

Dopo uno sprint sofferto con vento contrario

Memnea solo 21"01 nei 200 m. a Rieti

A Livorno record italiano nel salto in alto di Francesco Fortini con m. 2,23

Marcia: tre atleti meritano Montreal

L'atletica leggera sta stringendo i tempi: le preliezioni si sono esaurite, gli incontri internazionali sono a meta strada.

DALL'INVIATO

RIETI, 13 giugno

Sono le 18,10. Pietro Memnea con la maglia arancione dell'Atletica Rieti occupa la quarta corsia e si appresta a correre i 200 metri che dovrà chiudere in 1'00"01.



Pietro Memnea ha deluso a Rieti.

In attesa di incontrare Valdez

Monzon punta 250.000 dollari su... Monzon

I due rivali in allenamento a Parigi

Manonano due settimane scarse al 26 giugno giorno fissato per la super-sfida che opporrà, nel ring di Montecarlo, l'indiano argentino Carlos Monzon al pectorale colombiano Rodrigo «Rocky» Valdez.

co. A Parigi ha scelto il Club Mediterranee di Neuilly per allenarsi all'aria aperta. La belva si è risvegliata dal suo torpore dimenticando soldi e donne ed è pronto a distruggere.

Sabato e domenica della scorsa settimana la marcia italiana ha affrontato un duro impegno a Parigi.

Avversari degli azzurri — in un quadrilatero che ha ormai tradizione — erano tedeschi democratici, francesi e svedesi. I ragazzi di Pino Dordoni si sono classificati al secondo posto nella classifica a squadra dopo aver conquistato piazzamenti di rilievo nelle tre gare individuali.

Domenico Carpentieri dovrebbe dedicarsi anima e corpo (un ritorno al discesa) a una marcia marciante.

Abbiamo chiesto al belga Lambert Michx, ventisei anni, vincitore di Mønster sui 100 secondi oggi in 21"18, quale impressione gli ha fatto il primista italiano, Michx, ragazzo cordiale che di professione fa l'interprete presso la Comunità Europea.

Dopo Memnea tocca a Marcello Fiasconaro, impegnato sugli ottocento metri. Marcello ha il volto terreo. Lo ricordo su benissimo come la pila di Rieti e l'ultima spiaggia della sua carriera di atleta.

La gara, infatti, si fa tattica e «March» rimane inchiodato nel plotonone dei sette atleti. Per dipanarsi l'atleta in maglia arancione corre a lungo al largo sculpando inutilmente energie.

biemi. Il mistero Memnea è il grande mistero dell'atletica nostrana. Il ragazzo è deprestante e non sa le sentie di altre gare l'avventura olimpica.

Nel disco Armando De Vincenzi ha subito una sorprendente sconfitta con il belga Georges Schroeder (59 e 65 contro 59,60). Prima della gara il colosso asolano manifestava pensieri che riflettevano la stanchezza di una stagione assai impegnativa.

Chiusura in bellezza con la notizia, proveniente da Livorno, di Riccardo Fortini che centra il record italiano del salto in alto con un magnifico balzo di 2,23 metri.

Prima di volare a Parigi, dove si trova in questi giorni, Monzon ha detto fuori dai denti: «Non conosco quel Valdez e non m'interessa sapere che cosa abbia. Il giorno della gara mi attendono con Briscoe, trasmesso alla Televisione, io giocavo a carte con gli amici. Quella partita era più importante per me, che non sapere come il colombiano tira i suoi pugni...».

Anche Rodrigo «Rocky» Valdez si sta allenando a Parigi. Alloggia con il manager G. Ciancy, con il trainer «Chino» Gouin, con gli «sparring» Miguel Hernandez, portoricano e Ali Perez di origine cubana, entrambi pesi medio e solo paragonabili all'altro del 10 luglio 1975, organizzato da Jack Solomons nelle Earls Court di Londra.

Nella gara delle 250, che nel programma segue quella delle 350, Gianfranco Bonera torna infatti, finalmente alla vittoria.

«Sugary» Robinson prima di iniziare la sua sesta sfida con Jake La Motta sbilò: «... un po' per Jake sarebbe niente, voglio punirlo con una lunga tortura...». Sugar Ray manenne la terribile promessa, il Tour de Corse, si arrese sfinito nel 13° assalto e dopo per lui incominciò un rapido declino.

