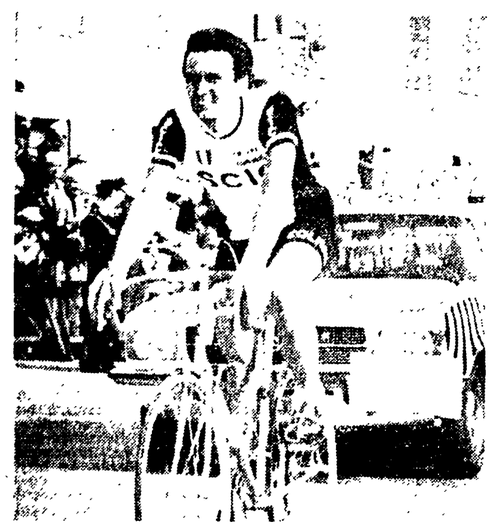
Giro dell'Appennino: « Gibì » torna al successo dopo otto mesi di magra

La Bocchetta mette le ali a un gagliardo Baronchelli

Il bergamasco ha polverizzato il record stabilito da Fabbri nel '75 - Beccia, Panizza, Vandi e Vittorio Algeri alle piazze d'onore



PONTEDECIMO — Baronchelli taglia il traguardo.

DALL'INVIATO

PONTEDECIMO — E' tornato di moda il nome di Giovanbattista Baronchelli, cavaliere solitario per una cinquantina di chilometri e brillante, stupendo vincitore del Giro dell'Appennino. Pochi si aspettavano un Baronchelli così, un Baronchelli spavaldo e travolgente, un Baronchelli con le ali sulla tremenda Bocchetta « Spettacoloso! », afferma il commissario tecnico Alfredo Martini. Esatto. Giovanbattista è arrivato in cima a tempo di record, in 22'46" e 01, e perciò il precedente primato stabilito da Fabbri nel '75 (24'01" e 6) è polverizzato. Se fate i conti, Baronchelli lo ha migliorato di 1' e 15". Fantastico.

Un Baronchelli di questo stampo non lo si vedeva da un paio d'anni, e nonostante la sua giovinezza, nonostante le sue ventitre primavere c'era già chi lo aveva definito un vecchio, o pressappoco, chi non aveva più fiducia nei suoi mezzi. Noi l'abbiamo atteso e ieri il ragazzo ha dato ragione alla tesi di chi sostiene che certi uomini, all'età del Tista, sono ancora bambini e bisogna lasciarli crescere in pace.

Baronchelli non vinceva dall'agosto del '76, dalla cronostaffetta d'Abruzzo. Questo è un successo importante, di qualità. E poiché siamo in vista del Giro d'Italia, ecco rinascere una speranza, la speranza dettata dall'aria della Bocchetta che Baronchelli ha respirato a pieni polmoni, con una sicurezza impressionante. Il favorito De Muynck ha fallito, è rimasto vittima di una giornata balorda, a 1'56" dal primo della classe s'è piazzato Beccia, ventidue anni, un tipo che probabilmente si farà onore sulle montagne della prossima competizione per la maglia rosa. Bravo Panizza, gregario e difensore di Baronchelli, bravino Vandi, idem Vittorio Algeri, inferiore all'attesa Battaglin, in sordina Gimondi e Tino Conti, in ritardo di 3' e 34", e tra un paio di settimane ci vedremo al Giro d'Italia, a Napoli, e da Napoli a Milano per coloro che avranno ambizioni sarà proibito nascondersi.

