Irresistibile fuga del belga nell'«inferno del Nord»

Godefroot solo a Roubaix Merckx e Gimondi a 3'09"

Ottima prova di Felice, nonostante il distacco - In forte ritardo Adorni, Dancelli, Basso, Anni e Pecchielan - Su 154 partenti solo 35 concludono la massacrante gara

DALL'INVIATO

ROUBAIX, 13 aprile

Walter Godefroot scende di bicicletta, guarda verso la tribuna dove ha fissato un appuntamento con la moglie, si passa una spugna sul viso impastato di fango, e dice: «Giustizia è fatta. L'anno scorso ho perso la Parigi-Roubaix per un incidente nel finale, mentre pedalavo in compagnia di Merckx e Van Springel ed ero a pochi chilometri dal trionfo. Oggi è andata bene, ogni ho vinto addirittura per distacco. Tre volte ho allungato, due volte è venuto a prendermi Gimondi, ma la terza me li sono tolti di ruota tutti. E' stato ad Outignes, a circa trenta chilometri dal traguardo».

E' il primo successo stagionale di Godefroot, un passista-veloce di 26 anni che in passato aveva siglato il Giro delle Fiandre, la Freccia Vallona, il campionato belga, la Liegi-Bastogne-Liegi e la Gand-Wevelgem. Nella corrente primavera i tecnici si chiedevano perché il ragazzo di Brik Schotte tardava molto ad uscire dal guscio, perché era lui il massimo contestatore di Merckx nelle classiche in linea, ma valeva la pena di attendere, di tribolare (complice una bronchite) per trovare la forma giusta, le condizioni per aggiudicarsi la prestigiosa «Roubaix».

Tanto di cappello a questo Godefroot che detta legge con un vantaggio di 3' e 09", che voleva vincere ed ha vinto. Tanto di cappello perché gli sconfitti si chiamano Merckx e Gimondi. E sapete: Merckx era il favorito d'obbligo, il campione che tentava il «trittico» Milano-Sanremo, Giro delle Fiandre e Parigi-Roubaix e che ha fallito l'ultimo colpo. Non abbiamo visto in sostanza il solito Merckx, il Merckx irresistibile e travolgente che conosciamo e che conoscete, ma vincere sempre è impossibile, ci pare.

E Gimondi? Gimondi ha disputato una bella gara, ha fornito una prova del suo crescendo, ha lottato, ha fatto corsa in testa, ha provato senza paura il suo motore e in conclusione possiamo dire di aver visto un Gimondi orgoglioso, tenace, battagliero. Ha dichiarato il bergamasco: «Godefroot è andato fortissimo. Io l'ho fermato due volte e al terzo allungo ero appena rientrato da un cambio di tubolare. Ho fatto anche selezione, chiedetelo a Merckx e ve lo confermerà, ma ero in una morsa, ero in un quintetto comprendente tre corridori della stessa marca ed un quarto, Merckx, che aveva scarso interesse a collaborare. Pazienza. Adesso le gambe girano».

Gimondi si è salvato, ha tenuto fede alle promesse della vigilia, si è tolto quel velo di incertezza che lo circondava ed ha pure osato, mentre gli altri italiani hanno mollato alla distanza dopo un avvio promettente, dopo aver partecipato in numero di otto alla prima azione della giornata che ha liquidato un plotone di 116 uomini. Però tirando le somme ecco Adorni, Dancelli, Basso, Anni e Pecchielan ad oltre undici minuti, ecco che unico a meritarsi una stretta di mano, un complimento, un «bravo», è stato Gimondi. Ma è tardi. Milano chiama Roubaix e vi dobbiamo la storia dettagliata della corsa più difficile e disumana del mondo, come dimostrano i 35 classificati (tra i quali risulta il vistard Sercu) su 154 partenti.

