

Boxe: per Monaco gli americani puntano sulla «speranza bianca»

# Il marinaio Bobick erede di Foreman?

Tuttavia l'ultima «star» del dilettantismo USA non sembra imbattibile - Lo sporco affare di Las Vegas dove è stato massacrato Mike Quarry - L'inglese Finnegan chiamato a resistere al tremendo Bob Foster

Il vecchio sceriffo Bob Foster, con una combinazione terribile, prima il sinistro e quindi il destro, ha distrutto le speranze di Mike Quarry, il suo ultimo sfidante. Altissimo di statura, tanto magro e smunto da apparire allampanato, Foster rimane il campione mondiale dei mediomassimi più temuto e valido visto nel ring dopo il tramonto di Archie Moore. Il povero Dick Tiger, Willie Parson, il portoricano José Torres, lo stesso Harold Johnson, non lo valevano. Bob Foster, l'anziano uomo nero uscito dal Nuovo Messico dove da anni esercita anche la professione di sceriffo, è un curioso essere che sembra fragile mentre invece risulta costruito con fili d'acciaio. Il suo punch, quando esplose, significava un «no», impietoso per il nemico. Soltanto Doug Jones, Ernie Terrell, Zora Foley e Joe Frazier, tutti pesi massimi, hanno potuto batterlo nel passato. Quando erano ancora dilettanti ed entrambi dei mediomassimi, Bob Foster inflisse una sconfitta a Cassius Clay, già selezionato per l'Olimpiade di Roma dove meritò la medaglia d'oro. In quel periodo Foster, sergente nell'Air Force, faceva il militare in Germania.

Una pugile di questo genere risulta, certo, troppo forte, troppo duro, troppo micidiale, per un ragazzo senza esperienza come Mike Quarry, fratello minore di Jerry Quarry, il peso massimo che non diventerà mai un «nuovo» Jack Dempsey e neppure un altro Rocky Marciano, come lo pronosticarono alcune volubili ed interessate stibite

che sognavano, finalmente, un campione bianco al posto dei neri. Nato in California, gli occhi verdi dell'irlandese, una faccia da bambino, possiede un fisico atletico ma non ancora maturo. Foster, dilettante ottenendo 33 vittorie e nessuna sconfitta. Anche da professionista era ancora invitato prima di entrare nel fatale ring di Las Vegas, nel Nevada. Il mestiere del «fighter» gli è stato imposto dal suo «ciao» guidato dal padre, un antico pugile senza fortuna che sogna i figli campioni del mondo. Pure il fratello maggiore Jerry vede in Mike il suo vendicatore, mentre invece Michael Wayne Quarry preferirebbe diventare qualcosa con lo studio. Difatti frequentava sempre, tra un combattimento e l'altro, un «college» nei pressi di Berkeley, California, dove nacque il 4 marzo 1951 e dove vive con la famiglia. Quindi un tenebroso per il durissimo Foster che lo ha steso, con i suoi pugni di ferro, in 13 minuti e 10 secondi di impetuosa guerra.

Una guerra inutile perché il promettente Mike Quarry non appariva ancora pronto per sostenere il ruolo dello «challenger»: bisognava attendere almeno un paio di anni. La fretta, pure in questo caso, si chiama «business» perché a Las Vegas si è registrato un grosso affare, pressappoco due milioni di dollari raccolti alle bigliet-

rie e con la televisione giunta in Europa sebbene non in Italia. Sul cartellone del 28 giugno gli impresari di Las Vegas avevano inserito anche la rivincita fra Cassius Clay e Jerry Quarry e, si capisce, il blonde ha perso ancora. Per Bob Foster ci sono stati 80 mila dollari di paga, per Mike Quarry 45 mila, per Cassius Clay 500 mila, per Jerry Quarry 175 mila, per gli organizzatori il resto, un buon resto. Tutti, dunque, hanno ottenuto una fetta della torta e tutti, magari, non rimpiangono quella notte, tutti meno Mike Quarry naturalmente.

