Dura selezione di concorrenti nella Genova-Nizza

Cyrille Guimard sferra l'attacco in salita e centra il bis

Vianelli primo degli italiani al decimo posto - Gimondi intruppato nel gruppo a 4'21" dal vincitore

SERVIZIO

NIZZA, 2 marzo

Ciril Guimard ha bissato sul traguardo di corso Stati Uniti il successo dello scorso anno, dopo una corsa magistralmente condotta, aggiudicandosi la ventitreesima edizione della Genova-Nizza. Ha sferrato il suo attacco lungo la difficile ed aspra salita del Colle della Madonna, dove aveva mandato in avanscoperta il compagno di squadra Campaner, il quale, appena oltrepassato il confine, ha ben presto lasciato il gruppetto di testa per far valere le sue doti di scalatore.

La salita del Colle della Madonna, inserita per la prima volta nel percorso della Genova-Nizza, ha provocato una selezione tremenda e solo i più preparati hanno potuto superare l'ostacolo. In verità, anche se gli organizzatori hanno dovuto allungare il percorso, per esigenze tecniche, non riusciamo a spiegarci come in una corsa, all'inizio di stagione, possa essere inserita una così alta e impervia salita. Solo il bravo Cattau ha resistito all'azione travolgente di Guimard ed è riuscito a non perdere la sua ruota in salita. I due infatti, hanno proceduto di comune accordo, superando di slancio l'esausto Campaner appena dopo il colle, quindi, a capofitto nella estenuante discesa verso Nizza hanno guadagnato terreno. Qui Guimard non ha avuto difficoltà a battere in una volata senza storia l'ormai esausto Cattau.

La corsa ha avuto un avvio molto veloce e fino a Savona si sono avute le solite scaramucce che però hanno contribuito a tener alta la media. Sono quindi fuggiti in sei: Cortinovis, Levati, Galatti, Gemello, Morellini e Biville. I sei hanno preso subito un vantaggio iniziale di 25" che via via sono aumentati per raggiungere ad Alassio i 4'15".

Sul Capo Berta i fuggitivi erano ancora soli, tuttavia il vantaggio andava scemando. A Ventimiglia il gruppo si ricomponeva. Verso il confine fuggivano in venti e assieme affrontavano la dura salita del Colle della Madonna. Campaner partiva all'attacco, evidentemente in accordo con il compagno di squadra Guimard per movimentare la corsa.

Sul Colle della Madonna transitavano ancora Campaner con 32" di vantaggio sugli immediati inseguitori. Guimard e Cattiau, ormai scatenati, si gettavano a capofitto lungo la difficile discesa raggiungendo e staccando il fuggitivo. Di comune accordo procedevano verso il traguardo e Guimard agevolmente batteva il compagno di fuga.

Vianelli, primo degli italiani, ha cercato più volte di mettersi in luce lungo il Colle della Madonna ma, evidentemente, è ancora a corto di preparazione.

Il campione d'Italia Gimondi, alla sua prima corsa impegnativa della stagione, ha badato soprattutto a portare a termine la gara, giungendo al traguardo con 4'21" di ritardo, cosa del resto preventivata. I traguardi di Gimondi sono ben altri ed egli, non è un mistero per nessuno, guarda con molto interesse alla parte centrale della stagione, con traguardi ben precisi.

Franco Martello

ORDINE D'ARRIVO

1. CYRILLE GUIMARD (Mercier-BP), 207 chilometri in 4 ore 54'11", media km. 42,192; 2. Catiau (Sonolor) a 1"; 3. Perin (Mercier-BP) a 57"; 4. Vasseur (Bic); 5. Bellone (Bic); 6. Harrison; 7. Anquetil; 8. Poulidor; 9. Zimmerman; 10. Vianelli (It.); 11. Maggioni (It.); 12. Delisle; 13. Genty; 14. Robini; 15. Daunat, tutti con il tempo di Perin; 16. Campaner, a 2'06"; 17. Theillère; 18. Aimar; 19. Perez; 20. Bayssiere, tutti col tempo di Campaner. Felice Gimondi è arrivato col gruppo a 4'21" dal vincitore.

