NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTI
CA 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 AERO
NAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTI
CA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MO
TO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAU

Grossa sorpresa a Bolzano

Cagnotto batte Dibiasi dalla piattaforma!

L'Italia al primo posto nella classifica a squadre

DAL CORRISPONDENTE

BOLZANO, 24 agosto

Si è conclusa oggi a Bolzano la Coppa Europa di tuffi. Le gare dell'ultima giornata si sono svolte sotto una pioggia insistente, a tratti scrosciante, che ha risparmiato solo la finale dalla piattaforma maschile, verso sera, quando il sole è riuscito a farsi strada tra le nuvole. I tuffatori e le tuffatrici hanno così gareggiato in condizioni veramente proibitive.

Questa edizione bolzanina della Coppa Europa è nata sotto cattiva stella. In primo luogo a causa dell'assurdo divieto posto dal governo italiano nei confronti della Repubblica Democratica Tedesca (divieto che ha provocato il ritiro dalla manifestazione delle rappresentative di tutti i Paesi socialisti), secondariamente per il cattivo tempo che ha turbato il regolare svolgimento della manifestazione, organizzata in modo perfetto dalla Bolzano Nuoto.

La sorpresa della giornata odierna è stata la vittoria di Giorgio Cagnotto dalla piattaforma, il quale ha superato Klaus Dibiasi nella specialità che al bolzanino è più congeniale. E a ciò si deve aggiungere che il torinese ha realizzato l'impresa « fuori casa », in campo amico al collega-rivale. In tal modo Cagnotto ha restituito la pariglia a Klaus, che ieri lo aveva battuto dal trampolino.

Ma veniamo al dettaglio dell'ultima giornata. La prova dalla piattaforma maschile ha offerto lo spettacolo di un Cagnotto, che, passato in testa nei primi tuffi, ha sempre sistematicamente rafforzato il suo vantaggio, per cui alla fine dei primi sette tuffi effettuati nella mattinata era in testa con 22,41 punti di vantaggio. La finale ha offerto ben poco di nuovo. Dibiasi ha sfoggiato la sua proverbiale classe e la sua altrettanto proverbiale regolarità, mentre Cagnotto ha « tenuto » fino al penultimo tuffo, dato che l'ultimo lo ha sbagliato in maniera clamorosa.

Alle spalle dei due italiani si è classificato, anche dalla piattaforma, il campione svedese, Anderson, la cui classe lo pone con pieno diritto tra i migliori europei.

In campo femminile, nella finale dal trampolino, la svedese Knapè ha vinto la prova senza, per altro, stravincere sulla svedese Herikson e sulla italiana Rossi. I valori in campo femminile erano abbastanza livellati in seguito all'assenza delle rappresentative dei Paesi socialisti e, soprattutto in questo campo, la manifestazione bolzanina ha risentito di queste assenze.

Va tuttavia segnalata la prestazione di grande rilievo della nostra Bruna Rossi che ha ottenuto piazzamenti di tutto rispetto.

Gianfranco Fata

CLASSIFICHE

Piattaforma maschile: 1. GIORGIO CAGNOTTO (It.) p. 467,19; 2. Klaus Dibiasi (It.) 455,73; 3. Tord Andersen (Sve.) 418,6; 4. Jorge Head (Sp.) 375,67; 5. Maths Lindberg (Sve.) 354,30.

Trampolino femminile: 1. ULRIKA KNAPE (Sve.) p. 381,45; 2. Agneta Henrikson (Sve.) 365,46; 3. Bruna Rossi (It.) 359,52; 4. Annita Smith (Ol.) 350,37; 5. Jabet Dickens (G.B.) 346,93.

Classifica per nazioni: 1. ITALIA p. 365; 2. Svezia 362; 3. Germania occidentale 356; 4. Francia 291; 5. Austria 287; 6. Inghilterra 262; 7. Spagna 218.

Cagnotto-Dibiasi: l'avvincente « braccio di ferro » si è concluso stavolta in parità.

Del Buono e Finelli si qualificano per Atene

VIAREGGIO, 24 agosto

Gianni Del Buono del CUS di Roma e Renzo Finelli delle Edizioni Panini di Modena, si sono qualificati nell'indicativa per i Campionati europei che si terranno ad Atene, per i 1.500 mt. piani. Hanno superato il tempo minimo di 3'42" sulla nuova pista in tartan allo stadio dei Pini di Viareggio, in una riunione atletica indetta dalla FIDAL. Del Buono ha corso i 1.500 mt. piani in 3'40"5 e Finelli ha corso in 3'40"7. Alla riunione atletica avevano partecipato numerosi convocati per il raduno tecnico di Viareggio che si sono impegnati nelle gare della 4x100, nei 400 piani, nei 1.500 piani e nei 3.000 mt. con siepi.

