. Intanto, Beltoise, che aveva assistito inorridito alla tragedia, si precipitava, nonostante alcune leggere contusioni riportate, verso il «box» della «Matra», e ancora una volta, involontariamente, era all'origine di un incidente: dal tetto del «box» della «Matra», un fotografo argentino, mentre si sporgeva per fotografare il francese, perdeva l'equilibrio e precipitava al suolo riportando contusioni alla nuca che necessitarono il suo ricovero in ospedale. Nonostante la tragedia, gli organizzatori decidevano di far proseguire la corsa. Al comando passava la Porsche 917 di Siffert-Bell, che riusciva ad aggiudicarsi la gara. Questa la classifica della «Mille chilometri» di Baires: 1. Jo Siffert-Derek Bell, Porsche 917, 164 giri; 2. Pedro Rodriguez-Jackie Oliver, Porsche 917, 164 giri; 3. Galli-Stomelen, Alfa Romeo 363, 163 giri; 4. De Adamich-Pescaro, Alfa Romeo 33/3, 161 giri; 5. Paletti-Juncadella, Ferrari 512 S, 158 giri; 6. De Adamich-Pescaro, Alfa Romeo 33/3, 154 giri; 7. Posey-Garcia Veiga e Di Palma, Ferrari 512 S, 149 giri; 8. Bonnier-Parkes, Ferrari 512 M, 148 giri; 9. Grant-Taylor, McLaren M 8 C, 146 giri; 10. Martin-Brea, Porsche 917, 144 giri. Giro più veloce: il 57° di Siffert, a 151,53/100, media 197, 598 kmh. e. p.

SCI A RONZONE: SUCCESSO SCANDINAVO NELLA 30 KM.

La seconda prova del campionato internazionale del fondo disputata sulla distanza dei 30 km. è stata vinta dallo scandinavo Harviken, ha vinto la prova di sci nordico degli scandinavi nei confronti della squadra dell'URSS, che aveva trionfato nel 29° km. Il primo dei socialisti è stato Skobov, giunto sesto, mentre il vincitore è stato Harviken, che ha piazzato al quarto posto Ole Ellefsaeter. Il primo degli italiani è Bate, seguito dodicesimo. Non è partito Nilsson, direttore tecnico della squadra azzurra, lamenta la cattiva salute di Kostner, il migliore dei nostri in questo inizio di stagione, raffreddato e lievemente infortunato ad una mano. La classifica: 1. Johannes Harviken (Norv.) 1 ora 34'08"91; 2. Sverre Lunde Skobov (Sve.) 1 ora 38'22"78; 3. Eddy Hauser (Svi.) 1 ora 38'33"83; 4. Ole Ellefsaeter (Norv.) 1 ora 38'33"83; 5. Manne Liljamaa (Fin.) 1 ora 39'01"71; 6. Eddy Hauser (URS) 1 ora 39'01"71; 7. Audun Nerland (Norv.) 1 ora 39'08"74; 8. Jan Saastad (Grec.) 1 ora 39'11"91; 9. Benny Soderberg (Sve.) 1 ora 39'35"45.

BOB A DUE: AI TEDESCHI IL TITOLO EUROPEO

BERCHTESGADEN, 10 gennaio. I tedeschi occidentali Horst Floth e Pepi Bader hanno vinto, sulla pista artificiale di Koenigssee (Baviera), il titolo di campioni d'Europa di bob a due. I due tedeschi, medaglia d'argento ai giochi olimpici di Grenoble e due campioni mondiali della specialità, hanno realizzato nel quarto percorso il tempo di 2'54"05. Ecco la classifica finale: 1. Horst Floth-Pepi Bader (Germ. occ.) 2'54"05; 2. Harald Sandrin-Eric Schneider (Svi.) 2'54"66; 3. Wolfgang Zimmerer-Peter Utzschneider (Germ. occ.) 2'54"91; 4. Herbert Gruber-Josef Oberhauser (Austria) 2'55"60.

