

Ostacolate dalla pioggia le gare motociclistiche di Imola

Bonera fuori per una caduta Drupal batte Phil Read

Nelle «250» si impone Tordi - Caduti anche Walter Villa e Proni - Non disputata la prova delle «500»

SERVIZIO

IMOLA, 30 settembre. Ancora una volta la pioggia ha dettato legge ed ha fatto da principale protagonista all'autodromo Dino Ferrari di Imola per la Conchiglia d'oro Shell, gara internazionale per moto Grand Prix classe 250, 350 e 500. Di nuovo la pioggia, la nemica giurata delle manifestazioni imolesi, ha turbato il regolare svolgersi di questa competizione che gli amici scorse si sospesero per le avverse condizioni atmosferiche. Oggi fortunatamente il maltempo è lìmitato a sconvolgere il regolare corso della gara senza causare i massimi danni e pertanto la manifestazione ha potuto svolgersi in parte seppure con alcune variazioni.

Dopo la prova delle 250 — che ha avuto corso subito dopo un violento acquazzone in cui ha fatto le spese il favorito Gianfranco Bonera (Harley-Davidson), miglior tempo in prova che appunto per il fondo viscido è stato vittima al primo giro di una spettacolare caduta alla curva detta del Tamburello — abbiamo assistito ad attimi di tensione quando, non cessando la pioggia che aveva parzialmente allagato in alcuni punti la pista, la direzione corse del Moto Club Santeramo fedele nel sostenere la sua politica di sicurezza, si soppesava per una ventina di minuti lo svolgersi delle altre due classi in programma, per permettere al direttore di gara e alla commissione piloti di effettuare alcuni giri di ricognizione e decidere se di comune accordo si sospendere o meno la competizione.

La commissione piloti dichiarava per bocca del suo rappresentante Roberto Gallina di sospendere almeno per un'ora le altre prove attendendo che la pioggia cessasse.

I dilettanti a Montelabbate

Il successo a Bogò la «laurea» a Mirri

SERVIZIO

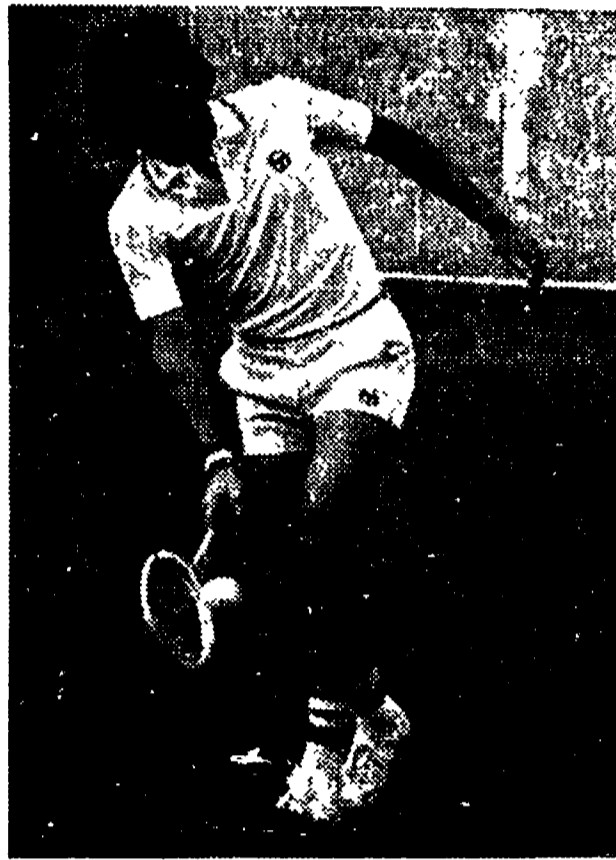
MONTETABATE (Pesaro), 30 settembre. Gabriele Mirri, il 22enne atleta di Serrate, che non molto tempo fa, vincendo un giro del Giro della Valle d'Aosta, dimostrò di essere qualcosa di più di un semplice speranza, piazzandosi settimo nel Trofeo N.Te.Ba. vinto da Bogò, si è laureato il miglior puro dilettante.

L'alfiere del C.S. Fiat ha ampiamente meritato questa corona, poiché ha annato una stagione senza dubbio brillante. Per fare l'ex plessu, ha detto Mirri: «Sono stato un po' come Bogò, ma non mi è mai capitato di essere così fortunato». L'alfiere del C.S. Fiat ha ampiamente meritato questa corona, poiché ha annato una stagione senza dubbio brillante. Per fare l'ex plessu, ha detto Mirri: «Sono stato un po' come Bogò, ma non mi è mai capitato di essere così fortunato».