Piers Courage vince il G.P. del Mediterraneo

PERGUSA, 24 agosto

L'inglese Piers Courage su Brabham-Ford ha vinto l'ottavo Gran Premio del Mediterraneo valevole per il Trofeo Europa di Formula 2, compiendo, nelle due manches, i 62 giri del circuito di Pergusa pari a chilometri 297,450 in ore 1 17'58", alla media oraria di 228,907.

Il giro più veloce è stato stabilito dall'inglese Graham Hill su Lotus-Ford, al settimo della prima manche e al decimo della seconda con il tempo di 1'12"9 alla media oraria di 236,919 km.

Auronzo

Caimi « europeo » nei racers da 1300

SERVIZIO

AURONZO, 24 agosto

Dopo il titolo di campione del mondo, Guido Caimi (Alfa Romeo Molinari) si è aggiudicato anche quello di campione d'Europa nell'ultimo confronto titolato, riservato ai racers da 1300 cc., che si è svolto con freddo e pioggia sul laghetto dolomitico di Auronzo.

A questo campionato, svoltosi in famiglia per l'assenza totale di campioni stranieri, ha visto in regata un quintetto di piloti, i migliori che militano in questa classe. Il giovane pilota milanese ha conquistato l'ambito successo dopo aver respinto gli attacchi di Casanova e di Giulio De Angelis. Caimi si è aggiudicato la prima frazione con prepotenza davanti a Casanova, De Angelis, De Crescenzo, Maltinti.

Squalificato per partenza anticipata De Crescenzo, nella seconda frazione, la lotta si è ristretta a quattro concorrenti. E ancora Caimi ha avuto la meglio su De Angelis, Casanova e Maltinti. Senza colpi di scena la terza frazione che vedeva nuovamente il trionfo di Caimi davanti a De Angelis, Casanova, De Crescenzo e Maltinti. Dopo questa affermazione Caimi aveva ormai il titolo in tasca, per cui nella successiva e ultima frazione si lottava ormai solo per il posto d'onore a cui potevano aspirare sia De Angelis sia Casanova. Caimi lasciava sportivamente ai due campo libero ed era De Angelis ad approfittarne, precedendo Casanova e Caimi. Quarto giungeva Maltinti mentre De Crescenzo, a tre giri dal termine, quando si trovava in terza posizione, era costretto a fermarsi.

A conclusione delle quattro prove, svoltesi sotto la pioggia, la classifica era la seguente: Caimi punti 1200; De Angelis punti 925; Casanova 900; Maltinti 465; De Crescenzo 338.

Le altre gare di contorno alla giornata motonautica di Auronzo comprendevano le due ultime prove di campionato dei fuoribordo corsa classe 350 cc., che hanno visto vincitori Teruzzi e Brambilla; quest'ultimo può già considerarsi campione d'Italia.

Nelle gare internazionali riservate ai fuoribordo corsa classe OI-1500 cc. ed ON-1650, vincitori sono stati Leonardi e Pellolio, mentre l'aggiudicazione del trofeo Elio De Angelis, in ricordo del padre di Giulio, riservato ai fuoribordo corsa classe 500 cc., dopo le due prove (per somma di punti) è andato allo svizzero Artur Zartamann.

Br. Bog.

IL COMMENTO DEL LUNEDI'

Oltre la Casertana

Il « caso Casertana » si complica ogni giorno di più. Le accuse rimbalzano, le prove s'annunciano e si dissolvono clamorosamente, le accuse diventano contraccuse e allo stato dei fatti è difficile prevedere quale sarà la decisione della Commissione Disciplinare semiprofessionisti davanti alla quale il « fattaccio » è stato rinviato dalla presidenza federale.

Intanto certa stampa, prendendo spunto da deplorevoli manifestazioni di tifosi, non perde occasione per sparare a zero sull'immaturità di certi dirigenti di provincia come se il marcio che caratterizza l'ambiente calcistico nazionale si ammucchiasse tutto sulla porta delle piccole società di provincia, come se il « caso » Casertana-Taranto-Trapani fosse l'unico « neo » della stagione.

Le cose, invece, stanno in ben altro modo; di marcio, di sbagliato nel mondo del calcio c'è n'è ancora tanto e il « caso Casertana » è solo un piccolo aspetto del problema calcistico.

