Più interessante del previsto la «24 Ore» di Le Mans

Vittoria delle Porsche Ferrari oltre l'attesa

Dietro le vetture di Marko-Van Lennep e di Attwood-Muller due «512» del «Cavallino»

SERVIZIO

LE MANS, 13 giugno

Ecatombe di auto e di nomi illustri nella 39ª edizione della «24 ore» di Le Mans conclusasi nel primo pomeriggio di oggi. Fuori i grossi calibri e primi fra tutti il messicano Pedro Rodriguez e l'inglese Jacky Oliver, su Porsche 917, grandi mattatori della gara fino alla 14ª ora; fuori dopo cinque ore la Ferrari 512 elaborata dall'americano Roger Penske affidata all'esperto di Indianapolis Mark Donohue e quindi la Ferrari di Juncadella-Vaccarella, ha vinto, peraltro a tempo di record la Porsche 917 affidata all'austriaco Helmut Marko ed all'olandese Gys Van Lennep. Una vittoria, la loro, ampiamente meritata anche se favorita dall'improvviso e forzato forfait dei «big». Marko e Van Lennep, che nella prima parte della gara avevano corso al risparmio, hanno finito stabilendo il nuovo record assoluta della corsa, coprendo 396 giri, per un totale di 5.335 km. ad una media di 222,305 km. orari. Il precedente record era stato stabilito nel 1967 dalla Ford GT-40

Al secondo posto, la 917 affidata all'inglese Richard Attwood ed allo svizzero Gerber Muller, con un netto distacco dai vincitori.

Al terzo e quarto posto due Ferrari 512, e poco importa che la casa di Maranello non sia stata ufficialmente presente alla corsa. La Ferrari ha reso oggi la vita veramente dura alla Porsche ed il terzo e quarto posto conquistati rispettivamente dalla coppia americana Posey-Adamowicz e da quella inglese Craft-Weir, costituisce una prestazione di tutto rispetto.

La corsa, che era filata via abbastanza monotona, tale era la superiorità di Rodriguez e Oliver, si è improvvisamente accesa alla 14ª ora quando la loro Porsche 917, fino a quel momento nettamente prima dinanzi a quella di Attwood-Muller, ed alla Ferrari 512 di Juncadella e Vaccarella, si fermava ai box e non ripartiva più. A questo punto Vaccarella forzava la sua Ferrari e si portava in testa, accendendo le speranze dei tifosi italiani, oggi numerosissimi. Ma il sogno di Vaccarella non durava più di mezza ora. La macchina dava segni di cedimento ed era poi costretta al ritiro per noie al differenziale.

Alle 4 il risvolto definitivo della corsa. La Porsche di Marko Van Lennep, che alle due viaggiava ancora in quarta posizione, balzava improvvisamente al comando. Da questo momento la 39ª edizione di Le Mans perdeva molto del suo smalto. Viaggiando con regolarità, i battistrada dimostravano di potercela fare ed alle 6, continuavano a girare in testa ed a aumentare il loro vantaggio, su un sorprendente Amon, autore insieme al compagno di squadra Beltoise, di una spettacolare rimonta con la Matra Simca 660. Terza era la Porsche 917 di Attwood-Muller, seguita nell'ordine dalle Ferrari di Posey e Craft.

