

Prima dell'ultimo, decisivo carosello milanese

Sei Giorni: la folla ha votato per Motta

Gianni e Merckx si ritroveranno presto a duellare su strada

MILANO, 14 febbraio. Cala il sipario sulla giostra che è durata una settimana e il cronista adotta un commento. La prima cosa da dire è questa: ancora una volta, la Sei Giorni ha confermato il suo carattere di manifestazione popolare. Non fosse stato per la nebbia, Vittorio Stramolo avrebbe registrato l'incasso-record, e comunque i conti tornano.

Merckx ha sostenuto il sacro fuoco della rivale. Era presente, e buona parte della gente che è entrata nella vecchia arena ha sostenuto l'operante e riciccatore l'allela della Salvarani. Era (in maggioranza) un pubblico lombardo, cioè favorevole al bianconero con un «automeritismo» comprensibile, e ci spieghiamo: pessimo discute la qualità del magnifico Eddy, ma si può capire il furore, lo appassionato che spera nella completa rinascita di Motta che cerca in Gianni il fiero oppositore del campionissimo.

Presto cominceranno le corse su strada e vi sarà un gran di piccoli attori svilupperanno le scene del lungometraggio ciclistico 1971. Da questa Sei Giorni uscirà un grande e fiducioso Franco Bitossi. Il campione d'Italia se l'è cavata egregiamente con una filosofia che denota la sua maturità. E abbiamo già detto e lo ripetiamo: il nuovo Bitossi, quello che ha vinto la lotta con i disturbi di origine nervosa, è un tipo grande di sigle, successi importanti, una Milano-Saverno, ad esempio, e un campionato del mondo.

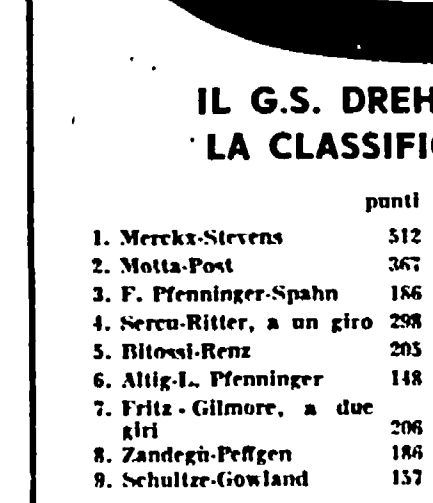
Visto, anche, un brillante Sereu, un promettente Ritter, un volenteroso Chemello. Hanno bisogno di lavorare i vari Guardoni, Beghetto, De Lillo, Bossio, Barabelli, un molto in più perché qualcuno (Federazione e UCIP) promova riunioni casalinghe e trasferite all'estero. La Sei Giorni non sarà una competizione cristallina, anzi è soprattutto uno spettacolo ciclistico-canoro, e tuttavia la propaganda allo sport della bicicletta che, soffocato da molteplici ragioni deve trovare uno sbocco valido, sincero, costruttivo sui toni di tutta Italia.

L'ultima giornata era iniziata con la vittoria di Sereu-Ritter nell'americana delle 0,35. Si è mossa Beghetto nelle due serie di sprint e nel pomeriggio il padovano della Zonca si aggiudicava la prova d'eliminazione. Poi, una gara al rullo delle motoleghe.



Rudy Altig il buontemponone

Il «civano» della Sei Giorni milanese è stato, a nostro parere, Rudy Altig. Un esempio? L'altra sera, il buontemponone ha simulato un capitolino che ha coinvolto quello che si sono precipitati naturalmente. Risate non finire, naturalmente, poi l'olandese Post ha chiuso la scena rovesciando un secchio d'acqua sul gruppetto. Vogliamo però ricordare che Rudy, quando pedala, è un incanto di bravura e per questo continua ad essere richiesto nei velodromi.



