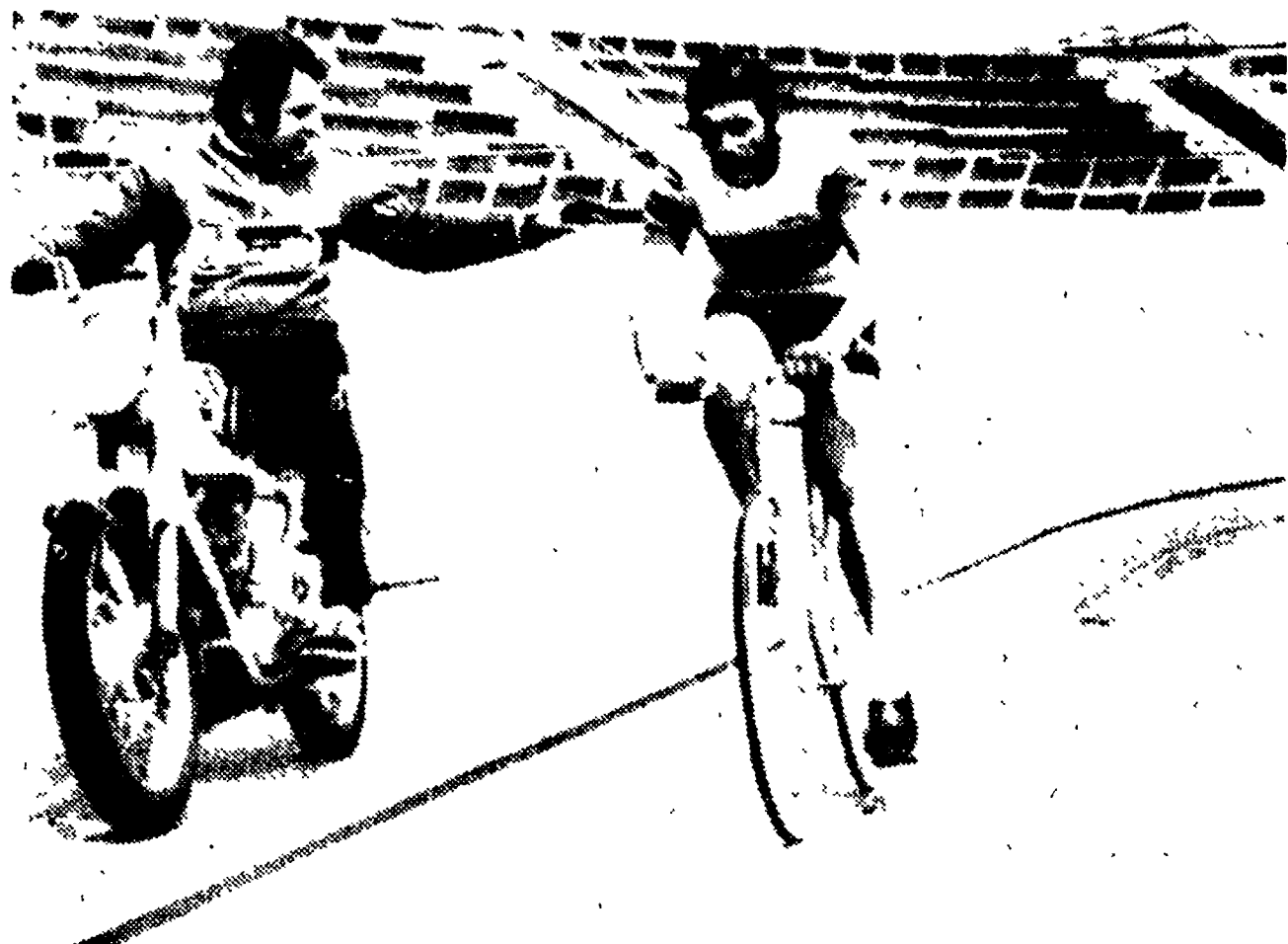


Il danese della Filotex vuol tornare in possesso del record dell'ora

Messico: lo stilista Ritter sarà più forte di Merckx?



CITTA' DEL MESSICO — Ritter sulla pista del record, dopo un allenamento sulla scia della moto condotta dal massaggiatore Pieroni.