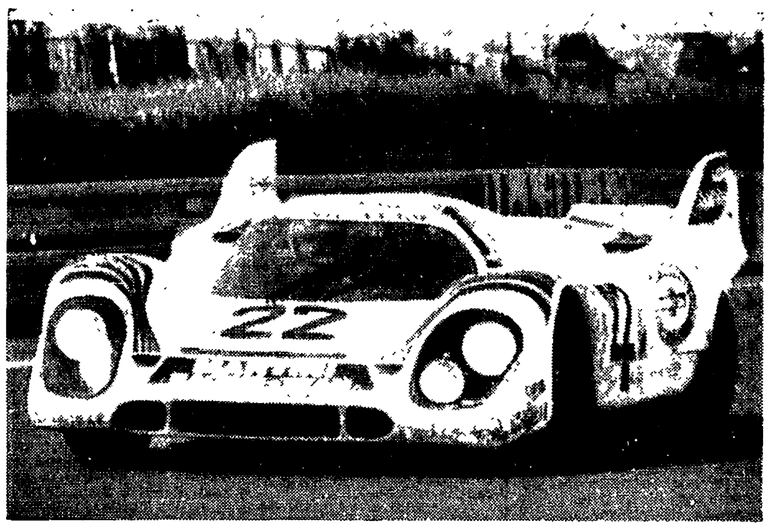
Ad otto ore dalla fine il campo delle vetture in gara si era ridotto a ventidue. La folla richiamata dalla giornata particolarmente bella, nereggiava nuovamente sulle tribune e non nascondeva di nutrire speranze su una vittoria della francese Matra.

A quattro ore dalla fine i sogni francesi svanivano: la Matra di Beltoise era infatti costretta al ritiro mentre in testa la lotta era ormai ristretta fra la Porsche di Marko e quella di Attwood, con le Ferrari terze e quarte.

Le ultime tre ore nulla cambiavano nelle posizioni di testa, mentre si assottigliava ulteriormente il campo delle vetture in gara. Al traguardo ne arriveranno tredici.

r. q.

Classifica:
1. Porsche 917 (Marko-Van Lennep) 5.335,313 chilometri, media 222,304 (primato assoluto); 2. Porsche 917 (Attwood - Mueller) 5.308,348; 3. Ferrari 512 (Posey-Adamowicz) 4.922,090; 4. Ferrari 512 (Craft-Weir) 4.758,138; 5. Ferrari GTB (Chinetti-Grossman) 4.218,752; 6. Porsche 911S (Touroul-«Anselme») 4.111,345; 7. Porsche 907 (Brun-Mattli) 4.110,064; 8. Porsche 911S (Mazzia-Barth) 4.077,368; 9. Porsche 911S (Messange - «Gedehem»); 10. Porsche 911S (Koob-Kremer); 11. Porsche 911S (Verrier-Foucault); 12. Porsche 911S (Vestey-Bond); 13. Porsche 911S (Waldegaard-Cheneviere).



LE MANS — La Porsche 917 dei vincitori Marko e Van Lennep impegnata nell'ultimo giro della gara.

Il torneo di Wimbledon è alle porte

Kodes sfida sull'erba i big Newcombe e Laver

Nella contesa possono inserirsi anche Nastase, Taylor e Metreveli - Il prestigioso successo di Barazzutti nel singolo juniores al Roland-Garros

Conclusi i Campionati internazionali di Francia, incombono quelli di Gran Bretagna. Dal Roland Garros a Wimbledon. Due tappe per il «Grande Slam», due appuntamenti per il miglior tennis.

A Parigi ha vinto Jan Kodes ripetendo il successo del 1970, quello stesso Kodes il cui nome, in occasione dei recenti «Internazionali» d'Italia, accostammo all'altro, celeberrimo, di Jaroslav Drobny. E non a torto. Se è vero, infatti, che Kodes non possiede il genio, l'inventiva, l'«arte» — se tale espressione ci è consentita — del grande connazionale, è pur vero che è in grado di esprimere una mobilità e di concepire una nozione del gioco da lasciare stupiti. E ciò in coerenza con i più moderni dettami tennistici.

L'anno scorso il praghese aveva battuto in finale Boro Franulovic, capellone estroso e felice in certe invenzioni sul rettangolo, in un match, tuttavia, non all'altezza della fama del *Roland Garros*. Quest'anno invece la vittima è stata Ilje Nastase, romeno introverso e geniale, potente e ricco di personalità, amatissimo da folte schiere di *fans*. E la finale è stata degna di quelle del passato che — per restare nel dopoguerra — hanno visto vincere l'ungherese Asboth ('47), gli americani Parker ('48 e '49), Patty ('50) e Trabert ('54 e '55), il grande Drobny ('51 e '52), gli australiani Rosewall ('53 e '68), Hoad ('56), Rose ('58), Laver ('62 e '69), Emerson ('63 e '67) e Stolle ('65), lo svedese Davidsson ('57), il nostro Pietrangeli ('59 e '60) e Manolo Santana ('61 e '64). Un *palmarè* di tutto rispetto nel quale il gioco intelligente di Jan Kodes ha trovato splendida cornice.

