

Monzon-Napoles, ovvero la storia di una grande delusione

# I «match del secolo» ha premiato soprattutto Delon

L'indio, nonostante la netta vittoria, pare aver perso mordente e sarà interessante vederlo alle prese con i nuovi talenti Valdez e Mundine - Il «circo» proporrà, forse, anche l'incontro Foreman-Clay



PARIGI — Monzon sorridente dopo la vittoria.

Secca vittoria del ragazzo della Filotex davanti a Merckx

## Al sole di Follonica fa capolino Moser

DALL'INVIATO

FOLLONICA, 10 febbraio. Dalla pioggia di Viareggio al sole di Follonica. E con il sole la splendida vittoria di un ragazzo, Francesco Moser, una delle speranze del ciclismo italiano, che è riuscito a far suo da dominatore questo secondo test della stagione che si apre. Il gran premio città di Follonica, organizzato dall'Amministrazione Comunale, ha offerto ai diecimila che hanno affollato il circuito, imprevedibili show di Merckx, Geronzi, Bitossi, Motta, Zilioli, Ritter, Knudsen e Paolini a turno alla ribalta. Ma alla fine è stato il pupillo di Valdemaro Bartolozzi a rompere il catenaccio dei vari big e salire in testa alla corsa con un allungo irresistibile che gli ha permesso di tagliare il traguardo con un lieve margine di vantaggio su Merckx e compagnia.

Spieghiamo subito gli ultimi che hanno deciso la corsa. Al suono della campana che segnava l'inizio dell'ultima

te bene e che quest'anno non poteva permettersi il lusso di fallire bersagli. Dopo tanta sfortuna finalmente sono riusciti a cogliere una vittoria. Spero di poter ripagare la fiducia che mi hanno dato i patron della Filotex, la lotta con Geronzi, Merckx e gli altri campioni sarà dura, ma io cercherò di fare del mio meglio e di non deludere i miei tifosi.

Il ragazzo è già in ottima forma come dimostrò ieri nel trofeo Burlamacchi di Viareggio. Egli sarà senz'altro uno dei protagonisti di questa stagione che si annuncia ricca di emozioni e di successi. Al suono della campana che segnava l'inizio dell'ulti-

mo giro (80 giri a 105 chilometri) va via come un fulmine Francesco Moser. Fino a quel momento la corsa era stata controllata dagli assi e l'attacco di Moser — coperto alle spalle da un Ritter in splendide condizioni di forma — coglie di sorpresa un po' tutti.

Più importanti ci sono sembrate invece le conclusioni. Si è capito infatti che Merckx, Geronzi, Paolini, oltre allo stesso Francesco Moser, Motta, Bitossi, Ritter, Knudsen e Paolini, sono tutti ancora in forma. Certi loro allunghi, certe loro impennate, hanno avuto infatti gli effetti di entusiasmo, di far sognare a occhi aperti i loro rispettivi tifosi.

Giorgio Sgherri

ORDINE D'ARRIVO

1. Moser Francesco (Filotex), 44.20; 2. Merckx (Molteni) a 5"; 3. Geronzi Vilmo (Sammontana), stesso tempo; 4. Knudsen (Holly Gramit); 5. Geronzi Vilmo (idem); 6. Razon Giacomo (idem); 7. Ritter (Filotex); 8. Bitossi (Filotex); 9. Zilioli (idem); 10. Vannucchi; 11. Brunetti; 12. Santambrogio; 13. Schiavone; 14. Dallal, tutti con lo stesso tempo.

Remo Musumeci

Pallavolo: bella conferma dei modenesi a Pisa

## La Panini ormai a cavallo

Il successo della Panini Modena a Pisa e la qualificazione della Lazio Bologna per la finale della Coppa delle Coppe sono i motivi di maggior interesse della giornata pallavolistica che ha visto la squadra modenese ottenere un turno di riposo.

