Combattutissima la «24 Ore» di Daytona prima prova del mondiale marche

Due Porsche precedono la Ferrari

Sono le «917» di Rodriguez-Kinnunen e Siffert-Redman - La macchina di Maranello giunta terza è quella di Andretti-Ickx

DAYTONA BEACH 1 febbraio

La «Porsche» 917 guidata dal messicano Pedro Rodriguez e dal finlandese Leo Kinnunen ha vinto la «24 ore» automobilistica di Daytona Beach, prima prova del campionato mondiale marche. Al secondo posto si è piazzata la Porsche 917 di Siffert-Redman, che ha superato la Ferrari 512 di Andretti-Ickx a cinque minuti dallo scadere del tempo dopo un appassionante duello con la macchina del «Cavallino».

Al via era scattato in testa Andretti con la Ferrari 512 S ma già al primo giro veniva superato dalla Porsche 917 di Siffert e poco dopo anche da quella di Rodriguez. I tre bolidi si distaccano rapidamente dagli altri concorrenti e, dopo appena mezz'ora di corsa, doppiano la «Matra» di Brabham-Severt che si mantiene in un decima posizione. All'ottavo passaggio Siffert polverizza il record del giro compiendo i Km 6,130 in 1'47"8 alla media oraria di km 204,765 e a pochi minuti dalla fine della prima ora lo stesso Siffert compie il 28 giro in 1'47"1 e porta il suo record alla media oraria di km 206,103. Poi lo svizzero si ferma per il rifornimento e in testa passa la «Porsche» di Rodriguez-Kinnunen che però viene subito superata ancora da Siffert.

Queste erano le posizioni dopo la prima ora di corsa: 1. Siffert-Redman (Svi-GB) Porsche 917 (31 giri); 2. Rodriguez-Kinnunen (Mess-Fin) Porsche 917; 3. Andretti-Merzario (USA-It) Ferrari 512S; 4. Aharens-Elford (Ger-GB) Porsche a 1 giro; 5. Beltoise-Pescarolo (Fr) Matra 650; 6. Posey-Parkes (USA-FB) Ferrari 312P; 7. Brabham-Cevert (Ausl-Fr) Matra 650; 8. Vaccarella-Giunti (It) Ferrari 512S; 9. Gurney-Parson (USA) Ferrario 512S; 10. Ickx-Shettiv (Svi) Ferrario 512S a due giri.

Poco dopo la terza ora la Ferrario 512 di Giunti-Vaccarella urta un muretto ed è costretta a fermarsi per la rottura delle sospensioni. Successivamente è la volta di Ickx che per lo scoppio di un pneumatico va fuori strada rovinando la macchina. Dopo questo incidente il belga va a far coppia con Andretti che continua a mantenersi nelle prime posizioni sia pure con un certo distacco dai capifila della Porsche.

Dopo 14 ore di corsa la Porsche 917 di Rodriguez-Kinnunen, è sempre in prima posizione con 15 giri di vantaggio sulla 917 di Siffert-Redman attardata da noie all'impianto elettrico) e 16 sulla Ferrari 512/s di Andretti-Ickx anch'essa costretta a fermarsi per guasti all'impianto elettrico. La media pur essendo scesa sotto i 190 km/h è sempre superiore al primato della «24 ore». Verso la fine della 15ª ora la «Matra» di Brabham-Cevert che è in quarta posizione si ferma ai box con il motorino d'avviamento guasto. È la fine delle speranze della casa francese perché mentre i meccanici si affannano a riparare il guasto la Ferrari di Piper-Adamowicz passa in quarta posizione. Al comando sono sempre le possenti «Porsche» di Rodriguez-Kinnunen e di Siffert-Redman. La prima prosegue indisturbata nella marcia con 14 giri sulla seconda vettura tedesca. Intanto la «Ferrari» di Andretti e Ickx si porta a ridosso della Porsche di Siffert e Redman mentre dietro sono altre tre Ferrari. Quella degli italiani Manfredini e Moretti è scomparsa in seguito alla rottura di una sospensione.

Queste le posizioni dopo 18 ore: 1. Rodriguez-Kinnunen (media km 187,740); 2. a 15 giri Andretti-Ickx; 3. a 44 giri Posey-Parkes; 4. a 51 giri Piper-Adamowicz; 5. a 53 giri Siffert-Redman.