SERVIZIO

un ostacolo fatale. Conosco Thoeni come sua madre, e ti dico che oggi non ci sarà nessun paio di galeotti. Oggi vincerà. E la promessa è stata mantenuta. Il percorso per la prima manche era stato tracciato da Cotelli: una serpentina forse troppo angolata rispetto alle condizioni della neve, chiazze di ghiaccio al muro e poi i pali disposti in modo da non concedere un momento di respiro. Neve poco compatta, tanto che dopo quattro discese la pista sembrava già passata dall'aratro. Inizia Matt, con un tempo di 49"41, che naturalmente non fa testo, poi Russel, del 24, con la misura 48"92, e Augert, che non fa meglio di lui (48"93). Rieger, Penz, Chaffee e Bachieda, non dicono nulla di nuovo, e poi è il momento di Thoeni. La solita suspense: lo atleta appare sul muro in vantaggio di qualche decimo, compare, perdetamente, e il petto continua con lo stesso ritmo, senza scomporsi, senza commettere il minimo errore, spinge sui bastoncini nella parte di davanti, Russel è al 48"93, Augert al 48"92 di Russel. Date le condizioni della pista, ridotta a una specie di tavola di ghiaccio, e il rigore di Thoeni, non dovrebbe esistere più dubbi. Invece l'austrico Rofner meraviglia tutti con uno stabilimento 48"75, meglio di quanto si potesse immaginare. I trazionali antagonisti di Thoeni. Ma dirlo non è niente, perché quando l'occhio corre allo atleta che scende, e il petto continua con lo stesso ritmo, senza scomporsi, senza commettere il minimo errore, spinge sui bastoncini nella parte di davanti, Russel è al 48"93, Augert al 48"92 di Russel. I soccorritori sono riusciti ad estrarre dai rottami della vettura il corpo ustionato di Giunti, che aveva perso conoscenza, un'ambulanza lo trasportò a tutta velocità verso l'ospedale Fernandez, il più vicino all'autodromo, ma purtroppo, all'arrivo Giunti era già morto. Egli aveva riportato ustioni di terzo grado, gravi ferite al viso e, probabilmente, una frattura cranica. Arturo Merzario, che faceva coppia con Giunti sulla Ferrari 312 P, quando ha visto la vettura, ma 24, con il compagno a bordo, intendendosi e divenire preda delle fiamme, ha avuto una crisi di disperazione. Nel «box» della Ferrari vi è stato un momento di confusione, ma il pilota italiano ha accompagnato Giunti all'ospedale fra Froilan Gonzalez, veterano pilota dei tempi di Franco, che come si ricorda, diede la prima vittoria alla Ferrari sull'Alfa Romeo. La prima preoccupazione del dott. Gonzalez, dopo che Giunti era stato posto nell'ambulanza, è stato di chiamare il medico di servizio, che ha accompagnato Giunti all'ospedale fra Froilan Gonzalez, veterano pilota dei tempi di Franco, che come si ricorda, diede la prima vittoria alla Ferrari sull'Alfa Romeo.

SERVIZIO

La gara è chiusa. Resta invece aperta la corsa per la Coppa del Mondo: oggi Thoeni con 25 punti in più per un totale di 55 risale dal settimo al quarto posto, trovandosi a 10 punti dal vincitore, il (65 di ieri e 15 di oggi), Augert a 71 con i 20 del «secondo» o di ieri, e Duvalier, fermo a quota 69. Rifacendosi ai discorsi di Cotelli, auguriamo a Thoeni tante giornate come questa quando corse fatte in tutta tranquillità gli consentano lo «en plein».

SERVIZIO

La gara è chiusa. Resta invece aperta la corsa per la Coppa del Mondo: oggi Thoeni con 25 punti in più per un totale di 55 risale dal settimo al quarto posto, trovandosi a 10 punti dal vincitore, il (65 di ieri e 15 di oggi), Augert a 71 con i 20 del «secondo» o di ieri, e Duvalier, fermo a quota 69. Rifacendosi ai discorsi di Cotelli, auguriamo a Thoeni tante giornate come questa quando corse fatte in tutta tranquillità gli consentano lo «en plein».

SERVIZIO

La gara è chiusa. Resta invece aperta la corsa per la Coppa del Mondo: oggi Thoeni con 25 punti in più per un totale di 55 risale dal settimo al quarto posto, trovandosi a 10 punti dal vincitore, il (65 di ieri e 15 di oggi), Augert a 71 con i 20 del «secondo» o di ieri, e Duvalier, fermo a quota 69. Rifacendosi ai discorsi di Cotelli, auguriamo a Thoeni tante giornate come questa quando corse fatte in tutta tranquillità gli consentano lo «en plein».

SERVIZIO

La gara è chiusa. Resta invece aperta la corsa per la Coppa del Mondo: oggi Thoeni con 25 punti in più per un totale di 55 risale dal settimo al quarto posto, trovandosi a 10 punti dal vincitore, il (65 di ieri e 15 di oggi), Augert a 71 con i 20 del «secondo» o di ieri, e Duvalier, fermo a quota 69. Rifacendosi ai discorsi di Cotelli, auguriamo a Thoeni tante giornate come questa quando corse fatte in tutta tranquillità gli consentano lo «en plein».

