

Quarta (e forse ultima prova) del campionato italiano di motociclismo

# Bonera, Lega e Walter Villa grandi protagonisti a Misano

Ha vinto Larroussie

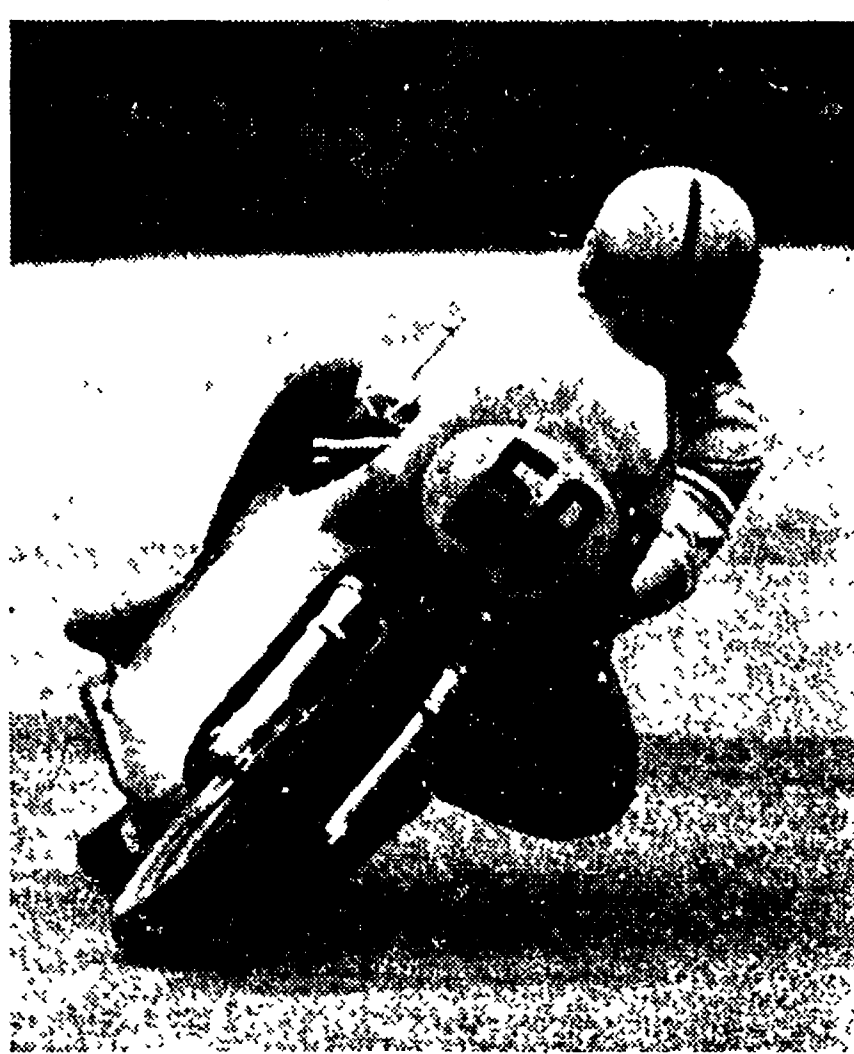
## Le Alpine Renault dominano a Enna

ENNA, 11 agosto  
Tre «Renault Alpine 441», con Gérard Larroussie, Jean Pierre Jabouille e Alain Serpagno, classificati nell'ordine hanno concluso vittoriosamente la prima manche della tredicesima edizione della «Coppa Città di Enna», prova valida per l'Euromarche che domenica e disputata sul circuito che costeggia il lago di Perugia.

Arturo Merzario, che alla guida dell'esordiente «Osella BMW» era l'unico che avrebbe potuto impensierire le vetture blu, è stato ben presto eliminato, al terzo dei ventita giri, da un testa-coda alla prima chicane; la sport due litri del pilota comasco si è girata all'uscita della variante e ha urtato con la coda il guard-rail danneggiando la carrozzeria e le sospensioni. Sfortunata anche la prova del Vittorio Brambilla che si è fermato al box al termine del terzo giro, per il cedimento del motore della sua «Abarth-Osella».

