Con l'elezione di Orsini e il mancato cambio della guardia

Il tennis ha scelto ancora l'ipocrisia

Delusa a Venezia ogni più logica aspettativa

Le speranze di veder avviati a positiva soluzione i problemi del nostro tennis hanno subito un brusco arresto dopo la successione di Orsini a De Stefani, dopo la riconferma della precedente maggioranza. Dipenderà soprattutto dalla scena internazionale, in rapida evoluzione, se le negative conseguenze di tale affermazione potranno essere in parte neutralizzate.

Di per sè Orsini e i suoi equivalgono irrimediabilmente a tennis vecchio e chiuso. Non a caso Orsini iniziò la propria carriera di dirigente in anni lontani, il 1925, in pieno fascismo, riuscendo mirabilmente a destreggiarsi tra tutti gli scogli. Non a caso fu per anni il delfino di De Stefani, avallando, dando corpo a tutti i compromessi della politica federale di questi anni.

Le forze che lo seguono, lo sostengono sono quelle del «benpensantismo» e dell'accomodantismo piccolo-borghese, totalmente ignare dell'accresciuta importanza socio-economica del tennis; indifferenti all'esigenza di una politica che ponga in primo piano il decentramento, un nuovo rapporto con enti locali e scuole, un più marcato rapporto pubblicistico, in sostanza l'opportunità di strutture nuove, più ampie che non quelle tradizionali ancorate al club, legate unicamente all'anzianità dei privati. Dopo anni di incongruo «sportaneismo» e di sostanziale scetticismo sarebbe stato lecito attendersi quell'avvio al rinnovamento che molti sintomi avevano lasciato sperare.

Evidentemente c'è stato un eccesso di riduzione, una sottovalutazione del grado di «spappolamento» di queste forze ai fini di un mutamento di indirizzo pur così ovvio e logico.

Il mercato dei voti, il lavoro di corridoio, a Venezia, hanno avuto una dinamica irresistibile. La prevista ma non incolmabile inferiorità dell'opposizione degli «Amici del tennis» è diventata in breve perdita secca dinanzi al potere di contrattazione delle forze dell'apparato alle prese con un ambiente cedevole, privo del mordente e del tipo di moralità indispensabili per volere il logico mutamento suggerito dalla situazione.

Così, se in una notte si sono sciolte intese e alleanze che erano parse possibili, se sono mancati appoggi ripetutamente promessi, si è arrivati al grottesco dell'anconetano Brunetti che, incluso nella lista degli oppositori, si è presentato al microfono in assemblea raccomandando la «concordia» e dichiarando di rinunciare al mandato offertogli.

Le connivenze «fisiologiche», il metodo di promettere la stessa cosa a tre persone diverse, non importa se per scontentarne simultaneamente sei, hanno dunque pienamente trionfato a Venezia.

Probabilmente il sarebbe stata la possibilità di varare un consiglio misto, che includesse gli oppositori. Ma la distanza di principi, la diversità di impostazione erano tali che gli «Amici» hanno preferito presentare una loro lista di minoranza, per conservare la dignità nascosta che avrebbe comportato. Si è quindi giunti alla votazione a liste bloccate, cioè che significa che una volta eletto il presidente, risultano eletti i consiglieri di lista.

Ora, con la fola promossi «della maggioranza a cui non è la pena di prestare orecchio, non rimane che sperare che i «marginali» in atto nella scena internazionale riescano a proporsi come elemento di rottura nelle sabbie mobili del tennis italiano.

Proprio ieri, ad esempio, gli americani, ad opera del nuovo presidente Martin, hanno approvato un pacchetto di professionalizzazione del tennis.