Il «clou» della serie A maschile in programma a Pisa si è risolto con la vittoria (3-1) della capolista al termine di una partita caratterizzata da un eccessivo nervosismo.

In un clima simile, inutile parlare di tecnica e bel gioco. La posta in palio era importante per entrambi i sestetti e l'aggravio ha assunto toni accesi. La Panini, grazie alla maggior esperienza ed anche alla classe di giocatori come Nannini, Dall'Olio, Montorsi, Mondani, ha saputo contenere le straripate dei toscani, ribattendo palla su palla fino ad aggiudicarsi i primi due set di misura (16-14, 15-13). I modenesi subivano poi la reazione dei padroni di casa nel

terzo parziale, cedendo per 15-13, chiudendo però in bellezza e lasciando ai pisani solo 7 punti.

Con questo successo la Panini ha messo una grossa ipoteca sul titolo, mantenendo invariate le distanze sulle immediate inseguitrici che sono Arcine, Paletti Catania e Lubbano Bologna.

Luca Dalora

### TOTIP

PRIMA CORSA	
1) Go	x
2) Barbaggio	2
SECONDA CORSA	
1) Silico	2
2) Pafano del Belbo	1
TERZA CORSA	
1) Criceto	1
2) Grunovno	x
QUARTA CORSA	
1) Taya	2
2) Quiron	1
QUINTA CORSA	
1) Squillante	x
2) Vizen	1
SESTA CORSA	
1) Petruzz	2
2) Galatone	x
LE QUOTE: al 16 - 12 - 11 - lire 867.942; al 308 - 11 - lire 43.500; al 2.480 - 10 - lire 5.400.	
Montepremi: L. 41.661.242.	

### RISULTATI

Maschile: Cus Pisa Panini 1-3; Petrarca Padova Rumi 3-0; Minelli Carpi-Paletti 0-3; Bagnoli Arcine-Casadio 3-0; Arcine Roma-Torino 3-0; Gargano Genova Cus Torino 2-3; Lubbano Bologna-Pisus 2-0 (giocata il 6 febbraio).

### CLASSIFICA

Maschile: Panini P. 28; Lubbano e Arcine 24; Paletti 22; Cus Torino e Cus Pisa 18; Petrarca e Bagnoli 14; Rumi e Pisus 12; Arcine 8; Casadio e Minelli 6; Gargano 4.

### PROSSIMO TURNO

Maschile: Casadio-Cus Pisa; Panini-Cus Torino; Rumi-Bagnoli; Arcine-Petrarca; Pisus-Arcine; Paletti-Lubbano; Gargano-Minelli.

### Femminile: Comamboli-Metaro

Famosa Cus Parma; Valdagna Preolana; Trill Cogne; Casagrande-Orlandini.

DALL'INVIATO  
PARIGI, 10 febbraio. Il lupo selvaggio Monzon ha ingolato senza difficoltà il vecchio gattone nero Napoleone. Era inevitabile, perché il campione dei medi aveva quasi tutto nel suo angolo, dalla statura al peso, dall'età minore alla ginta maggiore. Forse José Napoles, campione dei welters, è arrivato troppo tardi alla «sfida delle sfide», vi è giunto quando ormai il suo fisico aveva perso snellezza, flessibilità e riflessi, quando inoltre il suo orgoglio di gladiatore si era annacquato con le frivolezze non virili, anzi nocive, di una vita gaia fatta di night e di donne, di sigarette e della bottiglia.

Del resto José ha quasi quarant'anni e quarant'anni, nel tentativo di riconciliare a vivere, preferiscono la buona tavola e un poco di carnevale al convento e alla quaresima. José Napoles, «signore della notte», a Mexico City come nella sempre piacevole Parigi, non può più essere un «signore del ring», specialmente contro avversari del nerbo fisico e della ginta del lupo Monzon. Per la verità, pure l'argentino si concede qualche licenza nel paese della gazzetta, per l'indio è ancora sufficientemente giovane per ritrovare, al momento giusto, la forma fisica giusta.