Mentre Rodriguez prosegue con regolarità verso il successo alle sue spalle la battaglia infuria. La Ferrari di Andretti supera la Porsche di Siffert mentre la Ferrari tre litri di Parkers si porta in quarta posizione. Questa la classifica alla 21 ora: 1. Porsche 917 Pedro Rodriguez-Leo Kinnunen 637 giri; 2. Ferrari 512 Mario Andretti-Jackie Ickx-Arturo Merzario 585; 3. Porsche 917 Jo Siffert-Brian Redman 584; 4. Ferrari 312 San Posey-Mike Parkes 568; 5. Ferrari 312 Dan Piper-Tony Adamowicz 564.

Come si è detto all'inizio la Porsche di Siffet è riuscita a superare negli ultimi minuti la Ferrari di Andretti, completando così col secondo posto il successo della casa tedesca.

quando siete "tutto lavoro"
quando siete "tutto amici"

Renault 4 l'unica 850 a doppia formula

Lavoro e svago: i due aspetti della vostra giornata risolti in armonia e robustezza dalla Renault 4.

Ha tanto spazio per la famiglia e gli amici come per ogni genere di bagaglio: per i carichi particolarmente ingombranti sfruttate la comodissima quinta porta.

Infatti la Renault 4 ha cinque porte (le due posteriori con la «sicurezza bambini»). Dal motore 850 cc avete prestazioni brillanti e economia d'esercizio (fa 17 chilometri con un litro).

E c'è anche il modello «tetto apribile» per le belle giornate di sole. Viva la libertà con Renault 4, la vostra berlina a doppia formula!

Al suo volante con 100.000 lire soltanto. Il resto lo pagherete in comode rate mensili (fino a 30 mesi) tramite D.I.A.C. Italia S.p.A. - Credito Renault.

Prezzo a partire da L. 698.000 IGE compresa. Ricambi originali e assistenza capillare in tutta Italia.

RENAULT 4

RENAULT, dal 1898 non ha mai sbagliato un motore

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

I consuntivi dell'ANFIA

Esportazioni aumentate nel 1969

Sono stati venduti all'estero 630 076 automezzi

La produzione dell'industria automobilistica italiana nel 1969 ha raggiunto complessivamente 1 595 951 unità (vetture 1 477 366, veicoli industriali 118 585 di cui 115 747 autocarri e 2 838 autobus) con una flessione del 4,07 per cento sul 1968 (1 milione 664 648).

Nel comunicare questi dati l'ANFIA (Associazione nazionale fra industrie automobilistiche) afferma che la «diminuzione manifestatasi nel consuntivo e da imputarsi alle sospensioni di attività conseguenti alle note controversie di lavoro verificatesi nel corso dell'anno».

Per l'esportazione — prosegue il comunicato — si è registrato un incremento del 7,31 per cento con 630 076 automezzi contro 587 146 nel 1968.

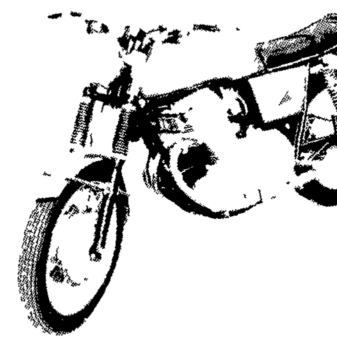
I principali mercati di destinazione sono stati: Germania (140 879 unità), Francia (120 589), Stati Uniti (41 mila 360), Olanda (39 674), Belgio (35 550), Svizzera (30 mila 866), Jugoslavia (29 mila 128), Regno Unito (21 mila 005), Polonia (19 006), Danimarca (11 968), Sud Africa (11 274), Austria (9 mila 840), Portogallo (8 mila 333), Finlandia (8 179).

Il boom dei «mostri» a due ruote

Per l'anno prossimo la «mille» della Laverda

Il nuovo modello ricorda la «750» ma ha un aspetto più compatto e più solido - 75 CV e oltre 200 km. orari

Laverda a mille! E non solo per la cilindrata toccata con la nuovissima tre cilindri ma anche per il livello tecnico raggiunto con questa macchina dalla Casa di Breganze. Il «boom» delle motopesanti esploso in questi ultimi anni pare destinato a continuare ed espandersi: almeno questo devono pensare alla Laverda se dopo le 750 GT e Sport hanno messo in cantiere la grossa mille che dovrebbe apparire sul mercato non prima dell'inizio del 1971.