Archiviamo il «Sardegna»

Michelotto vicino al regno dei «big»

Il dodicesimo Giro di Sardegna è archiviato, ma qualcosa è rimasto nella penna del cronista. Cominceremo con un invito al governo professionistico (leggi UCIP), l'invito ad uscire da una politica anonima, pigra, non aderente alla realtà. Diciamo ai signori che ogni tanto si radunano nella palazzina milanese di via Cerva di far tesoro, almeno, dell'esperienza. Un esempio? Ecco: da anni il mese di febbraio indica chiaramente (con tempeste e nevicate) che andare in montagna a cavallo di una bicicletta è pazzesco, e tuttavia si permette all'organizzatore Pretti d'insistere con le altitudini del 1.200 metri. Ciò dimostra che la salute dei ciclisti non sta a cuore ai dirigenti, come abbiamo ripetutamente sottolineato, che si va in cerca del dramma a tutti i costi, mentre logica e buonsenso suggerirebbero un taglio netto col ciclismo eroico e disumano di prima stagione che è già eroico e disumano per altri versi.

Insomma, l'UCIP doveva negare la sua approvazione all'avventuroso tracciato di Pretti e deliberare un «Sardegna» di pianura, più che sufficiente per il rodaggio di febbraio. E' un discorso in cui deve entrare Ercole Baldini, nominato recentemente rappresentante dei corridori. Un discorso vasto, con annessi e connessi (calendario, percorsi, distanze, contratti-tipo, assistenza, regolamenti che anche i potenti come Torriani e Levitan devono rispettare, doping e via di seguito), e speriamo che Baldini dia battaglia con la capacità e la fermezza dimostrate in diverse circostanze.

Per quanto riguarda il risultato tecnico del Giro sardo-tosco-laziale, non c'è molto da aggiungere. Certo, adesso Michelotto comincia ad infastidire i campioni che l'hanno in parte osteggiato, mostrando di preferirgli Polidori, però il trentino, pur non esaltandosi (fra le sue qualità c'è pure la modestia), batte il chiodo e allarga il raggio dei consensi e delle simpatie. Dovesse superare l'handicap del caldo, Michelotto diverrebbe sicuramente un pezzo grosso, un fondista provvisto del colpo d'ala.

Il Giro di Sardegna è giunto in porto col meritato trionfo di Claudio Michelotto, la carica agonistica di Giancarlo Polidori e gli otto successi di tappa, conquistati da Beghetto (2), Bellone, Polidori, Van Vlierberghe, Zandegù, Ritter e Casalini. Da notare che Beghetto e Van Vlierberghe vestono i colori della «Ferretti», il cui bilancio può essere definito clamoroso. Tre vittorie sono tante per una squadra al debutto in campo professionistico e di limitate pretese. Chiaro che Beghetto ha sorpreso tutti. Ora si tratta di vedere fin dove conciliano i suoi interessi di pistard e di novello stradista (novello se dimentichiamo il passato dilettantistico del padovano), ma che il Beppe di Tombolo abbia messo in luce un forte carattere, cioè doti di resistenza, è un fatto sin troppo evidente. Alfredo Martini che ha bagnato i galloni di direttore sportivo nel migliore dei modi, commenta: «Non dimenticate che i trent'anni del pistard Beghetto equivalgono, ciclisticamente parlando, ai 26 di uno stradista...».

E i giovani? Non erano molti (una quindicina) e mancavano gli elementi più reclamizzati (Vianelli, Conti, Bramucci, Marcelli e compagni), ma il taccuino riporta note favorevoli per i ragazzi della «Griss 2000» (Spadoni, Tartoni, Cavalcanti e Bianchin) e anche Santambrogio (Molteni) ha avuto momenti felici. I giovani possono cambiare le gerarchie del ciclismo che di qualche novità ha indubbiamente bisogno.

Gino Sala

Ciclismo a Roma

A Cardi il G.P. Società

ROMA, 2 marzo

Volatone e vittoria di Ezio Cardi della «Valpolicella Verona» nel GP ciclistico delle Società. Cardi è un azzurro della pista già selezionato per la maglia azzurra per la specialità del chilometro da fermo. L'anno scorso il ragazzo ha vinto quattordici volte, tra la strada e la pista, attualmente è militare presso la «Compagnia atleti». Indubbiamente nel volatone finale che ha visto impegnati 32 ciclisti, Cardi ha prevalso grazie alla maggiore esperienza e al potente rush che ha piazzato con ottimo tempismo. Una bella prestazione è stata fornita anche da Scaramuzza, Cozaglio, Turchetti, Recchia, Spadolini (si è mosso troppo tardi) e Petricca (anche lui troppo guardingo).