Tuttavia neppure Monzon può permettersi di esagerare. Lo si è visto anche nel ring del circo, alla Defense, che il suo mordente sta scemando. Altrimenti avrebbe alterato e distrutto Napoleone nel quinto assalto o in quello seguente, quando il cubano venne tramutato in una palla da pugno. E' stata una terribile punizione per Napoleone, insegnando, raggiunto, centrato da sinistri e destri, da crochets e uppercut, che il suo stile di colpi insomma, eppure il veterano nero non è crollato. Ci possono essere due spiegazioni: Napoleone possiede la resistenza del galeotto, oppure i pugni di Monzon hanno perduto la micidiale durezza di un tempo.

Magari valgono entrambe le supposizioni, naturalmente tagliate a metà. Sono stati minuti tremendi per il cubano già scosso durante la seconda ripresa. Al termine della lotta, dopo l'intervallo, Angelo Dundee, che stava nell'angolo del nero, ha fatto annusare sali a José. E la accusa è che si ripeta dopo la situazione non doveva essere allegra per il campione nero, inoltre gli occhi gli si sono gonfiati e il sangue ha incominciato a colare lento da quel volto sempre impassibile. Tornato nello spogliatoio dopo il suo calvario, Napoleone, lasciandosi i baffoni, ha

Salvo i minuti drammatici della quinta e sesta ripresa non vi è stato combattimento. Il cubano, che fa il cubano, non si è presentato formoso, mansueto, rassegnato come di solito, ma con un'aria di chi ha fatto il suo dovere. Il cubano, che fa il cubano, non si è presentato formoso, mansueto, rassegnato come di solito, ma con un'aria di chi ha fatto il suo dovere.

Ha dimenticato nel Messico, dove vive abitualmente, il suo talento, la sua maestria, il suo pugno saettante, la sua eleganza, la sua classe. Ha tentato, all'inizio, di sorprendere Monzon che senza difficoltà è riuscito a spingerlo con le sue lunghe mani, a sfidare i suoi pugni. Nel complesso, il campione dei medi ha sostenuto una facile partita non degna delle premesse, dell'attesa, della sua classe, della sua eleganza. Ha tentato, all'inizio, di sorprendere Monzon che senza difficoltà è riuscito a spingerlo con le sue lunghe mani, a sfidare i suoi pugni.

Giuseppe Signori

# RI MOTORI MOTORI MOTORI MO

La Volkswagen  
e la congiuntura

## E' grave la crisi del «Maggiolino»

Per farvi fronte: due nuovi modelli e il trasferimento della produzione della famosa vettura

Ha resistito decenni sul mercato, ha conquistato il pubblico americano abituato alle auto-dinosauri, ma ora il «Maggiolino» è in crisi. E' una crisi che si sente soprattutto sul mercato europeo e il nuovo modello «Passat» non sembra poter da solo far fronte alle difficoltà che sono nate anche dalle due fredde del mercato monetario e dai rapporti finanziari internazionali.

E' vero che la Volkswagen ha allo studio il lancio di due nuovi modelli di automobili che si chiameranno «Scirocco» e «Blizzard», ma saranno sufficienti a far uscire dalla secca su cui sta avvianandosi, su cui anzi è già parecchio arenata?

I due nuovi modelli stanno per essere lanciati in un momento che non è per la Germania di congiuntura economica difficile, ma che risente della profonda crisi internazionale provocata dai rapporti dei Paesi occidentali con il mondo arabo che ha chiuso i rubinetti degli oleodotti, che ha ritoccato sensibilmente il prezzo del carburante, e che ha aperto la speculazione da parte delle grandi imprese petrolifere cui non è parso vero di polarsi sulla crisi di crisi con scandalo e corse al rialzo.

