

QUETIL... UISTA... GLIA GIALLA

Informato la schiacciante superiorità dello spoussard termina a quasi 6 minuti o perde il tempo in buona posizione Poulidor a meno di un'ora...

La tappa di oggi è stata gareggiata su un percorso ondulato, difficile per le molte curve e con tempo vario. Quando poco prima delle 13 sono iniziate le partenze...

La classifica generale dopo la 17. tappa: 1) Anquetil (Fra-St. Raphael) 95.18'55"

La classifica generale dopo la 17. tappa: 1) Anquetil (Fra-St. Raphael) 95.18'55"

Classifiche del TOUR

Table with 2 columns: Rank, Name/Team. Lists top cyclists like Anquetil, Poulidor, Bahamontes, Anglade, Groussard, Foucher, Desmet, Junkermann, Jimenez, Adorni, Masini, Kumpke, Simpson, Pauwels, Galera, Dues, Pambianco, Gabica, AIG, Babbia, Maggiorini, Bella, Peraro, Ramolino, Vento, Mondini, Bertuzzi.

Società ciclistica giudicatrice

Regola Spinale-Manez

La prossima un'altra delle sue vivaci manovre. Si tratta della corsa ciclistica per dilettanti, animata dal dinamico dirigente della disputa della coppa "Regola Spinale-Manez"...

TENNIS

La prima giornata dell'incontro tennis internazionale Italia - USA si è conclusa con una vittoria per parte americana. Mc Kinley ha avuto facile ragione della squadra della...

Giorni di vigilia per la grande competizione automobilistica La Trento - Bondone "europea" con un eccezionale schieramento

In sede definitiva gli iscritti sono ancora cresciuti: 210 nelle «turismo», 76 nelle «gran turismo» e 23 nelle «sport e prototipi». In totale ben 309 concorrenti affronteranno domenica la prestigiosa competizione...

Con il sorteggio dei numeri di gara si è concluso il lavoro preparatorio per questa superba edizione della Trento-Bondone, che vedrà il suo svolgimento domenica prossima...

Table: SPORT E PROTOTIPI. CLASSE FINO A 1000 cc. Lists drivers like Venturi, Leonardi, Tossi, Spychiger, Toppetti, Benelli, Yellow, Schatz, Bandini, Veronesi, Muccini.

Table: GRAN TURISMO. CLASSE OLTRE 2500 cc. Lists drivers like Luvaldi, Prinoth, Ferlaino, Nicolin, Sigala, Malanca, Weber, Patris, Walter, Colombo, Hermann, Knorr, Demetz, Günther, Taramazzo, Brockhaus, Kühnis, Toppetti, Zanerotti, Bertolli.

Table: CLASSE FINO A 1000 cc. Lists drivers like Biscaldi, Nardari, Bussinello, Deserti, Wambolt, Federhofer, Paocetti, Ramu-Caccio, Stürzinger, Nabokov, Zarattin, Papini, X. X., Favaretto, X. X., Nicodemì, Hirni, Taranino.

Table: CLASSE FINO A 1100 cc. Lists drivers like Casula, Maria, Regina, Verginelli, Porcu, Fiorentino, Karrer, X. X.

Table: CLASSE FINO A 1000 cc. Lists drivers like Mach, Zucchi, Buzatti, Butti, Benelli, Giuliani, Mingotti, Sarzani, Pasini.

Table: CLASSE FINO A 700 cc. Lists drivers like Mach, Varese, Pinchetti, Galasso, Baldo, Bettini, Prusi.

Un'altra novità per manifestazione automobilistica sarà la seguente: con il benestare della CSAI, e se al termine della corsa nessun realismo renderà incerta l'omologazione...

Table: CLASSE FINO A 2000 cc. Lists drivers like Corbellini, Ferretti, Castellano, Petri, Falkenhausen, Bescheti, Parretti, Müller, Genta, Sorcinelli.

Table: CLASSE FINO A 1000 cc. Lists drivers like Zucchi, Rovetta, Groll, Clerici, De Adamich, Beltratti, Coppio, Bardelli, Plocchi, Piniolo, Siena, Turvulzio, Lanzini, Olivari.

Table: CLASSE FINO A 1000 cc. Lists drivers like Dona, Pinto, Giusti, Lado, Canecheli, Bianchi, Lupo, Terry, Ambu, Di Monaco, Santoni, Panza, Veraldi, Gibelli, Polini, Gori, Marcon, Lanzarotti, Parudcci, Bertelli, Stechino, Montabone, Ruffa, Varisco, Vigoni, Klinck, Cassini.

Table: CLASSE FINO A 1100 cc. Lists drivers like Roberto, Zambrati, Conte, Crosina, Bognasacco, Tronzi, Wil, Stancamb, Padovan, Pignani, Aquati.

Table: CLASSE FINO A 1000 cc. Lists drivers like Roberto, Rile, Marzi, Trivellato, Ubarv, Jerry, Cecchini, Laurent, Lirrell, D'Onofrio, Nesti, Schenardi, Neri, Thornton, Holden, Magri, Politti, Koier, Zander, Zandonà, Gernani, Bardì, Milanesi.

Table: CLASSE FINO A 2000 cc. Lists drivers like Corbellini, Ferretti, Castellano, Petri, Falkenhausen, Bescheti, Parretti, Müller, Genta, Sorcinelli.

Table: CLASSE FINO A 2000 cc. Lists drivers like Corbellini, Ferretti, Castellano, Petri, Falkenhausen, Bescheti, Parretti, Müller, Genta, Sorcinelli.

Table: CLASSE FINO A 1000 cc. Lists drivers like Zucchi, Rovetta, Groll, Clerici, De Adamich, Beltratti, Coppio, Bardelli, Plocchi, Piniolo, Siena, Turvulzio, Lanzini, Olivari.

Table: CLASSE FINO A 1000 cc. Lists drivers like Dona, Pinto, Giusti, Lado, Canecheli, Bianchi, Lupo, Terry, Ambu, Di Monaco, Santoni, Panza, Veraldi, Gibelli, Polini, Gori, Marcon, Lanzarotti, Parudcci, Bertelli, Stechino, Montabone, Ruffa, Varisco, Vigoni, Klinck, Cassini.

Table: CLASSE FINO A 1100 cc. Lists drivers like Roberto, Zambrati, Conte, Crosina, Bognasacco, Tronzi, Wil, Stancamb, Padovan, Pignani, Aquati.

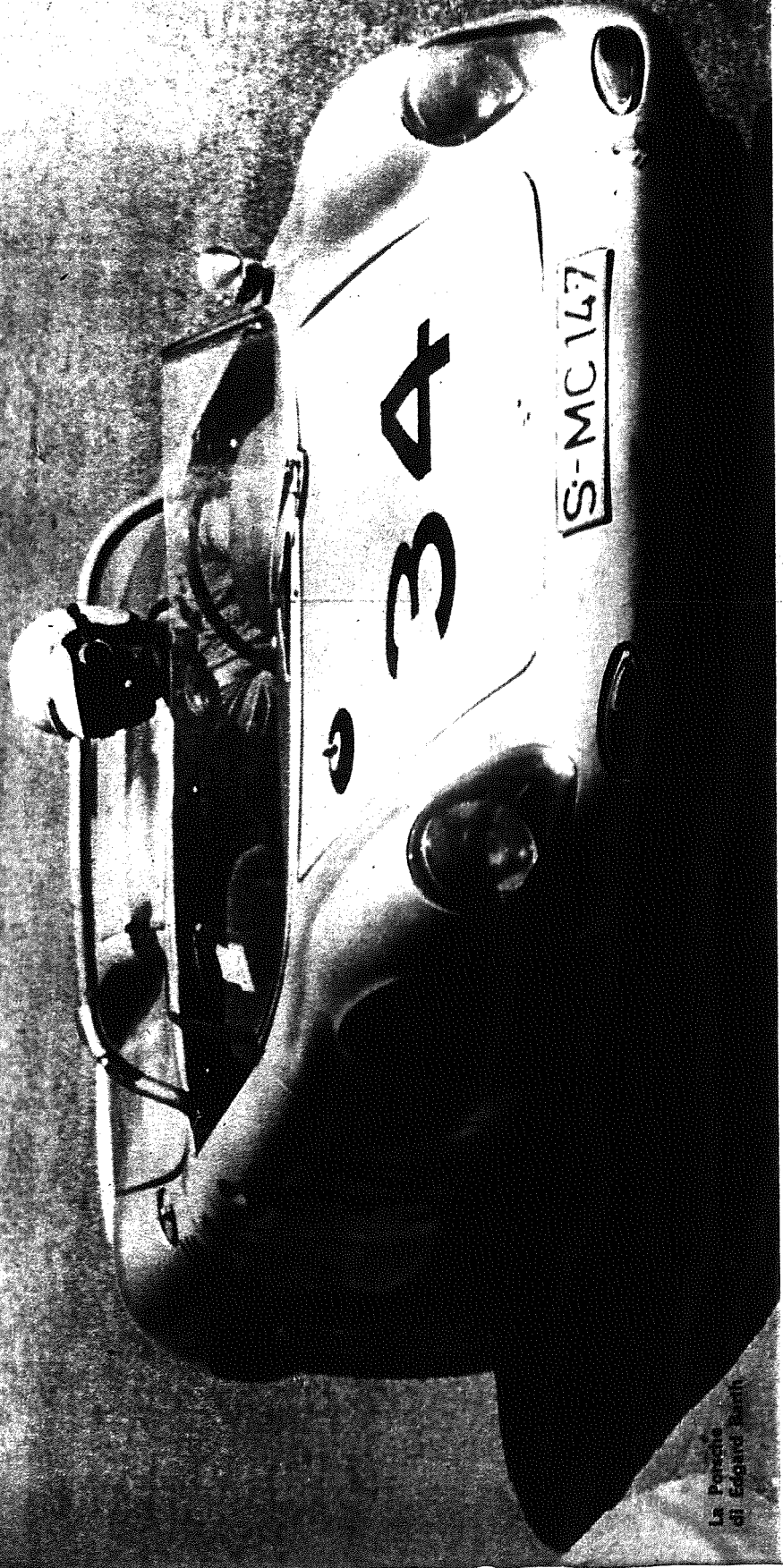
Table: CLASSE FINO A 1000 cc. Lists drivers like Roberto, Rile, Marzi, Trivellato, Ubarv, Jerry, Cecchini, Laurent, Lirrell, D'Onofrio, Nesti, Schenardi, Neri, Thornton, Holden, Magri, Politti, Koier, Zander, Zandonà, Gernani, Bardì, Milanesi.

Table: CLASSE FINO A 2000 cc. Lists drivers like Corbellini, Ferretti, Castellano, Petri, Falkenhausen, Bescheti, Parretti, Müller, Genta, Sorcinelli.

Edgò BARTI il fortissimo pilota della Porsche, campione europeo della montagna, punta decisamente a conquistare anche quest'anno il titolo...

Table: Lists various clubs and drivers from different regions like Lombardia, Piemonte, Valle d'Aosta, Liguria, Toscana, Umbria, Marche, Lazio, Campania, Puglia, Basilicata, Sicilia, Calabria, Sicilia, Calabria, Sicilia, Calabria.

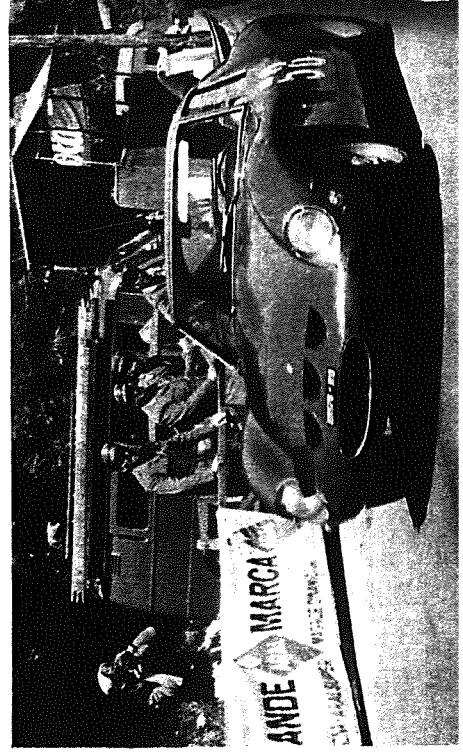
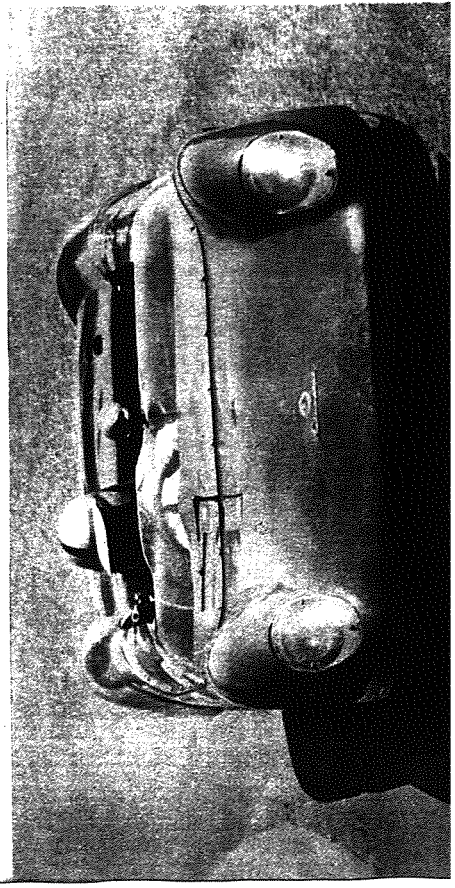
LA TRENTO-BONDONE 1964



La Porsche di Edgar Ruff

Toppetti, su Lotus, Giannini (a sinistra) e Prinoth, su Ferrari GTO (a destra).

Sotto: Dalla Torre su Abarth Simca 1300 (a sinistra) e Casula su



UNA CORSA E UN TITOLO PER EDGARD BARTH

di FRANCO LINI

Il pilota della Porsche 2000 8 cilindri sport, oltre alla gara (che ha visto alla partenza 210 concorrenti) si è praticamente aggiudicato anche il campionato d'Europa della Montagna

TRENTO — Sembra che le più note fra le corse in salita italiane facciano a gara per ottenere il titolo di manifestazione più affollata. Dopo i 240 iscritti e quasi 180 partenti della Coppa della Consuma, ecco i quasi 300 iscritti e 210 partenti della Trento-Bondone, che ha avuto anche la maggiore percentuale di concorrenti qualificati stranieri tra le gare nostrane. Attendiamo ora la Cesano-Sestriere della fine del mese per constatare se per il 1964 questi primati saranno migliorati.

Primato di concorrenti, primato di qualità e primati anche di prestazioni, con la vittoria assoluta colta da Edgard Barth e dalla Porsche sport 8 cilindri 2 litri accompagnata dal nuovo primato assoluto della gara, ottenuto sia pure con poco vantaggio sul primato precedente (due decimi di secondo) ma comunque con molto merito, perché la strada non era nelle condizioni ideali per sfruttare a fondo le possibilità del motore Porsche soprattutto in ripresa.

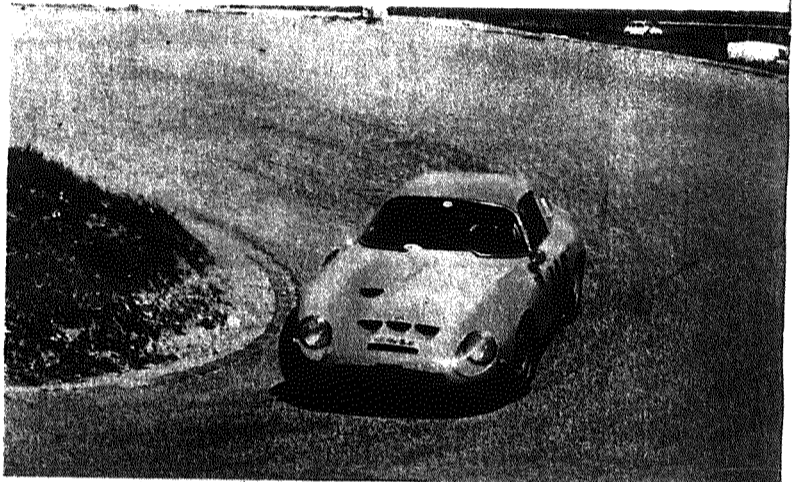
Barth ha dunque vinto ancora questa corsa che gli è sempre stata favorevole e contemporaneamente ha ottenuto altri nove preziosi punti per

il Campionato d'Europa della Montagna nel quale è adesso al comando con tanto margine che il titolo deve ormai considerarsi suo. Gli bastano infatti altri 4 punti, cioè un terzo posto assoluto, in una delle tre prove che rimangono in calendario, per ottenere la sicurezza aritmetica del titolo. E l'impresa non è per niente difficile, tanto più che il «rivale» teorico, Herbert Müller, dovrebbe vincere tutte le tre gare future, il che francamente non ci sembra possibile.

