Thoeni ancora in testa nella C.d.M.

Colpo di Augert nel «Kandahar»

SERVIZIO
MUERREN (Svizzera), 7 febbraio

Jean Noel Augert ha vinto sulle nevi di Muerren lo slalom speciale valido per la coppa del mondo. E' la vittoria più importante (quarta per la coppa del mondo) ottenuta dal francese nella corrente stagione. Avendo già raccolto il massimo di 75 punti previsto dal regolamento della coppa per la particolare disciplina dello slalom speciale, Augert non poteva sperare di migliorare la sua posizione in classifica.

A dargli man forte, ci si è messa la sfortuna che ha colpito Gustavo Thoeni e il francese Henri Duvillard, costretti all'abbandono per caduta nella prima manche. L'unico a rimanere in piedi degli avversari in lotta per la coppa del mondo è stato, Patrick Russel che piazzandosi terzo si è assicurato quindici punti. La situazione nella classifica provvisoria diventa così ancora più fluida: Thoeni è sempre in testa con 110 punti, davanti ad Augert con 107, Duvillard con 103 e Russel che si è fatto pericolosissimamente sotto portandosi a quota cento.

La gara di Muerren ha assunto un volto ben preciso dopo la prima manche vinta dall'astro crescente dello sci americano, il ventenne Tyler Palmer, con un undici centesimi di secondo su Augert.

All'inizio della seconda manche, la lotta appariva quindi ristretta all'americano e al francese. Palmer, vincitore a sensazione della gara di coppa mondiale di St. Moritz, ha visto sfumare la possibilità di una seconda, clamorosa vittoria probabilmente a causa della tensione con cui ha effettuato la seconda discesa. L'americano è parso infatti troppo rigido in alcuni tratti e il risultato è stato che Augert, sceso in grande scioltezza, gli ha soffiato il trionfo superandolo di circa sei decimi di secondo.

t. s.

Ordine d'arrivo:
1. JEAN NOEL AUGERT (Fr) 50"65 + 49"65 = 100"30; 2. Tyrel Palmer (USA) 50"54 + 50"24 = 100"78; 3. Patrick Russel (Fr) 51"71 + 50"80 = 102"51; 4. Rick Chaffee (USA) 51"98 + 51"17 = 103"15; 5. Max Rieger (RFT) 53"45 + 51"52 = 104"97; 6. Walter Tresch (Svi) 53"99 + 51"52 = 105"51; 7. Rolando Thoeni (It) 53"14 + 52"46 = 105"60.

Crollo di Renato Longo nel ciclocross

Imola conferma Franco Livian

SERVIZIO
IMOLA, 7 febbraio

Dopo Cinisello e Brazzacco, Imola non ha fatto altro che confermare purtroppo quanto già si sapeva: Renato Longo non è più lui. L'atleta, che è stato per lunghi anni il valido alfiere del ciclocross italiano in campo internazionale, il prestigioso campione che ha conquistato cinque volte la maglia iridata, ha ormai imboccato malinconicamente il suo viale del tramonto.

Il campione d'Italia si batte ancora con smisurato orgoglio e con disperato coraggio, ma la sua indomita volontà non basta a vincere il peso degli anni e soprattutto non basta a fronteggiare avversari più giovani, decisi, nettamente migliorati.

Oggi sullo scorrevole tracciato del Gran Premio Simca, in un pomeriggio inondato dal sole, Longo ha controllato la gara per la sua prima metà, mantenendone il comando, poi nel corso della quinta delle otto tornate, il tricolore non ha saputo resistere all'attacco di Livian, e del brillantissimo De Franceschi, e ha finito con il farsi battere anche dal bravo Vagneur, che ha superato con coraggio lo «choc» causatogli dal recente grave lutto familiare.

Le conclusioni della gara imolese confermano quindi il calo di Longo, la bella forma di Livian (dodicesimo successo stagionale), il costante progresso di De Franceschi e l'ottima condizione di Vagneur. Degli altri meritano un cenno Torresani, Potenza e Luciani, mentre Signorini, alle prese con dolori di stomaco, è rimasto un tantino in ombra al pari di Bianco.

Ventotto i partenti. Longo, Livian e De Franceschi insieme per quattro giri, poi Livian e De Franceschi attaccano e «lasciano» il tricolore. Nel combattuto finale uno scivolone di De Franceschi favorisce Livian, il cui successo però è pienamente meritato.