SERVIZIO

La gara è chiusa. Resta invece aperta la corsa per la Coppa del Mondo: oggi Thoeni con 25 punti in più per un totale di 55 risale dal settimo al quarto posto, trovandosi a 10 punti dal vincitore, il (65 di ieri e 15 di oggi), Augert a 71 con i 20 del «secondo» o di ieri, e Duvalier, fermo a quota 69. Rifacendosi ai discorsi di Cotelli, auguriamo a Thoeni tante giornate come questa quando corse fatte in tutta tranquillità gli consentano lo «en plein».

SERVIZIO

La gara è chiusa. Resta invece aperta la corsa per la Coppa del Mondo: oggi Thoeni con 25 punti in più per un totale di 55 risale dal settimo al quarto posto, trovandosi a 10 punti dal vincitore, il (65 di ieri e 15 di oggi), Augert a 71 con i 20 del «secondo» o di ieri, e Duvalier, fermo a quota 69. Rifacendosi ai discorsi di Cotelli, auguriamo a Thoeni tante giornate come questa quando corse fatte in tutta tranquillità gli consentano lo «en plein».

SERVIZIO

La gara è chiusa. Resta invece aperta la corsa per la Coppa del Mondo: oggi Thoeni con 25 punti in più per un totale di 55 risale dal settimo al quarto posto, trovandosi a 10 punti dal vincitore, il (65 di ieri e 15 di oggi), Augert a 71 con i 20 del «secondo» o di ieri, e Duvalier, fermo a quota 69. Rifacendosi ai discorsi di Cotelli, auguriamo a Thoeni tante giornate come questa quando corse fatte in tutta tranquillità gli consentano lo «en plein».

SERVIZIO

La gara è chiusa. Resta invece aperta la corsa per la Coppa del Mondo: oggi Thoeni con 25 punti in più per un totale di 55 risale dal settimo al quarto posto, trovandosi a 10 punti dal vincitore, il (65 di ieri e 15 di oggi), Augert a 71 con i 20 del «secondo» o di ieri, e Duvalier, fermo a quota 69. Rifacendosi ai discorsi di Cotelli, auguriamo a Thoeni tante giornate come questa quando corse fatte in tutta tranquillità gli consentano lo «en plein».

In Italia erano state presentate al Salone di Torino

Cominciate le consegne delle Chrysler - France

La Simca ha ulteriormente migliorato il trattamento di garanzia per tutta la gamma delle sue vetture. Le nuove Chrysler 160, 160 GT e 180 presentate al pubblico italiano in occasione dell'ultimo Salone dell'automobile di Torino sono disposte ad offrire ai clienti presso i 1000 punti di vendita e di assistenza Simca. I concessionari della Simca hanno ricevuto la loro prima dotazione di vetture al termine di una crociera che li ha riuniti per qualche giorno. A Genova, punto d'arrivo del viaggio, a ciascun organizzatore Simca-Italia è stata consegnata una Chrysler 180. La Simca-Italia si è immediatamente preoccupata di illustrare al suo personale tecnico ed assistenziale questi nuovi prodotti. Sono attualmente in corso presso la Scuola di formazione tecnica della sede centrale Simca di Villafeltria del ciclo di istruzione per i capi officina e per i meccanici dei concessionari, nel corso del quale ogni segreto tecnico di queste berline viene loro svelato, in modo che la clientela possa continuare a contare su interventi assistenziali rapidi e precisi. La Simca-Italia ha contemporaneamente annunciato che a partire dal primo gennaio 1971 le vetture della Casa vendute in Italia, comprese le nuove Chrysler 160, 160 GT e 180, usufruiranno di un trattamento di garanzia migliorato e più ampio. Il limite di percorrenza che, fino al 31 dicembre 1970, era fissato, nell'arco di

