

Battuti i cavalli francesi nel classico gran premio ad ostacoli

Nel «Merano» Chivas Regal Ancora applausi per Cogne

Decisione sulla curva finale dove il vincitore ha superato King Tady

MERANO, 29 settembre. L'ostacolo italiano ha ritrovato un grande campione. Chivas Regal, vincendo da dominatore, ha rinnovato i fasti di Pigalle. La giornata del Gran Premio Merano è poi vissuta sull'esaltante spettacolo vecchio intramontabile Cogne che, ancora una volta, si è battuto all'altezza dei migliori, piazzandosi fra i primi davanti a cavalli italiani e stranieri ai quali erano date maggiori possibilità.

Sotto un cielo grigio e in una cornice inconsueta di montagne dall'aspetto cupo, di neve e tediati cavalli del Gran Premio — in mattinata avevano rinunciato all'impegno Vani e Renens — si sono portati all'incanto questa starter. Una folla di circa quattordicimila persone seguiva con estrema attenzione queste fasi preliminari della corsa. In tribuna d'onore erano numerose autorità sportive, nazionali e locali e personalità del mondo dello spettacolo e della cultura.

Fin dalle prime battute la corsa ha assunto una « sua » precisa fisionomia: i francesi in blocco e Chivas Regal, cioè tutti i favoriti, subito in testa a formare un gruppo serrato di battistrada. Cogne, non smentendo la sua abituale tattica di corsa, chiudeva la lunga fila dei concorrenti, ma regolando per i primi duemila metri. Anche la « fence » e la « riviera » che in passato hanno mietuto « vittime » illustri non hanno impedito questa volta sui concorrenti. Due i ad invece sono avvenute fra i primi all'« oser ». Il francese Red Square ha disarcionato Lince e il grigio di nome Jemsel che lo seguiva dappresso gli è piombato addosso. In testa King Tady e Chivas Regal sempre appaiati seguiti come un'ombra da Aniza.

All'ultimo passaggio davanti alle tribune i tre sono su una linea mentre dalle retrovie viene fuori il sorprendente freschezza Mile Zero della scuderia Lady M. Come sempre la corsa si decide sulla penultima retta e sulla curva finale. Dopo un breve duello Chivas ha la meglio su King Tady che invano tenta di resistergli mentre Mile Zero attacca e supera Aniza.

Non ci sarebbe niente da dire se non fosse per il consueto straordinario finale del vecchio Cogne. Nonostante i suoi sedici anni Cogne sente l'odore del traguardo e non nessun altro e negli ultimi cinquecento metri il figlio di Tommaso Guidi supera concorrente su concorrente fino ad arrivare quarto dietro a Mile Zero. Viene accolto da un applauso più scrosciante delle stesse acclamazioni che pochi istanti prima avevano salutato il successo di Chivas Regal.

A Imperia nelle Offshore

De Angelis si ritira ma il titolo è ugualmente suo

IMPERIA, 29 settembre. La stagione europea delle Offshore ha avuto la sua conclusione con colpi di scena e non finite. Si sono infatti disputate le regate di Imperia, dove il fatto che la Capitaneria di Porto non aveva ricevuto istruzioni in tempo utile dagli organizzatori per la sicurezza dei rifornimenti dei natanti e la sistemazione degli aiuti. Gli ostacoli venivano superati solo dopo gli interventi del segretario della FIM, Claudio Tommasini Barbarani, e dei dirigenti dei circoli nautici di Allassio e Sanremo.

Dopo questo fatto della vigilia, alla partenza ci si metterà anche il mare con forza 5-6; veniva allora deciso di far disputare il percorso di riserva, tre giri per i 120 miglia per le classi OP 1, OP 2 e due giri per la terza classe.