Ora gli stessi, anche loro, seccati di aver perso il loro professionismo di tutti i loro assi, spingono per arrivare a una Davis «open», aperta cioè anche ai professionisti. In Francia la qualità di dilettante la si riserva ormai soltanto ai minori di diciott'anni, quanto potrà ancora durare dunque, l'ipocrisia delle federazioni «dilettantistiche» che pagano sottobanco i giocatori come nababbi e trattano in disparte coloro che senza impegnarsi come i maestri italiani di tennis e guadagnano un quinto dei dilettanti?

Alberto Vignola

Il campionato di basket

L'Oransoda giù di tono cede a Masnago (66-54)

Limpido successo della più forte Ignis

IGNIS: Rusconi (3), Flaborea (11), Paschini (4), Consonni, Ovi, Ossola (10), Meneghin (8), Villetti (2), Raga (28).
ORANSODA: Burgess (7), Recalcati (18), De Simone (6), Nanni (2), D'Aquila (17), Frigerio (4), Farina.
ARBITRI: Marchesi e Vietti di Pavia.

SERVIZIO

VARESE, 9 febbraio

Finalmente una vittoria chiara, netta, indiscutibile dell'Ignis sul proprio campo, dopo tante partite sofferte e vinte di misura a Masnago. L'Oransoda, vittima di turno, è stata un'avversaria decisamente sotto tono, diremmo inaspettatamente, dopo due brillanti imperse, quella esterna di Pesaro e mercoledì contro lo Spartak Brno nella partita di Coppa dei Campioni. Ma è stata soprattutto la squadra varesina a stupire per la sicurezza di gioco

Il vantaggio si è mediamente aggirato sui dieci punti; raggiungendo la punta massima di tredici in entrambi i tempi. Messina è stato anche questa volta molto abile nella scelta delle marcature, nei cambi sempre molto opportuni e ben calcolati e soprattutto nell'adottare un esatto tipo di difesa che è stata un po' la chiave di volta di una partita che nonostante avesse sempre visto la squadra gialloblù nettamente davanti è stata ugualmente avvincente, perchè l'Oransoda non si è mai arresa ed ha combattuto orgogliosamente fino in fondo.

A reggere il peso della difesa sotto i tabelloni sono rimasti solo Burgess e De Simone, l'altro pivot, il giovane Nanni, è ancora acerbo per i grandi cimenti. Troppo poco per un'Ignis molto in forma, sia in attacco che in difesa e che in fondo non schiera mai più di due lunghi per volta. Ma sia Meneghin che Flaborea attualmente sono in grado di fronteggiare da soli gli assalti portati al canestro da loro difeso, di qualunque squadra del nostro campionato. I due pivot gialloblù hanno vinto nettamente il loro confronto con i colleghi di ruolo canturini. Hanno contrato pochissimi canestri, questo è dovuto appunto al prevalente lavoro difensivo svolto per tutta la partita. Le segnature sono venute dai soliti esterni: Raga da una parte con 28 punti e Recalcati ed Aquila dall'altra. De Simone era in giornata nera, oltre a sbagliare nettamente facili interventi in difesa, è stato molto impreciso nei tiri soprattutto in quelli liberi Venendo ancora all'Ignis, oltre alla solita scorpacciata di punti del messicano Raga, stupendi alcuni suoi jumpshot, bella prova di Ossola, molto polemico per la sua esclusione dalla Nazionale.

c. a. t.

Cede il Butangas (79-78)

L'Eldorado sul filo del rasoio

ELDORADO: Sgarzi (0), Orlandi (16), Begonzoni (29), Granucci (4), Cavallini (4), Bosini (3), Bruni (10), Schull (8), Paganini (2), Angelini (3).
BUTANGAS: Corradi (0), Bertini (19), Gurini (6), Cenciarini (0), Rossi (0), Paolini (6), Fattori (16), Barlucchi (12), Piccoli (0), Ferello (19).
ARBITRI: Cammeo di Firenze e Mazzaroli di Trieste.

