

Le semitappe a Sercu e Merckx

Galdos ha vinto il «Romandia»

Nel Giro di Spagna si è imposto Tamames

La «Corsa della Pace»

Successo del polacco Brzezny

SERVIZIO

KARL MARX STADI, 11 maggio. Il polacco Jan Brzezny si è aggiudicato per distacco la terza tappa della Corsa della Pace...

Alfredo Vittorini

GINEVRA, 11 maggio. Il Giro di Romandia e di Francesco Galdos, uno spagnolo...

Il Giro di Romandia e di Francesco Galdos, uno spagnolo che è tornato in forma, ma che deve ringraziare Merckx...

SAN SEBASTIAN, 11 maggio. Il Giro di Spagna è terminato oggi col successo finale di Augustin Tamames...

Alla «riscoperta» di Avery Brundage

UNA COERENZA DA REAZIONARIO

La morte, anche quando avviene per cause naturali, pare debba aumentare i meriti del le sue vittime. E' avvenuto così anche per Avery Brundage...

Brundage non andò smarendo con gli anni queste sue simpatie. Le sue battaglie più aspre e che in fondo meglio potevano qualificare la sua ideologia, le condusse per la riammissione nel CIO del Sud Africa razzista...

di quella scelta che aveva abbracciato salutandola con simpatia la Germania di Hitler. Brundage ha segnato sul CIO per una ventina d'anni, dal '52 al '73. La sua politica sportiva fu ugualmente indirizzata sui binari del conservatorismo più stretto...

o. p.

È ACCADUTO IN SERIE C

Al buco della difesa rimedia Matricciani

MARCATORI: Ferrario al 44' del p.t. Matricciani al 5' della ripresa. MODENA: Geromet, Piaser, Matricciani, Bellotto, Giubini, Marinelli, Colombini, Ragnoni, Blasig, Zanoni, Mazzoli (dal 1° al 4°. Gravani), 12; Bandieri, 14; D'Amico.

DALLA REDAZIONE. MODENA, 11 maggio. Altra battuta d'arresto casalinga per il Modena ad opera di una Lucchese che ha ributtato le sue caratteristiche di squadra da trasferta. L'1ª piega i rossoneri che hanno saputo impostare una condotta di gara funzionale, coprendosi in difesa ma senza fare le battute per lanciando con i centrocampisti arretrati lun-

Serie A: per il Piacenza sonni tranquilli B: acque mosse nei bassifondi C: vittoriose in casa le prime tre

Piacenza via col vento? A cinque giornate dal termine gli emiliani non hanno ancora vinto una partita. I rossoneri hanno accentuato il loro vantaggio sul Monza (battuto a Udine), un vantaggio tale che consente alla capolista di dormire sonni tranquilli, ancorché i monzesi possano contare sulla labilissima speranza della partita da recuperare a Belluno. Otto punti di distacco sono infatti fatti che, di qui alla fine, saranno sufficienti al Piacenza per andare in serie B le briciole.

MESSE DA PARTE LE SPERANZE DI PROMOZIONE

L'Udinese si consola contro il Monza: 3-1

MARCATORI: P. Sala (M) al 7', Flaborea (U) al 14', D'Allesi (U) al 25' su rigore. P.A., Stevan (U) al 25' s.t. UDINESE: Zanier, Sarrazzini, Battola, Politi, Monticelli, Beltrame, Stevan, D'Allesi, Peressin, Flaborea, Ferrari. MONZA: Colombo, Di Vincenzo, Malani, P. Sala, Micheluzzi (al 7' s.t., F. Sala), Zamboni, Turilli, Frincherio, Corti, Antonelli, Sancescino. ARBITRO: Romanetti di Messina.