La storia del trentottesimo Giro dell'Appennino era cominciata nel calduccio di un mattino dai toni dolci. Dicono che la Liguria è un arcobaleno, e in realtà quel cielo azzurrino, quel verde intenso in apertura di gara erano una introduzione alle varietà del paesaggio. E sfogliando il taccuino abbiamo un avvio un po' frizzante e un po' lento, un tira e molla con citazioni per Santoni, Rossi e Paolini. Poi la Castagnola, dove la gente incita Canuti, Bertini e Sgalbazzi, un terzetto di spadaccini accreditato di 1'20". E più avanti (Ronco Scrivia), quando è l'ora del pranzo e i fuggitivi colgono al volo il sacchetto delle vivande, i cronometri segnalano uno scarto di 3'45". Si profila la Scoffera, una salita che non morde. Nella picchiata su Genova molla Canuti, e dopo l'attraversamento della città, Bertini e Sgalbazzi attaccano la Bocchetta con un margine (1'05") ridotto e prossimo a svanire. Bertini ha il fiato grosso e alza bandiera bianca ai primi tornanti, e attenzione a Baronchelli, che sbuca dalla fila e zittisce Sgalbazzi. E' un momento delicato, decisivo.

La stradina della Bocchetta invita alla battaglia, chiama alla ribalta i forti e gli audaci in un budello di folla. E' una arrampicata di circa nove chilometri con tratti molto severi, e chi si spaventa, chi non vuole soffrire e trova indigesti i dossi, le rampe e i muretti prende la scorciatoia dell'albergo.

Baronchelli avanza, guadagna terreno e a quota 772 anticipa di 1'15" Panizza e Beccia, di 1'30" Vandi, di 2'10" Rocchia, Battaglin e Poggiali. E De Muynck? De Muynck si è fermato, è sceso di bicicletta a metà scalata. Un paio di scatti e stop. La risposta è il volo di Baronchelli hanno bloccato il belga. « Bronchite, respirava male », informa Passuello, e intanto Baronchelli continua nella sua azione vigorosa, convincente. Giù in discesa senza timori e avanti per il secondo appuntamento con la Castagnola. E' un Baronchelli gagliardo, un Baronchelli in vantaggio di due minuti su Panizza, Beccia e Vandi, un Baronchelli lanciato verso il trionfo. Rimangono i Giovi, finestra su Pontedecimo, e l'atleta della Scic ha risolto l'ultimo problema. Il suo finale è un tuffo meraviglioso, entusiasmante, e un pedalare sul velluto « Prudenza! », grida Carletto Chiappano al suo protetto.

Piazza Armondi accoglie il vincitore con un lungo affettuoso applauso. La seconda moneta è di Beccia, gregario di Moser in libertà. Terzo Panizza, quarto Vandi e più staccato Vittorio Algeri. Sul palco, Tista Baronchelli sventola come una bandiera un mazzo di fiori rossi, e sembra a tutti di aver ritrovato un campione.

Gino Sala

L'ARRIVO

1. GIOVANBATTISTA BARONCHELLI (Scic), km. 234 in 6 ore 37'53", media 38,302; 2. Beccia (Sanson) a 1'56"; 3. Panizza (Scic); 4. Vandi (Magnifex); 5. Vittorio Algeri (GBC-Ita) a 2'16"; 6. Barone (Fiorella Mocassini); 7. Riccomi (Scic); 8. Poggiali (Sanson); 9. Vanzo (GBC-Ita); 10. Rocchia (Vibor); 11. Battaglin; 12. Paolini a 3'31"; 13. Gavazzi; 14. Zanoni; 15. Gimondi; 16. Tino Conti; 17. Laghi; 18. Giuliani; 19. Bellini a 3'58"; 20. Conati; 21. Franco Conti; 22. Bortolotto; 23. Lora; 24. Loro; 25. Biddle. Partiti 93, arrivati 51.

Spagna: Perletto meglio di Maertens

MONTJUY — Giuseppe Perletto si è aggiudicato la decima tappa del Giro ciclistico di Spagna, la Barcellona-La Tessa de Montbuy, battendo allo sprint Agostinho e precedendo di oltre un minuto Ocaña. Viejo è tutto il gruppo con Maertens.

