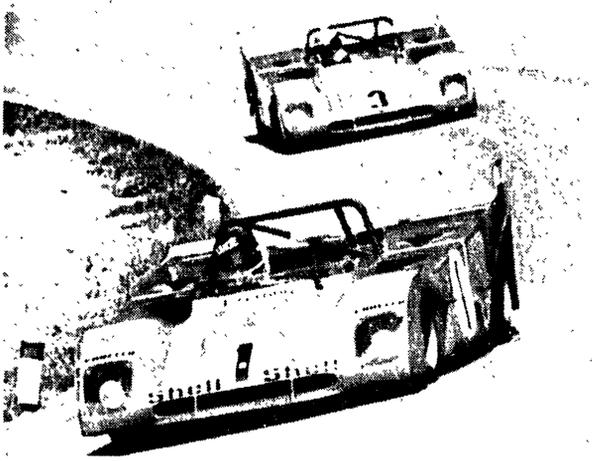


La penultima prova di campionato marche (già vinta dal «cavallino»)

Alla Ferrari di Ickx la 1000 km d'Austria

La Casa di Maranello strarince: 4 macchine ai primi quattro posti



ZELTWEG — Il belga Jackie Ickx sorpassa l'austriaco Helmut Marko nella 1000 km. austriaca.

Pieno successo della Triumph 750 a Monza

È Villa il mattatore della «500 chilometri»

In coppia con Provenzano, il vincitore ha doppiato tutti gli avversari stabilendo il nuovo record della pista alla media di km. 188,868

SERVIZIO

MONZA, 25 giugno. Per il secondo anno consecutivo la moto inglese Triumph si è aggiudicata la «500 km. di Monza», la ormai classica competizione riservata alle grosse moto di serie organizzata dal Moto Club Milano. L'autodromo di Monza era affollatissimo quando le quaranta moto ammesse alla gara si schieravano in pista. Già prima del via c'era stata qualche contestazione circa la regolarità di alcuni mezzi meccanici. Vittime delle vivacissime discussioni erano le tre Honda 750 delle coppie Loro-Gatti (1.ª più veloci ieri nelle prove di qualificazione), Tribalzi-Mangione e Turra-Dejana.

Le tre motociclette giapponesi venivano trovate irregolari dai commissari tecnici per cui erano escluse dalla gara. Finalmente alle ore 15.30 veniva dato il via con le moto schierate lungo il muretto di delimitazione della pista di decelerazione e i centauri dalla parte opposta. Il più pronto a montare in sella a partire era Walter Villa su Triumph 750 che precedeva di qualche attimo il monzese Vittorio Brambilla su Guzzi V-7. Quindi tutti gli altri.

Il tempo dei vincitori sui 500 km di gara è stato di 2.45.35"6 alla media di 188,868 km. orari. Vincitori della classe 500 cc. risultavano Maria-Mangione su Honda 500 in 2.46.33"6 alla media di 187,420 km. orari.

In mattinata ha avuto luogo la prova di campionato italiana velocità pista riservata alla classe 500 sulla distanza di 74.750 km. pari a 13 giri della pista stradale. Venti i partecipanti al primo giro era effettuato dai concorrenti quasi tutti in gruppo. In testa comunque passava subito la Kawasaki di Pozzi seguita dalla Ducati di Marchetti e dall'Arma di Pieriovanni Blegi. Alla seconda tornata prendeva il comando la Suzuki di Gianfranco Bonera che dava inizio ad uno *sprint* tutto solitario che lo portava a doppiare quasi tutti gli avversari. Bonera, che faceva sul giro più veloce 133"3 alla media di 182.700 km. orari, concludeva vittoriosamente con nessun avversario in grado di impegnarlo nel tempo di 2.52.28"6 alla media di 176.043 km. orari.

Il tempo dei vincitori sui 500 km di gara è stato di 2.45.35"6 alla media di 188,868 km. orari. Vincitori della classe 500 cc. risultavano Maria-Mangione su Honda 500 in 2.46.33"6 alla media di 187,420 km. orari.