IL G.S. DREHER PRESENTA LA CLASSIFICA GENERALE

1. Merckx-Stevens	512	10. Beghetto-Bosio, a cinque giri	237
2. Motta Post	367	11. Porter-Seroux	95
3. F. Penninger-Spahn	156	12. De Wil-Schneider, a sei giri	140
4. Sereu-Ritter	258	13. Chemello-Roggenbald	111
5. Bitossi-Renz	245	14. De Lillo-Gaiardini, a vedli giri	238
6. Altig-R. Penninger	215	15. Borgogni-Riva a diciannove giri	238
7. F. Gilmore, a due giri	186		
8. Zander-Pfeffer	186		
9. Schultze-Gowland	152		



MILANO — Motta lancia Post nell'ultimo assalto del carosello finale.

Ciclucross

Undicesimo tricolore al «vecchio» Renato Longo

SERVIZIO

RONCOBILACCIO, 14 febbraio

Renato Longo per l'undicesimo volta e Franco Livian per la seconda hanno vinto i campionati italiani di ciclucross rispettivamente per i professionisti e per i dilettanti. Longo, notevolmente migliorato come tempo delle più recenti prestazioni, ha vinto bene anche se è stato in parte favorito dalla sfortuna che ha colpito Livian, vittima di un errore.

Tra gli sfortunati vanno ricordati in modo particolare Vagneur, Signorini (3 forature nell'ultimo giro), Franceschi, rovinosamente caduto, Bianco e Luciani vittima di un guasto irreparabile.

La gara, svoltasi su 8 giri di un circuito tracciato, ha visto alla partenza 54 corridori. Fin dalle prime battute, Luciani, Livian e Torresani sono stati i protagonisti; poi, dopo le forature di Livian e Torresani, si è fatto avanti Longo che ha raggiunto e superato Luciani e Bianco al termine del terzo giro, il suo recital.

A fine gara, il presidente della Federazione, Rodoni, ha fatto indossare a Longo e a Livian le maglie tricolori della specialità.

La CTS a fine gara ha diramato il seguente comunicato: «La proposta di Rimedio ed in pieno accordo con la UCIP, i seguenti corridori sono stati scelti per la partecipazione al campionato italiano di ciclucross professionisti e dilettanti, che si svolgerà dal 28 febbraio: professionisti: Renato Longo, Luciano Livian, Giovanni Franceschi, Gianni Bianco; dilettanti: Franco Livian, Franco Vagneur, Luigi Torresani, Dario Signorini, Enrico Franceschi, Enrico Sfolcini e Francesco Ceglie; meccanico: Giuseppe Magni; massaggiatore: Giordano Pagani.

F. S.

ORDINE D'ARRIVO
1. Longo Renato (G.S. Salvarani), km. 25 in 1 ora 17'; 2. Livian Franco (G.S. Pello), 1'23"; 3. Sfolcini Enrico (Pedale Casale), 1'24"; 4. Vagneur Franco (G.S. Pello), 1'24"; 5. Signorini Dario (Pedale Pavese), 1'30"; 6. Torresani Luigi, 1'42"; 7. Ceglie Francesco, 1'51"; 8. Livian Franco, 1'51"; 9. Bianco Gianni, 1'51".

ARRIVATA A ROMA LA SQUADRA ISRAELIANA

ROMA, 14 febbraio. La nazionale di ciclismo Israele è arrivata oggi all'aeroporto di Fiumicino in volo da Tel Aviv. La compagnia israeliana incontrerà mercoledì prossimo a Bari la rappresentativa azzurra dell'Under 23.

RUGBY:

RISULTATI
CUS Napoli-Amatori Catania 6-9; Parma-Petrarca 8-9; CUS Genova-Olimpia Roma 8-3; Frascati-Toscani 19-8; Flaminio-Oro-Buscaglione 28-6; Mercurio-Aquila 13-7.

CLASSIFICA
Petrarca punti 62; Aquila e CUS Genova 28; Melarossa 18; Flaminio Oro 16; Olimpia Roma, Buscaglione e Parma 14; Frascati 14; CUS Napoli, Toscani 11; Amatori Catania 9.