DAL CORRISPONDENTE UDINESE. 11 maggio. Il pubblico udinese ha disertato lo stadio, convinto che la propria squadra non sia più in grado di dire qualcosa in questo campionato e quando per scortata in ritorno degli ospiti, fino a stamattina in corsa per il primato. I bianconeri hanno invece ottenuto un eloquente tre a uno, hanno infilato non poche occasioni di allargare il bottino; ma sul piano del gioco hanno avuto davvero ragione gli assenti. I lombardi sono scesi in campo con una formazione rimangiata, privi fra gli altri di Anzolin, Berlucci e Camba e l'intera compagine ne ha fortemente risentito. Al di là di una complessiva dimostrazione di buo-

na volontà e di qualche spunto individuale, la squadra è mancata nella manovra e soprattutto in fase di penetrazione. Concomitante a questo è un complesso di inferiorità non certo giustificato. I friuliani hanno ancora una volta dimostrato quanto poco l'allenatore di Monza, Giuseppe Peressin, ha saputo sfruttare le sue risorse. Anche se tutto può accadere, è difficile credere al miracolo. Monza in vantaggio già dall'inizio con una staffetta di Sala che sfrutta una corta respinta della difesa avversaria. Ristabilisce le distanze Flaborea con l'unica cosa buona di tutta la sua partita: un gran tiro al volo su imbeccata di D'Allesi, che porterà poi in vantaggio i bianconeri di tutta la sua partita: di Micheluzzi su Peressin. Colombo aveva parato ma il signor Romanetti ha fatto ripartire perché il portiere si sarebbe mosso un attimo. In scia correva invece al 10' della ripresa quando Zanier a stamattina avanza al fischio e poi si stende tutto devian-

RI-MOTORI-MOTORI-MOTORI-MO

Presentati contemporaneamente a Modena hanno suscitato vivo interesse

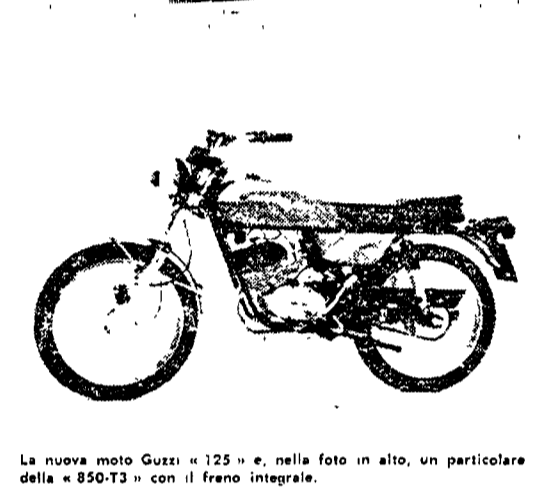
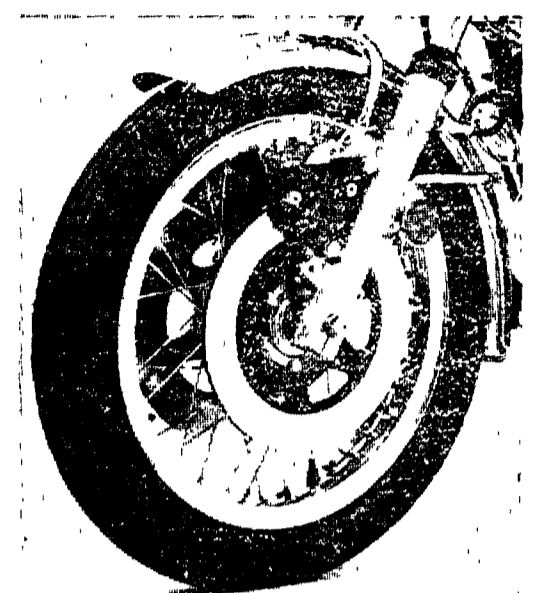
Una piccola Guzzi e il «freno integrale»

Le caratteristiche della nuova «125» - Le innovazioni nel sistema di frenatura delle moto di grossa cilindrata della Casa segnano una tappa nella evoluzione della motocicletta

LA MOTO GUZZI ha presentato a Modena una nuova «125» e alcune innovazioni apparite ai suoi modelli. Più che del nuovo motore si è parlato del «freno integrale», una innovazione di «freno integrale», che viene applicata per il momento sulle moto di maggior potenza e cioè sulla nuova «850» che si chiama ora «850 T3», sulla «V7 Sport», ribattezzata «S3» e sulla «50 T3 California».