Tutto questo, e forse non ultimo il ritardo con cui la Volkswagen si è decisa a vendere il suo modello di maggior fortuna, ha portato la grossa casa automobilistica tedesca a dover subire una sensibile riduzione del giro di cinque anni.

Il discorso è naturalmente generale, coinvolge cioè tutta la produzione automobilistica tedesca. Ma nell'ottobre del 1973 ha perduto il 10 per cento della vendita di dodici mesi prima. Le immatricolazioni nel settembre del '73 sono state 137.400 rispetto alle 156.600 dello stesso mese di un anno prima. Ma la prima metà del 1973 aveva registrato una ripresa del mercato di cui però la Volkswagen non godeva assolutamente, perché venne assorbita dalla crisi di congiuntura che non le permise di far fronte alle richieste della domanda in aumento. La casa tedesca non completò una buona serie di operazioni di riduzione del personale per cui si trovò a corto di forza operativa a persone e mezzi. Le sarebbero venuti dalla ripresa del mercato. Il resto dell'anno è, per le note vicende internazionali, una storia di crisi.

E' vero che la «Passat» ha risolto parzialmente questa crisi. «Se non avessimo avuto questo nuovo modello», dice un alto funzionario Volkswagen, «non vedevamo un futuro». Ma la «Passat» ha dato un grosso contributo alla ripresa del mercato. La casa tedesca sta puntando molto sul modello «Passat» che dalle 900 unità quotidiane dovrebbe passare alle 1800.

La casa tedesca si è salvata ancora una volta con il forte assorbimento del mercato americano; un assorbimento, però, che, pur continuando ad essere notevole, non è più ai livelli del 1971, perché ci sono stati di mezzo i provvedimenti di razionalizzazione del mercato (il 33,2 per cento del 1972 rispetto al dollaro) e il potente direttore della casa automobilistica Rudolf Leiding, ha dichiarato pertanto che non si può parlare di guadagni provenienti dalle vendite d'oltremare. Tanto più che il «Maggiolino» per essere venduto negli Stati Uniti hanno bisogno di costosi congegni aggiuntivi come i paraurti ad assorbimento telescopico.

