Completamente falsati dalla pioggia i risultati di Silverstone

Pulita solo la vittoria di Emerson Fittipaldi

Reclamo della Ferrari per la singolare decisione di considerare valide, agli effetti della classifica, le posizioni del penultimo giro effettuato e non dell'ultimo - Anche la March protesta per Brambilla - Al momento della fermata il monzese sarebbe stato secondo e Niki Lauda terzo - La bella e sfortunata corsa di Clay Regazzoni

SILVERSTONE — Due vedute degli incidenti verificatisi al Gran Premio d'Inghilterra a causa della violenta pioggia. A sinistra alcuni addetti stanno lavorando al recupero dei rottami delle vetture: ben visibile in primo piano l'alettone di una Tyrrell. A destra: la Shadow di Jarier semisfasciata.

L'anno scorso la Ferrari ha ottenuto giustizia in Inghilterra. Sarà così anche questa volta? Come si ricorderà, nella passata edizione del G.P. inglese, Niki Lauda, dopo essere rimasto al comando fino agli ultimi giri, aveva dovuto fermarsi con una gomma rovinata e poi non aveva potuto rientrare in pista a causa della folla che si era accalcata all'uscita dei box. Ebbene, la FIA riconosciuta la responsabilità degli organizzatori britannici ha ridato all'austriaco il posto in classifica che gli spettava, il quinto per la cronaca, ed i relativi due punti.

Anche dopo la gara di sabato, la casa del «Cavallino» ha presentato reclamo perchè al momento in cui è stata esposta la bandiera rossa di sospensione del carosello alcuni dei piloti classificati erano usciti di pista, sicchè a Lauda, che viaggiava in ottava posizione, spetterebbe addirittura il terzo posto. Questo a rigore di regolamento, ma si potrebbe obiettare che non è giusto, perchè effettivamente Pace, Scheckter, Hunt, Donohue e Mass (cioè i concorrenti messi k.o. dalla pioggia) fino al giro antecedente la fermata si erano ben battuti, meritando la classifica loro assegnata. Ma se ci si imbarca in simili ragionamenti, allora si dovrebbe dire che anche Regazzoni è stato messo fuori causa dall'improvviso acquazzone e proprio mentre si trovava in testa. Insomma le classifiche delle corse non si fanno a punti come nel pugilato, ma in base all'ordine nel quale i concorrenti tagliano il traguardo anche nel caso di sospensione della gara.

Pure la March ha presentato reclamo per Brambilla cui spetterebbe non il sesto posto, ma il secondo. L'unico non contestato resta dunque Emerson Fittipaldi, che con la McLaren, ritornata competitiva, ha fatto veramente una corsa magistrale e che ha meritato indiscutibilmente di salire sul gradino più alto del podio. Il campione del mondo, forse grazie anche all'aiuto dei box, durante il primo acquazzone abbattutosi nella pista, intorno al 19° giro, ha tenuto duro senza cambiare le gomme (come invece ha fatto la maggior parte dei concorrenti, compresi i due ferraristi); poi, con una gara d'attacco, si è portato al comando, superando fra gli altri il battagliero Hunt. Infine, quando è tornato a piovere, e stavolta in modo torrenziale, è stato lesto a sostituire i pneumatici, ponendosi in condizione di avvantaggiarsi ulteriormente e, se fosse proseguita, di finire la corsa senza eccessivi rischi.

Come gli organizzatori inglesi risponderanno ai reclami è difficile prevedere. Certo è che la responsabilità di quanto è accaduto va attribuita alla loro mancanza di tempestività nel decidere la sospensione, lasciando così che si verificasse quell'ammucchiata di macchine, che solo per miracolo non è finita in tragedia. Una volta fatta la «frittata» hanno poi preso quella singolare decisione di considerare valide le posizioni del 56° giro e non quelle del giro conclusivo, il che, come minimo, lascia molte ombre sul loro Gran Premio.