Sebbene non prevedeva la partenza per la rottura di due piedi popper, a De Angelis restava la soddisfazione di aver vinto il titolo europeo grazie alla assenza di Bionini, l'unico che poteva contrastare il titolo di De Angelis. Nella OP 2 è solo Balestreri, ma quest'ultimo dopo il primo giro, carica bene e si piazza in testa alla classe OP 2 e due della terza classe. Queste ultime portano a conclusione la gara con un duello con Andrea Tombolini seguito da Sergio Tombolini del TEAM Tassoni.

Andrea con questa vittoria si aggiudica il titolo europeo e quello italiano.

Nella OP 2 Presenti che guidava il gruppo per l'errore di Balestreri si ritirerà per note meccaniche. così dieci di Frare, ma a quest'ultimo rimane la consolazione di essere sulla targa lo scudetto. Ritengono così in gara due imbarcazioni ma all'ultimo giro il mezzo di Tognelli-Soccol è costretto a rallentare la sua navigazione per danneggiamenti quando era a pari con lo scafo di Stefano Signorotti-Walter Gratta. Sono questi i ultimi che tagliano la boa d'arrivo dopo 3.370,2 alla media di km. 17,282 e si aggiudicano il titolo europeo dopo un lungha piana di interessi e di suspense.

Un triestino ha battuto il primato del carabiniere Morelli

STERPIN: 24 ORE DI CORSA-RECORD



MILANO — Ieri, sulla pista del campo XXV Aprile, il triestino Luigi Sterpin ha migliorato il record italiano delle 24 ore di corsa percorrendo chilometri 224,270. Il precedente primato (222,400) apparteneva al carabiniere Morelli. Nella foto, Sterpin a conclusione dell'impresa.

Finale a due nella Tours-Versailles

Francesco Moser secondo alla ruota di Karstens

Con un assolo in discesa

Tabai vince la Milano-Rapallo

SERVIZIO

RAPALLO, 29 settembre. Walter Tabai non ha avuto paura di lanciarsi nella Milano-Rapallo (una Milano-Sanremo per dilettanti) che per la sua lunghezza (oltre 200 chilometri) e le sue diverse asperità ha tenuto lontano un bel po' di ragazzi. Da oggi, invece che un solito dissenso e bizzarro calendario ha inserito questa « classicissima » in una giornata satira di altre gare di Carlo Mazzoni, direttore delle due province, Trofeo Branzi) cosicché alla partenza c'erano solamente 42 concorrenti.

Feccato che sia finita così visto che il tracciato della Milano-Rapallo è fatto su misura per portare in primo piano solo uomini sorretti da fresca vitalità e da limitate risorse. Ad una settimana dal Piccolo Giro della Lombardia non sarebbe stato male avere le idee un po' chiare, capire, insomma, se il ciclotettismo di casa nostra ha gente in grado di compiere il grande passo con qualche bella spinta.

La Milano-Rapallo di quest'anno, ha detto chiaramente che Walter Tabai, bresciano diciannovenne al suo primo anno fra prima e seconda serie, è un « baby ». Di questo colore, nel 75 Tabai, che difende i colori della Barbaiana, giustamente, rimarrà ancora dilettante per farsi i suoi doppi e Carlo Mazzoni, fattotum della Barbaiana società di nuova fondazione — lo collocerà in un gruppo sportivo professionistico.

La vittoria di questo giovane, un assista che in salita sa il fatto suo, non deve assolutamente sorprendere. All'Aslico-Brenta (corsa durissima, viene un « medio ») giunse terzo; al « tricolore » di Alba Adriatica settimo, alle spalle di gente come Sartini, Martinelli, Algeri, Tosoni, Rodari e Magnini, i primi cinque hanno fatto parte della formazione azzurra di mondiali di Montreal. Ora Tabai punta a disputare un buon « Lombardia » e perché non? a vincere la Milano-Bologna.