Gérard Larroussie che disponeva della migliore delle «Alpine» non ha avuto difficoltà ad amministrare saggiamente un vantaggio crescente giro per giro, favorito dall'impeccabile tenuta di strada della vettura, che gli ha consentito di staccarsi immediatamente, malgrado una senza infelice, dal gruppo.

Le vetture francesi hanno ribadito la loro schiacciante superiorità trionfando anche nella seconda manche.



Gianfranco Bonera dominatore della classe 500.

Successi di Bianchi nella classe 50 e di Pileri nella 125

### SERVIZIO MISANO ADRIATICO, 11 agosto

Nonostante l'instabilità del tempo (in mattinata è anche piovuto) e l'assenza di Agostini ancora non perfettamente guarito dal noto incidente di Anderstorp, gli appassionati sono accorsi numerosi a questo appuntamento appuntamento motociclistico all'Autodromo Santa Monica. Per l'organizzazione del motoclub Rizzoli Pasoli di Rimini si è svolto il Gran Premio Internazionale Valentini, secondo trofeo Renzo Pasolini, valido come quarta prova (forse l'ultima) del campionato italiano seniores, per le classi 50, 125, 250, 350, 500.

Le gare si sono svolte logicamente condizionate dalla classifica di campionato. Il pilota di Pileri ha preferito il piazzamento tranquillo, alla ricerca della vittoria. In questo senso si è sviluppata la gara della 50 cc. dove il pilota della classifica Lusuardi, si è accentratissimo di viaggiare in terza posizione, lasciando a Bianco il comando. Il pilota della Morbidelli Jeva, il compagno di movimentare la gara. All'ultimo giro il romano, che ha corso come Lusuardi con

la Villa, ha lasciato volutamente la seconda posizione al compagno di squadra, per permettersi di consolidare ulteriormente il primo posto nella classifica tricolore. Facile la vittoria del riminese Bianco.

La 125 ha avuto nella rincorsa di Bianchi, partito malissimo, l'unico motivo di interesse. Per la prima posizione il pilota subile, contro il Pileri di oggi, magnificamente assecondato dalla Morbidelli, non c'era niente di fare. Lo ha capito anche lo svizzero Kneubühler, che dopo alcuni giri ha tirato i remi in barca accentratissimo della seconda posizione. Al terzo conciliabolo Buscherini.

Di ben altro livello la 250 dove il quasi irridato Villa e Pileri, hanno dato vita ad un duello entusiasmante. Pileri partiva in testa e riusciva a respingere gli assalti di Villa per sei giri, dopo di che l'italiano della Harley Davidson prendeva il comando per non lasciarlo più. Pileri comunque gli restava a ruota per molti giri, solo alla fine si lasciò andare. Il giro più veloce era appannaggio di entrambi i piloti con il 131'5, nuovo record.

La 350 è stata la gara più bella della giornata ed ha consacrato campione, se ce n'era bisogno, il ligurese Mario Lega che ha corso e vinto con la Yamaha Binotta, una moto diversa dalle altre per il telaio e la carenatura di tipo avvolgente. Lega ha condotto da primo all'ultimo giro inseguendo dallo scatenato Villa che, attardato in partenza, iniziava una serie di giri velocissimi, battendo ripetutamente il record al giro.

Furtivamente quando mancavano solo due giri al termine, Villa era costretto al ritiro per note meccaniche, mentre si trovava in seconda posizione. Gli rimaneva comunque la soddisfazione del giro più veloce, con 129'1 alla stazionaria, media di km. 140,925, nuovo record della cilindrata.

Nella 500 scontata vittoria di Bonera e della MV Agusta. Egli si è riservato il primato per la seconda piazza fra lo spagnolo Palomo, Toracca e Lega, che si sono scambiate il primato nel giro. Alla fine la spuntava Toracca nei confronti di Lega. Se non si disputerà la quinta prova, i titoli tricolori saranno così distribuiti: classe 50 Lusuardi su Villa, classe 125 Buscherini su Malena, 250 Villa su Harley Davidson, 350 Lega su Yamaha, 500 Toracca su Faton.

