



Il combattimento a Copenaghen il 19 agosto

Nemmeno una chance per Tom Bogs contro Monzon

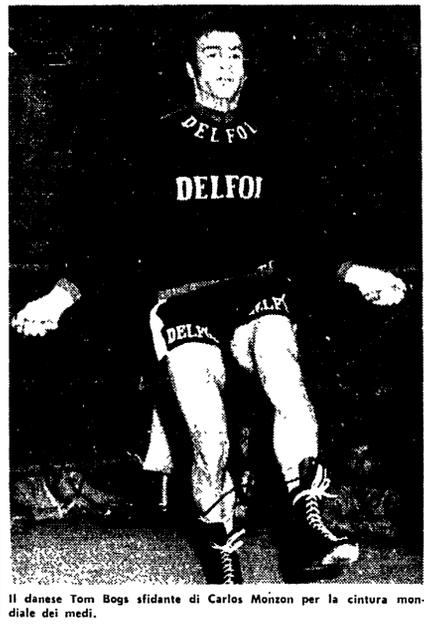
L'incontro sarà il prologo dei prossimi match dell'indio contro Benny Biscoe e Griffith. Forse una rivincita con Emile a Milano, per inaugurare il nuovo Palazzo dello sport

Imdo Carlos Monzon è uscito dalla tenda per metterci di nuovo sul sentiero di guerra. Il nemico di turno si chiama Tom Bogs, un danese che ha lo scudo del medio e il peso del mediomassimo. La nuova meta di Monzon sarà Copenaghen, il suo nuovo bottino 115 mila dollari, che fanno 70 milioni circa, perché Rodolfo Sabatini circa in affari di Tito Lactore, abate di Copenaghen, che nel settembre 69 capì a Copenaghen con la sua cintura europea dei medi, dovette battersi con Tom...

lata di Bogs. Piccolotto, rotondo, biondo, incedente, Mogens Palle, fa parte, adesso, della piccola media della «bora» europea con l'inglese Mike Duff e qualche altro. È un tipo curioso, che qualche volta ha il viso di non pagare completamente i pugili che si uccidono a quel momento conducendo ai punti. Vedendo sfumare il titolo europeo dei welter, che gli avrebbe permesso altri grossi affari, Mogens Palle furente tagliò i viveri al forestiero vincitore. Cioè gli dimezzò la paga fis-

Bogs pur non essendo guarito da un noioso malanno, quindi non era in forma. Si capisce che il danese ritenne campione. Di recente il francese Roger Menetrey lo quind, con una scarica dispettata e selvaggia, lo sfidante locale Joergen Hansen che sino a quel momento conduceva ai punti. Vedendo sfumare il titolo europeo dei welter, che gli avrebbe permesso altri grossi affari, Mogens Palle furente tagliò i viveri al forestiero vincitore. Cioè gli dimezzò la paga fis-

sata sul contratto, ora la faccenda è in mano agli avvocati. Anche Tom Bogs incomincia a prepararsi per il 19 agosto. Un pastore di Copenaghen, il reverendo Lunholt, gli ha aperto la sua vita con parole di incoraggiamento. Il ring, il trainer di Tom e, si capisce, Al Silvani l'antica guardia del corpo di Frank Sinatra, Magari deluso Vito Benvenuti dirà pesti e corna dei metodi di allenamento di Silvani, però bisogna ammettere che l'indio conosce a fondo il suo mestiere. Il danese è passato al seppia strappare il meglio a Tami Mauriello e Jake La Motta, a Lou Ambers, a Floyd Patterson, a Benvenuti stesso in un paio di occasioni, di conseguenza Tom Bogs malgrado tutte le difficoltà fisiche e morali dei due...



Il danese Tom Bogs sfidante di Carlos Monzon per la cintura mondiale dei medi.

