

Furuyama «derubato» a Roma del mondiale dei welters junior

Perico Fernandez ha perso ma è diventato campione

Lo spagnolo faceva più comodo ai piani affaristici dell'organizzatore - L'ira violenta della folla dopo lo scandaloso verdetto - Ringo Bonavena protagonista di una scena da cinema americano

ROMA, 22 settembre. Se ne sono viste di tutti i colori sabato notte nel «Palazzone» all'Eur: il solito simpatico spogliarellista di una bellezza chiamata Edy Williams che sarebbe stata la giudice fidanzata prima di Henry Kissinger, il politico notante, poi di Marcello Fiasconaro, un podista «rugbyman»; adesso la fidanzata di Oscar «Ringo» Bonavena, il «martello» della Calabria, di Rodolfo incominciando dalla rapina subita dal giapponese Lion Furuyama che meritava la mezza cintura lasciata libera da Bruno Arcari e che invece, venne buggerato dal solito inghippo affaristico. Ancora una volta la storia si è ripetuta, da Monza a Roma, con l'arbitro inglese Roland Dakin sostituito all'ultima ora, del collega e connazionale Harry Gibbs, un tipo meno arrendevole nelle frotte che si preparano nella cucina di Rodolfo Sabatini. Allora, nello stadio di Monza, il nero Freddie Little dovette lasciare la cintura mondiale delle «154 libbre» nelle mani di Carlo Bossi e il «rejacere» di quel grossolano errore era Roland Dakin, appunto. Questo arbitro è tecnicamente in gamba, tanto è vero che lo scorso autunno venne chiamato a Johannesburg, Sudafrica, per la rivincita «storica» che oppone il coratò Boast al bianco Pierrez Foric, e alla per il «mondiale» dei mediomassimi.

Essendo ubile, ma furbastrone, mister Dakin è capace di tutto. Lo si è visto in «Palazzone» dove ha virtualmente regalato il campionato delle «110 libbre» allo spagnolo Pedro «Perico» Fernandez che aveva subito dal primo al quindicesimo round, si può dire, l'azione lenta e monotona, però aspra e ragionata, del giapponese. Ringo Bonavena, che aveva subito dal primo al quindicesimo round, si può dire, l'azione lenta e monotona, però aspra e ragionata, del giapponese. Ringo Bonavena, che aveva subito dal primo al quindicesimo round, si può dire, l'azione lenta e monotona, però aspra e ragionata, del giapponese.

del pugilato internazionale, se si vuole ripulirlo un tantino. Ad ogni modo, l'imprenditore Sabatini può fare un monumento a Rollie Dakin, che gli ha permesso di controllare i vari Carmelo Bossi e la sua cintura mondiale, oggi Pedro «Perico» Fernandez, campione del mondo dei welters-juniors e successore di Bruno Arcari. A parere nostro, Fernandez — come del resto Lion Furuyama — poco avrebbe potuto fare davanti ad Arcari in forma oppure non in forma. Anche il colombiano Antonio Coronado, campione del mondo dei welters, Association, nulla ha da temere dal nuovo mini-campione del WBC, almeno, si capisce, del solito pasticcaccio.

La «première» nel «Palazzone» ha fruttato un buon incasso di Rodolfo Sabatini che si era associato, per l'occasione con il «promoter» ibero Luis Bamala e in più sono arrivati cinquantamila dollari dalla T.V. giapponese e qualche milione da quella spagnola. L'affare è dunque stato un affare. Non piace affatto la regia di Sabatini dietro alle quinte, incominciando dal peso anticipato ed in sordina fatto di cinque round, la presenza di Piero Pini e delle altre autorità pugilistiche internazionali. Sulla bilancia di Perico Fernandez, che si è campionato europeo dei welters sulla bilancia per un'inezia del genere e Mario Bossio,

ROMA — Furuyama e Fernandez al termine del durissimo combattimento.

ROMA — Furuyama e Fernandez al termine del durissimo combattimento.

La «première» nel «Palazzone» ha fruttato un buon incasso di Rodolfo Sabatini che si era associato, per l'occasione con il «promoter» ibero Luis Bamala e in più sono arrivati cinquantamila dollari dalla T.V. giapponese e qualche milione da quella spagnola. L'affare è dunque stato un affare. Non piace affatto la regia di Sabatini dietro alle quinte, incominciando dal peso anticipato ed in sordina fatto di cinque round, la presenza di Piero Pini e delle altre autorità pugilistiche internazionali. Sulla bilancia di Perico Fernandez, che si è campionato europeo dei welters sulla bilancia per un'inezia del genere e Mario Bossio,

ROMA — Furuyama e Fernandez al termine del durissimo combattimento.

ROMA — Furuyama e Fernandez al termine del durissimo combattimento.