### Massimo Falcioni

### Classifiche

CLASSE 50 CC.: 1. Bianchi (Morbidelli) 18 giri pari a km 62,74 in 30'10"; 2. Pileri (Harley Davidson) 18 giri pari a km 62,74 in 30'10"; 3. Lega (Yamaha) 18 giri pari a km 62,74 in 30'10"; 4. Guarnini (Ringshield) 18 giri pari a km 62,74 in 30'10"; 5. Mancini (Ircpm) 30'20".

CLASSE 125 CC.: 1. Pileri (Morbidelli) 20 giri pari a km 69,76 in 33'14"; 2. Buscherini (Malena) 20 giri pari a km 69,76 in 33'14"; 3. Lega (Yamaha) 20 giri pari a km 69,76 in 33'14"; 4. Pileri (Harley Davidson) 20 giri pari a km 69,76 in 33'14"; 5. Richei (Harley Davidson) 20 giri pari a km 69,76 in 33'14".

CLASSE 250 CC.: 1. Villa (Harley Davidson) 20 giri pari a km 69,76 in 33'14"; 2. Pileri (Morbidelli) 20 giri pari a km 69,76 in 33'14"; 3. Lega (Yamaha) 20 giri pari a km 69,76 in 33'14"; 4. Pileri (Harley Davidson) 20 giri pari a km 69,76 in 33'14"; 5. Richei (Harley Davidson) 20 giri pari a km 69,76 in 33'14".

CLASSE 350 CC.: 1. Villa (Yamaha) 20 giri pari a km 69,76 in 33'14"; 2. Lega (Yamaha) 20 giri pari a km 69,76 in 33'14"; 3. Pileri (Harley Davidson) 20 giri pari a km 69,76 in 33'14"; 4. Pileri (Harley Davidson) 20 giri pari a km 69,76 in 33'14"; 5. Richei (Harley Davidson) 20 giri pari a km 69,76 in 33'14".

CLASSE 500 CC.: 1. Bonera (MV Agusta) 20 giri pari a km 69,76 in 33'14"; 2. Toracca (Paton) 20 giri pari a km 69,76 in 33'14"; 3. Lega (Yamaha) 20 giri pari a km 69,76 in 33'14"; 4. Pileri (Harley Davidson) 20 giri pari a km 69,76 in 33'14"; 5. Richei (Harley Davidson) 20 giri pari a km 69,76 in 33'14".

## A Tosoni la «premondiale» bergamasca

# Vive polemiche sulle convocazioni azzurre

Pesanti critiche sul modo come si è proceduto alla compilazione della «rosa» per Montreal

### SERVIZIO VALTORTA, 11 agosto

Premondiale bergamasca ad Angelo Tosoni, un bresciano 22enne che i tecnici definiscono un Dancelli con maggior grinta. Tosoni, che difende i colori della ITLA, conquistò la maglia di «leader» nella terza tappa, maglia che il giorno seguente consegnò al suo compagno di squadra Rodella. Rodella elemento abbastanza strano, è stato in azzurro venerdì e sabato. Nella tappa di oggi non c'è «becotto» una quarantina di secondi non è stato capace di gareggiare con la condizione dei giorni scorsi così che ha dovuto sfilarsi una maglia che tutto sommato avrebbe meritato.

La frazione odierna (Azzano-Valtorta di 137 chilometri) è stata vinta da Vittorio Agosti che iniziava la volata ad un chilometro dall'arrivo (lui è uno specialista in queste cose). Alle spalle dell'orobico, Salvatore Ghisellini. Con un ritardo di 8" giungevano: Mirri, Corti, Falcioni. Va così in archivio una premondiale che pare di molti è stata più dannosa che utile. Troppi gli arrivi in salita (si sono visti strappi con la pendenza del 15 per cento), troppi i selezionati (quasi 100 i parenti) per una competizione che doveva avere al «via» gente di prima qualità.

Al termine di questa premondiale il «c.t.» Mario Ricconi, comunicava i nomi che prenderanno parte all'appuntamento iridato di Montreal. Sono Vittorio Agosti, Giuseppe Rodella, Angelo Tosoni (ITLA), Giuseppe Martinelli (Europaek), Gabriele Mirri

### SERVIZIO

(Fiat), Riccardo Magrini (Innox Pran), Stupisce abbastanza la convocazione di Magrini, un giovane toscano che ha vinto una tappa ma che per la verità non ci sembra adatto a prendere parte ad un mondiale.