Carlos Monzon, msadistatuto della prova a Colombes dove tramontò le speranze dell'anno scorso Jean-Claude Bouttier, intende prepararsi severamente al match. Ha iniziato a trattare di primo mattino lungo i sentieri del suo «ranch», nei dintorni di Santa Fe, dove conduce la vita del «gauchito», scortato dal cane preferito. Presto si trasferirà a Buenos Ayres per tirare pugni nel palmarès di «Luna Park». L'occasione, come sempre, il campione ha detto fra i denti: «...Devo migliorare il mio crocchio sinistro, a quel Bogs farò vedere stelle...». Nella prima decade di agosto Monzon, il trainer Amilcar Brusa e tutto il «team», valeranno in Europa per la nuova avventura. Per Tom Bogs non ci sarà scampo. Per cambiare le carte in tavola ci vuole un'impugnatura arbitrata oppure della girata.

Al proposito Mogens Palle, il «patron» di Tom Bogs, è un tipo da tenere d'occhio. Dittatore pugilistico della Danimarca in generale e di Copenaghen in particolare, ha già combinato pasticci nel passato pur di favorire la sca-

Deludente inizio degli «assoluti» di nuoto

Non si salva nessuno Calligaris compresa

I titoli a Pangaro, Nistri, Di Pietro, a Novella, alla Finesso e alla Miserini. Nessun limite olimpico raggiunto

SERVIZIO

TORINO, 23 luglio. Campionati italiani come selezione per Monaco. Orvero una storia di delusioni, almeno per quel che si è visto nella prima giornata. Erano in palio infatti titoli assai importanti con atleti sci alla caccia, ormai spumolati del faticoso e fatale limite.

La prima gara del pomeriggio dopo batterie mattutine senza storia è quella del 100 stile libero maschile. È atteso Roberto Pangaro, non tanto per la vittoria che appare scontata quanto per il raggiungimento del limite imposto dalla FIN. Roberto si era avvicinato parecchio ai 54"3, realizzando al «Settecolli» siracusano un eccellente 54"4. Era del tutto ragionevole, quindi, pensare che il tempo-Monaco fosse alla sua portata. Roberto, purtroppo, non ce l'ha fatta. Anzi, ne è rimasto parecchio lontano. Ha mancato di un secondo campione italiano ma forse la piscina olimpica della città bavarese rimarrà un miraggio. La gara è stata detta nulla. Pangaro l'ha fatta la sua senza pensare (in 54" e 9) lasciandosi alle spalle Barelli e Guadagni entrambi in 53".



TORINO - Michele Di Pietro, nuovo campione italiano del 200 rana. Il tempo realizzato, però, non gli consentirà di andare a Monaco.

giore e quindi rappresentava un reale pericolo per Michele che era il favorito. Outsider Mingione e Daneri campione uscente. Ai 50 vira Mingione e ai 100 Migliori. Ai 150 vien fuori Rasi che tenta di respingere l'attacco di Lalle e Di Pietro. Vi è un attimo di incertezza che pare consentire al romano di avviarsi alla vittoria. Ma è solo un attimo. Poi vien fuori Di Pietro che sprinta quel tanto da consentirgli la vittoria. Il tempo 2'37"7 è tuttavia lontano le mille miglia dal 2'31" di ammissione olimpica. È confortante, piuttosto, il 2'34"9 di Lalle che gli vale il primato ragazzi e juniores. Rasi e terzo e l'Ammiraglio Daneri solo quarto.

Ed eccoci all'inizio del Calligaris-show. Novella è logicamente la favorita dello sprint femminile. Già qualificata per i Giochi non era si dovrebbe supporre che avrebbe ottenuto il limite anche nella prova più breve. E infatti non l'ha ottenuto. Il limite era di 1'01"4, cioè quattro decimi inferiore al suo primato nazionale. La padovana avrebbe, quindi, dovuto superarsi per ottenerlo e, forse, non ne valeva la pena. Novella è stata insidiata da «Chicca» Stabellini che le è rimasta a soli 4 decimi (1'02"5) contro l'1'01"4. Terza, staccatissima, la Podestà. La terza gara si presentava con il grosso interesse di Massimo Nistri alla ricerca anch'egli di quel limite che, per la verità, ci pare studiato con eccessiva severità. Massimo ha fatto una gara accorta e intelligente ed è parso proprio in grado di accontentarsi del 2'12"8 necessario per ottenere il passaporto olimpico. Il cronometro, purtroppo, l'ha tradito fissandolo solo due decimi più su del famigerato tempo. Il 2'12"8 rappresenta un buon risultato e lo elegge campione d'Italia ma, forse, lo lascerà a casa. Discreto il secondo po-