Ma Parigi non merita che si dica solo di questo cecoslovacco. Parigi ci ha concesso — a noi italiani così moderatamente baciati da gioie tennistiche in questi ultimi anni — una grossissima soddisfazione: la vittoria dell'alessandrino Corrado Barazzutti nel torneo riservato agli juniores. Il piccolo e magro ragazzo ha avuto la meglio in finale su uno di quei *superman* britannici che vanno in giro per il mondo esibendo capacità atletiche che raramente hanno la pari. Stephen Warboys è, in un certo senso, un mini-Taylor. E' difatti assai dotato nel servizio (abitudine all'erba) e nel gioco sotto rete. In effetti Corrado ha parecchio sofferto gli attacchi del britannico. L'ha comunque misurato e pesato e, conosciutane l'azione monocorde, l'ha fatto ballare ben bene in virtù di una superiore sapienza tecnica e tattica.

Bravo Barazzutti. Se riflettiamo sulla breve strada percorsa dai nostri atleti maggiori (di cui abbiamo già detto) c'è di che rallegrarsi. Chissà che da campione di 3ª categoria ('69), ancora di 3ª e quindi di 2ª ('70) quest'anno non possa contendere a Panatta il primato assoluto.

Ma, come abbiamo detto all'inizio, Wimbledon incombe. Il principe dei tornei, il vero, autentico campionato del mondo di tennis è alle porte. Nato nel 1877, questo celeberrimo torneo continua a roccogliere i migliori specialisti mondiali. Che ha sempre, d'altronde, raccolto salvo nel periodo che il tennis non è stato «open», cioè aperto a dilettanti e professionisti. Vanta comunque una storia assolutamente di prim'ordine e, da solo, può offrire gloria imperitura.

Il grande «Big» Bill Tilden, il numero 1 di tutti i tempi, vi trionfò 3 volte ('20, '21, '30) e così Fred Perry ('34, '35, '36). Quattro vittorie vi ha ottenuto Rod «Rocket» Laver ('61, '62, '68, '69), 2 vittorie Lewis Hoad ('56 e '57), John Newcombe ('67 e '70) e Roy Emerson ('64 e '65). Altri vincitori sono gli americani Savitt, Seixas, Trabert, McKinley, il cèco Jaroslav Drobny, gli australiani Sedgman e Cooper e, ultimo degli europei, Manolo Santana.

Tornerà l'Europa a vincere grazie al suo gioiello Kodes? Francamente pensiamo di no. Sull'erba Newcombe e Laver torneranno a essere praticamente invincibili. La loro battuta aumenterà di potenza e di valore (in punti) almeno del 30%. Altri validi competitori europei dovrebbero essere Nastase e Taylor se questo ultimo si sarà ripreso dall'incidente patito a Palermo, e il redivivo sovietico Metreveli, glorioso veterano, vincitore giusto sabato di Jan Kodes (!) a Praga in Coppa Davis.

E gli azzurri? Il solo ammesso direttamente al tabellone finale è Panatta. Che, se avrà ripreso un po' di condizione, potrebbe far valere la eccellente battuta e, perchè no?, la mobilità. Gli altri dovranno dissanguarsi nell'estenuante torneo di qualificazione che prende il via oggi. Anche Pietrangeli. Eh sì! Anche Nicola, per il quale la gloria passata non conta. Contano, infatti, solo le classifiche.