Il «freno integrale», come dice la parola, agisce su entrambe le ruote e offre maggiori garanzie di sicurezza, perché si applica su tutto lo spazio di frenata. Ma spieghiamo prima di tutto che si tratta del sistema si compone di tre normali freni a disco (due sulla ruota anteriore e l'altro su quella posteriore), due pompe, le pinze e il tutto è collegato al freno posteriore e collegato a uno dei freni anteriori mediante un circuito idraulico ed una leva di comando in comune. Premendo sul pedale (il freno così) un disco Merckx (Molteni) km. 55/200 in 33"; 2) Bertoglio (Jollyceramica) a 25"; 3) Knudsen (Jollyceramica) a 33"; 4) Zoetemelk (Ol.) a 47"; 5) Galdos (Sp.) a 50"; 6) Polittor (Bel.) a 58"; 7) Fuchs (Flotex) a 58"; 8) David (Bel.) a 1'09"; 9) G.B. Baronechelli (Scl.) a 1'19"; 10) Knudsen (Jollyceramica) a 1'57"; 11) David (Bel.) a 1'58"; 12) Tauboldt (Fr.) a 2'07"; 13) De Schoenmaecker (Molteni) a 2'31"; 14) Seznec (Fr.) a 2'47"; 15) Bellini (Brooklyn) a 2'48"; 16) Paolini (Scl.) a 4'30"; 17) Pella (Fr.) a 5'08"; 18) Merckx (Molteni) a 12'28"; 19) Baronechelli (Scl.) a 14'21".

preoccupazione di regolare la frenata, può guidare con maggior tranquillità. Chi aveva iniziato su moto dotate di «freno integrale» ha detto di costruirne una più piccola ma buona, insomma per un mito si chiude un'epoca e ne inizia una nuova.

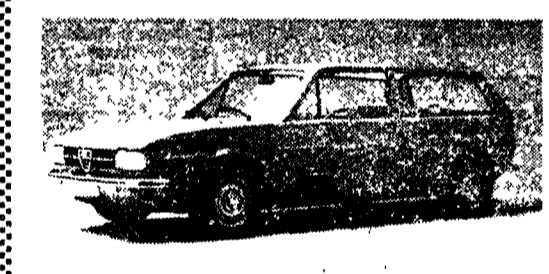


La nuova moto Guzzi «125» e, nella foto in alto, un particolare della «850-T3» con il freno integrale.

Sarà in vendita in Italia a giorni

Una nuova Alfasud «giardinetta»

La vettura verrà anche esportata

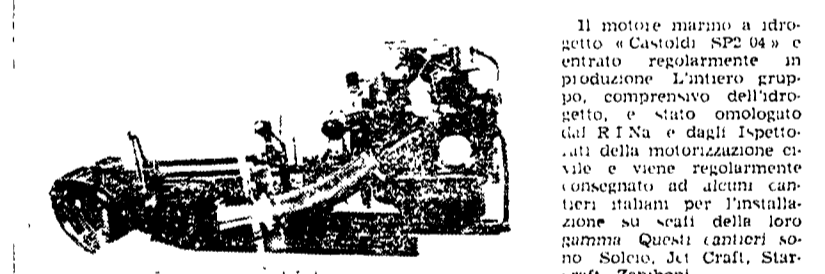


Una nuova vettura — la giardinetta — arricchirà a giorni la gamma Alfasud. La linea squadrata della parte posteriore, come si nota dalla foto, consentirà una grande capacità di carico. La nuova auto sarà anche esportata, ma non prima dell'autunno.

E' già stato omologato dal R.I.Na.