Alla manifestazione, ottimamente allestita dalla Imolese, ha assistito il selezionatore unico Rimedio.

Ordine d'arrivo:
1. Livian Franco (G.S. Pejo), km. 24 in 55'45"; 2. De Franceschi Giovanni (U.S. Daina Miera), a 3"; 3. Vagneur Franco (G.S. Pejo), a 10"; 4. Longo Renato (G.S. Salvarani), a 1'6"; 5. Torresani Luigi (Pedale Casalese), a 1'44"; 6. Potenza Michele (G.S. Germanvox) a 1'48"; 7. Luciano Luciani (G.S. G.B.C.), a 2'47"; 8. Signorini Dante (Pedale Pavese), a 2'47"; 9. Stolcini Enrico (Pedale Casalese), a 3'15"; 10. Ceglie Francesco (Peaale Casalese), s.t.

r. s.

A BENZINI LA CAMPESTRE DI CAMPOMORONE

CAMPOMORONE, 7 febbraio

(f. m.) Sui prati e tra i boschi di Campomorone, con una manifestazione organizzata dal Gruppo Sportivo La Sallera, è iniziata l'attività compestre dell'UISP genovese. Su un percorso veramente impegnativo, Claudio Benzini, dell'ACLI Martinez, ha battuto il favorito, Mauro Tonelli, della Gargiulo.

Nella categoria junior e senior, Claudio Solone, della UISP di Nervi, ha inflitto un netto vantaggio a Nicola Callà, del Gruppo Sportivo Ricciotti.

Ordine d'arrivo: Allievi: 1. Benzini Claudio (ACLI Martinez); 2. Tonelli Mauro (A.S. Gargiulo); 3. Barbieri Roberto (Libertas Busalla); 4. Rossetto (idem); 5. Maimone (idem). Categoria senior: 1. Solone Claudio (UISP Atletica Nervi); 2. Callà Nicola (G.S. Ricciotti); 3. Managò Vincenzo (idem); 4. Raggi Luigi (UISP Nervi); 5. De Jacovo (idem).

● BOCCE — Al termine della prima giornata del confronto internazionale di bocce Francia-Italia le due squadre sono in parità: 3-3.

Ben 1.075 i concorrenti al via

Kostner su Nones nella Marcialonga

SERVIZIO
TRENTO, 7 febbraio

Con una gara spettacolare, il carabiniere Ulrico Kostner, il fondista gardenese che lo scorso anno si laureò campione italiano della 50 chilometri, si è imposto sui 1075 concorrenti che stamane alle 8 da Moena hanno preso il via nella prima edizione della «Marcialonga» di 68 chilometri. Il suo tempo è stato di 3 ore 12'51" con una media oraria di km. 21,500, media inferiore a quelle che di consueto si registrano nelle prove di campionato di 50 chilometri.

Secondo miglior tempo è stato quello dell'altro gardenese, Livio Stuffer (3.14'16") che però è stato tolto dalla classifica perchè si era «dimenticato» di punzonare alla partenza.

Dello sbaglio di Stuffer, il primo a guadagnarne è stato Franco Nones. Nones avrebbe voluto vincere ma, come egli temeva, non è riuscito a tenere fino alla fine il ritmo imposto da Kostner. Gli è stato fianco a fianco, assieme a quasi tutto il drappello degli azzurri con Manfroi e Chiocchetti fino al cinquantesimo chilometro, poi Kostner ha allungato in scioltezza come se avesse appena cominciato la gara, concludendo sotto lo striscione d'arrivo con quasi cinque minuti di vantaggio sulla medaglia d'oro di Grenoble.

La fantastica maratona che non era circoscritta agli atleti già collaudati, cioè ai «professionisti» del fondo internazionale ha visto al via 1075 concorrenti giunti da ogni parte d'Italia e senza alcuna distinzione nè di età nè di attitudine.

Dopo l'arrivo del vincitore, gli altri concorrenti sono giunti sul traguardo a larghi intervalli.

Dei «cittadini» il più bravo è stato Pietro Dedroi di Valdobbiadene che ha terminato la gara in 3.35'34", quindicesimo della graduatoria.