Mirri s'è guadagnato la maglia azzurra più per la convincente prestazione fornita al «Tour de l'Avenir» che per quello che ha fatto vedere sulle strade bergamasche. Che convocassero Agosti e Tosoni era ovvio. A Montreal saranno le due «punte» di una formazione che potrà avvalersi di un giovane toscano come Magrini. Quest'ultimo è in un «baby» di valore che in una canadese acquisirà dell'esperienza che gli ritornerà senz'altro utile il prossimo anno.

Ha lasciato di stuco tutti il fatto che Mario Gualdi non prenderà parte alla 100 chilometri a cronometro. Secondo la commissione tecnica Gualdi che con Bettoni, Landoni e Porrini alla supersportiva media di 60 giri vince al «Regioni», non è idoneo per la impegnativa gara. Cose dell'altro mondo. A San Colombano fu proprio lui, con Porrini, a portare alla vittoria il quartetto lombardo.

I tecnici invece dicono che il giovane Gualdi in allenamento si sta facendo un po' di Montreal andrà così. Per questo elemento spremuto che da due anni non vince una corsa. Comunque Ferruzzi, che non ha mai provato a spingere il 54/13 della FIAT. E ciò spiega molte cose. Dunque a dieci giorni dal «mondiale» Ricci rivoluziona il quartetto. Sulla carta avrebbe potuto benissimo ambire alla medaglia.

Dopo che sono stati resti i nomi degli azzurri, Carlo Passerini ha fatto sapere che la sua squadra chiuderà i battenti. «Da domani, ha detto, lascerò liberi i miei corridori. Lascio indignato perché un atleta come Pasquale Pugliese non è stato prelevato. Sono veramente stanco di essere preso in giro».

Passerini non ha tutti i torti. Pugliese un posticino per Montreal se lo meritava.

Pino Beccaria

### SERVIZIO

CEPALU', 11 agosto  
I pugili Bruno Arcari, campione del mondo del welter junior e Nino Castellini, campione italiano dei superwelter, si spingono a Cefalu, dove concluderanno la loro preparazione per gli incontri che sosterranno mercoledì prossimo.

Arcari incontrerà il campione del mondo Raulo Venerdini in un «match» che sarà di valore per quello con il titolo mondiale in palio che il pugile di Rocco Agostino disputerà il 21 settembre a Roma contro il giapponese Furuyama.

Nino Castellini a Cefalu difenderà la cintura tricolore di campione dei superwelter battendosi con il trentatreenne torinese Walter Guermi.

Nella stessa riunione saranno disputati altri due combattimenti tra professionisti, il puma Ello Cotea, challenger al titolo europeo incontrerà il nigeriano Paul Kumapoi e il leggero Giancarlo Usai incontrerà Pietro Meraviglia.

### Arcari e Castellini a Cefalu

### Paracadutismo

### Domino sovietico ai «mondiali» di Budapest

BUDAPEST, 11 agosto  
Le avverse condizioni del tempo hanno fatto sì che la sospensione dei mondiali di paracadute e la gara ha deciso di assegnare i titoli sulla base dei risultati ottenuti al momento della interruzione.

Questi i nuovi campioni, bersaglio femminile: 1. Natalia Marmal (URSS); 2. Natalia Marmal (URSS); 3. Natalia Marmal (URSS); 4. Natalia Marmal (URSS); 5. Natalia Marmal (URSS); 6. Natalia Marmal (URSS); 7. Natalia Marmal (URSS); 8. Natalia Marmal (URSS); 9. Natalia Marmal (URSS); 10. Natalia Marmal (URSS).

### Treni a turbina per le Ferrovie Sovietiche

Entrò la fine degli anni '70 le ferrovie sovietiche doteranno treni a turbina in grado di sviluppare una velocità di 250 km l'ora. Fra i prototipi dei motori a turbina (quelli da 6000-8000 hp possono anche essere montati in comuni locomotive) ve ne di rilevare che sono stati studiati e costruiti il liquido di qualità scadente e richiedono una manutenzione molto più semplice di quella dei motori Diesel.