A 36 anni è «tricolore» dei medi

Ancora Tiberia!

FORLÌ, 22 settembre. Domenico Tiberia, a 36 anni suonati, si è impadronito sabato sera, con pieno merito, del titolo tricolore dei medi. Il pugile di Ceccano, che sulla carta sembrava non potesse sopportare il peso delle dodici pesanti, è riuscito invece con orgoglio e tenacia a tenere a bada il più giovane avversario (Soprani ha infatti 32 anni) fino ad ottenere un verdetto favorevole nei cartellini di tutti e tre giudici.

Tiberia sembrava aver tirato i remi in barca verso la nona ripresa. Ma proprio nel momento in cui ci si attendeva una reazione da parte di Soprani, il pugile di Ceccano metteva a segno alcuni precisi montanti che scuotevano visibilmente l'avversario giungendo al termine nettamente vittorioso.

IL PREMIO SEMPIONE

Facile successo di Ksar a S. Siro

MILANO, 22 settembre. Vittoria facile quanto scontata del britannico Ksar nel Premio del Sempione, oggi a San Siro. Il cavallino di Lady Rotterwick, quarto nel derby di Epsom lo scorso anno e secondo nel «Champion Stakes» quest'anno, è partito con l'assoluta favore dei pronostici (era indicato a due quinti sulle lavagne dei bookmakers) e in pista ha corso poco più del suo dovere con assoluta disinvoltura, senza sentire l'impeto dato da differenza di classe che lo separava dai suoi avversari. Nella sua scia, a quattro abbondanti lunghezze, si è piazzato Shamsan, mentre il secondo Garvin si è acciuffato con Ksar, Shamsan, Conte Pescaro e Oppio. In curva Risi e Bisi ha parecchie difficoltà, così entrando in retta d'arrivo su Ksar si affacciano Veio, Ksar Shamsan. Scomparso Garvin poco prima dell'inter-

Sul traguardo di Parabiago

Ceruti in volata supera Dell'Acqua

PARABIAGO, 22 settembre. La targa «Libero Ferrario», che in pratica ha aperto le porte alle classiche dilettantistiche d'autunno, si è risolta con uno sprint al cardiopalma che ha visto emergere il cremonese Roberto Ceruti. Bis meritatissimo quello di Ceruti, atleta di talento che ha dovuto ricorrere a tutte le sue forze ed a tutta la sua tecnica per aver ragione di Pierangelo dell'Acqua (Brooklyn), elemento interessante (ha appena vent'anni) che se credesse maggiormente nelle sue qualità, oggi avrebbe al suo attivo un bel po' di vittorie.

SERVIZIO

Parabiago, 22 settembre

Il massimo Bepi Ros, ex campione italiano, ha battuto il messicano Ortiz Mongol Gutierrez sulla distanza delle otto riprese. Dal canto suo, l'ex campione europeo del mosca, Ferdinando Azorzi, non è riuscito — come pareva — ad andare oltre il pareggio, sulla distanza delle otto riprese, contro il friulano Franco Petrezzi.

SERVIZIO

Parabiago, 22 settembre

La targa «Libero Ferrario», che in pratica ha aperto le porte alle classiche dilettantistiche d'autunno, si è risolta con uno sprint al cardiopalma che ha visto emergere il cremonese Roberto Ceruti. Bis meritatissimo quello di Ceruti, atleta di talento che ha dovuto ricorrere a tutte le sue forze ed a tutta la sua tecnica per aver ragione di Pierangelo dell'Acqua (Brooklyn), elemento interessante (ha appena vent'anni) che se credesse maggiormente nelle sue qualità, oggi avrebbe al suo attivo un bel po' di vittorie.

RI - MOTORI - MOTORI - MOTORI - MO

Presentate dieci versioni di automobili della serie 240 e 260

Tutti nuovi i modelli della svedese Volvo che non risente della crisi del settore

Il lancio in Italia ha coinciso con l'annuncio che la Casa ha ottenuto il controllo del 75 per cento delle azioni dell'olandese DAF - In aumento l'occupazione e le vendite - Tremila modifiche alle auto della gamma 1975 - Si continua a puntare su sicurezza e robustezza - Un nuovo motore a sei cilindri equipaggia la berlina di maggior prestigio

Con poco più di 10 miliardi di lire italiane la svedese Volvo che già possiede il 33 per cento delle azioni della DAF, si è assicurata il 75 per cento del capitale azionario della Casa olandese. L'acquisto delle sue piccole vetture a trasmissione automatica.

teremo a quelli maggiori, cominciando dal nuovo sterzo a cremagliera che garantisce una migliore precisione e docilità di guida, docilità che rischia di farsi persino eccessiva se l'auto è munita di servosterzo, come su alcuni modelli che abbiamo provato su un breve percorso.