Remo Musumeci

Nella semifinale del gruppo A di zona europea

Davis: i cechi piegano l'URSS

I padroni di casa si sono assicurati l'ingresso in finale col punteggio di 4 a 1

DAL CORRISPONDENTE

PRAGA, 13 giugno

Eliminando i forti tennisti sovietici, la Cecoslovacchia si è assicurata oggi, dopo 23 anni, l'accesso alla finale del gruppo A di zona europea di Coppa Davis. Il punteggio finale è stato di 4 a 1 in favore dei padroni di casa, che si sono aggiudicati tre singolari e il doppio mentre l'unico punto dei sovietici è quello conquistato da Metreveli contro Kodes.

In parità dopo la disputa dei due primi singolari, cecoslovacchi e sovietici avevano interrotto ieri sera il doppio al termine del quarto set, quando le due coppie si trovavano in parità.

Questo pomeriggio il match è ripreso e i locali si sono brillantemente aggiudicati il set decisivo, portando in vantaggio la propria squadra. Subito dopo Kodes è ridisceso nuovamente in campo per l'incontro di singolare con il sovietico Korotkov. Il cecoslovacco ha vinto il primo set con un secco 6-0 e il secondo per 6-3. A questo punto Kodes ha cominciato a dar segni di stanchezza e il suo avversario ha cercato di approfittarne. Korotkov è andato così in vantaggio ma Kodes ha ribattuto colpo su colpo portandosi in parità (5-5), quando il pubblico fino allora silenzioso ha cominciato a urlare dando la carica psicologica al proprio beniamino. Kodes ha siglato la vittoria finale dei cecoslovacchi vincendo due games consecutivi (7-5).

Contrariamente al previsto, nel tardo pomeriggio è stato disputato anche l'ultimo incontro di singolare fra Pala e Metreveli. Dopo che il cecoslovacco si era aggiudicato i primi due set, Metreveli è caduto in una fase di gioco, si è fatto male ad una gamba e si è ritirato.

Kodes, pur sconfitto nel primo singolare da Metreveli, è stato il vero protagonista di questo incontro. Nel doppio i sovietici sono sembrati più affiatati e ciò dà la misura della prestazione di Kodes che, nonostante lo scarso contributo di Kukal, ha portato al successo i propri colori. Nel singolare decisivo Kodes ha confermato ancora una volta le sue grandi qualità e ha spalancato alla Cecoslovacchia le porte della finale. L'altra finalista sarà la squadra vincitrice di Spagna - Francia.

Questi i risultati: Frantisek Pala (C.) - Vladimir Korotkov 6-3, 6-4, 7-5; Alexander Metreveli (URSS) - Jan Kodes (C.) 7-5, 3-6, 4-6, 7-5, 6-3; Kodes-Kukal (C.) - Metreveli-Likhacev (URSS) 3-6, 6-4, 2-6, 7-5, 6-3; Kodes - Korotkov 6-0, 6-3, 7-5; Pala - Metreveli 6-0 6-4.

s. g.

Motonautica al Viverone

Titolo europeo al cremonese Carlino

SERVIZIO

VIVERONE, 13 giugno

Sullo specchio d'acqua di Viverone, in una splendida giornata, si è disputato il campionato europeo riservato ai fuoribordo sport classe 1500.

Per il campionato europeo il confronto si è avuto tra squadre italiane, e non essendo in gara alcun pilota straniero i protagonisti sono stati il siciliano Guglielmo Tobino e il cremonese Sandro Carlino.

Tobino, dopo essersi aggiudicato la prima delle quattro prove regolamentari, si è dovuto arrendere a Sandro Carlino su scafo Clerici azionato da un motore Mercury che ha dominato le rimanenti tre prove aggiudicandosi così il titolo con punti 1200 contro i 1000 di Tobino e i 225 di Franco Perruca.