Le Ferrari, si è detto, non hanno avuto fortuna, ma non sembra il caso di drammatizzare. La loro sconfitta, se così si può definire, non è dipesa da fattori tecnici e neppure umani. Anzi, prima che si verificassero gli inconvenienti che le hanno tolte dalla lotta per il successo, esse avevano mostrato di avere grosse carte da giocare. Regazzoni, superando la Shadow di Tom Pryce e la Brabham-Martini di Carlos Pace, si era portato autorevolmente al comando e aveva rapidamente guadagnato un buon margine.

Dal canto suo Niki Lauda, com'era giusto e prevedibile, manteneva agevolmente la quarta posizione a pochi metri dal britannico e dal brasiliano, in attesa di attaccare al momento opportuno. In questa fase Clay ha fatto registrare il miglior tempo sul giro e anche successivamente, nonostante l'alettone visibilmente inclinato dopo il testa-coda causato dalla pioggia improvvisa (e non segnalata tempestivamente dai commissari), lo svizzero è riuscito a mantenere il passo dei primi, sia pure staccato di due giri.

Lauda, che per la posizione di classifica ha preferito non rischiare (come invece hanno fatto Emerson Fittipaldi, Hunt e Pace), fermandosi per cambiare le gomme è rimasto doppiamente beffato: primo perchè l'operazione gli è costata più tempo del previsto e in più una delle nuove gomme si è subito rovinata costringendolo ad una nuova fermata; secondo perchè ha poi dovuto ricambiare le gomme da pioggia con quelle da asciutto. Ma logicamente il pilota austriaco non poteva prevedere una sfortuna così nera. D'altra parte, se avesse indugiato a fermarsi, come ha fatto in Olanda (sia pure per un motivo inverso), sarebbe stato subissato di critiche, anche se, come in quell'occasione, fosse giunto secondo!

Dopo il successo in Inghilterra, Emerson Fittipaldi ha ripreso speranza. «Non bisogna mai scoraggiarsi», ha detto. Effettivamente il campione uscente ha fatto un bel balzo in avanti nella classifica iridata salendo a 33 punti. Tuttavia Lauda, con i suoi 47, può stare abbastanza tranquillo. Se poi gli dessero i 4 punti del terzo posto reclamato, salirebbe addirittura a 51. E in tal caso si potrebbe anche dire che tutto sommato la trasferta inglese non è stata poi tanto disastrosa.

Giuseppe Cervetto

Tre successi italiani ai motomondiali di Anderstorp

Agostini ancora «out» Walter Villa iridato

Nelle 500 c.c. vittoria di Sheene davanti a Read che si avvia alla conquista del titolo Ago fermato da una foratura - Vittorie nelle piccole cilindrate di Lazzarini e Pileri

SERVIZIO

ANDERSTORP, 20 luglio

Poteva essere un trionfo completo per macchine e piloti italiani nel G.P. di Svezia: ma a guastare (parzialmente) la festa è venuta la caduta di Giacomo Agostini nella gara delle «mezzo litro», causata dallo scoppio di un pneumatico; una caduta che con ogni probabilità costerà a Giacomo il titolo, a vantaggio dell'inglese Phil Read, confermatosi un ottimo regolarista terminando alle spalle di Barry Sheene, vincitore sulla potentissima Suzuki.

Come già detto, la giornata era cominciata in modo trionfale per gli italiani: nella gara di apertura, Eugenio Lazzarini coglieva finalmente il frutto di tanta fatica battendo nettamente lo spagnolo Angel Nieto (oramai già campione del mondo): per Lazzarini rimane il rimpianto di non essere riuscito prima a rendere la sua Piovaticci così competitiva; comunque, per la prossima stagione sarà una gatta da pelare per tutti.