Maertens, comunque, ha conservato la maglia di leader della classifica generale

Corsa della Pace: Pikkuus subito O.K. Pizzoferrato 19°

VARSAVIA — Per soli 4" il sovietico Vaino Pikkuus è riuscito a prevalere nei confronti del polacco Mytnik nella prima tappa a cronometro individuale di 28 km della trentesima edizione della Corsa della Pace riservata ai ciclisti dilettanti di mezzo mondo

Orfeo Pizzoferrato primo degli italiani, si è classificato al 19 posto.

Campionato di Zurigo: Moser davanti a De Witte

ZURIGO — Francesco Moser si è aggiudicato ieri allo sprint il Campionato di Zurigo, prova inserita nel calendario della Coppa del Mondo, battendo sotto lo striscione il belga Roland De Witte.

Ricongiuntosi ad un gruppetto di fuggiaschi dopo un centinaio di chilometri di corsa grazie ad un inseguimento davvero esaltante, l'iridato di Monteroni non si è lasciato sfuggire l'occasione propizia ed ha piazzato la sua botta vincente in vista del telone.

Alle spalle di Moser e De Witte si sono piazzati nell'ordine Walter Godefroot, Eddy Merckx, André Dierickx, Frans Verbeeck e Willy De Geest che hanno preceduto il gruppo di quasi due minuti e mezzo.

Moser ha coperto i 230 chilometri del percorso in 6 ore 36' e 47" alla media di chilometri 37,804 orari.

Battuta la Brina per 79-72

La Pagnossin di forza in A1

PAGNOSSIN: Savio (12); Furlan (1); Garret (22), Soro (5), Ardessi (11); Fortunato; Caluri, Flebus (8); Berretta, Bruni (11).

BRINA: Zampolini (25); Brunamenti (7); Blasetti, Sanesi, Cerioni (4); Torda; Bianchi; Marisi (13); Kunder F. (2); Soyourner (20).

ARBITRI: Albanesi e Casamassina.

DALLA REDAZIONE

BOLOGNA — Battendo la Brina Rieti per 79 a 72 la Pagnossin di Gorizia è una delle 14 formazioni che la prossima stagione disputeranno il campionato nazionale di basket serie A 1

Grinta, velocità, discreto tiro dalla media distanza: queste sono le doti più evidenti della squadra formata prevalentemente di atleti abbastanza giovani. Poi i ragazzi allenati da Benvenuti posseggono una grossa dose di determinazione la quale ieri ha permesso loro di controllare e poi contrattaccare le bordate che la Brina, sempre costretta a rincorrere, di tanto in tanto portava al loro canestro. Il loro « handicap », se così si può chiamarlo, è che l'altezza media della squadra, tranne ovviamente l'americano Garret, non è delle più notevoli; ma a tale inconveniente i goriziani sopperiscono con un ritmo frenetico.

Questa, infatti, è stata la tattica vincente di ieri, di fronte alla quale la Brina si è trovata disorientata fin dall'inizio.

Come detto il Brina ha inseguito sempre per qualche distanza tranne che verso la fine del primo tempo (40 39) quando Zampolini ha collezionato un 3 su 3. La ripresa ha registrato solo qualche sfuriata del Brina, ma la Pagnossin ha saldamente tenuto in mano le redini dell'incontro che si conclude per 79 a 72.

g. m.

I due ex campioni del mondo sul ring per una esibizione

Un amichevole gioco tra gentiluomini il revival tra Griffith e Benvenuti

DALL'INVIATO

CAMPIONE D'ITALIA — « Mi ero preparato benino per Griffith, poi la data del 17 aprile è saltata. Ho ripreso l'allenamento, ma adesso sono dolori in tutte le parti incominciando dalle gambe. Tuttavia potrei fare anche di più di tre round ». Nino Benvenuti confessa questo nel palazzetto milanese durante l'ultimo venerdì pugilistico. In quel momento, nelle corde, erano entrati Clemente Meroni, antico campione d'Italia dei medi, e il cubano Kid Tunero, vincitore di quattro campionati del mondo, per un abbraccio. Anche il loro era un revival, giacché i due veterani si scontrarono tre volte, negli anni Trenta, a Barcellona, a Parigi, ad Algeri per complessivi 50 round. Vasse sempre il Kid per verdetto, perché Clemente Meroni, la roccia di Cisnello, era incrollabile.