L'immaturità è assai più diffusa di quanto si vorrebbe far credere. L'operato di quei dirigenti di società che hanno acquistato più di quanto potevano falsando così la intera campagna di potenziamento estiva e coinvolgendo nei loro errori società e giocatori (alcuni dei quali debbono ancora ricevere il saldo degli stipendi dell'ultimo campionato) fa il paio con l'operato di quei dirigenti che avrebbero tentato di favorire l'ascesa delle loro squadre al di là dei risultati conseguiti. L'uno e l'altro costituiscono il segno di un ambiente che di sportivo ha sempre meno e che ogni giorno di più innalza la bandiera dell'affarismo, del falso orgoglio e del consumismo, tipici dello sport spettacolare d'oggi.

Qualcuno obietterà che Lega e Federcalcio sono intervenute e stanno facendo il possibile per arrivare alla verità nel « caso Casertana » e per costringere entro i limiti previsti dalle leggi calcistiche gli acquisti del Foggia, del Palermo, della Reggina. Ed è vero, ma è anche vero che l'intervento degli organi federali avviene a posteriori (quand'ormai è impossibile riportare le cose allo stato iniziale) e con un'autorità per lo meno assai relativa visto che la presidenza della Lega fin dal 6 agosto ha ordinato alle società che avevano acquistato sconfinando dai regolamenti di restituire i giocatori alle società di appartenenza e che nessun giocatore è stato invece restituito. E la tesi dell'indisciplina convince poco: o per lo meno, accanto all'indisciplina c'è la certezza di poter andare contro la legge impunemente, diversamente tanti atteggiamenti non si spiegherebbero.

Per Franchi e Stacchi i guai stanno diventando come le ciliegie: l'uno tira l'altro. Noi ne abbiamo citati solo due, uno che testimonia la superficialità con la quale si continua ad amministrare (altro che risanamento!), l'altro che prova quanto si sia ancora lontani da una giustizia sportiva rapida, efficiente, sicura e, soprattutto, da quello spirito sportivo che dovrebbe facilitare l'amministrazione della giustizia.

Ma il guaio più grosso per Franchi è costituito dalla partita con la RDT. Il governo italiano, per non urtare quello di Bonn, insiste nel diniego a far innalzare a Napoli la bandiera della RDT e a suonare il suo inno nazionale e giustamente i tedeschi hanno fatto sapere che, se non avranno il trattamento che essi hanno già concesso all'Italia nella partita di andata, non scenderanno in campo.

Da parte sua Franchi ha onestamente riconosciuto che i tedeschi hanno ragione, che la bandiera e l'inno nazionale sono loro diritti e che si sta battendo in conseguenza, ma si ha l'impressione che sia lasciato un po' troppo solo. Il CONI tace (ma non è solo il prestigio della Federcalcio ad essere in ballo, questo ormai deve essere chiaro) e tace l'on. Evangelisti sottosegretario al Turismo e allo Spettacolo e presidente della Federboxe.

Di fronte a tanti silenzi forse è giunto il momento di investire della questione tutti gli sportivi, a cominciare dalle società calcistiche. Ci pensi Franchi.

Motocross a Maggiora

Alla Germania Ovest la « Coppa d'Europa »

MAGGIORA, 24 agosto

Pubblico numerosissimo per la terza edizione della Coppa Europa di Motocross internazionale sulla pista del Dalmone di Maggiora. Alla partenza squadre di otto nazioni e precisamente Cecoslovacchia, Belgio, Inghilterra, Jugoslavia, Svezia, Germania ovest, Austria e Italia (con le squadre dell'US Maggiorese, del Moto Club Cogne e del gruppo Fiamme Oro).

Nella prima prova Cavallero (Maggiorese), dopo essere stato in testa per buona parte del percorso, veniva superato nell'ultimo giro dal tedesco Betzlbacher. A questo punto nella classifica a squadre era in testa la Svezia, davanti alla Germania ed al l'US Maggiorese.

Nella seconda prova, fermo al palo Tosi per noie meccaniche, Ostorero assumeva fin dal secondo giro la testa della corsa inseguito dai tedeschi Betzlbacher e Walz. Al termine della seconda manche la squadra tedesca comandava la classifica con 13 punti di vantaggio sulla Svezia e 21 punti sull'US Maggiorese.

Nella terza ed ultima prova l'inglese Broddning assumeva il comando nei primi giri, ma un incidente meccanico lo fermava alla quarta tornata. A questo punto iniziava uno spettacolare duello fra Betzlbacher e l'inglese Horsfield, che si concludeva con il successo di quest'ultimo.

La Coppa Europa per nazioni andava alla Germania davanti alla Svezia ed alla squadra italiana dell'US Maggiorese.

CLASSIFICHE

Prima prova: 1. Betzlbacher (Ger.); 2. Cavallero (It.); 3. Gulmanelli (It.); 4. Angelini (It.); 5. Sallquist (Sv.); 6. Ostorero (It.).

Seconda prova: 1. Ostorero (It.); 2. Betzlbacher (Ger.); 3. Walz (Ger.); 4. Sallquist (Sv.); 5. Van Loon (Bel.).