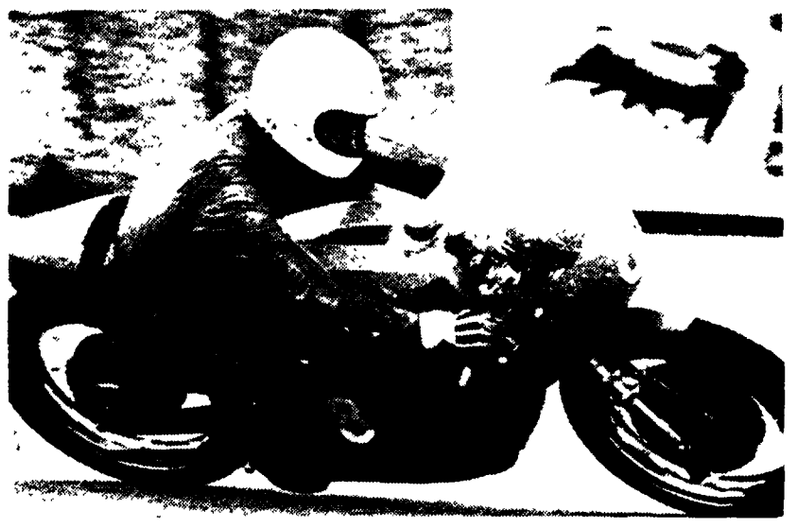
Nella gara della 125, priva di qualsiasi interesse per quanto riguarda la lotta per il titolo, già largamente vinto da Pileri, prima guida della Borbidelli, si registra la solita accoppiata vincente per i due piloti della casa pesarese: per Pileri si tratta del settimo successo consecutivo! Considerando scontata la vittoria dell'imbattibile Morbidelli, si può dire che anche in questa classe la nota saliente è stata data da Lazzarini, giunto alle spalle dei due alfieri della casa di Pesaro, ma davanti al due volte campione del mondo Andersson: è un terzo posto che vale molto, e che conferma i grandi progressi fatti dalla nuova Piovaticci bicilindrica, in grado di competere con le migliori macchine del lotto.

Nella 250 il solito Walter Villa ha messo fuori discussione il suo titolo mondiale, regolando dopo un appassionante duello la rivelazione della giornata, un italiano, tanto per cambiare: Otello Buscherini, che con la sua Yamaha ha disputato una gara di grande livello. E Cecotto? Il giovane venezuelano è stato squalificato dalla giuria per essere uscito dalla sua traiettoria: è evidentemente una grossa ingenuità, che conferma l'inesperienza del pur bravissimo centauro, il quale potrà sempre consolarsi con il titolo delle 350, quasi sicuramente suo visto il forte ritardo in classifica di Agostini. Per Cecotto si tratta ora di fare tesoro della esperienza del suo primo anno di gare a livello mondiale: se riuscirà a disciplinarsi, l'anno venturo sarà davvero l'uomo da battere. Per Walter Villa, si è trattato di una vittoria scacciapolemiche: il bravo modenese ha dimostrato che la sconfitta patita quindici giorni fa in Belgio ad opera di Cecotto è stata soltanto un episodio: la supremazia mondiale è sempre sua e della sua ottima Harley Davidson.

E veniamo ora alle note dolenti per Giacomo Agostini: dopo il ritiro in seguito ad una caduta davvero sfortunata, il titolo mondiale adesso sembra veramente un miraggio per Giacomo; dovrebbe vincere le restanti due gare e sperare in risultati sfavorevoli per Read, per riconquistare il titolo già sfuggitogli l'anno scorso. E anche quest'anno pare proprio che sia il sornione Phil Read, abilissimo nell'approfittare delle disgrazie altrui, a giovarsi della indistruttibilità della MV Agusta, vecchia marpiona del mondiale, superata tecnicamente ma solida e potente quanto basta per piazzarsi sempre a fare da guastafeste tra le sibilanti e potentissime due tempi. Ma se vogliamo essere onesti, il vincitore morale di questo mondiale è proprio il vincitore di oggi, Barry Sheene: data la schiacciante superiorità della sua quattro cilindri Suzuki, c'è da chiedersi come sarebbe attualmente la classifica generale se il giovane inglese non fosse stato assente dalle piste per tutta la prima metà della stagione: ma alla Suzuki, evidentemente, hanno la mano infelice nella scelta dei piloti: o si «rompono», o rompono le moto (vedi l'irruente e spaccamotori Lansivuori). Yamaha e MV non possono sperare che anche l'anno prossimo tutto vada storto in casa Suzuki: se non risolveranno i loro problemi (scarsa affidabilità per la Yamaha, potenza non più incrementabile per la MV) non potranno più contrastare la strapotenza delle macchine di Sheene e Lansivuori.