Al «via» si sono allineati 33 concorrenti, che hanno gareggiato davanti a un pubblico abbastanza numeroso ed entusiasta. Numerosi i dirigenti presenti, fra i quali Chiappini, il presidente regionale Maurizi, l'ex CT Proietti, il vice presidente dell'UISP-Roma Caldaro ed il dottor Carlo Fantini medico federale. Prima della gara si è svolta una esibizione e non l'apertura» dei Giochi della Gioventù che il CONI aveva annunciato.

Domenica nuovo appuntamento per i dilettanti a Valmelaina, e in programma una nuova corsa dell'UISP.

Ecco l'ordine di arrivo: 1. CARDI (US Valpolicella Verona) che compie i 60 chilometri del percorso in ore 1.20' alla media di km 45; 2. Sarti Sarponi (Ciclistica Padovani); 3. Turchetti (IAG Gazzoldo); 4. Scaramuzza (Salus Seregno); 5. Recchia (Noalex Anagni); 6. Spadolini (AS Roma); 7. a pari merito Iacomini, Petricca, Colantoni, Rossi, Prini, Taddei, Privato, Rossi L., Candelotti, Zerbini, Patriarca, Vinciguerra, Iacoangeli, Mariani.

Pallacanestro: il campionato di Serie A maschile

Più facile del previsto con la Butangas (87-63)

Ignis: valanga travolgente

IGNIS: Rusconi (6), Flaborea (11), Paschini (13), Consonni, Ovi (8), Meneghin (12), Ossola (2), Malagoli, Villetti (14), Raga (21).
BUTANGAS: Corradi (1), Bertini (3), Gurini (4), Paolini, Fattori (13), Barlucchi (12), D'Orazio (6), Ferello (19), Bogad (2). Cenciarini non entrato.
ARBITRI: Bianchi di Livorno e Degli Esposti di Bologna.

SERVIZIO

VARESE, 2 marzo

Se per stilare un giudizio sulla squadra pesarese si dovesse considerare unicamente la prestazione odierna, il complesso biancorosso andrebbe indicato paradossalmente come una delle più serie candidate alla retrocessione. «Serie B, serie B» ha gridato a più riprese il pubblico varesino e non gli si poteva dare proprio torto.

I padroni di casa non sono mai stati seriamente impegnati, hanno preso in mano saldamente le redini del gioco fin dai primissimi istanti e non le hanno più mollate, indubbiamente facilitati dall'insipienza tecnica e tattica degli ospiti. Lo scarto finale è stato di 24 punti, ma nel corso della partita, esattamente al 15' del secondo tempo, si è toccata la punta massima di 30. Poteva essere un match da 100 punti facili per la squadra varesina, tornata ad essere la travolgente valanga gialla di qualche anno fa.

I pesaresi sono stati risparmiati da una più umiliante sconfitta, perchè giustamente, negli ultimi minuti, l'allenatore varesino Messina ha messo in campo, a risultato ormai largamente conseguito, tutte le riserve.

Per l'Ignis, come detto, è stato tutto molto facile. Partiti a razzo con velocissime folate offensive, con due esterni e tre dentro, i giallo-blu con un entusiasmante tourbillon hanno messo subito in crisi i pesaresi. Raga è stato il solito formidabile realizzatore, ben coadiuvato dalle possenti spalle di Meneghin e Flaborea. Ottimi nel secondo tempo Ovi e il capitano Villetti (per quest'ultimo sette tiri, sette centri).

Nella Butangas, assolutamente nullo l'americano Bogad notoriamente perno della squadra, solo Ferello ed a tratti Barlucchi hanno salvato la propria squadra da una sconfitta molto più severa.

c. a. t.

Delude All'Onestà (70-63)

Isaac non ferma la Fides

FIDES: Gavagnin (3), Buffalini (16), Maggetti (11), Williams (11), Vittori (22), Abbate (1), Errico A. (3), Fucile, Errico V., Dazzi.
ALL'ONESTA': Vatteroni (6), Nizza (2), Zanatta (6), Gatti (6), Isaac (29), De Rossi (6), Bovone (4), Albonico (4), Bertolotti, Bulgheroni.
ARBITRI: Corzani e Massai, di Firenze.

SERVIZIO

NAPOLI, 2 marzo

Senza troppo strafare, forse in vista dell'impegnativo incontro di ritorno di Coppa, la Fides ha avuto ragione di una rassegnata All'Onestà cui le previsioni davano poche possibilità di espugnare il parquet partenopeo. L'incontro, privo di ogni interesse di primato per i locali, non ha avuto quasi mai un momento trascendentale ed ha vissuto su qualche prodezza.