### Una donna di 79 anni gira a 177 km l'ora

Nel 1929 era detentrici di 27 record mondiali

Mary Grannie Bruce — detentrici di 27 record mondiali prima che, quasi mezzo secolo fa, si ritirasse dalle corse — voleva a tutti i costi provare una macchina moderna su un circuito moderno; e così le è stata offerta la possibilità di guidare una «Capri II Gha 3 litri» a Thruxton, in Inghilterra. Barattato il suo nero cappello di paglia con un casco da pilota, la «nonna volante» di 79 anni ha cominciato a stupire gli spettatori presenti con le sue prestazioni velocistiche sull'insidioso circuito, sul quale ha raggiunto la velocità di 177 Km orari.

Nel 1929, prima di ritirarsi dalle corse, la velocissima Grannie — la prima donna campione del mondo — aveva gareggiato insieme a grandissimi campioni come Sir Henry Seagrave, Sir Malcolm Campbell e John Cobb ed i suoi 27 record mondiali li ha conquistati principalmente con prove di durata. Un suo record è tuttora imbattuto: quello che Grannie ottenne guidando da sola per 24 ore intere intorno ad un circuito e percorrendo 2149 miglia (3458 km) ad una media di 144 Km/h.

«E' stata la corsa più veloce che abbia mai fatto. Mi piacerebbe tornare alle gare automobilistiche» — ha affermato Grannie Bruce, dopo la scappellata di Thruxton. «Questa nuova «Ford Capri» è meravigliosa e sembra incolata alla strada. Mi sentivo estremamente sicura. E' così maneggevole e pratica, molto più di quelle automobili che tanti anni fa io ero solita guidare».

NELLA FOTO: la «nonna volante» prima della prova sul circuito di Thruxton. E. D. V.

CLASSIFICA GENERALE PER ROMANIA DEI TEMPI (60 giri pari a km. 290,700): 1. Larroussie (Renault Alpine) 1 ora 28'59"; media km. 291,865; 2. Serpagno (Renault Alpine) 1 ora 28'20"; 3. Jabouille (Renault Alpine) 1 ora 28'24"; 4. Craft (Abarth Osella) 1 ora 28'24"; 5. De Braganza (Abarth Osella) 1 ora 28'24"; 6. Ragnotti (Ford March) 1 ora 28'24"; 7. Lafosse (Abarth Osella) 1 ora 28'24"; 8. Melville (Abarth Osella) 1 ora 28'24"; 9. Barrios (Chevrolet) 1 ora 28'24"; 10. Turiso (Lola) 1 ora 28'24".

CLASSIFICA EUROARCHIE DUEMILA:

1. Alpine punti 80; 2. Chevron 26; 3. Abarth 25; 4. March 22; 5. Lola 21; 6. Ama 8.

CLASSIFICA PILOTI:

1. Serpagno punti 45; 2. Larroussie 40; 3. Jabouille 35; 4. Lepp 26; 5. Ragnotti 21; 6. Cudini 20; 7. Stalder 15; 8. Lafosse 14; 9. ex aequo Pica e Barrios 12.

### Atletica leggera

### Successo sovietico su RFT e Francia

STOCCARDA, 11 agosto  
L'Unione Sovietica ha vinto il triangolare di atletica leggera, svoltosi in un'atmosfera di grande tensione, battendo la Germania Occidentale per 222-194 e la Francia per 237-111,5. Le atlete sovietiche si sono imposte alle tedesche per 145-111 e alle francesi per 177-79. La Germania Occidentale ha vinto la Germania, vincendo il confronto per 236,5-188,5 (uomini) e 167-100 (donne).

Quanto ai risultati tecnici, la seconda e conclusiva giornata del triangolare è stata più generosa della prima, in primo piano Drut (1'32" nei 100 ostacoli), Ommen (120"73 nei 100), Reichenbach (120,60 nel peso), Kari (18'27" nei 3000 stepi), La Melnik (160,04 nel disco), la Maslakova (11'47" nei 100 piani).

