

Parigi-Bruxelles, ultima classica franco-belga

Volata di Maertens: battuto ancora Merckx

Settimo l'iridato Kuiper - Assenti gli italiani

BRUXELLES 14 settembre Freddy Maertens ha vinto la Parigi-Bruxelles, ultima classica della stagione ciclistica franco-belga. Maertens ha battuto allo sprint Eddy Merckx, mentre il campione del mondo olandese Kuiper, si è piazzato soltanto settimo a 15 dal vincitore.

La corsa è stata velocissima e assai combattuta. Basti a dire che Maertens ha stabilito il nuovo tempo record della corsa concludendo in 6 ore 11'30 alla media di km orari 47'079. Il percorso era di 291.500 chilometri spesso interrotto da bruschi saliscendi. La selezione è stata durissima tanto che dei novantasette partiti solo ventisei hanno concluso la gara.

Alle spalle di Maertens e di Merckx si sono piazzati a 3' Dierckx, Polletier e Quindt Verbeeck che ha preceduto Jacobs e Kuiper il primo dei non belgi. Nessun italiano era in gara in quanto sabato si è disputato a Padova il tricolore a squadre.

La Parigi-Bruxelles ha rappresentato anche l'ultima delusione per Eddy Merckx sconfitto al campionato del mondo, battuto oggi per un soffio anche sul traguardo, meno ambito ma comunque prestigioso, di Bruxelles «Tenterò» - ha detto Merckx - nel Giro di Lombardia. Ma la stagione è stata dura e non si può dire che lo sia arrivato alla fine nelle migliori condizioni di forma».



BRUXELLES - Freddy Maertens con i fiori del vincitore

A Pizzini il Giro della Valle d'Aosta

L'ultima tappa vinta da Vandì «a tavolino»

AOSTA, 14 settembre Leone Pizzini, del «G.S. Pizzini» di Morbegno, si è aggiudicato il giro della Valle d'Aosta, conclusosi oggi con la tappa Pont San Martin Aosta.

L'ultima frazione si è conclusa con la vittoria «a tavolino» di Alfio Vandì, che sul traguardo era stato preceduto da Giovanni Fedrigo. Quest'ultimo però è stato squalificato dai giudici per irregolarità nello sprint finale.

La sesta ed ultima tappa del Giro si è animata ai piedi della salita delle colle di San Pantaleone (m. 1645) «tutto» della corsa, quando un quartetto - composto da Lorenzo Miotto, Rossi e Botteon - ha raggruppato una manciata di secondi sul gruppo dei migliori. A metà della collina però, un gruppetto con presidente Vandì e la maglia rossoneria Pizzini ha raggiunto i primi e, poco dopo, lo stesso Vandì ha lasciato tutti transitando solo in cima alla salita e precedendo di alcuni secondi Colombo e Fedrigo.

A questo punto Pizzini, che negli ultimi due tornanti aveva perso terreno dai primi, aveva un distacco di 1'40" da Colombo, che era il leader virtuale della classifica. Ma nella discesa da Torgnon a Chatillon e sul piano successivo la maglia rossoneria aveva un'impennata e riduceva sensibilmente il distacco da Vandì, Colombo e Fedrigo, lanciati insieme verso il traguardo. Così all'arrivo Pizzini aveva un ritardo di soli 36" dal primo e conquistava la vittoria finale.

Il giro della Valle d'Aosta di quest'anno è stato particolarmente valido dal punto di vista tecnico (e fa fede la media finale di 39,25) ed ha dimostrato che il ciclismo italiano può ancora disporre di giovani elementi di sicuro valore. Leone Pizzini, in particolare si è rivelato ben degno della vittoria finale.

ORDINE D'ARRIVO 1. ALFIO VANDÌ (Sarlis), 3 ore 21' alla media di 48,283 2. Annunzio Colombo (Icica) a 3' 3. Claudio Corti (Illa) a 36" 4. Leonardo Mazzantini (Rapbranzi) a 1' 5. Carlo Zoni (Lainassese Brooklyn) a 1' 6. Pier Angelo Dell'Acqua (Lainassese Brooklyn) a 1' 7. Mario Perma (Mazzantini) a 1' 8. Claudio Comino (U.C. Canino) a 1' 9. Luciano Loro (V.C. Campagnolo) a 1' 10. Leone Pizzini (G.S. Pizzini) a 1'.