Della Fides bisogna notare la bella prova di Vittori che sembra avviato verso la forma migliore e questo lascia ben sperare per il futuro perchè indubbiamente si tratta di un elemento prezioso per la squadra; come pure quella di Buffalini che è stato uno dei migliori in campo. Il resto degli uomini, vale a dire: Williams, Gavagnin e Maggetti si sono mantenuti su uno standard che è notevolmente al di sotto delle loro possibilità.

Gli ospiti hanno disputato una gara senza infamia inchinandosi ai più forti avversari, lasciando, però, il parquet a testa alta. Ancora una volta Isaac si è rivelato un formidabile giocatore mettendo a segno 29 punti. Ma è stato troppo solo per contrastare il passo ai «senatori» della Fides che, come detto, pur senza brillare eccessivamente, hanno vinto senza rubare nulla.

g. s.

Battuta la Snaidero

Simmenthal in cattedra (92-68)

SIMMENTHAL: Iellini (2), Brumatti (6), Papetti, Masini (26), Fantin (14), Riminucci (12), Gaggiotti (2), Tillman (21), Cerioni (9). Non entrato: Ferracini.
SNAIDERO: Melilla (8), Cescutti (8), Gergati (10), Bisson (17), Pellanera (7), Allen (18). Non entrati: Fiorini, Cella, Nais e Tomat.
ARBITRI: Cammeo e Pacini di Firenze.
NOTE: t.l.: 4 su 6 per il Simmenthal; 14 su 22 per la Snaidero.

SERVIZIO

MILANO, 2 marzo

Vittoria relativamente facile del Simmenthal (92-68) sugli udinesi della Snaidero, vittoria che si è concretizzata dopo cinque minuti dell'inizio del secondo tempo. Il primo tempo è stato infatti alquanto equilibrato. I milanesi scendono in campo con Iellini, Brumatti, Masini, Fantin e Tillman, opposti al quintetto base ospite formato da Cescutti, Gergati, Bisson, Pellanera e Allen.

Partono forte entrambe le squadre ma è il Simmenthal ad avere il sopravvento: 12-10 al 5', 18-13 al 10', 28-21 al 15', per finire con i padroni di casa in vantaggio di sei punti: 37-31.

La ripresa è stata la riscossa del Simmenthal. Neutralizzato Allen (segnerà il suo primo punto del secondo tempo soltanto all'11'5" dalla lunetta) Masini e compagni hanno accumulato canestri su canestri, mettendo un buon margine di punti tra loro e gli avversari: 53-39 al 7', 65-45 al l'11', 75-55 al 15'. Ventiquattro punti di distacco alla fine della partita. Il vecchio leone Riminucci si è fatto particolarmente ammirare per alcuni canestri da manuale che hanno fatto impazzire il pubblico del Palalido.

Toni Condello

RISULTATI E CLASSIFICA

RISULTATI

Fides-All'Onestà 70-63; Ignis-Butangas 87-63; Simmenthal-Snaidero 92-68; Boario-Oransoda 74-52; Eldorado-Ramazzotti 74-62; Candy-Noalex 83-67.

CLASSIFICA

Ignis punti 24; Simmenthal 22; Fides 18; Butangas, Eldorado e Noalex 16; Candy, Oransoda e Snaidero 14; All'Onestà e Boario 12; Ramazzotti 2.

Sconfitta la Noalex (83-67)

Gioco corale della Candy

CANDY: Giomo (10), Mora, Lombardi (21), Zuccheri (4), Rundo (6), Buzzavo (6), Serafini, Marisi, Cosmelli (17), Skalecky (16).
NOALEX: Cedolini (11), Rovati (7), Vianello (20), Guadagnino (2), Vaccher (2), Bottan (9), Ferro, Zin, Tirabosco, Raikovic (16).
ARBITRI: Vietti (Pavia) e Rossini (Milano).

DAL CORRISPONDENTE

BOLOGNA, 2 marzo

Per un tempo la Noalex ha resistito bene alla Candy chiudendo in parità 38 a 38. Nella ripresa però i bolognesi agguantavano la vittoria perchè i lombardi continuavano a giocare splendidamente per la squadra sia in difesa che all'attacco. Skalecky azzeccava 5 centri su 5 tiri e acchiappava una infinità di rimbalzi.