Confermato per domani il tentativo - Una tabella di marcia con l'obiettivo di chilometri 49,540

SERVIZIO

CITTA' DEL MESSICO, 3 novembre

Ole Ritter, il danese domiciliato in Italia da parecchi anni, ha superato le difficoltà del fuso orario e dell'alta quota (10.000 metri) per tentare di riconquistare il primato di Merckx. Martedì, Ritter scenderà in pista con l'obiettivo di tornare in possesso del prestigioso primato. Con il suo record del '68 Ole percorse su questa pista 49,540 chilometri in 1 ora 29'40" battendo il danese Bracke che l'anno prima aveva superato il «muro» del quarantotto all'Olimpico di Roma. Poi, nel 1972, il messicano della Filotex ha battuto il record di Bracke con 49,432 ed è inutile aggiungere che ora Ritter si avvia a un tentativo d'impresa difficile, molto difficile.

Ritter ha 33 anni, un'età già avanzata per un ciclista, e la sua preparazione per il record non è stata graduale come nel '68. Egli è però un pedalatore di stile, più che di potenza, uno specialista che non ha mai fatto a meno di un assistente che lo convinceva di cogliere l'obiettivo, di poco, ma di coglierlo. «Mi bastano cento metri in più rispetto al record di Merckx», sommatamente, Ritter prevede nell'ora 49,540, ha sottolineato anche oggi il danese che detto fra parentesi è ottimo propagandista di se stesso, solo perché continua ad essere corrispondente di un giornale del suo Paese, ma anche perché è uno dei produttori del film che viene girato su questo tentativo.

«Chiaro che solo superando Merckx ricaverò vantaggi da questa trasferta», pensa Ritter. «Per riuscire dovrò stare nei tempi di Eddy fino al trentaduesimo chilometro; per il resto conto di vantaggiarmi di due metri e rotti».

La bicicletta di Ritter è ultraleggera, esattamente cinque chili e quattrocentocinquanta grammi.

Ritter, che si avvia a un tentativo di record di 49,540 chilometri in un'ora, è stato preceduto da un altro danese, Eddy Merckx, che nel 1968 percorse in 1 ora 29'40" i 49,540 chilometri. Ritter, che si avvia a un tentativo di record di 49,540 chilometri in un'ora, è stato preceduto da un altro danese, Eddy Merckx, che nel 1968 percorse in 1 ora 29'40" i 49,540 chilometri.

Premio Tevere: la bandiera gialla non frena Bolkonski

Anche se c'è l'epidemia dominano gli stranieri

ROMA, 3 novembre. Il Premio Tevere, ultima classica stagionale di galoppo, disputato oggi alle Capannelle, ha visto la vittoria dell'inglese Bolkonski montato con la solita bravura da Gianfranco Dettori. Il figlio di Balidar e Perennai, si è imposto alla grande con uno splendido volo che negli ultimi quattrocento metri gli ha consentito di rimontare più di un avversario e di passare il palo con ben otto lunghezze sul più immediato inseguitore (Brer Rabbit) e ben dodici sul compagno di scuderia Laomedonte (che Sergio Francera gli aveva preferito) venuto a conquistare la terza moneta davanti a Bocanegra (primo rappresentante dell'allevamento italiano).

Tady tallonato da Albino, Godzilla, Dash e gli altri con in coda Paulus Potter (Sithsis e Dario di Cosomano non hanno corso). All'inizio della curva cedeva Albino e nella scia di Sir Tady restavano

PRIMA CORSA	
1) Demetrella	2
2) Veruska	1

SECONDA CORSA	
1) Zubbio	x
2) Ombo	1

TERZA CORSA	
1) Vickers	1
2) Classico	2

QUARTA CORSA	
1) Perugia	2
2) Ninno	2

QUINTA CORSA	
1) Balbuena	x
2) Quidea	2

SESTA CORSA	
1) Florbal	2
2) Black Douglas	x

Tre cavalli stranieri ai primi tre posti per i nostri allevatori la giornata non è stata davvero felice, hanno dovuto accontentarsi delle briciole dei 24 milioni e 200 mila lire in palio sulla distanza dei 1600 metri, e, forse, le cose sarebbero state ancor più brutte se sull'opodromo delle Capannelle non avesse sventolato bandiera gialla a segnalare un pericolo di epidemia che ha tenuto lontano più di uno straniero.