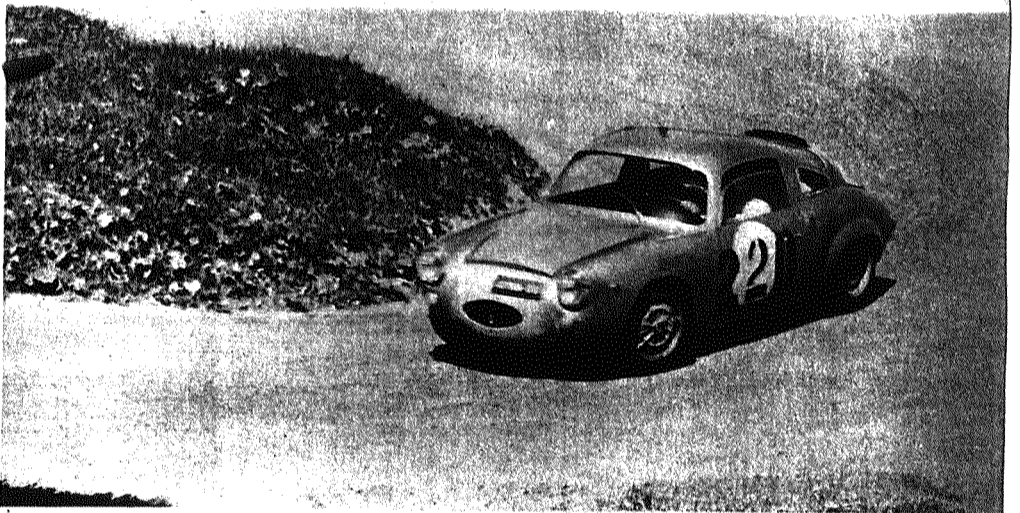
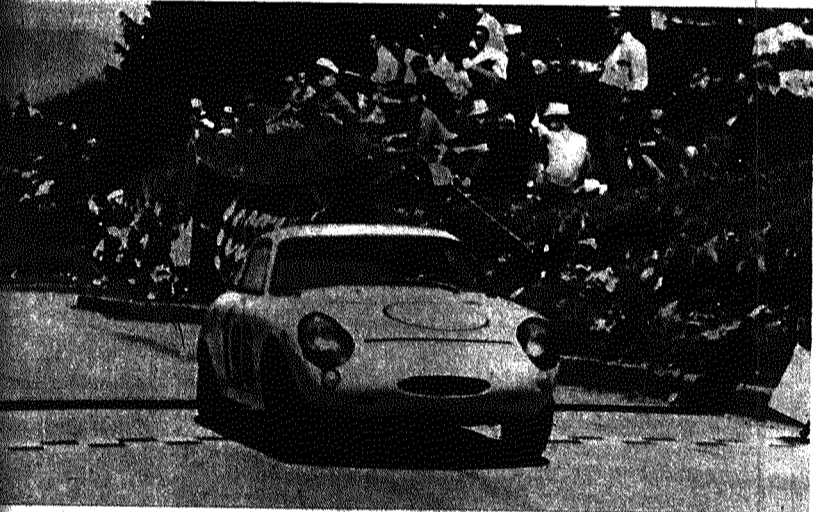
La vittoria del pilota ufficiale della Porsche, stavolta, non è stata accompagnata dalla consueta affermazione di massa delle macchine della sua marca, ma è anzi tanto più meritoria perché ottenuta di fronte alla offensiva delle Abarth 2000 G.T. che non soltanto sono state come al solito velocissime, ma hanno dimostrato notevoli qualità di tenuta e di stabilità, permettendo ad Hans Hermann di realizzare un tempo molto vicino a quello del trionfatore, vincendo ovviamente la categoria Gran Turismo che è stata dominata appunto dalle Abarth che contano tre macchine ai primi tre posti assoluti, con Hermann, Demetz e Franco Patria. Patria è stato sfortu-



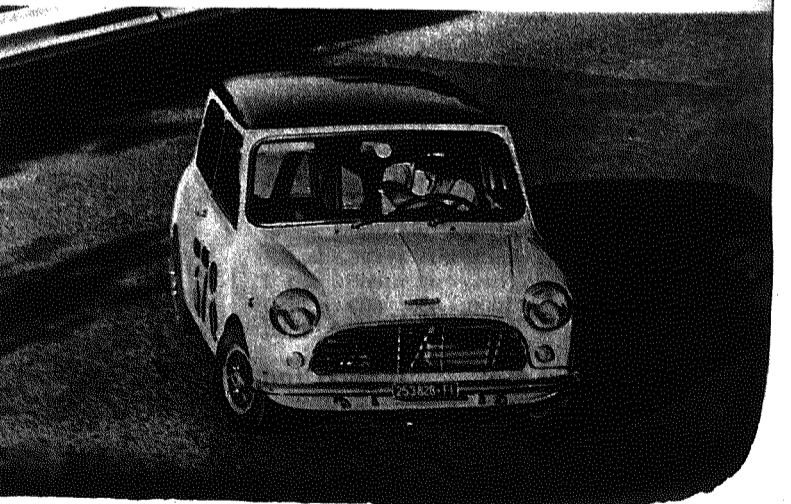
Hermann su Abarth Simca 2000 (a sinistra) e Facetti su Alfa Romeo TZ (a destra).



Sotto: Matich su Abarth 1000 (a sinistra) e Varese su Abarth (a destra).



Terry su Austin-Cooper 1300 (a sinistra) e Conte su Austin-Cooper 1100 (a destra).



nato, dato che non è potuto salire a pieno regime per un improvviso inconveniente alla carburazione. Poiché Patria aveva ottenuto in prova il miglior tempo tra le Abarth è da presumere che se avesse potuto utilizzare il motore a fondo la vittoria di Barth sarebbe risultata ancor meno agevole.

C'è anche da dire, però, che alla relativa sfortuna di Patria corrisponde la grandissima sfortuna di Paolo Colombo, che con la Porsche 904 era il favorito tra le G.T. e che dopo aver condotto per due terzi della gara è stato rallentato fortemente nella parte finale dall'improvviso afflosciarsi della gomma anteriore destra, risultata poi forata da un chiodino.

Nelle prove del sabato Colombo aveva ottenuto il terzo tempo, dopo Barth e l'inglese Westbury il quale guidava una Lotus 23 azionata da un motore BRM 8 cilindri da F1 con cilindrata aumentata a 1800 cc. E poiché oltre alle sue qualità, poteva contare anche sulla perfetta conoscenza della strada, era ovvio considerarlo il favorito.

Detto di questi uomini di primo piano, aggiungiamo che Westbury è stato eliminato all'inizio della gara da una uscita di strada e che Govoni, dopo aver provato con la Maserati 2000, ha preferito non prendere la partenza. La lotta per le prime posizioni assolute non ha perciò avuto altri protagonisti.

In compenso si sono sviluppate grosse battaglie per le vittorie di classe, soprattutto in qualche gruppo nel quale i competitori erano particolarmente agguerriti. Per esempio nelle G.T. 1600 dove erano in gara piloti molto forti, ma dove la prevista battaglia si è esaurita presto perché Biscaldi (Giulia T.Z.) è uscito di strada e Bussinello (Giulia T.Z.) ha rotto il motore, lasciando via libera a Carlo Facetti (Giulia T.Z.) che non ha avuto bisogno di forzare.

Le classifiche sono eloquenti, per quanto riguarda i gruppi quasi monocolori che hanno caratterizzato ogni classe. E indicano anche quali siano stati i « guastafeste », come ad esempio l'inglese Terry con la Austin Cooper 1275 cc. che si è imposto allo squadrone delle Giulietta T.I. o i piloti delle Steyr-Puch nelle classi 700 e 500 cc. Turismo.

Una considerazione di carattere generale e che esprimiano con piacere è la constatazione della intelligente decisione di far partire in gara prima le macchine più potenti e via via le altre in ordine decrescente. Questa innovazione ha permesso ai migliori di correre nelle condizioni più favorevoli, senza cioè i pericoli derivanti dall'olio e dai residui di gomme lasciati dalla enorme massa dei « piccoli ». E naturalmente ciò ha favorito la regolarità dei risultati per le prime posizioni.

Tra le macchine in gara è risultata molto interessante la Lotus 23 col motore BRM, che pur non essendo pilotata da uno specialista ha fatto scintille (in prova) prima dell'uscita di strada. C'erano anche le Condor Aguzzoli (vedi Auto Italiana N. 15), al loro esordio in competizioni: una col motore Giulietta 1300 pilotata da Umberto Masetti che passa definitivamente all'automobilismo, l'altra col motore Giulia 1600, pilotata da Bertocco. Hanno concluso la gara, anche se non troppo brillantemente, accusando inconvenienti al raffreddamento; ma la loro presenza deve essere considerata un fatto positivo.

Una curiosità statistica: in questa gara dei primati si è registrato anche quello della Abarth che aveva, da sola, un quarto dei concorrenti, con i plotoni delle 1000, 850, 600 e 500 Fiat e con le Gran Turismo 700, 1300 e 2000.

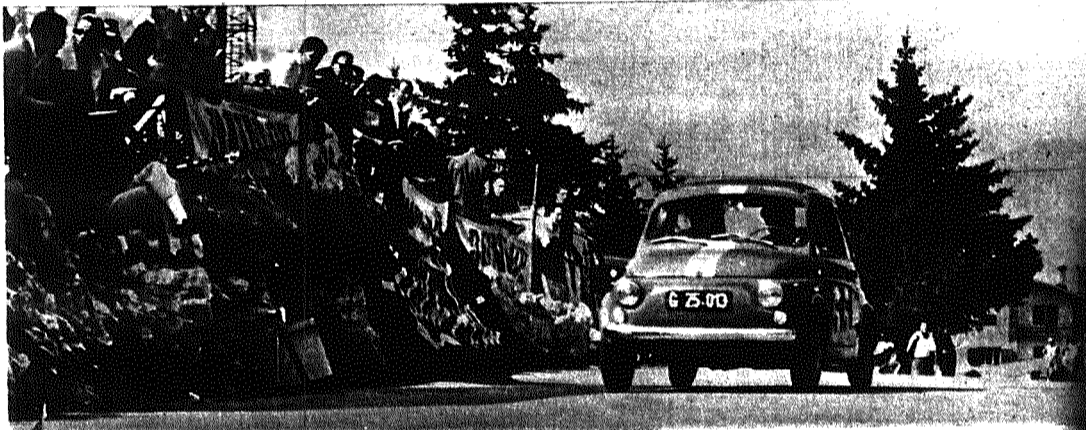
FRANCO LINI



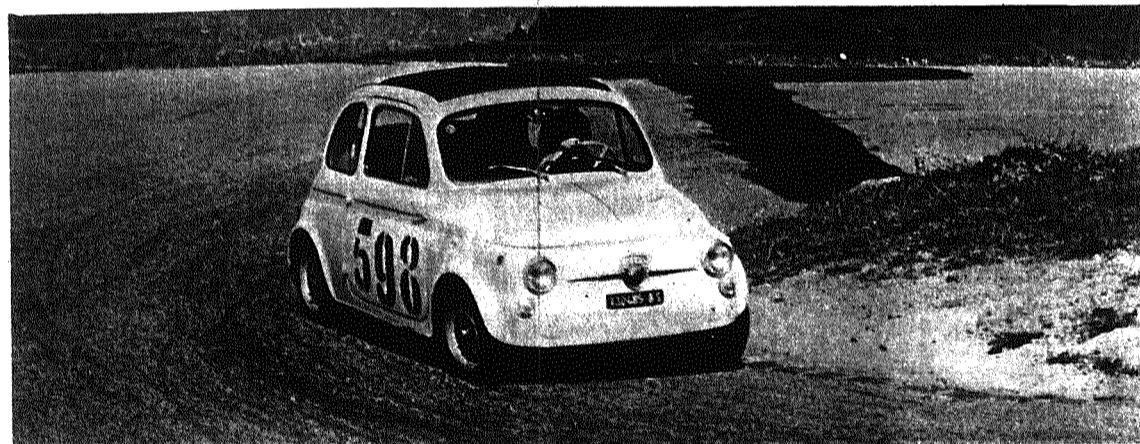
Rile
su Abarth 1000



Trenti
su Abarth 850



Ortner
su Steyr Puch 700

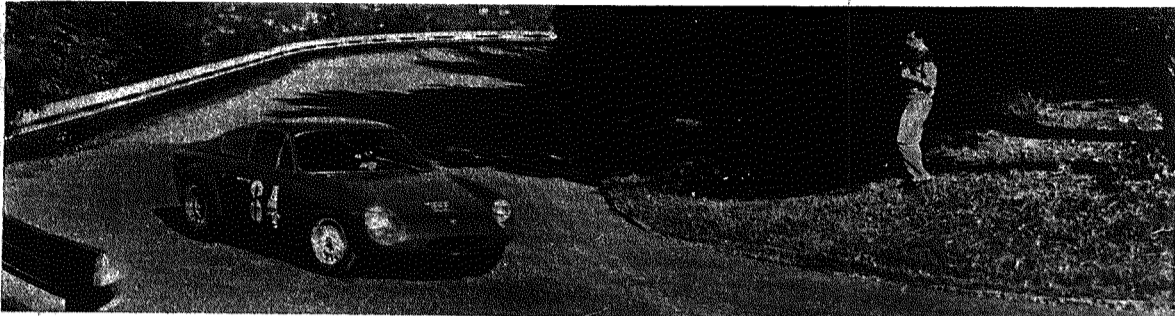
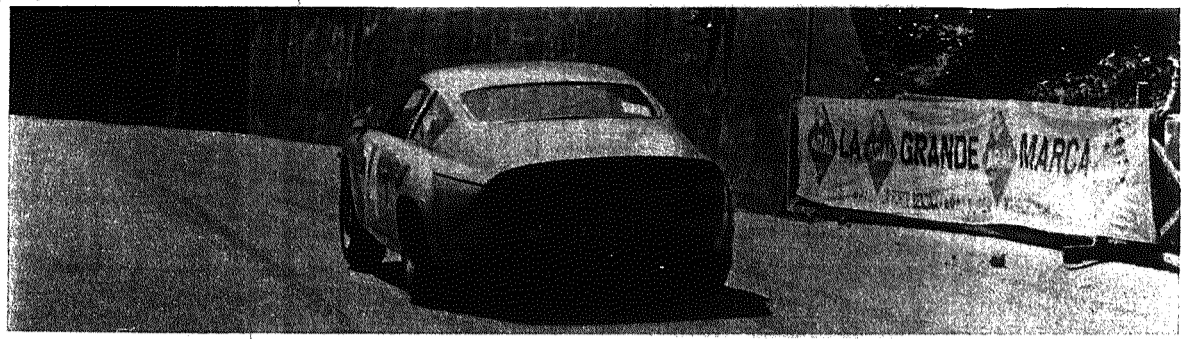


Poggi
su Abarth 600



Liedl
su Steyr Puch 500

Patria, giunto terzo della classe G.T. fino a 2500 cc. al volante di una Abarth Simca 2000.



Demetz secondo classificato delle G.T. fino a 2500 con l'Abarth Simca 2000.

Zuccoli ha ottenuto il quarto posto della classe Turismo fino a 1600 al volante di una Lotus Cortina.



LA SCHEDA DELLA GARA

NOME: Trento-Bondone, Coppa "P. Giannetti".

LOCALITÀ E DATA: Montevideo-Vason, 12 luglio 1964.

PROVA: di velocità in salita, valida per campionato europeo della montagna, challenge europeo montagna G.T., campionati italiani velocità 5000, Gran Turismo, Turismo, campionato italiano femminile, campionato FISA, campionato Etivato.

LUNGHEZZA DEL PERCORSO: chilometri 17,300 con dislivello di metri 1300 (pendenza media 7,5%).

NUMERO DEI PARTENTI: 210; viziati 42; fuori tempo massimo 21; classificati 147.

CLASSIFICHE

GENERALE ASSOLUTA

1. Edgar Barth (Porsche 2000) in 12' 17"8, alla media di kmh. 84,313 (nuovo primato assoluto); 2. Hans Hermann (Abarth 2000) in 12'30" primo delle Gran Turismo; 3. Herbert Demetz (Abarth 2000) in 12'39"5; 4. Herbert Müller (Porsche 904) in 12'39"5; 5. Franco Patria (Abarth 2000 GT) in 12'40"1; 6. Sepp Greger (Porsche 904) in 12'44"7; 7. Anton Fischhaber (Lotus-BMW) in 12'46"2; 8. André Knorr (Porsche 904) in 12'49"4; 9. Heinz Walter (Porsche 904) in 12'51"6; 10. Luigi Taramazzo (Abarth 2000) in 12'53"1; ecc.

CATEGORIA SPORT E PROTOTIPI

CLASSE 1000 cc.: 1. Cesare Toppelli (Lotus Giannetti) 13'40"1, alla media di kmh. 55,241; 2. S. Leonard (Osa) 14'18"9; 3. A. Benelli (Bardini) 14'42"1; 4. I. Bardini (Bardini) 15'23"5; 5. G. Veronese (Osa) 15'31"1; H. Holder (NSU Prinz) f.t.m.
Ritirati: Seibiger (Fiat Abarth) rottura motore.

CLASSE 2000 cc.: 1. E. Barth (Porsche) 12'17"8, alla media di kmh. 84,413, nuovo primato assoluto; p.p. Barth (Porsche) in 12'18"1; 2. H. Müller (Porsche) 12'39"5; 3. J. Greger (Porsche) 12'44"7; 4. A. Fischhaber (Lotus-BMW) 12'46"2; 5. J. Zuccoli (Porsche) 13'52"1; 6. H. Maselli (Aguzzi 1600) 14'04"1; 7. L. Bartocco (Aguzzi 1600) 14'15"2.
Ritirati: Westbury (Lotus-BRM) rottura motore.

CATEGORIA GRAN TURISMO

CLASSE OLTR E 2500 cc.: 1. E. Prinz (Ferrari GTO) 13'02"5, alla media di kmh. 82,591, nuovo primato di classe; p.p. Celesia (Ferrari) in 13'20"7; 2. E. Nicotri (Ferrari GTO) 13'39"5.
CLASSE 2500 cc.: 1. H. Hermann (Abarth) 12'30"4, alla media di kmh. 82,595, nuovo primato di classe; p.p. Müller (Porsche) 13'14"1; 2. R. Demetz (Abarth) 12'39"5; 3. F. Patria (Abarth 2000) 12'40"1; 4. Knorr (Porsche 904) 12'49"4; 5. Walter (Porsche 904) 12'51"6.

6. G. Taramazzo (Abarth 2000) 12'53"1; 7. H. Kuhn (Abarth 2000) 13'06"9; 8. P. Colombo (Porsche 904) 13'09"8.

CLASSE 1600 cc.: 1. Carlo Facetti (Alfa Romeo TZ) 13'13"9, alla media di kmh. 78,448, nuovo primato di classe; p.p. Mohy (Porsche) in 14'20"5; 2. C. Ramo-Caccia (Alfa Romeo TZ) 13'26"9; 3. L. Wambolt (Porsche) 13'38"5; 4. A. Nicodemi (Alfa Romeo TZ) 14'26"5; 5. R. Steninger (Porsche) 14'28"1; 6. A. Mann (Porsche) 15'07"4; 7. A. Bini (Porsche) 15'34"3; 8. U. Papini (Alfa Romeo) 15'34"3; 9. M. Favaretto (Porsche) A. Tarantino (Fiat 1600 S) e O. Zavanin (Osa), fuori tempo massimo.
Ritirati: Biscaldi (Alfa Romeo TZ) uscita di strada; Nardari (Lotus Elva) e Nabokov (Alfa Romeo TZ) rottura motore.

CLASSE 1300 cc.: 1. G. Dalla Torre (Abarth) 13'39"2, alla media di kmh. 76,025; 2. A. Gillberti (Abarth) 13'55"4; 3. R. Romano (Abarth) 13'59"8; 4. M. Ferraro (Abarth) 14'42"3; F. Rella (AR Giulietta) e P. Vento (Alfa Romeo S2), fuori tempo massimo.
Ritirati: Bidotti (Abarth), Maggiorini (Abarth) e Bertuzzi (Abarth).

CLASSE 1150 cc.: 1. M. Casula (Appia Zagato) 15'37"1, alla media di kmh. 66,467; 2. G. Marini (Appia Zagato) 15'58"4; 3. «Teed» (Fiat 1100) 16'47"1; 4. U. Foscu (Appia Zagato) 16'54"1.
Ritirati: Verginelli (Appia Zagato).