CLASSIFICA GENERALE FINALE 1. LEONE PIZZINI (G.S. Pizzini) che copre gli 852 km del giro della Valle d'Aosta in 28' alla media di 39,25 km/h. 2. Annunzio Colombo (Icica) a 28' 3. Vandì (Sarlis) a 33' 4. Pier Angelo Dell'Acqua (Lainassese Brooklyn) a 37' 5. Luciano Loro (V.C. Campagnolo) a 38' 6. Mario Perma (Mazzantini) a 41' 7. Claudio Corti (Illa) a 41' 8. Franco Preda (Niletta) a 42' 9. Leonardo Mazzantini (Rapbranzi) a 43' 10. Antonio D'Alonzo (Tiziana) a 43' 18'.

Basket: una Chinamartini con nove piemontesi

TORINO, 14 settembre (a.m.) L'abbinamento Auxilium Chinamartini che deve portare i colori torinesi nel campionato A.1. di basket è stato presentato ufficialmente a Pessione vede degli stabilimenti Martini presenti i dirigenti delle due società ora consorelle. Sono stati illustrati i programmi della squadra e i nuovi acquisti gli «assistenti» organizzativi per migliorare l'organizzazione e rendere più incisiva l'azione promozionale nei confronti della pallacanestro onde creare «base» più larghe.

Dopo l'abbinamento con la Martini la seconda nota lieve è venuta con il arrivo di un nuovo allenatore il bravo Augusto Giorno ex azzurro, elemento di punta di una famiglia di insigni cestisti. Giorno «sostituirà» Lajos Toth (che da molte stagioni assiste la squadra e che è stato in grado di farla giungere alla massima divisione) il quale di veterani «general manager» della formazione cioè direttore tecnico.

Gli atleti sono: A betto Merlino capitano, Bruno Riva e John Laig gli unici reduci di una squadra che entro tre anni fa nella massima divisione (essendo stati ceduti Cagliari, Frediani Anconeta e Sarcetti) i giovani Cerrito, Ceolin, Alberto Marietta, Aldo Cervino, Roberto Palea, Matteo Milton che già l'anno scorso fecero il loro ingresso in formazione e i nuovi acquisti Toni Delli Carreri, Ernesto Cima, Francesco Carrucci e Giorgio Paschetta, che due anni fa fu impiegato in prima squadra mentre la scorsa stagione peregrinò in formazioni minori.

Di questi undici giocatori nove sono piemontesi come è stato sottolineato con soddisfazione durante la conferenza stampa. Frutto di una politica regionale del basket perseguita dai dirigenti della società.

Campionato italiano di marcia a Luino

50 chilometri di pioggia per il trionfo di Visini

Al secondo posto Franco Vecchio e terzo l'intramontabile Pamich

DALL'INVIATO

LUIÑO, 14 settembre Il pronostico diceva Vittorio Visini, e Vittorio Visini è campione d'Italia - per la sesta volta consecutiva - sulla tremenda distanza di cinquanta chilometri i campioni di quest'anno erano particolarmente importanti, perché dovevano fare il punto dopo una lunga stagione e proporre i nomi degli atleti in grado di difendere bene i nostri colori al Trofeo Luino, vero e proprio campionato mondiale di marcia.

più forte, e ha vinto al termine di una gara splendida, sotto la pioggia, in una giornata umida e fredda che confondeva le acque cupe del lago Maggiore coi contorni grigi delle montagne. La partenza (7,45 del mattino) obbliga tutti a una levataccia. Dopo pochi chilometri il sudore e la pioggia intridono le maglie multicolori dei trentasei atleti in gara. I primi cinque passano proponendo un quartetto (Franco Vecchio, Vittorio Visini, Pierangelo Fortunati e Paolo Greccucci) inseguito da un più folto drappello comprendente anche quell'Abdon Pamich che risulterà, a fine gara, come un protagonista «eccellente» di Franco Vecchio, campione olimpico, campione d'Europa, detentore di cento record, per chi non lo sapesse, ha 42 anni.