Gli incidenti in Francia: i morti sono il 4% delle vittime

Sono stati resi noti in Francia i risultati di un recente studio clinico ed economico riguardante ben 13 mila 242 vittime stradali, compiuto per iniziativa dell'ONSER (Organisation nationale de la sécurité routière). In primo luogo si è rilevato che i morti hanno costituito il 4 per cento delle vittime. Tra i feriti, il 30,5 per cento ha riportato lesioni di un arto superiore (il 26,5 per cento a destra, il 3,7 per cento a sinistra), il 14,5 per cento lesioni di un arto inferiore (l'8,3 per cento a destra, il 6,3 per cento a sinistra); il 13,50 per cento trauma cranico, il 7 per cento un trauma facciale, il 5,4 per cento un trauma toracico od addominale; il 2,3 per cento lesioni multiple. In particolare, tra i pedoni ed i ciclisti i morti rappresentano il 5,7 per cento delle vittime, 17 per cento non appartenenti al gruppo dei pedoni o dei ciclisti, i morti rappresentano il 2,2 per cento. Tra i feriti, la durata media dell'incapacità temporanea assoluta è stata di 63,6 giorni ed il tasso medio di incapacità permanente parziale è stato del 15,6 per cento. Dal punto di vista economico, il costo medio di ogni ferito è stato di 8.800-11.000 franchi, comprensivi delle spese mediche, dell'incapacità temporanea assoluta e dell'incapacità permanente parziale. Per i feriti senza postumi permanenti, il costo medio è stato di 30.000 franchi. Per i morti, il costo medio è stato valutato in 60-68 mila franchi. Negli Stati Uniti prevista una produzione di 12 milioni di auto. James M. Roche, presidente della General Motors, ha dichiarato che «le vendite di autoveicoli nel 1971 saranno prossime a quelle del 1970, giungendo alla cifra record di 12 milioni di autoveicoli, in un normale condizionale di sviluppo dell'economia e senza interruzione della produzione». «Tale cifra rappresenterebbe un aumento di circa il 15 per cento rispetto al 1969, che potrebbe superare il traguardo degli 11 milioni di unità, com'è accaduto nel 1969».



Più affollati anche i cieli

Aeroporti: 15 milioni di passeggeri nel '70

Oltre 15 milioni e mezzo di passeggeri hanno attraversato i 15.893.514, con aumento del 18,1 per cento rispetto all'anno precedente — sono stati sbarcati ed imbarcati, nei maggiori aeroporti italiani, le merci scarricate e caricate ammontano a chilogrammi 211.220.658 contro i 198.400.314 del '69. Unica flessione (-9,1 per cento) riguarda la posta (47.115.571 kg.). Il maggior movimento di passeggeri e di merci ha comportato naturalmente una più intensa utilizzazione degli aeromobili. Questi ultimi, tra arrivi e partenze, ammontano a 429.202, con un aumento del 13,7 per cento. La maggior parte del traffico è stata assorbita dagli aeroporti di Roma-Fiumicino, Milano-Malpensa, Napoli e Palermo. Le merci scarricate e caricate sono stati superati — oltre che a Roma-Fiumicino e Milano-Malpensa — nei seguenti aeroporti: Cagliari (oltre 4 milioni di kg.), Catania (3 milioni e mezzo), Genova (4 milioni e mezzo), Milano-Malpensa (2,4 milioni), Napoli (2,8 milioni), Pisa (un milione e mezzo), Roma-Ciampino (un milione e 778.000), Torino (9,2 milioni), Venezia (2,8 milioni). Per le merci, i milioni di kg. scarricate e caricate sono stati superati — oltre che a Roma-Fiumicino e Milano-Malpensa — nei seguenti aeroporti: Cagliari (oltre 4 milioni di kg.), Catania (3 milioni e mezzo), Genova (4 milioni e mezzo), Milano-Malpensa (2,4 milioni), Napoli (2,8 milioni), Pisa (un milione e mezzo), Roma-Ciampino (un milione e 778.000), Torino (9,2 milioni), Venezia (2,8 milioni). Come si vede sono aumentati i prezzi dei modelli minori. Gli accessori non hanno subito alcun aumento. I prezzi di cui sopra si intendono comprensivi di IGE, esclusi trasporto e immatricolazione.