E' una storia che comincia alle 10 nel freddo mattino di Chantilly, una località che dista una quarantina di chilometri dalla capitale, quindi a rigor di logica sarebbe la Chantilly-Roubaix e non la Parigi-Roubaix. Un mattino a tinte fosche, anche se ogni tanto il sole filtra tra squarci di nuvole nere. E il primo spunto è di un certo Wutack cui fa seguito una sparatina di De Pra, Robetta, e il taccuino rimane in bianco fino al chilometro 75, poi una «bagarre» improvvisa, violenta nella campagna di Golancourt, una «bagarre» promossa da 38 uomini che in breve si avvantaggiano di 1' e 55". Alimentano la fuga tipi importanti come Merckx, Gimondi, Poulidor, Adorni, Dancelli, Basso, i fratelli De Vlaeminck, Godefroot, Altig, Van Looy, più Balmamion, Guerra, Anni e tutti. Verso il chilometro 103 (Saint Quentin) il gruppo di testa viene accreditato di 3'40".

Il vento di taglio e di spalle è un po' contrario e un po' favorevole. Forano e perdono le prime piazze Mourioux, Mathy e Perez Frances, avanzano e s'agganciano Lelangue e De Boever. Piove sui tetti bassi di Busigny ed è acqua gelata, acqua che mette i brividi. Qui, il distacco del plotone è salito a quattro minuti. Van Springel, Pingeon, Anquetil e tanti altri sono già spacciati? Sì, perché alle porte di Le Chateau il ritardo è nuovamente aumentato. Ed ecco Solesmes, ecco che finisce la pianura e inizia il pavé, ecco l'inferno del nord, ecco De Pra e Pecchielan in una pattuglia di sette elementi che insegue a 2'35". Il resto a 6' e 30".

Da principio, il ballo delle mattonelle è a piccole dosi, ma ben presto cresce a dismisura su ciottoli e strade larghe un paio di metri. E' nerica, per giunta. Cominciano i drammi, le cadute, gli incidenti meccanici e proseguono i più forti e i più fortunati. Valenciennes: la pattuglia di De Pra e Pecchielan è a 1' dai primi e avanti così per boschi e boschetti.

La schiarita di Hasnon è una piccola, fugace carezza e nell'attraversamento di Warlaing abbiamo un tentativo di Godefroot, un allungo che frutta 15" ma si spegne per la reazione di Gimondi.

Siamo alle battute decisive. Ancora 30 corridori al comando, ma per poco. Attacca, infatti, Gimondi imitato da Merckx, Godefroot, dai fratelli De Vlaeminck, Vekemans, Leman e Zootjens, i quali passano da Coutiches (50 chilometri all'arrivo) con 55 secondi, da Wattines con 1'45", da Templeuve con due minuti e quel diavolo di Godefroot preme nuovamente il grilletto. Finalmente il cielo ha chiuso i rubinetti. Godefroot zittito per la seconda volta da Gimondi, insiste, guadagna 100 metri, 200, 300. Godefroot stronca Leman e Zootjens e al cartello [illegible] a 20 chilometri anticipa di 30 secondi il quintetto di Merckx e Gimondi. Da notare che quest'ultimo ha dovuto rimediare ad una foratura.

Godefroot ha vinto? Ha vinto e come! Protetto alle spalle dai due De Vlaeminck (suoi compagni di squadra), non ostacolato da Merckx che vuole evitare di essere battuto in volata, Godefroot ha via libera ed entra nel velodromo con più di tre minuti. E' messo piede a terra Eric De Vlaeminck (che sarà poi messo fuori corsa per cambio irregolare di ruota) e sono in quattro a contendersi la seconda moneta. E' una volata al rallentatore. Gimondi guarda Merckx e viceversa, infine Eddy ha la meglio lanciandosi dall'alto. Gimondi è preceduto anche da Vekemans. Nel gruppo dei superstiti vediamo Dancelli, Adorni, Basso, Anni e Pecchielan. E cala il sipario con fiori e applausi per Walter Godefroot.