Nel poker di testa c'è Pierangelo Fortunati, un milanese indomito che non si è ancora convinto di non essere in grado di tener testa ai migliori. «E' un problema mentale» ci dirà a fine gara. «Quando mi sarò convinto di essere alla loro altezza riuscirò anche a tenergli testa». Pierangelo molia al settimo

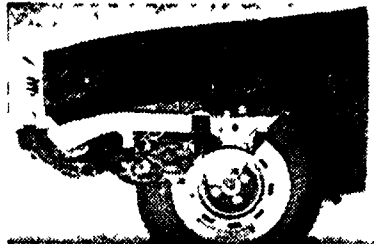
A «Biplano» di Bach il Bancarella-sport

PONTREMOLI 14 settembre Il libro vincente del Bancarella sport «Biplano» di Riccardo Bach edizioni Rizzoli il secondo premio è stato assegnato a «Gianfranco» di Gianfranco Rizzoli. La giuria ha poi assegnato il terzo premio a «Le» di Franco Vecchio (ed. NED) il quarto premio a «La» di Giacomo Agostini (Carlo Valentini) Giovanni di Ottavio il quinto premio a «La vita è sport» di Carlo Bruzualini (ed. Mondadori).

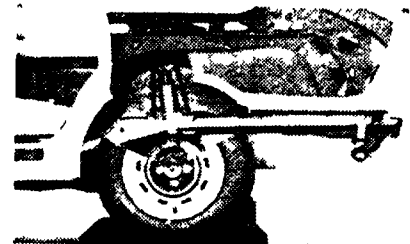
Advertisement for ITALTURIST, featuring text about organizing football matches between Poland and Italy, with contact information for various cities like Genova, Milano, Bologna, Firenze, and Torino.

RI-MOTORI MOTORI MOTORI-MO

PROVATE DUE DELLE TRE TUTT'AVANTI DELLA CHRYSLER FRANCE



Le convenienti nuove Simca



Un prezzo decisamente concorrenziale per vetture di questa classe - Rispondono egregiamente alle esigenze dell'automobilista medio - Le prestazioni e i consumi - Esclusi i poggiatesta tutti gli accessori sono di serie

A Deauville, durante la conferenza stampa di presentazione delle nuove Simca 1307 e 1308 si è parlato esplicitamente di dumping di vendita sottocosto. L'amministratore delegato della Chrysler Italia (aveva appena finito di annunciare che a novembre da noi si potrà comprare una Simca 1307 GLS con 2.980.000 lire una Simca 1307 S con 2.868.000 lire una Simca 1308 GT con 3.115.000 lire aggiungendo che questi prezzi sono comprensivi di IVA e trasporto e includono tutti gli accessori montati di serie sulle vetture ad eccezione del poggiatesta sulla Simca 1308 GT) quando ha udito la parola dumping ha ammucchiato soddisfatto ed ha passato la palla ai dirigenti della Chrysler France.

Il prezzo di vendita ufficiale della Chrysler France per le nuove Simca 1307 e 1308 è di 2.980.000 lire per la 1307 GLS, di 2.868.000 lire per la 1307 S, di 3.115.000 lire per la 1308 GT. Nel traffico cittadino le tre vetture percorrono rispettivamente 9,26, 9,52 e 9,26 km con un litro di benzina.

no lunghezza m 4,245, larghezza m 1,680 altezza m 1,400 - con buona capacità di trasporto bagaglio - e qui abbiamo 473 dmc che possono diventare 1.400 dmc ribaltando i sedili posteriori - con buone prestazioni e con modesti consumi.