Monieur Jean-Luis Mechen, sindaco di Montecarlo, sostiene che questo «festival» dei pesi medio e solo paragonabili all'altro del 10 luglio 1975, organizzato da Jack Solomons nelle Earls Court di Londra, che vide Robinson sconfitto da Randy Turpin il tragico malato di Leamington più giovane di 8 anni della sua illustre vittima, fu un «meeting» storico.

Ed ecco in pista le 500, dove Lucchinelli sfida Agostini, Cecotto e tutta l'illustre compagnia. Lo spezzino va subito al comando seguito da Ferrari e Cecotto con Agostini in ritardo per una brutta partenza.

Lucchinelli non ha tradito le attese degli sportivi

Misano: giornata nera per Agostini Cade nella «350» e perde nella «500»

Oltre allo spezzino si sono imposti Bonera nella 250, Cecotto nella «tre e mezzo» e Pileri nella 125

DALL'INVIATO

MISANO ADRIATICO, 13 giugno

Lo spezzino Marco Lucchinelli non ha tradito le attese e pur dichiarando che avrebbe corso senza risultare troppo, pensando principalmente a fare punti per il campionato italiano di cui il Gran Premio Città di Forlì era la terza prova, ha dominato la gara delle 500 dal primo all'ultimo giro confermandosi pilota di rango.

Per i due grandi malati dell'atletica italiana le notizie non vanno migliori. Le gare di Rieti dovevano servire, infatti, non solo a far vincere allo sport italiano non sono fantasia. E non è scritto da nessuna parte che a Montreal non ce ne scappi un'altra.

gramma vanno in pista le 350. La partenza è buona per Cecotto che conclude il primo giro in testa seguito da Lega, Agostini, Korhonen e Uncini.

vantaggio, alla curva «Bruttapela» (quella che immette sul rettilineo d'arrivo) cade (per fortuna senza riportare danni) e lascia Consalvi, che è riuscito a superare Cecotto, al comando della corsa.

Con una partenza velocissima, Pileri, in sella alla bicilindrica Morbidelli disco rotante, si porta subito in testa e a conclusione del giro ha già un notevole vantaggio sul gruppo in mezzo al quale Bonera cerca di farsi largo.



MISANO — Marco Lucchinelli in piena azione.

«Basterà un destro di Rodrigo per chiudere la partita...». Leggendo il pronostico di Emile, Monzon ha di-grignato i denti.

Nella preparazione l'indio è sempre meticoloso, un mania-

giuseppe Agostini

Ed ecco in pista le 500, dove Lucchinelli sfida Agostini, Cecotto e tutta l'illustre compagnia. Lo spezzino va subito al comando seguito da Ferrari e Cecotto con Agostini in ritardo per una brutta partenza.

Con una partenza velocissima, Pileri, in sella alla bicilindrica Morbidelli disco rotante, si porta subito in testa e a conclusione del giro ha già un notevole vantaggio sul gruppo in mezzo al quale Bonera cerca di farsi largo.

«Basterà un destro di Rodrigo per chiudere la partita...». Leggendo il pronostico di Emile, Monzon ha di-grignato i denti.

CLASSE 200: 1. Lucchinelli (Suzuki) 23'13 alla media di km. 143,74; 2. Agostini (Suzuki) 23'16,4; 3. Cecotto (Honda) 23'40,8; 4. Canton (Suzuki) 24'02,9; 5. Gianfranco Bonera (Honda) a un giro, 23'58,7; 6. Lucchinelli 174" alla media di 148,43.

Per la seconda gara del pro-

motori

La Lancia ha cessato la produzione del coupé

Per la Fulvia record di vendite e vittorie

Una Beta con motore di 1300 cc sostituirà in autunno la famosa vettura

Alla fine di maggio è uscito di produzione l'ultimo modello di montaggio dello stabilimento Lancia di Chivasso (foto a fianco) il modello Fulvia coupé.

disegnata la parte frontale della vettura e infine nel 1973, usciva la «Serie 3», anche nell'allestimento Montecarlo. Dagli 80 CV della prima Fulvia coupé si era arrivati a oltre 100 CV.