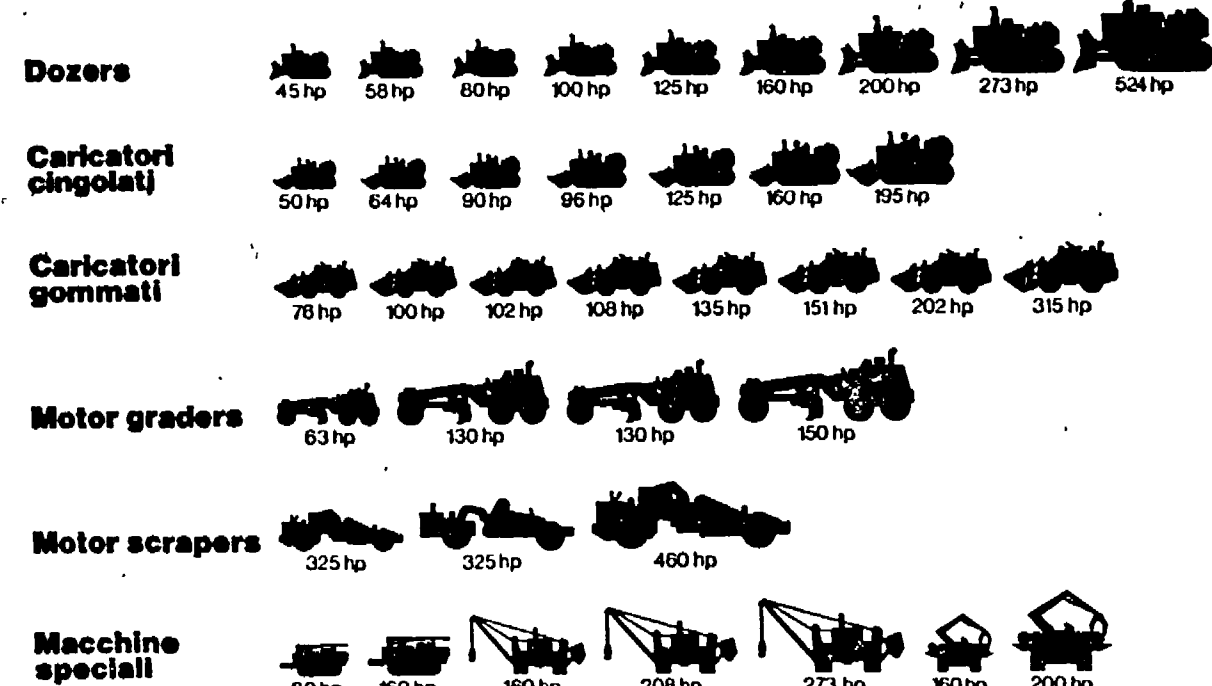
Ma un altro pericolo si profila per la Volkswagen: anche la General Motors e la Ford si orientano, data la tendenza del mercato, allo sviluppo di ciclature minori. Chi ne riceverebbe il colpo maggiore sarebbe proprio il «Maggiolino». Quindi ai registri di vendita in Germania si affacciano i grossi pericoli per il mercato americano. Si punta perciò su un nuovo modello, sul «Blizzard», che a sua volta rappresenta però il maggior pericolo per il «Maggiolino». Per la Volkswagen sembra un circolo chiuso. Ma i dirigenti della fabbrica si trovano di fronte un altro problema: la produzione del «Maggiolino» che è in via di riduzione della Volkswagen avrebbe già pronto un progetto, non originale del resto, trasferire tutta la produzione del «Maggiolino» all'estero, nell'azienda esistente in Brasile, dove in nome del neocolonialismo è possibile sfruttare molto meglio una manodopera di diritti ne ha meno di quella che lavora in Germania.

A. S.

Nella gamma della FIAT-Allis

## Tutte le macchine per il movimento di terra

La nuova marca ha fatto la sua comparsa ufficiale all'XI Samoter di Verona - Presentato per l'occasione un nuovo caricatore cingolato.



All'undicesimo Samoter — il Salone delle macchine movimento terra che si è aperto ieri a Verona — ha fatto per la prima volta la sua comparsa ufficiale una nuova marca: la Fiat-Allis. E' questo il risultato degli accordi stipulati lo scorso anno a Ginevra tra la Fiat e la americana Allis Chalmers Construction Machinery Inc. Tali accordi hanno portato alla costituzione di una nuova società, la Fiat-Allis, nella quale la casa italiana è presente con il 65 per cento del capitale, mentre il restante 35 per cento è detenuto dalla società americana.

Con sette stabilimenti e 10 mila dipendenti negli Stati Uniti e in Europa — il complesso più moderno è quello entrato in attività lo scorso anno a Lecce — la Fiat-Allis è praticamente in grado di coprire tutte le esigenze di macchine per movimento terra, grazie ad una gamma che va dal famoso «HD41», il bulldozer più grande del mondo con la sua potenza di 324 cavalli, alle macchine speciali dalle potenze più svariate.

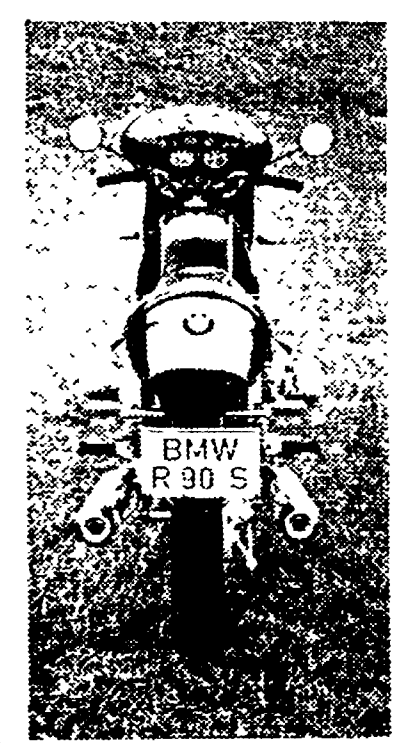
A Verona la Fiat-Allis ha presentato anche una novità assoluta: un nuovo caricatore cingolato da 96 CV — l'«FTS» — che è equipaggiato con una benne standard da 1,23 metri cubi e che ha un peso di 10.600 Kg. Questo caricatore assicura un livello particolarmente elevato di confort per l'operatore, sicurezza del posto di guida e redditività del mezzo.