CLASSE 1000 cc.: 1. «Manch» in 14'09" e 9, alla media di kmh. 73,279; 2. C. Sangler in 14'30"5; 3. E. Buzzetti in 14'36"9; 4. G. Giuliani in 14'40"8; 5. Pashin e L. Benelli, f.t.m. tutti su Abarth.

CLASSE 700 cc.: 1. Gianni Varese (Abarth) 15'03", alla media di kmh. 69,970, nuovo primato di classe; p.p. Toppelli (Abarth) 15'16"8; 2. «Makle» (Abarth) 15'04"1; 3. R. Lichtenberg (BMW) 15'48"1; 4. M. Baldo (Abarth) 16'37"9.
Ritirati: Galasso (Abarth) e Brusi (Abarth).

CATEGORIA TURISMO

CLASSE 3000 cc.: 1. Giancarlo Gallimberti (Alfa Romeo 2600) 14'53"5, alla media di kmh. 69,703, nuovo primato di classe; p.p. Concati (Alfa Romeo 2600) 15'33"4; 2. F. Concati (Alfa Romeo 2600) 15'14"8; 3. C. Turra (Alfa Romeo 2600) 15'17"1; 4. P. Hamann (Mercedes 300) 15'19"1; 5. L. Mazzoni (Lancia Flaminia) 15'19"2; 6. W. Neuling (Mercedes 300) 15'26"7; 7. G. Zavanin (Mercedes 300) 16'30"5; P. Gerdi (Fiat 2300 S), fuori tempo massimo.
Ritirati: Torracciani (Alfa Romeo 2600).

CLASSE 2000 cc.: 1. Firenze Genta (Lancia Flavia) 14'58", alla media di kmh. 69,977; 2. P. Corbellini (Lancia Flavia) 14'54"5; 3. L. Pini (Lancia Flavia) 15'02"2; 4. R. Ferrarini (Lancia Flavia) 15'03"1; 5. S. Ferrarini (Lancia Flavia) 15'13"1; 6. G. L. Saraceni (Lancia Flavia) 15'24"1; A. Müller (BMW 1600), fuori tempo massimo.
CLASSE 1600 cc.: 1. G. Groll (Ford Cortina) 14'52"4, alla media di kmh. 70,341;

2. G. Rovetta (Lotus Cortina) 14'55"8; 3. P. Bellarini (AR Giulia) 15'16"9; 4. C. Zucconi (Lotus Cortina) 15'29"6; 5. A. Bardelli (AR Giulia) 15'46"1; 6. E. Finizio (AR Giulia) 15'07"1; 7. E. Olivari (Fiat) 16'49"1.

Ritirati: De Adamich (Alfa Romeo Giulia).

CLASSE 1300 cc.: 1. John Terry (Austin Cooper) 14'49"5, alla media di kmh. 70,916, nuovo primato di classe; p.p. Gunar (Alfa Romeo) 15'28"1; 2. I. Giusti (AR Giulietta) 15'24"8; 3. P. Lodo 15'28"1; 4. W. Dona 15'28"1; 5. E. Pinto 15'32"3; 6. M. Polin 15'36"8; 7. A. Minen 15'39"6; 8. P. Di Monaco 16'06"6; 9. E. Gibelli 16'11"9; 10. G. Ambu 16'18"1; 11. L. Caneschi 16'26"1; 12. R. Bertelli 16'37"1; 13. P. L. Lazzarato 16'47"9; 14. A. Marcon 16'55"5; 15. G. Vedovello 17'00"1; 16. G. Saffone 19'46"1, tutti su Alfa Romeo Giulietta TL.
Ritirati: Gori, Montabone e «Raffia» (Giulietta).

CLASSE 1150 cc.: 1. Piero Conte (Austin Cooper) 15'25"1, alla media di kmh. 67,322, nuovo primato di classe; p.p. Rollano (Fiat) 16'38"3; 2. F. Zaniratti (Austin Cooper) 16'12"3; 3. S. Pittini (Austin Cooper) 17'06"5; 4. S. Alquati (Fiat) 17'37"9.

CLASSE 1000 cc.: 1. Giovanni Kilo (Abarth) 15'00"7, alla media di kmh. 69,144, nuovo primato di classe; primato precedente Rosina (Abarth) in 15'07"6; 2. F. Netti (Abarth) 15'04"1; 3. J. Trivellato (Abarth) 15'06"2; 4. A. Merzario (Abarth) 15'11"3; 5. A. Cecchini (Abarth) 15'25"4; 6. «Cik» (Abarth) 15'44"9; 7. A. Laurenti (Abarth) 15'59"9; 8. A. Germanioli (Abarth) 16'08"2; 9. G. Maffezzoli (Abarth) 16'26"8; 10. M. Endress (DKW) 16'45"4; 11. A. D'Onofrio (Abarth) 17'03"8; L. Zandonà (Abarth) e A. Marzi (Abarth) fuori tempo massimo.
Ritirati: Miralla, Schenardi e Megri (Abarth).

CLASSE 850 cc.: 1. Antonio Trenti (Fiat Abarth) 14'56", alla media di kmh. 69,508, nuovo primato di classe; p.p. Dalla Torre (Abarth) in 15'10"3; 2. G. P. Raffa (Fiat Abarth) 15'12"2; 3. F. Chari (Fiat Abarth) 15'14"2; 4. J. Abi (DKW) 15'17"9; 5. «Sant'aria» 15'21"7; 6. M. Cintolesi 15'23"1; 7. A. Manavellio 15'23"7; 8. A. Stefanelli 15'35"9; 9. F. Galli 15'36"7; 10. «Kanderu» 15'36"1; 11. C. Margoni 15'39"5; 12. L. Leringi 15'39"8; 13. G. Vacca 15'44"4; 14. G. Villani 15'45"3; 15. «Meo» 15'45"5; 16. S. Cambareu 15'58"2; 17. B. Pagliero 15'58"8; 18. G. Gallo 15'59"1; 19. «Poppa» 16'10"7; 20. N. Frun 16'10"1; 21. F. Franzoni 16'19"5; 22. L. De Bernardi 16'20"1; 23. «Timoteo» 16'22"5; 24. G. P. Malaspina 16'43"7; 25. G. Leo 16'48"5; 26. M. Baretta 17'20"5; «Gero» e A. Grillo, fuori tempo massimo; tutti su Fiat Abarth.

Ritirati: Dini (Abarth).

CLASSE 700 cc.: 1. Johannes Orner (Steyr Puch) 15'13"4, alla media di kmh. 68,184, nuovo primato di classe; p.p. König (Steyr Puch) 15'40"1; 2. G. König (Steyr Puch) 15'16"1; 3. G. Tusch (Steyr Puch) 16'03"1; 4. C. Belli (BMW) 16'06"1;

5. A. Parodi (BMW) 16'11"1; 6. R. Gori (BMW) 16'19"1; 7. E. Mario (BMW) 16'29"9; 8. A. Cocchetti (BMW) 16'37"9; 9. S. Liabi (Steyr Puch) 16'49"1; 10. S. Zirkel (BMW) 16'57"3; 11. V. Gatti (BMW) 17'06"8.

Ritirati: Jermi (BMW) e Moroni (Fiat).

CLASSE 600 cc.: 1. P. Poggi (Fiat Abarth) 16'25"5, alla media di kmh. 63,196; 2. L. Durai (Fiat Abarth) 16'52"8; 3. A. Lepri (Fiat Abarth) 16'58"2; 4. G. Recordati (Fiat Abarth) 17'45"9; 5. E. Di Benedetto (Fiat Abarth) 17'52"8; 6. S. Dal Cason (Fiat Abarth) 18'15"1; 7. S. Buonopace (NSU Prinz) 18'26"8; 8. D. Polito (NSU Prinz) 19'05"1; 9. F. Magno (Fiat Abarth) 19'25"1; 4. «Prenzo» (Fiat Abarth) e 5. Calascibetta (Fiat Abarth), fuori tempo massimo.

CLASSE 500 cc.: 1. Heinz Liedl (Steyr Puch) 15'54"2, alla media di kmh. 65,242, nuovo primato di classe; p.p. Schorn (Steyr Puch) 16'35"8; 2. G. Schörm (Steyr Puch) 16'26"5; 3. W. Rorer (Steyr Puch) 16'40"1; 4. H. Frener (Steyr Puch) 16'47"5; 5. R. Cattelan (Steyr Puch) 16'56"8; 6. A. Braga (Fiat) 17'24"1; 7. S. Barbasio (Fiat) 17'44"8; 8. G. Truzzi (Fiat) 17'57"5; 9. A. Neel (Fiat) 18'05"1; 10. U. Barilaro (Fiat) 18'25"8; 11. A. Polli (Fiat) 18'31"4; 12. C. Bilenchi (Fiat) 18'36"5; 13. G. Sanfilippo (Fiat) 18'54"1; 14. A. Giuberti (Fiat) 18'57"1; L. Moro (Fiat), P. Gavelli (Fiat), D. Martino (Fiat), C. Pakler (Fiat) e «Napoleone» (Fiat), fuori tempo massimo.
Ritirati: Carubbi, Ghini, Scarpa, Faravita, Bernardi, Gatti, Rosta Del Polo, Gellini, tutti su Fiat.

CAMPIONATO EUROPEO DELLA MONTAGNA

Dopo la Trento-Bondone il punteggio per il campionato d'Europa della montagna è il seguente:

1. Edgar Barth (Porsche 8 cil.) punti 36; 2. Herbert Müller (Porsche) 15; 3. Josef Greger (Porsche) 9; 4. Heinz Walter (Lotus-BMW) 4,126; 5. Hans Hermann (Abarth) 6; 7. Karl Foltek (Lotus) 5; 8. Herbert Demetz (Abarth) 4; 9. Peter Westbury (Lotus-BRM) 2,75; 10. Franco Patria (Abarth) 2; 11. Harry Zweifel (Lotus-Ferrari) 1.

Sono state disputate le gara Rossfeld, Mont Ventoux, Gaisberg, Trento-Bondone; restano da disputare: Casana-Sashiere, Freiburg-Schauinsland e Sierre-Montana.

CHALLENGE GRAN TURISMO

Fausto Challenge Gran Turismo, attribuito al migliore dei concorrenti di questa categoria, nelle stesse prove del campionato europeo, il punteggio attuale è il seguente:

1. Heinz Walter (Porsche 904) punti 24; 2. Michel Weber (Porsche 904) 19; 3. André Knorr (Porsche 904) 13,125; 4. Hans Hermann (Abarth) 9; 4. Edoardo Luoldi (Ferrari) 4,75; 5. Herbert Demetz (Abarth) e Paolo Colombo (Porsche 904) 6; 7. Werner Brothaus (Porsche 904) e Franco Patria (Abarth) 4; 8. Heinz Schiller (Porsche 904) 3; 10. Hans Kuhn (Abarth) 1,25; 11. Gigi Taramazzo (Abarth) 1.

In 4. pagina: Di Marco all'assalto dei 170 km.

L'Adige Sport

In 5. pagina:

- * Il Tour sul Puy de Dôme
- * Benfatto vince a Preore

Il pilota Edgar BARTH rinnova il trionfo sul Bondone

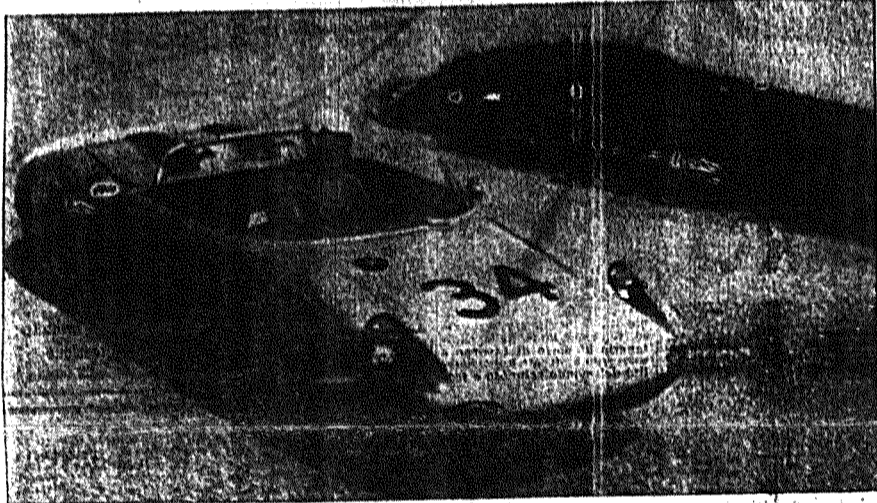
Demetz brillante conferma

L'alfiere della "Porsche", vincitore in assoluto con nuovo primato della corsa - Secondo assoluto HERMANN con l'Abarth G. T. - Brillante conferma dell'altoatesino Herbert DEMETZ secondo tra le G. T. e terzo assoluto - Cinquantamila spettatori assistono alla spettacolosa corsa

Esaltante giornata per l'automobilismo sportivo, quella che il Bondone ha offerto con l'impeccabile organizzazione dell'Automobile club Trento, nella corale presenza di quasi cinquantamila spettatori sparsi per ogni dove, nei punti dove fremente passava l'impeto delle macchine, sui dossi dominanti dai quali i ghiribizzi del nostro d'asfalto che porta da Montevideo al Vason potessero essere presi d'indietro quali i ghiribizzi del nostro d'asfalto, a cominciare da giù, giù in fondo dove s'intravedeva la striscione giallo della partenza, e lungo la splendida strada di quando in quando lampeggiavano lo striscione del sole sui croni e sui cristalli delle macchine che urlando la loro possanza salivano su Sarcagna, su Gandrial, su Vancora, e passata l'entusiasmante corsa.

Ha vinto il germanico Barth, quello della pipetta, che ha portato la Porsche sport incontro al trionfo assoluto, riprendendo la sua classe di campione d'Europa con il nuovo primato della corsa: 12'17"8 corrispondente alla media oraria di km. 84,413, di 2/10 soltanto inferiora a quello stabilito con la medesima macchina e da lui stesso realizzato in questa classe (in 12'18" netti). La minima differenza vale come testimonianza di un'eccezionale prestazione di un vertice mondiale della perfezione di guida e del mezzo.

Esaltante giornata, il 3 detto, e in effetti la montagna di Trento si è presentata immersa nell'azzurro e sotto il sole incomparabile di un sole radiante (qualche forte nebulosità - ricordate l'agguerrita giornata autunnale di venerdì - non si spera), in una serata di montagna che rendeva ancor più straordinaria la commistione della solennità delle balze alpine col ruggine ascendente dei motori, inebriati di emulsione, ma con tutto il dolore degli HP messi alla frusta.



Il tedesco Edgar Barth all'uscita di un storniquet, con perfetto stile. Dopo quella di Rossetti, del Mont Ventoux, del Galaberg, Barth ha colto sul Bondone la quarta vittoria che lo riassume campione europeo della montagna. (Foto «L'Adige»)

Su tutti si è eretto Barth, monumento dell'automobilismo europeo sul piedistallo della Porsche. Ma l'entusiasmo, superarlo in questa spettacolosa quanto spirituale gara, è stato il formidabile Hermann che con la sua Abarth fino a 2500 ha vinto da dominatore nella categoria Gran turismo, sotto la spinta dell'attacco che gli stava portando l'altoatesino Demetz della scuderia Dolomiti, in corsa con un medesimo mezzo. Herbert Demetz ha impiegato 1'6 di più di Hermann, confermando appieno l'altissimo valore della sua guida già rifiuto vittoriosamente nella recentissima Appiano - Mendola, e si è classificato terzo assoluto, tra i grandi dell'aristocrazia dell'automobilismo della montagna, davanti a tutte le altre macchine non prototipi.

In queste si deve dire della sfortuna di Spychiger che dopo aver fatto segnare uno dei migliori tempi alla prova, in corsa è andato a battere di striscio, senza riportare danni parziali, ma venendo fatalmente estromesso dalla corsa all'ufficializzazione.

Lo stesso è accaduto all'inglese Westbury, anche lui uno dei migliori tempi alla prova, in corsa è andato a battere di striscio, senza riportare danni parziali, ma venendo fatalmente estromesso dalla corsa all'ufficializzazione.

Ernesto Prinoth con la Ferrari ha vinto nella sua classe GT oltre 2500 ma in essa aveva un solo avversario che è stato nettamente piogio, mancando quindi punti di riferi-

Nella mistica categoria delle "turismo" brillante la vittoria del milanese Carlo Zucchi che ha portato la sua Ford Cortina all'assalto del Bondone con un tempo stupefacente: 14'29"8, che costituisce, naturalmente, il nuovo primato di tutta la categoria (il precedente era di Patria con 15'21"6).

Le classifiche, per il resto, diranno l'ardente battaglia interpretata da quasi 250 parziali, cifra record, e proposito di record, ne sono stati battuti ben 14, ieri, a testimonianza dell'ardore degli emuli del progresso tecnico.

La "Bondone europea" 1964 passerà alla storia come la gara del record.

Non ultimo dei quali - anzi, il più importante, a tutti gli effetti, perché su di esso si basa l'intera manifestazione - è quello della perfetta organizzazione cui hanno dato anima e corpo i valorosi dirigenti dell'Automobile club Trento, e a loro sono andati, con loro, collaboratori, dal direttore di gara dott. Sciso, ai cronometristi, agli addetti alle segnalazioni, all'efficiente servizio stampa affidato al collega cao. Manfelloti e a tutti gli altri numerosi "servizi".

Efficiente il servizio d'ordine pubblico e stradale cui si sono prodigati i reparti della polizia della strada, dei carabinieri e delle altre forze d'ordine.

Alla sera, a coronamento degno e signorile della magnifica giornata, la splendida premiazione che ha communito attori e protagonisti del grande avvenimento di questa grande manifestazione, degli organizzatori e delle autorità.