In mattinata ha avuto luogo la prova di campionato italiana velocità pista riservata alla classe 500 sulla distanza di 74.750 km. pari a 13 giri della pista stradale. Venti i partecipanti al primo giro era effettuato dai concorrenti quasi tutti in gruppo. In testa comunque passava subito la Kawasaki di Pozzi seguita dalla Ducati di Marchetti e dall'Arma di Pieriovanni Blegi. Alla seconda tornata prendeva il comando la Suzuki di Gianfranco Bonera che dava inizio ad uno *sprint* tutto solitario che lo portava a doppiare quasi tutti gli avversari. Bonera, che faceva sul giro più veloce 133"3 alla media di 182.700 km. orari, concludeva vittoriosamente con nessun avversario in grado di impegnarlo nel tempo di 2.52.28"6 alla media di 176.043 km. orari.

Il tempo dei vincitori sui 500 km di gara è stato di 2.45.35"6 alla media di 188,868 km. orari. Vincitori della classe 500 cc. risultavano Maria-Mangione su Honda 500 in 2.46.33"6 alla media di 187,420 km. orari.

In mattinata ha avuto luogo la prova di campionato italiana velocità pista riservata alla classe 500 sulla distanza di 74.750 km. pari a 13 giri della pista stradale. Venti i partecipanti al primo giro era effettuato dai concorrenti quasi tutti in gruppo. In testa comunque passava subito la Kawasaki di Pozzi seguita dalla Ducati di Marchetti e dall'Arma di Pieriovanni Blegi. Alla seconda tornata prendeva il comando la Suzuki di Gianfranco Bonera che dava inizio ad uno *sprint* tutto solitario che lo portava a doppiare quasi tutti gli avversari. Bonera, che faceva sul giro più veloce 133"3 alla media di 182.700 km. orari, concludeva vittoriosamente con nessun avversario in grado di impegnarlo nel tempo di 2.52.28"6 alla media di 176.043 km. orari.

Motonautica: vittoria italiana nella classe 250 cc

Dell'Orto campione europeo

TOTIP	
PRIMA CORSA	
1) Aldrin	x
2) Baiser d'Amour	x
SECONDA CORSA	
1) Tab di Como	x
2) Tuareg	x
TERZA CORSA	
1) Giancarlo	x
2) Giacchino	x
QUARTA CORSA	
1) Hermosa	1
2) Sandrino	1
QUINTA CORSA	
1) Pompiano	2
2) Radica	2
SESTA CORSA	
1) Sunstar	1
2) Olimpico	1

MILANO, 25 giugno. L'ultima volta che un pilota italiano si è aggiudicato il titolo europeo del fuoribordo classe 250 cc. risale al 1964 e fu Gigi Dell'Orto a conquistarlo dopo la sua prima vittoria nel 1955. Dal '64 ad oggi in questa classe c'è stato il buio, per gli azzurri per anni hanno primeggiato i piloti tedeschi.

Erano in gara tredici piloti di cinque paesi. Alla prima prova Dell'Orto riesce a controllare con facilità Kraze, Ferrari, Teruzzi, Kupf, Nella seconda tornata, Dell'Orto che era partito bene, ha dovuto rallentare la sua marcia per la rottura della penna e il pieciamento del tubo di scappamento. Kraze, l'avversario più temibile, si aggiudica la prova davanti al connazionale Komoll, Dell'Orto, Teruzzi. Nella terza manche, approfittando del fatto che Kraze parte in ritardo e Komoll si ferma, Dell'Orto non ha problemi per la vittoria e così dieci nell'ultima dopo i ritiri dei due tedeschi. La classifica finale del campionato europeo è la seguente: 1. Gigi Dell'Orto (Skulze-König), punti 1200; 2. Kraze (Germania), p. 1000; 3. Teruzzi, punti 563.

La gara corsa sul circuito di Essarts, ha visto due momenti vincenti per quel duello tra Fittipaldi e l'inglese Hallwood, che era già preannunciato dai risultati delle eliminatorie. Infatti, mentre Fittipaldi aveva vinto la prima manche delle eliminatorie alla media di 183,97, Hallwood aveva fatto il giro più veloce in 133"3 alla media di 182.700 km. orari, conclusa vittoriosamente con nessun avversario in grado di impegnarlo nel tempo di 2.52.28"6 alla media di 176.043 km. orari.