Terza prova: 1. Horsfield (GB); 2. Ostorero (It.); 3. Betzlbacher (Ger.); 4. Van Loon (Bel.); 5. Sallquist (Sv.); 6. Angelini (It.).

Classifica per nazioni: 1. Germania (Betzlbacher, Walz e Ecken bach) p. 64; 2. a pari merito, Svezia (Adolfsson Siklund, Sallquist); 3. US Maggiorese (Angelini, Ostorero e Cavallero).

Franco Pilone vince la Molegno-Borno

SERVIZIO

BORNO, 24 agosto

Fiocchi di bianca bambagia sul verde chiaro dei prati e sul verde scuro delle abetaie al momento della partenza della corsa automobilistica in salita Malegno - Borno per il sesto Trofeo della Valle Camonica. La pioggia caduta in tutta la mattinata e finalmente cessata, la strada fuma, ma non è ancora del tutto asciutta. Sui tornanti numero 1 e 2, lasciate dai lenti autocarri in salita, riappaiono lunghe tracce di olio, che ieri, nelle prove, hanno causato pericolosi sbandamenti e urti contro il guard-rayl ad almeno una dozzina di concorrenti. Dopo una cinquantina di partenze la pioggia bagnerà nuovamente la strada, poi cesserà, ma i concorrenti migliori dovranno assai limitare il loro impeto combattivo.

Ha ottenuto il miglior tempo Franco Pilone, un artigiano piemontese 28enne dall'aria placida e pacioccona che è alla sua sesta vittoria assoluta in gare del genere nella presente stagione.

Potendo disporre di una Abarth 2000 prototipo era il grande favorito della vigilia e sui nove chilometri del percorso contrassegnati all'inizio da una serie di tornanti assai impegnativi ha confermato puntualmente il pronostico.

b. b.

Classifica assoluta: 1. FRANCO PILONE (Abarth 2000 prototipo) 4'42"3, media kmh 109,670; 2. Antonio Pelizzoni (Porsche 2000 sport) 4'46"01; 3. « Match » (Abarth 2000 prototipo) 4'46"02; 4. Ennio Bonomelli (Porsche Carrera Sport) 4'47"06; 5. « Noris » (Porsche 2000 cat. Sport) 4'55"03; 6. Fr. Tondelli (Abarth 2000 Sport) 4'58"2; 7. Marraga (A.M.S.) 5'00"8; 8. Locatelli (Abarth) 5'01"7; 9. Tironi (Tony cat. Corsa 850) 5'51"1; 10. Marzani (Tony cat. Corsa 850) 5'19"7.

Come si affrontano i problemi dell'inquinamento

La « combustione magica » sulle vetture della Volvo

Sulla più recente serie di berline è stato installato un vero e proprio impianto di depurazione

Durante una vacanza trascorsa le settimane scorse sulle strade jugoslave abbiamo incrociato, naturalmente, macchine di ogni Paese e di tutti i tipi. Ci ha un po' colpito la elevata percentuale di vetture Volvo (la maggiore delle tre case automobilistiche svedesi) che recavano però targhe in buona parte di altri Paesi, soprattutto Belgio, Olanda, Svizzera, e anche Germania occidentale e USA.

Nemmeno una volta ci è capitato di vedere sotto il sole cocente una delle decine e decine di Volvo incontrate ferma per strada per un qualche inconveniente. Il che pure ci ha colpito, tenuto conto che si tratta di auto concepite in un Paese che confina col Polo Nord; ma poi abbiamo saputo che la Volvo utilizza materiali capaci di sopportare « escursioni termiche » dai 40 gradi sottozero ai 30 gradi all'ombra! Tornati a Milano ci è capitato di incontrare in questi giorni, nel giro di una settimana, una mezza dozzina di nuove « Volvo 140 » con targa milanese. Ci siamo incuriositi. E abbiamo scoperto che gli italiani, beh diciamo pure i milanesi per ora, stanno cominciando a scoprire questa vettura. E' un fatto, comunque, che le tre marche svedesi - Volvo, Saab e Scania -- di cui la Volvo è la maggiore, su una produzione che si avvicina ai 300 mila veicoli all'anno, esporta una buona metà, a quanto ci è stato detto, negli USA. In Italia invece sono da anni notissimi i grandi pregi dei motori marini Volvo-Penta.

La più recente produzione della Volvo (che in Italia è rappresentata dalla Motauto di Bologna) ha lanciato sul mercato internazionale la serie delle berline 142, 144 e 145 a seconda del numero delle portiere (2, 4 e giardiniera) caratterizzate dalla linea ammodernata, completamente rifatta, sufficientemente snella e filante, pur senza nulla togliere alla sensazione di robustezza, solidità e compattezza costruttiva che, tradizionalmente, la casa svedese ha sempre dato alle sue vetture.