## I successi in Davis mascherano gravi problemi

# CHI PENSA AI GIOVANI?

Il settore femminile non esiste e la Coppa De Galéa è finta in un disastro

Il tennis italiano è sulla cresta dell'onda. Abbiamo parlato diffusamente, nei giorni scorsi, sia della vittoria ottenuta a spese dei romeni, sia del problema Sud Africa. Al di là di questo tennis — che possiamo definire tennis maggiore e che occupa i titoli dei giornali, il però, c'è un altro tennis, meno appariscente che va, in ogni caso, definito più importante perché rappresenta il futuro. Stiamo parlando — farete capire — del tennis dei giovani.

L'ebbrezza degli insperati successi a Baastad e Mestre ha certamente allargato il solco tra il tennis professionistico e quello delle nuove leve. Da sempre, possiamo dire, la federazione ha cercato il successo di prestigio e ora che ha la celebre insalata a portata di mano è in grado di mascherare in maniera ancora più astuta i gravi scompensi esistenti nel settore.

Il successo mestriano — per fare un esempio — ci ha permesso di ignorare bellamente il grave disastro verificatosi in Coppa De Galéa, una manifestazione per chiarire i problemi di mano e in grado di dedicarsi ai giovani nati nel '54 e seguenti. Si tratta, cioè, di una competizione a squadre per atleti di vent'anni o meno. La gente del futuro. Gli

azzurrini, capitati nel girone ungherese, sono stati fatti a pezzi dalla Nuova Zelanda (1-4) e hanno dato l'addio alla manifestazione. Un tempo la Coppa De Galéa era, per noi, la fucina dell'avvenire. Ora — e da parecchi anni — è fucina di amarezze. Che significato ha tutto ciò? Che non abbiamo le nuove leve per sostituire gli atleti esistenti o per proporre, agli stessi atleti, una valida alternativa? Ma la FIT non se ne preoccupa. Ora ha il dovere di costituire quel margine di sicurezza a cui dare respiro al nostro tennis sono lasciati a se stessi, a ragabondare da un torneo all'altro, e disposizione di cui possono si farli giocare ma che non sono in grado di insegnare loro ciò di cui hanno bisogno e urgentemente — bisogno, come si aspetta e consegnarli a Mario Belardinelli perché ne faccia dei tennisti di valore internazionale? Oppure Mario Belardinelli scorge solo per consentire alla stampa varie ironie su vere o presunte crisi isteriche nel terribile e stressante ambiente della nazionale?

Parliamoci chiaro: la scelta tra lasciare questi ragazzi in balia di se stessi o consegnarli a Belardinelli è la stessa tra l'acere — un domani —

un Panatta o un Franchitti. E quest'ultimo ha tutto il diritto di lamentare, a suo tempo, una scelta sbagliata.

Abbiamo l'impressione che la FIT, su organismo così burocratizzato, non è in grado di operare delle scelte o di mettere in atto la scelta una volta che questa sia stata fatta. La cosa è grave. Al di là di ogni dubbio, non sarebbe male, infatti, avere dei giovani in grado di servire di stimolo allo stesso Panatta. Se non Franchitti non ha tutti i torti. Pugliese un posticino per Montreal se lo meritava.

Parliamoci chiaro: la scelta tra lasciare questi ragazzi in balia di se stessi o consegnarli a Belardinelli è la stessa tra l'acere — un domani —

Remo Musumeci

# RI-MOTORI-MOTORI-MOTORI-MO

Le auto di Pomigliano d'Arco sanno anche essere economie

## Oltre 10 chilometri con un litro con l'«Alfasud TI» a 120 orari

Contribuisce al risparmio di carburante la buona elasticità del motore e in generale il fatto che, guidando entro i limiti imposti, il propulsore non è mai sfruttato al massimo

Con la benzina a 300 lire il litro, con la «una tantum», con i limiti di velocità che sembrano dover diventare definitivi, è difficile prevedere i consumi. A determinare l'abbandono da parte degli utenti che sono costretti a realizzare del risparmio.

Per poter fornire qualche dato, abbiamo eseguito un «test» con l'Alfasud TI, una macchina che ad un «comportamento» di risparmio tecnico capaci di soddisfare le esigenze più varie.