Può darsi che nell'arena di Las Vegas si sia chiusa la carriera pugilistica di Quarry «junior» e magari il biondino è uscito dalle corde con la salute incrinata perché dopo il profondo tonfo nel buio il medico di servizio dovette lavorare cinque minuti per farlo tornare in vita e sulle tremolanti gambe. Così abbiamo registrato un ennesimo massacro pugilistico, così si è sviluppato il solito sporco gioco della solita gente che sulla pelle e con il rischio fisico dei gladiatori trova la sua Bonanza, il suo filone d'oro. La polizia del distretto di Los Angeles avrebbe aperto un'inchiesta che come tante altre finirà in un cassetto pieno di polvere e di ragnatele.

Il prossimo sfidante di Bob Foster sarà, quasi di sicuro, il britannico con i bassettoni e mancino Christopher Finnegan, campione d'Europa della categoria che di recente, nella Royal Albert Hall di Londra, ha frantumato, in 8 violenti assalti, la sfida del



Duane Bobick, qui in allenamento al sacco pesante con il trainer Dick Pettigrew, viene considerato negli USA il «numero uno» della squadra per Monaco. Gli americani sperano in un degno successore di Joe Frazier e George Foreman.

olandese Jan Lubbers. Nel 1968, a Mexico City, quando faceva ancora il muratore, Finnegan si aggiudicò la medaglia d'oro dei pesi medi-solliando al sovietico Aleksiej Kiselyov che era il favorito del pronostico. Nell'ultimo round che decise, l'inglese apparve straordinario per aggressività, vigore, durezza in quei tre minuti di furia pugilistica. Ma Finnegan, che mercoledì 5 luglio avrà 28 anni, potrebbe mettere a disagio il grande «Foster» con i suoi destri pesanti e precisi, con la sua rocciosa resistenza fisica e morale.

Gli inglesi credono nei loro campioni: come babilonio, potente, tenace e grintoso come lo fu, ai suoi tempi, Freddie Mills, il ruvido sergente della RAF che nel 1948, a Londra, nello stadio di White City invase da 46 mila urlianti spettatori, strappò a Gus Lesenich, del New Jersey, il titolo mondiale delle 175 libbre. Fu un giorno glorioso per la «boxe» d'oltre Manica, rimane uno dei più grandi pugili europei. L'impetuoso Jack Solomons: il tutto si ripeterà? Solo una incudine umana può resistere alle martellate fulminee di Bob Foster, quindi la sorte di Christopher Finnegan dipenderà da fattori e morali e di fortuna.

La guerra fra Joe Frazier e Cassius Clay potrebbe concludersi nel prossimo novembre nel Forum d'Inglewood, presso Los Angeles, con una pace imbolita di dollari. L'organizzatore Don Frazer, che rappresenta la Forum Boxing Incorporated del magnate canadese Jack Cooke, parla di una sorta di «colpo» di 15 milioni di dollari. Probabilmente Joe e Cassius si distruggeranno a vicenda, di conseguenza bisognerà sostituire un vincitore. I successori più probabili sembrano, oggi, George Foreman della California e Ron Lytle del Colorado. Sono due giganti neri, entrambi risultano dei picchiatori micidiali, l'uno e l'altro tengono dietro alle spalle potenti finanziari e azionisti.

Ronald David Lytle, nato in un anno imprecisato a Canon City nel Colorado, ha una statura di 6 piedi e tre pollici, 1,90 circa, pesa un centinaio di chili e si è allenato in un penitenziario. Ha uno stile selvaggio, violento nelle mazzette, viene paragonato a Sonny Liston per l'età misteriosa, per il volto di bronzo, impassibile e senza pietà, che in un'istante può diventare un sorriso con belle ragazze e famose attrici. Giovane di età, alto e maestoso, un quintale di peso e bontà nel guantone, Lytle viene da Joe Louis del 1935 quando, giovanissimo novizio, fece a pezzi famosi pesi massimi come Primo Carnera e King Levinsky, come Max Baer e Paulino Uzcudun.