Remo Musumeci

I «nemici» di Adriano Panatta

Sono Bertolucci, Barazzutti e Zugarelli ma il campione d'Italia resta il favorito



SERVIZIO

BARCELONA, 30 settembre. Quali reali possibilità rimangono alla squadra italiana di qualificarsi per le finali di questo campionato europeo di basket? Ben poche, non solo matematicamente ma anche, e nostro avviso, tecnicamente. E' pressoché da escludere, salvo un'esplosione di grinta ancor superiore a quella mostrata alla Sporthalle di Monaco, che questa Italia, paurosa e rassegnata, possa battere nel confronto diretto di domani la Jugoslavia, candidata al titolo. Quella squadra cioè che, in barba a tutte le «manovre» casualistiche era riuscita nella giornata inaugurale, quindi a freddo, a ristabilire le distanze di casta con gli spagnoli e ad allontanare con un 65-59 abbastanza secco l'incombente di una eliminazione preparata dal calendario adomesticato (così com'era nelle polemiche della vigilia).

Non crediamo di aver vista finora una squadra che fino ad ieri vigile in Italia non ci abbia permesso.

Oggi comunque la giornata di riposo sia qui a Barcellona che sul campo di Badalona, ci offre l'opportunità di fare un punto sull'ampio della situazione; cosa che l'infelice scelta degli orari di gioco e lo sbalzo dell'ora legale che fino ad ieri vigile in Italia non ci abbia permesso.

Remo Musumeci

Rassegnati e paurosi: «out» gli azzurri

Sì pensava di poter ripetere Essen: si rischia di finire al sesto posto



SERVIZIO

Quali reali possibilità rimangono alla squadra italiana di qualificarsi per le finali di questo campionato europeo di basket? Ben poche, non solo matematicamente ma anche, e nostro avviso, tecnicamente. E' pressoché da escludere, salvo un'esplosione di grinta ancor superiore a quella mostrata alla Sporthalle di Monaco, che questa Italia, paurosa e rassegnata, possa battere nel confronto diretto di domani la Jugoslavia, candidata al titolo. Quella squadra cioè che, in barba a tutte le «manovre» casualistiche era riuscita nella giornata inaugurale, quindi a freddo, a ristabilire le distanze di casta con gli spagnoli e ad allontanare con un 65-59 abbastanza secco l'incombente di una eliminazione preparata dal calendario adomesticato (così com'era nelle polemiche della vigilia).

Oggi comunque la giornata di riposo sia qui a Barcellona che sul campo di Badalona, ci offre l'opportunità di fare un punto sull'ampio della situazione; cosa che l'infelice scelta degli orari di gioco e lo sbalzo dell'ora legale che fino ad ieri vigile in Italia non ci abbia permesso.

Hans Reutermann

Tutta belga la Parigi-Tours con Merckx bloccato

Rik Van Linden «fulmina» De Vlaeminck e Verbeek

TOURS, 30 settembre. Van Linden ha vinto in volata la Parigi-Tours davanti a Roger De Vlaeminck. La corsa, alla sua 67ª edizione, si è svolta su un percorso di 284,5 chilometri. Eddy Merckx, favorito della vigilia, non è mai riuscito a venir fuori dal grosso ed a sganciarsi. Il forte vento e la pioggia hanno però impedito che la media si mantenesse sui 42,077 km orari.



TOURS — Sotto la pioggia battente, Rik Van Linden (al centro) batte in volata Roger De Vlaeminck (a destra).

MOTORI - MOTORI - MOTORI - MOTORI - MO

La vettura francese sarà venduta anche in Italia nel 1974

Insonorizzata ed antinquinante la nuova Citroën «GS birotore»

Il motore è tanto silenzioso che si è dovuto adottare un avvisatore acustico per segnalare il «fuori giri» - Le principali caratteristiche tecniche:

La nuova Citroën «GS birotore» è presentata in una nuova versione che sarà una delle principali attrazioni dell'imminente Salone di Parigi — sarà venduta anche in Italia — non da solo, ma con un motore che sarà venduto anche in Italia. Dando l'annuncio la Citroën ha sottolineato che la «GS birotore» non è soltanto la prima vettura francese con motore a pistoni rotanti, ma è anche la prima a benzina che, con un motore, soddisfa, con largo margine, tutte le norme antinquinamento europee.

L'adozione del birotore, inoltre, non è il solo particolare che differenzia la nuova vettura dalla «GS» normale. Se per la «birotore» è stata adottata la ormai nota «injezion» della «GS», la diversità delle soluzioni meccaniche adottate, la qualità delle finiture, la diversità di componenti, hanno creato una «GS birotore» una vettura del tutto diversa dalla «GS» normale e per molti aspetti da tutte le altre automobili.