Ordine d'arrivo: 1. Ulrico Kostner (C.S. Carabinieri), 3.12'51", kmh. 21,500; 2. Franco Nones (Fiamme Gialle Predazzo), 3.17'42"; 3. Franco Manfroi (Fiamme Oro Moena), 3.19'11"; 4. Renzo Chiocchetti (Fiamme Gialle Predazzo), 3.20'01"; 5. Oreste De Martini (C.S. Forestale Auronzo), 3.20'30"; 6. Alfredo Di Bona (V.F. Belluno), 3.22'01"; 7. Tommy Lindby (Svezia), 3 ore 22'59"; 8. Dino Alverà.

Franco Roy

IL CAMPIONATO DI BASKET

Battuta la Norda 93-64

Raga realizza: comoda l'Ignis

NORDA: Albonico (11), Regno, Sacco (4), Zucchieri, Rundo (9), Buzzavo (12), Benelli (2), Antonelli, Serafini (18), Bertolotti (8).
IGNIS: Rusconi (6), Flaborea (14), Polzot (5), D'Amico, Consonni, Vittori (8), Ossola (12), Meneghin (6), Bisson (16), Raga (26).
ARBITRI: Bianchi (Livorno), Allegretti (Firenze).
NOTE: tiri liberi: 16 su 22 (N); 13 su 16 (I); usciti per 5 falli: s.t. 13' Bertolotti.

DAL CORRISPONDENTE
BOLOGNA, 7 febbraio

L'incompleta Norda è riuscita a far più di quel che si prevedeva, ma alla fine è logico che l'Ignis abbia comodamente vinto per 93 a 64. Il merito dei bolognesi è stato di aver resistito per una decina di minuti: al 7' addirittura la Norda è passata in vantaggio per 11 a 10. Poi i campioni hanno allungato e concluso il primo tempo in testa: 43 a 27. Praticamente non c'è niente da dire sulla ripresa.

L'Ignis ha avuto una partenza fiacca: piuttosto impacciata nel tiro, poteva tuttavia dominare nei rimbalzi. Quindi ha comandato come ha voluto. Ha avuto nel solito Raga un realizzatore eccezionale: nella ripresa ha infilato otto canestri consecutivi. Buona la regia nella prima parte di Vittori ed efficaci sotto tabellone Meneghin e Bisson.

La Norda ha avuto in Rundo l'elemento più impreciso nelle conclusioni: nei 20 minuti iniziali un canestro su sette tiri. Si è difeso nei rimbalzi Serafini; una discreta partita l'ha combinata Albonico.

f. v.

RISULTATI

All'Onestà-Livorno 88-63; Forst Cantù-Eldorado 89-65; Tropicali-Cecchi 89-65 dopo tempo supplementare; Simmenthal-Splügen Reyer 91-87; Ignis-Norda 93-64; Snaidero-Fides 98-85.

CLASSIFICA

Ignis punti 28; Simmenthal 26; Forst 20; Fides 18; Splügen e All'Onestà 14; Snaidero 12; Pesaro 10; Eldorado e Norda 8; Livorno 6; Cecchi 4.

PALLAVOLO

RISULTATI

Casadio-Spem 3-0; Panini-CUS Milano 3-2; Arc Linea-Baby B. 3-1; Rennara-Bumor 3-1; Buscaglione-Bovoli 3-0; Ruini-Minelli 3-1.

CLASSIFICA

Ruini e Panini punti 28; Bumor 24; Rennara 22; Casadio 18; Baby B. 14; Arc Linea e Minelli 12; Buscaglione 10; CUS Milano e Spem 6; Bovoli 0.

Forst-Eldorado 89-65

Travolgente la rimonta canturina

FORST: Recalcati (23), Lazzari (2), Della Fiori (12), Farina (6), Viola (4), De Simone (13), Lienahrd (20), Marzorati (9).

ELDORADO: Orlandi (9), Bergonzoni (6), Rovati (8), Pellanera (2), Schull (28), Lombardi (6), Angelini (6).

TIRI LIBERI: 11 su 20 per la Forst; 11 su 18 per l'Eldorado.

USCITI PER 5 FALLI: Della Fiori al 19' (83-61); Rovati al 19'30" (86-61) e Bergonzoni al 19'59" (88-65).

ARBITRI: Stefanutti (Venezia) e Baletto di Genova.

SERVIZIO
CANTU', 7 febbraio

(t.c.) - Dopo una sbandata iniziale che ha portato la Forst a lasciare troppo spazio all'Eldorado, i canturini sono riusciti a rimontare e a sorpassare gli avversari infliggendo loro un passivo massimo di 28 punti (all'11' del secondo tempo) e infine a vincere l'incontro per 89 a 65 con 24 punti di vantaggio.

