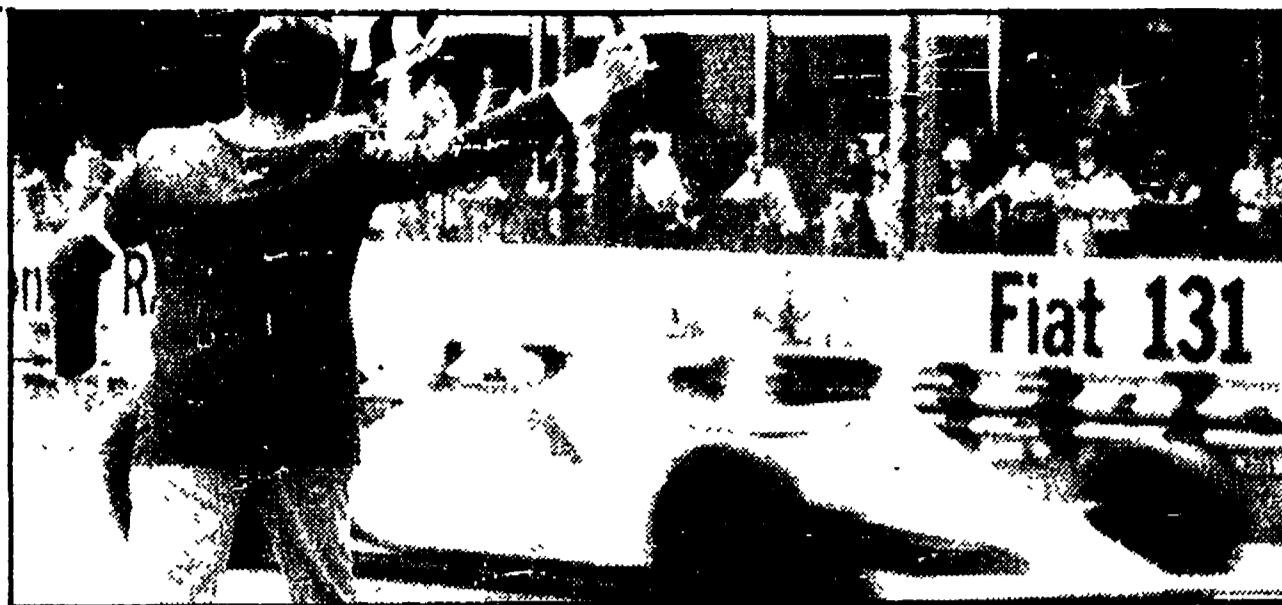


A Monza nel tradizionale Gran Premio Lotteria di Formula 1-2

MONZA — Lo spagnolo Emilio De Villota sul podio e sulla linea d'arrivo.



Mentre il mezzofondo maschile dà segni di risveglio

L'atletica femminile spinta dalla grinta delle giovanissime

Problemi di educazione e di cultura - Stefano Mei: realtà o meteora?

Mentre la situazione dei militari resta drammatica col governo che continua eccitata...

Il mezzofondo lungo non ha molti per ridere. Dopo che Venanzio Ortis e Luigi Zaccaroni sono stati messi al tappeto da una serie interminabile di disavventure...

Ha più sezioni: c'è la Snaia Milano, c'è la Snaia Friuli e c'è il gruppo di giovanissime seguite a Roma da Paola Pigni. La Snaia - nelle cui file militano Gian Paolo Orlando e Silvano Simeoni...

Il più bravo è lo spagnolo De Villota

Il trentaquattrenne pilota ha dominato con la Williams 007 che consentì ad Alan Jones di disputare un ottimo campionato del mondo 1979 - Alle sue spalle l'inglese Edwards, autore di un formidabile inseguimento - Caro-biglietti e tribune semivuote

Dal nostro inviato MONZA — Analizzata la qualità delle vetture in pista, mai «lotteria» fu denominazione più azzeccata per una corsa automobilistica. Alla fine, la ruota della fortuna si è bloccata sul nome dello spagnolo Emilio De Villota...

al debutto sulla pista monzese alla guida di una monoposto, ha per un attimo rigustato l'incanto del pubblico. È stato però un attimo, un breve momento doveroso per un uomo che pur sempre partiva in prima fila dopo vari anni di anonimato. Poi, in gara, per «Ago» il bel sogno è svanito subito alla partenza quando la sua Williams 007 (vecchia di tre anni), piuttosto che balzare in avanti è partita lentamente mostrando tutta la poca potenza di cui disponeva il motore. Agostini con il succedersi dei giri ha giustamente preferito non forzare. Degli altri che dire. Il cileno Salazar, che comandava la graduatoria del campionato Aurora, non è mai stato capace di ribadirsi quel gran talento a lui, chissà perché, attribuito. Anzi, con una manovra a dir poco spericolata...