Il tempo dei vincitori sui 500 km di gara è stato di 2.45.35"6 alla media di 188,868 km. orari. Vincitori della classe 500 cc. risultavano Maria-Mangione su Honda 500 in 2.46.33"6 alla media di 187,420 km. orari.

br. bogli.

MOTORI - MOTORI - MOTORI - MO

L'assemblea dell'UNRAE

Nel 1971 assestato il mercato delle estere

L'incremento è stato dell'1,1 per cento. Assegnati i premi annuali

Nel 1971 sono stati importati complessivamente in Italia 419.437 autoveicoli contro 408.003 autoveicoli importati nel 1970. L'incremento è stato quindi dell'1,1 per cento. I primi tre mesi dell'anno in corso, riferiti ai dati relativi ai primi due mesi del 1971, indicano un incremento del 15,6 per cento. Le importazioni sono infatti passate dai 63.183 autoveicoli nel gennaio-febbraio 1971 ai 73.068 autoveicoli del gennaio-febbraio 1972.

Certamente gli importatori di autoveicoli stranieri dispongono di un parco aggiornato — l'aumento delle immatricolazioni di auto straniere è stato nel primo semestre dell'anno scorso del 3,1 per cento rispetto allo scorso anno — che servirebbero a meglio valutare la tendenza, ma questi dati non sono ancora noti ufficialmente e forse gli stessi importatori preferiscono non azzardare previsioni, visto che il mercato delle auto straniere, da un mese all'altro, variazioni non indifferenti.

Comunque, limitandosi al confronto tra le importazioni del 1971 e quelle del 1970, il dottor Sepp Kiesswetter, presidente dell'Unione nazionale rappresentativa dei concessionari autostradali, ha detto che il corso dell'assemblea dell'UNRAE — che si è svolta, come di consueto, a Milano — ha avuto modo di notare che nel 1971 è stato, per il settore delle auto di importazione, un anno di assestamento sulle posizioni raggiunte nel 1970, ovviamente, è gradito agli importatori, in quanto conferma che il mercato delle auto straniere nel nostro mercato un posto ben preciso e che difficilmente potrà essere scalfato.

Su questo aspetto della questione il dottor Kiesswetter è tornato brevemente — nel corso della cerimonia di assegnazione dei premi UNRAE di giornalisti, giunti alla loro sesta edizione — riconoscendo tuttavia che il mercato automobilistico italiano non può essere valutato, in questo periodo, soltanto secondo le cifre tecniche, ma anche sotto l'aspetto costruttivo o stilistico, cioè su un piano di pura competitività produttiva, ma deve essere rapportato, anche ai riflessi che le vicende monetarie e valutarie internazionali hanno sulle importazioni.

Sempre nel corso del discorso il presidente dell'UNRAE — che è stato confermato nella carica — ha rilevato che gli importatori di autoveicoli stranieri considerano positivamente l'allargamento della comunità economica europea, che tutto sommato sta realizzando traguardi di integrazione e di collaborazione, gli raggiunti dalle case automobilistiche. Oltre ai premi di giornalismo — assegnati quest'anno a Pasquale Balsano, Raffaele Guzman, Giuseppe Pizzetti e Aldo...