L'inizio della gara era favorevole agli ospiti che si portavano subito in vantaggio grazie a belle prodezze di Schull e Rovati. Il secondo tempo è stato di gran lunga migliore del primo. Della Fiori, Recalcati e Lienhard in questa seconda fase hanno fatto la parte del leone.

t. c.

Snaidero-Fides 98-85

Decisivo il forcing friulano

SNAIDERO: Melilla (22), Cescutti (12), Gergati (20), Paschini (6), Malagoli (14), Allen (24), Mauro.
FIDES: Gavagnin (4), Bufalini (12), Maggetti (17), Williams (18), D'Aquila (10), Errico A. (24), Jessi, Abbate, Errico V., Coen.
ARBITRI: Vietti e Marchesi di Pavia.
PERSONALI: Snaidero 22 su 30, Fides 11 su 20.

DAL CORRISPONDENTE
UDINE, 7 febbraio

Vittoria meritata della Snaidero, su una Fides solo a sprazzi all'altezza del suo normale standard di gioco. Oggi hanno fatto buon bottino anche Melilla e Gergati, e lo stesso Malagoli (il che non capita spesso).

Va detto che, accanto agli splendidi Errico e Maggetti, all'ancora valido Bufalini, gli ospiti si sono travati con un Williams alquanto nervoso, incapace di seguire il gioco dei compagni, salvo la seconda parte della ripresa, quando la sua classe ha avuto modo di farsi vedere. I friulani si sono sempre trovati in vantaggio, in un continuo saliscendi di punti.

A cinque minuti dalla fine, il forcing degli arancioni, diventava decisivo.

r. m.

Il «Simm» in extremis (91-87)

L'ingenuità costa cara alla Splügen

SPLÜGEN: Medeot (18), Ubiratan (24), Vianello (16), Guadagnino, Vaccher (2), Mauri (2), Meriati (17), Trevisan, Zavagno, Villetti (8).
SIMMENTHAL: Iellini (13), Brumatti, Papetti, Masini (20), Bariviera (14), Cerioni (2), Gaggiotti, Paleari, Giomo (22), Kenney (20).
ARBITRO: Ardito e Compagnone di Napoli.

DAL CORRISPONDENTE
VENEZIA, 7 febbraio

Dopo la clamorosa quanto inattesa sconfitta patita domenica scorsa a Bologna contro l'Eldorado, la Splügen si è ripresentata al suo pubblico come un'imputata alla sbarra. Con questo groppo sullo stomaco i veneziani hanno affrontato i prestigiosi giganti della carne in scatola, a loro volta ben consapevoli che oggi si giocavano l'ultima possibilità di mantenere i contatti con i «cosmonauti» dell'Ignis.

Da qui la scintilla che ha reso incandescente e splendido per agonismo e caparbietà l'intero match... al quale purtroppo centinaia e centinaia di persone hanno dovuto come al solito rinunciare per mancanza di posti.

Il primo tempo iniziava, come si dice, a fuoco pieno, con tutto uno spettacolare intrecciarsi di azioni rapide e benissimo impostate. I milanesi davano corso al loro «piano di lavoro» facendo perno sui loro specialisti del tiro a mezza distanza, riuscendo a passare in testa e a mantenercisi fino al 16' quando lo Splügen, con uno scatto orgoglioso, riusciva a scavalcarli, 38 a 37. Nella sarabanda di chiusura i canestri buoni si alternavano con straordinaria regolarità fino a giungere a chiudere questi primi venti minuti in parità: 50 a 50.

Nella ripresa ancora accessissimo si rinnovava l'impegno di entrambi i fronti, ma superati i primi dieci minuti (si era 70 a 70) faceva capolino un certo nervosismo non tanto per l'importanza della posta ma anche parte dovuto alla coppia arbitrale.

Al 18' e 45" lo Splügen era in testa 85 a 83, ma nell'ultima manciata di secondi commetteva alcune ingenuità come quella di incorrere in falli puerili e di perdere le palle che in quel momento potevano riuscire determinanti. Ciò dava via libera ai milanesi che passavano a condurre e quindi a vincere di misura, 91 a 87. Decisamente infelice l'arbitraggio.