SERVIZIO

FORLI', 9 febbraio

Sul campo neutro di Forlì si è vista una partita tiratissima, condotta sul filo del rasoio (anche dal punto di vista della correttezza) tra due squadre che tecnicamente si sono equivalse. Ha vinto quella che ha avuto i nervi più saldi negli ultimi trenta secondi. Il successo dell'Eldorado è stato marcato da Paganini, che sul 77 a 78 ha messo a segno due tiri liberi.

f. a.

Battuta l'Onestà

Raikovich spettacoloso: gioco fatto (61-49)

NOALEX: Cedolini (11), Vianello (12), Guadagnino (3), Vaccher (4), Bottan (7), Ferro, Zin, Tirabosco, Rajkovic (24), Rivati.
ALL'ONESTA': Vatteroni (3), Nizza (4), Gurioli, Albonico (2), Bulgheroni (2), Bertolotti (2), Gatti (6), Boyone (10), Isaac (12), De Rossi (8).
ARBITRI: Bianchi di Livorno e Vitolo di Pisa.

DAL CORRISPONDENTE

VENEZIA, 9 febbraio

Tirata alle stelle dall'insperato successo di Bologna e con in serbo un bellicoso proposito di vendicare la sconfitta patita in casa nell'andata, la squadra milanese si è presentata con la precisa intenzione di far saltare il banco granata. Invece non ce l'ha fatta, principalmente perchè la Noalex è riuscita a bloccare netto Isaac (due soli canestri segnati all'ultimo minuto nell'intero primo tempo!) e poi perchè abbiamo visto un gioco veneziano decisamente superiore, con un Rajkovich spettacoloso

Il primo tempo vedeva lo scatenarsi dei lombardi che andavano subito in vantaggio, ma che poi si facevano raggiungere e superare.

Nella ripresa la Noalex continuava imperterrita il suo migliore discorso tecnico e finalmente più valido, riuscendo così a controllare l'infuriato Isaac e i suoi compagni fino al termine della gara.

Marino Marin

Vince il Simmenthal

Brumatti castiga il Ramazzotti (88-73)

SIMMENTHAL: Iellini (12), Brumatti (31), Papetti (2), Masini (17), Fantin (14), Riminucci (2), Gaggiotti, Tillman (4), Cerioni (6), Ferracini.
RAMAZZOTTI: Quercia, Albanese (4), Rovacchi (10), Spinetti (21), Napoleoni (10), Pickens (25), Kunderfranco (1). Non entrati: Falcomer, Altobelli e Galliano.
ARBITRI: Gino e Bruno Burcovich, di Venezia.

SERVIZIO

MILANO, 9 febbraio

Il Ramazzotti ha ceduto le armi di fronte ad un Simmenthal non proprio in giornata di grazia. I milanesi comunque si sono aggiudicati l'incontro per 88-73, con un buon margine di vantaggio. La partita è filata piuttosto blandamente, senza clamori e senza troppi colpi di scena. Il gioco dei padroni di casa si è imperniato sul giovane Brumatti (ben 31 punti all'attivo), oggi veramente stupendo, che ha dato il «la» alle segnature dei compagni. Fra gli ospiti si sono messi in evidenza Spinetti (21 punti) e Pickens (25 punti), messo più volte in difficoltà quest'ultimo, specialmente sotto canestro, da Tillman e da Masini.

Toni Condello

Dopo i supplementari

La Fides scivola a Udine (82-79)

SNAIDERO: Melilla (10), Cescutti (6), Cergati (8), Sarti (11), Bisson (23), Pellanera, Allen (22).
FIDES: Gavagnin (16), Maggetti (2), Vittori (11), Bufalini (20), Williams (6), Abbate (2), D'Errico Antonio, Dazzi.
ARBITRI: Corzani e Massai di Firenze.