Ultima gara quella dei 200 rana femminili. Qui c'è Patrizia Miserini che parte subito a tutta birra. È chiaro, che cerca titolo e limite. Alla prima virata ha due metri di vantaggio. Alla seconda ne ha 4. La gara non ha storia salvo quella di Patrizia. La vittoria è nettissima su Paola Morozzi e Maria Rosaria Tricarico. Neanche qui, però, ci siamo. La Miserini ha difeso il suo titolo che, in realtà, era del tutto difendibile vista la scarsa consistenza dell'opposizione. Il tempo di Patrizia è 2'51" e aveva bisogno di fare 2" e 47". Il limite imposto dalla FIN è chiaramente superiore, ma anche se fosse stato più alto e chiaro che Patrizia non ce l'avrebbe fatta ugualmente. Davvero la simpatica ragazza non è ancora riuscita a comporre il mosaico di se stessa. E la rana resta specialità più che mai depressa.

USA e Africa al meeting di Viareggio. Un «meeting» internazionale di atletica leggera si svolgerà a Viareggio, l'11 agosto prossimo. La manifestazione sarà della massima importanza perché cade una ventina di giorni prima delle Olimpiadi di Monaco. Hanno già dato la loro adesione al «meeting» che si svolgerà sulla pista in tartan dello Stadio dei Pini, numerosi atleti stranieri, europei, americani ed africani presenti con i loro migliori specialisti.

Solo colpa di chi guida gli incidenti ai passaggi a livello?

Poiché ritiene che la causa dell'alto numero di incidenti ai passaggi a livello sia dovuta all'ignoranza dei guidatori automobilisti, il Ministero dei trasporti ha pensato di diramare una circolare per contribuire alla riduzione degli incidenti interessando Automobil Club e autoscuole a una maggiore e più impegnata diffusione tra gli automobilisti delle regole di sicurezza che devono essere osservate.

Dopo l'invio della circolare il ministero dei Trasporti, essendo impegnato in queste attività non ha tempo di pianificare i lavori pubblici per il superamento dei passaggi a livello con sopraelevazioni, ha diramato un comunicato per annunciare che era stata diramata la circolare. Nel comunicato, comunque, sono citati un alto numero di incidenti che si verificano in corrispondenza dei passaggi a livello e il risultato che senza essi sono dovuti all'ignoranza, da parte degli utenti della strada, delle norme di comportamento e del significato delle segnalazioni luminose e acustiche poste a protezione degli attraversamenti stessi.

Molti utenti della strada non sanno che un alto numero di incidenti che si verificano in corrispondenza dei passaggi a livello si attivano direttamente a luci rosse lampeggianti senza preventiva accensione di luci gialle, né sanno che tali luci rosse lampeggianti indicano l'arrivo imminente (entro pochi secondi) del treno, ed il conseguente obbligo, per coloro che intendono attraversare la sede ferroviaria, di arrestarsi e non impegnarla finché non cessa il lampeggiamento. La circolare, oltre all'opera di prevenzione, prosegue il comunicato, ricorda agli organi competenti in materia di polizia stradale la necessità dell'immediata segnalazione agli uffici provinciali della motorizzazione civile di tutti gli incidenti in corrispondenza di passaggi a livello che, essendo muniti di barriere, semibarriere o di segnalazioni luminose, sono adeguatamente protetti e regolarmente segnalati. Questo per consentire una rigorosa applicazione dell'art. 89 del codice della strada, che attribuisce ai prefetti e agli uffici della motorizzazione civile la facoltà di sottoporre a visita medica, o ad esame di idoneità a titoli di patente di guida nei cui riguardi sorgano dubbi sulla persistenza dei requisiti psicofisici ovvero sulla idoneità alla condotta dei veicoli. È ovvio, infatti, - rileva il comunicato - che l'attraversamento di un passaggio a livello nell'immunità dell'arrivo di un treno non può attribuirsi che all'ignoranza della segnaletica, o a squilibri psichici, o infine a difetti della vista.