Intanto il motore a due pistoni rotanti ha una cilindrata complessiva di 1990 cc. e sviluppa una potenza di 107 CV (DIN) a 5500 giri al minuto. La sua silenziosità di funzionamento e la sua rapidità nel «salire di giri» sono tali che il proprietario non avrà il conveniente aggiungere al contagiri un avvisatore acustico, in grado di segnalare al pilota quando il motore vada «fuori giri».

La silenziosità, quindi, sembra essere uno dei principali pregi della nuova Citroën. Se è vero che ad una velocità di 100 chilometri orari — prossima quindi a quella massima di 175 chilometri l'ora — si può ascoltare la radice di bordo come se ci si trovasse in una sala insonorizzata.

Altra caratteristica della «GS birotore» è la vettura insonorizzata nella versione berlina a 4 porte — è munita di serie di cambio con convertitore di coppia che elimina il pedale della frizione.

Esternamente, come si diceva, la «GS birotore» non presenta molte differenze dalla «GS» normale, anche se è diversa in molti particolari. Maggiori differenze si notano invece nell'abitacolo, a cominciare dalla struttura, che è di tipo più tradizionale di quella della «GS» normale.

Gli strumenti, infatti, sono di tipo circolare, ma sono molto più numerosi e maggiore è il numero delle spie e degli indicatori. A parte l'avvisatore acustico del «fuori giri», ricordiamo l'indicatore luminoso del livello olio motore, il comando per la regolazione termostatica del riscaldamento, le spie della riserva di carburante e la temperatura dell'acqua del convertitore, ecc.

Anche i sedili sono di disegno leggermente diverso: l'indicatore anteriore hanno i poggiatesta incorporati, ai sedili posteriori è stato aggiunto un bracciolo di appoggio alla schiena, rispetto alla «GS» normale, le varie finiture. Mentre viene montato di serie il parabrezza Super-triplex, è prevista, in opzione, una versione con vetri azzurrati e tetto apribile.

Sulle varie altre particolarità della «GS birotore» si avrà occasione di tornare.

Il motore, che ha un rapporto di compressione di 9/1, ha una coppia massima di 14 kgm a 3000 giri al minuto ed è alimentato da un carburatore Solex doppio corpo con starter automatico. Il raffreddamento è ad acqua. Particolarmente interessante l'antipicco è regolato elettronicamente secondo le condizioni di funzionamento (posizione della leva del cambio, temperatura dell'olio motore, numero di giri, depressione di aspirazione, periodo di avviamento).

Le sospensioni sono dello stesso tipo della «GS» normale. Per la nuova vettura, che ha un peso di 1140 chilogrammi ed è indicata un consumo normalizzato di 12,8 litri di carburante ogni 100 chilometri.

Senza attendere il traguardo del milione Rinnovata la «Renault 6»

Le ragioni del successo incontrato dalla vettura francese - Le novità nei modelli 1974 riguardano soprattutto particolari della carrozzeria



In cinque anni, vale a dire dall'ottobre del 1968, quando fu commercializzata in Francia la versione con motore di 850 cc. sono state prodotte oltre 950.000 unità della «Renault 6». Il traguardo del milione di autovetture prodotte è quindi ormai praticamente raggiunto, ma alla Renault non hanno voluto attendere l'uscita della mitologica «R 6» per procedere al rinnovamento di alcuni particolari che hanno migliorato l'estetica e il comfort della vettura che, come si sa, dal 1970 è disponibile con motore di 1100 cc.

Le modifiche principali riguardano soprattutto la parte anteriore della macchina. La mascherina della calandra, infatti, è stata completamente ridisegnata e si presenta con una forma geometrica dalla linea semplice, con il risultato di conferire all'insieme del frontale un aspetto più moderno ed elegante e di consentire l'alloggiamento di un nuovo tipo di fari quadrati.

Anche i paraurti anteriori e posteriori sono stati ridisegnati. Il paraurti anteriore alloggia le luci di posizione, gli indicatori di direzione e due rostri avvitati ai lati della targa di immatricolazione.

Sono state ridisegnate anche le luci posteriori e lateralmente, per rendere più slanciata la linea della vettura, è stato applicato un listello cromato rivestito in gomma ed è stata adottata una modanatura in plastica nera nella parte inferiore.

Modifiche anche ai sedili, per aumentare il comfort di guida e lo spazio utile dell'abitacolo.

Presentando la «Renault 6» modello '74 la casa francese ha sottolineato che il successo finora incontrato dalla vettura è stato facilitato dalle sue doti di robustezza. Proprio queste doti hanno fatto sì che la «R 6» si affermasse anche nei mercati di esportazione, come dimostra il fatto che circa il 50 per cento delle «R 6» prodotte in Francia è venduto all'estero.