SERVIZIO

UDINE, 9 febbraio

Una partita tiratissima, risolta solo dopo il secondo tempo supplementare da una Snaidero che, inizialmente subissata dal gioco degli avversari, assai autoritari, ha saputo resistere e quindi guadagnarsi quello stretto margine di punti che le consente di considerarsi pressochè in zona di sicurezza. Implacabili nei canestri da distanza, specie con Gavagnin e Maggetti, gli uomini della Fides hanno lealmente scoppato la vittoria allentando eccessivamente le maglie della difesa e lasciando spazio alle azioni degli avversari.

Così, sul terreno del Palazzetto dello Sport di Udine è caduta un'altra delle quotate

r. r.

BASKET

RISULTATI

Noalex - All'Onestà 61-49; Fortitudo Eldorado - *Butangas Pesaro 79-78; Candy Bologna-Petrarca Borsani 74-60; Snaidero Udine-Partenope Fides 82-79; Ignis Varese-Oransoda Cantu 66-54; Simmenthal Milano- Ramazzotti Roma 88-63.

CLASSIFICA

Ignis Varese p. 18; Simmenthal Milano 16; Noalex Venezia 16; Fides Napoli 14; Butangas Pesaro 12; Oransoda Cantu 12; Eldorado Bologna 12; Candy Bologna 12; Snaidero Udine 10; Borsio Padova 10, All'Onesta Milano 8; Ramazzotti Roma 2.

Nonostante il ritiro per un incidente nella corsa di ieri

Amon ha vinto la «Tasmania»

Monologo di Rindt nel G. P. di Warwick Farm - L'altro pilota della Ferrari, Derek Bell, ottimo secondo

SYDNEY, 9 febbraio

Chris Amon, l'alfiere della Ferrari, si è aggiudicato la Tasmanian Cup, pur avendo dovuto ritirarsi nella corsa odierna, il G.P. di Warwick Farm, vinto dall'austriaco Jochen Rindt su Lotus-Ford. La gara conclusiva, in programma domenica prossima a Sandown Park, non potrà modificare la situazione, anche se Amon dovesse ancora ritirarsi. Il neozelandese, coi suoi 35 punti in classifica, è infatti irraggiungibile, poichè il secondo, Jochen Rindt, si trova a 24 punti e se anche riuscisse a bissare il successo odierno arriverebbe a quota 33.

L'incidente che ha tolto di gara Amon si è verificato subito dopo la partenza ed è stato provocato da un testacoda della Ford-Brabham dell'inglese Piers Courage, sfilata sulla pista viscida per la pioggia. Il ferrarista che lo seguiva a breve distanza non ha potuto evitare una paurosa collisione, che fortunatamente non aveva conseguenze per i due piloti. Le macchine, invece, restavano irreparabilmente danneggiate e per Amon e Courage (quest'ultimo coi suoi 22 punti era l'unico che poteva ancora insidiare il primato del neozelandese) la corsa era finita.

La gara odierna, svoltasi sotto la pioggia, è stata dominata da Rindt, che scomparsi subito i suoi due più pericolosi avversari per l'incidente descritto, è rimasto al comando dall'inizio alla fine. Lo ha inseguito, senza però mai raggiungerlo, l'altro pilota della Ferrari, l'inglese Derek Bell, che ha conquistato un ottimo secondo posto. Dato il maltempo, ne Rindt ne Bell hanno potuto forzare e così la media del vincitore, 124,03 km ora, è rimasta molto al disotto di quella raggiunta da poveri Jim Clark lo scorso anno con 143,2 km ora.

Il campione del mondo Graham Hill, che nei primi giri aveva lottato con Bell per la seconda posizione, ha dovuto ben presto rinunciare a battere: per noie al carburatore della sua Lotus-Ford. Hill è stato classificato 11° a dieci giri dal vincitore.

ORDINE D'ARRIVO

1. JOCHEN RINDT (Aus) Lotus-Ford, in 5h12'8 (unico più veloce 144,04), media km 124,03; 2. Derek Bell (GB) Ferrari Dino V6, a 1 giro; 3. Frank Gardner (Aus) Mildren-Alfa V8, a 1 giro; 4. Kevin Bartlett (Aus) Brabham-Alfa V8, a 2 giri; 5. Leo Geoghegan (Aus) Lotus, a 3 giri; 6. Neil Allen (Aus) M. Laren Elva a 3 giri.

