

Nell'incontro di andata dei quarti di finale della Coppa dei Campioni

Al salone dell'automobile di Ginevra

L'INTER PIEGA LO STANDARD LIEGI (GOAL DI JAIR)



Il Torino pareggia con il Glasgow Rangers (1-1) per la Coppa delle Coppe

Ieri si sono giocati gli altri due incontri di coppa che vedevano impegnate le squadre italiane...

Muore un pugile dopo un match

CAEN (Francia), 8. È morto dopo quasi quattro mesi di coma pugile dilettante francese Antoine Grammatico...

Rinviato a oggi Galli-De Keers

Galli e De Keers si stringono la mano durante le operazioni di peso a Sanremo. Il match europeo che doveva aver luogo ieri sera (era anche programmata la ripresa televisiva) è stato però rinviato ad oggi all'ultimo momento

Al belga la «veterana» Milano-Torino

De Vlaeminck in volata su Bitossi, Motta e Zilioli

Dal nostro inviato

TORINO, 8. Seconda vittoria la Roger De Vlaeminck. Altopiano inaugurato del Giro di Sardegna (Roma-Civitaavecchia) il flammingo della Dreher agguanta la cinquantottesima Milano-Torino sfrecciando a spese di due litiganti: Bitossi e Motta. È il terzo che gode, De Vlaeminck, è il protagonista della volata che si impone nella volata di nove elementi prendendo l'ultimo pezzo di strada in senso giusto, giungendo subito al pericolo in cui erano caduti Motta e Bitossi. È l'uomo che ha dato battaglia lungo il colle di Superga sbriciolando il plotone, altrimenti avrebbe assistito ad una conclusione piuttosto affollata, perché fino a venti chilometri dalla striscione, la Milano-Torino era stata una passeggiata, un allenamento, o pressappoco.

quindi mettevano il naso alla finestra Francioni, Santambrogio e Perletto, Dancelli e Rezza, e qui avanzava una pattuglia compendiosa Bitossi, De Vlaeminck, Dancelli, Basso, Gosta Pettersson, Falda, Zilioli, Marcello Bergamo e Houbrechts e infine il colle di Superga. Il colle di Superga registra subito un allungo di De Vlaeminck cui rispondono Gosta Pettersson, Zilioli, Marcello Bergamo, Dancelli e Polidori. Poi tenta di squagliarsela De Vlaeminck, idem Dancelli, Motta, Zilioli, in vettura è primo Polidori e in discesa al sestetto di punta si aggancciano Bitossi, Motta e Campaner. Volano fuori dal motorvelodromo, sul rettilineo di corso Casale. Una volata molto contrastata. Ai 300 metri si lancia Motta (sulla destra, a filo di marcia) con Zilioli a ruota; ai 250 parte De Vlaeminck, tutto solo al centro, e invano Bitossi cerca di farsi luce in una impossibile stretta. Vince il belga, Bitossi è secondo e bisticcia con Motta.

Protestano pure Polidori e Dancelli, e chi ride è il furbone De Vlaeminck. E c'è Gimondi che spiega il motivo per cui è rimasto al coperto. «Una notte balorda, mai di stomaco...». Appena ieri, Gimondi era un uomo rientrato

allegro, pienamente soddisfatto dal Giro del Levante, e stasera è l'immagine di un ciclista nei guai. Che siano guai passeggeri: questo è l'augurio di tutti. Gino Sala



Il vittorioso arrivo di ROGER DE VLAEMINCK (Telefoto)

L'ordine d'arrivo

1. Roger De Vlaeminck (Bel-Dreher) in 5 ore 75", alla media oraria di km. 40,715; 2. Bitossi (Filoteo); 3. Motta (Perletto); 4. Zilioli (Salvarani); 5. Campaner (Francia); 6. Polidori; 7. Dancelli; 8. Gosta Pettersson (Sve.); 9. Bergamo (tutti con il tempo del vincitore); 10. Houbrechts (Bel.); a 27"; 11. Ritter (Dan.) s.t.; 12. Thomas Pettersson (Sve.) s.t.; 13. Fuchs (Svi.) s.t.; 14. Urbani; 15. Basso; 16. Panizza; 17. Wastha; 18. Boifava s.t.; 19. Poggiali s.t.; 20. Brunetti s.t.