Marino Marin

All'Onestà-Libertas Livorno 88-63

De Rossi decide

ALL'ONESTA': Cosmelli (13), Barlucchi, Zanatta, Nizza (10), Zanetti, Bovoni (17), Isaac (10), De Rossi (20), Gennari (12), Giroldi (8).
LIVORNO: Natali (2), Bernardini (10), Bartolome (16), Stefanini (12), Garibaldi, Chirico (8), Guidi (4), Guantini (2), Mariani (2), Nanni (7).
ARBITRI: Pottari e Cogliore di Messina.
NOTE: tiri liberi: All'Onestà 11 su 18; Libertas Livorno 17 su 20; uscito per 5 falli nella ripresa Stefanini all'11'10" (72-51).

MILANO, 7 febbraio

Partita senza infamia e senza lode per l'Onestà che ha colto un facile successo contro le matricole del Livorno. La partita non è stata piacevole e a tratti è apparsa noiosa. Il primo tempo si è concluso sul 47-35 per i padroni di casa. Top-scorer della partita il contropiedista De Rossi che ha infilati venti punti nel canestro avversario.

g. m. m.

RI-MOTORI-MOTORI-MOTORI-MO

Così si andrà in barca per diporto

La nuova legge per «navigare»

Esclusi dalla iscrizione e dalla licenza le jole, i pattini, i sandolini, i mosconi, ecc.

Le jole, i pattini, i sandolini, i mosconi e natanti simili, non provvisti di motore, sono esclusi dall'obbligo dell'iscrizione e della relativa licenza e potranno navigare entro il limite di un miglio dalla costa: lo prevede la nuova legge sulla navigazione da diporto, approvata in via definitiva dal Senato, e che interessa — secondo valutazioni del ministero della Marina mercantile — oltre 100.000 imbarcazioni tra grandi, medie e piccole, circa 400.000 appassionati del settore ed un notevole numero di industrie.

La legge precisa che dall'obbligo dell'iscrizione e della licenza sono anche esclusi i canotti pneumatici, le lance, le lancette e le altre imbarcazioni di lunghezza non superiore a 5 metri, anche se provvisti di motore della potenza non superiore a 20 cavalli o di vela di superficie complessivamente non superiore, in opera, a 14 metri quadrati. Ferma restando l'osservanza delle norme della sicurezza della navigazione e della vita umana in mare, questi natanti potranno navigare entro il limite di tre miglia dalla costa.

La legge, che differenzia le «imbarcazioni da diporto» dalle «navi da diporto» in base al tonnellaggio (rispettivamente di stazza lorda sino alle 50 tonnellate e di stazza lorda superiore alle 50 tonnellate), verrà applicata sia alla navigazione nelle acque marittime, sia in quelle interne. La legge si compone di 55 articoli.

La dichiarazione di costruzione delle imbarcazioni da diporto è facoltativa per quelle di stazza non superiore alle 5 tonnellate.

Il provvedimento, per la parte relativa all'iscrizione ed abilitazione, prevede, tra l'altro: che ove l'imbarcazione da diporto da iscrivere sia stata prodotta in serie, è sufficiente la presentazione all'autorità competente di copia del certificato di stazza del prototipo dell'imbarcazione stessa; che gli stranieri e le società estere possono ottenere l'iscrizione di unità di loro proprietà, purchè eleggano domicilio presso l'autorità consolare dello Stato al quale appartengono o presso un ente od associazione nautica riconosciuti; che le visite periodiche per l'abilitazione delle unità sono effettuate ogni 5 anni.

Le imbarcazioni e le navi da diporto sono abilitate alla navigazione, mediante rilascio di apposita licenza, nei seguenti limiti: nelle acque interne ed in quelle marittime entro tre miglia dalla costa; nelle acque interne ed in quelle marittime oltre venti miglia dalla costa.

I motori amovibili di qualsiasi potenza, da applicare alle imbarcazioni, sono soggetti a collaudo da parte delle competenti autorità.

Non è richiesta alcuna abilitazione per comandare o condurre i natanti nei seguenti casi: per le imbarcazioni tipo jole, sandolini, canotti, lancette e simili, e in genere le imbarcazioni a remi; per le imbarcazioni di stazza lorda sino a 3 tonnellate purchè non provviste di motore entro o fuoribordo di potenza superiore a 20 cavalli, per navigazione entro 3 miglia dalla costa, se condotte da chi abbia compiuto i 18 anni; per le imbarcazioni da diporto a vela di stazza lorda sino a 3 tonnellate, entro i limiti consentiti alle navi costiere, se condotte da chi abbia compiuto i 18 anni, o entro le 3 miglia, se condotte da chi abbia compiuto i 14 anni.