IL CAMPIONATO DI BASKET

Ignis-All'Onestà 97-77

Simmenthal-Forst 98-91

Un Masini in forma piega i canturini

MILANO, 14 febbraio. Tutto esaurito sugli spalti per questa Simmenthal-Forst, che non ha deluso le aspettative. Partita splendida, di gran lunga superiore sul piano tecnico di quella disputata all'andata alla Palastra Parni, condotta con caparbietà sin dal primo secondo di gioco dai masinesi, usciti vittoriosi per 98-91. Puntaggio equo che premia la indiscutibile superiorità del Simm odierno e non punisce eccessivamente i canturini.

La buona bagarre di slogan sugli spalti (i canturini gridavano al termine, per addol-

cire la sconfitta, «Forza Varese») gli uomini di Kubini e Taurisano hanno lottato per quaranta minuti effettivi senza risparmiare alcun colpo.

Il successo del Simmenthal non è mai stato messo in discussione, ed i punteggi progressivi lo dimostrano: al 2° 52-48; al 12° 73-52; al 20° 83-66; al 30° 93-66; al 39° 98-66; al 45° 98-66. Il successo del Simmenthal è su 8; Forst il su 16. Spettatori 8.000 circa.

Cecchi Biella-Norda 90-79

Libertas-Fides 61-58

Eldorado-Snaidero 83-72

Bennett favoloso: 48 punti

E' Natali la carta che vince

Orlandi e C. sorpassano gli udinesi

Bennett favoloso: 48 punti

E' Natali la carta che vince

Orlandi e C. sorpassano gli udinesi

Bennett favoloso: 48 punti

E' Natali la carta che vince

Orlandi e C. sorpassano gli udinesi

Bennett favoloso: 48 punti

E' Natali la carta che vince

Orlandi e C. sorpassano gli udinesi

Bennett favoloso: 48 punti

E' Natali la carta che vince

Orlandi e C. sorpassano gli udinesi

Bennett favoloso: 48 punti

E' Natali la carta che vince

Orlandi e C. sorpassano gli udinesi

Bennett favoloso: 48 punti

E' Natali la carta che vince

Orlandi e C. sorpassano gli udinesi

Bennett favoloso: 48 punti

E' Natali la carta che vince

Orlandi e C. sorpassano gli udinesi

Bennett favoloso: 48 punti

E' Natali la carta che vince

Orlandi e C. sorpassano gli udinesi

Bennett favoloso: 48 punti

E' Natali la carta che vince

Orlandi e C. sorpassano gli udinesi

Bennett favoloso: 48 punti

E' Natali la carta che vince

Orlandi e C. sorpassano gli udinesi

Libertas-Fides 61-58

Eldorado-Snaidero 83-72

Bennett favoloso: 48 punti

E' Natali la carta che vince

Orlandi e C. sorpassano gli udinesi

Bennett favoloso: 48 punti

E' Natali la carta che vince

Orlandi e C. sorpassano gli udinesi

Bennett favoloso: 48 punti

E' Natali la carta che vince

Orlandi e C. sorpassano gli udinesi

Bennett favoloso: 48 punti

E' Natali la carta che vince

Orlandi e C. sorpassano gli udinesi

Bennett favoloso: 48 punti

E' Natali la carta che vince

Orlandi e C. sorpassano gli udinesi

Bennett favoloso: 48 punti

E' Natali la carta che vince

Orlandi e C. sorpassano gli udinesi

Bennett favoloso: 48 punti

E' Natali la carta che vince

Orlandi e C. sorpassano gli udinesi

Bennett favoloso: 48 punti

E' Natali la carta che vince

Orlandi e C. sorpassano gli udinesi

Bennett favoloso: 48 punti

E' Natali la carta che vince

Orlandi e C. sorpassano gli udinesi

Bennett favoloso: 48 punti

E' Natali la carta che vince

Orlandi e C. sorpassano gli udinesi

Bennett favoloso: 48 punti

E' Natali la carta che vince

Orlandi e C. sorpassano gli udinesi

RI-MOTORI-MOTORI-MOTORI-MO

Riunita la Commissione tecnica
All'esame dell'ACI i dispositivi antinebbia

Lanciata una nuova «automatica»
Fa i 145 l'ora e li tiene la DAF «55» Marathon

La Commissione tecnica dell'Automobile Club d'Italia si è riunita a Roma per esaminare i problemi dei dispositivi di illuminazione per autoveicoli circolanti su strade con nebbia e quelli dell'inquinamento atmosferico.