A. Cerl

Le classifiche

- CAT. SPORT E PROTOTIPI**
FINO A 1000 CC.: 1) Toppetti Cesare (Perugia) Lotus Giannini 13'40"1, km. 75,941; 2) Leonardi Sesto (Settecolli, Roma) Opel 14'18"9; 3) Benelli Antonio (Bandini, Forlì) Bandini 14'42"1; 4) Bandini Ilario (Arcangeli, Forlì); 5) Veronese Gianni (Pavium).
- FINO A 2000 CC.:** 1) Barth Edgar (Germania) Porsche 12'17"8, km. 84,413, nuovo primato; 2) Müller Herbert (Svizzera) id 12'30"4; 3) Gregor Josef (Germ) id 12'44"7; 4) Fischer Anton (Germania) Lotus BMW 12'46"2; 5) Knorr Andre (Svizzera) Porsche 12'48"7; 6) Walter Heinz (Svizzera) Porsche 12'51"6; 7) Taramazzo Gigi (Scud. S. Ambroeu - MI - Abarth) id 12'53"1.
- CAT. GRAN TURISMO**
OLTRE 2000 CC.: 1) Prinoth Ernest (Dolomiti) HZ Ferrari 12'30"3, km. 70,501, nuovo primato; 2) Nicolodi Egido (S. Marco Venezia) id 13'39"5.
- FINO A 2500 CC.:** 1) Hermann Hans (Abarth Corse - Torino) Abarth 12'30"4, km. 82,995, nuovo primato; 2) Demetz Herbert R. (Dolomiti) id 12'39"3; 3) Patria Franco (Abarth Corse) id 12'40"9; 4) Knorr A. (Svi) Porsche 12'46"0; 5) Walter H. (id) id 12'51"6; 6) Taramazzo C. (Ambroeu) Abarth 12'53"1; 7) Kühn H. (Svi) id 13'00"3; 8) Colombo (Trentina) Porsche 13'09"2.
- FINO A 1600 CC.:** 1) Facelli Carlo (Ambroeu) A. Roma 13'13"9 (km. 78,448, nuovo primato); 2) Ramu - Caccia C. (Svi) id 13'28"9; 3) Walbol L. (Germ) Porsche 13'38"6; 4) Niccolini A. (Settecolli) A. Roma 13'42"1; 5) Storzinger Klaus (Austria) Porsche; 6) Tarantini Arnaldo (Trentina) Fiat 13'48"7.
- FINO A 1800 CC.:** 1) Dalla Torre Giuseppe (Trentina) Abarth 13'39"2, (km. 78,025, n. primato); 2) Glimberti Angelo (Pegaso) id 13'58"6; 3) Ramonino R. (Savona) id 14'27"8; 4) Peraro M. (Mantova) id 14'42"3.
- FINO A 1100 CC.:** 1) Casula Mario (Jolly) A. Zagato 13'37"0 (km. 66,607); 2) Marini Giovanni (Settecolli) id 13'50"4; 3) Tevsi (Milano) Fiat 14'00"1; 4) Porcu U. (Trieste) A. Zagato.
- FINO A 1000 CC.:** 1) "Matic" (Verona) Abarth 14'09"9 (km. 72,270); 2) Santolucci Cesare (Bandini Forlì) id 14'30"6; 3) Buzzetti Enzo (S. Ambroeu) id 14'38"8; 4) Giulianini C. (Cosenza) id 14'58"6.
- FINO 800 CC. (Nell'anno 1960)**
 Abarth 13'03" (km. 68,970, n. primato); 2) "Matic" (S. Ambroeu) id 13'04"1; 3) Lichtenberg Rih (Germ) BMW 13'48"4; 4) Beldi Mauro (Trentina) Abarth 13'57"8.

(continua in 5. pagina)

CAT. TURISMO
FINO A 3000 CC.: 1) Gallinberti Giancarlo (Lario CO) A. id 12'00 14'33"6, (km. 69,703 n. primato); 2) Concarl Franco (Jolly Club MN) id 15'16"8; 3) Turra Corrado (Dolomiti) id 15'17"1; 4) Hermann P. (Germania) Mercedes; 5) Massoni Luciano (Torino) Flaminia.

FINO A 2000 CC.: 1) Centa Lorenzo (S. Ambroeu) Lancia Flavia 14'50" (km. 69,877, n. primato); 2) Corbelli Pietro (Jolly Club) id 14'58"8; 3) Peretti R. (id) id 15'02"2; 4) Peretti R. (id) id 15'02"2; 5) Peretti R. (id) id 15'02"2.

FINO A 1800 CC.: 1) Zucchi Carlo (S. Ambroeu) Lotus Cortina 14'29"8, (km. 71,816, n. primato); 2) Grolli Gerolamo (S. Ambroeu) Ford Cortina 14'40"4; 3) Rovetta G. (Brescia) Lotus Cort 14'55"8; 4) Beltratti Pietro (Sp. Aut. NA) A.R. Giulia 15'16"8; 5) Bardelli Aldo (Pistoia) id 15'16"8.

Di fronte ai forti campioni dell'automobilismo internazionale l'altoatesino Herbert Demetz ha valorosamente battuto alla guida dell'Abarth, classificandosi secondo nella agguerrita categoria della G.T. e terzo assoluto. Demetz ha confermato l'eccellenza della sua guida che già l'aveva portato a cogliere brillanti affermazioni, tra le quali la recente vittoria assoluta nella Appiano - Mendola. Nella foto: Demetz in piena corsa nella parte alta del percorso. (Foto «L'Adige»)

Fulmine a ciel sereno al Consiglio federale della FIGC

Dimissionario Perlasca da presidente della Lega

Entro il 31 luglio il passaggio delle consegne al commissario straordinario Franchi

MILANO, 12. — Nel corso della riunione del Consiglio federale della FIGC tenutasi a Roma sabato, il dott. Perlasca, presidente della Lega nazionale, ha rassegnato le dimissioni. Al riguardo l'ufficio stampa della Lega nazionale ha diramato un comunicato, con il quale rende noto che: il dott. Perlasca, presidente della Lega nazionale, soffermandosi sull'andamento del campionato 1963-64 e sulla situazione finanziaria delle società della Lega che tanto allarmava ha sollevato nell'opinione pubblica, chiede al consiglio federale che sia fatto il più completo esame della situazione attuale della Lega, la cui conduzione, nelle presenti circostanze, ritiene debba essere affidata a un commissario straordinario.

Vigna batte Motta nel trofeo Cougnet

CAMUCIA (Arezzo), 12. — Marino Vigna ha vinto il primo Giro delle Tre Province, valevole come quarta prova del trofeo Cougnet, al termine di una fuga che aveva cominciato a Pieve di Sinalunga dopo appena 48 chilometri dal via insieme con Bitossi, Meo e De Prà ai quali si sono aggiunti, poco dopo, Maserati, Motta, Ferrari, Liviero, Malno, Zancanaro, Azzini, Nencioni e De Rosso. Il ragazzo della Gazzola, olimpionico della pista ai Giochi di Roma nell'inseguimento a squadre, è al suo terzo successo stagionale, dopo essersi affermato nelle Tre Valli Varesine e nella seconda tappa del Giro della Svizzera Romanda.

Vigna, a un chilometro dal traguardo, è scollato ed ha distanziato Motta e Ferrari col quali ha concluso l'avventura dopo che tutti gli altri erano scomparsi dalla lotta. La scollata dei tre colli, la Pieve, quest'ultimo a 10 km. dall'arrivo, ha staccato il campo dei concorrenti rendendo impossibile qualsiasi recupero.

ORDINE D'ARRIVO
1. Marino Vigna (Gazzola) che compie il 220 km. del percorso in ore 5'58"10" (media km. 47,164); 2. Gianni Motta (Molteni) a 1'1"4; 3. Danilo Perara (Bisceglie); 4. Carlo Azzini (Carpano) a 2'11"8; 5. Giovanni Liviero (Cynas) a 2'10"7; 6. Franco Cribiori a 4'09"7; 7. Aldo Moser a 4'11"1; 8. Roberto Poggali a 4'21"1; 9. Bruno Peretti a 5'12"1; 10. Raffaele Marcolli a 5'17"1; 11. Ciampi 5'24"1; 12. Maserati a 5'24"1; 13. Durante 5'24"1; 14. Danelli 5'24"1; 15. Bettini 5'24"1; 16. Fazzari 5'24"1; 17. Mealli 5'24"1; 18. Galbiati 5'24"1; 19. Colombo 5'24"1; 20. Peretti 5'24"1; 21. Maffei 5'24"1; 22. De Rosso 5'24"1; 23. Maffei 5'24"1; 24. Fontana 5'24"1; 25. Picchiotti 5'24"1; 26. Peretti 5'24"1; 27. Fontana 5'24"1; 28. Fontana 5'24"1; 29. Fontana 5'24"1; 30. Fontana 5'24"1; 31. Fontana 5'24"1; 32. Fontana 5'24"1; 33. Fontana 5'24"1; 34. Fontana 5'24"1; 35. Fontana 5'24"1; 36. Fontana 5'24"1; 37. Fontana 5'24"1; 38. Fontana 5'24"1; 39. Fontana 5'24"1; 40. Fontana 5'24"1; 41. Fontana 5'24"1; 42. Fontana 5'24"1; 43. Fontana 5'24"1; 44. Fontana 5'24"1; 45. Fontana 5'24"1; 46. Fontana 5'24"1; 47. Fontana 5'24"1; 48. Fontana 5'24"1; 49. Fontana 5'24"1; 50. Fontana 5'24"1; 51. Fontana 5'24"1; 52. Fontana 5'24"1; 53. Fontana 5'24"1; 54. Fontana 5'24"1; 55. Fontana 5'24"1; 56. Fontana 5'24"1; 57. Fontana 5'24"1; 58. Fontana 5'24"1; 59. Fontana 5'24"1; 60. Fontana 5'24"1; 61. Fontana 5'24"1; 62. Fontana 5'24"1; 63. Fontana 5'24"1; 64. Fontana 5'24"1; 65. Fontana 5'24"1; 66. Fontana 5'24"1; 67. Fontana 5'24"1; 68. Fontana 5'24"1; 69. Fontana 5'24"1; 70. Fontana 5'24"1; 71. Fontana 5'24"1; 72. Fontana 5'24"1; 73. Fontana 5'24"1; 74. Fontana 5'24"1; 75. Fontana 5'24"1; 76. Fontana 5'24"1; 77. Fontana 5'24"1; 78. Fontana 5'24"1; 79. Fontana 5'24"1; 80. Fontana 5'24"1; 81. Fontana 5'24"1; 82. Fontana 5'24"1; 83. Fontana 5'24"1; 84. Fontana 5'24"1; 85. Fontana 5'24"1; 86. Fontana 5'24"1; 87. Fontana 5'24"1; 88. Fontana 5'24"1; 89. Fontana 5'24"1; 90. Fontana 5'24"1; 91. Fontana 5'24"1; 92. Fontana 5'24"1; 93. Fontana 5'24"1; 94. Fontana 5'24"1; 95. Fontana 5'24"1; 96. Fontana 5'24"1; 97. Fontana 5'24"1; 98. Fontana 5'24"1; 99. Fontana 5'24"1; 100. Fontana 5'24"1.

Opel Kadett Coupé
 la 1000 che va forte

Prezzo (suggerito) a partire da L. 1.110.000. Termini di consegna abbreviati. Venite a provare la Kadett, un prodotto General Motors.

EMILIO FRANCESCHI S.n.C.
 Concessionaria OPEL
 Via Vannetti, 39 - Telefono 26-490

* SILENZIOSITA'
 * ECONOMIA
 * PRATICITA'

“Bruciatori TROPIC,,
 A NAFTA (olio nero)

Verticali per CUCINE - STUFE e CALDAIETTE AUTONOME per appartamenti

Agenzia per la provincia:
 TRENTO - VIA FOGAZZARO 27
 TELEFONI N.º 23-452 - 24-226

Centri d'assistenza e vendita:

ARCO: Off. Mecc. Dalla Bona, Ceniga
 BASELGA PINE: Off. Mecc. Giovanni Dan-ri, Vigo di Baselga
 BORGIO: Zorlea Mario, C.so Peruzzi, Borgo
 CALDONAZZO: Off. Mecc. Campregher R., Caldanzonno
 CAVALESE: Amorth Franco, S. Lugano
 CLES: Brentegani Armando, Via Roma Cles
 COREDO: Forno Livio, Corredo
 FAI: Martinatti Eucherio, Camparta di Fai
 LAVIS: Albertini Ello, Canova di Gardolo
 LEVICO: Pederzoli E. Via Caldanzonno 14, Levico
 MOENA: Pellegrini Agostino, Moena
 MORI: Gambirasio Gino, Mori Superiore
 PADERGNONE: Off. Mecc. Decarli Vigilio, Padergnone
 PERGINE: Osmoser C., Pergine
 PREDAZZO: Partel Giovanni, Ziano
 PRIMIGRO: Zurlo Giovanni, Canal S. Bovo
 ROVERETO: Aste Saverio, Via Conciatori, Rovereto
 VAL DI SOLE: Manini Celestino, Malè
 VAL GIUDICARIE: F.lli Ghèzi off. mecc., Bondo

ABBIATE FIDUCIA DEI BRUCIATORI «TROPIC»
 I nostri tecnici sono a Vostra disposizione con la loro esperienza e la loro capacità

Si è conclusa con una grande volata la insignificante 13. tappa del Tour

Darrigade davanti a Hoban vota fulmine a Bordeaux

La classifica generale immutata

BABY-TOUR riprende Raymond vittore giornata

Volano in vantaggio
ma la classifica
rimano im-
a con Garcia se-
a 9" da Glimondi

BAUX, 10. — Dopo
una di riposa del
di trascorsa a Hos-
Tour de l'Avenir
oggi la sua mar-
la 9. tappa che da
leton ha portato a
ux dopo 168 km. di

nesso Christian Ray-
vinto sul traguar-
ormata battendo il
vanta e lo spagna-
diburo e altri sei
di fuga che ave-
velo lontano il

vevole corridori,
no il via poco
10 metri su dieci
truncato. Il vic-
dopo la giornata
i pedatori han-
impreca un rit-
tissimo alla loro
casciata a 11
dopo 40 km. di
corso. A passata
tutti di anticipo
ella orologio.

In quel momento
13 corridori con
V. Van Rey,
on circa mezzo
di vantaggio sul
on essendo nel
leia alcun uo-
ualista, il grosso
preoccupa mol-
le posizioni si
stano con tanto
staggio di qual-
almeno mezza
ante.

parle terminale
a si accende la
nel gruppo di
perdeva qualche
centro si gro-
a l'andatura ve-
verendo terreno.
vno, irrompevano
ta finale di con-
si quali batteva
il francese Ray-
la spuntava sul
erts e sullo spa-
adiburo.

mond (Fra) in 3
on abb. 3.532"00"
4.37,09
s. (Bel) 1. L. (con
3); 2) Mendibu-
4) Blanc (Spa);
5) G. (Pol); 6) Bi-
a 10'22"; 7) Di-
0) Zapala 12'48";
tasso a 13'27"; 19)
17'30"; 24) Alfo-
58".

po con Garcia e
e giunto a 4'35"
a generale:
a 36.003"; 2)
a 9"; 3) Almar-
a 4'56"; 5)
2'28"; 6) Letori a
a 10'22"; 7) Di-
a 10'22"; 9) Di-
0) Zapala 12'48";
tasso a 13'27"; 19)
17'30"; 24) Alfo-
58".

«diavoli» è scoppio il putiferio (per i dirigenti)

AMORE NEL MILAN N. II DIMISSIONARI

chiesto al presidente Riva di convocare - a norma di statuto - l'assemblea

O, 10. — Undici consiglieri del Milan hanno rassegnato le dimissioni al presidente della società Felice Riva di convocare, come è statuto, l'assemblea dei soci. La polemica è sorta dopo che, due anni quotidiani del pomeriggio milanese pubblicò un'intervista con Riva il quale fece dichiarazioni polemiche sull'operato del con-

to, dicendo tra
altri che non il
di 60 da qualche
d'accordo al fac-
solieri dall'in-
ho assunto) so-
mia firma con la
a fare il sem-
del Milan come
area di postazio-
te della società
undici consiglieri
o oggi a quotidia-
bilità l'intervista,
sola quale è stato
colti hanno col-
dimenticato a con-
volare come previsto
sociale le in que-
stantando tutti di
larono ai soci tut-
zioni che essi non
e i tifosi e i
di Milan debbono
le proprie respon-
sabilità sono di Car-
Grassi, Paravi-
Pavoni, Radice,

BOURDEAUX, 10. — Gli sportivi francesi impazziscono per questo Tour ancora incerto e acceso dalla rivalità fra Anquetil e Poulidor: stamane, nonostante il maltempo, parecchie migliaia di persone hanno circondato i corridori fino alla loro partenza, la folla si è assiepolita quasi ovunque dove doveva transitare la corsa, migliaia di spettatori hanno accolto i corridori al loro arrivo a Bordeaux. Peraltro, oggi i corridori non hanno fatto nulla di particolare per meritarsi tanto entusiasmo; hanno preferito darsi una giornata di «arrivata» in attesa di quelle che saranno le battaglie finali del Tour. Prevedente, Goddet ha disposto un anticipo di quasi mezz'ora sull'orario di partenza da Bayonne. Con tutto questo si è arrivati a Bordeaux in leggero ritardo sulla tabella di marcia del 36 orari.

Quando si aggiunge che André Darrigade ha vinto la volata finale eguagliandosi in tempo al 4. e tutto della coltissima giornata del Tour. Darrigade, che ora ha 35 anni, ha affrontato da par suo la massiccia volata — il gruppo si è presentato tutto compatto all'arrivo — ed è riuscito a battere di un soffio sulla pista del velodromo l'inglese Hoban, Sela e l'italiano belga Helmut. Per di più, ha entrato per primo sulla pista con una ventina di metri di vantaggio sugli altri e sta a Gilbert Desmet 1. subito acciuffato e assorbito dal gruppo impegnato nella volata poi vinta da Darrigade. Peraltro a Desmet sono stati accreditati 13" che aveva di vantaggio e che i cronometristi posti allo ingresso in pista gli hanno scrupolosamente assegnato.

Con l'odioso successo Darrigade ha vinto la sua 22. tappa nelle varie edizioni del giro di Francia: ne riuscirà a vincere altre quattro, stabilirà un nuovo primato in materia. Inutile dire che la tappa non ha mutato affatto la classifica generale: Desmet Anquetil conserva la maglia gialla di primo in classifica e l'olandese Janssen quella verde di primo nella classifica a punti. Scarsa la cronaca. Subito dopo il via i corridori hanno trovato un atterraggio che in un solo chilometro di corsa li ha portati sotto lo stridono valedicevole per il traguardo della montagna di 4. categoria della Côte de la Citadelle che interessa pochi corridori e in modo speciale Bahamontes e Jimenez, i due spagnoli che ancora sono divisi dai pochi altri nella classifica degli scalatori. Lo scacco di Bahamontes, che ieri non aveva potuto festeggiare come voleva il suo compleanno perché costretto a subire una sconfitta nella gara a cronometro, ha preceduto allo sprint il più giovane rivale; nonché il proprio compagno di squadra Martin, Joseph Grossard e il belga Debruyne. Con l'arrivo al Toledo da consolidato così il suo primato in classifica.

Pol, a gruppo ricomposto, c'è stato un allungo degli inglesi Hoban e Benson che al 60. km. sono stati ripresi dal gruppo senza molta fatica. A ranghi al completo la corsa è proseguita quasi sonnolenta, con qualche sussulto di passaggio dai centri abitati.

Dopo il controllo rifornimento di Parentins (km. 114), l'andatura è leggermente aumentata, e il ritardo sulla tabella di marcia è sceso a venti minuti a Mios, dopo 148 km. di corsa. Non c'è stato altro da segnalare che un infortunamento del belga Winke, che aveva forato nei pressi di Caudo.