Ideato da Gianni Minà, lo show fra Benvenuti e Griffith doveva andare sotto le luci televisive del ring di Sanremo appunto il 17 aprile, poi è approdato qui sulle rive del lago di Lugano, a Campione d'Italia. Nel « salone del Casinò » si sono raccolti sportivi nostalgici, giornalisti incuriositi, turisti in vacanza.

Emile Griffith, pugile sempre in attività, peccato che non sia stato scelto per collaudare Rocky Mattioli, giunto in volo da New York attirato da mille dollari ma anche dal piacere di rivedere Benvenuti con il quale ha vissuto una magnifica avventura. Nino era in attesa dell'amico-rivale alla Maipensa per ricordare. Griffith è un tipo allegro, estroverso, intelligente, che sa stare al gioco e il gioco odierno era quello di una esibizione della « nobile arte » interpretata secondo lo stile dei due gloriosi veterani ritrovatisi nel ring dopo 9 anni circa. Il loro terzo combattimento, difatti, si svolse nel marzo 1968 ed inaugurò il nuovo Madison Square Garden di New York e fu un grande onore per entrambi.

L'esibizione con round da due minuti e stata un gioco amichevole da gentiluomini da entrambe le parti. Emile Griffith leggermente ingrassato dall'età ha fatto un poco di scena alla Cassius Clay, dicamo, mentre Nino Benvenuti, ancora tirato fisicamente come nei giorni della forma migliore, ha fatto del suo meglio con il suo caratteristico « boxing » veloce, preciso, elegante. Aldo Spoldi ha fatto da arbitro pure lui e una gloria antica.

Giuseppe Signori

Rally-Abruzzo: Ormezzano e Tesio a sorpresa

SERVIZIO

PESCARA — La Opel Kadett 2000 di Ormezzano-Tesio ha vinto a sorpresa il primo rally internazionale d'Abruzzo, ottava prova del Campionato italiano rally. Come hanno previsto la gara è stata dura e ha visto affiorare solo 14 concorrenti. Fra le vittime più illustri la Lancia Stratos Alitalia di Carello-Perissino e la Opel Kadett di Ballestrieri-Rivoy che erano i più qualificati pretendenti alla vittoria finale.

Alle spalle di Ormezzano, che ha condotto una gara estremamente accorta e prudente, si sono piazzati i fratelli Bonamico su Volante del Fiat Abarth e Gianello-Favretto, primi del Gran Turismo di serie Gruppo 3 con la Porsche Carrera, mentre il turismo Gruppo 1 è andato alla Ford Escort di Stoppato dopo che Cerrato con la Opel è stato escluso per irregolarità sportive. Nel trofeo riservato alle A 112 Abarth vittoria di Turetta davanti a Guzzardi-Ferraris e Torriani. Invariata la classifica nelle prime piazze del campionato italiano rally che vede sempre al comando Ballestrieri seguito da Lucki e Vudafieri.

Questa la classifica: 1. Ormezzano-Tesio, Opel Kadet in 3h28'51"; 2. Bonamico-Bonamico, Fiat Abarth 123, in 3h34' e 43"; 3 Gianello Favretto, Porsche Carrera, 3h39'31".

l. p.