Gino Sala

Walter Godefroot, vincitore della Parigi-Roubaix

ORDINE D'ARRIVO

Ordine d'arrivo della 67ª Parigi-Roubaix di 264 chilometri: 1. WALTER GODEFROOT (Bel.) in 6 ore 16'47"; 2. Eddy Merckx (Bel.) a 3'09"; 3. Vekemans (Bel.) s.t.; 4. Felice Gimondi (It.) s.t.; 5. Roger De Vlaeminck (Bel.) s.t.; 6. Eric De Vlaeminck (Bel.) s.t. 4'57"; 7. Zootjens (Ol.) a 5'21"; 8. Gulmard (Fr.) a 11'49"; 9. Sercu (Bel.) s.t.; 10. Bocklant (Bel.); 11. Hoban (G.B.); 12. Sels (Bel.); 13. Dancelli (It.); 14. Wright (G.B.); 15. Altig (Germ.); 16. Adorni (It.); 17. Huysmans (Bel.); 18. Basso (It.); 19. Cateau (Fr.); 20. Schoeters (Bel.); 21. De Boever (Bel.); 22. Anni (It.); 23. Van Looy (Bel.); 24. Jourden (Fr.); 25. Pecchielan (It.), tutti con il tempo di Gulmard.

Gran ritorno dei prototipi di Stoccarda

Tre «Porsche» in fila sul traguardo di Brands Hatch

Vincono Siffert-Redman davanti a Elford-Attwood e Mitter-Schutz - L'unica macchina che ha contrastato il passo ai bolidi tedeschi è stata la Ferrari di Amon-Rodriguez, giunta quarta

SERVIZIO

BRANDS HATCH, 13 aprile

La Porsche è tornata sulla cresta dell'onda del «mondiale» marche dominando la 500 miglia di Brands Hatch e riscattando così abbondantemente le deludenti prove di Daytona e Sebring.

Ha vinto lo svizzero Jo Siffert, in coppia con l'inglese Brian Redman. Siffert, che ieri con una prova sbalorditiva aveva cancellato la grande impressione suscitata dalla splendida prestazione della Ferrari nel primo giorno di prove, ha tenuto pienamente fede al suo ruolo di grande favorito passando a condurre al quinto giro e rimanendo in prima posizione sino al termine.

Il trionfo delle Porsche è stato completato dal secondo posto di Vic Elford - Richard Attwood e dal terzo di Gerhard Mitter - Udo Schutz. La Ferrari di Chris Amon e Pedro Rodriguez, dopo un avvio fulminante, ha dovuto cedere il passo alle macchine tedesche pur impegnandosi in un accanito duello per la piazza d'onore.

Alla partenza la Ferrari con Amon al volante ha un avvio velocissimo, ma Siffert si lancia all'inseguimento e dopo cinque giri supera il neozelandese.

Al 24° giro la Ferrari, che fino ad allora sembrava in grado di reggere bene l'infernale ritmo imposto da Siffert, si ferma ai box per cambiare i pneumatici; perde [illegible] posizioni [illegible]: alle spalle di Siffert si piazza Elford mentre Bonnier comincia a perdere battute preziose a causa di noie al motore. Hulme si ritira al 28° giro per un guasto al sistema di lubrificazione.

Frattanto, la Ferrari di Amon si sta producendo in un recupero sensazionale. Dopo un'ora di corsa, il neozelandese è già tornato in quarta posizione davanti alla Porsche di Herrman e alla Lola dell'australiano Paul Hawkins. Settimo è il belga Jack Ickx su Gulf Mirage, che, però, in seguito a una pessima prova sembrava deciso a non prendere neppure il via.

In questa fase si assiste a un incidente spettacolare: il tedesco Rudi Lins su Porsche «privata» finisce contro una scarpata. La macchina va in pezzi ma il pilota esce incolume.

A metà distanza, Siffert che si alterna alla guida con Redman è sempre in testa. A un giro segue la Porsche di Elford e Attwood, mentre la Ferrari è risalita in terza posizione, superando la Porsche di Mitter. In quinta posizione viene la Porsche di Herman - Stommelen. A quattro giri, ormai fuori causa, procedono Hawkins e Jonathan Williams su Lola. Ickx nel frattempo ha perso terreno per una serie di noie dovute a surriscaldamento del motore, poi un guasto più serio costringe il belga al ritiro.