Ciò che però maggiormente ci ha interessato osservando prima sulle strade jugoslave il comportamento delle Volvo, (vecchie e nuove) che abbiamo incontrato e poi qui, presso uno dei concessionari gli esemplari delle più recenti vetture, è stata l'adozione su queste ultime di un sistema di depurazione dei gas di scarico che è un vero « impianto » del genere e non solo un ripiego, come avviene ancora nella produzione italiana e di molte altre case estere.

Ci ha interessato questa caratteristica delle nuove Volvo, soprattutto tenendo conto del fatto che da noi, mentre molto si parla di inquinamento e si è dato il via alla trasformazione degli impianti di riscaldamento domestico, si lascia ancora irrisolto il problema degli scarichi dei motori. I quali, se non sono i principali responsabili dell'inquinamento, certo vi concorrono in modo notevole soprattutto nelle grandi città. E non può certo considerarsi una seria soluzione del problema, l'adozione, fatta da qualche casa della iniezione indiretta, o la pura e semplice migliore « regolazione » dell'accensione e della carburazione fatta dalla generalità delle altre case, o eliminando, al più, lo « sfiato » all'esterno del tubo di « sfiato », appunto, della circolazione dell'olio.

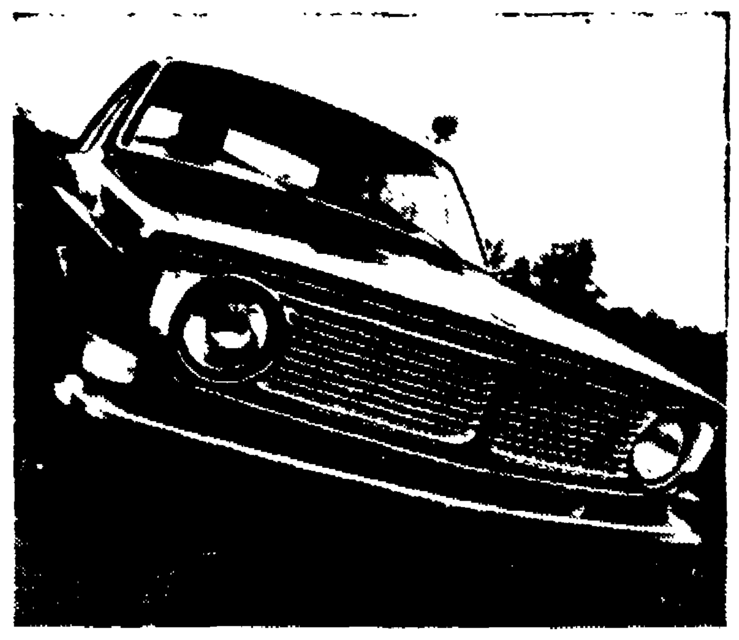
Quello adottato sulla recente serie di berline Volvo è un vero impianto di depurazione che, secondo i dati forniti dalla casa, elimina circa l'80 per cento del monossido di carbonio e dell'anidride carbonica prodotti dalla combustione. Lo hanno battezzato, quelli della Volvo, « magic combustion ». E' composto di due parti: un condotto di aspirazione fornito di un sistema che invia i gas aspirati a un preriscaldatore favorendo, in tal modo, la più completa vaporizzazione della miscela e la sua uniforme distribuzione fra i cilindri, e di un altro speciale condotto che premiscela aria fredda e aria preriscaldata evitando così le turbe di carburazione, dovute alle variazioni di temperatura stagionali e quelle dovute alle partenze con motore caldo o freddo.

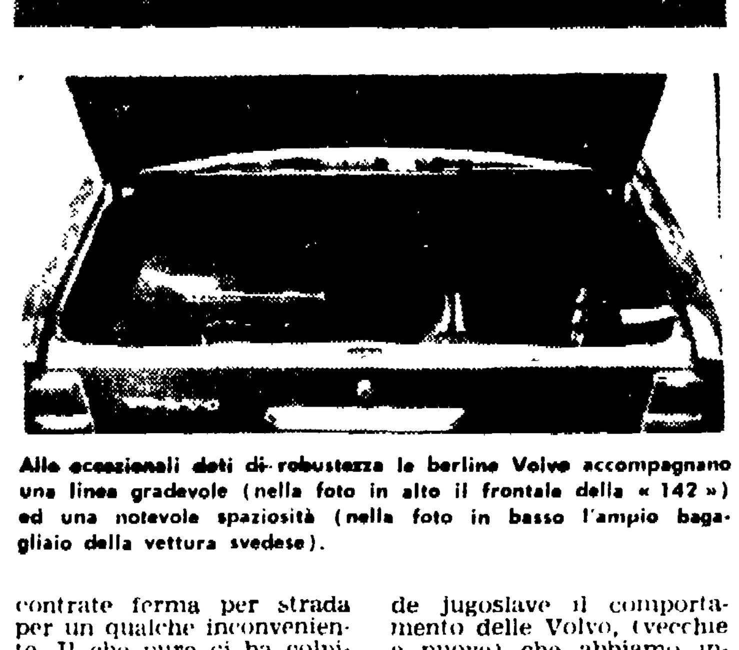
I risultati sinora registrati dal sistema adottato dalla Volvo per depurare i gas di scarico sono stati ottimi, se ne avvantaggia, inoltre, il consumo del motore che nella versione da 2 litri rispetto a quella da 1800 cmc. di un precedente modello, consuma ad esempio notevolmente meno.