Nella statura, nel peso, nella figura, George Foreman sembra un Max Baer con la pelle nera. Egli vinse la medaglia d'oro dei pesi massimi nella Olimpiade di Mexico City dopo aver liquidato in fretta e facilmente, nelle partite decisive, il figure di Giorgio Bambini e il sovietico Jones Chepulis. Quattro anni prima, a Tokio, il vincitore olimpico Joe Frazier e il suo avversario negli Stati Uniti esiste una lunga e pregiata tradizione per i pesi massimi dilettanti. Vediamo i vincitori di Olimpiadi: Sammie Bergs (1904), Eddie Sanders ad Helsinki (1952), Peter Rademacher a Melbourne (1956), inoltre Joe Frazier e George Foreman, come abbiamo già ricordato, mentre il pretendente per Monaco si chiama Duane Bobick. Nato nel Minnesota da genitori irlandesi, ha 21 anni e presta servizio nella U.S. Navy come quartiermastro.

Alto 1,90 circa, slanciato, pesante 93 chilogrammi, spalle larghe, pugni enormi e pesanti, Duane Bobick si prepara con grande determinazione presso la base navale di San Diego, in California. Il suo trainer, Dick Pettigrew, uno dei migliori, è convinto che il ragazzo riuscirà a farcela a Monaco magari dalla presenza del tedesco Peter Hussinz, idolo delle folle locali, del sovietico Tschernyschow, del romeno Alexe, del bulgaro Pandur e di tanti altri grandi inglesi, argentini, polacchi e di ogni Paese. A nostro parere l'italiano, presidente del Comitato Olimpico, Zanon oppure Laurenti.

A chi scrive, Duane Bobick ricorda nella taglia fisica il californiano Lou Nova, figlio di un italiano e di una tedesca, un tonfo nel secondo round, alla Olimpiade di Berlino nel 1936. Alla vigilia della partenza per l'Europa, il giovanotto preferì passare ai professionisti, subita da Ron Lytle. Quindi la «speranza bianca», come lo definiscono i razzisti americani, non è imbattibile e magari, come Lou Nova, non vincerà la medaglia.

**Giuseppe Signori**

## Mercoledì a Sanremo l'europeo dei medi junior

# Duran contro Hernandez e... i problemi del peso

Ramos-Carrasco: si profila un quarto match (con Carmona «intermediario»)

SANREMO, 2 luglio. Boxe europea mercoledì a Sanremo. Carlos Duran, già campione continentale dei medi, tenterà di strappare allo spagnolo Hernandez il titolo europeo della categoria inferiore.

Il match si preannuncia interessante al di là del valore dei suoi avversari soprattutto per il significato della vettura alla quale si sottopone l'italiano, pugile di grande talento, ma ormai forse definitivamente sul viale del tramonto, abbandonando al di là dei trent'anni, costretto ora a munitarsi a limiti di peso che non gli sono propri.

S'era detto che il grosso problema di Duran fosse proprio quello del peso. Ora l'interessato ha smentito la veridicità di tali affermazioni. Ma i dubbi e i sospetti rimangono. Senza dubbio la necessità di saltare qualche chilo di troppo potrebbe incidere sulla resistenza fisica del pugile. Del resto Hernandez, già munitosi con Carmelo Bossi per il titolo mondiale, è combattente di vaglia e di buone possibilità.

Insomma Duran non si è scelto un confronto tranquillo. Frattanto l'organizzatore Girardelli ha definito il programma del match che faranno di ritorno a quello europeo: Everaldo Costa Az-

vedo contro David Pesenti (superleggeri); Adinolfi, ex campione d'Italia, contro Luigi Patrucco (Mediomassimi); Augusto Civardi, ex campione d'Italia, contro il nigeriano Paul Ikumapayi (piuma); Gerardo Esposito contro Giorgio Braccioni (superleggeri). Sempre su iniziativa dell'organizzatore, il pugile italiano, il 18 luglio prossimo, per il campionato italiano dei massimi, si incontreranno il campione Bepi Ros e Dante Carne. In associazione con Egidio Tana infine l'organizzazione Girardelli sta anche allestendo per il 14 luglio, nello stadio Appiani di Padova, il campionato d'Italia dei pesi medi fra Lucifero Sarti (sfidante) e Mario Lamagna (detentore).