Negli altri casi per il comando e la condotta di imbarcazioni e navi da diporto occorrerà una «patente», che potrà essere rilasciata dalle capitanerie di porto, dagli uffici circondariali marittimi, dalle altre autorità marittime a ciò delegate, dalle direzioni compartimentali della motorizzazione civile.

Non saranno ammessi agli esami per le abilitazioni, gli affetti da malattie o minorazioni che impediscano di svolgere con sicurezza le mansioni richieste.

NESSUN NUOVO MODELLO DELLA OPEL «REKORD»

La Adam Opel ha ufficialmente smentito che stia per essere lanciato un nuovo modello della «Rekord».

La vettura — informa la casa — «non subirà cambiamenti almeno per tutto il 1971, a causa essenzialmente del continuo successo ottenuto da questa macchina su tutti i mercati mondiali, come testimoniano le unità prodotte e vendute negli ultimi due anni, e precisamente 245.613 nel 1969 e 263.522 nel 1970».

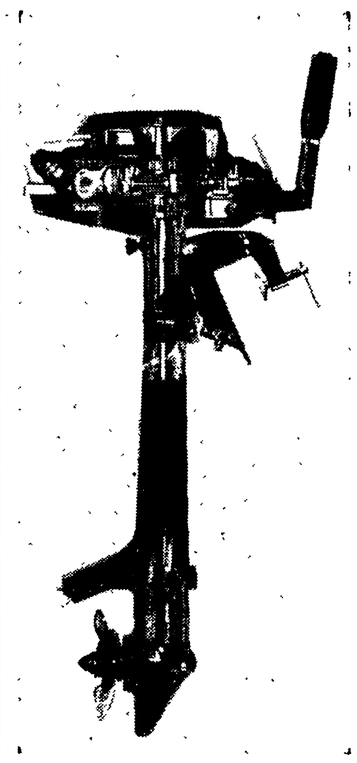
Le novità Carniti al Salone nautico di Genova

Un piccolo fuoribordo in scatola di montaggio

Si tratta dell'ormai collaudato 3HP - Lo si può acquistare in una volta sola (risparmiando 25.000 lire) oppure gruppo per gruppo - Altri 4 motori nuovi

La Carniti al Salone di Genova ha presentato quattro motori completamente nuovi e una versione in scatola di montaggio dell'ormai collaudato 3 HP.

I fuoribordo di nuovo tipo sono un 14 HP diesel da lavoro, che sarà apprezzatissimo dai pescatori, un 55 HP a tre cilindri, un 115 a quattro cilindri e un 160 HP da competizione a sei cilindri in linea.



Lo spaccato del fuoribordo Carniti 3 HP.

Il 14 HP è un monocilindrico a ciclo diesel di 540 cc., che sviluppa la massima potenza a 3.000 giri al minuto, pesa 80 kg.; il 55, invece, è un tipico motore da diporto molto leggero (pesa 58 kg.) di 653 cc., il regime massimo è di 5.500 giri, dispone di un sistema di accensione elettronica.

Per il 115 siamo nel campo dei fuoribordo eccezionali: 1471 cc., 115 HP a 6.000 giri al minuto, accensione elettronica e 95 kg. di peso.

Il 160, infine, è un motore da corsa, che viene venduto come tale con piede e carenatura speciali; la cilindrata complessiva è di 1981 cc., la potenza massima è appunto di 160 cavalli a 6.000 giri, pesa 120 chili; l'accensione elettronica è, in questo caso, più che mai d'obbligo.

La casa ci tiene ad affermare che tutte le potenze denunciate sono all'elica, cioè effettive. Comunque, seguendo una consuetudine già vecchia di alcuni anni, la Carniti collauderà per tutto il 1971 questi motori per poi immetterli sul mercato sicuri sotto ogni aspetto per la stagione nautica '72.

I prezzi, che peraltro si preannunciano relativamente competitivi, non sono stati ancora resi noti. Il fuoribordo più interessante presentato allo stand Carniti, è stato tuttavia il 3 HP in scatola di montaggio.

Si tratta di un motore già da tempo sul mercato e quindi oltremodo collaudato. E' un monocilindrico a due tempi di 69 cc. che sviluppa 3 HP a 3500-4000 giri al minuto, pesa 10 kg. e consuma 1 litro di miscela all'ora, dispone di un serbatoio separato di 9 litri di capacità.