La corsa ha incominciato ad interessare subito dopo Arquato Scriveria (km. 110) quando il plotone si staccarono Ramponi, Pala, Mantovani, Di Lorenzo, Manenti, Veronesi, Dell'Acqua e Bertoloso. A Ronco (km. 120) il vantaggio di Pala e compagni è di poco più di un minuto. In vetta alla Scodera scappa Dell'Acqua (secondo domenica scorsa al « Ferrario ») ma la sua ostinazione non è però molto decisa cosicché il portacolori della Brooklyn viene acciuffato in discesa dagli immediati inseguitori e quindi dal gruppo.

All'imbocco della salita della Grazia attaccano Magoni, Corsi e Zoni; sui tre si porta Tabai che nella pichiatina su Rapallo sfonda i compagni di fuga e s'impone con 5" di vantaggio su Zoni e Corsi. Con un ritardo di 30" giunge Magoni.

La gara, oltre ad aver chia-

rito che Walter Tabai è un giovane di sicuro avvenire, ha pure detto che Pierangelo Dell'Acqua se credesse maggiormente nelle sue possibilità avrebbe al suo attivo un discreto numero di vittorie; che Diego Magoni è un giovane di talento che ha solo bisogno di smaltizzarsi.

Pino Beccaria

ORDINE D'ARRIVO: 1. Walter Tabai (Barbaiana) km. 208 in 4.50; media 43,034; 2. Zoni (Brooklyn) a 5"; 3. Corsi (G. S. Valpolicella); 4. Magoni (U. C. Melzo); 5. Mensa a 45"; 6. Varonesi; 7. Crespi; 8. Di Lorenzo; 9. Pala; 10. Maccali.

Battendo l'australiano Sefton a Prato

Santeroni primo nel Trofeo Branzi

DALL'INVIATO

PRATO, 29 settembre. Si sono presentati in 14 sul viale d'arrivo del sesto trofeo « Renato Branzi » riservato ai dilettanti e Walter Santeroni con una accorta volta è riuscito a bruciare sul traguardo l'australiano Sefton, che nonostante i durissimi 160 chilometri di rapida impennata e di sfiancanti saliscendi si è dimostrato un cliente di tutto rispetto.

Walter Santeroni, portacolori della Fav di Terontola, ha impiegato a percorrere i 160 chilometri della gara in 4 ore esatte alla media di 41,750. La corsa ha preso, giocando verso mezzogiorno da Firenze. I primi 60 chilometri sono filati via veloci in un susseguirsi incessante di fughe e di ricongiungimenti sul filo continuo del 50 all'ora. Ci hanno provato in diversi a prendere il largo, soprattutto i compari, che sul finire della stagione hanno cercato una giornata di gloria.

Ogni fuga, però, è stata rintuzzata e solo pochi striminziti secondi hanno sempre diviso i battistrada del grosso del gruppo. Il copione della corsa è cambiata invece sulle prime pendici del Monte Albano, la salita più impegnativa del percorso.

Il gruppo si è disteso in una lunga fila sotto la spinta dei migliori, che la successiva discesa per Vitolini, giocando d'astuzia e d'abilità, hanno accumulato quel pugno di secondi sufficienti per trasformare un secco allungo in una fuga con sicure possibilità di riuscita.

A limite sull'Arno il vantaggio è salito ad un minuto e sulla salita di Villeno l'ultima ed impegnativa difficoltà della corsa, il distacco ha raggiunto il tetto dei due minuti, che i 14 fuggitivi hanno poi conservato fino al traguardo.

Brillante gara del trentino - Merckx si è ritirato

SERVIZIO

VERSAILLES, 29 settembre. La Tours-Versailles si è conclusa con un finale a due, protagonisti olandese Gerben Karstens e l'italiano Francesco Moser, una volata che Karstens si è aggiudicata scattando da lontano sul rettilineo di Versailles. Il brillante Moser è finito ad un secondo; anche lui era meritevole della vittoria, ma aveva contro un fior di velocista e ha dovuto arrendersi.