Per concludere resta solo da osservare l'ottimo stato di salute dei nostri piloti e delle nostre macchine, trionfatori in anticipo in due classi di cilindrata (Pileri nella 125, Villa nella 250), generosi protagonisti nella 50 (Lazzarini è stato la rivelazione dell'anno) e ancora in lizza nella 350 (con poche speranze, tuttavia, per Agostini) e nella 500; e in quest'ultima classe, comunque vada, ci sarà sempre modo di consolarci: se vince Ago vince il nostro pilota di maggior prestigio; se vince Read vince la «vecchia signora» delle due ruote: la MV.

Jean Louis Farina



ANDERSTORP — Walter Villa verso il suo nuovo trionfo.

Arrivi e classifiche mondiali

CLASSE 50 CC
1. EUGENIO LAZZARINI (Piovaticci) 32'06"45 (media kmh. 120,1); 2. Nieto (Kreidler) 32'45"01; 3. Hummel (Kreidler) 32'54"8; 4. Nico Polane (Kreidler) 33'00"3; 5. Gerhard Thurow (Kreidler) 33' 09"4.
CLASSIFICA MONDIALE
1. NIETO, punti 84; 2. Lazzarini 67; 3. Van Zeebroek 43; 4. Rittberger 31; 5. Dorflinger 25.

★

CLASSE 125 CC
1. PAOLO PILERI (Morbidelli) 48'03"1 (media kmh. 130,4); 2. Bianchi (Morbidelli) 48'07"3; 3. Lazzarini (Piovaticci) 48'39"2; 4. Andersson (Yamaha) 48'54"2; 5. Zemsauer (Rotax) 49'38"01.
CLASSIFICA MONDIALE
1. PILERI, punti 115; 2. Bianchi 76; 3. Andersson 63; 4. Gustafsson 52, 5. Kneubuhler 43.

★

CLASSE 250 CC
1. WALTER VILLA (Harley Davidson) 50'12"5 (media kmh. 134); 2. Buscherini (Yamaha) 50'23"1; 3. Virtanen (MZ) 51'11"2; 4. Palomo (Yamaha) 51'18"3; 5. Pileri (Yamaha) 51'18"5.
CLASSIFICA MONDIALE
1. VILLA, punti 85; 2. Rougerie (Harley Davidson) 61; 3. Cecotto (Yamaha) 41; 4. Pons (Yamaha) 41; 5. Mortimer (Yamaha) 32.

★

CLASSE 500 CC
1. BARRY SHEENE (Suzuki) in 48'30"6 (alla media oraria di km. 139,100); 2. Phil Read (MV) 49' 21"7; 3. Williams (Yamaha) 49' 33"1; 4. Bonera (MV) 49'42"8; 5. Braun (Yamaha) 49'43"1.
CLASSIFICA MONDIALE
1. READ (MV), punti 81; 2. Agostini (Yamaha) 57; 3. Kanava (Yamaha) 45; 4. Williams (Yamaha) 32; 5. Sheene (Suzuki) 30.

Fra i professionisti si «salvano» gli stayers

In luce solo le promesse ai «ciclopista» di Forlì

SERVIZIO

FORLI', 20 luglio

I campionati italiani su pista organizzati quest'anno a Forlì si possono dividere in due settori distinti: quello delle categorie minori e quello dei professionisti. Incominciamo dai professionisti; uno squallore sotto tutti gli aspetti. Si sono salvati solo gli stayers dove Attilio Benfatto è stato il migliore insidiato soltanto dal tenace Avogadri che ha chiuso con 200 metri di ritardo dopo essersi tolto la soddisfazione, negli ultimi dieci minuti di corsa — prevista sulla distanza di un'ora — di ricuperare il giro di ritardo che Benfatto gli aveva inflitto a metà gara.