La prima cosa che ci sembra necessario chiarire è che il consumo di carburante di una macchina non è necessariamente in diretto rapporto con la potenza massima del motore, come ancora molti credono; il consumo è proporzionato alla potenza realmente utilizzata. Va inoltre osservato che sul consumo influiscono inoltre taluni accorgimenti tecnici nella costruzione del motore, a parità di cilindrata (e di consumo), erogata più potenza il motore le cui camere di scoppio sono fatte in modo da dare il massimo rendimento, al quale contribuiscono pure l'efficienza dei condotti di alimentazione e di scarico, la accensione, ecc.

Il motore dell'Alfasud TI, nella quale la casa ha trasferito le sue esperienze «corse», è appunto un motore di tipo «overhead», a iniezione, a velocità costante di 100 km/ora, si fanno 100 chilometri con 8,6 litri. A 120, la velocità massima oggi consentita con un litro si fanno oltre 100 km.

Naturalmente il consumo aumenta con i cambi di marcia e con l'accelerazione. In città, nella difficile guida in città, nelle strade di montagna, ecc. E tuttavia si rimane ancora entro limiti inferiori alle macchine di pari cilindrata e prestazioni. Un notevole aiuto al risparmio viene anche dalla buona elasticità del motore (coppie massime già disponibili a 3200 giri), che si riprende bene anche in quinta marcia.

Tra i fattori di economicità di una macchina vanno poi inclusi la durata e la necessità o meno di manutenzione. Le automobili Pomigliano d'Arco, sia la normale, sia la TI, vanno giudicate in modo positivo anche sotto questo profilo. Il motore della normale in quarta marcia, a 100 l'ora fa appena 3680 giri e sale a 4670 a 120 l'ora. Quello della TI, a 100 l'ora fa 3700 giri e sale a 4510 a 120 l'ora. Evidente che questi motori, non venendo praticamente mai sfruttati al massimo, hanno un consumo medio, che significa durata e scarse probabilità di guasti.

Non si può concludere il discorso sulla elasticità senza accennare all'eccezionale tenuta, che infondendo sicurezza a chi sta al volante, gli facilita la guida. E non vanno neppure trascurati, specialmente per la TI, il notevole grado di finitura, la strumentazione, la gran parte di efficienza del servosterzo. Tra i comfort si segnalano i vantaggi dei sedili anatomici e della buona aerazione della vettura, nonché la buona visibilità.

### Treni a turbina per le Ferrovie Sovietiche

Entrò la fine degli anni '70 le ferrovie sovietiche doteranno treni a turbina in grado di sviluppare una velocità di 250 km l'ora. Fra i prototipi dei motori a turbina (quelli da 6000-8000 hp possono anche essere montati in comuni locomotive) ve ne di rilevare che sono stati studiati e costruiti il liquido di qualità scadente e richiedono una manutenzione molto più semplice di quella dei motori Diesel.

### Una donna di 79 anni gira a 177 km l'ora

Nel 1929 era detentrici di 27 record mondiali

Mary Grannie Bruce — detentrici di 27 record mondiali prima che, quasi mezzo secolo fa, si ritirasse dalle corse — voleva a tutti i costi provare una macchina moderna su un circuito moderno; e così le è stata offerta la possibilità di guidare una «Capri II Gha 3 litri» a Thruxton, in Inghilterra. Barattato il suo nero cappello di paglia con un casco da pilota, la «nonna volante» di 79 anni ha cominciato a stupire gli spettatori presenti con le sue prestazioni velocistiche sull'insidioso circuito, sul quale ha raggiunto la velocità di 177 Km orari.

Nel 1929, prima di ritirarsi dalle corse, la velocissima Grannie — la prima donna campione del mondo — aveva gareggiato insieme a grandissimi campioni come Sir Henry Seagrave, Sir Malcolm Campbell e John Cobb ed i suoi 27 record mondiali li ha conquistati principalmente con prove di durata. Un suo record è tuttora imbattuto: quello che Grannie ottenne guidando da sola per 24 ore intere intorno ad un circuito e percorrendo 2149 miglia (3458 km) ad una media di 144 Km/h.

«E' stata la corsa più veloce che abbia mai fatto. Mi piacerebbe tornare alle gare automobilistiche» — ha affermato Grannie Bruce, dopo la scappellata di Thruxton. «Questa nuova «Ford Capri» è meravigliosa e sembra incolata alla strada. Mi sentivo estremamente sicura. E' così maneggevole e pratica, molto più di quelle automobili che tanti anni fa io ero solita guidare».