La corsa è stata pigra fino ad una cinquantina di chilometri dalla conclusione, fino al tentativo di Thevenet, Delcroix e Karstens sulla salita di Dourdan, un tentativo che ha visto il terzo avanzare di 50", poi il riconquidamento ad opera degli uomini della Filotex (Moser, Poggiali e Ritter) che negli ultimi venti chilometri hanno ripetutamente cercato il colpo di forza. Appoggiati, gli altri sono infatti usciti dalla fila Moser e Poggiali, quindi è scattato nuovamente Moser trascinandosi Kuwetman, Dangillangetti e Vercesi, ricomposti il gruppo è stato

già p. f.

FIANO ROMANO

Vince De Gendt al Gran premio 50° dell'«Unità»

FIANO ROMANO, 29 settembre

(e. b.) - Il belga Francky De Gendt, che in Italia difende i colori del G.S. Mobbigli di Perginano ha preceduto nell'ordine il belga so Fiano Romano nel Gran Premio del 50° dell'«Unità». Sono stati i corridori dell'«A.S. Roma» e, in particolare, l'ex campione italiano dell'Unione Armande Topi che ha condiviso con il «matatore» della corsa le fasi più avvincenti della stessa che hanno interessato da vicino un folto numero di competenti appassionati.

Al via, dato dal compagno Stefano Palmieri, il belga Francky De Gendt, quarantenne concorrente africano, le venticinque giri del circuito di Fiano Romano, ha fatto la staffetta e al T.V. del quale si è unito, infine, quello finale che ha conseguito con spavalda determinazione.

Concettuali compagni di ventura del corridore di Roberto Buffini sono stati De Paolis, Murgia, Frassinetti e Rigoni. Di questi non è stato il privilegio di accompagnare fino in fondo l'azione del «matatore» il romano Al-

ordine d'arrivo: 1. DE GENDT FRANCKY (G.S. Mobbigli Perginano), km. 160 in 2 ore 45' 25" (media 41,734); 2. RIGONI (S. Roma); 3. FRASSINETTI GIUSEPPE (A. S. Roma) a 33"; 4. CANGIOLI BRUNO (C.A.S. Cassinetta); 5. LACERNA GIUSEPPE (A.S. Roma); 6. PERNA; 7. DE PAOLIS; 8. TROVATI; 9. GRIFIOLO; 10. CECCHI.

Tennis « Under 19 »

Ocleppo e Vattuone finalisti a Genova

GENOVA, 29 settembre

(s.p.) - Saranno Ocleppo e Vattuone a disputare, domani mattina, sui campi del Tennis club di via Zara organizzatore della ruscitissima manifestazione, la finale del singolare maschile dei campionati italiani di tennis juniores « under 19 ».

La sorpresa è il biondo Vattuone, idolo locale, che nell'incontro con Marchetti, indicato dai tecnici della FIT come testa di serie numero 2, ha sfoderato alcuni colpi passanti di eccezionale potenza e straordinaria precisione, riuscendo ad imporsi anche grazie ad una determinazione che non mancherà di giovargli.

Forse Vattuone è stato favorito dal fatto che l'incontro si è limitato a due soli sets, essendo stato disputato il primo venerdì e poi sospeso a causa della pioggia; ma ciò non toglie nessun merito al bravo atleta genovese la cui grande aspirazione era proprio quella, in questi campionati italiani, di misurarsi davanti al proprio pubblico col campionissimo Ocleppo. Il quale, per la sua età, è una autentica macchina da punti: macchina gioco e spara colpi di dritto, da fare soavente. E' ancora debole sul rovescio ed aguzza la palla quando la riceve di questa parte e non è de- concludere, ma non c'è dubbio che ci si trova di fronte ad un autentico talento tennis.