Sul primo problema, è stato rilevato che la Convenzione di Vienna del 1968 non impedisce agli Stati membri di introdurre nei propri ordinamenti l'obbligo di dispositivi luminosi, ad eccezione di quelli che emettono luce rossa per la segnalazione del veicolo nei casi di scarsa visibilità.

Non essendo stata ancora determinata una norma internazionale una norma unificata, la Commissione tecnica dell'ACI ha rilevato che anche se il modo migliore per rendere più sicura la circolazione nella nebbia risulta quello degli impianti di illuminazione delle strade, sembra più realisticamente attuabile, per il momento, la imposizione legislativa di un opportuno adeguamento dei dispositivi di segnalazione ottica dei veicoli circolanti.

Si è osservato che esempi di regolamenti nazionali che hanno dato discreti risultati, sono finora quelli degli Stati Uniti e della Germania.

La Commissione tecnica ha poi esaminato una recente proposta di legge, presentata dal ministro Mariotti, relativa alla riduzione delle emissioni di gas inquinanti dei motori ad accensione comandata.

Al Salone dell'automobile di Amsterdam — dove, tredici anni fa, venne fatto conoscere al mondo dell'automobile la prima vettura DAF automatica di 600 cmc. — la DAF ha presentato la ultima creazione della sua gamma, la DAF «55» Marathon.



La banda decorativa che corre lungo la fiancata fa distinguere a prima vista la DAF «55» Marathon dalla berlina.

Questa vettura — che discende in linea diretta dalle notissime vetture DAF da rallye — si differenzia esteriormente dalla DAF «55» berlina (con in quale ha in comune la scocca e le dimensioni) per una banda decorativa, che corre lungo la fiancata e «salda» in linea del cofano posteriore.

Inoltre: è equipaggiata con cerchi ridotti di diametro (13 pollici); monta gomme più larghe (155 SR 13 a carcassa radiale); ha targhetta con la scritta «Marathon» sulle due fiancate e sul cofano posteriore; ha i coprimozzi di particolare disegno. Infine, il tubo di scappamento, montato integralmente al disotto della vettura, ha un «cono» sportivo, con uno sbocco di grande diametro.

Il motore della DAF «55» Marathon, rispetto alla DAF «55» berlina, ha una maggior potenza: per l'esattezza, 13 CV in più. La qual cosa permette di raggiungere le marce superiori in meno di un secondo. La DAF «55» Marathon è pure munita di servotreno a depressione.

Il nome per la nuova DAF è stato preso a prestito dalla «Marathon» della Route, la più lunga gara in circuito del mondo (dal 1965, viene programmata, ogni anno, sul circuito del Neuburg).

Proprio alla «Marathon» della Route — che è una gara non-stop della durata di 84 ore — la squadra corsa DAF si è sempre comportata brillantemente.

Ecco il dettaglio delle diverse prestazioni: 1965: due Daffodil alla partenza, due primi posti; nella categoria turismo fino a 850 cmc., con De Heer-Corne-Chavan, e nella categoria turismo fino a 1000 cmc., con Ransy-Colinet.

1966: quattro Daffodil iscritte, quattro Daffodil piazzati ai primi quattro posti della categoria turismo fino a 850 cmc., media oraria superiore ai 90 km. e una vera e propria ecotombe di macchine (23 vetture ritirate su 37 partenti). Alla DAF vanno assegnati, in quella occasione la Coppa dei costruttori.

servotreno a depressione. Ogni anno, sul circuito del Neuburg).

Proprio alla «Marathon» della Route — che è una gara non-stop della durata di 84 ore — la squadra corsa DAF si è sempre comportata brillantemente.