benzina a 93 ottani, una via di mezzo tra normale e super; i prezzi delle nuove Volvo sono ancora aumentati rispetto a quelli dei modelli precedenti. Gli aumenti sembrano più che giustificati dalle nuove caratteristiche delle vetture, ma è chiaro che determi-

nano, come del resto è stato sino ad oggi, una selezione tra gli utenti anche se la robustezza e la longevità delle macchine consente, a chi l'auto l'usa per davvero, di ammortizzare la spesa iniziale. Il modello più economico della serie 240 il 244 L, co-

sta, IVA compresa, 3 milioni 530.740; quello più caro, la station wagon 245 DL con cambio automatico 5 milioni 454.800 lire. Soltanto al salone di Torino si conosceranno i prezzi delle berline di maggior prestigio, quelle della serie 260.



Quattro modelli della gamma Volvo per il 1975. In primo piano la «264 GL» con motore a sei cilindri. In secondo piano la «244 GL». In terzo piano il modello base della nuova serie, il «244 L». Di traverso nella foto la «station wagon» modello «245 DL».

Il prossimo «meeting» nel «Palazzone» dovrebbe aver luogo il metà ottobre con sul cartellone gli oriundi Vito Antuoferno e Grattini Tonia opposti a validi avversari, speriamo. Per Antuoferno, recente vincitore, un «carden» di New York, del veterano Denny Meyer, si parla di José Duran, lo spagnolo campione europeo delle «154 libbre», mentre Tonia dovrebbe batterli con un americano. Il tunisino-maltese-siciliano Grattini Tonia, attuale campione di Francia dei medi, un jurente demolitore, dovrebbe affrontare un avversario di nome «Rocky» Valdez, campione mondiale delle «160 libbre». Il match si farà a Monza, il 27 ottobre.

Non fanno fede, oltre all'operazione DAF, i dati dell'occupazione alla Volvo: i dipendenti della casa svedese sono aumentati, in Svezia e all'estero, nei primi sei mesi di quest'anno, di 3000 unità; 14 mila nuovi posti di lavoro sono previsti per i prossimi cinque anni.

Le ragioni di questi risultati positivi? La risposta può apparire semplicistica ma non può essere che questa: prima dell'inizio della crisi automobilistica la Volvo ha puntato sulla sicurezza delle sue automobili e sulla loro longevità, caratteristiche sulle quali solo oggi sembrano indirizzarsi molte Case che avevano puntato soprattutto sulla velocità e sulle doti di accelerazione.

Nuove anche la linea del cruscotto, i comandi e la strumentazione, che è stata resa ancora più completa. Per finire, una nota lieta e una dolente: tutti i motori della nuova gamma Volvo possono funzionare con

litura molto compatta che il rende particolarmente apprezzabili a i lunghi viaggi.

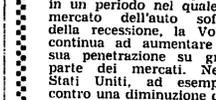
Non solo: quando la generalità delle case sforma modelli destinati ad un rapido invecchiamento e ad una rapida sostituzione, la Volvo costruisce auto di cilindrata medio-alta destinate a durare, come dimostra il fatto che gli utenti delle Volvo cambiano le loro macchine ogni 14 anni.

Si spiega quindi perché in un periodo nel quale il deca gamma 1975 della Volvo punta su sicurezza e robustezza e non sembra sagerato quando i dirigenti della Casa svedese parlano di «nuova generazione» dei Volvo.

I nuovi modelli sono suddivisi in due serie: la serie 240 e la 260 per complessive dieci versioni, il modello 244 L e il modello 245 L montano il noto motore di 2 litri a 4 cilindri B 204 che eroga una potenza di 92 CV DIN e i modelli 244 DL e 245 DL montano il nuovo motore 4 cilindri B 21A di 2,1 litri con albero a camme in testa e la testata del motore in lega leggera che eroga una potenza di 97 CV DIN; i modelli 244 GL montano il nuovo motore B 21E ad iniezione diretta a transistorizzata senza rubinetti, erogante 123 CV DIN; i modelli della serie 260 — il 264 DL e il 264 GL — infine, montano un nuovo motore a sei cilindri a V, il B 27 ad iniezione. Con una cilindrata di 2664 cm cubi il motore — realizzato in comune da Volvo, Renault e Peugeot — sviluppa una potenza massima di 140 CV DIN a 6000 giri.

Tutti i nuovi modelli Volvo hanno la carrozzeria in gran parte ridisegnata che, soprattutto nel frontale, ricorda il prototipo di auto-veicolo VESC. Proprio per l'adozione dei nuovi criteri di sicurezza le macchine sono ora più lunghe di 13 cm nella parte anteriore, dove la sezione deformabile in caso d'urto è passata da 80 a 100 cm.