NELLA FOTO: la «nonna volante» prima della prova sul circuito di Thruxton. E. D. V.

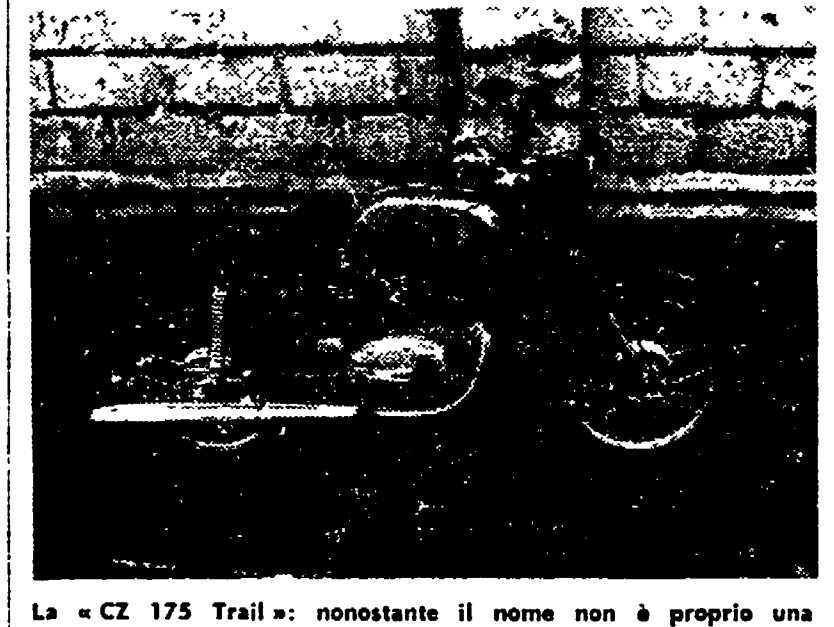


L'«Alfasud TI»: anche la sua aerodinamica contribuisce a contenere i consumi di carburante.

## Prova della robusta moto cecoslovacca

# Per sentieri e autostrade con la «CZ 175 Trail»

E' la più economica moto per strada e fuoristrada della categoria. Un mezzo di grande affidabilità ma non adatto per le gare



La «CZ 175 Trail»: nonostante il nome non è proprio una moto per le competizioni.

### SUL CIRCUITO DI THRUXTON

## Una donna di 79 anni gira a 177 km l'ora

Nel 1929 era detentrici di 27 record mondiali

Mary Grannie Bruce — detentrici di 27 record mondiali prima che, quasi mezzo secolo fa, si ritirasse dalle corse — voleva a tutti i costi provare una macchina moderna su un circuito moderno; e così le è stata offerta la possibilità di guidare una «Capri II Gha 3 litri» a Thruxton, in Inghilterra. Barattato il suo nero cappello di paglia con un casco da pilota, la «nonna volante» di 79 anni ha cominciato a stupire gli spettatori presenti con le sue prestazioni velocistiche sull'insidioso circuito, sul quale ha raggiunto la velocità di 177 Km orari.

Nel 1929, prima di ritirarsi dalle corse, la velocissima Grannie — la prima donna campione del mondo — aveva gareggiato insieme a grandissimi campioni come Sir Henry Seagrave, Sir Malcolm Campbell e John Cobb ed i suoi 27 record mondiali li ha conquistati principalmente con prove di durata. Un suo record è tuttora imbattuto: quello che Grannie ottenne guidando da sola per 24 ore intere intorno ad un circuito e percorrendo 2149 miglia (3458 km) ad una media di 144 Km/h.

«E' stata la corsa più veloce che abbia mai fatto. Mi piacerebbe tornare alle gare automobilistiche» — ha affermato Grannie Bruce, dopo la scappellata di Thruxton. «Questa nuova «Ford Capri» è meravigliosa e sembra incolata alla strada. Mi sentivo estremamente sicura. E' così maneggevole e pratica, molto più di quelle automobili che tanti anni fa io ero solita guidare».

NELLA FOTO: la «nonna volante» prima della prova sul circuito di Thruxton. E. D. V.

Rubrica a cura di Fernando Strambaci