Un primo tempo da combattimento, dunque. Da parte veneziana marciavano forte Raikovic sotto tabellone e Vianello. Punteggio in equilibrio dato che la Candy aveva in Lombardi un eccellente trascinatore.

Nella ripresa crescevano i bolognesi, mentre Raikovic appariva affaticato. Quindi dopo un certo equilibrio (47 a 46 per i locali al 4') la Candy allungava definitivamente: il passo era a 57 al 9', 71 a 62 al quarto d'ora, non c'era proprio più niente da fare.

f. v.

Vince il Boario (74-52)

Korac maltratta l'Oransoda

BOARIO: Bernardini (7), Pozzecco (2), Varotto (8), Pizzichemi (2), Barviera (4), Stefanelli, Peroni (8), Korac (33), Iessi (10). Non entrato: Toniolo.
ORANSODA: Burgess (13), Marino, Recalcati (14), Farina (7), Viola (6), De Simone (6), Nanni (4), D'Aquila (2), Frigerio.
ARBITRI: Mazzaroli di Trieste e Mingozzi di Ferrara.

SERVIZIO

PADOVA, 2 marzo

Ai padovani il derby dell'acqua minerale. Bisogna dire che i bresciani del Boario avrebbero potuto battere l'Oransoda con un punteggio maggiore e con una facilità molto più relativa.

La partita è stata sempre ben controllata dal Boario, ma più che per le loro effettive possibilità per il fatto che l'Oransoda si è dimostrata squadra con poche idee, priva di estro, di intelligenza, una compagine insomma, molto al di sotto del suo prestigio.

Korac è stato il «mattatore» siglando i suoi soliti 33 punti. Finchè su di lui è montato di sentinella De Simone, il giocatore jugoslavo non ha potuto andare sempre a canestro come di consueto. Poi quando l'ha controllato l'americano, allora Korac si è proprio scatenato ed il bottino di punti avrebbe potuto essere più pingue se non avesse fallito anche parecchi «liberi».

Carlo Bonatti

74 a 62 al Ramazzotti

Bergonzoni trascinatore dell'Eldorado

ELDORADO: Orlandi (16), Bergonzoni (26), Granucci (20), Cavallini, Bianchi, Bosini (4), Bruni (4), Sarzi, Pizzanini, Angelini (3).
RAMAZZOTTI: Querria (6), Albanese (4), Falconer (2), Altobelli, Rovacchi, Spinetti (16), Napoleoni (4), Picken (21), Kunderfranco (5), Galliano (4).
ARBITRI: Lughini e Burcovich.

ROMA, 2 marzo

La Ramazzotti ha subito un'ennesima sconfitta, perdendo il confronto per 74 a 62 con la bolognese Eldorado. La squadra emiliana ha avuto in Bergonzoni un impareggiabile realizzatore ben coadiuvato e sostenuto da Orlandi e Granucci, che a loro volta sono stati messi spesso in buona posizione di tiro dalle rapide serpentine del Bergonzoni. La Ramazzotti ha accusato ancor più le sue debolezze che risiedono principalmente nella imprecisione dei tiri e nella assoluta inferiorità sui rimbalzi.

Il primo tempo aveva fatto pensare ad una sconfitta senza precedenti per la Ramazzotti. Si era chiuso sul punteggio di 41 a 20. Poi, nella ripresa i romani hanno meglio retto con un pressing a tutto campo e a 5' dalla fine si erano riportati in buona posizione (62-56). A questo punto l'Eldorado, che sembrava stesse per crollare, ha invece ripreso le redini dell'incontro conquistando il meritato successo.