Nuoto: il Genova sul Mameli a Pegli

SERVIZIO

PEGLI (Genova) — Terno secco della Sportiva Sturla a Pegli nella manifestazione di nuoto giovanile organizzata dall'UISP genovese, per l'assegnazione dell'ormai prestigioso Trofeo Nico Sapio, che ha visto una presenza effettiva alle gare di ben 800 ragazzi in rappresentanza di 27 società. Lo Sturla, con tre vittorie consecutive nelle ultime tre edizioni (la prima fu vinta dal vecchio Genova Nuoto) vince così definitivamente il trofeo triennale

Vittoria indiscussa (e prevista) quella dello squadrone di Borello, che vede premiata una partecipazione massiccia che ha espresso pero risultati individuali numerosi e di livello. Si chiude così la prima serie di questa riuscitissima manifestazione dell'UISP genovese, che in soli 4 anni di vita si è guadagnata un posto di rilievo tra le gare di nuoto che vanno per la maggiore. Per il posto d'onore in classifica, incerta e combattuta fino all'ultima finale è stata la lotta che ha visto impegnate Genova Nuoto e Nicola Mameli, vale a dire le due vecchie blasonate del nuoto genovese. Ha prevalso infine il Genova Nuoto per la classica manciata di punti.

Di tutto rilievo e il quarto posto del Nuoto Club di Rivarolo, una giovane società, che ha superato la Amatori Nuoto Savona.

f. m.

VINCENDO A SABAUDIA 500 E 1000 METRI

Canoa: Perri non ha rivali

SABAUDIA (Latina) — Sabato sul fondo, ieri sulla velocità, distanza 500 e 1000 metri, Oreste Perri della Leonida Bissolati di Cremona ha dominato la gara di apertura della canoa italiana i cui contenuti vanno oltre i risultati della giornata, ma investono per portata tecnica un raggio più ampio: quello della « estate calda » della canoa italiana che attraverso Mosca, Berlino, Vichy si prepara per i mondiali di Sofia in settembre. La formazione azzurra non è stata ufficialmente stilata, ma sui « notes » del presidente della commissione italiana canoa, il romano Virgilio Forte, da sei mesi sia una sedia molto scomoda, sono comparsi i nomi di Torri, Nepuli e Puccetti dell'Unione Canottieri livornese, Annoni della Leonida Bissolati, Asserenti e Rossini del Corpo forestale dello Stato, Merli e Sbruzzi della Canottieri Baldesio e in campo femminile le milanesi Molinari e Bassani.

Tornando a Perri, il finalista dei giochi di Montreal non ha avuto a Sabaudia avversari di rispetto. Sia nella distanza corta, i 500 metri, sia in quella lunga, i 1000. Perri ha liquidato con la sua solita tattica, una partenza bruciante cioè ed un finale tranquillo da « solista », Puccetti e Chiostri che lo hanno seguito seppure molto distanziati sui 500 metri, e ancora Puccetti e Benedini distanziati di 28" l'uno dall'altro, nei 1000.

Se Perri ha dominato la velocità e il fondo mostrando una grande duttilità agonistica, il toscano Lullo Puccetti si è rivelato il numero due della canoa azzurra. Mentre nel K2 Merli e Sbruzzi, medaglia d'argento ai mondiali di Belgrado, hanno fatto la parte del leone.

Nella canadese si sono ripetuti i risultati di sempre: Annoni in testa e dietro Susca, Villanova, Cadolia; così come nella C2 il duetto Passerini-Rossini continua a non avere rivali di rilievo. In campo femminile è emersa la coppia milanese Bassani-Molinari.

motori

Un nuovo interessante veicolo Bedford

Con il «Combi» lavoro e vacanze

Le caratteristiche tecniche del « promiscuo » che la General Motors sta immettendo sul mercato

La gara delle case automobilistiche intesa a coprire al massimo tutte le varie « fasce » di mercato non trova soste. Nel settore dei veicoli industriali è scesa in campo la settimana scorsa con un nuovo modello la General Motors Italia, che ha presentato alla stampa un veicolo per il trasporto promiscuo di persone e cose. Si tratta del furgone « Bedford CF Combi » (nella foto) che è equipaggiato con l'orama: noto motore Diesel Opel da 1998 cc. Si tratta, cioè, dello stesso propulsore montato sulle vetture Opel Rekord, che rimangono tuttora in Italia le automobili con motore diesel più vendute.