Va detto che Avogadri era allenato dallo svizzero Notter, uno dei migliori d'Europa, e si sa che nelle gare dietro motori gioca un ruolo di grande importanza, se non determinante, l'abilità dell'allenatore stesso. Attilio Benfatto ha così bissato il successo dell'anno scorso, magistralmente pilotato da quella vecchia volpe di Mario Dagnoni, mentre il bergamasco Algeri, che era rimasto in seconda posizione per oltre quaranta minuti, ha dovuto improvvisamente abbandonare, vittima di uno stiramento inguinale.

Per il resto buio pesto, anzi una farsa fra i velocisti con Verzini, Bonso e Gualazzini rimediati in extremis per poterli opporre al terzetto ormai stantio del nostro scattismo: Turrini, Borghetti e Cardi. Cardi e Turrini, arrivati comodamente in finale, hanno dato vita a scene che potremmo definire d'isterismo specialmente da parte del veronese che non ha saputo accettare sportivamente la sconfitta.

Fra gli inseguitori è successo di peggio. Solo quattro gli iscritti e fra questi Bonso che certamente non è all'altezza di poter disputare un torneo del genere. Nella finale, poi, fra Borgognoni e Algeri, con il primo in veste di netto favorito, la gara non è neanche iniziata per un incidente occorso in partenza al varesino così che la maglia tricolore è andata a Pietro Algeri.

Per le categorie minori il discorso cambia. Ben 250 gli atleti in gara provenienti da tutte le parti d'Italia. Fra i giovanissimi hanno dominato i ragazzi dell'Emilia.

Nella categoria esordienti addirittura tre emiliani ai primi tre posti e cioè Boni, Ravelli, Simoni, mentre fra gli allievi, ha vinto il «fenomeno» Pavirani, un romagnolo puro sangue che si è dimostrato di una spanna almeno superiore a tutti, seguito dal veneto Bonato e dagli altri romagnoli Zuppiroli e Zambardi. Fra i dilettanti il romano Giorgio Rossi si è meritato ben due titoli; quello della velocità, ed insieme a Marino Massimo, quello del tandem.

Orfeo Pizzoferrato si è confermato campione dell'inseguimento davanti al suo rivale tradizionale Masi che però è apparso nettamente a corto di preparazione.

Per concludere citeremo i laziali Olmati per l'inseguimento allievi e Grifoni degli stayers dilettanti. Luigina Bissoli della Baby Terraneo di Mariano Comense ha dominato nel ciclismo femminile aggiudicandosi i due titoli in palio, velocità ed inseguimento. La Tartagni e la Cressari sembrano ormai decisamente nella parabola discendente

a. b.

Ciclismo dilettanti

Veltro domina nel «Toscana»

DALL'INVIATO

SAN MAURO A SIGNA, 20 luglio

Giuseppe Veltro, il portacolori della Castello Chima, ha iscritto il suo nome nell'albo d'oro del Giro della Toscana dilettanti. Veltro, una delle più valide speranze del vivaio toscano si è imposto nella ventisettesima edizione della classica gara, valevole per il trofeo «Confezioni Italbags», per distacco, dopo avere sferrato un violento attacco sulla salita del Montalbano, provocando una nettissima selezione.

Il successo di Veltro — il secondo in questa stagione dopo la contrastata vittoria a S. Croce sull'Arno nel Gran Premio «Industria del cuoio» e il decimo posto al Giro d'Italia — è nettissimo.

Veltro ha dominato la corsa fin dalle prime battute e sul Montalbano, quando la fatica e il caldo cominciavano a farsi sentire, è uscito prepotentemente alla ribalta. Veltro dopo il Giro d'Italia era rimasto inattivo due settimane, un riposo salutare che ha permesso al giovane (è nato il primo luglio 1956 a Panzano di Greve in Chianti) della Castello Chima di ritemprarsi e di ritrovare le forze necessarie per affrontare una gara dura e selettiva (resa ancor più severa dalla giornata torrida) come il Giro della Toscana, magnificamente organizzato dagli amici e compagni della Casa del popolo di S. Mauro a Signa e dalla Società Alfacure di Firenze.

Ad eccezione di Goffetti (secondo arrivato), Bogo (terzo), Mazzantini, Piacenti, Mezzani, Poltri, Bonini e Battaglini, che si sono messi in evidenza, non sapremmo chi assolvere al termine di questo combattuto e veloce confronto. Forse era troppo duro per velocisti come Mammarella e Tinchella.

g. s.