**CITTA' DEL MESSICO, 2 luglio**

Il Consiglio mondiale di pugilato («World Boxing Council»), un comunicato del suo presidente Ramon Velazquez, ha avanzato una proposta per la soluzione del delicato problema del titolo mondiale dei pesi leggeri dopo che anche il terzo confronto tra lo statunitense Mando Ramos e lo spagnolo Pedro Carrasco si è concluso tra polemiche e colpi di scena.

Il WBC ritiene che la que-

# MOTORI - MOTORI - MOTORI - MO

## Le strade / Il traffico

# I «decaloghi» servono o no?

Palliativi, ma possono ridurre gli incidenti

Le vacanze — per molti — sono già cominciate. Ma i monti, i viaggi, i crociera. Nemica resta sempre la strada, l'insidia è sempre in automobile. A ogni riaffacciarsi della stagione degli esodi in massa, i tornano a ripetere raccomandazioni, esortazioni, consigli, preghiere. La polizia della strada raccoglie tutte le sue forze nei cieli volteggiando gli elicotteri a controllare il traffico, ma strade e autostrade si intascano ugualmente.

Il traffico, con scadenze ormai fisse, si blocca. I primi e gli ultimi di luglio, le domeniche d'agosto intorno al classico riposo delle «feste», con i loro «decaloghi» tutti in file settimana e i grandi scontri scaglionati lungo l'anno.

Alla fine di ogni tappa delle vacanze, lunghe o corte che siano, tocca al generale tirare ogni volta il campanello d'allarme, contare i morti, i feriti, rendere pubbliche le statistiche degli incidenti, stabilire quanti più e quanti meno dell'anno precedente, dell'ultimo fine settimana, del corrispondente del 70 o '71.

Il bilancio è sempre tragico, ci fosse anche un solo incidente ed un solo ferito lieve.

Siamo tutt'altro che fanatici dell'educazione stradale, questa mitica utopia idealistica che delega alla realtà il compito di cambiare le società. Non pensiamo che gli appelli, le esortazioni e le preghiere, gli avvisi sui giornali o da radio possano cambiare molto, bloccare la dolente, ricorrente corsa alla morte sulle strade.

Se ogni volta che si decide di costruire un'autostrada ci si pensasse la domanda se ne vale la pena, o si dovesse mettere sulla stessa bilancia la scelta fra l'autostrada, le case o il rafforzamento dei mezzi pubblici forse si potrebbe arrivare un giorno a un'impugnazione anche della circolazione. La strada imboccata oggi è troppo ripida perché ci si possa fermare allora ecco il ricorso al palliativo. Si versa un «decalogo» dell'automobilista.

Palliativi, certo. Eppure il gendarme di colore che si siede dietro il volante riesce a mente le regole minime della prudenza, è sicuro che certi incidenti, sulla strada, si evitano. Le macchine si muovono ormai a milioni, si eviterebbero.

Non fare lunghi viaggi senza sosta è una regola saggia, ad esempio. La guida logora, infossata, riposata significa togliersi di dosso un po' di tensione. Non mangiare smodatamente, e non bere nel guidare, sono insonnoliti e appesantiti da cibo e vini. Non sovraccaricare l'auto portando più passeggeri del consentito, né viaggiare di notte, sono regole che sbilanciano e rendono instabile l'auto; bisogna caricarli come se fosse una nave in cui si presta molta attenzione alla stivatura.

Ma l'insidia è nella marcia e tanto più nei sorpassi. Prestate tutta la vostra attenzione ad essa: prima di frenare guardate il traffico che si corsia di sorpasso è libera. Se è libera, prima di spostarvi, mettetevi la freccia. Solo allora, se la corsia è ancora libera, spostatevi e sorpassate. Osservate le distanze di sicurezza. Non circolate e non sostate se non per gravi motivi sulla corsia di emergenza. I fari non siano mai abbaglianti.