Al via prendeva la testa Sir

Godzilla e Dash mentre si facevano sotto Brer Rabbit, Laomedonte e Bolkonski. All'ingresso in retta di arrivo attaccava Dash, ma il suo «affondo» si spegneva in un centinaio di metri mentre al largo venivano forte Laomedonte, Brer Rabbit e Bolkonski; l'azione di quest'ultimo era semplicemente inimitabile e, dopo aver rimontato tutti, s'involava solitario vincitore, mentre Brer Rabbit superava Laomedonte che restava terza davanti a Bocanegra che negli ultimi metri prendeva il sopravvento su Godzilla.

Ed ecco il dettaglio tecnico della riunione romana:

I corsa: 1. Salone, 2. Succotash; tot. vinc. 29, piazz. 17, 51; acc. 409. II corsa: 1. M. Sini, 2. Flooding Along; v. 41, p. 15; acc. 35. III corsa: 1. Malope, 2. Mascherata, 3. Ivonne Lorena; v. 61, p. 21, 28, 26; acc. 230. IV corsa: 1. Ares, 2. Bahadir; v. 51, p. 15, 12; acc. 24. V corsa: 1. Calatrava, 2. Lannes, 3. Bronte; v. 50, p. 18, 20, 35; acc. 154. VI corsa: 1. Bolkonski, 2. Brer Rabbit, 3. Laomedonte; v. 21, p. 30, 16, 20; acc. 192. VII corsa: 1. Briccone, 2. Mec; v. 127, p. 72, 43; acc. 247. VIII corsa: 1. Royal Paste, 2. Cartagine; v. 21, p. 12, 17; acc. 47.

Marcia: numerosi i possibili vincitori

Gara di prim'ordine il giro di Roma '74

ROMA, 3 novembre. Il giro di Roma di corsa e di marcia è nato nel 1906 e di strada ne ha fatta come può dimostrare il suo splendido palmarès. Vi figurano, infatti, nomi come quelli di Fernando Altman, Mario Di Salvo, Abdou Pamich, Pino Dordoni, Victor Campos, Bernd Kannenberg. Ma un palmarès fa storia e cultura solo se è in grado di proporre, oltre ai vincitori di gran nome, anche l'incontro e la mescolanza dei campioni delle lunghe strade con la gente. E' il caso del giro di Roma.

L'edizione 1974 propone, per quanto riguarda la marcia, una gara di prim'ordine. Diavole un'occasione. Vi saranno due mesce straordinarie, eredi di quei formidabili José Pedraza che conquistò l'argento ai giochi di Città del Messico su 20 chilometri, che vanno visti nel ruolo di favoriti: Raul Gonzales e Daniel Bautista. Il primo è stato capace di percorrere i 20 chilometri in 1 ora e 27'32" e il secondo in 1 ora 29'06". Sono tempo, e appena il caso di dirlo, da giochi olimpici. Gonzales l'anno scorso mancò il successo al giro di Roma, sono parole di Armando Zambaldo, «unicamente per inesperienza». E, badate bene, l'anno scorso il vincitore si chiamava Bernd Kannenberg, primatista mondiale.

L'elenco dei favoriti, tuttavia, non ferma ai due messicani. Bisogna aggiungere, infatti, almeno altri cinque nomi. Eccoli: Armando Zambaldo, Vittorio Visini, Renato De Nicola, Paolo Greucci e Victor Campos. Armando Zambaldo per varie ragioni ha sempre trovato qualche capace di andare più in fretta di lui sulle strade di Cinecittà. Due anni fa Victor Campos e l'anno scorso

Kannenberg e Gonzales. Armando sente bene. Anzi, precisa, «Mi sento bene come uno che va in fretta ma che non ha il conforto di avversari da battere. In gara sarà un'altra cosa».