ta ha ostacolato Agostini che cercava di superarlo. Meglio di Salazar, non c'è dubbio, si sono comportati gli italiani «Gimax» e Zorzi. Ma da questi piloti, ormai, l'automobilismo italiano ha ben poco da chiedere. Tutt'altro discorso merita invece Michele Alboreto. Il milanese vincendo la corsa riservata alle F3, settima prova del campionato europeo, si è portato al secondo posto della graduatoria continentale, ad un solo punto dal leader Boutsen ieri finito sotto tredicesimo. La corsa di Alboreto, il suo stile di guida, pulito e al tempo stesso aggressivo, sono state le note liete della giornata motoristica monzese. Alboreto in batteria aveva accusato parecchi guai. Contrattempi che lo avevano costretto a partire nella finale solo in quinta fila, preceduto oltre che da Rossi e Salmi (vincitori delle batterie) anche da Parini, Coloni, Baiati, Allott, Bianchi e Albertin. A fianco di Alboreto c'era giusto Boutsen e ancora più indietro, addirittura in settima fila, Corrado Fabi compagno di Alboreto nel team Guida TV come il collega al volante di una March azionata dal motore Alfa Romeo.

La corsa vedeva per lungo tempo il predominio di Coloni ma dalle retrovie Alboreto e Fabi risulavano rischianando ad ogni curva. Il loro coraggio veniva premiato. Baiati e Rossi erano subito atterzati e quando sembrava che la corsa avesse in Coloni un degno vincitore, ecco il guizzo di Alboreto, un acuto che faceva scattare all'impiedi nell'ovazione i tifosi. La nera March-Alfa Romeo si avvicinava sempre più all'az-

zurra March di Coloni e la superava proprio nella dirittura d'arrivo. A Coloni, un perugino, non restava che congratularsi con il più forte mentre per Alboreto gli applausi si sprecavano. E accennato al ventiquattrenne milanese si trovava anche Corrado Fabi, terzo al traguardo malgrado i suoi diciannove anni e la logica mancanza di esperienza. Per loro la definizione di «grandi promesse» è per lo meno doverosa. Ultima annotazione. Gli organizzatori del Gran premio Lotteria sono stati poco previdenti nella scelta della data (concomitante con il GP di Francia) e nell'adottare il caro prezzi. Quelle tribune vuote devono servire da monito.

Le classifiche

Gran Premio Lotteria: 1. EMILIO DE VILLOTA (Williams) che compie 182.499 chilometri in 48'43"12 alla media oraria di km. 200.005; 2. Edwards (Arrows) a 1'3. Agostini (Williams) a 1'01"29; 3. Nusselt (Fittipaldi) a 1'03"22; 4. Smith (Surtees) a 1'47"81.

Il giro più veloce di De Villota ed Edwards in 1'42"20 alla media di chilometri orari 204,105.

Formula 3: 1. MICHELE ALBORETO (March-Alfa Romeo) che compie 198 chilometri e 600 in 22'51" alla media di km. 182.571; 2. Coloni (March) a 31 centesimi; 3. Corrado Fabi (March-Alfa Romeo) a 1'01"29; 4. Allott (Martini-Toyota) a 8'20"; 5. Jellinski (Italt-Toyota) a 17'88.

Lino Rocca

Dopo il G.P. d'Olanda, quinta prova del motomondiale

Per Rossi ancora qualche speranza

Lucchinelli fermato solo dalla jella - I piloti italiani hanno tutti corso «in difesa»



Graziano Rossi, secondo ad Assen.

Per gli avversari di Kenny Roberts qualche speranza si è riaccesa sulla pista di Assen, ove si è disputata la quinta prova del campionato mondiale motociclistico. Credere che queste speranze siano tante sarebbe davvero assurdo; tuttavia la battaglia d'arresto dell'americano e la vittoria dell'olandese Middelburg, con Graziano Rossi e Franco Uncini piazzati, ha determinato una classifica del mondiale nella quale Graziano adesso è secondo ad una distanza ragionevole da Roberts: sono 15 i punti che dividono il campione del mondo dal pilota di Pesaro, tanti quanti ne vengono assegnati ad un vincitore. Naturalmente se si tiene conto che tra il vincitore e il secondo di ogni Gran Premio la differenza dei punti assegnati è soltanto di 3, appare in tutta la sua difficoltà la possibilità per Rossi, di passare davanti all'americano quando restano da disputare - per la classe 500 - soltanto altre 4 gare forse cinque, se sarà recuperato il Gran Premio d'Austria. In ogni caso per Rossi, e per il team Nava-Ollo Fiat, qualche speranza c'è ancora e tutti siamo autorizzati a prenderla in considerazione. Nella corsa di Assen molto sfortunato è stato Marco Lucchinelli. La sua partenza era stata disastrosa. Il giovanotto di Cepurano aveva reagito con grinta e, al secondo passaggio, dopo rimate spettacolose, era in seconda posizione e sembrava ormai imminente il balzo definitivo al comando della corsa verso la clamorosa vittoria, che avrebbe - quella sì - messo in crisi la leadership di Kenny. Marco ha invece dovuto arrendersi proprio in quel momento: la visiera del casco gli si è appannata, l'ha strappata, si è precipitato al box per rimediare con un paio di occhiali da sole, ma di lì