Molto ci sarebbe da dire ancora sulle Volvo, sulla bontà e robustezza del materiale (e noto che la casa svedese offre, sul mercato interno, ai suoi clienti il rimborso dei danni, dovuti a incidenti, che superino le 50 mila lire), sulla potenza del motore che, nella berlina normale nella versione da 2000 cmc., con carburatore orizzontale e un rapporto di compressione 8,7:1 sviluppa a 4.800 giri ben 90 cavalli, con una riserva di potenza, quindi, che assicura un logorio minimo e una durata eccezionali.

Quanto ai prezzi, si tratta certo di vetture non «popolari»; ma ci pare di poter dire che a parità di prestazioni, con i debiti confronti, si tratta di prezzi sicuramente competitivi.

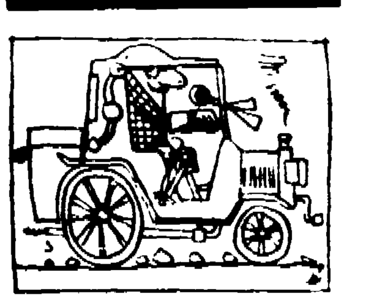
a. p.



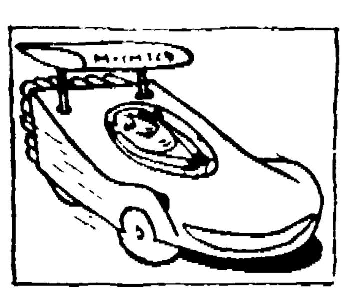


Alle eccezionali doti di robustezza le berline Volvo accompagnano una linea gradevole (nella foto in alto il frontale della « 142 ») ed una notevole spaziosità (nella foto in basso l'ampio bagagliaio della vettura svedese).

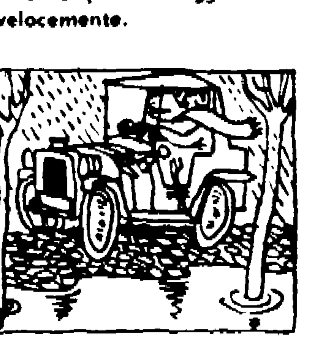
PRIMA... **OGGI...**



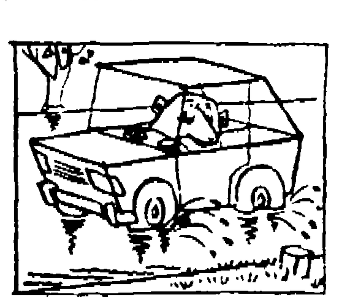
...non si poteva viaggiare tanto velocemente.



...l'acquaplaning si crea ad alte velocità.

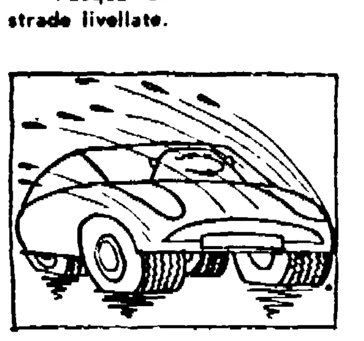


...si costruivano strade a « dorso d'asino ».



l'acqua scorre male sulle strade livellate.

...i pneumatici rotondi spostavano poca acqua.



...l'acqua si ferma sotto le gomme larghe.

Un'insidia sconosciuta ai primi automobilisti

L'acquaplaning fenomeno pericoloso

Quando piove pneumatici in ordine e, soprattutto, velocità moderata

Se avessimo posto agli automobilisti di cinquant'anni fa dei quesiti sull'acquaplaning, sarebbero rimasti interdetti. Una cosa del genere era, a quei tempi, ancora sconosciuta. Anche noi, del resto, abbiamo udito e letto questa parola non prima di un paio d'anni fa.