Nello schema qui sopra: i modelli base della gamma Fiat-Allis macchine movimento terra.

La risposta della casa tedesca alle giapponesi

## A 200 orari (ante austerità) con la BMW «900 R 90-S»

La motocicletta, provata a Monaco di Baviera, non ha solo qualità velocistiche - Strumentazione eccezionale - Il neo del prezzo



Vista posteriore della BMW «900 R 90-S».

La BMW «900 R 90-S», massima espressione della industria motociclistica tedesca, ammirata da migliaia di visitatori affluiti a Milano all'ultima mostra del Ciclo e Motociclo, è la risposta dell'industria europea — ed in prima persona di una tra le più tradizionali industrie motociclistiche germaniche — allo strapotere delle pluricilindriche nipponiche.

La BMW, con la sua «900», ha voluto dimostrare che se si vuole si può ideare una motocicletta che superi in tutto e per tutto i mostri sacri giapponesi. La «R 90-S», al primo colpo d'occhio, appare ben proporzionata e di linea sportiva. Questo accordo, che imponeva la produzione di un motore bicilindrico con i due cilindri contrapposti riesce, infatti, ad appesantire la linea allusiva della motocicletta; merito questo del nuovo disegno sella-serbatoio.

Una volta in sella, comoda e confortevole come su tutti i modelli della gamma, ci si rende conto delle prime raffinatezze tecniche nel giro generale osservando la plancia di comando ed il quadro di bordo, composto di due parti ben distinte. L'una comprende un contagiri e un contachilometri; l'altra, direttamente ricavata nella struttura interna del cupolino, presenta due strumenti inediti come un voltmetro e, massima raffinatezza, un orologio a cronometro. Questo, che si può dire, è il primo passo verso la perfezione, stando direttamente in sella, i più svariati tempi, dal quarto di miglio al tempo sul giro e così via.

Alti del due strumenti, il primo, il voltmetro, che indica la tensione della batteria, e il secondo, l'orologio a cronometro, che indica la velocità della motocicletta; merito questo del nuovo disegno sella-serbatoio.

Passando alle prestazioni teniamo a precisare che la nostra prova è stata effettuata a Monaco di Baviera quando non esisteva ancora il regime di «austerità» e pertanto il comportamento su strada della bicilindrica tedesca è stato ricavato spingendo le macchine al limite delle sue possibilità.

Il propulsore quattro tempi è in grado di sviluppare una potenza massima di 67 CV a 6.000 giri al minuto, pari ad una velocità di punta, in quinta marcia, di oltre 200 chilometri orari.

L'accellerazione è bruciante: si percorre il classico 1/4 di miglio in 13"/10. Tuttavia nonostante sia in grado di simili prestazioni velocistiche la «900» mantiene quelle caratteristiche di elasticità e maneggevolezza che hanno reso famosa, da cinquanta anni a questa parte, le bicilindriche che bavarese.

Mantenendosi nell'ordine dei 3.500-4.500 giri al minuto si ottiene una guida tranquilla, riposante, ideale per il turismo a medio e largo raggio.