a poco ha dovuto definitivamente arrendersi. Jella peggiore il motociclismo - dove è in gioco la vita - ne conosce, eccome, ma la perfidia di quella che ha fermato Lucchinelli non è davvero poca. Oltre Rossi, Uncini, e in definitiva anche Lucchinelli, gli altri piloti italiani, due dei quali in lizza per il titolo mondiale, non hanno molto brillante. Tuttavia sia Lazzarini (nelle 250) che Bianchi (nelle 125) in virtù di una corsa piuttosto improntata alla difesa di un risultato minimo, piuttosto che perdere ogni possibilità mondiale, hanno ottenuto quel «minimo» cui puntavano e la loro corsa va di certo giudicata sostanzialmente positiva. Soddisfacente anche il risultato ottenuto in questo Gran Premio d'Olanda dalle case motociclistiche italiane. La Bimota, giovanissima industria di Rimini, che elabora principalmente le Yamaha, ha vinto con Ekerold nelle 250 e con Lavado nelle 250; la Minarelli con Nieto nelle 125. Certo, sul piano tecnico la più grande soddisfazione in Olanda l'ha avuta l'ingegner Jörg Müller per aver messo in condizioni di vincere la «privata» Yamaha di Jack Middelburg, della quale ha fatto il telaio lo specialista Niko Bakker. La macchina forse s'è trovata avvantaggiata dalla scelta fatta da Middelburg a proposito di gomme, al momento della partenza: di fronte all'incertezza, mentre ancora pioveggiava, ha scelto le gomme da asciutto e, poiché la pioggia ha cessato di cadere durante il primo giro, s'è trovato molto avvantaggiato sugli avversari.

Eugenio Bomboni

Bella corsa a San Siro-galoppo

Fugge subito Quiver Suo il «Monterosa»

MILANO — Il vecchio Rue de la Paix si è battuto con Quiver ma non ce l'ha fatta a raggiungere Quiver fuggito in partenza nel Premio Monterosa ieri a San Siro. Era partito favorito il portacolori di Ettore Tagliabue in questa tradizionale maratona d'estate: i bookmakers lo offrivano a tre quinti su Callebaut e Calegher a due e mezzo; mentre Quiver era dato a sette e Moro Bai a dodici contro uno. Al via assumeva il comando Quiver su Rue de la Paix, Callebaut, Calegher e Moro Bai. Treno abbastanza lento per un chilometro circa poi Quiver si allungava in un'azione più decisa e Rue de la Paix, che era scivolato al quarto posto, rientrava lungo lo staccato in seconda posizione avendo al largo Moro Bai. Sulla curva Quiver continuava a condurre con tre lunghezze di vantaggio su Rue de la Paix, che era seguito da Calegher Callebaut e Moro Bai, più staccato e già fuori corsa.



Due versioni e due cilindrate (1397 e 1647 cc) per un "break" con le prestazioni e il confort di una vettura da Granturismo.

Break Renault: più spazio alla bellezza

Bellezza e... spazio e volontà nel "break" di Renault. Spazio e bellezza in una vettura armoniosa nelle linee e nelle forme, che accoglie alla grande la famiglia che cresce e il carico che prende il suo volume. Il risultato è un interno che garantisce confort ideale per cinque persone oppure volume di carico davvero eccezionale (da 475 a 1560 dm³) per bagagli dalle dimensioni e dalle forme anche imprevedibili. La sicurezza di guida è assicurata da una lunga serie di punti di forza: aerodinamica, trazione anteriore, freni a disco anteriori, doppio circuito frenante, dispositivo sicurezza bambini alle porte posteriori, abitacolo indeformabile. Nelle due versioni, TL da 1397 cc e TS da 1647 cc, l'equipaggiamento raggiunge livelli di assoluta completezza e, sulla TS, di grande lusso e raffinatezza: sedili regolabili con poggiatesta e rivestimento in panno di velluto, tappeto del bagagliaio in moquette rinforzata, retrovisore esterno sul lato conducente regolabile dall'interno, orologio al quarzo, lunotto termico, tergicristallo posteriore e luci di retromarcia. Le Renault sono lubrificate con prodotti elf. RENAULT