ORDINE D'ARRIVO

1. GIUSEPPE VELTRO (Castello Chima di Firenze), che copre i 170 km. in 4.2' alla media di 40,110; 2 Uriano Goffetti (Monsummanese S. Giacomo) a 1'5"; 3. Alberto Bogo (Salco Empoli) s.t., 4 Leonardo Mazzantini (Cap Branzi Firenze) s.t.; 5. Marzio Mezzani (Fiorella Pieve a Nievole) s.t.

A Carlo Bonomi la «classica» Viareggio-Bastia e ritorno

VIAREGGIO, 20 luglio

(br.bogi.) La Viareggio-Bastia-Viareggio è stata vinta dal pilota della Martini Carlo Bonomi che ha coperto la distanza di 202 miglia nel tempo di 3 ore 26'29" 4 decimi, alla media di km 108,703.

Al secondo posto si è classificato Giulio De Angelis della scuderia Ufo Eria Marine.

La classica Viareggio-Bastia valevole quale dodicesima prova del campionato mondiale, quinta del campionato europeo e quarta del campionato italiano si è svolta con tempo bello, mare poco mosso, vento da terra.

Motocross: Angiolini a Serramazzoni

SERRAMAZZONI, 20 luglio

Emozioni a non finire nella sesta prova del Campionato italiano di motocross per la classe 500 svoltasi oggi sul tracciato del Crossodromo di Serramazzoni sull'Appennino modenese dove l'atteso duello tra gli eterni rivali Angiolini, campione in carica, e Piron che guida l'attuale classifica, è durato una sola manche, la prima, vinta da Piron davanti ad Angiolini e a Cavallero dopo una accanita lotta. Nella seconda prova era ancora l'alfiere della CZ a partire in testa ma senza concludere il giro lasciando così via libera ad Angiolini.

«Sono finito — ci ha detto Piron — contro una balla di paglia che ostruiva, cambiando il percorso della prima manche». I dirigenti del Motoclub Borsari, organizzatori della prova, hanno smentito l'accusa di Piron. Resta comunque il fatto che il pilota della CZ si è trovato fuori gara senza riportare fortunatamente conseguenze fisiche e senza compromettere la corsa al titolo.

Va detto che il successo di Alberto Angiolini è stato meritato poichè si è battuto con classe e spericolatezza.

A Scano il titolo italiano dei welter

SANTA TERESA DI GALLURA, 20 luglio

Il pugile Marco Scano ha conquistato il titolo italiano dei pesi welter battendo il detentore Domenico Di Jorio ai punti

In tono minore sotto il sole cocente delle Madonie

Per la 10ª volta l'Alfa Romeo si aggiudica la «Targa Florio»

La vettura milanese condotta da Merzario-Vaccarella ha confermato le sue doti di resistenza

PALERMO, 20 luglio

Si è ridotta male la Targa Florio, una volta la corsa su strada più antica del mondo, lodata ovunque e adesso caduta proprio in basso. Perfino il pubblico l'ha snobbata: ben pochi gli spettatori lungo il tracciato delle Madonie. L'unica nota positiva l'ha offerta l'Alfa Romeo 33 TT 12 di Arturo Merzario-Nino Vaccarella, affermatasi per la decima volta nella Targa, in 4 ore 59' 18" e 7 decimi, alla media di 115,464.

Sotto un sole cocente, su di un fondo stradale scivoloso, la vettura milanese ha confermato le sue doti di resistenza. Sul circuito misto siciliano, autentico banco di prova per qualsiasi tipo di macchina, l'Alfa ha viaggiato agevolmente seminando via via le vetture superstiti. La selezione è stata infatti terribile: giro dopo giro moltissime vetture erano costrette al ritiro. Purtroppo la data prescelta per questa corsa non si è rivelata felice, come quando la gara era valida per il Mondiale marche.