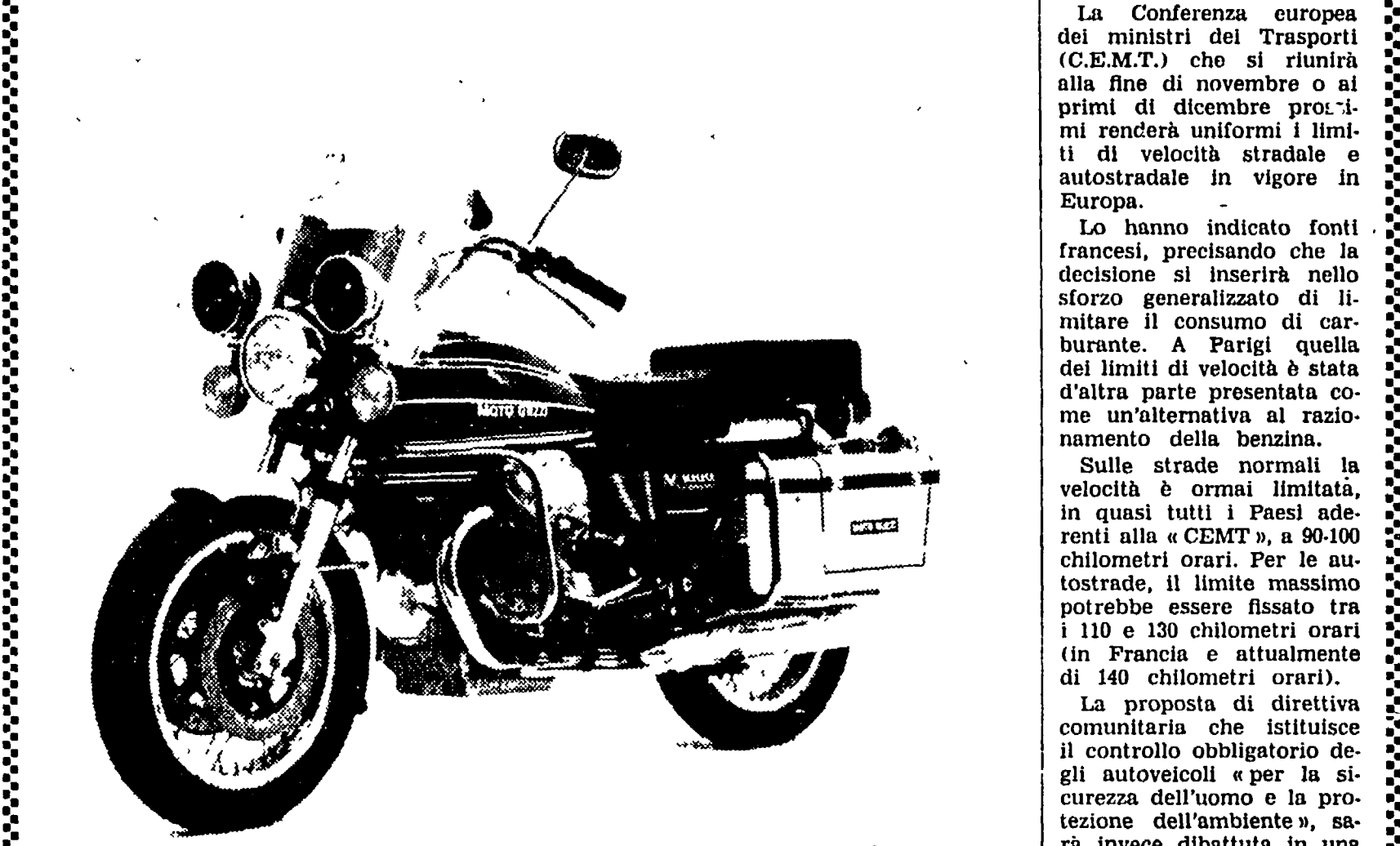
La finale femminile tra la esperta Rosa e la sedicenne Mel si è conclusa nettamente a favore della prima, per 6-1, 6-2.