Le modifiche e i miglioramenti a tutti i modelli della gamma

La Chrysler Italia è riuscita quest'anno a realizzare un obiettivo ambizioso passando al primo posto nel nostro Paese nella vendita di autovetture di produzione straniera. Si comprende quindi che sia ben decisa a mantenere il vantaggio e le ragioni per cui annunciò con tanto anticipo le novità per il 1973 per la gamma dei modelli delle sue quattro «linee» tradizionali.

Le Simca e le Chrysler per l'anno venturo

«Simca 1000», «Simca 1100», «Simca 1301» e «Chrysler 160-180» continueranno ad essere prodotte, ma con miglioramenti sia dal punto di vista del confort sia da quello delle prestazioni. Miglioramento comune a tutte le vetture della gamma — che naturalmente ha in cantiere anche qualche nuovo modello — la riduzione del livello sonoro nell'abitacolo. Ecco, qui sotto, i dettagli dei miglioramenti apportati ai vari modelli.

Le Simca 1000 e Rallye



Quando, nel febbraio scorso, la Chrysler presentò la «Simca 1000 Rallye 1», quello che si notò subito nel corso della prova fu la qualità delle nuove sospensioni, che assicuravano un netto miglioramento della tenuta di strada della vettura. Le stesse sospensioni anteriori e posteriori vengono ora montate di serie anche sui modelli «Simca 1000 LS» da 944 cm3 e sulle «Simca 1000 GLS» da 1118 cm3. Gli elementi che compongono queste sospensioni — come avvenne avuto occasione di notare — sono i seguenti: miglioramento della assunzione della balestrata trasversale anteriore, con nuovo spessore in due parti; allargamento della carreggiata anteriore e campanatura portata a 6°; bracci e traversa della sospensione posteriore rinforzati, campanatura negativa posteriore di -1°10'; nuovo diametro degli ammortizzatori. La tenuta di strada della «Simca 1000 LS» e della «Simca 1000 GLS», identica a quella della «Simca 1000 Special» e della «Simca 1000 Rallye 1», può quindi essere ora considerata ineccepibile. Vale ancora la pena di notare che nell'ambito della gamma è disponibile anche la «Simca 1000 GLS Ferodo». Si tratta di una vettura con motore da 941 cm3 e funzioni identiche alla «Simca 1000 GLS», che monta all'origine la trasmissione semiautomatica Ferodo-Verito, composta da un convertitore di coppia e da una scatola cambio meccanica a tre rapporti.

Le Simca 1301 Special



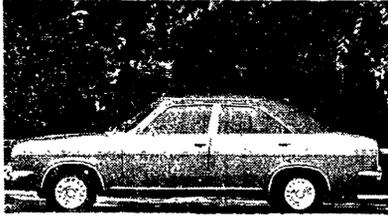
La «Simca 1301 Special» beneficia quest'anno, oltre che di perfezionamenti meccanici, anche di una più accurata finizione interna; un nuovo divano contribuisce ad accrescere il confort per i passeggeri dei posti posteriori. Per quel che si riferisce alla meccanica, la scatola cambio comporta una nuova serie di ingranaggi i cui rapporti, leggermente modificati, diminuiscono di circa il 15 per cento lo scarto fra la seconda e la terza marcia. Questo ravvicinamento permetterà una migliore utilizzazione della coppia motrice, che è praticamente costante tra 2400 e 1600 giri/min.; in pratica la vettura dovrebbe risultare più elastica e con una migliore ripresa. Un nuovo profilo delle molle dei sincronizzatori della scatola cambio — inoltre — consentirà più precisione di manovra della leva. In generale, il livello sonoro dell'insieme degli organi meccanici è stato ridotto. I freni posteriori montano nuovi tamburi ed un dispositivo di compensazione automatica dell'usura delle guarnizioni. I miglioramenti apportati all'equipaggiamento interno si riferiscono al cruscotto, che ora comprende un accendisigari ed un totalizzatore chilometrico parziale, al retrovisore interno, che è del tipo giorno-notte a due posizioni e, come si diceva, al sedile posteriore che è stato completamente ridisegnato. La sua imbottitura è composta di un blocco di schiuma di poliestere a flessibilità scelta in funzione delle sensazioni della vettura durante il cambio. Questo sedile non comporta alcuna molla e non può dunque dar luogo a fenomeni di risonanza. In questo modo le vibrazioni di debole estensione ma di frequenza elevata, che derivano ad esempio dalla marcia su autostrada, vengono filtrate dalla massa del poliestere.