Oggi il prologo della corsa a tappe

Nella Parigi-Nizza duello Merckx Ocanca

PARIGI, 8. Dopo il Tour de France del luglio scorso, Eddy Merckx e Luis Ocanca si sono ritrovati in più occasioni ma mai in una prova a tappe. Ciò avverrà in occasione della Parigi-Nizza che si disputerà dal 10 al 16 marzo (con prologo domani) su un percorso complessivo di 1.209 chilometri. Il duello tra il campione belga e quello spagnolo, sostenuti tutti e due da una forte squadra, sarà il tema principale della corsa al sole. Tuttavia Merckx non ha ancora dato, in questo inizio di stagione, prova della sua classe e anche Ocanca ha cominciato in sordina.

Sembra dunque che gli altri assi iscritti alla gara avranno un'occasione concreta da giocare ai fini della vittoria finale, soprattutto se non aspetteranno per agire i due punti strategici della corsa e cioè l'arrivo a Monique in salita (1400 metri) e la gara a cronometro della Turbie in programma nell'ultimo giorno. Gli avversari di Merckx e di Ocanca saranno i migliori possibili invece specialmente sui percorsi della prima e seconda tappa (Vierzon e Autun). Nonostante la defezione degli italiani e i forfait di qualche grande firma del ciclismo belga, come per esempio Franz Verbeek, la lista degli iscritti è qualificatissi-

ma. In 110 prenderanno il via tra i quali i francesi Pingon e Poulidor, i belgi Godefroot e Pintens, gli olandesi Zoetemelk e Jan Janssen, il portoghese Agostinho e gli spagnoli Perurena, Zubero, Lasa e Galdos. Tuttavia, nonostante questi avversari di valore, la Parigi-Nizza resta nel segno della prima rivincita tra Merckx (che ha dichiarato che questa corsa costituirà il suo vero debutto di stagione) e Ocanca (che ha più volte detto di essersi preparato per questa classifica francese). Le tappe della corsa saranno a Vierzon, Autun, St. Etienne, Valence, Monique, le Castellet, Nizza e la Turbie.



Le decisioni del giudice sportivo

La Roma nei guai: squalificati Petrelli e Liguori (1 turno)

I fulmini della Lega hanno colpito la Roma, il giudice sportivo ha squalificato per una giornata Petrelli e Liguori. Herrera nei guai, squalificato per una giornata contro il Varese non potrà utilizzare la coppia dei terzini titolari. Sembra comunque che Petrelli sarà sostituito dal giovane Pecenini (che sarà così all'esordio) mentre nel ruolo di Liguori sono in ballottaggio Scarati e Cappelli, che ha bene impressionato nell'amichevole disputata da una «mista» giallorossa a Viterbo.

La Lega nazionale calcio ha inoltre squalificato per tre giornate Giorgio Morini (Varese), per una giornata Gregori (Bologna). In Serie «B» squalificati per due giornate Ludovichi (Novara), per una giornata Facchinello (Pescara), Fontana (Monza), Rosa (Ternana) e Zanon (Reggina). Per quanto riguarda la Serie «A» il giudice sportivo ha inflitto l'ammenda di 800 mila lire con diffida di 100 mila lire alla Roma; di 200 mila lire più un'altra di 90 mila lire al Bologna; di 175 mila lire all'Inter; di 120 mila lire alla Juventus; di 60 mila lire alla Fiorentina e di 40 mila lire al Catanzaro.

Inflitto l'ammenda di 40 mila lire con diffida a Zigoni (Roma), di 35 mila lire con diffida a Franzoni (Catanzaro), di 30 mila lire con diffida a Pulici (Torino), di 15 mila lire a Santarini (Roma) e Zamboni (Mantova), di 12 mila a Gori (Catanzaro). In Serie «B» il giudice sportivo ha inflitto l'ammenda di 600 mila lire con diffida a Foggi, di 600 mila lire a Catania, di 275 mila al Palermo, di 175 mila lire al Perugia, di 125 mila al Genoa. Ai giocatori ha inflitto l'ammenda con diffida ad Albano (Sorrento), Cencetti (Brescia), D'Ascoli (Reggina), Vanara (Perugia) e Villa (Como); la deplorabile

zione a Benvenuto (Arezzo) e Campionico (Taranto); l'ammenda ad Abbondanza (Lazio), Gavinielli (Novara), Inselvini (Brescia), Morelli (Perugia), Russo (Ternana), Scarpa (Reggina) e Passalacqua (Reggina). Per proteste nei confronti degli ufficiali di gara ha inflitto l'ammenda di 30 mila lire con diffida a Sultini (Poggia). Per quanto riguarda la serie «C», squalificati per due giornate Pecenini (Alessandria), Trombini (Treviso), Galimberti (Verbania) e Beni (Sambenedettese). Per una giornata: Chimenti (Trani), Lorenzetti (Alessandria), Bellisari (Anconitana), Misani (Venezia) e Cavallo (Viareggio). Nella foto: PETRELLI