A un'ora dalla fine il dominio della Porsche si profila schiacciante: ben quattro macchine di Stoccarda figurano nelle prime cinque posizioni e la sola Ferrari riesce ancora a tener testa a tanto strapotere. Siffert - Redman hanno aumentato il loro vantaggio a due giri, segue la Porsche di Elford - Attwood, quindi la Ferrari di Amon - Rodriguez, a tre giri dai battistrada. Alle spalle della Porsche di Mitter - Schutz, quarta, e di Herman-Stommelen, quinta, hanno guadagnato terreno gli inglesi David Hobbs e Mike Hailwood su Ford GT 40.

A 35 minuti dalla fine, altro incidente spettacolare: Jo Bonnier con la sua Lola affronta male una curva e va a schiantarsi contro una scarpata. Il pilota viene immediatamente portato nell'ospedale mobile ai lati della pista; fortunatamente le sue condizioni non destano apprensione.

Le ultime battute vedono la Porsche dare l'ultimo ritocco al suo trionfo con Mitter - Schutz, che riescono a superare la Ferrari relegandola in quarta posizione.

r. w.

Il ferrarista Brambilla costretto al ritiro

Beltoise (Matra) si scatena a Hockenheim

HOCKENHEIM, 13 aprile

Grossa delusione per le Ferrari nel «Jim Clark Memorial» di F. 2 valido per il trofeo europeo, vinto dalla Matra Ford del francese Jean Pierre Beltoise.

La macchina di Maranello affidata a Clay Regazzoni non è riuscita a qualificarsi per la gara, mentre quella di Ernesto Brambilla dopo aver superato le qualificazioni, è stata costretta al ritiro nel primo giro della prima prova per noie al motore.

Le Matra hanno completamente dominato il campo. Nella prima prova la vittoria è andata ad Henri Pescarolo che ha battuto praticamente in volata il tedesco Huber Hahne su BMW e il compagno di squadra Beltoise. I tre battistrada hanno fatto praticamente corsa a sé distanziando nettamente gli altri concorrenti. Beltoise ha avuto un bell'avvio, ma Hahne gli ha risposto da pari a pari portandosi in testa a metà corsa per essere poi superato da Pescarolo. I tre hanno dato vita a una emozionante lotta e la gara è giunta alle ultime battute nel segno della più assoluta incertezza. Poi Pescarolo ha chiesto tutto al suo bolide e sul traguardo è sfrecciato con quattro decimi di secondo su Hahne che ha preceduto a sua volta di altri quattro decimi Beltoise.

Nella seconda prova, Beltoise si è preso una netta rivincita: il francese ha assunto subito il controllo della corsa respingendo l'assalto di Hahne che comunque è riuscito a insediarsi in seconda posizione rimanendovi fino al traguardo.

Il «Memorial Jim Clark», intitolato al famoso pilota britannico che trovò l'anno scorso tragica morte proprio su questo circuito, è stato quindi assegnato a Beltoise. Ad Hahne sono stati però attribuiti i punti spettanti al primo classificato per il Trofeo Europeo di F. 2, perché Beltoise, nella sua qualità di pilota di F. 1 è fuori concorso.

Dopo quella odierna, che è la seconda delle nove corse valide per il Trofeo Europeo, la classifica è la seguente: Pescarolo con 13 punti; Hahne con 9; Brambilla e Ahrens con 6.

Facetti e Dini (su Alfa Romeo) vincono a Vienna

VIENNA, 13 aprile

Carlo Facetti su Alfa Romeo GTA Junior ha vinto la gara delle turismo fino a 1300 cc compiendo 54 giri del circuito dell'aeroporto di Aspern in ore 1.07'53"7. Secondo è giunto il cecoslovacco [illegible] Rosicky, su Alfa Romeo GTA Junior in 1.07'24"45.