Ecco il dettaglio delle diverse prestazioni: 1965: due Daffodil alla partenza, due primi posti; nella categoria turismo fino a 850 cmc., con De Heer-Corne-Chavan, e nella categoria turismo fino a 1000 cmc., con Ransy-Colinet.

1966: quattro Daffodil iscritte, quattro Daffodil piazzati ai primi quattro posti della categoria turismo fino a 850 cmc., media oraria superiore ai 90 km. e una vera e propria ecotombe di macchine (23 vetture ritirate su 37 partenti).

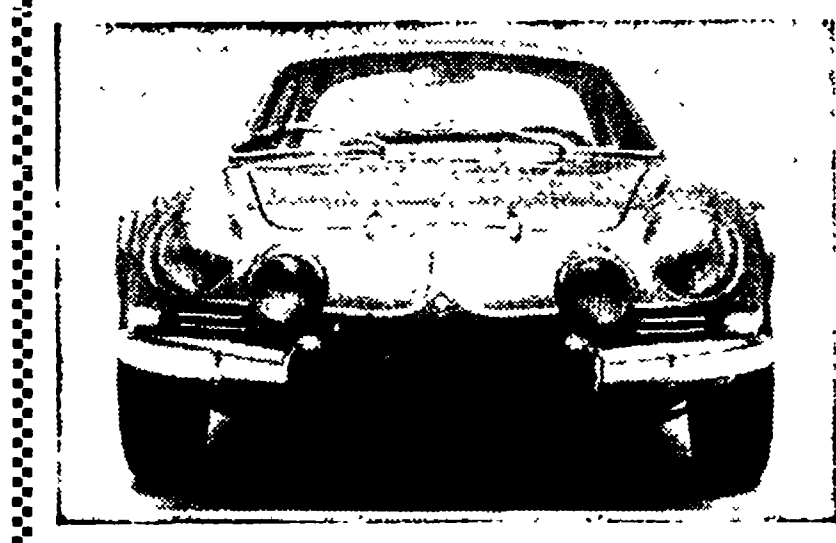
Alla DAF vanno assegnati, in quella occasione la Coppa dei costruttori.

servotreno a depressione. Ogni anno, sul circuito del Neuburg).

Proprio alla «Marathon» della Route — che è una gara non-stop della durata di 84 ore — la squadra corsa DAF si è sempre comportata brillantemente.