MOTORI - MOTORI - MOTORI - MO

Presentata con la nuova « 500 Sahara »

Trasmissione automatica per la moto Guzzi « 1000 »

Le caratteristiche tecniche e le prestazioni - E' indicata soprattutto per i corpi di polizia



Alessandro De Tomaso, presidente della Moto Guzzi e della Benelli ha presenziato nei giorni scorsi le rivoluzionarie e inedite Guzzi « 1000 Hidroconvert » (nella foto) e « 500 Sahara ». La « mille » vanta innovazioni tecniche frutto di studi e tecnologie d'avanguardia; la « cinquecento », invece, nasce dalla grande tradizione Moto Guzzi, essendo infatti una versione speciale del famoso « Falcone ».

Le caratteristiche più significative del modello di maggior cilindrata sono date da un cambio automatico e da freni integrali. Non esiste quindi né frizione, né un vero cambio di velocità ma solamente una trasmissione automatica tipo zuppa a due velocità (ridotta e veloce) con comando a pedale sul lato sinistro.

Del tutto inedito il sistema frenante idraulico a dischi anteriore e posteriore con comando unico a pedale. In poche parole si tratta di un sistema che agisce contemporaneamente sulle due ruote. Inoltre, un dispositivo anti skid evita il bloccaggio indesiderato delle ruote; c'è infine un secondo disco anteriore (il terzo del sistema) comandato a mano sul manubrio.

Per il telaio ci si è affidati al collaudatissimo modello della « V 7 Sport » mentre vanno segnalati gli utilissimi dispositivi automatici di sicurezza primi fra tutti le sple per il controllo consumo freni, per il controllo carburante.

Interessante pure il fatto che la accensione del motore è possibile solo quando le due mani sono sul manubrio nonché la presenza dei carburatori alimentati automaticamente con l'inserimento della chiave di controllo, l'accensione simultanea dei lampeggianti per soste di emergenza, i deflettori anteriori deportanti alle alte velocità e altre caratteristiche che fanno di questo motore un mezzo completo e rivoluzionario adatto, più che per l'utenza normale, per gli usi militari e di polizia, tanto che la Casa ha già ottenuto notevoli commesse dai corpi di polizia degli Stati Uniti. Il propulsore è il classico bicilindrico 4 tempi a V con cilindrata totale di 949 cc.; rapporto di compressione 9,2; trasmissione a convertitore di coppia idraulico; potenza massima CV 70 a 6500 giri al minuto con la punta di kmh. 170 con parabrezza. Il peso tocca i 240 kg. e per il consumo siamo sui 5,5 lt. per 100 km.

M.F.

IN EUROPA

Saranno modificati i limiti di velocità

La Conferenza europea dei ministri dei Trasporti (C.E.M.T.) che si riunirà alla fine di novembre o ai primi di dicembre prossimi renderà uniformi i limiti di velocità stradale e autostradale in vigore in Europa.

Lo hanno indicato fonti francesi, precisando che la decisione di inserire nello sforzo generalizzato di limitare il consumo di carburante. A Parigi quella dei limiti di velocità è stata d'altra parte presentata come un'alternativa al razionamento della benzina.

Sulle strade normali la velocità è ormai limitata, in quasi tutti i Paesi aderenti alla C.E.M.T., a 90-100 chilometri orari. Per le autostrade, il limite massimo potrebbe essere fissato tra i 110 e 130 chilometri orari (in Francia è attualmente di 140 chilometri orari).

La proposta di direttiva comunitaria che istituisce il controllo obbligatorio degli autoveicoli « per la sicurezza dell'uomo e la protezione dell'ambiente », sarà invece dibattuta in una conferenza europea organizzata dalla IDE (Imprenditori dirigenti europei) in collaborazione con la commissione delle Comunità europee.