A partire dal 1° gennaio

Sono stati aumentati anche i prezzi BMW

Il traffico maggiore a Fiumicino e Linate. Nessun ritocco ai sovrapprezzi per gli accessori. Anche la BMW, giustificandolo con il crescente aumento dei costi di produzione, ha deciso di aumentare i prezzi al pubblico degli autoveicoli della casa. I prezzi di listino delle autoveicoli BMW infatti, già aumentati il mese scorso per il mercato interno tedesco, a partire dal primo gennaio 1971 sono stati aumentati anche per l'esportazione e quindi anche per l'Italia. La BMW Italiana ha annunciato il nuovo listino autoveicoli che è entrato in vigore a partire dal primo gennaio. Ecco i nuovi prezzi dei vari modelli BMW (tra parentesi l'aumento rispetto al precedente listino): 1600 1.650.000 (70.000); 2002 1.940.000 (60.000); 2002 TI 2.170.000 (30.000); 1800 1.965.000 (20.000); 2000 2.300.000 (60.000); 2500 3.185.000 (60.000); 2500 A 3.390.000; 2800 3.680.000 (30.000); 2800 A 3.915.000; 2800 CS 4.850.000 (30.000); 2800 CS/A 5.115.000. Come si vede sono aumentati i prezzi dei modelli minori. Gli accessori non hanno subito alcun aumento. I prezzi di cui sopra si intendono comprensivi di IGE, esclusi trasporto e immatricolazione.

Ogni giorno sulle autostrade

Una valanga di 1.200.000 veicoli

Una statistica del 1970 - I tratti di più intenso traffico: Napoli-Salerno e Milano-Varese. La Napoli-Salerno resta sempre l'autostrada di maggior traffico. Nel trimestre luglio-settembre 1970, cui si riferiscono le ultime rilevazioni dell'AISCAT (associazione tra le società concessionarie di autostrade e trafori), è stata percorsa mediamente da 81.729 veicoli «effettivi» al giorno. Nello stesso periodo dell'anno precedente la media quotidiana era stata di 73.881 veicoli (2,8 milioni), Palermo (2,2 milioni), Pisa (un milione e mezzo), Roma-Ciampino (un milione e 778.000), Torino (9,2 milioni), Venezia (2,8 milioni). Vi erano e necc di capovolgimenti di fronte (al 4-6-22 per il Sirm, all'11-80-65, al 19-91-87) l'incontro è stato risolto in effetti negli ultimi tre minuti e dalla lunetta. Una nota in margine di partita riguarda l'arbitraggio, non determinante, ma indubbiamente favorevole ai padroni di casa sino all'occasione. Sono serviti che non fanno comodo nemmeno agli uomini di Rubini, in fondo! Ricorderemo infine l'ottima prova di Schull, top-scoring con 35 punti, e quella di Certoni da parte milanese, sempre ottimo da fuori. Ed un elogia, una volta tanto, anche a Kenney, prode in avanti ed in coordinamento.

A livelli record le esportazioni della Chrysler U.K.

Il mese di novembre 1970 la Chrysler United Kingdom ha esportato 14.045 autoveicoli, una cifra record, aggiuntiva prima dalla società inglese e superiore di 1.400 unità al precedente mese di novembre. Le esportazioni della Chrysler U.K. tra gennaio e novembre sono aumentate del 14 per cento e in loro percentuale sul totale dei veicoli inglesi esportati è aumentata del 13 per cento. Mentre la gamma delle vetture di media cilindrata ha dato quest'anno il maggior contributo alle esportazioni della società con 67.617 unità vendute, è stata la serie «Avenger», consistente in 12.000 unità, a permettere il raggiungimento del nuovo record. «Avenger» è ora presente in 65 Paesi, e la vendita magiore si sono registrate nei Paesi scandinavi. Oltre alle vetture, l'esportazione di veicoli commerciali è aumentata del 171 per cento da gennaio a novembre, in confronto al stesso periodo dello scorso anno.

SERVIZIO

La gara è chiusa. Resta invece aperta la corsa per la Coppa del Mondo: oggi Thoeni con 25 punti in più per un totale di 55 risale dal settimo al quarto posto, trovandosi a 10 punti dal vincitore, il (65 di ieri e 15 di oggi), Augert a 71 con i 20 del «secondo» o di ieri, e Duvalier, fermo a quota 69. Rifacendosi ai discorsi di Cotelli, auguriamo a Thoeni tante giornate come questa quando corse fatte in tutta tranquillità gli consentano lo «en plein».

SERVIZIO

La gara è chiusa. Resta invece aperta la corsa per la Coppa del Mondo: oggi Thoeni con 25 punti in più per un totale di 55 risale dal settimo al quarto posto, trovandosi a 10 punti dal vincitore, il (65 di ieri e 15 di oggi), Augert a 71 con i 20 del «secondo» o di ieri, e Duvalier, fermo a quota 69. Rifacendosi ai discorsi di Cotelli, auguriamo a Thoeni tante giornate come questa quando corse fatte in tutta tranquillità gli consentano lo «en plein».

Fernando Strambaci Rubrica a cura di