Nella classe fino a 1600 cc ha vinto Spartaco Dini su Alfa Romeo GTA in 1.07'05"89. Secondo un altro italiano, Ignazio Giunti, pure su Alfa Romeo GTA in 1.07'[illegible].

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

Grazie al perfezionamento della tecnica e alle difficoltà del traffico cittadino

Va diffondendosi l'auto con cambio automatico

Il perfezionamento della tecnica e l'incremento della motorizzazione privata hanno portato ad una certa diffusione del cambio automatico anche sulle utilitarie, cioè su vetture di meno di 1000 cc di cilindrata. Quello che un tempo poteva considerarsi un lusso, non lo è più se si considera che una vettura a cambio automatico, e quindi senza frizione, può esser guidata da persone fisicamente impedite e che in ogni caso consente — soprattutto in città — una guida più facile e meno affaticante per chiunque.

Tra le vetture senza frizione possiamo citare la DAF, la Fiat 850 Idroconvert, la Simca 1000, la Mini ed alcune altre, tra cui anche la piccola Honda giapponese. Ma esiste una differenza fondamentale tra le DAF e le altre vetturette automatiche, nel senso che la olandese DAF è nata ed è esclusivamente automatica, mentre le altre sono versioni di vetture a cambio normale.

Il cambio DAF — inoltre — è unico nel suo genere e merita un cenno speciale: esso si basa su un principio molto vecchio, cioè quello di una cinghia che collega due pulegge a diametro variabile: le cose sono combinate in modo tale che quando una puleggia è più grande l'altra deve essere più piccola in quanto la cinghia è sempre la stessa e poi i due diametri cambiano progressivamente, variando in questo modo anche il «rapporto» cioè la riduzione del cambio.

Il meccanismo funziona come se, partendo in prima, si passasse attraverso un gran numero di marce intermedie fino ad arrivare alla presa diretta. Naturalmente è necessario anche un sistema per avviare la vettura, costituito da una frizione centrifuga che entra in azione appena il motore viene accelerato un po' più del minimo, inoltre il cambio, così come descritto, non è unico ma ne esistono due uguali, uno per ogni ruota, in tal modo viene eliminato anche il differenziale ed anche la possibilità che una ruota possa slittare sul bagnato perché entrambe sono sempre in presa.

Questo sistema si presta bene solo per potenze modeste, dato che le dimensioni delle cinghie e delle pulegge diventerebbero troppo ingombranti per potenze elevate, ma dal successo della vetturetta olandese pare si possa affermare che il sistema funzioni bene e meriti delle note.

Gli altri cambi automatici invece sono dei cambi normali ad ingranaggi, dove il passaggio da una marcia all'altra avviene per mezzo di un servomeccanismo, e la frizione è azionata automaticamente. Oppure si fa uso di un «convertitore di coppia», che è una specie di turbina a bagno d'olio, che permette un certo slittamento ed al tempo stesso opera una variazione continua del rapporto di riduzione.

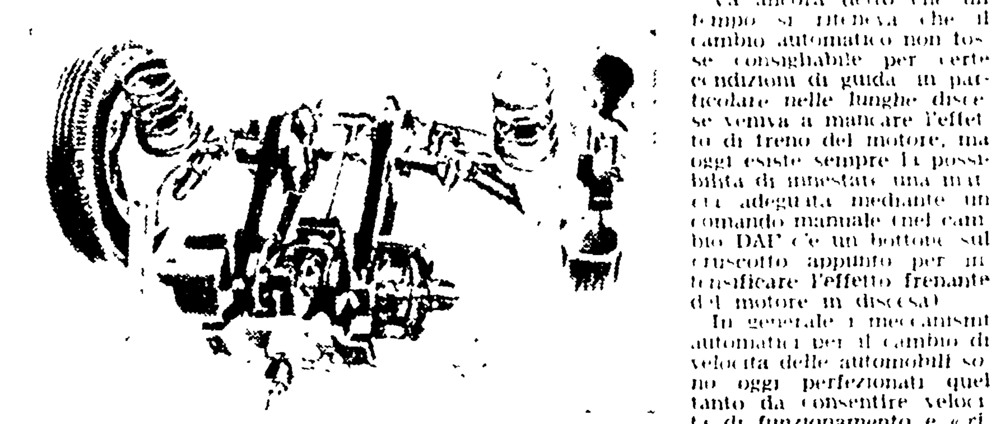
In generale — però — un cambio automatico costa più di uno normale per la presenza dei meccanismi che costituiscono appunto l'automatismo e data la ancora scarsa diffusione di questi, il prezzo si fa sentire abbastanza, essendo in genere circa il dieci per cento del costo totale della vettura.