Sono solo, in fondo, piccole precauzioni, ma anch'esse a qualcosa potrebbero servire.

E ancora: se potete prendere una strada nazionale, prendetela, lasciate l'autostrada, seguite le indicazioni della freccia guardate l'orizzonte fuori dalla rete autostradale il traffico per evitare intasamenti soffocanti ed estenuanti.

In fondo se arriverete sul luogo della vacanza con un po' di ritardo che male fa? Vi restano alcune settimane davanti Godetevele in pace se siete stati prudenti. E siate egualmente prudenti sulla strada del ritorno.

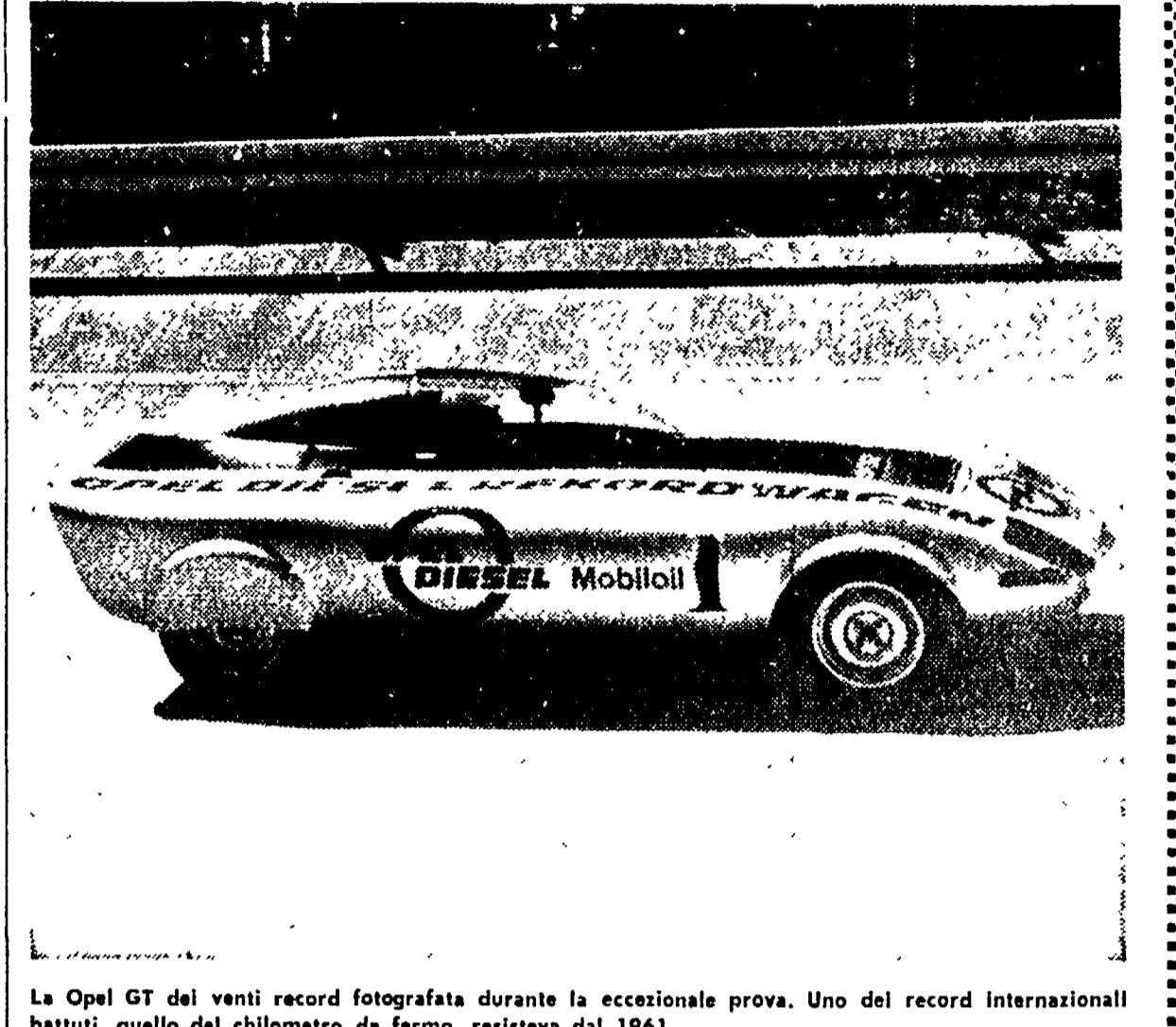
■ Ogni 100 mila abitanti, nel 1969, l'Italia 214 sono morti in incidenti stradali. Se la popolazione dell'Italia non è tra le più alte nel mondo, 206, il numero tra le più basse. Ecco sempre riferita al 1962, la «statistica» di ogni 100 mila abitanti: 101 in Jugoslavia, 117 in Spagna, 141 in Grecia, 142 in Francia, 147 in Svezia, 174 in Giappone, 214 in Italia, 222 in Olanda, 234 in Svizzera, 243 in Danimarca, 253 in Belgio, 265 in Canada, 277 negli USA, 283 in Australia, 322 in Austria, 353 a Berlino Ovest.