È presente anche l'URSS con la «Lada 1200» derivata dalla «124 Fiat» - La massiccia concorrenza dell'industria giapponese

GINEVRA, 8. Si inaugura domani a Ginevra il 42° Salone internazionale dell'automobile, prima delle rassegne di primavera. Il salone ospiterà per questa sua edizione 974 espositori, provenienti da 23 paesi, fra cui (oltre la già affermata casa dell'Europa, degli Stati Uniti e del Giappone) il Brasile, l'Unione Sovietica e la Polonia, che, con modelli rinnovati in base ai gusti e alle esigenze locali di molti produttori europei, cercano uno sbocco nei mercati europei e in particolare in Svizzera, che offre un mercato aperto a tutte le concorrenze, non disponendo di un'industria automobilistica propria.

A questo salone l'Italia è presente con dodici costruttori (Alfa Romeo, Autobianchi, De Tomaso, Dino, Ferrari, Fiat Intermecanica, Iso-Rivolta, Lamborghini, Lancia, Lavallo, Maserati), otto carrozzieri (Bertone, Frua, Ghia, Michelotti, Maretti, Pininfarina, Peyra e Zagato) e 109 espositori nei settori degli accessori. Salvo novità dell'ultima ora, il 42° Salone di Ginevra non dovrebbe riservare alcuna sorpresa «assoluta» in fatto di vetture da turismo. Molte di quelle novità, ma nella massima parte già rese note attraverso le varie presentazioni che le case sembrano preferire ai saloni. Inoltre si tratta per di più di modelli rinnovati o migliorati ma comunque con una meccanica di base già nota, fatta eccezione per qualche lieve particolare. Gli espositori e gli organizzatori del salone hanno quest'anno posto l'accento su alcuni problemi che maggiormente preoccupano l'opinione pubblica: la sicurezza, la lotta contro l'inquinamento, le difficoltà della circolazione stradale. Ma per il momento non vengono annunciati grandi novità in questi settori. Uno dei padiglioni della grande rassegna è stato dedicato appunto alla lotta contro l'inquinamento, che esamina nei dettagli i vari aspetti di questo problema, suggerendo alcune soluzioni a cui tutti dovrebbero ispirarsi.

Per quanto concerne più direttamente il grande pubblico che viene a Ginevra essenzialmente per avere una rassegna mondiale dell'attuale produzione automobilistica, è da sottolineare in primo luogo il grande sforzo, largamente compensato dalle vendite, compiuto in questi ultimi anni dalle case giapponesi, che hanno conquistato una larga fetta del mercato elvetico (14 mila vetture nel 1971), sottraendo quindi i numeri clienti alle industrie europee. Questo grande balzo in avanti dell'industria giapponese dell'auto è stato realizzato soprattutto grazie a due case, la «Toyota» e la «Datsun», che con tutta una serie di nuovi modelli, a prezzi veramente concorrenziali, hanno saputo conquistare il gusto esigente degli automobilisti svizzeri. Anche quest'anno, le principali case giapponesi presentano una serie di modelli rinnovati di piccola, media e grande cilindrata, nonché l'apertura di una ampia catena di succursali e di servizi.

Le case europee e americane cercano di contenere questi attacchi giapponesi con tutta una nuova gamma di modelli. La

Ford europea (inglese e tedesca) presenta i modelli «Consul» in quattro varianti e «Granada» in tre modelli, con motori che vanno da una cilindrata di 1.659 a 2.994, linea compatta, un po' americaneggiante per le proporzioni. Maggiori sforzi sono stati compiuti dalla filiale europea della General Motors, che ha largamente rinnovato i suoi modelli, dalla «Opel» con la «Rekord II» al «Commodore» di 2.000 cmc, alla «Vauxhall Ventura 2800» alla «GM Ranger» da 1.900 e 2.490 cmc. I francesi puntano anche sulla Renault «5 L» e «TL», concorrente pericolosa per la «127» FIAT, la Autobianchi «112» e gli affermatissimi «Mini» inglesi e giapponesi.