Ottimo sotto tutti i punti di vista risulta l'impianto di ruota, che si avvale di un robusto e potente doppio freno a disco anteriore e di un tamburo a camera semplice posteriore. Resta l'attuale crisi del petrolio, una nota particolarmente merita il consumo, che si aggira sui 18 chilometri con un litro, a due terzi della velocità massima; valore questo difficilmente riscontrabile su motociclette di uguale cilindrata.

Per concludere parliamo dell'unico grosso neo della «BMW 900»: il prezzo che, sul mercato italiano, dovrebbe aggirarsi tra 2.000.000 di lire.

E. C.

Le sperimentazioni alla Ford

## Motori Stirling su modelli «Pinto»

Questi propulsori sono poco inquinanti, silenziosi e consumano poco

La Ford Motor Company ha annunciato di aver raggiunto un accordo con la Kommandit Bolaget United Stirling, Sweden di Malmö, Svezia per lo scambio di informazioni tecniche sull'acquisto del brevetto relativo al motore Stirling. La United Stirling è in collaborazione con la Ford per lo sviluppo e la realizzazione del motore Stirling sin dal giugno 1972. Alcuni esemplari di questi motori verranno dalla Ford per collaudi ed esperimenti. La Ford aveva già un accordo con la N.V. Philips Gloeilampenfabriek di Eindhoven, Olanda e la U.S.A. Philips Corporation di New York dal luglio 1972 per la realizzazione di un motore Stirling a combustione esterna. La Ford ha sempre messo in sordina le sue aspirazioni di informazioni sugli stessi motori. «Sebbene i motori Stirling funzionino in base agli stessi principi, vi possono essere delle sostanziali differenze nei loro sistemi costruttivi», ha detto Jack D. Collins, direttore del Reparto ricerche motori della Ford.

Questo nuovo accordo permetterà alla Ford una più stretta collaborazione con la United Stirling, che con la Philips per lo sviluppo di un motore Stirling. Questo motore funzionerà su base di benzina e non di olio, e sarà in grado di sviluppare una potenza massima di 100 CV a 6.000 giri al minuto. Il motore Stirling è un motore a combustione esterna, che significa che la combustione avviene in un separato contenitore, chiamato «cilindro di combustione», che è collegato al motore principale attraverso un sistema di pistoni e valvole. Questo sistema è in grado di convertire l'energia termica in energia meccanica. Il motore Stirling è noto per la sua alta efficienza, la sua silenziosità e la sua lunga durata. È stato utilizzato in una varietà di applicazioni, dalla propulsione navale alla generazione di energia elettrica. La Ford ha sempre mostrato un interesse per questo tipo di motore, ma ha sempre preferito concentrarsi sullo sviluppo di motori a combustione interna. Con questo nuovo accordo, la Ford ha deciso di esplorare le possibilità del motore Stirling in modo più serio. La United Stirling ha già sviluppato un motore Stirling da 100 CV, che è in grado di funzionare con una varietà di combustibili, tra cui benzina, gasolio e gas. Il motore è in grado di operare a temperature molto elevate, fino a 1.000 gradi Celsius. La Ford ha già testato il motore Stirling in una varietà di applicazioni, tra cui la propulsione di una nave sottomarina e la generazione di energia elettrica. Con questo nuovo accordo, la Ford ha deciso di continuare a testare il motore Stirling e di esplorare le possibilità di utilizzarlo in una varietà di applicazioni. La United Stirling ha già sviluppato un motore Stirling da 100 CV, che è in grado di funzionare con una varietà di combustibili, tra cui benzina, gasolio e gas. Il motore è in grado di operare a temperature molto elevate, fino a 1.000 gradi Celsius. La Ford ha già testato il motore Stirling in una varietà di applicazioni, tra cui la propulsione di una nave sottomarina e la generazione di energia elettrica. Con questo nuovo accordo, la Ford ha deciso di continuare a testare il motore Stirling e di esplorare le possibilità di utilizzarlo in una varietà di applicazioni.

A. S.

Rubrica a cura di Fernando Strambaci