Il propulsore a idrogetto prodotto dalla Castoldi

Il motore a 4 tempi sviluppa una spinta di 170 kg - Non occorre la patente

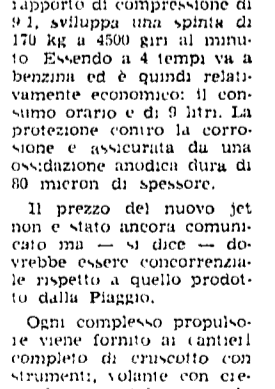
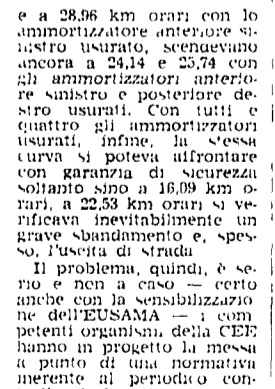
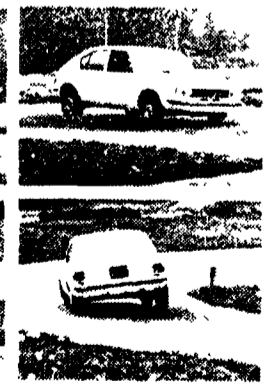


Questo è il nuovo jet SP2/O. E' molto compatto e sarà un propulsore concorrente per il jet, analogo come potenza e caratteristiche, prodotto dalla Piaggio. In quanto è un 4 tempi e quindi più economico.

Una dimostrazione organizzata dall'EUSAMA sulla pista di Balocco

Gli ammortizzatori scarichi sono un pericolo

La Associazione europea costruttori di ammortizzatori (EUSAMA) ha organizzato sulla pista sperimentale dell'Alfa Romeo, a Balocco, una prova per dimostrare quanto sia importante, agli effetti della sicurezza della circolazione, non dimenticare che anche gli ammortizzatori sono una parte molto delicata della automobile e che quindi vanno tenuti d'occhio, così come i freni in gomma.



Un'Alfasud fotografata durante la dimostrazione a Balocco. La sequenza evidenzia il progressivo sbandamento della vettura in curva a causa della ridotta efficacia dell'azione stabilizzante degli ammortizzatori.

La dimostrazione è stata molto spettacolare: i piloti dell'Alfa si sono alternati alla guida di vetture con ammortizzatori in perfetto ordine e di macchine con gli ammortizzatori tutti o in parte scarichi, dimostrando come sia possibile affrontare curve a tutta velocità con un'assetto imprevedibilmente stabile con la macchina a posto e come si sia invece destinato a perdere il controllo della vettura quando gli ammortizzatori sono scarichi e non sono in buone condizioni.

Questi ultimi giochetti, naturalmente, non hanno avuto, a Balocco, conseguenze per i piloti né per le macchine, ma è bene non dimenticare che il normale funzionamento di questi componenti è un collaudo e che se si perde il controllo della vettura, si sta strada normale, finisce quasi certamente contro un albero, contro un muro o contro una altra automobile, con conseguenze imprevedibili.

La dimostrazione, dunque, preoccuperà di avere gli ammortizzatori della macchina in ordine e non deve trarre in sospetto il fatto che siano proprio i costruttori di ammortizzatori a gettare un grido di allarme. Certo quelli dell'EUSAMA sono interessati al problema non solo per ragioni umanitarie (la sostituzione di un ammortizzatore costa a seconda del tipo di vettura, dalle 10.000 alle 20.000 lire) ma la campagna per sensibilizzare il pubblico degli automobilisti alla questione si basa sui dati di fatto.

Chi guida sempre la stessa vettura si abitua, a poco a poco, alla diversa risposta della macchina e non si rende conto, tranne quando viene a trovarsi in situazioni critiche, che gli ammortizzatori non assolvono più alla loro funzione. Oppure che la spettacolare prova di Balocco sono convinti, in questo proposito, i risultati di alcune prove effettuate dalla Goodyear sulla pista di Wolverhampton. Una Fiat «124» con gli ammortizzatori tutti in buono stato riusciva ad affrontare una curva molto stretta con garanzia di sicurezza ad una velocità di 55,90 km orari, la stessa curva diventava pericolosa se affrontata a 42,84 km orari.

Le due velocità scendevano rispettivamente a 25,14 e a 28,96 km orari con lo ammortizzatore anteriore sinistro usurato, scendevano invece a 22,14 e 25,74 km orari con l'usura in eccesso (curva si poteva affrontare con garanzia di sicurezza soltanto sino a 16,99 km orari, a 22,53 km orari si verificava inevitabilmente un grave sbandamento e, spesso, l'uscita di strada).