Il prototipo della Laverda «1000»

Per ora si è visto soltanto un prototipo ma se il buon giorno si vede dal mattino i pregi di questa moto dovrebbero entusiasmare assai gli appassionati dei «mostri» a due ruote. A cominciare dalla potenza: 75 CV a 6700 giri che faranno superare alla macchina i duecento l'ora con una ripresa da sbalordire.

Ma andiamo per ordine. Esteticamente ha numerosi punti in comune con la 750 però contribuisce a darle un aspetto secondo noi più compatto e più solido il telaio a doppia culla mancante invece nella 750.

Di quest'ultima è anche leggermente più corta: m 2,14 anziché 2,20. La soluzione della doppia culla non costituisce solo un miglioramento estetico ma rende anche più agevole la posizione di guida. Inoltre consente un più facile smontaggio della testa del motore, non essendo questa fissata al telaio.

Sempre sotto il profilo estetico imponente si presenta il blocco motore che pur conferendo alla macchina un aspetto di eccezionale potenza non supera in larghezza limiti accettabili di ingombro: 58 cm la larghezza dei cilindri e 48 quella del carter. Ben proporzionato e ben sagomato il serbatoio (capacità 24 litri) abbastanza simile a quello delle 750.

I tre cilindri inclinati di 25 gradi sono in unico blocco in lega leggera con canicia in ghisa e presentano una grande alettatura per il raffreddamento che è completato da aperture per il passaggio dell'aria destinate soprattutto a raffreddare il cilindro centrale. Anche le teste pure in lega leggera sono in unico blocco con ampie alettature e passaggi per l'aria.

Sulla parte frontale delle teste sono ricavati gli alloggi per le candele che sono così ottimamente ventilate durante la marcia. Grosse alettature sono ricavate in fine nella sottocoppa del l'olio capace di ben 4,5 litri che fornisce un'abbondante lubrificazione mediante una pompa ad ingranaggi azionata dall'albero motore.

La soluzione dei tre cilindri consentendo l'adozione di un albero motore con manovelle a 120 gradi (che poggia su ben 5 cuscinetti: 4 a sfere e 1 a rulli) rende pressoché inavvertibile le vibrazioni del motore che sono il maggiore handicap delle moto a due cilindri.

L'albero a camme è in testa e le valvole sono richiamate da doppie molle elicoidali. I pistoni sono a due segmenti più due raschiaolio. La corsa e l'alesaggio hanno valori molto vicini: 74 x 75 e danno una cilindrata totale di 980,7.

Particolarmente robusta data la potenza del motore è la frizione composta di sei dischi. Per il resto numerosi particolari come sospensioni, freni, accensione elettrica sono del tutto simili a quelli delle già conosciute 750.

Non si conosce finora quanto la macchina verrà a costare ma come s'è detto per vederla sul mercato occorrerà attendere almeno un anno.

G. C.

Una scelta che va fatta con criterio

Per ogni imbarcazione un tipo giusto di fuoribordo

Un propulsore troppo potente può essere causa di guai seri - «Piede» corto o lungo - L'elica adatta

La scelta di un fuoribordo deve essere condizionata dallo scafo che dovrà sospingere e non viceversa. Ecco quali sono i fattori che indipendentemente dal prezzo e dalla marca risultano determinanti nella scelta di un motore.

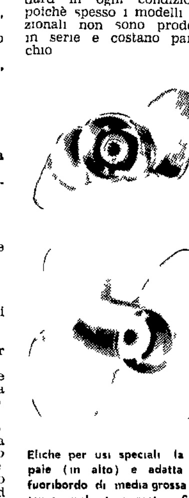
❶ LA POTENZA. È buona norma nella determinazione della potenza da applicarsi non superare mai il limite massimo consigliato dal costruttore dell'imbarcazione: infatti un motore troppo potente non solo non porta alcun apprezzabile vantaggio nelle prestazioni generali ma pregiudica anche la resistenza delle strutture dello scafo causando in molti casi la rottura dello specchio di poppa.