Questo è ovviamente il primo difetto, altri difetti, che però possono essere considerati secondari data la loro scarsa entità, sono la perdita di potenza dovuta ai meccanismi accessori ed un lieve aumento di consumo, sempre per la stessa causa.

Tuttavia questo è un prezzo ragionevole da pagare per la comodità che se ne ottiene, ed in caso di persone impedite è la sola soluzione.

Va ancora detto che un tempo si riteneva che il cambio automatico non fosse consigliabile per certe condizioni di guida, in particolare nelle lunghe discese veniva a mancare l'effetto di freno del motore, ma oggi esiste sempre la possibilità di innestare una marcia adeguata mediante un comando manuale (nel cambio DAF c'è un bottone sul cruscotto appunto per intensificare l'effetto frenante del motore in discesa).

In generale i meccanismi automatici per il cambio di velocità delle automobili sono oggi perfezionati quel tanto da consentire velocità di funzionamento e «risposta» adeguata alle diverse situazioni.


La caratteristica trasmissione automatica a cinghie e pulegge che è montata di serie su tutte le vetture DAF

Nuovi tipi di gomma sintetica messi a punto dall'ANIC

Pneumatici per strada bagnata

L'ANIC, una delle società del gruppo ENI, ha ampliato la sua gamma di produzione con nuovi tipi di gomme sintetiche che permetteranno la costruzione di pneumatici a maggior tenuta su strada bagnata.

Con la produzione del «polibutadiene esteso allo olio» e di particolari gomme butadiene-stirolo ad alto coefficiente di attrito, infatti, l'ANIC ha messo a disposizione dell'industria dei pneumatici «elastomeri» che, opportunamente miscelati, permettono di contemperare le esigenze di una adeguata resistenza all'abrasione e di una buona tenuta su strada bagnata.

Dalle prove su strada, effettuate con pneumatici con battistrada confezionati con le miscele messe a punto dall'ANIC, è stata rilevata la possibilità di migliorare la tenuta su strada bagnata mantenendo contemporaneamente ad un buon livello la resistenza all'abrasione e lo sviluppo di calore del battistrada.

La gomma SBR ed il polibutadiene, ambedue gomme sintetiche, vengono utilizzate in misura sempre maggiore dall'industria di produzione dei pneumatici in sostituzione della gomma naturale. Nel 1963, il primo anno in cui è stato utilizzato il polibutadiene nel settore dei pneumatici, la sua incidenza e quella della SBR sul consumo totale di gomma sintetica e di gomma naturale era del 37 % poi è passato al 43 % nel 1965 ed al 46 % nel 1967. Per il 1968 le stime sono attorno al 47.

In Italia l'industria dei pneumatici ha acquisito una importanza rilevante nel corso degli ultimi dieci anni, in parallelo con lo sviluppo dell'industria automobilistica. Dal 1958 al 1968, infatti, la produzione nazionale di pneumatici ha fatto registrare un incremento medio annuo del 13 % passando dalle 71 000 tonnellate del 1958 alle 236 000 del 1968.

Lo sviluppo medio fatto registrare nello stesso periodo dall'industria automobilistica è stato del 15 % circa.