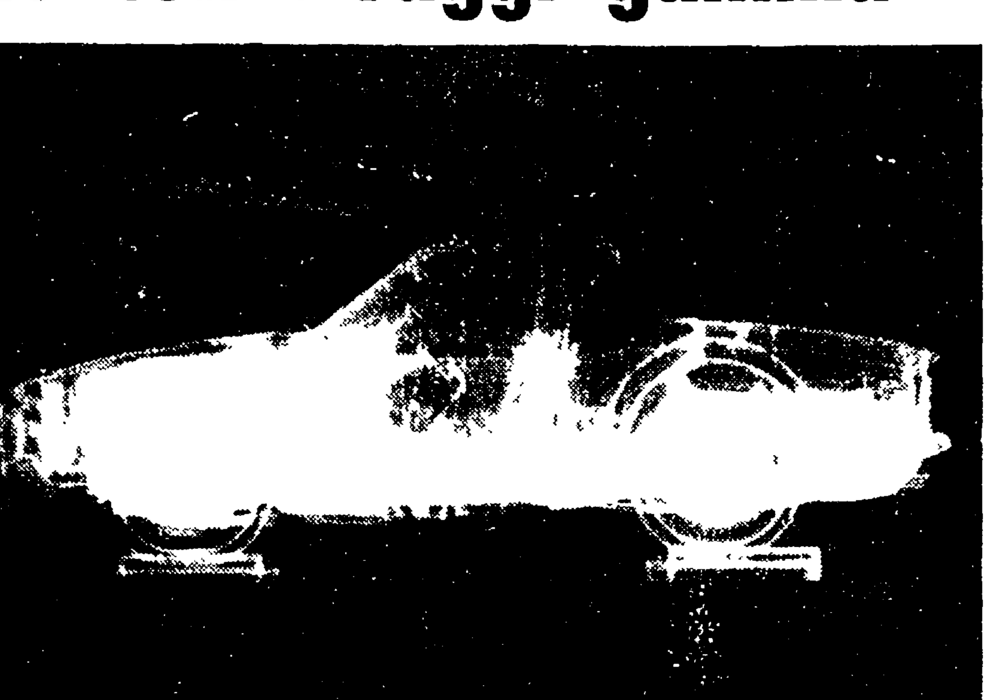
g. s.

NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAU

Adottata da Fiat e Agfa-Gevaert una nuova tecnica

Le strutture interne di una Dino fotografate con i raggi gamma

Con la gammagrafia è possibile valutare esattamente la resistenza delle varie parti di una macchina



E' nata la «gammagrafia». Come è facile intuire dal nome, si tratta di una nuova tecnica che ha, in qualche modo, a che fare con i raggi «gamma». D'ora innanzi per controllare la struttura interna dei metalli, soprattutto delle parti di motori e strutture anche più complesse di macchine, troverà sempre più largo impiego l'uso di radiazioni come queste che, impressionando pellicole speciali con maggiore o minore intensità, a seconda della resistenza che i vari punti di una struttura o la diversità dei metalli impiegati oppongono, permetteranno di ottenere delle vere e proprie, diciamo pure impropriamente per rendere meglio il concetto, «radiografie».

L'impiego di «raggi X» a questo scopo non è nuovo: già in siderurgia, ad esempio, metalli e leghe di particolari impieghi vengono da tempo esaminati con apparecchi che permettono di ispezionarli dall'interno.

In questi giorni FIAT e Agfa-Gevaert hanno collaborato per realizzare, in via sperimentale, le «gammagrafie» giganti di una «Fiat Dino» e di un motore a reazione presi per intero.

Per poter realizzare delle «lastre» di tale grandezza è stato necessario ricorrere, oltre che all'impiego di personale specializzatissimo, anche ad un tipo, ugualmente gigante, di rulli di pellicola sensibile, appositamente creati dall'Agfa, della lunghezza di sessanta metri e larghi in proporzione, con schermi di piombo incorporati e montati su appositi pannelli posti dietro l'auto e il motore da «gammagrafare».

Per la bisogna è stato usato il «Cobalto 60», particolarmente adatto a fornire radiazioni più idonee a consentire il calcolo delle varie resistenze che avrebbero opposto le differenti leghe metalliche al passaggio dei raggi.

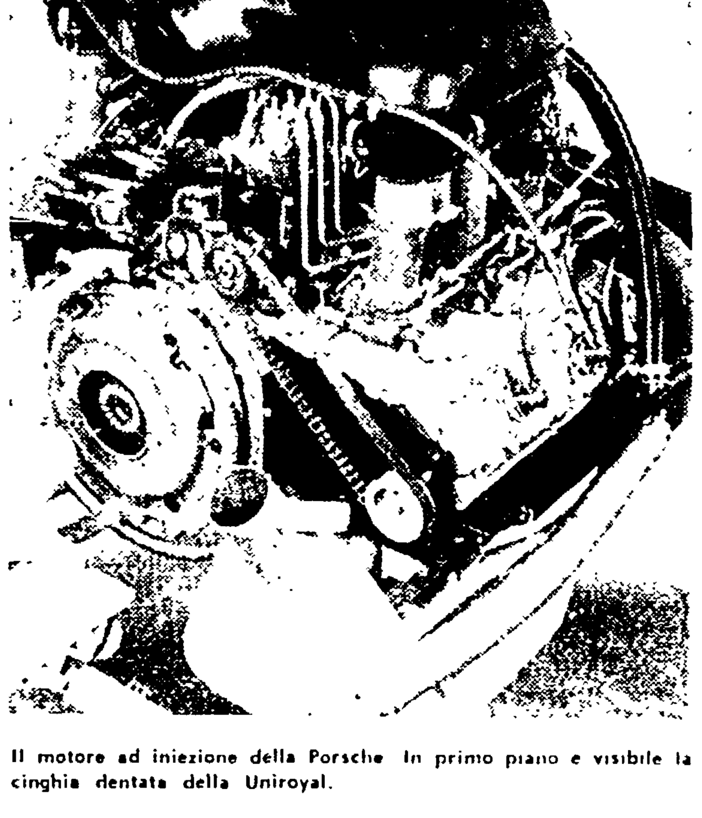
Il risultato è quello che si vede nella foto che pubblichiamo, che riproduce, appunto la «gammagrafia» di una «Fiat Dino».