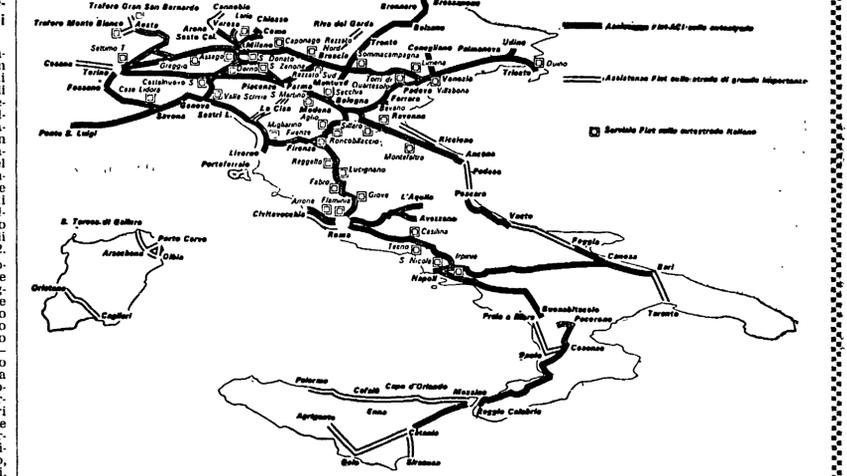
L'UNRAE ha istituito un nuovo premio intitolato a «Un uomo e l'automobile», destinato ai giornalisti che sul piano politico, culturale, educativo, amministrativo «hanno dato e daranno contributo allo sviluppo dell'automobile e della motorizzazione in genere».

Il primo di questi «Premi» è stato assegnato all'ing. Giovanni Canestrini che, nato 78 anni fa insieme all'automobile, ha dedicato tutta la vita a questo mezzo e funzionario che tanta influenza ha — negativa e positiva — sul nostro modo di vivere.

L'«Assistenza vacanze» è giunta all'ottava edizione

In tre mesi sono state soccorse 61 mila automobili in difficoltà

Che cosa offre il servizio organizzato dall'ACI e dalla FIAT



Il servizio mobile di assistenza agli automobilisti sulle autostrade organizzato dall'ACI in collaborazione con la Fiat, è giunto al suo 8° anno di attività. Rivoluto un utile complemento alla regolarità e sicurezza di viaggio delle grandi correnti automobilistiche che nei mesi estivi percorrono le nostre strade, l'Assistenza Vacanze viene svolta — il servizio è iniziato il 15 giugno e si concluderà il 15 settembre — con le modalità e gli obblighi previsti dagli accordi stipulati con la società concessionaria autostradale a favore degli automobilisti italiani e stranieri.

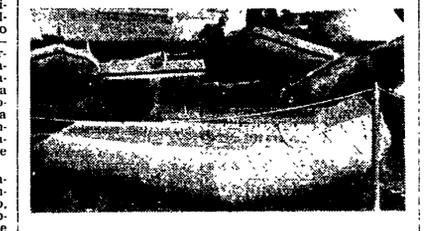
Quest'anno è stato potenziato l'analogo servizio che la Fiat organizza in forma autonoma su molti tratti di strade statali di grande traffico e particolare interesse turistico-complexivamente vengono impiegati 105 autoveicoli (840 T e «238») appositamente attrezzati per oltre 4.800 km. di autostrade e 1.600 di strade statali.

Sulle autostrade, la maggior parte degli 83 veicoli disposti su tratti di 55,60 km ciascuno, che essi pattuglieranno per 8 ore nei giorni feriali e per 10 ore nei festivi (nel mese di agosto, rispettivamente per 12 e 14 ore), è equipaggiata con apparecchi radio ricetrasmittenti, collegati con i centri del Servizio Soccorso ACI. In pratica viene così coperta l'intera rete autostradale italiana.

La portata dell'intervento consiste nell'individuazione della natura dell'inconveniente e nei porvi rimedio eseguendo quelle riparazioni che, nel limite di trenta minuti previsto dai regolamenti autostradali, possono essere fatte sul posto. Negli altri casi, i veicoli vengono appoggiati al Centro Assistenziale più vicino, o ai carri Soccorso ACI. La dotazione di soccorso comprende: parti di ricambio per vettura, attrezzature per interventi anche di impegno, lubrificanti vari, liquido di raffreddamento motore, carburante.

Il «Pram» della Callegari e Ghigi

Scafo da appoggio buono per diporto



Il «Pram» (nella foto qui sopra) è una novità Callegari e Ghigi per la stagione 1972. Si tratta di un battello di m. 2,80 x 1,40, che pesa 30 kg. e sopporta potenze fino a 8 HP. Il «Pram» può trasportare quattro persone, come tutti i canotti di questa fabbrica, viene realizzato con un motore direttamente nel scafo.