NELLA FOTO: la «Renault 6» modello 1974.

Undicesima edizione della manifestazione

Trofeo FIAMM al Rallye di Sanremo

Gli abbinamenti pubblicitari nelle competizioni sportive si fanno sempre più frequenti. Non sorprende quindi che quest'anno il Rallye di Sanremo, giunto al suo centenario, dopo essere rientrato lo scorso anno nel calendario internazionale, affianchi il proprio nome a quello di un'azienda industriale. Che semmai da dire che in questo caso, trattandosi di una competizione automobilistica, l'abbinamento non è del tutto gratuito, in quanto la manifestazione — in programma dal 10 al 13 ottobre — è infatti una casa che, con l'automobile in quel suo spazio di azione, si tratta della FIAMM, un'azienda la cui batteria equipaggia decine e decine di migliaia delle automobili in circolazione.

Sino allo scorso anno la FIAMM si era limitata ad assicurare i «punti luce» del circuito. Quest'anno dà anche il nome alla manifestazione che prende appunto il nome di «11º Rallye Sanremo-Trofeo FIAMM».

Il Rallye si svolgerà su un percorso di 1.200 chilometri, vi parteciperanno praticamente tutte le marche in testa nella classifica internazionale.

CLASSIFICHE

(CLASSE 250: 1. Tordi (Yamaha), Italia, 21'12"; 2. Biondi (Giacchini), Italia, 21'17"; 3. Stasa (Yawa), Cecoslovacchia, 21'23"; 4. Rozza (Harley Davidson), Italia, 21'32"; 5. Casonali (Yamaha), Italia, 21'37"; 6. De Menniconi (Yamaha), Italia, 21'49".

(CLASSE 350: 1. Drupal (Yamaha), Ungheria, 21'51"; 2. Sidi (Yamaha), Italia, 21'52"; 3. Ingilittera, 20'13"; 4. Gallina (Benelli), Italia, 20'18"; 5. Giannotti (Yamaha), Italia, 21'44"; 6. Reiss (Yamaha), Ungheria, 21'54".

(CLASSE 500: 1. Biondi (Giacchini), Italia, 21'12"; 2. Stasinovic (Giacchini), Italia, 21'17"; 3. Sidi (Yamaha), Italia, 21'52"; 4. Ingilittera, 20'13"; 5. Gallina (Benelli), Italia, 20'18"; 6. Giannotti (Yamaha), Italia, 21'44"; 7. Reiss (Yamaha), Ungheria, 21'54".

(CLASSE 750: 1. Sidi (Yamaha), Italia, 21'52"; 2. Stasinovic (Giacchini), Italia, 21'17"; 3. Sidi (Yamaha), Italia, 21'52"; 4. Ingilittera, 20'13"; 5. Gallina (Benelli), Italia, 20'18"; 6. Giannotti (Yamaha), Italia, 21'44"; 7. Reiss (Yamaha), Ungheria, 21'54".

E' stato messo a punto dalla Uniroyal

Pneumatico invernale da 160 km orari

Un nuovo pneumatico invernale, denominato «MS PLUS», è stato realizzato dalla Uniroyal, un'azienda belga specializzata in pneumatici, e sta attualmente sottoposta ad una serie di prove di durata e di resistenza a freddo. Il pneumatico è stato studiato apposta per rispondere a tutte le esigenze di chi, in inverno, si avvia su strada, con temperature che possono scendere sino a -30°C. Il pneumatico è stato studiato apposta per rispondere a tutte le esigenze di chi, in inverno, si avvia su strada, con temperature che possono scendere sino a -30°C.

Il profilo a sega del battistrada, inoltre, assicura un'ottima trasmissione della trazione su fondo innevato, e, in presenza di ghiaccio, la disposizione dei blocchi consentono di sfruttare al massimo le caratteristiche della miscela, eliminando le distorsioni su tutta la superficie di contatto con il suolo.

Oltre che garantire una ottima stabilità direzionale, il pneumatico è stato studiato apposta per rispondere a tutte le esigenze di chi, in inverno, si avvia su strada, con temperature che possono scendere sino a -30°C.

Presentando il nuovo pneumatico Uniroyal ha anche sottolineato che l'«MS PLUS» — proprio in considerazione delle caratteristiche che lo contraddistinguono — è tanto consumato da scongiurare l'utilizzo come pneumatico invernale, ma si ritiene che sarà superiore del 20 per cento rispetto ai correnti pneumatici da neve. Chi lo adotta risparmia però la spesa della chiodatura.