La decisione della GM di entrare con il nuovo « promiscuo » nel settore degli autofurgoni adatti a molteplici usi, a imitazione di quanto già fatto da altre case, è comprensibile: si tratta di una fascia di mercato che, nonostante la crisi, ha dimostrato negli ultimi anni di « tirare » piuttosto bene, soprattutto perché offre una grande versatilità di impiego (veicolo promiscuo, oltre al basso costo di esercizio) rappresentato in questo caso dal diesel, consente all'utente di servirsene sia come vero e proprio furgone per il trasporto di merci, sia di adoperarlo per il trasporto di persone, sia di usarlo alternativamente per i due usi. Caratteristica, quest'ultima, particolarmente apprezzata oggi, ad esempio, per le vacanze.

La possibilità, caratteristica del nuovo « Combi » della Bedford, di ridurre in varia misura il numero dei posti disponibili — che per l'uso normale come piccolo pulmino sono nove — per accrescere lo spazio a vantaggio del bagaglio o delle merci, significa offrire un ottimo motivo di scelta a quella fascia di utenti che oggi abbraccia anche quella crescente schiera di persone che s'indirizzano, per quanto concerne le vacanze, verso il campeggio.

Dal nuovo furgone « Combi » della Bedford, che nella struttura base ripete le caratteristiche di robustezza del telaio e della carrozzeria del già noto furgone, possono essere asportate del tutto le due file di sedili, ciascuna di tre posti, ottenendo un vano cabinato di ben 5,24 m cubi: il che consente anche la trasformazione del « Combi », ad esempio per l'impiego nelle vacanze, in un vero e proprio « camper », utilizzando uno dei tanti « kit » per l'arredamento che sono oggi posti sul mercato da varie ditte specializzate, a prezzi che, anche in questo momento, sono ancora in limiti accettabili.

Anche la possibilità di questo tipo di utilizzazione, probabilmente, spiega perché il settore dei furgoni promiscui ha fatto registrare negli ultimi due anni un sensibile incremento (dalle 14 mila unità del '75, alle oltre 16 mila del '76, mentre si prevede che quest'anno le immatricolazioni toccheranno il tetto delle 18 19 mila unità).

Ed ecco le caratteristiche tecniche e l'equipaggiamento del nuovo « Bedford CF Combi »: il motore è lo sperimentato Opel diesel da 1998 cc con potenza massima di 55 CV DOM a 4400 giri al minuto, il cambio a 4 velocità sincronizzate più RM o, a richiesta, cambio automatico. L'impostazione, per quanto riguarda la trazione, è quella classica, cioè a due ruote anteriori e trazione posteriore. Inalterato, rispetto al furgone già noto, il profilo della cabina e del frontale, molto curato a salvaguardia della visibilità.

Pure ancorate le misure d'ingombro esterne (lunghezza massima 4961 millimetri, maggiore, quindi, di quella di una vettura di media o grossa cilindrata, larghezza 2017 mm, altezza 1946 mm, passo 2692 mm). Per quanto riguarda la larghezza del piano di carico, quando dal « Combi » si vogliono, con una manovra facilissima, sfilando con gli appositi manettini di blocaggio, entrambe le file di sedili, essa è di 2540 mm il che consente una portata massima, oltre a tre posti in cabina (quello di guida affiancato da un sedile a due posti) di 900 kg. La portata residua invece quando vengono utilizzati tutti i sedili con nove comodi posti, è di 250 kg di bagaglio o merci.