■ I prezzi delle automobili francesi aumenteranno nelle prossime settimane in media del due per cento. Questo aumento, venuto giustificato con i miglioramenti di carattere tecnico apportati a tutti i modelli in particolare per quanto riguarda alcuni modelli per il para-ombra, risale l'otto contro l'ingrandimento atmosferico.

## Dopo brillanti prove a Dudenhofen

# Un motore da record per la Opel «Rekord»?

Si tratta di un nuovo Diesel di 2,1 litri - Due primati mondiali e 18 internazionali



La Opel GT dei venti record fotografata durante la eccezionale prova. Uno dei record internazionali battuti, quello del chilometro da fermo, resisteva da 1961.

## Un buon accoppiamento franco-italiano

# In cinque a circa 40 orari con «Mistral» e «Carniti»

Le caratteristiche del canotto «360» e del propulsore da 20 HP



Il «Mistral 360» (a sinistra) e il motore «Carniti» col quale può essere adeguatamente equipaggiato.

Tra i tanti battelli pneumatici disponibili sul mercato, un modello particolarmente interessante è il «Mistral 360». Si tratta di un battello di costruzione francese realizzato in tessuto Kevlar ad alta resistenza; è dotato di chiglia pneumatica e viene importato dalla Nautylite, la casa costruttrice dei famosi «Mirage». Il «Mistral 360» è lungo m. 3,60 e largo m. 1,70, pesa kg. 62, ha 3 compartimenti di gonfiaggio in cui la chiglia e può trasportare 5 persone. La potenza massima installabile è di 25 hp.

Il canotto dispone di un tendalino di protezione attime prestazioni velocistiche — prua facilmente asportabile, grazie a un originale sistema adesivo, per ottenere maggior spazio a bordo.

Il suo prezzo è di 370.000 lire compreso il gonfiatore, il kit di riparazione e gli

scalmi. Si tenga conto che il tendalino fuage anche da copriscafo.

Per questo battello consigliamo un motore «senza patente» di potenza intorno ai 20 hp, ad esempio il «Carniti 20» realizzato sullo schema del collaudatissimo «22», che è stato per molti anni il cavallo di battaglia di questa casa. È un motore di 348 cc., a due cilindri e due tempi, che sviluppa la sua potenza massima di 5,50 giri al minuto. Il «Carniti 20» pesa kg. 38 e dispone di un serbatoio di 25 litri. Costa 385.000 lire.