La «Settimana velica internazionale del Gardas» che già nelle precedenti edizioni ha visto la partecipazione di fortissimi equipaggi e timonieri di rango internazionale, assume nell'edizione di quest'anno un particolare valore. Infatti, scade, veie ed equipaggi sono in pieno lavoro di sfilatura in vista di quelle che saranno le regate veliche dei giochi olimpici, in Giappone quest'ottobre. Le prestigiose manifestazioni veliche rivano competizione severa e di grosso impegno, varrà pertanto quale efficace collaudo a parecchi di coloro che quest'autunno saranno poi i protagonisti sulle rotte olimpiche.

La «Settimana velica internazionale del Gardas» che già nelle precedenti edizioni ha visto la partecipazione di fortissimi equipaggi e timonieri di rango internazionale, assume nell'edizione di quest'anno un particolare valore. Infatti, scade, veie ed equipaggi sono in pieno lavoro di sfilatura in vista di quelle che saranno le regate veliche dei giochi olimpici, in Giappone quest'ottobre. Le prestigiose manifestazioni veliche rivano competizione severa e di grosso impegno, varrà pertanto quale efficace collaudo a parecchi di coloro che quest'autunno saranno poi i protagonisti sulle rotte olimpiche.

«diavoli» è scoppio il putiferio (per i dirigenti)

AMORE NEL MILAN N. II DIMISSIONARI

chiesto al presidente Riva di convocare - a norma di statuto - l'assemblea

O, 10. — Undici consiglieri del Milan hanno rassegnato le dimissioni al presidente della società Felice Riva di convocare, come è statuto, l'assemblea dei soci. La polemica è sorta dopo che, due anni quotidiani del pomeriggio milanese pubblicò un'intervista con Riva il quale fece dichiarazioni polemiche sull'operato del con-

to, dicendo tra
altri che non il
di 60 da qualche
d'accordo al fac-
solieri dall'in-
ho assunto) so-
mia firma con la
a fare il sem-
del Milan come
area di postazio-
te della società
undici consiglieri
o oggi a quotidia-
bilità l'intervista,
sola quale è stato
colti hanno col-
dimenticato a con-
volare come previsto
sociale le in que-
stantando tutti di
larono ai soci tut-
zioni che essi non
e i tifosi e i
di Milan debbono
le proprie respon-
sabilità sono di Car-
Grassi, Paravi-
Pavoni, Radice,

quindi tutti gli altri, compresi Anquetil, Poulidor, Atoni, Pambiano, Bahini, Massarati ecc., con lo stesso tempo di Darrigade.

Le classifiche

BOURDEAUX, 10. — Ordine d'arrivo della 13. tappa, Bayonne - Bordeaux di chilometri 183:
1. Darrigade (Fr.) in 5 ore 5'12" (con abb. 5.04'12") media km. 35,902;
2. Hoban (GB) a 1. (con abb. 5.04'42"); 3. Sela (Bel.); 4. Hebeys (Id.); 5. Van Aerde (Id.); 6. Janssen (Ol.); 7. Nijdam (Id.); 8. Pantinato (Il.); 9. Sorgeles (Bel.); 10. Minieri (Il.); 11. Le Meun (Fr.); 12. Aerenhout (Bel.); 13. Van Nihil (Id.); 14. Weeters (Ol.); 15. Hertran (Sp.); 16. De Roo (Ol.); 17. Genet (Fr.);

18. Martin (Sp.) a 17'17"; 19. Konde (Germ.) a 18'54"; 20. Minspon (Id.) a 19'11"; 21. Anglade (Fr.) a 4'01"; 22. G. (Grossard) (Id.) a 4'05"; 23. Foucher (Id.) a 7'30"; 24. Desmet I (Bel.) a 7'48"; 25. Junkermann (Germ.) a 9'08"; 26. Jimenez (Sp.) a 11'10"; 27. Adorni (Il.) a 12'00";

11. Martin (Sp.) a 17'17"; 12. Mansaneque (Id.) a 18'54"; 13. Konde (Germ.) a 18'54"; 14. Minspon (Id.) a 19'11"; 15. Anglade (Fr.) a 4'01"; 16. G. (Grossard) (Id.) a 4'05"; 17. Foucher (Id.) a 7'30"; 18. Desmet I (Bel.) a 7'48"; 19. Junkermann (Germ.) a 9'08"; 20. Jimenez (Sp.) a 11'10"; 21. Adorni (Il.) a 12'00";

11. Martin (Sp.) a 17'17"; 12. Mansaneque (Id.) a 18'54"; 13. Konde (Germ.) a 18'54"; 14. Minspon (Id.) a 19'11"; 15. Anglade (Fr.) a 4'01"; 16. G. (Grossard) (Id.) a 4'05"; 17. Foucher (Id.) a 7'30"; 18. Desmet I (Bel.) a 7'48"; 19. Junkermann (Germ.) a 9'08"; 20. Jimenez (Sp.) a 11'10"; 21. Adorni (Il.) a 12'00";

11. Martin (Sp.) a 17'17"; 12. Mansaneque (Id.) a 18'54"; 13. Konde (Germ.) a 18'54"; 14. Minspon (Id.) a 19'11"; 15. Anglade (Fr.) a 4'01"; 16. G. (Grossard) (Id.) a 4'05"; 17. Foucher (Id.) a 7'30"; 18. Desmet I (Bel.) a 7'48"; 19. Junkermann (Germ.) a 9'08"; 20. Jimenez (Sp.) a 11'10"; 21. Adorni (Il.) a 12'00";

11. Martin (Sp.) a 17'17"; 12. Mansaneque (Id.) a 18'54"; 13. Konde (Germ.) a 18'54"; 14. Minspon (Id.) a 19'11"; 15. Anglade (Fr.) a 4'01"; 16. G. (Grossard) (Id.) a 4'05"; 17. Foucher (Id.) a 7'30"; 18. Desmet I (Bel.) a 7'48"; 19. Junkermann (Germ.) a 9'08"; 20. Jimenez (Sp.) a 11'10"; 21. Adorni (Il.) a 12'00";

11. Martin (Sp.) a 17'17"; 12. Mansaneque (Id.) a 18'54"; 13. Konde (Germ.) a 18'54"; 14. Minspon (Id.) a 19'11"; 15. Anglade (Fr.) a 4'01"; 16. G. (Grossard) (Id.) a 4'05"; 17. Foucher (Id.) a 7'30"; 18. Desmet I (Bel.) a 7'48"; 19. Junkermann (Germ.) a 9'08"; 20. Jimenez (Sp.) a 11'10"; 21. Adorni (Il.) a 12'00";

11. Martin (Sp.) a 17'17"; 12. Mansaneque (Id.) a 18'54"; 13. Konde (Germ.) a 18'54"; 14. Minspon (Id.) a 19'11"; 15. Anglade (Fr.) a 4'01"; 16. G. (Grossard) (Id.) a 4'05"; 17. Foucher (Id.) a 7'30"; 18. Desmet I (Bel.) a 7'48"; 19. Junkermann (Germ.) a 9'08"; 20. Jimenez (Sp.) a 11'10"; 21. Adorni (Il.) a 12'00";

11. Martin (Sp.) a 17'17"; 12. Mansaneque (Id.) a 18'54"; 13. Konde (Germ.) a 18'54"; 14. Minspon (Id.) a 19'11"; 15. Anglade (Fr.) a 4'01"; 16. G. (Grossard) (Id.) a 4'05"; 17. Foucher (Id.) a 7'30"; 18. Desmet I (Bel.) a 7'48"; 19. Junkermann (Germ.) a 9'08"; 20. Jimenez (Sp.) a 11'10"; 21. Adorni (Il.) a 12'00";

11. Martin (Sp.) a 17'17"; 12. Mansaneque (Id.) a 18'54"; 13. Konde (Germ.) a 18'54"; 14. Minspon (Id.) a 19'11"; 15. Anglade (Fr.) a 4'01"; 16. G. (Grossard) (Id.) a 4'05"; 17. Foucher (Id.) a 7'30"; 18. Desmet I (Bel.) a 7'48"; 19. Junkermann (Germ.) a 9'08"; 20. Jimenez (Sp.) a 11'10"; 21. Adorni (Il.) a 12'00";

11. Martin (Sp.) a 17'17"; 12. Mansaneque (Id.) a 18'54"; 13. Konde (Germ.) a 18'54"; 14. Minspon (Id.) a 19'11"; 15. Anglade (Fr.) a 4'01"; 16. G. (Grossard) (Id.) a 4'05"; 17. Foucher (Id.) a 7'30"; 18. Desmet I (Bel.) a 7'48"; 19. Junkermann (Germ.) a 9'08"; 20. Jimenez (Sp.) a 11'10"; 21. Adorni (Il.) a 12'00";

11. Martin (Sp.) a 17'17"; 12. Mansaneque (Id.) a 18'54"; 13. Konde (Germ.) a 18'54"; 14. Minspon (Id.) a 19'11"; 15. Anglade (Fr.) a 4'01"; 16. G. (Grossard) (Id.) a 4'05"; 17. Foucher (Id.) a 7'30"; 18. Desmet I (Bel.) a 7'48"; 19. Junkermann (Germ.) a 9'08"; 20. Jimenez (Sp.) a 11'10"; 21. Adorni (Il.) a 12'00";

11. Martin (Sp.) a 17'17"; 12. Mansaneque (Id.) a 18'54"; 13. Konde (Germ.) a 18'54"; 14. Minspon (Id.) a 19'11"; 15. Anglade (Fr.) a 4'01"; 16. G. (Grossard) (Id.) a 4'05"; 17. Foucher (Id.) a 7'30"; 18. Desmet I (Bel.) a 7'48"; 19. Junkermann (Germ.) a 9'08"; 20. Jimenez (Sp.) a 11'10"; 21. Adorni (Il.) a 12'00";

11. Martin (Sp.) a 17'17"; 12. Mansaneque (Id.) a 18'54"; 13. Konde (Germ.) a 18'54"; 14. Minspon (Id.) a 19'11"; 15. Anglade (Fr.) a 4'01"; 16. G. (Grossard) (Id.) a 4'05"; 17. Foucher (Id.) a 7'30"; 18. Desmet I (Bel.) a 7'48"; 19. Junkermann (Germ.) a 9'08"; 20. Jimenez (Sp.) a 11'10"; 21. Adorni (Il.) a 12'00";

11. Martin (Sp.) a 17'17"; 12. Mansaneque (Id.) a 18'54"; 13. Konde (Germ.) a 18'54"; 14. Minspon (Id.) a 19'11"; 15. Anglade (Fr.) a 4'01"; 16. G. (Grossard) (Id.) a 4'05"; 17. Foucher (Id.) a 7'30"; 18. Desmet I (Bel.) a 7'48"; 19. Junkermann (Germ.) a 9'08"; 20. Jimenez (Sp.) a 11'10"; 21. Adorni (Il.) a 12'00";

11. Martin (Sp.) a 17'17"; 12. Mansaneque (Id.) a 18'54"; 13. Konde (Germ.) a 18'54"; 14. Minspon (Id.) a 19'11"; 15. Anglade (Fr.) a 4'01"; 16. G. (Grossard) (Id.) a 4'05"; 17. Foucher (Id.) a 7'30"; 18. Desmet I (Bel.) a 7'48"; 19. Junkermann (Germ.) a 9'08"; 20. Jimenez (Sp.) a 11'10"; 21. Adorni (Il.) a 12'00";

11. Martin (Sp.) a 17'17"; 12. Mansaneque (Id.) a 18'54"; 13. Konde (Germ.) a 18'54"; 14. Minspon (Id.) a 19'11"; 15. Anglade (Fr.) a 4'01"; 16. G. (Grossard) (Id.) a 4'05"; 17. Foucher (Id.) a 7'30"; 18. Desmet I (Bel.) a 7'48"; 19. Junkermann (Germ.) a 9'08"; 20. Jimenez (Sp.) a 11'10"; 21. Adorni (Il.) a 12'00";

11. Martin (Sp.) a 17'17"; 12. Mansaneque (Id.) a 18'54"; 13. Konde (Germ.) a 18'54"; 14. Minspon (Id.) a 19'11"; 15. Anglade (Fr.) a 4'01"; 16. G. (Grossard) (Id.) a 4'05"; 17. Foucher (Id.) a 7'30"; 18. Desmet I (Bel.) a 7'48"; 19. Junkermann (Germ.) a 9'08"; 20. Jimenez (Sp.) a 11'10"; 21. Adorni (Il.) a 12'00";

11. Martin (Sp.) a 17'17"; 12. Mansaneque (Id.) a 18'54"; 13. Konde (Germ.) a 18'54"; 14. Minspon (Id.) a 19'11"; 15. Anglade (Fr.) a 4'01"; 16. G. (Grossard) (Id.) a 4'05"; 17. Foucher (Id.) a 7'30"; 18. Desmet I (Bel.) a 7'48"; 19. Junkermann (Germ.) a 9'08"; 20. Jimenez (Sp.) a 11'10"; 21. Adorni (Il.) a 12'00";

11. Martin (Sp.) a 17'17"; 12. Mansaneque (Id.) a 18'54"; 13. Konde (Germ.) a 18'54"; 14. Minspon (Id.) a 19'11"; 15. Anglade (Fr.) a 4'01"; 16. G. (Grossard) (Id.) a 4'05"; 17. Foucher (Id.) a 7'30"; 18. Desmet I (Bel.) a 7'48"; 19. Junkermann (Germ.) a 9'08"; 20. Jimenez (Sp.) a 11'10"; 21. Adorni (Il.) a 12'00";

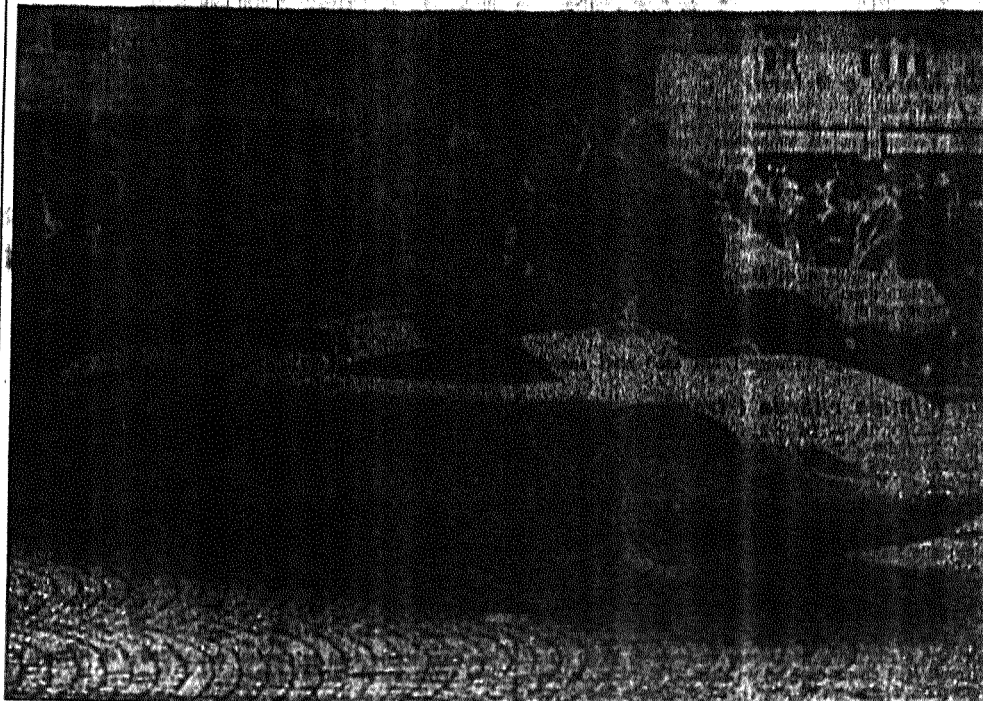
11. Martin (Sp.) a 17'17"; 12. Mansaneque (Id.) a 18'54"; 13. Konde (Germ.) a 18'54"; 14. Minspon (Id.) a 19'11"; 15. Anglade (Fr.) a 4'01"; 16. G. (Grossard) (Id.) a 4'05"; 17. Foucher (Id.) a 7'30"; 18. Desmet I (Bel.) a 7'48"; 19. Junkermann (Germ.) a 9'08"; 20. Jimenez (Sp.) a 11'10"; 21. Adorni (Il.) a 12'00";

11. Martin (Sp.) a 17'17"; 12. Mansaneque (Id.) a 18'54"; 13. Konde (Germ.) a 18'54"; 14. Minspon (Id.) a 19'11"; 15. Anglade (Fr.) a 4'01"; 16. G. (Grossard) (Id.) a 4'05"; 17. Foucher (Id.) a 7'30"; 18. Desmet I (Bel.) a 7'48"; 19. Junkermann (Germ.) a 9'08"; 20. Jimenez (Sp.) a 11'10"; 21. Adorni (Il.) a 12'00";

11. Martin (Sp.) a 17'17"; 12. Mansaneque (Id.) a 18'54"; 13. Konde (Germ.) a 18'54"; 14. Minspon (Id.) a 19'11"; 15. Anglade (Fr.) a 4'01"; 16. G. (Grossard) (Id.) a 4'05"; 17. Foucher (Id.) a 7'30"; 18. Desmet I (Bel.) a 7'48"; 19. Junkermann (Germ.) a 9'08"; 20. Jimenez (Sp.) a 11'10"; 21. Adorni (Il.) a 12'00";

11. Martin (Sp.) a 17'17"; 12. Mansaneque (Id.) a 18'54"; 13. Konde (Germ.) a 18'54"; 14. Minspon (Id.) a 19'11"; 15. Anglade (Fr.) a 4'01"; 16. G. (Grossard) (Id.) a 4'05"; 17. Foucher (Id.) a 7'30"; 18. Desmet I (Bel.) a 7'48"; 19. Junkermann (Germ.) a 9'08"; 20. Jimenez (Sp.) a 11'10"; 21. Adorni (Il.) a 12'00";

IL CAMPIONE ALLA VERIFICA



Il campione europeo della montagna e primatista del mondo, Edgar Barth, ieri con la sua vettura Porsche sport si verifica per la «Trento-Bondone» automobilistica. Barth ha già vinto due volte la corsa sulla montagna di Trento nel 1958 e lo scorso anno; ha tutta l'intenzione di coglierla in sua terra vitivola, tanto più che quest'anno il pilota germanico ha vinto a Rossfeld, Mont Ventoux e Galsberg le precedenti «prove europee» per il titolo. (foto: L'Adige)

COL CAMPIONE EUROPEO BARTH (PORSCHE) CHE PUNTA ALLA VITTORIA

TUTTI I PIU' FORTI PILOTI ALLA CORSA DEL BONDONE

Continuano oggi le verifiche in piazza Ballisti - Dalle 10 alle 13 o dalle 15 alle 18,30 le prove ufficiali del percorso - Domattina da Montevideo alle 11 la serie delle partenze a cominciare dalla sport e dalla «gran turismo»

Con la prima tornata delle operazioni di controllo delle vetture e di verifica dei documenti sportivi di ciascun concorrente si è avuto ieri pomeriggio, nella centralissima piazza Cesare Battisti, il primo atto della «Bondone europea», la grande manifestazione automobilistica valevole oltre che per il campionato italiano di velocità per le varie categorie e classi, anche per il campionato europeo della montagna (quarta prova) per la gran turismo fino a 3000 cc., per le sport a prototipi fino a 2000 cc. Primo a presentarsi, quando ancora impendeva sull'oscurissimo cielo una cavalcata di nubi e il maltempo, era Sesto Leonardi della scuderia Settecolli di Roma che ha presentato la sua spettacolosa Osca alla verifica dei commissari tecnici e all'ammirazione della folla che per tutta la durata delle operazioni svoltesi nel pomeriggio si è assiepata inquadrandosi in commenti a viva attenzione il recinto trascinato entro il quale le operazioni stesse si sono svolte.