NELLA FOTO. il sistema di controllo dello sviluppo di calore durante una prova su strada. Questo controllo viene effettuato mediante quattro termocoppie, inserite nel pneumatico in fase di vulcanizzazione, che sono collegate ad un apparecchio di registrazione.

Qualche avvertenza per i novellini

Come si guidano le piccole barche

Le piccole barche a motore possono essere guidate senza patente, purché il motore sia un fuoribordo di meno di 500 cc di cilindrata: questo significa in pratica poter disporre di potenze fino a circa 40 CV, coi quali si raggiungono velocità senz'altro notevoli. E' quindi opportuno, prima di prendere confidenza con la velocità sull'acqua, che ciascun «motorizzato» novellino faccia un poco di esperienza, meglio se con l'assistenza di un esperto che sia veramente tale.

Le barche moderne, anche quelle di gomma, hanno molti punti di somiglianza con le automobili, il che fa supporre che si possano guidare allo stesso modo: i comandi principali sono tre e cioè il comando di direzione [illegible] con un vero e proprio volante, oppure con una barra attaccata direttamente al motore, il comando dell'acceleratore ed il comando dell'invertitore di marcia.

Nei motori fuoribordo la direzione della barca viene controllata facendo girare tutto il motore per orientare l'elica nella direzione voluta [illegible] il cambio di [illegible] l'elica [illegible] avanti anziché indietro.

[illegible] comandi più elaborati [illegible] c'è il cosiddetto comando «monoleva» che riunisce le funzioni di cambio e acceleratore. Con questo sistema si ha una sola leva che quando è al centro del suo settore porta [illegible] in folle ed il motore al minimo; spingendo la leva in avanti si innesta la marcia avanti e poi si accelera progressivamente; [illegible] indietro si innesta la marcia indietro e proseguendo nel movimento si accelera il motore. Sistema logico come si vede.

Col più diffuso sistema [illegible] si ha una leva per il cambio con le posizioni «avanti», «folle», «indietro» ed una per l'acceleratore; se si guida la barca direttamente tramite il motore, si ha il comando dell'acceleratore sulla manopola rotante come per le motociclette ed il cambio è una piccola leva sul lato opposto del motore.

Una cosa ovvia, ma che il principiante spesso dimentica è che la barca non ha freni, se non quello naturale della resistenza dell'acqua (che per fortuna è notevole) e quello della inversione del motore, che però si applica solo a bassa velocità per le manovre di accosto e partenza.

Quindi bisogna farsi la esperienza per ogni barca e vedere per quanto continua a procedere una volta tolto il motore; si deve anche ricordare che con il motore si deve accelerare e decelerare lentamente per evitare sbandate e che la inversione del moto si fa solo col motore al minimo (a questo provvede un meccanismo di sicurezza applicato a tutti i motori).

Le più difficili sono le manovre negli spazi ristretti ed è qui dove si vede il vero esperto, non già quando si corre a tutto gas sulla superficie tranquilla di un lago.

La manovra di attracco [illegible] va fatta dosando sapientemente motore e timone, marcia avanti e indietro, per far sì che la barca si muova di [illegible] senza avanzare né indietreggiare approfittando dell'effetto dell'elica, la quale [illegible] spingere in [illegible] indietro [illegible] di fianco.

Anche le virate vanno affrontate con precauzione, [illegible] la velocità, ma senza esagerare: [illegible] di andar «fuori strada» si rischia [illegible] «fuori barca» con l'aggravante che la barca ci rovina addosso [illegible] la forza di affettatrice.

La Skoda lancia la 1100 «Hardtop»

La cecoslovacca «Skoda» ha messo in questi giorni in promozione la «1100 Hardtop» (nella foto) un coupé a quattro-cinque posti che pur avendo due sole porte, offre una capacità di trasporto persone e bagagli paragonabili a quella di una berlina. La carrozzeria è naturalmente derivata da quella della nota «1100 MB» a quattro porte e in particolare il motore a quattro cilindri in linea di 1107 cc, sviluppa una potenza di [illegible] CV SAE. La velocità massima, coincidente con quella di crociera (dato il carattere del motore) è di 140 km orari, mentre il consumo si aggira sui 7,7 litri per 100 km.