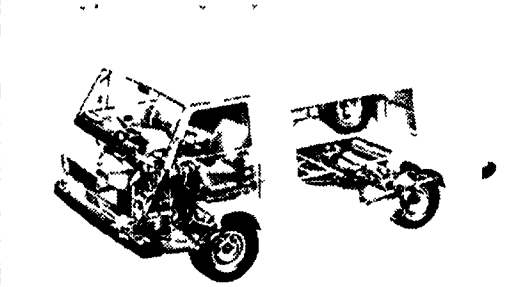
A quest'ultimo proposito tanto vale fornire i dati della Casa, che non abbiamo potuto controllare ma che sono garantiti dall'aprato francese della motorizzazione Accelerazioni un km da fermo in 37"8 per la 1307 GLS, in 35"8 per la 1307 S, in 35"4 per la 1308 GT. Consumi a velocità costante di 90 e 120 km/h 14,49 e 11,11 km/litro per la 1307 GLS, 14,08 e 10,52 per la 1307 S, 14,08 e 10,98 per la 1308 GT. Nel traffico cittadino le tre vetture percorrono rispettivamente 9,26, 9,52 e 9,26 km con un litro di benzina.

Le nuove Simca come si può vedere dalla foto che ritrae una «1307 S» hanno una linea molto gradevole anche se non del tutto inedita. Inconfondibili invece per il frontale e per i paraurti in resina rinforzata in grado di sopportare senza danni urti sino a 10 km orari. Nella foto del titolo due particolari (anteriore e posteriore) di uno scapato della vettura Sia la «1307» che la «1308» hanno sospensioni completamente indipendenti e doppio circuito frenante (dischi anteriormente, tamburi posteriormente) con servocomando a depressione e limitatore di frenata antibloccaggio agente sulle ruote posteriori in funzione del carico.

Prima prova della più piccola delle Volkswagen

Eccellente la Polo in versione Italia ma forse bisognerà aspettarla ancora

È parente strettissima della Audi 50 - Ha un motore di 895 cmc con una potenza di 40 CV 132 chilometri l'ora la velocità massima e di crociera - Un prezzo orientativo - Presentato a Verona anche un veicolo per trasporto leggero



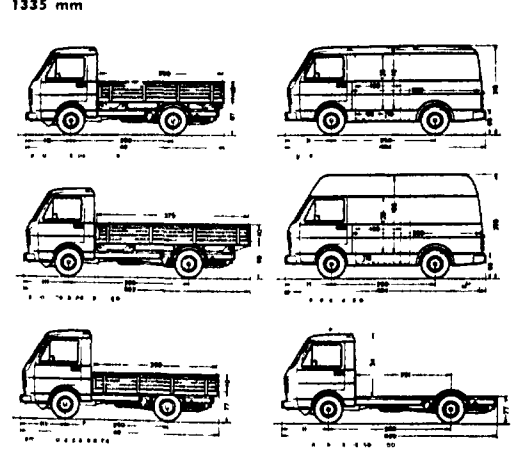
Il furgone Volkswagen TL visto in trasparenza il motore è un quattro cilindri a benzina di 75 CV il cambio è posto sopra l'asse anteriore. La trazione è sulle ruote posteriori attraverso albero cardanico e differenziale.



La Polo ricorda molto da vicino nella linea della carrozzeria e nella impostazione meccanica la Audi 50. La più piccola delle Volkswagen ha un vano bagagli variabile da 280 a 640 litri al quale si accede dal portellone posteriore.



Un modello sezionato della Polo mette bene in risalto la struttura della vettura e la meccanica. Il motore della Polo è un quattro cilindri raffreddato ad acqua di 895 cmc di cilindrata ed eroga una potenza di 40 CV. La vettura è lunga 1550 mm e larga 1335 mm.



I vari allestimenti del Volkswagen Trasporto Leggero.

Nel primi sei mesi di quest'anno Volkswagen ha venduto in Italia 27.000 vetture contro le 18.000 automobili vendute nello stesso periodo dello scorso anno. Non stante un calo globale delle vendite di autovetture del 23 per cento. La quota di mercato della casa tedesca è così passata in Italia dal 11,86 per cento al 3,82 per cento. In Germania, nei primi sette mesi del '75 le vendite del gruppo Volkswagen hanno registrato un incremento del 13,2 per cento contro un incremento generale del 16,5 per cento.