CLASSIFICA della «Tasmanian Cup» dopo la corsa odierna

1. CHRIS AMON punti 35; 2. Jochen Rindt 24; 3. Piers Courage 22; 4. Derek Bell 19; 5. Graham Hill 15, e Leo Geoghegan e Frank Gardner 11.

La nautica minore all'ottavo Salone di Genova

Sempre più numerose le imbarcazioni in vetroresina e i battelli pneumatici

L'ottavo Salone della nautica da diporto ha visto quest'anno notevolmente accresciuto a Genova il numero degli espositori, soprattutto nel settore della vetroresina e in quello dei battelli pneumatici, categorie d'imbarcazioni queste che per la loro versatilità di impiego, semplicità di manutenzione, comodità di trasporto e prezzo contenuto trovano ogni anno un numero sempre crescente di acquirenti

Una delle più piccole e più convenienti tra le barche in plastica è il «Minimo» della Nautiplast, di metri 2,50 x 1,20. Può essere sospinto da un piccolo motore fuoribordo, da una vela o a remi. Prezzo L. 69.000

Il cantiere Bianchi e Cecchi, oltre alle affermate imbarcazioni a vela da competizione, costruisce alcune interessanti barche utilitarie: la «Papera» di metri 2,10 x 1,11, pesa 45 kg, sopporta motori fino a 4 HP e completa di remi, scalmi e pagliolo in legno, costa L. 92.000; il «Mini mao» a vela, di m. 3,10 x 1,30, peso 90 kg. Si tratta di una lancetta a vela da impiegarsi anche a remi e con piccoli fuoribordo, viene fornita completa di remi, pagliolo in legno, alberatura completa, vela, deriva, timone con barra a L. 230.000.

Una novità del Cantiere Cranchi di Briemo è il «Kinder fischer t 57» E' un'imbarcazione a carena trimarana di m 3,70 x 1,47. Molto spaziosa internamente, pesa 85 kg, porta 4 persone e con un motore da 20 HP permette la pratica dello sci nautico. Il suo costo, in rapporto alle prestazioni, è veramente contenuto: 200 mila lire con remi, 230.000 con volante e timoneria.

La produzione di battelli pneumatici bisogna definirla addirittura imponente. Alle note case Pirelli, Calegari e Ghigi, DO.MAR, Zodiac ecc se ne sono aggiunte numerose altre Poseidon, Sessa, Multimare e altre ancora

L'unica novità vera e propria in questo settore è però costituita dallo «Zodiac MK 2 compact». Di dimensioni più ridotte rispetto al «MK 2» normale, pesa 20 kg. meno (60 kg.), sopporta motori fino a 40 HP (ma già, con 18 HP si ottengono ottime prestazioni), porta 6 persone e costa 398.000 lire nella versione *standard* e 430.000 in quella *normale*.

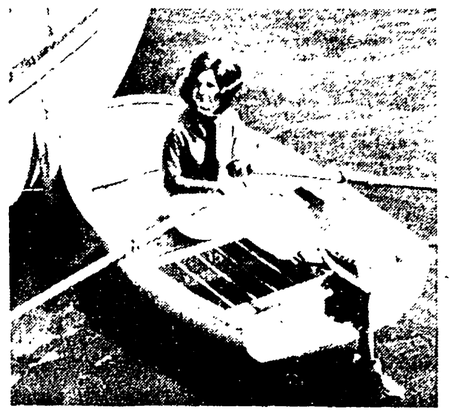
Tra i battelli italiani presenti alla rassegna genovese, tra i più robusti e meglio dotati sono i «corsair» della DO.MAR La gamma di questa Casa consta di quattro modelli da diporto che vanno dal «corsair uno» di m. 3,10 x 1,40 offerto a L. 160.000 al «corsair quattro» di m 4,50 x 1,85 offerto a L. 440.000 più un modello da competizione: il «corsair sport»