Nella terza e quarta prova del campionato italiano degli entrobordo classe 1300, Giuseppe Roda (Molinari-Alfa Romeo) ha dominato in entrambe le *manches*, la prima volta davanti a Facchini, Santamaria, Franco Caini, col tempo di 12'33"1/10, media km 96,880 e l'altra con alla sola Santamaria e Facchini col tempo di 12'47"2/10

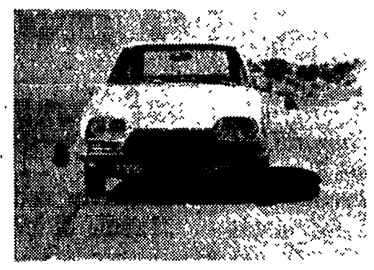
Nella terza e quarta prova anche per i «racers» da 1500 cc., mentre e ancora Roda (Molinari-Alfa Romeo) che si aggiudica la prima prova in 10'56"9/10 alla media di km 109,600, nella seconda si registra per vari ritiri un assoluto di Facchini (Molinari-Alfa Romeo) in 11'48"3/10, media km. 101,604.

Nelle gare nazionali riservate alla nuova serie dei fuoribordo in plastica della Cicala Bertinetti di Torino azionati da motori Carniti e dei «racers» 2500 della serie Lancia Flaminia, si sono avute le doppiette di Augusto Panzeri davanti a Rosso, Valdata, Troglio, Riva nei fuoribordo, e di Roberto Maurelli nei «racers» 2500 seguito da Preda, Bertinetti, Martinetti

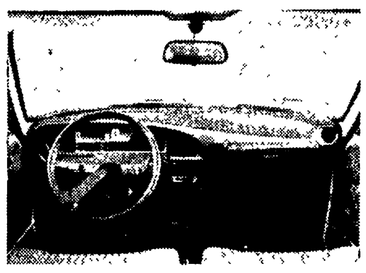
br. bog.

RI - MOTORI - MOTORI - MOTORI - MO

Arriva dalla Francia la più attesa «vettura dell'anno»



Citroen «GS»: la sofferenza sta per finire



Una prova su strada che ha confermato i pregi di questa nuovissima trazione anteriore - Una cilindrata contenuta e buone prestazioni - La questione dei prezzi

Presentata al 57° Salone dell'automobile di Parigi, eletta subito dopo «vettura dell'anno» da una giuria di giornalisti specializzati, la Citroën «GS» è diventata in breve tempo l'automobile più desiderata da quanti hanno bisogno di una vettura intorno ai mille cc di cilindrata.

Nonostante che dalla sua nascita abbia subito già due aumenti di prezzo, la «GS» continua infatti ad essere una vettura tra le più richieste, tanto che mai come per la «GS» alla Citroën-Italia si è parlato di *sofferenza*. Sofferenza è un termine del linguaggio commerciale che sta ad indicare l'impossibilità di accontentare un cliente e gli ordini «in sofferenza» alla Citroën sono migliaia e migliaia.

Per questo i dirigenti della Citroën-Italia hanno deciso di organizzare una «prova su strada» che fosse qualcosa di più di una semplice occhiata alla macchina, in coincidenza con l'assicurazione dalla Francia che cinquemila «GS» arriveranno entro l'anno e che altre migliaia seguiranno. I clienti, dunque, non dovranno *soffrire* più ed i termini di consegna non solo non saranno più di otto mesi, ma andranno a mano a mano riducendosi.

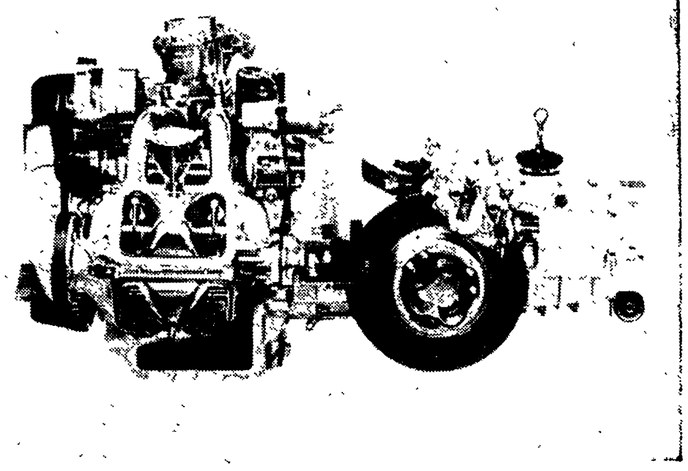
Della Citroën «GS» si è già parlato ampiamente. La prova, su un percorso misto di 150 chilometri, non ha fatto altro che confermare le prime positive impressioni. Nonostante il prezzo aumentato (quello di listino della «GS» *Confort* è passato da 1.150.000 lire a 1.208.000 lire e quello della *Club* è di 1.302.000 lire) la «GS» è una vettura che per le prestazioni, il confort, le contenute spese di esercizio (18.735 lire la tassa annua di circolazione, consumo di litri 9,6 di benzina per cento chilometri se si viaggia ad una velocità intorno ai 110 chilometri orari) giustifica l'entusiasmo suscitato.