C'è da aggiungere poi, che il fuoribordo stesso risente di uno scafo troppo leggero o comunque inadeguato alla propria potenza, che lo porta a cavitare continuamente, questo fenomeno è pericolosissimo per che a lungo andare a prescindere dalle frequenti rotture del parastrappi dell'elica, può provocare una erosione della testa del pistone a causa dell'eccessivo numero di giri dell'elica con conseguente necessaria e costosissima sostituzione.

❷ IL PIEDE. Non tutte le imbarcazioni a motore hanno lo specchio di poppa della medesima altezza: difatti alcune presentano a poppa un'altezza di 38-40 cm, altre di 51-53 cm. Per le prime occorre il fuoribordo a piede corto, per le altre quello a piede lungo. L'elica per funzionare bene occorre sia posta a scafo fermo ad una profondità di circa 12 cm: quindi è comprensibile come l'uso di un motore a piede corto con specchio troppo alto e viceversa determini calo di rendimento e inconvenienti notevoli. Ad esempio può capitare a causa della scarsa immersione che il dispositivo di raffreddamento non riesca a «pescare» acqua il che può far «fondere» il motore.

❸ L'ELICA. Nello scegliere l'elica occorre tener presente che ogni tipo di propulsore determina differenti prestazioni dell'imbarcazione. Il modello standard montato di serie sul motore dovrebbe garantire buone «performance» in ogni caso: comunque per quasi tutti i fuoribordo vengono fornite eliche opzionali da usarsi in particolari condizioni. Solitamente i modelli speciali sono due: uno per incrementare la velocità del motoscafo (a due pale) e uno per aumentare la potenza di tiro [illegible] per barcazioni lente dato che «morde» molto l'acqua ed ha un numero di giri più tosto basso.

Ad ogni modo prima di imbarcarsi nell'acquisto di un'elica per usi speciali è meglio provare l'elica standard in ogni condizione, poiché spesso i modelli opzionali non sono prodotti in serie e costano parecchio.



Eliche per usi speciali: la due pale (in alto) è adatta per fuoribordo di media grossa potenza applicati a motoscafi veloci. Il tipo a quattro pale, invece viene utilizzato per far planare cabinati pesanti (comunque in questo caso siamo nel campo dei 100 HP)

Le grandi moto da competizione

Nel 1885 il tedesco Gottlieb Daimler realizzò il primo veicolo a due ruote mosso da un motore naturalmente monocilindrico. Era nata la motocicletta. Nel 1920 sulla famosa pista di Daytona l'americano Ed Walker su una *Indian* bicilindrica 994 cc faceva per la prima volta superare alle due ruote il «muro» dei 160 stabilendo a 166,635 km orari il record mondiale di velocità. Nel 1937 sulla Brescia-Bergamo con una *Gilera* 4 cilindri 492 cc Piero Taruffi raggiungeva i 274,505 benché gli anni trenta siano ormai lontani e già una velocità che non fa sorridere. Il traguardo dei 300 orari infatti doveva essere superato soltanto nel [illegible] Bonneville da Herz (304 [illegible]) [illegible]

[illegible]

Rubrica a cura di **Fernando Strambaci**

In Italia in 9 anni 11 milioni di nuovi automobilisti

[illegible]

LE RICERCHE PER LA SICUREZZA

Auto anti urto

Un automobile sperimentale capace di resistere a qualunque urto anche frontale sarà costruita negli Stati Uniti.

Lo ha annunciato il segretario ai trasporti del governo americano John Volpe.

[illegible]

Volpe ha aggiunto di sperare che due dispositivi di sicurezza sperimentati sulla nuova vettura possano essere introdotti nei modelli di serie già a partire dal 1973: si tratta dell'autocep [illegible] un sistema di palloni che in caso d'urto si gonfiano automaticamente proteggendo l'incolumità dei passeggeri e di un nuovo tipo di paraurti elastici in plastica.

«Cranio» a tre strati

I ricercatori della Chrysler hanno risolto alcune delle difficoltà nel rilievo dei dati sulla pericolosità delle strutture interne di un auto specialmente per ciò che concerne le [illegible]

[illegible]