La bontà dell'impostazione meccanica della Lancia Fulvia (motore a quattro cilindri a V stretto con doppio albero di distribuzione in testa, trazione anteriore) ha trovato negli anni di piena affermazione un successore: una versione di 1300 cc del coupé Beta, la cui presentazione sul mercato è prevista per il prossimo autunno.



Una Lancia Fulvia Coupé

Presentata nella primavera del 1965 come versione gran turismo della berlina Fulvia, questa vettura ha accompagnato il suo successo commerciale con una forse irripetibile messe di affermazioni sportive in gare di rally e velocità: sono circa 2800 le vittorie assolute di classe, ottenute dai piloti ufficiali della Lancia e da clienti privati, sulla Fulvia coupé in Italia ed all'estero, molte delle quali di ribonanza mondiale.

Il primo coupé Fulvia del 1965 aveva la cilindrata di 1216 cc: l'anno successivo usciva la prima versione HF, prettamente sportiva, con la quale la Squadra corsa Lancia e numerosi clienti, sempre più numerosi, iniziavano la partecipazione alle corse.

Ma quando passa una BMW, nessuno discute. Che aggiungere? Chi sa se nel 2026 il centenario del motore bicilindrico della BMW verrà festeggiato con un altro premio?

La motocicletta premiata al «Roma Motor Show»

Ha 50 anni il motore della BMW R-90-S

Una due ruote che, anche se non del tutto esente da critiche, è sempre guardata con rispetto dagli appassionati delle moto

Nel corso del «Roma Motor Show» organizzato dalla rivista Motor, è stato assegnato il «Premio a una moto» alla BMW R-90-S.

C'è di più: i motociclisti, come è noto, non risparmiano le più feroci e caritatevoli critiche a nessuna moto, e ogni peccato veniale delle due ruote è divenuto peccato mortale. Nel caso della BMW

questo non accade: la grande tedesca non è esente da critiche, ma per qualche peccaio il telaio non è un portento, i comandi (pur lussuosi) sono bizzarramente dispo-



Una BMW R-90-S fotografata al «Roma Motor Show».

La assegnazione del premio alla BMW R-90-S si presta a qualche considerazione. Si dice infatti che ci siano due categorie di motociclisti: quelli normali e quelli che vanno in BMW. Ma allora questa BMW, diranno i profani, deve essere qualcosa di sensazionale, di avveniristico, il meglio del meglio, il prodotto del Duemila generalmente anticipato ai giorni nostri dai tecnici della Casa bavarese.

Richiesta dell'ANITA a proposito di pesi e dimensioni

Riconoscere la portata potenziale dei veicoli industriali circolanti

L'applicazione delle norme sui pesi e le dimensioni dei veicoli industriali è stato l'argomento al centro di una riunione del Consiglio nazionale dell'ANITA (l'Associazione degli autopartori) svolta a Piacenza.

Una delle più importanti secondo l'ANITA — e quella del riconoscimento della portata potenziale dei veicoli già in circolazione, affinché quelli tecnicamente atti ad una maggior capacità di carico, possano essere usati fino alla concorrenza dei limiti più elevati di peso previsti dalla nuova legge.

Due volumi di

Storia del motociclismo agonistico

«I giorni del coraggio», «I giorni dell'ira e del futuro», questi i titoli dei due volumi che Ezio Pirazzini, ha dedicato alla storia del motociclismo agonistico. I due volumi, editi da Calderini, L. E. 8000, si riferiscono a quelle che l'autore considera le due principali «fasi storiche» del motociclismo. Prima la fase «epica» («I giorni del coraggio»), quando le leggende gesta dei cavalieri del rischio sembravano la rappresentazione drammatica del mito di un'umanità lanciata verso un progresso «irreversibile».

La risposta di Pirazzini a quest'ultima domanda è la risposta di un uomo che ha vissuto in prima persona le vicende di questo sport e che ha visto crescere le passioni delle migliaia di piloti che da quasi 70 anni si buttano in pista a cavallo di quegli assegni straordinari dei dirigenti federali, della pirateria di certi imprenditori.

«Chi dice? Pirazzini è un innamorato del motociclismo: la sua passione e genuina e sincera come è genuina e perfetta la passione delle migliaia di piloti che da quasi 70 anni si buttano in pista a cavallo di quegli assegni straordinari dei dirigenti federali, della pirateria di certi imprenditori.

M. S.