Nel frattempo si è discusso abbastanza su cosa sia, questo acquaplaning. Si tratta di un pericoloso fenomeno che, in pochi decimi di secondo, fa della migliore e più sicura automobile un incontrollabile slittino da corsa e che subito dopo, sempre in decimi di secondo può trasformarla in un ammasso di rottami.

Acquaplaning deriva dall'inglese ed era, originariamente, il termine col quale si definiva il viaggiare su di una superficie liscia, e in particolare le condizioni proprie dello sci acquatico. Si è poi scoperto che in presenza di forte pioggia, anche un'auto può venire a trovarsi in simili condizioni, se il profilo delle gomme non è più che in ordine o se si viaggia troppo velocemente. In questi casi, infatti, l'acqua che viene spostata dalle ruote non può più scorrere attraverso gli incavi del profilo; si crea allora un minuscolo cuneo, che si introduce tra le gomme e la strada. A questo punto non vi è più modo di fermarsi: la macchina scivola su di un velo d'acqua, e non reagisce ai colpi di sterzo.

Fin qui è tutto chiaro e purtroppo tutto vero. C'è però da domandarsi perché prima non si era mai saputo nulla di tutto ciò, e perché la cosa è venuta a galla da un paio d'anni a questa parte. Abbiamo discusso il problema con gli esperti della ditta costruttrice di pneumatici Uniroyal Englebert, ed ecco le risposte.

● Prima non si viaggiava alla velocità d'oggi, per la semplice ragione che le automobili di allora non tendevano tanto. L'acquaplaning si determina solo ad elevate velocità.

● Prima si costruivano strade leggermente marcate, in modo che l'acqua potesse scorrere a destra e a sinistra. Le strade odierne fatte per le alte velocità sono invece lisce come tavole almeno quando la loro era tenen(?)one e frequente.

● Anche le gomme erano diverse e data la forte [illegible] bombatura avevano una piccola superficie di appoggio. Nei confronti di ad[illegible] si realizzano oggi pneumatici con i « piedi piatti ». Anzitutto lo rende possibile la migliorata qualità dei materiale a disposizione e in secondo luogo perché lo richiede, in sé e per sé, la elevata velocità dell'odierno modo di viaggiare. La qual cosa non permette comunque di [illegible] che l'aumentata superficie di appoggio in presenza di molta acqua e di un alto ritmo di marcia favorisca la presenza dell'acquaplaning che può essere in parte evitato tenendo i pneumatici in perfette condizioni.

Questo quanto dicono gli esperti. Da aggiungere vi sarebbe solo che una persona con la testa sul collo non dovrebbe comunque mai viaggiare, se piove forte, al di sopra degli 80 km orari. Non solo nel timore dell'acquaplaning ma anche a causa della cattiva visibilità.

Rubrica a cura di **Fernando Strambaci**

Previsioni USA

Leggero calo nella produzione di auto

NEW YORK, agosto

Nel prossimo mese di settembre, secondo le più recenti valutazioni, la produzione automobilistica statunitense dovrebbe raggiungere livelli molto vicini a quelli record dello scorso anno, smentendo così le precedenti pessimistiche previsioni. L'ultimo trimestre dell'anno appare invece meno favorevole.

In particolare, stando ai dati elaborati dai competenti esperti, al termine del terzo trimestre 1969 (luglio-agosto-settembre) la produzione dovrebbe aver raggiunto per questi tre mesi un milione e 450 mila unità, nel corrispondente periodo dello scorso anno si era giunti ad un milione e 480 mila. Il piccolo scarto negativo sarebbe da attribuire interamente ad un calo avutosi durante il mese di luglio in corso, in gran parte compensato però dall'aumento di produzione previsto per il prossimo bimestre.

Relativamente alla produzione globale annua, per il 1969 dovrebbe essere raggiunta una quota vicina agli otto milioni e trecentomila automobili. Nel 1968 si ebbero un totale di 8 milioni 848 mila e 620 unità.

« Amico » è in vendita in Italia

« Amico » il piccolo accessorio per l'automobile di cui abbiamo avuto occasione di occuparci, è ora regolarmente in vendita in Italia. Ne ha curato la distribuzione la SACIR, una ditta specializzata in questo settore.

Come si ricorderà « Amico » è un coprivalvola per pneumatici che segnala automaticamente la diminuita pressione delle gomme. Lo accessorio si rivela particolarmente utile oggi, dato che molti gestori di distributori di benzina non effettuano più gratuitamente il controllo della pressione dei pneumatici.

Un nuovo stabilimento Renault

Il consiglio di amministrazione della **Régie Nationale** des Usines Renault ha approvato il progetto di costruzione di uno stabilimento di montaggio, che sarà situato nella regione del Nord Pas de Calais.