Il « Combi » della Bedford viene offerto in due versioni, la standard e quella lusso. Quest'ultima comprende il rivestimento totale del sottotetto e l'adozione di pannelli laterali all'interno dell'abitacolo che, nella versione standard, ha invece la lamiera verniciata a nudo. Sufficiente ci è parsa l'illuminazione che comprende una plafoniera centrale e una « applique » sopra le due portiere posteriori, oltre alla luce di cortesia in cabina.

Pure ben risolto appare il problema dell'accessibilità al veicolo che oltre alle due portiere della cabina di guida è ottenuta con un'altra ampia portiera sul lato destro e le due portiere posteriori. I due sedili smontabili come quelli in cabina sono imbottiti con gomma piuma sintetica e rivestiti in similpelle traforata o anche, a richiesta, in stoffa e similpelle. Buona la finestratura costituita da due fine strisce fisse e due scorrevoli nella parte posteriore. Nella versione lusso molto il pavimento è ricoperto con moquette.

Nella breve prova che abbiamo fatto alla guida del « Combi » su un percorso cittadino, pur essendoci trovati soltanto occasionalmente alla guida di veicoli identici per impostazione e ingombro, ci sono bastati pochi chilometri per trovarci a nostro agio. Ben disposto il sedile di guida, facilmente adattabile alle personali esigenze, ben raggiungibili i vari comandi, è in ottima posizione i due grossi specchi retrovisivi che non ci hanno creato alcun problema di inquadramento anche nelle improvvise, dal traffico urbano dando una ottima visibilità nelle curve. Un po' piccolo, a nostro avviso, e rappresentato, invece se probabilmente ciò era conseguenza della mancanza di « confidenza » col mezzo, dalla vicinanza delle due posizioni della retromarcia e della prima.

Nella impostazione del nuovo « Combi » i tecnici della GM hanno scelto sia il motore diesel da 1998 cc della Opel, che il peso totale non superiore, a pieno carico, ai 3500 kg, per due ottime ragioni: con tale cilindrata l'IVA non supera il 18%, mentre con quel limite di peso il « Combi » può essere guidato anche con la patente « B ». Il prezzo è stato fissato in 5 250 000 lire più l'IVA per la versione standard e in 5 495 000 lire per la versione lusso

A. P.

Sarà commercializzata a giorni

Simca 1100 nuova versione

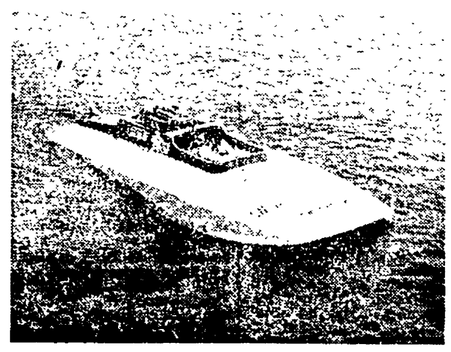
E' contraddistinta dalla sigla « LX Special » Allestimento migliorato e prezzo competitivo

Sarà commercializzata in Italia a partire dalla seconda decade di maggio una Simca 1100 LX Special con un nuovo allestimento e un equipaggiamento particolarmente completo. Questa nuova versione della Simca 1100, realizzata partendo dalla berlina 2 porte Simca 1100 LX, equipaggiata con un motore di 1118 cc, ha una decorazione della carrozzeria del tutto nuova. La vettura, a parte l'arredamento interno con panno di nuovo disegno, è caratterizzata dalla dotazione di serie dei seguenti equipaggiamenti: autoradio con altoparlante montato sulla consolle centrale; antenna sul tetto con sistema antidisturbo; cristalli atermici; tergicristallo del lunotto posteriore; proiettori principali con lampade allo iodio; piano portaoggetti sollevabile; schienale del sedile posteriore ribaltabile verso l'avanti, formante un piano di carico assolutamente regolare e completamente rivestito. Questa 1100 LX Special (nella foto) sarà disponibile in sei colori e sarà offerta ad un prezzo particolarmente competitivo, fissato per il mercato italiano in L. 3.160.660 IVA e trasporto compresi.