Poi, sempre tra i primi, è sopraggiunta l'intera squadra della Abarth con Spigher, imperterribile e inflessibile anche di fronte alle rare impazienze di qualche concorrente, quasi un centinaio di vetture aveva superato l'acclamazione, una bella cifra d'anticipo sul 300 e passa iscritti. Le operazioni di verifica, infatti, hanno avuto luogo durante l'intera odierna giornata, sempre in piazza C. Battisti, dalle 9 alle 12 e dalle 14 alle 17,30, e certamente la grande maggioranza dei concorrenti, specialmente delle categorie minori, si è riservata la verifica per oggi.

Chi vincerà? I maggiori protagonisti — tutti o quasi tutti — quelli delle più grosse categorie sono già idealmente allineati alla partenza. Chi vincerà l'Interrogativo è affascinante perché coinvolge un'aspettativa di una entusiasmante prova, di un'affascinante confronto. Il Bondone è lì che aspetta con la sua splendida strada da Montevideo al Vason, km. 17,300 di nastro d'asfalto, con un dislivello di m. 1300 da superare. Il record assoluto di Barth, stabilito lo scorso anno, è di 12'18", alla media di km. 84,390: è un limite sbalorditivo, ma la proposta della «Bondone europea» stimola ogni impresa.

Qualche indicazione si potrà avere dalle prove ufficiali. Il suo percorso che si effettueranno oggi, sul tracciato di gara da Montevideo al Vason chiuso al traffico. Per queste prove è stato fissato l'orario con un primo turno questa mattina dalle 10 alle 12, e un secondo turno alle 15,30, e un terzo pomeriggio, dalle 15 alle 18,30.

Su di essi si potranno costruire con qualche maggiore dettaglio quei pronostici che

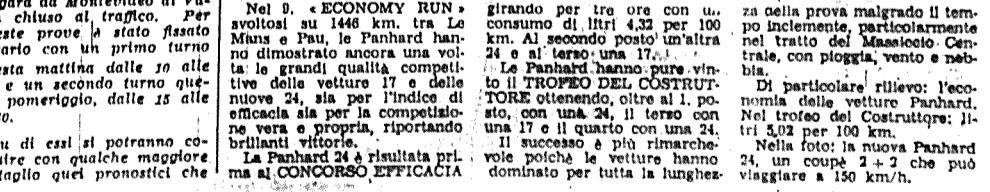
giriando per tre ore con un consumo di litri 4,32 per 100 km. Al secondo posto un'altra 24 e al terzo una 17,30.

Le Panhard hanno pure vinto il TROFEO DEL COSTRUTTORE ottenendo, oltre al 1. posto, con una 24, il terzo con una 17 e il quarto con una 24. Il successo è più rimarchevole poiché le vetture hanno dominato per tutta la lunghezza della prova malgrado il tempo inclemente, particolarmente nel tratto del Masiocelo Centrale, con pioggia, vento e nebbia.

Di particolare rilievo: l'economia delle vetture Panhard. Nel trofeo del Costruttore: litri 3,02 per 100 km.

Nella foto: la nuova Panhard 24, un coupé 2+2 che può viaggiare a 150 km/h.

Vittorie delle nuove Panhard



Nel B. «ECONOMY RUN» svolto su 144 km. tra Le Mans e Pau, le Panhard hanno dimostrato ancora una volta le grandi qualità competitive delle vetture 17 e delle nuove 24, sia per l'indice di efficacia sia per la competitività vera e propria, riportando brillanti vittorie.

La Panhard 24 è risultata prima al CONCORSO EFFICACIA

MERCOLEDI' 15 LUGLIO 1964
GRANDE INAUGURAZIONE DEL BOWLING HOTEL in CAVALESE (TRENTO) tel. 2454-2455
INGRESSO LIBERO - SNACK BAR
4 PISTE AUTOMATICHE RESTAURANT
ARIA CONDIZIONATA VASTO PARCHEGGIO

TRENTO-BONDONE

BARTH

IL SOLITARIO



EDGAR BARTH

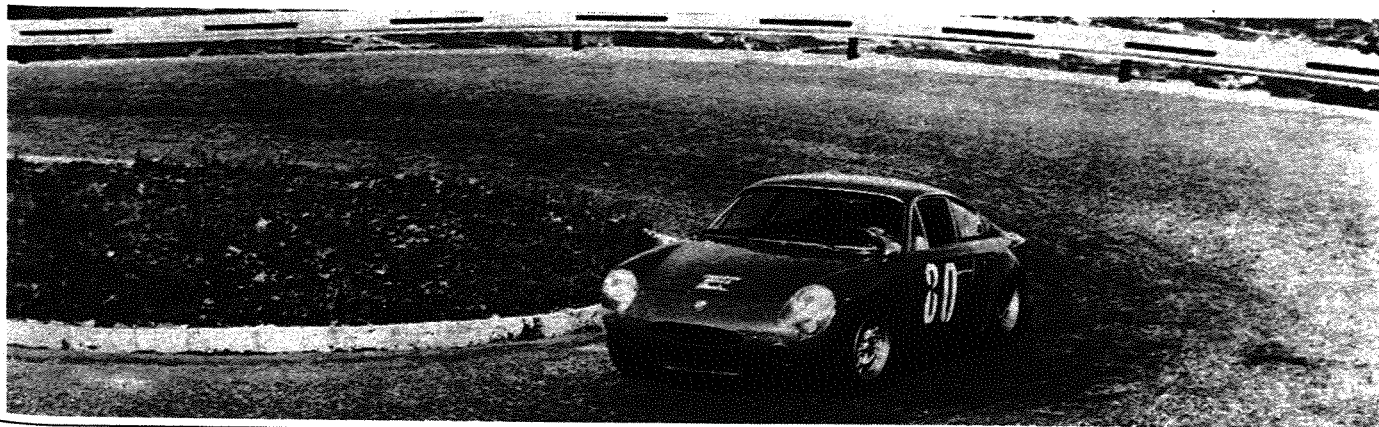
DAL NOSTRO INVIATO

TRENTO - Questa classica della montagna ha attirato anche quest'anno una folta schiera di piloti, fra i quali fanno spicco alcuni di valore internazionale che hanno dato vita a una battaglia di grande interesse tecnico e agonistico. Vincitore e incontrastato dominatore è stato di nuovo Barth, alla guida della Porsche 2000 otto cilindri, con un tempo inferiore di due decimi di secondo a quello ottenuto lo

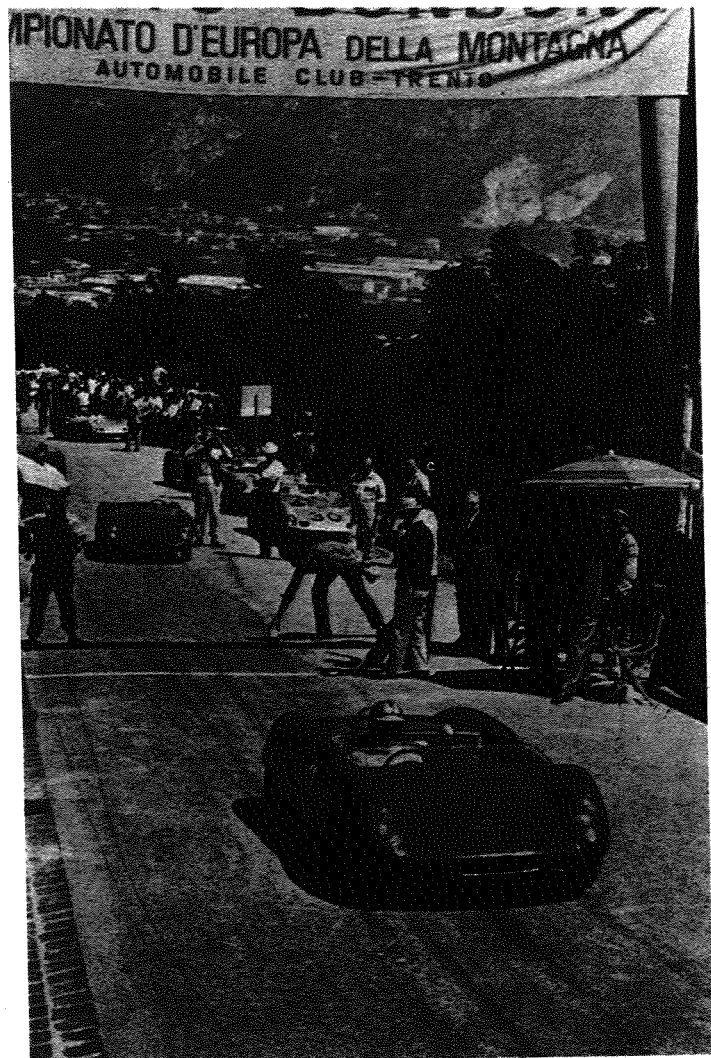
scorso anno dallo stesso conduttore, al volante della medesima vettura. Tempo che stabilisce il nuovo record del percorso, con una media di 84,413 chilometri orari.

Anche se il pilota tedesco, largamente al comando del campionato europeo della montagna, partiva favorito dal pronostico, altri potevano giustamente aspirare alla vittoria assoluta: non mancavano infatti uomini e macchine in grado di contrastare il passo al vincitore. In primo luogo lo svizzero

Herbert Müller e il tedesco Joseph Greger, entrambi alla guida di Elva Porsche 2000 otto cilindri, potevano aspirare al successo poiché tecnicamente la Elva è certamente superiore alla Porsche per quel che riguarda il telaio (il motore delle due vetture è identico) e le sue ridotte dimensioni si adattano particolarmente a un tracciato tortuoso e ricco di tornanti come quello della Trento-Bondone. Inoltre la presenza del campione inglese della montagna, Peter Westbury, alla gui-



HANS HERRMANN



CESARE TOPPETTI



GIANNI VARESE

da di una Lotus 23 equipaggiata con motore BRM 8 V, poteva far pensare a un finale a sorpresa, date le interessantissime caratteristiche della vettura in questione. Il telaio era stato leggermente modificato nella parte posteriore per poter accogliere il potente motore BRM, e le ruote in lega erano equipaggiate, al retrotreno, con pneumatici di sezione larghissima, particolare che aveva portato anche alla modifica dei passaggi ruota che presentavano un notevole rigonfiamento.

Westbury si cura personalmente delle vetture con le quali partecipa alle competizioni ed ha avuto, e ha tuttora, un'interessante attività. La sua prima apparizione risale al 1962, al volante di una vecchia Cooper equipaggiata con un motore Daimler 8 V di due litri. Nel 1963 si procurò un telaio Lotus, lo seguì in due, buttò via la parte anteriore e costruì personalmente sospensioni anteriori e carrozzeria; equipaggiò poi la vettura con il motore

Daimler, munito però di compressore, e la battezzò Felday-Daimler (Felday, pare, è il nome del paese ove abita). Fu con questa vettura che batté Tony Marsh nel campionato britannico della montagna. In Inghilterra quest'anno corre con una Ferguson a trazione totale, mentre per il campionato europeo della montagna aveva l'idea di approntare una Brabham BT 8 sport a trazione totale, con motore BRM 8 V di due litri.

Al Bondone l'inglese è stato tuttavia vittima di un'uscita di strada nel primo tratto del percorso e non ha quindi potuto dimostrare né le proprie qualità né quelle del mezzo. Erano presenti anche la Lotus 23 di Anton Fischhaber, equipaggiata con il motore della BMW 1800, e un'altra Lotus 23, quella di Harry Zweifel, dotata di motore Ferrari sei cilindri a V di 2000 di cilindrata, una vettura molto interessante che non ha però preso il via a causa di un incidente meccanico prima della partenza. Abbiamo notato anche la

Condor-Aguzzoli 1600 nelle due versioni, quella con carrozzeria in alluminio, del modenese Drogo, e quella con carrozzeria interamente in plastica. La vettura si è dimostrata molto stabile e perfettamente a suo agio sul percorso, tuttavia non è riuscita ad ottenere tempi di rilievo, forse a causa del motore non preparatissimo. Siamo però certi che attraverso altre esperienze in gara la vettura riuscirà ad aumentare notevolmente il proprio livello di rendimento.

La sorpresa vera e propria nella corsa, comunque, è stata la prestazione assolutamente eccezionale dell'Abarth 2000 GT. Dodici secondi e sei decimi separano infatti i tempi di Barth, vincitore assoluto, e di Hans Herrmann secondo assoluto. Uno scarto minimo, se consideriamo l'impostazione meccanica delle due vetture, sport l'una, gran turismo l'altra. A ribadire questa affermazione, Herbert Demetz ha conquistato la terza piazza assoluta e tutte e cinque le Abarth

2000 partite sono giunte brillantemente al traguardo.

Nella categoria sport classe 1000, è stato facile per Toppetti aggiudicarsi il primo posto in classifica, dopo il ritiro di Tommy Spychiger, senza tuttavia battere il record di classe stabilito lo scorso anno. Nella classe massima della categoria gran turismo, ottima scalata di Ernesto Prinoth su Ferrari GTO '63, con record detenuto da Colombo battuto di diciotto secondi. Nella classe 2000 le Abarth, come si è detto, hanno vinto abbassando ogni primato e la sola ombra di dubbio su tale affermazione è gettata dalla sfortuna di Paolo Colombo, alla guida di una Porsche 904; a causa dell'afflosciamento di una gomma, poco lontano dal traguardo, non sono purtroppo potute emergere le doti sia del conduttore sia del mezzo. Nella classe 1600 affermazione della Giulia TZ di Carlo Facetti, con un ottimo 13'13"9, nuovo record di classe. Il tempo del vincitore sarebbe tuttavia stato sicuramente inferiore se Bussinello e Biscaldi

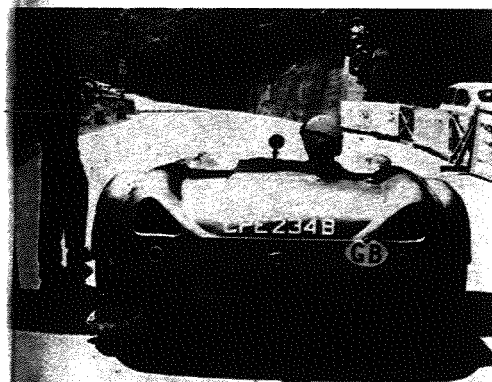
avessero potuto portare a termine la corsa: la lotta fra i tre validi piloti avrebbe infatti, senza ombra di dubbio, portato a risultati ancor più positivi. Nabokov, un concorrente iscritto con una Giulia TZ, è stato protagonista di uno spettacolare incidente da cui è uscito illeso: all'uscita di un tornante, in piena accelerazione, il conduttore ha perso il controllo della vettura, abbattendo ben cinque paracarri e finendo in mezzo agli alberi sottostanti.

Brillante vittoria nella 1300 di Giuseppe Dalla Torre davanti ad Angelo Giliberti; il record di Biscaldi non è però stato eguagliato. La classe 1150 vedeva la vittoria di Casula, seguito da Marini, mentre nella classe 1000, scomparso il bolognese Zucchi, era facile per « Match » aggiudicarsi la vittoria senza però abbassare il record appartenente a Rovetta. Nella 700 il solito duello Varese - « Makye » si è risolto a favore del primo per un secondo. Bisogna dire però che Varese avrebbe potuto far meglio, se

un corto circuito non l'avesse costretto a una sosta per strappare dei fili bruciati; comunque il record è stato ampiamente battuto.

Nella categoria turismo Galimberti ha vinto con netto vantaggio su Concari, migliorando anche il record nella classe 3000, mentre nella 2000 la lotta in famiglia fra le Lancia Flavia, mai minacciate dalla preparatissima BMW 1800, si è conclusa a vantaggio di Fiorenzo Genta. Zuccoli ha nuovamente dominato nella classe 1600, ottenendo il miglior tempo di categoria, pur essendo rimasto fermo in partenza per ben ventiquattro secondi. Il giorno precedente De Adamich, al volante di una Giulia TI Super, aveva fatto segnare il miglior tempo in prova con un ottimo 14'33"5 e la speranza di una vittoria della Giulia sulla Lotus stava concretandosi. In gara, tuttavia, De Adamich era costretto al ritiro per la rottura del cambio. Ancora rimandato, quindi, l'ormai classico duello fra le due vetture della 1600.

Nella classe 1300 le Giulietta



PETER WESTBURY



CARLO FACETTI



CARLO ZUCCOLI

sono state di nuovo spodestate dalla velocissima Austin Cooper dell'inglese John Terry, pur dimostrando ancora la loro vitalità per il gran numero di partecipanti. Nella 1150 Piero Conte, con l'Austin Cooper, ha vinto nettamente con quasi un minuto di vantaggio sul secondo Zaniratti. Nella 1000, scomparso Marzi, il grande favorito, per lo scoppio di un pneumatico, Giovanni Rile ha vinto davanti a Francesco Nesti. Nella 850 il tempo fatto re-

gistrare da Antonio Trenti è stato sensazionale: finalmente il pilota modenese ha dimostrato chiaramente le sue possibilità e se ne sono accorti Raffa e Chiari, superati nell'ordine. Ottima la prestazione del tedesco Johann Abt sulla DKW junior.

Nella 700 Ortner ha vinto con la Steyr Puch, precedendo König pure su Steyr Puch. Nella classe fino a 600 vittoria di Piergiorgio Poggi con un'Abarth 595 preparata ottimamen-

te dal padre, preparatore anche della 500 di Braga che, escludendo le Puch, ha vinto la sua classe. Comunque Heinz Liedl, con la Steyr Puch, scendendo sotto i sedici minuti ha vinto di larga misura nella classe 500. Bilancio positivo, quindi: tutti i records della turismo sono stati battuti e quasi tutti quelli della gran turismo, compreso il record assoluto. Ottima l'organizzazione, sotto tutti gli aspetti, e clima di simpatica e sincera cordialità.