È un battello nato per essere utilizzato come scafo di appoggio a un canottino, o per tutto il resto, e in particolare per il diporto; infatti è sicuro e stabile anche in caso di vento.

Dopo la consegna alle scuderie

È disponibile la Skoda «Rallye»



La Motorest ha iniziato la distribuzione della nuova Skoda «110 Rallye». Le prime consegne sono state effettuate alle scuderie automobilistiche, affinché queste possano avvalersi di questa interessante berlina di produzione cecoslovacca per svolgere una intensa attività nel settore dei rallye. Questo primo lotto di Skoda «Rallye» nella foto sarà seguito da un altro stock di esemplari destinati alla clientela privata, sia che essa desideri partecipare alle competizioni, sia avvalersi di questa vettura sportiva per i viaggi quotidiani. Infatti la Skoda «Rallye» non è soltanto un'auto per lo sport, ma una vettura robusta, e economica nelle spese di esercizio, in grado di consentire prestazioni molto brillanti.

Il motore è alimentato da un carburatore doppio corpo, ma in sede di preparazione più spinta può essere dotato di due carburatori doppio corpo organizzati a quella dei modelli «110» e «110» normali, da cui differisce essenzialmente per la scritta «Rallye» apposta sulle fiancate e per i quattro gruppi fari allo scudo, applicati sul frontale in aggiunta ai due normali, di comune dotazione. La Skoda «Rallye» è immediatamente riconoscibile anche dalle sospensioni, che dispongono di due circuiti di derivati indipendenti e di «overdrive» a depressione. Le sospensioni sono completamente indipendenti e dispongono di molle elicoidali abbinata ad ammortizzatori telescopici idraulici; a seconda dell'impiego, l'assetto delle sospensioni può essere modificato.

Le prestazioni della Skoda «110 Rallye» sono molto brillanti: è infatti in grado — in versione normale, non preparata — di raggiungere i 160 km/ora e di percorrere il chilometro con partenza da fermo nel tempo di 33" netti.

Le strade / Il traffico

Nessuna politica in Italia per gli aeroporti

Il presidente dell'Aviazione, Ing. Veneri, è stato emerso quando ha detto di non avere alcun interesse a un'operazione di tipo politico, ma di essere interessato a un'operazione di tipo tecnico. Veneri, che ha detto di non avere alcun interesse a un'operazione di tipo politico, ma di essere interessato a un'operazione di tipo tecnico.

Il presidente dell'Aviazione, Ing. Veneri, è stato emerso quando ha detto di non avere alcun interesse a un'operazione di tipo politico, ma di essere interessato a un'operazione di tipo tecnico.

Il presidente dell'Aviazione, Ing. Veneri, è stato emerso quando ha detto di non avere alcun interesse a un'operazione di tipo politico, ma di essere interessato a un'operazione di tipo tecnico.

Il presidente dell'Aviazione, Ing. Veneri, è stato emerso quando ha detto di non avere alcun interesse a un'operazione di tipo politico, ma di essere interessato a un'operazione di tipo tecnico.

Il presidente dell'Aviazione, Ing. Veneri, è stato emerso quando ha detto di non avere alcun interesse a un'operazione di tipo politico, ma di essere interessato a un'operazione di tipo tecnico.

Il presidente dell'Aviazione, Ing. Veneri, è stato emerso quando ha detto di non avere alcun interesse a un'operazione di tipo politico, ma di essere interessato a un'operazione di tipo tecnico.

Il presidente dell'Aviazione, Ing. Veneri, è stato emerso quando ha detto di non avere alcun interesse a un'operazione di tipo politico, ma di essere interessato a un'operazione di tipo tecnico.

Il presidente dell'Aviazione, Ing. Veneri, è stato emerso quando ha detto di non avere alcun interesse a un'operazione di tipo politico, ma di essere interessato a un'operazione di tipo tecnico.

Il presidente dell'Aviazione, Ing. Veneri, è stato emerso quando ha detto di non avere alcun interesse a un'operazione di tipo politico, ma di essere interessato a un'operazione di tipo tecnico.

Rubrica a cura di Fernando Strambaci