Nel campo dei motori fuoribordo una novità inedita e costituita dal Johnson-Evinrude da 4 HP economico offerto a L. 135.000 e dal 25 HP, un motore quest'ultimo molto leggero e particolarmente adatto alla pratica dello sci nautico. Costa 440.000 lire

La Carnuti ha arricchito ulteriormente la sua già vasta gamma con tre grossi fuoribordo: il 65 HP, l'80 HP e il 90 HP. Le potenze della più importante fabbrica italiana e europea vanno ora, pertanto, da 3 a 90 HP in una serie di tredici modelli

Ancora per quanto concerne la produzione italiana, degni di interesse sono i motori Selva Molto convenienti per il loro prezzo, adatti quindi a chi si accosta per la prima volta alla nautica con poche disponibilità economiche, sono molto bene accessoriati disponendo di cambio avanti, folle, retromarcia anche nei modelli di bassa potenza e altresì di serbatoio separato di grande capacità. I modelli sono il 6 HP a L. 160.000, il 12 HP a L. 225.000; il 22 HP a L. 295.000, il 35 HP a L. 365.000. (Gli ultimi due possono essere forniti di avviamento elettrico).

Infine una novità dalla Germania: lo Zündapp 6 HP di prossima esportazione in Italia. Ben dotato e leggero, il suo prezzo pare sarà molto conveniente.

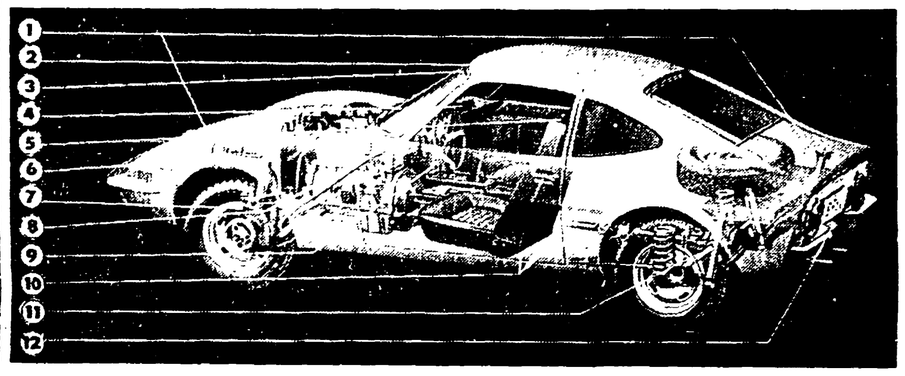


La «Papera»: l'utilitaria della Bianchi e Cecchi.

Dal mese prossimo in vendita in Italia la «Opel GT»

Una sportiva che offre molto anche in funzione della sicurezza

L'idea del coupé G.M. è nata nel 1963 - Carrozzeria di Chausson e meccanica di produzione tedesca



Ideata nel 1963, apparsa come prototipo al Salone di Francoforte del 1965, la «Opel GT» sarà messa in vendita in Italia il mese prossimo. Sei anni per mettere su strada una vettura sportiva di serie, potevano comportare il rischio di offrire al cliente un'automobile di linea e concezione superate ma non è questo il caso della nuova Opel, che regge brillantemente il confronto — per linea, prestazioni, prezzo — delle autovetture della sua classe

Il prezzo di questo coupé — 1.995.000 lire, con il rischio di un aumento del 4 per cento per le note ragioni monetarie — dice da solo a quale categoria di clienti esso si rivolge. Conosciutissima la «Opel GT» ha già suscitato una viva attesa, dimostrata dal numero delle prenotazioni, tra coloro che possono permettersi una «due posti» sportiva.