Con entrobordo corsa Diesel

Record di Abbate

Il pilota comasco ha ottenuto la performance sul chilometro ma ha rinunciato ai primati del fondo e dell'ora



Il comasco Tullio Abbate, come si era prefisso, è riuscito a stabilire il nuovo record sul chilometro per entrobordo corsa classe diesel. Benché le acque della base misurata di Tremezzo (lago di Como) fossero in condizioni tutt'altro che ideali e la visibilità fosse scarsa a causa della pioggia e della nebbia, Abbate ha ampiamente battuto il primato precedente, stabilito cinque anni fa da Livio Macchia, con 125,19 km h: il pilota comasco ha corso infatti la distanza alla velocità di ben 140,625 km h. Lo scafo con il quale è stata ottenuta la performance (nella foto) è stato costruito dallo stesso primatista, che ha impiegato come propulsore un motore diesel FIAT-AIFO CP3 SM a sei cilindri, in grado di sviluppare una potenza di 325 cavalli. Per le cattive condizioni del tempo Abbate non ha potuto tentare i primati del fondo e dell'ora, che erano anch'essi in programma.

Un nuovo modello della Casa di Arcore

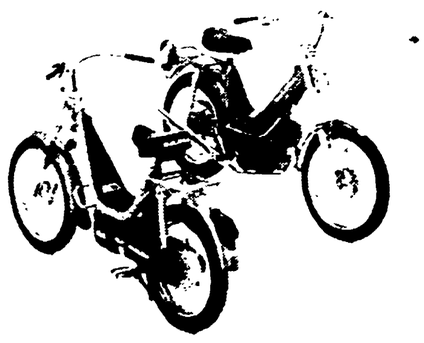
Propulsore elastico e generoso per il ciclomotore «CBA» Gilera

La trasmissione è automatica - Miglioramenti al già noto « CB 1 »

La Gilera, sempre attenta agli orientamenti del mercato motociclistico, ha presentato un nuovo ciclomotore il CBA, adatto a tutti, specialmente a quanti non sono ancora appassionati dal motore ma che sarà senz'altro apprezzato dai giovani ed anche da coloro che vogliono un po' meno.

Le caratteristiche di questa creazione della Casa di Arcore sono interessanti. Si è adottato un telaio tubolare, costituito appunto da due tubi in acciaio da 51 mm, che garantisce una maggiore rigidità torsionale e una migliore sistemazione del peso del motore rispetto alle soluzioni adottate finora. Inoltre, rispetto al furgone già noto, il profilo della cabina e del frontale, molto curato a salvaguardia della visibilità.

Pure ancorate le misure d'ingombro esterne (lunghezza massima 4961 millimetri, maggiore, quindi, di quella di una vettura di media o grossa cilindrata, larghezza 2017 mm, altezza 1946 mm, passo 2692 mm). Per quanto riguarda la larghezza del piano di carico, quando dal « Combi » si vogliono, con una manovra facilissima, sfilando con gli appositi manettini di bloccaggio, entrambe le file di sedili, essa è di 2540 mm il che consente una portata massima, oltre a tre posti in cabina (quello di guida affiancato da un sedile a due posti) di 900 kg. La portata residua invece quando vengono utilizzati tutti i sedili con nove comodi posti, è di 250 kg di bagaglio o merci.



Il nuovo ciclomotore « CBA » della Gilera (in primo piano) e il migliorato « CB 1 ».

La Gilera ha anche apportato numerose migliorie al già ben noto CB1, il primo quattro marce con telaio tubolare, montando sul questo modello una nuova forcella anteriore Marzocchi, faro anteriore cromato, ammortizzatori posteriori a molle scoperte, manubrio con portalevè a collare e copricatena verniciato in nero. Nessuna variazione, invece, al motore e alle prestazioni.

Rubrica a cura di Fernando Strambaci