Questi dati - forniti a Verona nella nuovissima sede della società dall'amministratore delegato dell'Autogerma, in attesa delle marche Volkswagen, Audi, NSU e Porsche - dimostrano due cose in primo luogo che le nuove vetture della gamma Volkswagen e Audi hanno incontrato il favore del pubblico italiano, in secondo luogo che il mercato automobilistico in Germania ha ripreso a tirare contro ogni pessimistica previsione.

Ma un'altra cosa che le riduzioni di personale avvenute negli stabilimenti della Volkswagen sono state anche dal punto di vista degli industriali un errore. Non a caso l'amministratore delegato dell'Autogerma è stato evasivo quando è stato chiesto quando cominceranno le consegne in Italia della «Polo», la vettura che è stata oggetto dell'incontro con la Casa di Verona. «Non caso» ha definito il provvisorio «di questo momento» il prezzo di 2.150.000 lire (IVA compresa) fissato per la Polo, evidentemente all'Autogerma non siamo fino a che punto la fabbrica può assicurare il rifornimento del mercato italiano proprio in un settore di cilindrata - che è intorno al litro - sul quale si vanno orientando gran parte degli utenti.

Questa incertezza potrebbe avere riflessi negativi sulle vendite di una vettura che sembra studiata apposta per il mercato italiano, tanto che sarà importata in una sola versione contro le due versioni offerte in Germania. Ma dotata di serie di accessori (lunotto termico pneumatici radiali, copribavole, indicatore del livello benzina) e che per la versione «Lusso» tedesca sono offerti in opzione.

La conferma che la Polo è una vettura tagliata su misura per l'automobilista medio italiano - una prima impressione in questo senso - è venuta durante la guida in occasione della presentazione della scorsa primavera al Salone di Ginevra - l'abbiamo avuta nel corso di una prova su strada e su strada normale da Verona a Garda e ritorno.

Subito dopo si apprezza la tenuta di strada garantita da un sistema di sospensioni indipendenti sulle quattro ruote - esaltata nella guida «sportiva» da una certa durezza di molleggio che non va a discapito del confort di marcia.

Durante la prova abbiamo avuto modo di valutare come più che soddisfacenti, dato il tipo di vettura, le doti di ripresa e di accelerazione (da 0 a 100 km/h in 21,2 secondi) e la velocità massima, che è di 132 km/h e che la Casa - come è tradizione della Volkswagen - garantisce anche come velocità di crociera.

Contenuti anche i consumi che la Casa indica come segue: 13 litri per 100 km in Germania, 10,98 litri per 100 km alla velocità costante di 80 km/h, 6,6 litri per 100 km alla velocità costante di 100 km orari.

Molto bene rifinita in tutti i particolari con un assetto di guida più che soddisfacente grazie alla possibilità di regolare a piacere la posizione del sedile di sinistra, assai spaziosa sia per i passeggeri (cinque), che per il bagaglio questa tre porte a trazione anteriore con ridottissimi ingombri esterni e di grande maneggevolezza presenta per noi un piccolo neo: il sistema frenante (sia pure con impianto a circuiti doppiati diagonalmente) utilizza freni a tamburo sulle ruote posteriori in luogo della ormai tradizionale combinazione disco-tamburo ed è così causa di qualche incertezza almeno al primo approccio con la vettura.

Ciononostante e lo dimostra il andamento delle vendite sul mercato tedesco la Polo è certamente destinata ad un grande successo, sempre che le consegne non subiscano ritardi.

Chi non ha la patente non può manovrare un'automobile stando il volante anche se il motore è spento. Lo ha sentito zio in un'aula di scuola e nell'esaminare il ricorso in appello presentato dal signor Antonio Garbiba di 23 anni che in primo grado era stato condannato per guida senza patente a due mesi di arresto e 10 mila lire di ammenda. Il Tribunale ha confermato la sentenza in quanto il giovane riconosciuto di primo grado responsabile di guida senza patente Antonio Garbiba il 23 marzo 1972 venne sorpreso dal carabinieri a un'automobile stando il volante anche se il motore è spento e sotto la spinta di un giovane. Nota: la circostanza militare avevano chiesto ai conduttori i documenti di guida. Non avendo il Garbiba venne contravventato e denunciato per guida senza patente.