Le Simca 1100



La struttura tecnica di base della «Simca 1100» ha consentito di affermarla in un mercato sempre più competitivo come un prodotto di ottima concezione. È questo il motivo per cui la Chrysler France non ha ritenuto di apportare modifiche tecniche sostanziali alla gamma di questa vettura. Sono state invece adottate delle soluzioni per contenere la riduzione delle emissioni, la potenza aumentata, la potenza dell'avvisatore acustico. Nella «Simca 1100 Special» 2 e 4 porte è stata accentuata la comodità di marcia. I sedili sono stati migliorati sia dal punto di vista estetico, che da quello del confort. Nella «Simca 1100» versione 1973 il retrovisore interno giorno-notte è di dimensioni più ampie e i cofani bagagli posteriori di tutte le vetture sono dotati di impianti di illuminazione. In fine sulle «Simca 1100 Special» 2 e 4 porte è stata aumentata la potenza dell'avvisatore acustico. Nella «Simca 1100 Special» 4 porte.

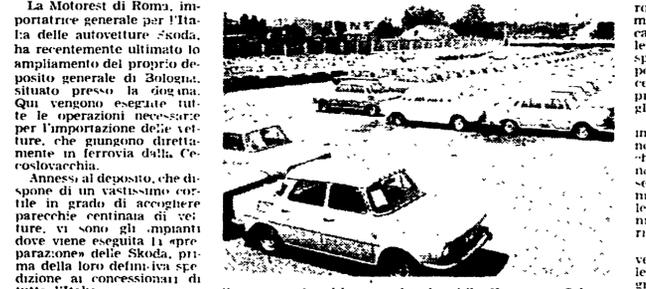
Le Chrysler 160-180



I miglioramenti apportati alle Chrysler 160-180 concernono da un lato i motori e l'aspirazione dell'aria, con un nuovo collegamento tra il filtro e il carburatore, il sistema di scarico, che comporta una nuova condotta a forma di Y allungata del lato motore. Per i motori «Chrysler 160» e «Chrysler 180» si è aumentato il tasso di compressione che passa da 9,15/9,2 a 9,45/9,6. Queste modifiche ai motori si traducono in un secondo quanto informa la Chrysler — sulla «160» in un miglioramento della coppia massima, che passa a 12,5 kgm/3000 giri/min., e in una diminuzione del consumo di carburante. Di qui una maggiore elasticità, economia di esercizio ed una silhouette massima leggermente superiore. Per quel che si riferisce alla «180» si ha un incremento della potenza che passa da 97 a 100 HP (71 a 73 kW) a 3600 giri/min., un incremento della coppia massima, 15,3 kgm DIN a 3600 giri/min. (invece che 14,7 a 3600 giri/min.); una diminuzione del consumo specifico di carburante del 5% circa; miglioramento dei tempi di accelerazione. Sulla «180» sono stati inoltre adottati rapporti in termini leggermente più corti, che favoriscono la ripresa. È ovvio che il miglioramento della coppia motore rende ancora più gradevole la guida a bordo delle versioni con cambio automatico. Infine, sulla «180» l'impianto elettrico è stato potenziato con adozione di un alternatore di 35 Ampere.

Per far fronte alle crescenti richieste del mercato italiano

Un nuovo impianto per le vetture Skoda realizzato a Bologna dalla Motorest



Una panoramica del nuovo deposito della Motorest a Bologna.

La Motorest di Roma, importatrice generale per l'Italia delle autovetture Skoda, ha recentemente ultimato l'ampliamento del proprio deposito generale di Bologna, situato presso la giungna. Qui vengono eseguite tutte le operazioni necessarie per l'importazione delle vetture, che giungono direttamente in ferrovia dalla Cecoslovacchia. Annessi al deposito, che dispone di un vastissimo cortile in grado di accogliere parecchie centinaia di vetture, vi sono gli impianti dove viene eseguita la «preparazione» delle Skoda, prima della loro definitiva spedizione ai concessionari di tutta l'Italia. Anche questi impianti, sistemati in moderne officine, sono stati recentemente potenziati per poter fare fronte alle crescenti e sempre più numerose richieste di importazione di vetture Skoda nel nostro Paese: a questo proposito si può già annunciare che nel 1972 ancora più favorevole del 1971, anno in cui la Skoda aveva visto un notevole incremento di vendite rispetto all'anno precedente.