Non si tratta soltanto di questioni di linea, anche se nell'affermazione della «GS» l'estetica ha giocato non poco. La «GS» è una vettura veramente eccezionale sotto tutti gli aspetti. Unisce ai vantaggi della trazione anteriore quelli del raffreddamento ad aria, senza che questo aumenti la rumorosità, tanto che proprio la silenziosità del motore è una delle prime cose che colpiscono durante le prove. Se si pensa poi che il propulsore, un superquadro a quattro cilindri orizzontali contrapposti di soli 1015 cc, consente di raggiungere i 147 chilometri orari, ci si rende conto delle ragioni del successo di questa berlina che può ospitare comodamente cinque persone e che la casa, senza esagerazioni, ha definito una vettura «nuova dal motore al paraurti posteriore».

Se c'è un appunto che si può fare alla «GS» è che, per supplire alle non elevate doti di ripresa, richiede un frequente uso del cambio — a quattro velocità — difetto del resto che non è considerato tale da molti automobilisti italiani che proprio se usano il cambio si sentono alla guida di una automobile.

D'altra parte il problema del frequente uso della frizione e del cambio è stato in un certo senso risolto con la messa a punto, per chi lo vuole, di un convertitore di coppia idraulico (Ferodo sistema Verto). E' dotato di un cambio a tre velocità tutte sincronizzate, che se semplificano la guida con l'abolizione del pedale della frizione riducono tuttavia le prestazioni. Con il convertitore di coppia, infatti, la velocità massima passa da 147 a 144 chilometri orari, i 400 metri con partenza da fermo si coprono in 22 secondi invece che in secondi 20,4, il chilometro con partenza da fermo richiede 40,8 secondi invece di 38,1 secondi.

Per il resto si diceva — e sembra per il momento da escludersi che la Citroën immetta sul mercato un modello con un motore di maggior potenza — la «GS» è una vettura eccezionale, nella quale ogni particolare è stato attentamente curato, a cominciare dal bagagliaio squadrato (64 chili di bagaglio) con un comodissimo sistema di apertura, per passare al perfetto sistema che consente di variare l'altezza da terra della vettura, per finire alla strumentazione veramente molto raccolta e curata. Basti dire che la «GS» è dotata di un tachimetro che non solo indica la velocità, ma anche la marcia da impiegare e la distanza di arresto alle varie velocità. Ma su questi ed altri particolari converrà forse tornare.



Il propulsore della Citroën GS. Questo motore superquadro, in lega leggera, con tre supporti di banco, ha una potenza di 55,5 HP (DIN) a 6500 giri. Nella foto del titolo: la Citroën GS vista di fronte (a sinistra) e il posto di guida con la strumentazione nella versione «Club».

Prove di imbarcazioni e di motori organizzate a Peschiera del Garda

Sei fuoribordo per tutte le esigenze

Le caratteristiche e le prestazioni dei «piccoli» Johnson Trimarani e pilotine e motoscafi sulle acque increspate del lago

Tra gli scafi importati dalla Motomar c'è anche una piccola imbarcazione inglese a vela: lo «Skipper 12». E' lungo metri 3,66 e largo metri 1,45; pesa complessivamente kg. 70; dispone di randa e fiocco per complessivi mq 6,26 di velatura. Date le dimensioni e il peso risulta facilmente trasportabile sul tetto di un'auto di piccola-media cilindrata. Può montare anche un piccolo fuoribordo da 4 hp. Il prezzo è di 360.000 lire.