Varia e numerosa per il mercato svizzero la serie delle novità europee coupé e delle macchine di grandi prestazioni. In primo luogo la Dino-Ferrari spyder, 246 GT, disegnata da Pininfarina, con tetto apribile (240 km orari); la «BMW-Alpina» 3 litri (240 orari), la Autobianchi «A 112-Abarth» 982 cmc (più di 150 orari); la «Monteverdi» con motore di 2.900 (290 orari) e infine, nuove sempre per il mercato svizzero, le due versioni della 128 coupé FIAT e la «130» con motore di 3.200 cmc, la Intermecanica coupé Idra, 5.332 cmc (214 km orari).

In prima internazionale, viene presentata nel padiglione sovietico la «Lada 1200», derivata dalla FIAT 124, che è costruita negli stabilimenti di Togliattigrad. La Lada conserva la linea originaria della FIAT 124, mentre la meccanica, concepita per condizioni climatiche più rigorose, ha subito numerose revisioni. Importata in Svizzera da una ditta svizzera, la Lada è messa in vendita a franchi svizzeri 7.650 (150 franchi meno quelli della consorella 124). La produzione automobilistica italiana non manca delle necessarie armi per combattere la sempre più agguerrita concorrenza internazionale. La nostra massima casa produttrice, la FIAT, presenta una gamma capace di soddisfare tutte le esigenze e le fasce, dalla «500» alla macchina dell'anno, la «127» (di cui era attesa a Ginevra una variante a tre porte) e ai numerosi modelli delle «128», dalle già affermate «124» e «125» alle coupé «124», dalle Dino ai nuovi modelli di lusso della «130». L'Alfa Romeo, che ha riconfermato il suo successo in Svizzera anche nel 1971, presenta tutti i suoi più affermati modelli della Giulia, della «1750» e «2000» e della prestigiosa Montreal, ma nel suo stand manca quella che poteva costituire la soluzione al problema della rassegna ginevrina: l'Alfa-Sud. La Lancia è presente con la prestigiosa gamma dei suoi modelli, a partire dall'Autobianchi, che ha conquistato gli allori al recente rally di Montecarlo, la 2000 ad iniezione e la 2000 a carburatore con cambio a cinque marce. La Autobianchi, con la già citata «A 112-Abarth» e la gamma delle sue «111», che in Svizzera si sono affermate presso una clientela esigente. Non manca neppure una vettura da città, la Lavallo, da 250 cmc, in grado di erogare dai cavalli a 400 giri, che raggiunge una velocità di 80 km orari.

Con il patrocinio dell'UISP

Da oggi il torneo «Fabbriche occupate»

Oggi inizia il torneo «Fabbriche occupate» che si gioca sotto il patrocinio dell'UISP. Ecco il calendario delle gare: 1) 9 marzo 1972 Metalfer-Lanificio Luciani Riposa: Coca-Cola 2) 16 marzo 1972 Leonina N. Italia-Flaminio Riposa: Cesec 3) 23 marzo 1972 Cesec-Flaminio Riposa: Leonina Nuova Italia Finale: 8 aprile - Stadio Flaminio.

Squadre esterne: partite pomeridiane 1) 9 marzo 1972 Cesec-Lanificio Nuova Italia Riposa: Flaminio 2) 16 marzo 1972 Leonina N. Italia-Flaminio Riposa: Cesec 3) 23 marzo 1972 Cesec-Flaminio Riposa: Leonina Nuova Italia Finale: 8 aprile - Stadio Flaminio.

A. S. Sebastiano i mondiali '73?

SAN SEBASTIANO. ■ San Sebastiano potrebbe essere la sede dei campionati mondiali di ciclismo su pista 1973, programmati in un primo tempo a Barcellona.

Advertisement for 'con Unità Vacanze' featuring a circular graphic with a globe and text: 'Festa del 1° Maggio in POLONIA DAL 29 APRILE AL 4 MAGGIO Itinerario: Varsavia - Cracovia - Auschwitz Viaggio in aereo - 1° cat. L. 110.000'. Below the graphic is the text 'Per informazioni e prenotazioni rivolgersi a: UNITA' VACANZE VIALE FULVIO TESTI, 75 20100 MILANO - TEL. 64.20.851'.