Avremo in futuro, il signore che si presenterà al laboratorio e chiederà: «Scusi, "dottore", la mia auto ha un cigolio di dietro che non mi va. Le faccia una gammagrafia». E' poco probabile, ma, fuor di scherzo, è chiaro che il nuovo sistema contribuirà a un ulteriore perfezionamento della tecnica di costruzione automobilistica.

a. p.

Due indirizzi a confronto

Iniezione a computer o a cinghia di distribuzione?



Il motore ad iniezione della Porsche. In primo piano è visibile la cinghia dentata della Uniroyal.

I motori per le automobili vengono ancora costruiti in massima parte con il sistema a carburatore, ma il sistema ad iniezione va prendendo sempre più piede, nonostante le difficoltà che ancora si incontrano. L'attenzione che le case automobilistiche dedicano ai sistemi ad iniezione, si spiega con i notevole vantaggi che essi presentano: più elevato rendimento del motore con minor consumo di carburante e, soprattutto, gas di scarico relativamente «puliti» e in larga misura privi di veleni. Quest'ultimo punto in particolare sembra essere — per esempio — il motivo che ha indotto la Porsche ad equipaggiare con motori ad iniezione i suoi nuovi modelli «911 E» e «911 S», per adeguare le vetture alle nuove norme americane sui gas.

Naturalmente, si sono dovuti risolvere parecchi problemi costruttivi e in primo luogo quello di garantire che il motore in ogni situazione di funzionamento, ricevesse la miscela di carburante e di aria necessaria ad una perfetta combustione, vale a dire la giusta dose al momento giusto. La cosa, come si sa, non è tanto semplice anche perchè bisogna tenere conto sia delle variazioni climatiche sia dell'afflusso dell'aria da rapportare al diverso numero di giri ed alle diverse condizioni di carico.

Alcuni costruttori hanno superato il problema con una regolazione elettronica. La Volkswagen ad iniezione, ad esempio, si vale di un iniettore elettronico del tipo cosiddetto a computer e che abbiamo già illustrato.

I costruttori della Porsche, hanno preso invece un'altra strada: per i loro motori ad alto rendimento hanno preferito, ad un iniettore regolato elettronicamente, il sistema meccanico dell'iniezione realizzata attraverso due aspiratori. Nella scelta deve aver giocato il fatto che per azionare la pompa a sei stantuffi attraverso l'albero a camme, si disponeva di una possibilità ancora relativamente nuova ma ormai da tempo del tutto sicura: la cinghia comando distribuzione. Si tratta di una cinghia di trasmissione formata di una dentatura e composta di un miscuglio di gomma nel quale è stata introdotta della fibra di vetro allo scopo di evitare ogni possibile allungamento.

Questa cinghia comando distribuzione, denominata «Power grip» e ritenuta da diversi esperti uno dei più notevoli progressi ottenuti negli ultimi vent'anni nel settore delle costruzioni automobilistiche, fu messa a punto nel 1950 dall'industria costruttrice di pneumatici Uniroyal e poi sperimentata per anni nei motori da corsa. In Europa il *Timing belt* — così si chiama in inglese la cinghia comando distribuzione — ci venne noto allorchè i tecnici della FIAT la adottarono sulla «124» e sulla «125», sostituendo con il *Timing belt* le ruote dentate che azionano l'albero a camme. Il vantaggio risulta, vi chiaro: una cinghia di distribuzione è meno rumorosa di un meccanismo propulsivo realizzato mediante ruote dentate o catene.