La scatola di montaggio consente di acquistare i pezzi del motore volta per volta senza dover affrontare la spesa complessiva in un sol colpo, e inoltre si ha modo di divertirsi in un modo nuovo e utile, dato che le norme per il montaggio sono semplici e le parti più complesse vengono fornite già parzialmente assemblate.

I gruppi di pezzi, da montarsi in un ordine prestabilito, sono 15 e il costo per ogni gruppo può raggiungere al massimo le 20.900 lire compresi gli attrezzi. Il prezzo di acquisto di tutti i gruppi in una sola volta è di 87.000 lire, quindi inferiore di circa 25.000 lire alla somma dei prezzi dei singoli gruppi.

M. Q.

Presentata a Key Biscayne

Radar e periscopio per l'auto sicura

Un'automobile specialmente concepita per la sicurezza di chi la usa, piuttosto che per la velocità, è stata presentata ai parlamentari di 25 Stati dell'unione americana in occasione della riunione, a Key Biscayne, in Florida, del Consiglio nazionale per la sicurezza degli automezzi, un organismo che ha soltanto poteri consultivi.

Il prototipo presentato ai parlamentari ha una forma cilindrica, è fornito di un periscopio che permette all'autista di vedere comodamente cosa succede dietro l'automobile e speciali paraurti (costruiti in un sol pezzo di metallo con rinforzi di acciaio) azionati da radar, che sporgono dall'automobile quando questa incontra improvvisamente un ostacolo, in modo da assorbire il colpo.

L'automobile in questione — costruita dalla «Fairchild Hiller Aircraft Co.» — ha anche un'uscita di sicurezza ed è concepita per «resistere» a scontri che avvengano fino ad una velocità di 80 chilometri all'ora.

Oltre alla «Fairchild», si occupano della costruzione di automobili «sicure» anche società come la «General Motors», e la «AM», che costruisce normalmente parti di autovetture.

Tutte queste automobili, che per ora sono al massimo allo stadio di prototipi, verranno poi presentate al Dipartimento dei trasporti e qualcuna potrà essere prodotta in serie verso il 1975.

La Casa americana ha festeggiato i 46 anni di attività

Dalla Terra al Sole con i cavi di 35 milioni di auto Chrysler

Il coupé Newport Royal è stato la 35 milionesima Chrysler uscita dalla catena di montaggio. Eccolo affiancato alla prima Chrysler modello 1924.

Con la Chrysler Newport Royal coupé due porte, uscita qualche giorno fa dalle catene di montaggio dello stabilimento di Jefferson, sono 35 milioni le vetture prodotte dalla Chrysler negli Stati Uniti, nel corso dei 46 anni di attività della casa.

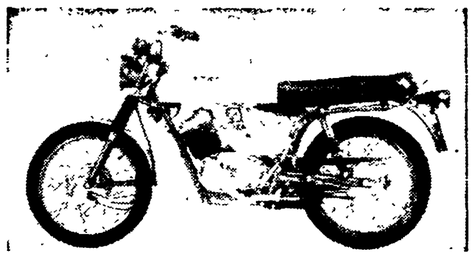
Ad attendere la Chrysler Newport al termine della catena di montaggio erano Eugene A. Cafiero, vice Presidente del Gruppo per gli Stati Uniti e il Canada, e la prima Chrysler Six, costruita sulla stessa catena 46 anni fa. La similitudine tra le due vetture comunque, si arresta al nome: la Chrysler del 1924 era equipaggiata con un motore da 68 CV, il motore del modello 1971 ne sviluppa 275, oppure, in opzione, 300 o addirittura 375.

La Chrysler del 1924 era disponibile in sei colori; il modello attuale permette di scegliere tra venti, abbinati a sette colori diversi per il tetto rivestito in vinile. La Chrysler Six era fornita di un solo tergicristallo e di un solo fanalino posteriore; la Chrysler di oggi, tra le sue cento opzioni, può anche disporre di un lavafari con tergifari elettrico.