Il «Dory 13» è un motoscafo trimarano la cui struttura è costituita da due gusci in vetroresina tra cui viene iniettato del poliuretano espanso a cellule chiuse. Le sue caratteristiche sono: lunghezza m. 4,15, larghezza m. 1,75, peso kg. 150, potenze applicabili fino a 50 hp. Costa 695.000 lire.

La Motomar ha presentato alla stampa e al pubblico, presso il club nautico Johnson di Peschiera del Garda le imbarcazioni e i motori di cui tratta la importazione in Italia. Sono prodotti esteri di ottima fattura che coprono un fronte di mercato piuttosto ampio, che va dai motori fuoribordo *Johnson* alla pilotina norvegese *Nidelv*, passando per i trimarani inglesi *Dory* e i motoscafi americani *Glastron*. In queste due giornate, si è avuto modo di provare le imbarcazioni e i motori nelle acque del lago di Garda, cosicchè quegli scafi che di solito si vedono sopra una invasatura all'asciutto, si potevano esaminare nel loro elemento.

Il tempo alquanto inclemente, con pioggia e onde fastidiose, ha però permesso di verificare la bontà delle carene in acque, se non proprio mosse, almeno un po' increspate.

Hanno particolarmente colpito i trimarani *Dory* che sfrecciavano sulle onde dimostrando un'ottima stabilità e morbidezza all'impatto con l'acqua. Soprattutto il modello da 13' (cioè da m. 4,15) è apparso pieno di grinta, anche per via del propulsore che era il nuovo *Johnson* da 50 hp, un bicilindrico compatto da 680 cc. in grado di fornire prestazioni brillantissime anche su imbarcazioni pesanti.

Non priva d'interesse, anche se destinata a un pubblico limitato per il prezzo di 5.000.000 di lire, la pilotina *Nidelv*, che tuttavia nel suo genere ha un costo concorrenziale. Dispone di sistemazioni interne molto ben studiate per la crociera costiera e ha una stabilità davvero notevole per uno scafo dislocante a poppa tonda. E' motorizzata con un ottimo *Volvo Penta* diesel entrobordo da 16,5 hp. assai silenzioso e esente da eccessive vibrazioni.

Tuttavia nel quadro delle importazioni della Motomar, il posto di maggior rilievo è tenuto dai prestigiosi fuoribordo americani *Johnson*, alcuni particolarmente interessanti anche per il grande pubblico. Se si escludono infatti i tipi di maggior potenza, e cioè il 125 hp, il 100 hp etc., rimangono pur sempre ben sei motori da 1,5 a 25 hp, tutti facilmente trasportabili per la loro compattezza e per peso contenuti. Esaminiamone dunque le caratteristiche.

1,5 HP E' un fuoribordo piccolissimo, che pesa solamente 9 kg. E' un propulsore con ottime possibilità di utilizzazione, nonostante l'esigua potenza. E' particolarmente indicato per la pesca in acque anche basse, dove riesce a districarsi grazie all'elica antialga. Con una cilindrata di 43 cc., gira a 3-4000 giri e può ruotare su un angolo di 360° per consentire la marcia indietro. Costa 99 mila lire. Si dimostra efficiente anche come ausiliario su battelli pneumatici di medie dimensioni.

4 HP E' un fuoribordo studiato espressamente per i pescatori, infatti tutto il piede è stato progettato con un'inclinazione particolare per sfuggire alle alghe più intricate; l'elica poi ha un dispositivo che taglia la lenza allorchè va a finire tra le pale, impedendo così che si attorcigli. Il blocco motore è un bicilindrico da 87 cc. con raffreddamento ad acqua; i giri al minuto sono 5.000; prezzo di 178.000 lire. Il 4 hp è disponibile anche in versione con piede normale.