Naturalmente non è oggi possibile prevedere quale delle due possibilità di comando — quella elettronica o quella mediante cinghia di distribuzione — finirà per imporsi nel motore ad iniezione. Ma il fatto che la cinghia di distribuzione realizzata dalla Uniroyal sia stata adottata anche dalla Porsche fa pensare che tale soluzione sarà sempre più largamente adottata.

Al pubblico femminile le attenzioni delle Case automobilistiche

Sempre più numerose le donne che guidano con grande perizia

Non pare esistano statistiche sul fatto se sia l'uomo o la donna a scegliere il frigorifero e gli altri elettrodomestici, ma pare accertato che nei settanta casi per cento dei casi a scegliere l'automobile di famiglia è la donna.

Ma se la donna viene chiamata in causa nelle indagini statistiche utili soprattutto ai fabbricanti di vetture, per l'influenza che essa esercita nella scelta delle macchine, ben altre considerazioni non sempre benevole si fanno allorchè si tratta del suo comportamento al volante.

Le vignette che troviamo sulle riviste automobilistiche e no, e soprattutto le frasi rivolte alle donne quando sbagliano qualche manovra sono abbastanza indicative di ciò che pensano molti nei confronti delle guidatrici. E non valgono a cambiar molto le cose statistiche e informazioni, le quali ci dicono che le donne hanno meno incidenti o comunque incidenti meno gravi, così come non cancellano certi pregiudizi scritti e le parole di molti «difensori d'ufficio» della donna che guida, i quali all'atto pratico non risparmiano i più feroci epiteti alla donna che compie davanti a loro una manovra poco ortodossa.

Ma non è solo quella di essere «impacciata» o «distratta» l'accusa che viene fatta alla donna. Una delle principali «colpe» che le si addebitano è quella di non conoscere la parte meccanica dell'automobile, per cui al minimo guasto non sa come cavarsela. Naturalmente ci si dimentica che la stessa cosa avviene oggi anche per la stragrande maggioranza degli automobilisti maschi. Semmai si può forse osservare che in genere il guidatore di sesso maschile è più attento nel cogliere rumori e altri segni che possono avvertire del cattivo funzionamento della vettura e questo deriva certamente dal fatto che per lunga tradizione l'uomo ha sempre avuto più della donna a che fare con ogni genere di congegni.

Comunque le donne con stanno a guardare. Abbiamo oggi campionesse del volante la cui perizia potrebbe essere invidiata da non poca automobilisti di sesso maschile e, in ogni caso la fila delle nuove guidatrici si va rapidamente ingrossando, come del resto si va ingrossando il numero delle donne in possesso della patente di guida.

Questo dato ed altri concernenti la donna al volante sono stati toccati in un breve dibattito svoltosi al Circolo della Stampa di Milano per iniziativa della Innocenti che in collaborazione con una rivista femminile organizza per la quarta volta l'ormai affermata gara di regolarità per guidatrici.

Quest'anno la manifestazione è aperta a tutte le titolari di patente, ma per evitare che le concorrenti alle prime esperienze si trovino a gareggiare con guidatrici già esperte, si sono previste due classifiche: una per la categoria A e una per la categoria B. Nella A gareggeranno le concorrenti con licenza CSAI, nella B le altre.

La gara si articolerà in 8 eliminatorie, 3 qualificazioni e una finale. I premi in palio ammontano a oltre 13 milioni. I regolamenti e i moduli di iscrizione possono essere ritirati presso tutti i commissionari Innocenti e presso le sedi dell'Automobile Club d'Italia.

Rubrica a cura di **Fernando Strambaci**

La Ford in testa sui mercati di esportazione

Nel 1968 le vendite della Ford Motor Company in tutto il mondo, al di fuori degli Stati Uniti e Canada, sono state le più alte rispetto a quelle di ogni altro produttore statunitense. Lo ha affermato Robert Stevenson, vice presidente della società.

L'anno scorso, le vendite Ford sui mercati esteri — esclusi gli Stati Uniti — hanno totalizzato, compresi gli autoveicoli industriali, 1.225.000 unità rispetto alle 1.196.000 unità dell'anno precedente. Le automobili vendute — circa 994 mila unità — sono più che triplicate rispetto al 1956, quando raggiunsero soltanto le 320 mila unità.

Gli autoveicoli industriali hanno superato i 231 mila pezzi, limite finora mai raggiunto dalla Ford.