Le prove su strada — che si svolgono sulla Costa Azzurra — hanno dimostrato che l'impressione è veramente ottima. Questa vettura che ha una meccanica di produzione tedesca ed una carrozzeria di progetto e produzione francese (Chausson) si muove facilmente e con sicurezza per soddisfare ogni esigenza di guida: velocità massima oltre i 185 km orari (rilevata sulla pista di Nardò), accelerazione (da «Opel Record» da 1.9 HP, automatico da 0 a 100 km orari in 13,5 secondi), ottima manovrabilità di marcia, sterzo e cambio di buona morbidezza ed elasticità

Va ricordato che — se non si può dire in modo assoluto — la vettura offre una buona stabilità anche in curva (per di più molto veloce — con un tipo di terreno si percorrono 12 chilometri), e si fa il quadro della «consistenza» di questa sportiva, che, naturalmente, non è esente da qualche difetto

Il primo è dato dalla «Opel GT» stessa, infatti, è molto alta e, di conseguenza, un po' instabile in curva, in quanto il suo baricentro, in maniera di spostamento di peso, si sposta facilmente. Un altro difetto è dato dal poco spazio disponibile nel bagagliaio, in maniera di apertura del coperchio, sono collocate in posizione disagevole, la linea pulita della vettura e giustificata, nella parte posteriore, dal bisogno di alloggiamento della batteria troppo spostata.

Difetti di poco conto, tuttavia, soprattutto se raffrontati alle caratteristiche che di sicurezza che la vettura offre e che sono indicate nel grafico. In questo senso, infatti, la vettura si raccomanda come è nella tradizione delle vetture GM di produzione europea

Nel «trasparente» sono indicate le caratteristiche di sicurezza della «Opel GT»:

1) Carrozzeria autoportante in acciaio, a struttura differenziata
2) Alette parasole imbottite
3) Specchietto retrovisore interno ad espulsione in caso di urto
4) Plancia portastrumenti imbottita
5) Sedili avvolgenti, con schienali molto alti in funzione di poggiatesta
6) Doppio circuito frenante con servofreno
7) Freni a disco anteriori
8) Sterzo di sicurezza con piantone telescopico a due snodi ad assorbimento di urto
9) Pulsanti in materiale tenero deformabile
10) Cinture di sicurezza con tre punti d'ancoraggio
11) Retrotreno di moderna concezione
12) Luce di retromarcia

Per evitare pericoli e per poter «planare»

I motori, le eliche e gli scafi debbono andare d'accordo

Uno dei grossi problemi della motonautica da diporto è dato dalla eccessiva facilità con cui si può sbagliare nell'accoppiamento del motore con lo scafo: questo avviene perchè, a differenza di quanto succede con le automobili, si può comprare separatamente lo scafo ed adattarvi molti motori diversi

All'origine, questa soluzione ha lo scopo di avviare più facilmente il grosso pubblico allo svago della barca: si può cioè comunicare a comprare il motore fuoribordo ed usarlo su barche prese in affitto, poi in un secondo tempo comprare anche lo scafo, oppure si può comprare lo scafo e noleggiare o affittare il motore, essendo facilitata la cosa anche dalla legislazione vigente, che prevede due libretti separati per il motore e lo scafo; nel caso dei «gommoni» cioè dei canotti pneumatici non ci vuole alcun documento per lo scafo

Il problema sorge allorchè si usa un motore inadatto per lo scafo su cui è montato: in generale si tratta di potenza insufficiente ma a volte succede anche il contrario, cioè si monta un motore troppo grosso e si incorre in un duplice pericolo, cioè si mette a repentaglio la sicurezza e si incorre in possibili sanzioni.

In generale — però — si cerca piuttosto di montare motori leggermente più che impegnativi per lo scafo, in modo che si abbia a disposizione una buona potenza di riserva, che si può sfruttare per la guida sulla distanza o per superare i 3.000 giri di cilindrata. In questo caso si arriverà sui 30 CV e la barca «vola» grazie anche al suo scafo «planante».