Questo nuovo stabilimento è destinato a soddisfare le esigenze derivanti dal continuo sviluppo della Regie.

Situato su un terreno di 300 ettari, allo svincolo di Douai sulla strada di Arras, questa nuova fabbrica entrerà in funzione nel '72, e avrà una superficie di 500 mila mq. coperti. Lo stabilimento impiegherà 7.000 persone e i suoi effettivi saranno portati a circa 10.000 quando avrà raggiunto il pieno sviluppo, con una produzione di oltre 1.000 vetture al giorno.

Ribassati i prezzi Citroën

La Citroen Italia, a partire dal 20 agosto, ha ribassato i prezzi del 10 per cento per i seguenti modelli « Dyane 4 », « Dyane 6 », « Ami 8 », « Ami Week-End » e « Mehari ».

Per la « ID 19 Lusso » il ribasso è del 5 per cento circa.

E' tra le più potenti della categoria

Lo « Scrambler 450 » della Ducati una moto per tutte le strade

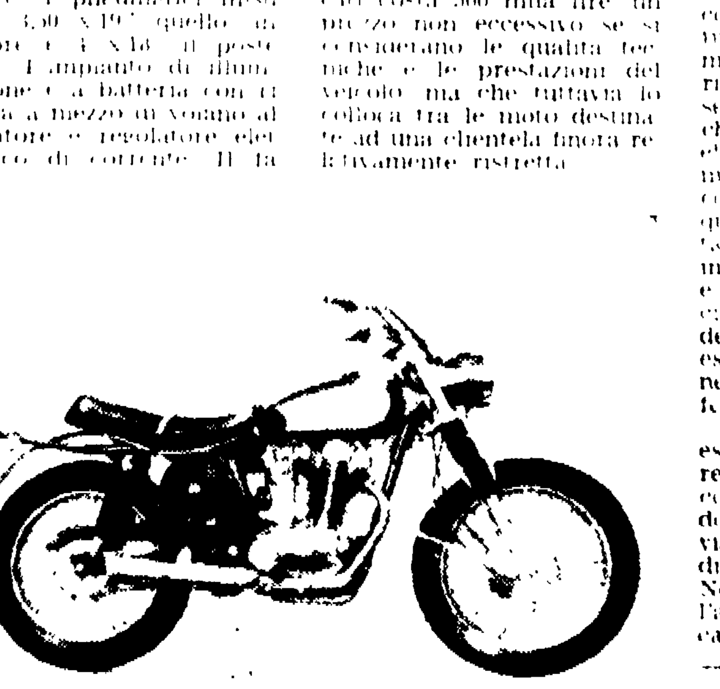
E' il tempo dei « trial », dei « cross », degli « scrambler », di tutte quelle moto, insomma che con nomi diversi, ma con caratteristiche e prestazioni talvolta simili (almeno quando si tratta di macchine di uguale cilindrata), sono destinate all'impiego fuori strada.

Che cosa vi può essere di meglio, per chi va in vacanza in campagna e ha, oltre la passione delle due ruote, anche quella di visitare i posti più impensati, che un mezzo col quale potersi arrampicare su impervi sentieri e pure fuori dei sentieri stessi?

Ed ecco, quindi, una moltiplicazione persino eccessiva di questi tipi di moto, moltiplicazione che consente comunque la scelta più vasta sia come cilindrata, sia come gusti, sia infine, cosa tutt'altro che trascurabile, come prezzi.

Una delle ultime macchine da fuoristrada messe in vendita in Italia è lo « Scrambler 450 » della Ducati (nella foto), una moto che, con la sua cilindrata effettiva di 435,7 cc. è tra le più potenti esistenti da noi per tale destinazione.

Il motore a un cilindro (alesaggio mm. 86, corsa mm. 75, rapporto di compressione 9,3:1) è a quattro tempi. La distribuzione è a valvole in testa, inclinate a 80 gradi comandate da un albero a camme in testa. Il cambio in blocco con il motore è a cinque rapporti.

Il telaio è in acciaio tubolare. I pneumatici montano 3,50 x 19" quello anteriore e 4 x 18" il posteriore. L'impianto di illuminazione e la batteria con ricarica a mezzo di volano alternatore e regolatore elettronico di corrente. Il fanale anteriore è a tre luci e il fanalino posteriore è fornito di « stop ». Il peso della moto è di 133 chilogrammi. Come consumo la Casa dichiara litri 4,6 per 100 chilometri.

Lo « Scrambler 450 » Ducati costa 500 mila lire, un prezzo non eccessivo se si considerano le qualità tecniche e le prestazioni del veicolo, ma che tuttavia lo colloca tra le moto destinate ad una clientela finora relativamente ristretta.