FRANCESCO ELKAN

LE CLASSIFICHE

CATEGORIA SPORT E PROTOTIPI

Classe 1000 cc.

1. Cesare Toppetti (Lotus Giannini), in 13'40"1, alla media di kmh. 75,941; 2. Sesto Leonardi (Osca), 14'18"9; 3. Antonio Benelli (Bandini), 14'42"1; 4. Ilario Bandini (Bandini), 15'23"9; 5. Gianni Veronese (Osca), 16'31"1; 6. Harry Hoeder (NSU), 17'46"8 (f.t.m.).

Classe 2000 cc.

1. Edgar Barth (Porsche), in 12'17"8, alla media di kmh. 84,413; 2. Herbert Müller (Porsche), 12'39"5; 3. Josef Greger (Porsche), 12'44"7; 4. Anton Fischhaber (Lotus BMW), 12'46"2; 5. Joe Zuccatti (Porsche), 13'52"2; 6. Umberto Masetti (Aguzzoli 1600), 14'04"1; 7. Luigi Bertocco (Aguzzoli 1600), 14'15"2.

CATEGORIA GRAN TURISMO

Classe oltre 2500 cc.

1. Ernesto Prinoth (Ferrari), in 13'02"5, alla media di kmh. 79,591; 2. Egidio Nicolosi (Ferrari), 13'39"5.

Classe 2500 cc.

1. Hans Herrmann (Abarth), in 12'30"4, alla media di kmh. 82,995; 2. R. Herbert Demetz (Abarth), 12'39"1; 3. Franco Patria (Abarth), 12'40"1; 4. André Knorr (Porsche), 12'49"6; 5. Heini Walter (Porsche), 12'51"6; 6. Gigi Taramazzo (Abarth), 12'53"1; 7. Hans Kühnis (Abarth), 13'06"9; 8. Paolo Colombo (Porsche), 13'09"8.

Classe 1600 cc.

1. Carlo Facetti (A.R. Giulia TZ), in 13'13"9, alla media di kmh. 78,448; 2. Charles Ramu-Caccia (A.R. Giulia TZ), 13'26"9; 3. Lanzo Wambolt (Porsche), 13'38"6; 4. Antonio Nicodemi (A.R. Giulia TZ), 14'26"2; 5. Klaus Sterzinger (Porsche), 14'28"3; 6. « Mann » (Porsche), 15'07"3; 7. Alfonso Brini (Porsche), 15'11"9; 8. Umberto Papini (A.R. Giulia), 15'34"5; 9. Mario Favaretto (Porsche), 16'22"8 (f.t.m.); 10. Arnaldo Tarantino (Fiat S.), 16'45"7 (f.t.m.); 11. Ottorino Zarattin (Osca), 16'51"9 (f.t.m.).

Classe 1300 cc.

1. Giuseppe Dalla Torre (Abarth), in 13'39"2, alla media di kmh. 76,025; 2. Angelo Giliberti (Abarth), 13'55"6; 3. Romano Ramoino (Abarth), 13'59"8; 4. Martino Peraro (Abarth), 14'42"3; 5. Fabio Rella (A.R. Giulietta), 16'31"9 (f.t.m.); 6. Francesco Vento (A.R. Giulietta SZ), 17'27"1 (f.t.m.).

Classe 1150 cc.

1. Mario Casula (Lancia Appia Zagato), in 15'37"1, alla media di kmh. 66,467; 2. Giovanni Marini (Lancia Appia Zagato), 15'58"4; 3. « Teed » (Fiat 1100), 16'47"1; 4. Umberto Porcu (Lancia Appia Zagato), 16'56"1.

Classe 1000 cc.

1. « Matich » (Abarth), in 14'09"9, alla media di kmh. 73,279; 2. Cesare Sangiorgi (Abarth), 14'30"6; 3. Enzo Buzzetti (Abarth), 14'36"8; 4. Claudio Giuliani (Abarth), 16'40"8; 5. Silvano Pasini (Abarth), 17'35"5 (f.t.m.); 6. Luciano Benelli (Abarth), 19'25"1 (f.t.m.).

Classe 700 cc.

1. Gianni Varese (Abarth), in 15'03"1, alla media di kmh. 68,970; 2. « Makye » (Abarth), 15'04"1; 3. Rich Lichtenberg (BMW), 15'48"1; 4. Mauro Baldo (Abarth), 16'37"9.

CATEGORIA TURISMO

Classe 3000 cc.

1. Giancarlo Galimberti (Alfa Romeo 2600), in 14'53"5, alla media di kmh. 69,703; 2. Franco Concarì (Alfa Romeo 2600), 15'16"8; 3. Corrado Turra (Alfa Romeo 2600), 15'17"1; 4. Pater Hamann (Mercedes 300), 15'19"1; 5. Luciano Massoni (Lancia Flaminia), 15'19"2; 6. Willi Nessler (Mercedes 300), 16'26"7; 7. Gastone Zanarotti (Mercedes 300), 16'30"2; 8. Paolo Gardi (Fiat 2300 S), 25'02"6 (f.t.m.).

Classe 2000 cc.

1. Fiorenzo Genta (Lancia Flavia), in 14'50"1, alla media di kmh. 69,977; 2. Pietro Corbellini (Lancia Flavia), 14'54"5; 3. Luigi Petri (Lancia Flavia), 15'02"2; 4. Romano Ferretti (Lancia Flavia), 15'03"1; 5. Sandro Ferretti (Lancia Flavia), 15'15"1; 6. Gianluigi Sorcinelli (Lancia Flavia), 15'24"1; 7. Alois Müller (BMW 1800), 19'38"1 (f.t.m.).

Classe 1600 cc.

1. Carlo Zucchi (Lotus Cortina), in 14'29"6, alla media di kmh. 71,619; 2. Gert Greil (Ford Cortina), 14'45"4; 3. Gianfranco Rovetta (Lotus Cortina), 14'55"8; 4. Pietro Beltratti (A.R. Giulia), 15'16"9; 5. Aldo Bardelli (A.R. Giulia), 15'46"1; 6. Emilio Finizio (A.R. Giulia), 16'07"1; 7. Eraldo Olivari (Fiat), 16'49"1.

Classe 1300 cc.

1. John Terry (Austin Cooper), in 14'49"5, alla media di kmh. 70,016; 2. Ignazio Giunti (A.R. Giulietta), 15'24"8; 3. Paolo Lado (A.R. Giulietta), 15'28"1; 4. Walter Donà (A.R. Giulietta), 15'28"1; 5. Enrico Pinto (A.R. Giulietta), 15'32"3; 6. Maurizio Polin (A.R. Giulietta), 15'36"8; 7. Achille Minen (A.R. Giulietta), 15'39"6; 8. Pasquale Di Monaco (A.R. Giulietta), 16'06"6; 9. Enrico Gibelli (A.R. Giulietta), 16'11"9; 10. Gianni Ambu (A.R. Giulietta), 16'18"1; 11. Lanfranco Caneschi (A.R. Giulietta), 16'26"1; 12. Romeo Bertelli (A.R. Giulietta), 16'37"1; 13. P. Luigi Lazzarato (A.R. Giulietta), 16'47"9; 14. Alessandro Marcon (A.R. Giulietta), 16'55"5; 15. Gianni Vedovello (A.R. Giulietta), 17'00"1; 16. Giovanni Saettoni (A.R. Giulietta), 19'46"1.

Classe 1150 cc.

1. Piero Conte (Austin Cooper), in 15'25"1, alla media di kmh. 67,322; 2. Franco Zaniratti (Austin Cooper), 16'12"3; 3. Silvano Pittinni (Austin Cooper), 17'06"5; 4. Stefano Alquati (Fiat), 17'37"8.

Classe 1000 cc.

1. Giovanni Rile (Abarth), in 15'00"7, alla media di kmh. 69,146; 2. Francesco Nesti (Abarth), 15'04"1; 3. Jacopo Trivellato (Abarth), 15'06"2; 4. Arturo Merziario (Abarth), 15'11"9; 5. Ansaldo Cecchini (Abarth), 15'25"4; 6. « Cik » (Abarth), 15'44"9; 7. Antonio Laurent (Abarth), 15'59"9; 8. Alberto Germanioli (Abarth), 16'08"2; 9. Giancarlo Maffezzoli (Abarth), 16'26"8; 10. Michael Endress (DKW), 16'45"4; 11. Angelo D'Onofrio (Abarth), 17'03"8; 12. Luigi Zandonà (Abarth), 20'30"4 (f.t.m.); 13. Achille Marzi (Abarth), 24'19"1 (f.t.m.).

Classe 850 cc.

1. Antonio Trenti (Abarth), in 14'56"1, alla media di kmh. 69,508; 2. G. Piero Raffa (Abarth), 15'12"2; 3. Franco Chiari (Abarth), 15'16"2; 4. Johann Abt (Auto Union DKW), 15'17"9; 5. « Sangrila » (Abarth), 15'21"7; 6. Mauro Cintolesi (Abarth), 15'23"3; 7.

Arrigo Manavello (Abarth), 15'23"7; 8. Aladino Stefanelli (Abarth), 15'35"9; 9. Franco Galli (Abarth), 15'36"1; 10. « Kandarù » (Abarth), 15'36"1; 11. Claudio Margoni (Abarth), 15'39"5; 12. Luciano Laringi (Abarth), 15'39"8; 13. Gianni Vacca (Abarth), 15'43"4; 14. Giuseppe Villani (Abarth), 15'45"3; 15. « Moo » (Abarth), 15'45"5; 16. Salvatore Cambarrò (Abarth), 15'58"2; 17. Bruno Pagliero (Abarth), 15'53"8; 18. Giuseppe Gallo (Abarth), 15'59"1; 19. « Poppa » (Abarth), 16'10"7; 20. Nannino F... (Abarth), 16'18"1; 21. Franco Franzoni (Abarth), 16'19"5; 22. Luciano De Bernardi (Abarth), 16'20"1; 23. « Timoteo » (Abarth), 16'22"5; 24. G. Paolo Malaspina (Abarth), 16'43"1; 25. Guido Leco (Abarth), 16'48"5; 26. Mario Beretta (Abarth), 17'29"5; 27. « Gero » (Abarth), 20'08"1 (f.t.m.); 28. Andrea Grillo (Abarth), 27'17"1 (f.t.m.).

Classe 700 cc.

1. Johannes Ortner (Steyr Puch), in 15'10"4, alla media di kmh. 68,184; 2. Gert König (Steyr Puch), 15'16"1; 3. Gerhard Tusch (Steyr Puch), 16'03"1; 4. Carlo Selli (BMW), 16'06"9; 5. Andrea Parodi (BMW), 16'11"1; 6. Roberto Corsi (BMW), 16'19"1; 7. Erminio Merlo (BMW), 16'29"8; 8. Arrigo Cocchetti (BMW), 16'37"9; 9. Sepp Lieb (Steyr Puch), 16'49"1; 10. Siegfried Zirkel (BMW), 16'59"3; 11. Vittorio Gatti (BMW), 17'06"8.

Classe 600 cc.

1. Piergiorgio Poggi (Fiat Abarth), in 16'25"5, alla media di kmh. 63,196; 2. Leonardo Durst (Fiat Abarth), 16'52"8; 3. Angelino Lepri (Fiat Abarth), 16'58"2; 4. Giorgio Recordati (Fiat Abarth), 17'45"9; 5. Eugenio Di Benedetto (Fiat Abarth), 17'52"8; 6. Sergio Dal Cason (Fiat Abarth), 18'15"1; 7. Stefano Buonapace (NSU Prinz), 18'26"8; 8. Dino Polito (NSU Prinz), 19'05"1; 9. Francesco Magno (Fiat Abarth), 19'25"4; 10. « Parenzo » (Fiat Abarth), 21'12"8 (f.t.m.); 11. Salvatore Calascibetta (Fiat Abarth), 50'42"5 (f.t.m.).

Classe 500 cc.

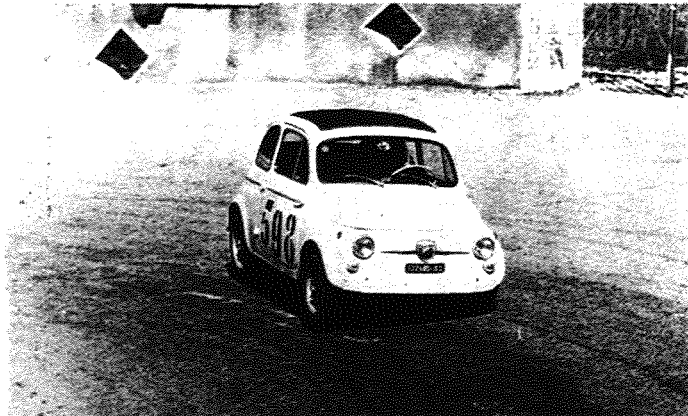
1. Heinz Liedl (Steyr Puch), in 15'54"5, alla media di kmh. 62,548; 2. Gunther Schröner (Steyr Puch), 16'26"5; 3. Walter Roser (Steyr Puch), 16'40"1; 4. Horst Frener (Steyr Puch), 16'47"5; 5. Renzo Cattelan (Steyr Puch), 16'56"8; 6. Alessandro Braga (Fiat 500), 17'24"1; 7. Sergio Barbasio (Fiat 500), 17'46"8; 8. Giordano Trazzi (Fiat 500), 17'57"5; 9. Adolfo Nesi (Fiat 500), 18'05"1; 10. Ugo Bariloro (Fiat 500), 18'15"8; 11. Andrea Polli (Fiat 500), 18'31"4; 12. Claudio Bilenchi (Fiat 500), 18'36"5; 13. Giuseppe Sanfilippo (Fiat 500), 18'54"1; 14. Armando Giuberti (Fiat 500), 18'57"1; 15. Luigi Moro (Fiat 500), 19'12"1 (f.t.m.); 16. Paolo Gavelli (Fiat 500), 19'16"1 (f.t.m.); 17. Demetrio Martini (Fiat 500), 19'23"2 (f.t.m.); 18. Carlo Pakler (Fiat 500), 19'50"1 (f.t.m.); 19. « Napoleone » (Fiat 500), 20'06"1 (f.t.m.).

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Edgar Barth (Porsche) in 12'17"8 alla media di kmh. 84,413; 2. Hans Herrmann (Abarth), 12'30"4; 3. Herbert Demetz (Abarth), 12'39"5; 4. Herbert Müller (Porsche), 12'39"5; 5. Franco Patria (Abarth), 12'40"1; 6. Josef Greger (Porsche), 12'44"7; 7. Anton Fischhaber (Lotus BMW), 12'46"2; 8. André Knorr (Porsche), 12'49"6; 9. Heini Walter (Porsche), 12'51"6; 10. Gigi Taramazzo (Abarth), 12'53"1.



ANTONIO TRENTI



PIERGIORGIO POGGI

LA CRONACA DELLA CORSA

DAL NOSTRO INVIATO

TRENTO - Di fronte alla Paganella si snoda il meraviglioso percorso della Trento-Bondone. Tutt'attorno una cornice di montagne che nelle giornate di sole sembrano un enorme plastico e pare quasi possibile toccare le cime con un dito.

Il successo più pieno è arreso all'organizzazione di questa gara che può essere presa ad esempio da tutti gli Automobile Clubs italiani e da moltissimi europei. Nessun incidente di rilievo ha turbato il buon andamento della corsa; infatti non vi sono state interruzioni. Oltre trecento gli iscritti, duecentotrenta circa i punzonati, poco meno di duecento i classificati. Questa grande affluenza forse costringerà gli organizzatori a eliminare, nelle prossime edizioni, le classi turismo.

Ancora una volta il successo assoluto è andato al tedesco Edgar Barth, con un distacco consentito-gli in parte dalla superiorità della sua Porsche otto cilindri nei confronti delle altre vetture presenti. La lotta nelle varie categorie ha spesso rispettato i pronostici, anche se sovente questi non tenevano conto dei tempi di prova, ma consideravano le esatte possibilità di ogni conduttore.

Nella gran turismo 2500 sfortunata prova di Paolo Colombo che a qualche chilometro dall'arrivo, in seguito ad un urto, subiva l'afflosciamento del pneumatico anteriore destro. Considerevole il tempo di Hans Herrmann, secondo assoluto. Molto buone le prestazioni di Demetz, che ancora una volta è riu-

scito a prevalere su Patria su vettura ufficiale; di Prinoth, che ha abbassato il record di classe di numerosi secondi; di Zuccoli, che nonostante una infelice partenza ha segnato un ottimo tempo; di Faccetti, che ha saputo concludere vittoriosamente il duello con le altre TZ partite; di Dalla Torre, come sempre imbattibile sul suo percorso; di Varese, che nonostante un principio d'incendio ha vinto la sua classe (per la prossima gara consigliamo al torinese di portarsi un pompiere di scorta); di Trenti, unico della sua classe rimasto al di sotto dei quindici minuti.

Come sempre anche qui si sono verificati numerosi « gnocchi » durante le prove clandestine su percorso aperto. Se continuerà a prevalere la mentalità elastica dei molti che pensano « starà attento quello che scende », verrà purtroppo il giorno in cui ci scapperà il morto e sarà così dato l'avvio alla latente campagna anticorse. È spiacevole dovere ripetere tutto questo considerando che gli scriterati sono sempre gli stessi, e sarebbe doveroso prendere severi provvedimenti nei loro confronti.

È stato triste vedere Odoardo Govoni — che si può considerare il nostro miglior scalatore — alle prese con una vettura ormai superata. Sembra strano che in un paese ove si è perennemente alla ricerca del campione, si lasci da parte un pilota del valore di Govoni. A chiusura di queste note, è giusto rivolgere un meritato elogio al dottor Sciso, artefice primo del successo riscosso dalla Trento-Bondone.

R. A.

BATTAGLIA SUL PUY DE DOME IL SI DIFENDE CCO di Poulidor

ino, ma il «leader» conserva la maglia gialla con una manciata di secondi che conta di razione su Parigi (martedì, a di Adorni nella tappa vinta Bahamontes - Oggi la più lun- km. con fraguaro a Orleans

ND, 12 — La tappa del Puy o la aspettativa, ma non ha nome del vincitore del Tour. ecco dallo spagnolo Jimenez e Bahamontes e a Poulidor ragnardo precedendo di 42". Ma il normanno conserva il a generale e anzi la sua pro- a per la quinta volta la vitto-

passionante, anche se tutto i dieci chilometri, quelli che del Puy de Dome lungo lo raggiunge in certi tratti cento. Non si sono avuti di- poteva essere altrimenti, da- su cui gli scalatori hanno a; ma la lotta ha avuto ac- gradire di entusiasmo le de- spettatori assiepati lungo la

Domani si disputa la penulti- ma tappa la Clermont Ferrand Orleans, di ben 311 chilometri, la più lunga di tutta la serie.