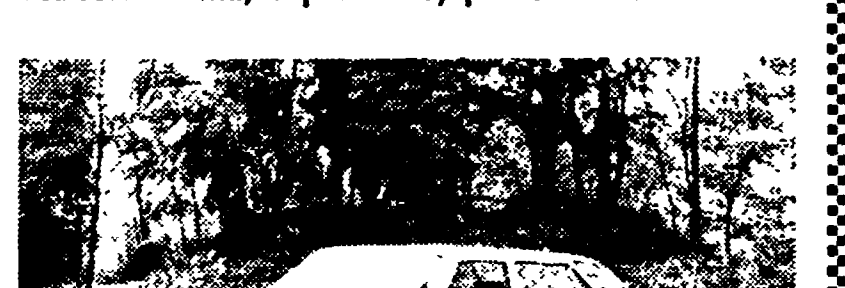
Al lavoro, che si svolgerà dal 5 ottobre a Roma, presso l'auditrium dell'Unione italiana delle Camere di commercio, interverranno rappresentanti della commissione delle Comunità europee, degli enti, delle associazioni italiane e internazionali del settore e del ministero italiano dei Trasporti e dell'aviazione civile.

Per sabato 5 è in programma, una tavola rotonda dei relatori e un dibattito con i partecipanti alla conferenza e i rappresentanti della stampa.

È stata carrozzata da Bertone

Una Fiat « X 1/9 » con motore da 205 CV

Ha fatto la sua prima comparsa ufficiale al « Tour de France Automobile »



La crisi automobilistica non sembra aver avuto particolari ripercussioni nel settore delle berline di grandi dimensioni e di grossa cilindrata a conferma che l'andare quadrare il bilancio familiare come una sorta di « bene rifugio ». E' per questo che la Maserati ha affidato alla Bertone il compito di carrozzare una berlina quattro porte che utilizza la meccanica del coupé Merak.

La vettura che sarà presentata da Maserati e Bertone al prossimo Salone di Parigi, è infatti equipaggiata con il potente e collaudato motore di 6 cilindri a V di 2965 cc. di cilindrata che eroga una potenza di 190 CV a 6.000 giri.

La berlina (nella foto) è stata battezzata « Quattroporte II » e la sua caratteristica principale è data dall'ampio impiego di acciai che garantisce la perfetta visibilità — e della bassa linea di cintura che dà alla vettura, nonostante le sue dimensioni notevoli (lunghezza m. 5,130, larghezza m. 1,570, altezza m. 1,370) una notevole agilità, grazie anche all'equilibrato rapporto tra i volumi di cofano anteriore e posteriore e il corpo centrale della vettura.

Il frontale della « Quattroporte II », oltre che dal tradizionale tridente Maserati, è caratterizzato da ben sei fari allo iodio, protetti da un cristallo rettangolare d'essenza. Non a caso, infatti, l'allungamento del paraurti è stato studiato in funzione dell'eventuale applicazione di paraurti rispondenti alle norme USA.

Ma dove, soprattutto, la vettura abbonda in raffinatezza è all'interno. A parte la cura che è stata posta per rendere gli interni particolarmente sicuri, si è fatto un grande uso, per i rivestimenti, di legni pregiati e di pelle naturale. I finestrini sono dotati di tendine frangisole che contribuiscono a migliorare la confortevolezza ove non fosse sufficiente il fatto che la berlina è munita, di serie, di condizionatore d'aria.

In opzione la « Quattroporte II » è anche disponibile con tetto apribile nel caso l'utente preferisca l'aria naturale a quella condizionata.

Il cruscotto è, ovviamente, di altissimo livello. La strumentazione, molto completa, è dotata tra l'altro di alcuni strumenti a lettura digitale elettronica, appositamente studiati e realizzati dalla « Jaeger ». Tutti i particolari meccanici, infine, sono studiati in modo da resistere a lungo ad ogni sorta di sollecitazioni e all'usura del tempo, così che chi acquista la vettura non abbia poi problemi di sorta e l'auto possa davvero durare a lungo. Il prezzo non è stato ancora fissato, ma certamente supererà i 10 milioni di lire, che non rappresentano certo un freno per coloro ai quali la vettura è diretta.

NELLA FOTO: la X 1/9 nella versione normale e in quella di competizione (che usa le marce Aernth) fotografate di fianco e di fronte.

Rubrica a cura di Fernando Strambaci