Talvolta succede a volte che anche con la potenza del motore adeguata le cose non vadano bene: la causa di ciò va ricercata nella carena dello scafo, che non consente la necessaria «presa» della potenza e, come nel caso dei «gommoni» si ha un «slittamento» di trasmissione che dà origine a perdita di velocità e consumo eccessivo di carburante, allo stesso modo che un motore troppo leggero si mette a «saltellare» sulla barca in salita e quando la marcetta è troppo corta, cioè la barca è necessario cambiare l'elica se si vuole usare un motore con molta potenza su una barca grossa, allo scopo di sfruttare bene la potenza

Viceversa, se si ha un motore piuttosto potente che era stato usato prima su una barca di grandi dimensioni e lo si vuole utilizzare su una barca piccola, si può con poca spesa, cambiare l'elica con una di diametro minore e passo maggiore, in modo che la barca piccola potrà andare alla massima velocità raggiungibile con quel dato motore.

Non è possibile dare dei consigli più concreti, data la enorme varietà di potenze disponibili nei motori e la ancor più grande varietà di forme e pesi degli scafi da diporto, in genere basta una prova con una persona di provata esperienza per decidere se la barca è adatta al motore e viceversa; un'elica costa poche migliaia di lire e permette di risolvere il problema, mentre l'elica vecchia si tiene di riserva e non è un male, perchè se ne può aver bisogno quando meno lo si pensa

Nuova gran turismo della «Serenissima»

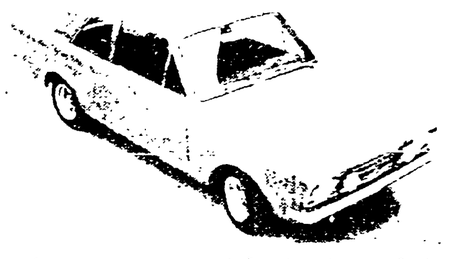
E' stato visto circolare nel Modenese il primo esemplare della vettura gran turismo «Serenissima» costruita dal motore posteriore centrale dell'ex pilota inglese Alf Francis La vettura è stata carrozzata, sul modello delle vetture agonistiche sportive, dalla Ghia di Torino

Contemporaneamente la «Serenissima» sta preparando una vettura prototipo da corsa, pure con motore da 3000 cc a otto cilindri. La vettura dovrebbe essere presentata nelle principali corse prototipo del 1969

I piloti dovrebbero essere l'inglese Jonathan Williams e lo svizzero Charles Gramsinger, che si trova già a Modena dove ha preso contatti con Alf Francis

Dopo il lancio dei Ford «Capri»

Arriva in Italia la «Cortina 1969»



A getto continua le novità della Ford. I nuovi coupé «Capri» sono stati immessi sul mercato il 5 febbraio e già sono in arrivo i modelli «Cortina 1969»

Di questa vettura sono già stati venduti un milione e trecentomila esemplari ed è appunto sulla scia di questo successo che vengono lanciati anche in Italia i modelli «aggiornati» secondo le consuetudini delle case automobilistiche americane

La «Cortina 1969» pur mantenendo la sua linea essenziale è stata «rinfrescata» e la strumentazione si è ulteriormente arricchita I vari tipi sono disponibili con motori di 1300 e 1600 cc di cilindrata

Questi i prezzi di vendita al pubblico in Italia comprensivi della IGE e franco concessionari

CORTINA DE LUXE 2 porte 1300	L.	1 159 000
CORTINA DE LUXE 4 porte 1300	L.	1 219 000
CORTINA GT 2 porte 1600	L.	1 439 000
CORTINA GT 4 porte 1600	L.	1 499 000
CORTINA ESTATE CAR 1300	L.	1 379 000

NELLA FOTO: Il nuovo modello «Cortina»

Rubrica a cura di **Fernando Strambaci**