Le classifiche

BRIVE, 12. — Ordine d'ar- rivo della 19.a tappa Bordeaux-Brive di Km. 215,500, disputa- ta ieri:

- 1) Sels (Bel.) 5.50'31" (con abb. 5.49'30") media km. 36,899;
- 2) Minleri (It.) 5.50'31" (con abb. 5.50'01");
- 3) Arenhouis (Bel.) a 2"; 4) Nijdam (Ol.) a 4"; 5) Pauwels (Bel.); 6) Altig; 7) Sorreloos (Bel.); 8) Gibbert; Desmet (Bel.); 9) De Roo (Ol.); 10) Gansche (Fr.);
- 11) Janssen (Ol.); 12) Mazza- curati (It.); 13) Van Schil (Bel.); 14) Simpson; 15) Haast (Ol.); 16) Delberghe (Fr.); 17) Brandis (Bel.); 18) Vermetten (Fr.); 19) Hoban (G.S.) e tut- to il gruppo con il tempo di Nijdam compresi gli italiani: 21) Bahini; 36) Fantinato; 41) Pambianco; 44) Franchi.

CLERMONT FERRAND, 12. — Ordine di arrivo della Brive - Clermont Ferrand, di Km. 231,500:

- 1) Jimenez (Spa.) in 7.09'33" (con abb. 7.06'00") media km. 33,295;
- 2) Bahamontes a 11";
- 3) Poulidor a 57"; 4) Adorni a 1'30"; 5) Anquetil a 1'39";
- 6) Angiare a 1'58";
- 7) Foucher a 2'05"; 8) Gabica a 2'32"; 9) Mansanogue a 2'38"; 10) Janssen a 2'42"; 11) Massaruta a 2'54"; 12) Franchi a 3'14"; 13) Fantinato a 3'54"; 14) Pambianco a 4'18"; 15) Minleri a 4'38".

Classifica generale dopo la 29.a tappa:

- 1) Anquetil 113.25'53";
- 2) Poulidor a 14"; 3) Bahamontes a 1'33"; 4) Angiare a 4'21"; 5) Grossard a 5'49";
- 6) Foucher a 7'55"; 7) Jimenez a 8'31"; 8) Desmet a 10'49"; 9) Janssen a 10'49"; 10) Adorni a 12'41";
- 11) Marlin a 21'13"; 12) Mansanogue a 30'01"; 13) Kunde a 33'16"; 14) Simpson a 39'46"; 15) Galera a 39'55"; 16) Gabica a 42'03"; 17) Dez a 42'13"; 18) Altig a 44'08"; 19) Pauwels a 45'17"; 20) Pambianco a 49'09"; 21) Bahini a 1.00'50"; 22) Franchi a 1.00'55"; 23) Fantinato a 2.00'55"; 24) Massaruta a 2.07'09"; 25) Minleri a 2.26'35";

Epilogo risolto in volata

Spunto veloce di Colonia nel circuito di Rovereto

Balluto il veronese Boni - La coppa Faema assegnata alla Ciclistica meranese

ROVERETO, 12. — Paolo Colonia dell'U. C. Meranese si è aggiudicato la IV coppa Faema regolandosi in volata un gruppetto, composto da dieci corridori, che si è presentato sul rettilineo d'arrivo al termine d'un veloce carosello. La gara, infatti, si è svolta su un circuito tracciato nelle vie del centro della cittadina roveretana; il circuito, lungo 1150 metri circa, è stato ripetuto cinquanta volte per un totale di Km. 57.500.

Per questo la competizione, ottimamente organizzata dal G.S. Faema di Rovereto, ha assunto un tono altamente spettacolare data la frequenza dei passaggi dei concorrenti, che si sono impegnati a fondo fin dall'inizio.

La gara non ha offerto particolari spunti di cronaca dato che - escluso un tentativo di Elio Finotti, peraltro prontamente raggiunto dal gruppo - tutti i concorrenti hanno seguito il ritmo imposto dai ballistrada di turno.

Solamente nel finale un gruppetto comprendente Colonia, Boni, Marchetti, Rizzi, Quaidi, Turchetti, Varner, Albrigo, Giovannelli ed Egri, è riuscito a guadagnare un lieve margine di vantaggio su tutti gli altri concorrenti.

Al termine del 50° giro, questo gruppo di corridori si è presentato sul viale d'arrivo dando vita ad una spettacolare volata, nella quale ha avuto

la meglio la falminea ruota di Paolo Colonia.

Al termine della gara, ha avuto luogo la premiazione, nella quale sono stati distribuiti i ricchi premi a tutti i concorrenti.

L'UC Meranese ha colto una affermazione collettiva, aggiudicandosi sia la Coppa FAEMA - assegnata alla Società con il maggior numero di classificati - sia la Coppa UVI - alla Società avente il maggior numero di atleti classificati in tempo massimo.

ORDINE DI ARRIVO

- 1) Colonia Paolo - UC Meranese che compie chilometri 57.500 in 1.34'30"; 2) Boni Ettore - UC Ambrosiana (VR) 3; 3) Marchetti Renato - UC Bertalmio (VR) 4; Rizzi Fulvio - Alpina Sport (TN); 5) Quaidi Severino - GRA Condense; 6) Turchetti Pietro - Id.; 7) Varner Adriano - Alpina Sport; 8) Albrigo Carlo - Ambrosiana Verona; 9) Giovannelli Federico - Adriana (BZ); 10) Egri Roberto - UC Meranese; 11) Finotti Elio - Pippo Zanini (RV) a 10"; 12) Boncilli Giuseppe - Adriana BZ a 15"; 13) Voltolini Luigi - Forti e Veloci a 20"; 14) Pau Renato - Bertalmio BZ a 20"; 15) Maffei Luciano - US Varone a 40"; 16) Zandonati Mario - P. Zanini a 45".

La corsa automobilistica del Bondone

(continua dalla 2. pag.)

FINO A 1500 cc.: 1) Terry John (Inghilterra) Austin Cooper 1449'3 (m. km. 70,016 n. prim.); 2) Gianni Ignazio (Bardahl - Roma) A.R. Giulietta 15'24"; 3) Lado Paolo (Verona) id. 15'28"; 4) Dona Walter (S. Marco) id. 15' e 28"; 5) Pinto E. (Lario) id. 6) Polin M. (Verona) id.; 7) Minen A. (Friuli - Udine) id.; 8) Di Monaco P. (Lario) id.; 9) Gibelli E. (Grifone - Genova) id.; 10) Ambu G. (id.) id. seguono altri.

FINO A 1100 cc.: 1) Conte Piero - Biondelli - Firenze Austin Cooper 15'25"1 (m. km. 67,322 n. prim.); 2) Zaniratti Franco (Firenze) id. 16'12"; 3) Pittini Silvano (Friuli - Udine) id. 17'6"; 4) Alquati (Brescia) Fiat 1737'8.

FINO A 1000 cc.: 1) Rillo Giovanni (Bardahl - Firenze) Abarth 15'07" (m. km. 69,146 n. prim.); 2) Nasti Francesco Biondelli - Firenze) id. 15' e 4"; 3) Trivellato Jacopo (Palladio - Vicenza) id. 15' e 6"; 4) Merzario A. (Lario) id. 15'11"; 5) Cocchini A. (S. Stefano - Lucca) id.; 6) Clik- (Patavium) id.; 7) Valentini A. (S. Remo) id.; 8) Germanioli A. (Geddes) id.; 9) Maffei G. (Patavium) id.; 10) Endress M. (Ger) D.K.W. seguono altri.

FINO A 800 cc.: 1) Trenti Antonio (Nettuno - Bologna) Abarth 14'56" (m. km. 69,606 n. prim.); 2) Raffa G. Piero (Jolly C. - Milano) id. 15'18"; 3) Cheri Franco (Saticoli) Roma id. 15'18"; 4) Abt Johann (Ger) DKW 15'17"; 5) Sangrila (Biondelli - Firenze) Abarth 15'21"; 6) Cintolesi M. (Piloti Benesi) id.; 7) Manavello A. (S. Marco) id.; 8) Stefanelli A. (S. Andrea - Firenze) id.; 9) Gallif (Lario) id.; 10) Kandaru (Trentina) id. 15'36"1; 11) Margoni C. (Trentina) id. in 15'39"5; seguono altri 17.

FINO A 700 cc.: 1) Ortner Johannes (Austria) Steyr Puch 15'13"4 (m. km. 68,104 n. prim.); 2) König Gert (id.) id. 16'10"1; 3) Tusch Gerhard (id.) id. 16'31"; 4) Belli Carlo (Biondelli - Firenze) 16' e 8"; 5) Parodi A. (Grifone - Genova) id.; 6) Corsi R. Sq. Bardahl - Roma id.; seguono altri.

FINO A 600 cc.: 1) Poggi Piergiorgio (Mantova) Fiat Abarth 16'03" (m. km. 63,196); 2) Durzi Leonardo (Grifone - Genova) id. 16'03"8; 3) Lepri Angelino (Palladio - Vicenza) id. 16'08"2; 4) Recordati G. (Milano) id. 17'48"9; 5) Di Benedetto E. (Grifone - Genova) id.; 6) Dal Casone S. (Bardahl - Torino) id.; 10) «Panzano» (Trentina) id.

FINO A 500 cc.: 1) Liedl Heinz (Ger) Steyr Puch 15' e 54"5 (m. km. 62,548); 2) Schöben Gunther (Austria) id. 16'26"3; 3) Roser Walter (id.) id. 16'40"; 4) Frener Horst (id.) id. 16'47"5; 5) Cattelan R. (Friuli - Udine) id. 16'56"8; 6) Birca A. (Mantova) Fiat 17'24"; 7) Barbato S. (Genova) id.; 8) Trazzi G. (Grifone - Mantova) id.; 9) Nesi A. (Biondelli - Firenze) id.; 10) Barilaro U. (Genova) id.

Gualtiero Valenti campione triveneto

Un brillantissimo successo è stato conseguito dai pedalatori allievi trentini al campionato triveneto. Il giudice Gualtiero Valenti ha vinto alla maniera forte giungendo tutto solo al traguardo con un margine di 2' di vantaggio sul bolzanino Lona che si è classificato al secondo posto.

Fra il gruppetto dei ritardatori Beltrami conseguito il 6. posto mentre il bolzanino Schneider si è classificato settimo.

OGNI VOLTA CHE BEVETE UN AMARO **18**



BEVETE UN SORSO DI SALUTE

ISOLABELLA DAL 1870

Il padovano Attilio Benfatto magnifico levriero a Preore

Il vincitore raggiunge nel finale il fuggitivo Carletto e lo stacca di forza giungendo al traguardo con 7" di vantaggio - Il titolo regionale vinto da Elio Consolati

PREORE, 12. — Scorrendo frettolosamente l'ordine d'arrivo il lettore impaziente può essere invogliato a pensare che la corsa ciclistica disputata quest'oggi sul pittoresco anello racchiuso fra Preore, Saone e Ragoli, dove si sono avuti convegni di atleti, per la disputa della coppa Regola Spinale Manez sia stata dominata anzitutto sotto sequestro dai corridori extraregionali. E' ben vero che ai primi quattro posti sono terminati altrettanti atleti padovani, veronesi e bresciani, ma ciò non toglie che anche i colori nostrani siano stati validamente difesi specie ad opera di Elio Consolati, Cattani, Poletti, Carnio e soprattutto Modena che si sono avvicendati nelle prime posizioni e che poi hanno dovuto cedere nel finale, vuoi per sfortuna, vuoi anche per essersi troppo generosamente prodigati nel fare l'andatura.

La palma del migliore è toccata al padovano Benfatto e alla sua splendida affermazione non vogliamo togliere nulla, anzi è doveroso sottolineare la voluttiva prova dell'affiere della Ciclistica di Padova

che con scortezza d'ingegno e soprattutto con non comuni doti di tenuta ha saputo inscenare un finale travolgente, piantando in asso proprio sulla lieve pendenza che dal pozzo sul Sarca portava a Ragoli, il fuggitivo Carletto per giungere solitario trionfatore all'arrivo.

Meglio procedere con ordine nella cronaca: quasi mezza-centuria di atleti prendono il via, mossiere il presidente della Regola Spinale Manez sig. Cipriano Leonardi, alla corsa come di consuetudine abilmente e diligentemente organizzata dai dirigenti della Ciclistica Giudicaria con a capo l'infaticabile Probo Simoni. Segno evidente che questa corsa era nata sotto la buona stella. E per far risalire il fa-

scino di una gara che ha sempre riscosso unanimi consensi di lode e di soddisfazioni ecco che i primi giranti del 15 in programma sono percorsi ad andatura infernale. Il gruppetto compatto fila ventre a terra lungo lo scorrevole nastro d'asfalto e picchia vertiginoso lungo la discesa su Saone a tutto vantaggio della media che nei primi scatti oltre i 45 orari, sganciarli dalla sorveglianza del grosso non è cosa facile e proprio in questa fase si registrano tentativi peraltro prontamente sventati dalla pronta reazione del gruppo. Al 5. passaggio si provano Tacchini e Albrigo che su un allungo perentorio riescono ad evadere dal plotone e in breve guadagna-

no un vantaggio che oscilla sul 20". Però al giro successivo ecco alla ribalta anche i nostri Elio Consolati, Cattani, Poletti e Carnio che unitamente a Pedernaga si liberano dalla numerosa compagnia e vanno ad agguantare i due fuggitivi.

Sette concorrenti pertanto sono al comando della corsa: il loro vantaggio si mantiene sul 20", ma il ritmo impresso alla corsa è sempre sostenutissimo. Si prosegue; le posizioni immutate per tre giri fino a quando anche Biondi e Mattè decidono di tentare la carta grossa. Il loro tentativo riesce e raggiungono i fuggitivi. Ma altri mutamenti si verificano e la corsa prima della conclusione. Dal gruppo degli inseguitori che nel frattempo

MARZIA

Pamich vinco a Zurigo

ZURIGO, 12. — Pamich ha vinto oggi una gara internazionale di 20 km di marcia, disputata a Zurigo da 75 concorrenti battendo il britannico Pahl Mihill di quasi un minuto.

La classifica:

- 1) Pamich (It) in 1'32"1;
- 2) Mihill (GB) a 1'04";
- 3) Suhl (Svi) a 3'31";
- 4) Koch (Ger) a 3'42".

Campionato di baseball

ROMA, 12. — Risultati delle odierne partite di baseball di serie A:

FIRENZE Milano b. «Coca Cola Bologna» 4-3
G. B. C. b. Radici 9 a 5.
Europhon Milano b. «Lyons» Firenze 12-0.
Fortitudo Bologna b. «Tanara» Parma 13-1.

La colonna TOTIP

- 1. corsa: Siniati 1, Castelforte 2
- 2. corsa: Costantina 1, Mucci 2
- 3. corsa: Talloria 1, Oletta 2
- 4. corsa: Tigrone 1, Panturo 2
- 5. corsa: Castellano 1, Marignolo 2
- 6. corsa: Zig Zag 1, Agadir 2

Dot. F. VISENTIN

Specialista
ostetrico ginecologo

A. Trento - via G. Galilei, 7
tel. 21.389; il martedì - mercoledì - venerdì - sabato ore 15-18.
Opera e assiste parti presso la Casa di cura Villa Bianca a Trento.
Aut. com. n. 2506 del 17-4-1962

Dot. G. MOSCHINI

Specialista in malattie di cuore
Specialista in malattie apparato digerente, sangue e reumatismo.
Elettrocardiogrammi - Metabolismo basale - Ecgri X
Analisi cliniche

Ricerca Rovereto, via Paoli 33 - tel. 28.900, tutti i giorni fertili dalle 15 alle 17 - su appuntamento.
Convencionato con tutte le mutue.
Aut. com. d.d. 273-1969

Dot. IVO MARINELLI

MEDICO CHIURGO
ex ginecologo dott. Bari
C.E.S. tel. 26-50

Specialista in ODONTOLOGIA
e PROTESI DENTARIA

Riceve in Casa tutti i giorni fertili (sabato escluso) dalle ore 8-10.
Martedì e giovedì ore 8-12 e 18-19.

Avvicinati incontri al torneo nazionale di tennis di Rovereto

Purisol (singolare e doppio) mattatore sui campi di via Leno

Nella piacevole partita di finale piegato il fiorentino Dorini per 3-6, 6-1

ROVERETO, 12. — Alberto Purisol ha vinto il torneo nazionale di tennis organizzato dal Circolo tennis Rovereto. Il «secondo» del C. T. Châtillon Edison di Milano è stato un po' il dominatore di questa riuscita edizione della manifestazione che ha richiamato attorno ai campi di via Lungoleno un numerosissimo e appassionato pubblico. Purisol infatti dopo aver battuto nella finale del singolo Dorini di Firenze ha vinto anche la gara di doppio in coppia con il piccolo, ma agilissimo e scattante Cortivo. La finale del doppio è stata entusiasmante e spettacolare. Si è visto veramente dell'ottimo tennis.

I quattro protagonisti e cioè Purisol-Cortivo e Basso-Torri hanno messo in mostra i colpi migliori del loro repertorio. Lo stesso svolgersi della gara con il punteggio sempre in equilibrio è stato tale da tenere sempre avvinti gli spettatori. Non così invece, l'incontro fra Purisol e Dorini. Il livello tecnico del gioco è stato piuttosto basso ed in ogni caso certamente inferiore ad alcune partite del quarto di finale e delle due semifinali.

Comunque, anche a questo è stata una spiegazione valida e logica: la stanchezza. Infatti, in mattinata Purisol e Dorini avevano giocato e vinto i

con Basso-Torri. Questa frazione si è conclusa a favore del bolzanese e del bresciano per 6 a 2.

Nel terzo set, quello decisivo, le due coppie si sono trovate in parità sul 3 a 3. Due games poi per Basso e Cortivo. Nel nono game i due hanno avuto a portata di mano la vittoria ma Torri emozionalissimo ha sbagliato due volte facili e non ha concluso uno smash.

Purisol e Cortivo sono così andati in vantaggio 6 a 5 con Basso al servizio. Un errore di Basso e una volée e uno smash vincenti di Purisol e Cortivo-Purisol hanno avuto a disposizione ben tre pal-

"IGNIS"

Il nome per la qualità

LAVATRICE

supereconomiche
dalla QUALITÀ
PRATICITÀ
e SICUREZZA
supereconomiche

interamente brevettata

24 MESI DI GARANZIA

è la più apprezzata nel mondo

FRIGORIFERI - CUCINE SCALDABAGNI

In vendita nei migliori negozi della provincia

Al siciliano Bruno il trofeo Gardoli

Milano, 12 luglio. Il giovane siciliano Angelo Bruno ha vinto oggi al Vel-