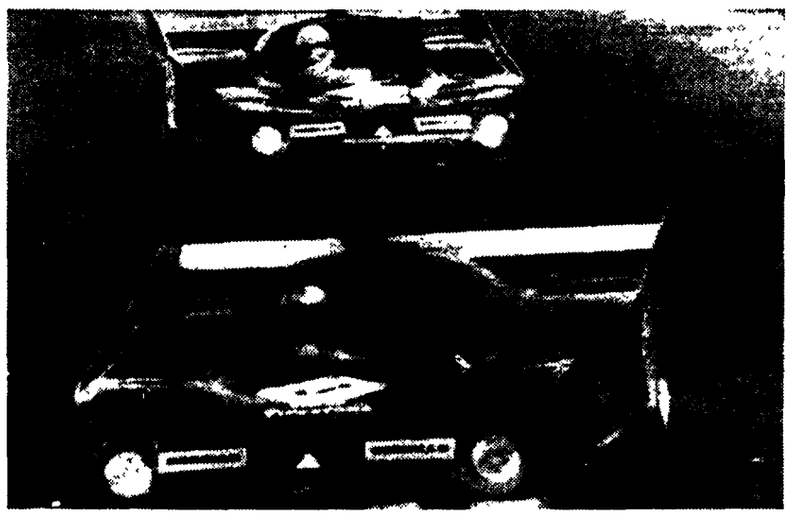
L'Alfa era scesa in pista nell'intento di impostare una gara tranquilla, però nel primo giro la vettura affidata a Mario Casoni è subito uscita di scena per la rottura del semiasse sinistro. Merzario è allora filato dritto al comando, evitando però di spingere troppo a fondo. Dopo due giri saliva sulla vettura Vaccarella, idolo locale, ritornato in questa occasione alle corse dopo la decisione di ritirarsi dall'attività due anni orsono. Il pilota palermitano ha ravvivato il ritmo della corsa durante il quarto giro, tanto è vero che faceva segnare il giro più veloce della giornata, in 35'44", alla media di 120,895.

Questo ritmo brioso imposto da Vaccarella metteva ko gli inseguitori più immediati, cosicchè il distacco tra la vettura di testa e quella inseguitrice aumentava sensibilmente. Da notare che la media è poi salita leggermente nel corso del quinto giro, e nel sesto e nel settimo, mentre è scesa nell'ultimo; ma ormai il successo era conquistato.

Un po' al di sotto delle aspettative le prestazioni della Lola di Nicodemi-«Gero» e delle due Lancia Stratos di Pregliasco-Bologna e Schon-Pianta, attardati tra l'altro da ben tre forature di pneumatici, di cui due nel corso dell'ultimo giro.

Alla luce di questo successo Vaccarella, a 42 anni suonati, ha ottenuto la sua terza vittoria della Targa Florio, impresa riuscita in precedenza solo a Umberto Maioli e Gendebien.

Ninni Geraci



Arturo Merzario al volante della sua Alfa Romeo.

Morto un motociclista al «Mugello Mille»

SCARPERIA (Firenze), 20 luglio

Il giovane corridore motociclista Carlo Fiorentino, di 22 anni, di Dolo di Venezia, è morto sulla pista del Mugello in seguito ad una caduta nella quale ha riportato la frattura della colonna cervicale.

L'incidente è accaduto al sessantottesimo giro dei 191 previsti nel corso della «Mugello Mille» motociclistica, seconda prova della Coppa Europea di durata riserva in alle maximoto. Si trattava della prima corsa sulla lunga distanza per il giovane pilota in gara con una «Guzzi 850». Giunto all'altezza della curva «arrabbiata due», la moto è andata diritta abbattendo oltre quindici metri di rete protettiva. Il giovane, prontamente soccorso, è morto mentre lo trasportavano nel vicino ospedale di Luco di Mugello.

La prova è stata vinta dall'equipaggio italo spagnolo formato da Ferrari e Grau su «Ducati 900».

Bianchi

CAMPIONE DEL MONDO 1973

trionfa al TOUR de FRANCE vincendo con

VAN LINDEN

la tappa Melun-Senlis

F.I.V. Edoardo Bianchi s.p.a. - 24047 Treviglio (BG)
Telefoni (0363) 43.341 - 43.342