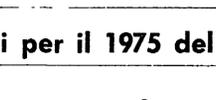
Complessivamente ai nuovi modelli Volvo sono state apportate 3000 modifiche, che gravano pesantemente sui costi. Le più importanti sono quelle apportate alle sospensioni anteriori che sono di tipo McPherson ad ammortizzatori e molle a cassetta che assicurano un minor rollio, una maggiore stabilità ed un ottimo comfort di guida. Migliorate anche le sospensioni posteriori, grazie all'assale rinforzata da una barra stabilizzatrice.



Il cruscotto e il posto di guida della «264 GL». Quello della foto è un modello provvisto di un nuovo cambio automatico.



Una «trasparenza» della berlina «264 GL». I poggiatesta fissi ai sedili equipaggiano tutte le vetture della Volvo.



Una «trasparenza» della berlina «264 GL». I poggiatesta fissi ai sedili equipaggiano tutte le vetture della Volvo.



Una «trasparenza» della berlina «264 GL». I poggiatesta fissi ai sedili equipaggiano tutte le vetture della Volvo.



Una «trasparenza» della berlina «264 GL». I poggiatesta fissi ai sedili equipaggiano tutte le vetture della Volvo.

I nuovi modelli per il 1975 della Casa francese

La Citroen non si accontenta della «CX» e arricchisce anche la gamma delle «GS»

Una berlina ancor più confortevole e due sportiveggianti nella fascia intorno al litro di cilindrata - Qualche novità anche per le «Dyane»

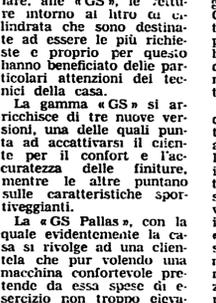
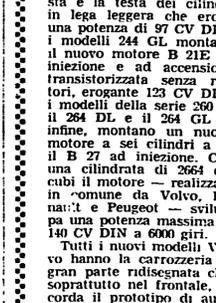
La Citroen Italia ha presentato a Monza un modello di nuova gamma, la berlina francese è, naturalmente, ha collocato al posto d'onore la nuovissima Citroen «CX», la cui novità (coerente con la somma della «SM», della «DS» e della «GS») è della gamma abbiamo già ampiamente parlato in occasione della sua presentazione internazionale.

Sulla «CX», quindi, non resta altro da dire, salvo che il suo prezzo in Italia è stato fissato in 3.030.000 lire, IVA esclusa.

Parecchio da dire, invece, per quel che si riferisce ad altre vetture della gamma e in particolare, alle «GS». Le vetture intorno al litro di cilindrata che sono destinate ad essere le più richieste e proprio per questo hanno beneficiato delle particolari attenzioni dei tecnici della casa.

La gamma «GS» si arricchisce di tre nuove versioni, una delle quali punta ad accattivarsi il cliente per il confort e l'accuratezza delle finiture, mentre le altre puntano sulle caratteristiche sportiveggianti.

La «GS Pallas», con la quale evidentemente la casa si rivolge ad una clientela che pur volendo una macchina confortevole pretende da essa spese di esercizio non troppo elevate, è il modello più raffinato e più costoso (oltre 2 milioni 140.000 lire) della serie. L'equipaggiato con lo stesso motore della «GS 1200 Club», dalla quale si distingue essenzialmente per i coprimozzi e i nobilissimi più larghi, per i listelli di protezione lungherie e fiancate, per il termostato a liquido dell'olio, lo scappamento e per alcuni fregi. All'interno invece: consolle centrale allargata con vano portaoggetti rivestita di moquette; una nuova impugnatrice; tasche negli schienali anteriori; tre maniglie d'appoggio passeggeri; battente inossidabile all'interno delle portiere; nuovi rivestimenti del tetto e dei sedili; tappeti e pianale del lunotto in moquette; sedili con schienali



Dall'alto in basso: una «Dyane» modello 1975 con il curioso rivestimento dei sedili in stoffa tipo Arlecchino; l'interno della «GS Pallas» e quello della «GSX».

Dall'alto in basso: una «Dyane» modello 1975 con il curioso rivestimento dei sedili in stoffa tipo Arlecchino; l'interno della «GS Pallas» e quello della «GSX».

Dall'alto in basso: una «Dyane» modello 1975 con il curioso rivestimento dei sedili in stoffa tipo Arlecchino; l'interno della «GS Pallas» e quello della «GSX».

Dall'alto in basso: una «Dyane» modello 1975 con il curioso rivestimento dei sedili in stoffa tipo Arlecchino; l'interno della «GS Pallas» e quello della «GSX».

Dall'alto in basso: una «Dyane» modello 1975 con il curioso rivestimento dei sedili in stoffa tipo Arlecchino; l'interno della «GS Pallas» e quello della «GSX».