Nei 46 anni trascorsi tra la prima e la 35 milionesima vettura, sono stati laminati, pressati e stampati più di 36 milioni di tonnellate di acciaio; sono stati impiegati 7 milioni di tonnellate di ferro, 3 milioni di tonnellate di gomma, 1 tonnellata e mezza di vetro e 525 milioni di litri di vernice. I 70 milioni di miglia di cavo usato per gli impianti elettrici delle vetture Chrysler nel corso di questi 46 anni potrebbe unire la terra al sole. Il tessuto usato per gli interni potrebbe rivestire la metà dei divani degli Stati Uniti, e Manhattan Island si troverebbe ricoperta per ben due volte dalla moquette usata per i pavimenti. L'una in coda all'altra, i 35 milioni di vetture costruite dalla Chrysler Corporation abbraccerebbero per cinque volte la terra all'equatore.

La Guzzi ha cominciato le consegne

Due «Stornelli» solidi e sicuri



Lo «Stornello 125» della Moto Guzzi.

Nelle prime tiepide giornate di sole, quando le motociclette cominceranno a scorrazzare allegramente per le strade, vedremo certamente anche i nuovi «Stornelli» della Guzzi. La casa di Mandello Lario ha infatti iniziato in questi giorni la consegna dei due modelli, da 125 e 160 cc., due macchine dalle caratteristiche pressochè identiche, dotate di una meccanica semplice e assai solida.

Le soluzioni tecniche sono quelle classiche, con la aggiunta di alcuni ritrovati d'avanguardia, che perfezionano al massimo il sistema. Il motore è infatti un monocilindrico a quattro tempi ad aste e bilancieri, arricchito, però, di quegli accorgimenti che valgono a metterlo sul piano della massima attualità.

L'abbondante uso di leghe leggere, la testa emisferica con valvole inclinate di 35°, il carburatore con vaschetta incorporata e presa d'aria a cartuccia come nelle auto, il cambio a cinque marce, il telaio molto raccolto, il serbatoio realizzato mediante un sistema che permette di ottenere l'intera calotta in un solo pezzo, le ruote da soli 17", l'installazione dei contagiri, fanno degli «Stornelli» macchine assai interessanti, che offrono prestazioni notevoli e varie.

Sbaglierebbe, tuttavia, chi cercasse nelle due nuove macchine della Guzzi prestazioni «sbalorditive». Gli «Stornelli» sono motoleggere relativamente «tranquille», le cui principali caratteristiche sono la solidità e la sicurezza. Ciò non vuol naturalmente dire che manchino di una adeguata brillantezza. Al regime di 7.400 giri, ritenuto dalla Casa l'*optimun* per il buon uso del motore, il 125 raggiunge i 105 km/h, mentre il «160» tocca i 110. Queste velocità si ottengono guidando a busto eretto. In posizione abbassata e tirando il motore a 8.000 giri si tocca i 118 e i 125 km/h.

Queste in sintesi le altre principali caratteristiche comuni ai due motocicli: compressione 9,1 : 1; capacità serbatoio 13,5 litri; autonomia 350 km; frizione a dischi multipli in bagno di olio; trasmissione primaria a ingranaggi, secondaria a catena; telaio in tubi di acciaio a struttura mista, monotrave e a doppia culla aperta; sospensione anteriore con forcella teleidraulica, posteriore con forcellone oscillante e ammortizzatori teleidraulici; peso in assetto di marcia kg. 113; pendenza massima superabile 35 per cento.

Nel «125» la potenza massima è di 13,4 CV a 7.400 giri e il consumo di 3,7 litri per 100 km; nel «160» la potenza, sempre a 7.400 giri, è di 16,2 CV e il consumo di 3,8 litri per 100 chilometri.

Il prezzo del «125» è di lire 267.500; quello del «160» di lire 278.000.

Vetture elettriche in Giappone contro l'inquinamento

L'Ente giapponese per la scienza industriale e la tecnologia ha annunciato di avere allo studio un programma per lo sviluppo di automobili e di autobus elettrici da mettere in circolazione entro cinque anni nel quadro della lotta contro l'inquinamento atmosferico.

Secondo l'annuncio, tali automezzi potranno viaggiare alla velocità massima di 60-80 chilometri orari ed avranno una autonomia tra i 130 e i 250 chilometri.

Il programma dell'ente, la cui realizzazione prevede una spesa di oltre otto miliardi di lire, contempla anche la realizzazione di un camion leggero, a due posti, capace di trasportare un carico di 200 chilogrammi, su una distanza massima di 200 chilometri, alla velocità di 70 chilometri orari.

I prototipi di queste vetture saranno disponibili nel 1973.

Rubrica a cura di Fernando Strambaci