Peculiarità della Skoda «1100 Hardtop» è [illegible] montante centrale [illegible] in modo da permettere una totale apertura dei cristalli laterali. Il grado di finitura è particolarmente curato anche nei particolari e la dotazione accessoristica pressoché completa.

Il prezzo della nuova Skoda dovrebbe aggirarsi per il mercato italiano attorno a 1 100 000 lire.

Secondo i dati provvisori dell'ACI

Aumentate in marzo le immatricolazioni

Ancora in diminuzione i motoveicoli

Gli autoveicoli (nuovi di fabbrica) iscritti al PRA nel mese di marzo 1969, secondo i dati rilevati in via provvisoria dall'ufficio statistico dell'Automobil Club d'Italia, sono 130.346, suddivisi in 115.066 autovetture; 193 autobus, 8.712 autoveicoli industriali, 6.375 motoveicoli.

Rispetto ai 121.333 autoveicoli immatricolati nello stesso mese dell'anno precedente, si è registrato, pertanto, un aumento di 9.503 unità, pari al 7,84 per cento.

Per quanto concerne le singole categorie risultano un aumento dell'8,13 per cento per le autovetture, un aumento dell'1,05 per cento per gli autobus, un aumento del 21,00 per cento per gli autoveicoli industriali, una diminuzione dell'8,78 per cento per i motoveicoli.

● La Mobil Oil Italiana ha lanciato in questi giorni sul mercato nazionale un nuovo tipo di olio lubrificante per motore le cui caratteristiche particolari — secondo la casa — consentiranno migliori prestazioni generali delle autovetture. Si tratta del «Mobiloil Super 10W 50».

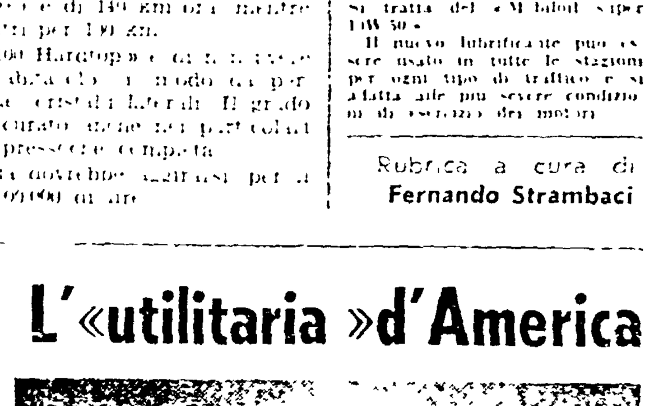
Il nuovo lubrificante può essere usato in tutte le stagioni per ogni tipo di traffico e si adatta alle più severe condizioni di esercizio dei motori.

Rubrica a cura di **Fernando Strambaci**

Campione d'inverno

La Mercedes-Benz ha presentato in questi giorni in Italia il nuovo coupé «250 CE» che ha vinto il «test d'inverno» organizzato da un giornale svedese, con la partecipazione di 28 vetture da turismo di otto Paesi. La gara consisteva in tre partenze a freddo (dopo che le vetture erano state lasciate 12 ore sino a temperature di −23,5°) e in tre prove di riscaldamento dell'abitacolo. Interessante — questo «campione d'inverno» (nella foto) — per il sistema di iniezione elettronica di cui è dotato.

L'«utilitaria» d'America



La Ford ha lanciato sul mercato americano la sua prima «utilitaria», che ha l'evidente scopo di contrastare la penetrazione delle vetture europee e giapponesi. La nuova vettura (nella foto) si chiama «Maverick» ed è un'utilitaria soltanto nel significato che in America si dà a questo termine. La «Maverick» è infatti lunga cm 456,6 ed è larga cm 176,8. Ha un motore base a 6 cilindri di 2785,8 cc. Consuma un litro di benzina per 8 km e costa sui 2000 dollari (1.250.000 lire).