Mantovani, Porrini, Ceruti e Carpane vogliono imporsi

Coppa d'Inverno con 4 favoriti

Motonautica
Mammuccari e Molinari vincitori ad Ortona

ORTONA A MARE, 3 novembre. La quarta giornata motonautica «Città di Ortona» valevole quale ultima prova del campionato italiano per alcune classi, 350 Alberto Mammuccari è disputata in una splendida giornata di sole e mare calmo. Nella classe 350 Alberto Mammuccari è laureato campione nazionale dopo un avvincente confronto con Palmi e Fiorenzia, quest'ultimo, causa la rottura un'elica, ha dovuto abbassare bandiera e depositare lo scudetto. Nella finale della classe 500 è imposto Luigi Calderoni davanti a Paolo Gastone. Vincitore di classe, in una gara di un'ora per i fuoribordo, è stato il campione nazionale della classe 500, Renato Molina.

Con la Coppa d'Inverno, che si disputa oggi a Bivio, sono, cala il sipario sulla stagione dilettantistica 1974. La stagione, salvo sorprese, dovrebbe chiudersi sotto il segno di un velocista: Maurizio Mantovani, Dino Porrini, Roberto Ceruti e Osvaldo Carpane sono gli atleti con le carte maggiormente in regola per centrare il bersaglio. E questo non solo perché la Coppa d'Inverno si svolge su un percorso tutto sommato pianeggiante e quindi consueti alle caratteristiche di Mantovani e soci. Infatti, in questo finale di stagione, sono stati proprio gli sprinter a dettar legge.

Mantovani (Brooklyn), che se a metà aprile non fosse incappato in una rovinosa caduta, avrebbe sicuramente in tasca un contratto da «prof», ha vinto proprio una settimana fa il «Brienza», corsa in un soffio e quindi cercherà con tanta rabbia una vittoria che gli permetterebbe di chiudere un anno più che positivo.

Roberto Ceruti (Melzo-Megliara) ha vinto domenica scorsa la Milano - Bologna, una classissima, che ha visto il giovane cremonese imporsi in virtù di una volata da manuale. Ceruti ha il morale alle stelle. Oggi, è palese, correrà per vincere.

R-MOTORI-MOTORI-MOTORI-MO

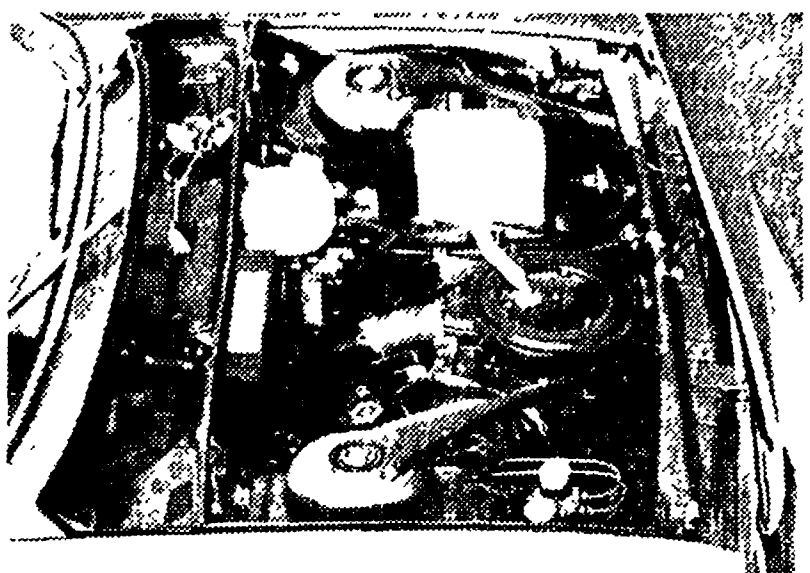
La Casa torinese ha presentato al Salone molte novità all'insegna del risparmio

Di serie una Lancia «Beta» con impianto per utilizzare gas di petrolio liquefatti

Il «G.P.L.» disponibile su richiesta su tutte le «Beta» - Di questa gamma anche una versione con motore di 1297 cmc e una spider - Una «Fulvia» spartana che si chiama «Safari»



La Lancia «Beta» nella versione con motore di 1297 cmc realizzata per ragioni fiscali e per ridurre le spese di esercizio.



Il vano motore della «Beta 1800» con l'impianto per l'utilizzazione del gas liquido in luogo della benzina.