Dopo le vittorie al Rallye di Montecarlo

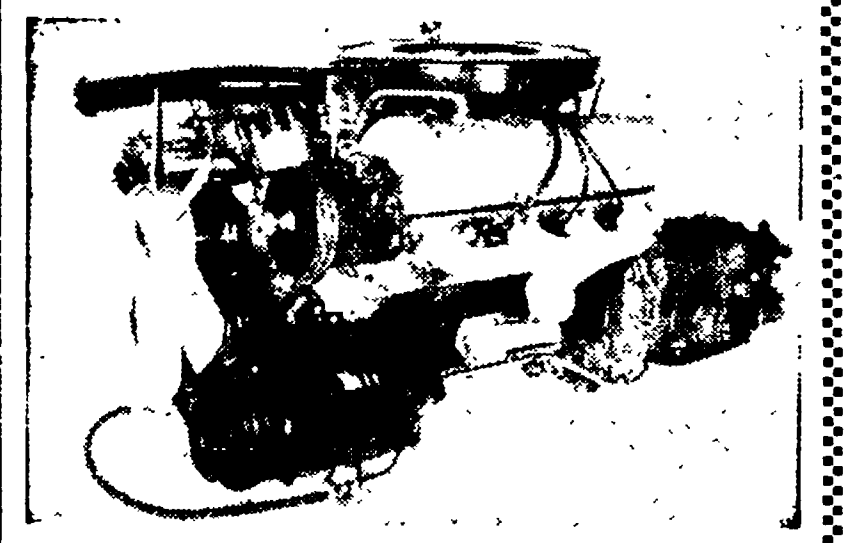
Vendute in Italia le Alpine Renault



Da oggi sono in vendita presso le filiali e le concessionarie della Renault Italia le berline ALPINE RENAULT 1300 G e ALPINE RENAULT 1600 S. I prezzi dei due modelli sono, rispettivamente, di L. 3.490.000 e di L. 3.790.000. La decisione di importare in Italia queste berline sportive era stata presa dalla Renault in occasione del Salone dell'automobile di Torino, in considerazione dell'interesse che l'ALPINE aveva suscitato tra i visitatori. La decisione è stata ora resa esecutiva, anche in considerazione del fatto che il primo, secondo e terzo posto assoluto conquistato dalle ALPINE al Rallye di Montecarlo, hanno dimostrato le eccellenti caratteristiche di queste vetture sportive. E' opportuno ricordare che la ALPINE 1300 G (nella foto) raggiunge una velocità massima di 205 km/h e copre il chilometro con partenza da fermo in 30" e che la ALPINE 1600 S fa 215 km/h e copre il chilometro con partenza da fermo in 28 secondi.

Presentate al Salone di Amsterdam

Nuove Mercedes con motore V-8 di 3,5 l.



Novità Mercedes al Salone dell'automobile di Amsterdam: la Daimler-Benz AG ha presentato una nuova variante ed una dei suoi modelli di maggior prestigio. Lasciando immutati i modelli 280 S/SE (dei quali dal 1968 ad oggi sono stati venduti 68 mila esemplari) la casa di Stoccarda ha presentato la versione 280 SE/SEL, con motore 8 cilindri a V di 3499 cc di cilindrata. Questo motore, che ha una potenza di 230 CV a 6050 giri al minuto e che consente di realizzare velocità di circa 210 km/h se si adotta il cambio meccanico e di 205 km/h con cambio automatico, è interessante sotto molti aspetti. Basti qui ricordare che il motore (nella foto) funziona ad iniezione elettronica di benzina, che ha l'accensione transistorizzata e che può essere alimentato, oltre che con benzina super, anche con una miscela di benzina e benzolo. Il motore di questo modello — prodotto nella versione coupé e cabriolet — soddisfa già oggi le nuove norme europee sui gas di scarico.

Le barche messe in cantiere per la nuova stagione 1971

Tre novità e due rifacimenti della Crestliner

Con la carena del «Martin» è nato il «Phantom», una piccola ma interessante imbarcazione - Dai motoscafi sportivi ai cabinati - I prezzi non sono stati ancora fissati

La vasta gamma di scafi prodotti dalla Crestliner di Como si è arricchita quest'anno di cinque nuovi modelli, tre di essi sono delle vere e proprie novità, mentre gli altri due utilizzano la carena di barche già in commercio, ma con diverse sistemazioni interne. Ecco le caratteristiche dei motoscafi.



Il «Phantom» della Crestliner. Si tratta di un piccolo motoscafo, adatto per motori esenti da immatricolazione e da patente.

«Comanche». Questo è il più interessante della Crestliner per il 1971. E' un motoscafo trimaran dotato di una carena che gli consente di entrare in planata entro pochi metri. Le dimensioni sono: m. 5,28 di lunghezza e 2,43 di larghezza. Il fatto nuovo sta nel motore, che è un diesel Volvo entroforbordo da 106 HP, grazie al quale la barca raggiunge i 55 km/h.

«Caravelle Sedan». E' un'imbarcazione sportiva molto ben rifinita, che si basa sull'ottima carena a V con pattini del modello «fisherman» lungo m. 5,50 e largo m. 2,25, con un fuoribordo da 135 cavalli può raggiungere, stando a motore fermo, la casa, i 50 km. orari.

«Trident». Anche se non è certo un prodotto destinato a una diffusione di massa e la novità più interessante della Crestliner per il 1971. E' un motoscafo trimaran dotato di una carena che gli consente di entrare in planata entro pochi metri. Le dimensioni sono: m. 5,28 di lunghezza e 2,43 di larghezza. Il fatto nuovo sta nel motore, che è un diesel Volvo entroforbordo da 106 HP, grazie al quale la barca raggiunge i 55 km/h.

Rubrica a cura di Fernando Strambaci