6 HP Pur essendo un piccolo motore da pesca, è tuttavia dotato di cambio avanti - folle - retromarcia e di raffreddamento ad acqua a controllo termostatico. E' anch'esso un bicilindrico; con 145 cc. di cilindrata sviluppa la massima potenza a 4000-5000 giri al minuto. Riesce agevolmente a far planare un battello pneumatico di 50-60 kg. Pesa 23 kg. e costa 298.000 lire.

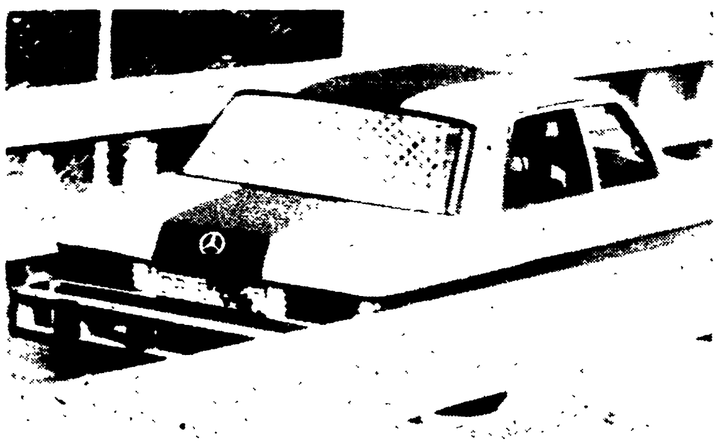
9,5 HP Si tratta di un fuoribordo che si presta molto bene alla pesca sotto costa, poichè permette spostamenti rapidi; si pensi che riesce a far planare a circa 30 km/h un trimarano di 4 metri. Inoltre è dotato di un dispositivo che fissa il piede in 16 posizioni diverse, consentendo di avventurarsi anche nei fondali più bassi. Il profilo molto basso facilita enormemente ogni operazione di pesca. Le caratteristiche tecniche sono: 250 cc., 5.000 giri, 27 kg. di peso; il serbatoio ha una capienza di 24 litri. Prezzo: 380.000 lire.

20 HP E' un motore adatto tanto per la pesca costiera quanto per il diporto con piccoli motoscafi, che riesce a spingere fino a 36 km/h con due o tre persone a bordo. Quest'anno viene presentato con una nuova carenatura più compatta. Questo fuoribordo rappresenta la massima potenza che si potrà pilotare senza patente secondo le norme stabilite dalla nuova legge sulla nautica che entrerà in vigore dal 1972. E' un propulsore molto elastico che con 360 cc. fa 4000-5000 giri al minuto. Pesa 37 kg. e costa 440.000 lire.

25 HP Se si desidera fare dello sci nautico con una potenza esigua questo è certo il motore atto allo scopo. Si tratta in pratica di una versione spinta del 20 hp, con carburatore maggiorato e condotti allargati in acciaio inox. E' dotato di un'ottima ripresa, tanto che consente a uno sciatore con il monosci di sollevarsi dall'acqua. A Peschiera era montato su uno *Zodiac mk 2 compact* che faceva planare a 40-45 km/h. Le caratteristiche tecniche sono analoghe a quelle del 20 hp, dato che l'incremento di potenza si è ottenuto senza aumentare la cilindrata, solo il numero dei giri sale da 5000 a 6000. Il prezzo è di 490.000 lire.

M. Q.

Una Mercedes-Benz per la sicurezza



Questa è la prima fotografia della «Vettura Sperimentale per la Sicurezza ESF 03» studiata nello stabilimento di Stoccarda della Mercedes Benz. Il veicolo è fornito di paraurti molto più voluminosi degli abituali, di tetto e fiancate rinforzati, di una rete interna nella parte posteriore a protezione delle teste dei passeggeri. La vettura è dipinta parzialmente in arancione chiaro, colore che favorisce l'avvistamento in caso di ridotta visibilità.

Rubrica a cura di **Fernando Strambaci**