Questo positivo incremento del crescente successo che le vetture Skoda incontrano presso gli automobilisti italiani, che trovano in esse doti notevoli di robustezza, affidabilità, economia di acquisto e di esercizio, basso consumo di benzina e prestazioni velocistiche adeguate alle esigenze dei vari modelli, quattro con carrozzeria berlina a italiani con un motore di 1107 cc., il suo prezzo è di lire 1.000.000 compresi i cerchioni in lega leggera. Vi è poi la Skoda «110 R» coupé, anch'essa equipaggiata con un motore di 1107 cc., sviluppatore 63 CV; il suo prezzo è di lire 1.185.000 compresi i cerchioni in lega leggera. Presso il magazzino di Bologna, personale tecnico specializzato esegue immanzitivamente la deceratura della car-

rozzeria, dato che, al momento di lasciare la fabbrica di Mladá Boleslav, tutte le Skoda destinate alla esportazione vengono sottoposte a un procedimento di «retatura» che ha lo scopo di proteggerle efficacemente dagli agenti atmosferici. Per togliere la cera negli impianti di Bologna, viene utilizzato apposite macchine a vapore, che eliminano la «pellicola» protettiva senza danneggiare minimamente la vernice sottostante, le cromature e le guarnizioni in gomma della carrozzeria. Effettuata la deceratura vengono applicati i bracci relative spazzole dei tergicristallo, mentre alle ruote vengono montate le «preparazioni» di pneumatici. Vi è poi la Skoda «110 R» coupé, anch'essa equipaggiata con un motore di 1107 cc., sviluppatore 63 CV; il suo prezzo è di lire 1.185.000 compresi i cerchioni in lega leggera. Presso il magazzino di Bologna, personale tecnico specializzato esegue immanzitivamente la deceratura della car-

zzeria, dato che, al momento di lasciare la fabbrica di Mladá Boleslav, tutte le Skoda destinate alla esportazione vengono sottoposte a un procedimento di «retatura» che ha lo scopo di proteggerle efficacemente dagli agenti atmosferici. Per togliere la cera negli impianti di Bologna, viene utilizzato apposite macchine a vapore, che eliminano la «pellicola» protettiva senza danneggiare minimamente la vernice sottostante, le cromature e le guarnizioni in gomma della carrozzeria. Effettuata la deceratura vengono applicati i bracci relative spazzole dei tergicristallo, mentre alle ruote vengono montate le «preparazioni» di pneumatici. Vi è poi la Skoda «110 R» coupé, anch'essa equipaggiata con un motore di 1107 cc., sviluppatore 63 CV; il suo prezzo è di lire 1.185.000 compresi i cerchioni in lega leggera. Presso il magazzino di Bologna, personale tecnico specializzato esegue immanzitivamente la deceratura della car-

rozzeria, dato che, al momento di lasciare la fabbrica di Mladá Boleslav, tutte le Skoda destinate alla esportazione vengono sottoposte a un procedimento di «retatura» che ha lo scopo di proteggerle efficacemente dagli agenti atmosferici. Per togliere la cera negli impianti di Bologna, viene utilizzato apposite macchine a vapore, che eliminano la «pellicola» protettiva senza danneggiare minimamente la vernice sottostante, le cromature e le guarnizioni in gomma della carrozzeria. Effettuata la deceratura vengono applicati i bracci relative spazzole dei tergicristallo, mentre alle ruote vengono montate le «preparazioni» di pneumatici. Vi è poi la Skoda «110 R» coupé, anch'essa equipaggiata con un motore di 1107 cc., sviluppatore 63 CV; il suo prezzo è di lire 1.185.000 compresi i cerchioni in lega leggera. Presso il magazzino di Bologna, personale tecnico specializzato esegue immanzitivamente la deceratura della car-