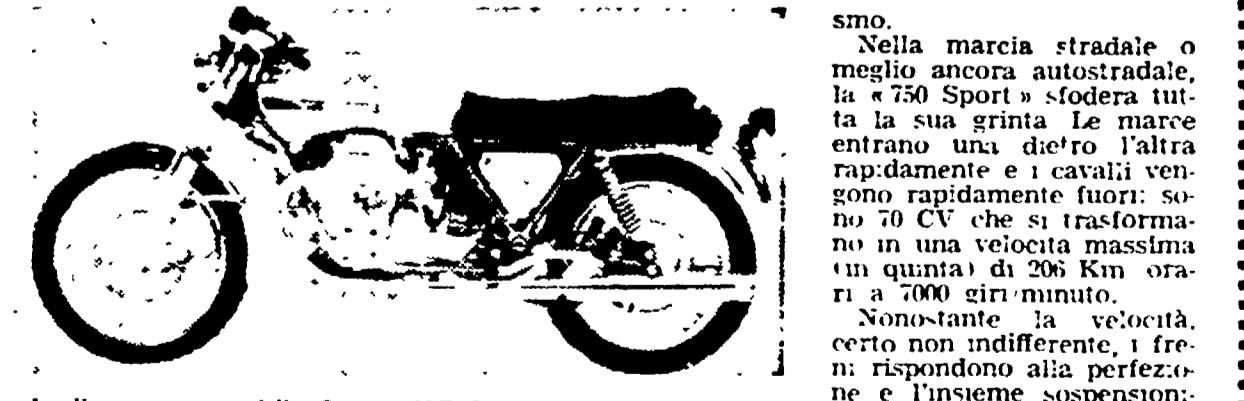
Questo abbinamento scafo-motore consentirà ottime prestazioni velocistiche — un'originale sistema adesivo, per ottenere maggior spazio a bordo.

Il suo prezzo è di 370.000 lire compreso il gonfiatore, il kit di riparazione e gli

## LA PROVA DELLA GUZZI «V7 SPORT 750»

# Una motocicletta di serie ma ricca di grinta e perciò adatta anche per le competizioni

Particolarmente interessanti le soluzioni per garantire un perfetto assetto di guida - Velocità massima 206 chilometri orari - Consumi piuttosto elevati



La linea possente della Guzzi «V7 Sport 750»

Si è parlato e scritto molto della Guzzi 750 Sport, nuova bicilindrica di Mando, ancor prima della sua entrata in produzione. Le prime avvisaglie si ebbero nell'ottobre 1969 quando, all'Autodromo di Monza, una strana macchina trattata da una «V7» elaborata, fece strage di records. Era una grossa macchina sgraziata e raffazzonata alla bell'e meglio ma il suo motore, di potenza ne aveva da vendere e lo dimostrò stabilendo una serie di nuovi primati dell'ora e delle dodici ore, dei cento e dei mille chilometri.

D. Questa macchina non si sentì più parlare fino alla 500 Km di Monza (gara per merito di serie) del giugno 1971 quando, una sua versione definitiva, fu iscritta alla gara. Lo stesso anno, in autunno, la «V7 Sport 750» entrava in produzione.

Ora, a distanza di alcuni mesi, abbiamo potuto provare questa macchina prodotta di serie del giugno 1971. La sua linea è possente e filante nel contempo, bella la soluzione adottata per il para-ombra, risale verso l'interno quasi facessero un tutt'uno con le

sinserbire anche durante la marcia. Infine la possibilità di accendere il motore non solo usufruendo del solito pulsante ma anche ruotando tutto a sinistra la chiave del contatto.

Lo scatto della Guzzi «V7 Sport 750» è bruciante e lascia con il fiato mozzo; la moto, in ogni caso, sembra scendere su un binario e nonostante l'enorme potenza dei cavalli sprigionati non vi è pericolo di paura o di pannello. Un discorso a parte merita questa sua eccezionale stabilità che permette le evoluzioni più spettacolari e al limite, vari e propri esercizi di equilibrio.

Il suo prezzo è decisamente piuttosto alto (FF. 1.480.000) ed il consumo elevato (8,5 ogni 100 Km.) ma bisogna ricordare che si tratta di una macchina di prim'ordine e considerare che è stata costruita in un'industria che produce sempre più numerosi corridoi privati in gara per macchine di serie, tali costi sono abbastanza contenuti.

E. C.