Al 55° Salone internazionale di Torino l'automobile ancora sotto tiro. Rimbombano le tesi della difesa e della accusa e il dibattito processuale ha, come sempre, fasi alterne. Se dovessimo solo indicare ai timori dei costruttori la prima constatazione è che l'ossido di carbonio non figura più tra gli imputati di questa «prova» di inquinamento e costerà meno per correre le autostrade. Il consumo di benzina si riduce di 40 centilitri ogni 100 chilometri.

La Lancia — ad esempio — nel suo elegante stand presenta tra le novità la «Beta 1800» a GPL. Con il sistema di iniezione a gas di petrolio liquefatti, una miscela di idrocarburi: propano, propilene, butano, isobutano e butani in proporzioni non rigide. Questo gas, che derivano dalla lavorazione del petrolio in raffineria, sottoposti a pressione (sino all'atmosfera) passano allo stato liquido e di conseguenza, riducono il proprio volume (l'operazione è molto più complicata di quella del GPL) e permettono di rendere facile anche il trasporto. Il prezzo medio di vendita dei gas di petrolio liquefatti è di lire 198 al litro contro le 224 del GPL di oltre il 30 per cento in confronto alla «super» (lire 300).

Il fatto che anche la Lancia (leggi FIAT) sia orientata ad adottare questa soluzione per un tipo di modello come la «Beta» dimostra l'importanza del problema e non solo dal punto di vista psicologico. Le vetture che in Italia viaggiano con l'impianto di GPL (gas liquefatti) hanno un consumo di 73 litri alloggiato nel portabagaglio, di due elettrovalvole col commutatore, di un dispositivo per l'avviamento a freddo.

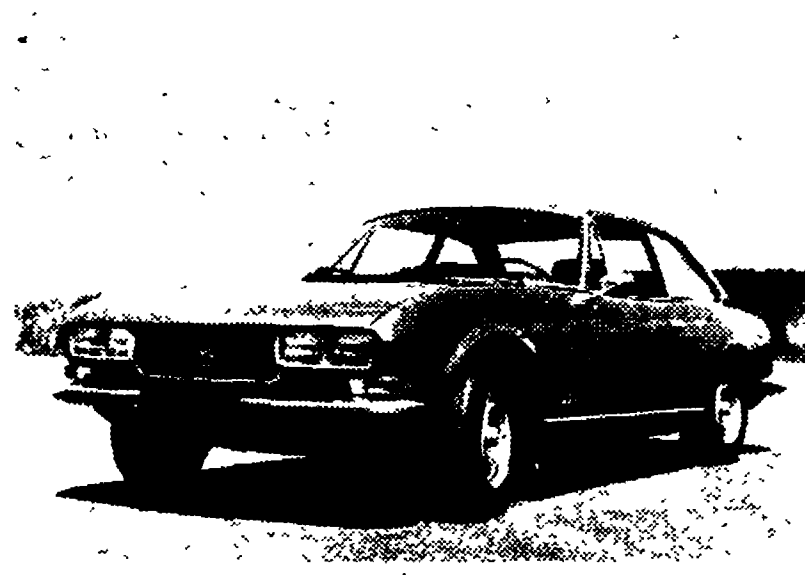
Quali sono i limiti di questo impiego? Essenzialmente, una riduzione della potenza attorno al 10 per cento; per contro si ha una più completa combustione e di conseguenza minori depositi nella camera di scoppio e sulla testa di pistone.

Ovviamente il motore della «Beta» funziona anche a benzina e siccome i punti critici del motore, in termini di consumi, sono limitati (1350 in tutta Italia, e soprattutto al Nord) e manca sul cruscotto una spia per avvertire quando il GPL, sono in riserva, sarà bene avere sempre a disposizione la famosa... «super» a 300 lire il litro.

Rinnovate le vetture sportive della Casa francese

I nuovi coupé e cabriolet della «504» adottano il V6 Peugeot, Volvo, Renault

Le caratteristiche del moderno propulsore - Anche la carrozzeria delle vetture, firmata da Pininfarina, ha subito modifiche



Il nuovo frontale del coupé Peugeot «504».

Visti al Salone di Genova

Motori e catamarani marchi Italmarine

Presentato il nuovo Evinrude 75 - Gli scafi progettati dal cantiere Molinari

Molte le novità presentate al Salone di Genova dalla Italmarine, l'azienda importatrice degli Evinrude. In primo luogo vanno ricordati i catamarani di vetroresina costruiti dal campione motonautico Angelo Molinari, e quindi il nuovo Evinrude Huster 75 cavalli e gli Evinrude Diesel giapponese Yanmar.

Le novità presentate al Salone di Genova dalla Italmarine, l'azienda importatrice degli Evinrude. In primo luogo vanno ricordati i catamarani di vetroresina costruiti dal campione motonautico Angelo Molinari, e quindi il nuovo Evinrude Huster 75 cavalli e gli Evinrude Diesel giapponese Yanmar.

Il motore è altresì equipaggiato con ingranaggi più veloci del piede, che aumentano la velocità grazie alla riduzione della resistenza interna.

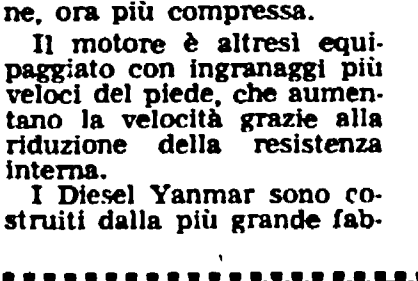
Il Diesel Yanmar sono costruiti dalla più grande fabbrica giapponese di motori Diesel, appunto la Yanmar di Tokyo. Questi motori sono tutti a quattro tempi, dispongono di raffreddamento ad acqua e sono disponibili in numerose potenze, tuttavia in Italia saranno importati solo 18, il 12 e il 20 cavalli. Il 20 cavalli, presentato a Genova, costituisce una novità assoluta per il cantiere Molinari: le due imbarcazioni catamarane sono l'«I-380» e l'«I-410». Il catamarano presenta ottime caratteristiche di velocità e di sostentamento anche sotto forte carico e la possibilità di montare potenze anche minime pur mantenendo buone prestazioni di base.

L'albero genealogico della Peugeot 504 (che già nel 1969 annoverava una «combinata» con la Pininfarina per la prestigiosa versione coupé e cabriolet, raffinata nella meccanica e nell'estetica), si arricchisce di un altro «ramo»: la V6, sempre nella versione coupé e cabriolet, e con un motore nuovo — abbiamo già avuto occasione di occuparcene sommariamente — il cui prestigio è chiaramente indicato nelle firme dei suoi costruttori: Peugeot, Renault e Volvo. Si tratta, infatti, di un propulsore prodotto dalla «Società franco-svedese motori» costituito dalle tre ben note «case». Da questa cooperazione, concentrando al meglio le diverse esperienze, è nato un propulsore di razza per un tipo di vettura sportiva che si impone sia per le caratteristiche di base che per gli equipaggiamenti e che ha suscitato l'interesse degli Evinrude. La differenza per l'adozione di nuovi e più funzionali gruppi ottici. Per migliorare la aerazione nell'abitacolo, sono state impiegate delle nuove bocchette e per una maggiore sicurezza, si sono adottati sedili con poggiatesta.

Ma ecco alcune altre informazioni sulle versioni sportive della Peugeot «504». Trasmissione. Motore anteriore. Trazione sulle ruote posteriori. La frizione è a disco con comando idraulico. Differenziale con coppia ipoidale. Le quattro velocità sono tutte sincronizzate.

Corpo vettura - Quattro posti, due porte. Avantreno a ruote indipendenti e sospensioni telescopiche integrate con barre antirullo e molle elicoidali.

I freni sono a disco con comando idraulico, servofreno e compensatore di frenata. Lo sterzo è a cremagliera servosterzo, con piantone guida in due pezzi con giunto cardanico. La capacità del serbatoio è di 84 litri. La carrozzeria è trattata con anticorrosivi mentre i paraurti sono in acciaio inossidabile. Il tergicristallo è a due velocità con «temporizzatore».



L'«Evinrude 75» cavalli è la novità del nuovo Evinrude 75. Si tratta del motore 75 cavalli.

Rubrica a cura di Franco Strambaci