Il brasiliano Henrique è caduto drammaticamente

Arcari sembra pronto per il grande Napoles

Il nostro ultimo campione ricorda il canadese Lou Brouillard - Il suo crochet sinistro, quello del k.o., è stato un colpo magistrale - Rischiatutto ha soffiato clienti al Palazzo dello sport

Si era ormai fatto buio per Joao Henrique. La partita appariva persa per lo sfidante venuto dal Brasile quando squillo, sotto le volte del Palazzo dello Sport, il gong per il dodicesimo assalto. Prima di tutti lo sapeva Bruno Arcari, il campione. Difatti egli uscì dall'angolo con la ferma determinazione di farla finita: non voleva una vittoria ma il trionfo. Da qualche minuto aveva fiutato il nuovo successo mondiale come si fiuta un profumo eccitante. Nella precedente ripresa, tutta a suo favore, aveva capito che il gatto-tigre brasiliano doveva essere vuoto di tutto, persino della volontà di sopravvivere. Durante il minuto di riposo non gli era sfuggito il particolare di Henrique sdraiato ansante sul sedile mentre il massaggiatore lavorava con frenesia sui muscoli delle sue gambe che dovevano essere diventate grevi come piombo.

Anche gli spettatori avevano chiara l'impressione che la faccenda stesse per concludersi in maniera per loro esaltante. La paura di qualche round prima, quando il volto del campione appariva imbrattato di sangue, era definitivamente dimenticata. Nel « ring-side » i tecnici manifestavano la loro sicurezza che veniva condivisa dal « clan » del genovese mentre nei tifosi, sempre eccessivi nel bene come nel male, vi era spavalderia. Intorno al quadrato una folla da trenta milioni di lire si agitava nervosa sui sedili, i più fanatici chiedevano urlando la testa di Joao Henrique. Per questo osservatore, infine, Arcari conduceva la corsa con quattro punti di vantaggio che sembravano destinati ad aumentare inesorabilmente.

Il campione agguantò lo sfidante con rinnovata furia e fu un gioco demolirlo definitivamente con martellate e colpi di piccone. Quando poi Bruno Arcari vide il nemico a portata del suo sinistro di ferro, sparò la bomba decisiva, un « crochet » volante davvero magistrale, degno del repertorio di un campione autentico. Il vento della violenza rovesciò Henrique contro le funi e il brasiliano rimase immobile, attento ma rassegnato ad ascoltare il conteggio dei secondi scanditi dalla voce severa dell'arbitro Harry Gibbs, un monumento inglese, senza tentare di ribellarsi alla cattiva sorte. Per la verità Joao Henrique cercò timidamente di tirarsi in piedi, però lo fece con tale palese riluttanza da far pensare che preferiva il k.o. alla possibilità, sia pure remota, di tornare nella mischia e riprendere la sofferenza. Quando mister Gibbs dichiarò chiusa la battaglia, mancavano sul cronometro 45 secondi al termine della dodicesima ripresa.

La rivincita fra Bruno Arcari e Joao Henrique non ha deluso gli spettatori ma soltanto, in parte, i signori Sabbatini e Del Prete, gli impresari del « meeting » genovese. I paganti si sono aggirati sui diecimila, l'incasso deve aver superato i 30 milioni, le previsioni erano per una decina in più. Per lo sfidante ci sono stati 12.500 dollari più una percentuale televisiva, per il campione una ventina di milioni di lire tutto compreso. Non crediamo ci sia stato deficit, soltanto un guadagno minore del preventivato. Magari « Rischiatutto » ha trattenuto a casa tremila potenziali spettatori del « Palsport »: può darsi, certo.

Quasi sicuramente Rodolfo Sabbatini si rifarà il 17 maggio a Parigi in occasione del campionato dei medi fra Carlos Monzon e Jean-Claude Bouttier. Il promoter romano ha, difatti, la sua fetta nella enorme torta assieme a Gilbert Benaim, a Charley Michaelis, a Tito Lectoure, « boss » del picchiatore argentino. Il combattimento si svolgerà, come sapete, nello stadio di Colombes, i biglietti messi in vendita sono 32 mila circa, l'incasso dovrebbe aggirarsi intorno ai 360 milioni di lire. Non c'è proprio male, neppure un paio di « derby » a San Siro rendono tanto. Tornando a Genova bisogna dire che il « mondiale » delle 140 libbre ebbe luci ed ombre ma, nel complesso, è piaciuto per la sua genuina drammaticità.

Incominciò con un notevole ritardo: pare per le bizze del satellite usato per la teletrasmissione oltre Oceano. Per attendere il momento, vennero mandati nelle corde Eddie Blay e il francese Guy Vercouter dai capelli fulvi, il fisico nodoso, la « boxe » sgraziata, arida, quindi scorbutica. Ricordiamo Vercouter a Milano, nel 1970, quando fece 10 riprese con Carmelo Bossi. Da allora il suo rendimento è calato: Roger Menetrey lo mise k.o. in quattro rounds, Yvon Mariolle in tre, il londinese John Stracey in 7, Eddie Blay così abile, rapido ed efficace quando vuole, ci poteva dunque giocare a piacimento. Invece al discepolo di Branchini era stato consigliato di « andarci piano » per non chiudere subito.

Dopo tre rounds nel « corner » di Eddie giunse il contrordine: bisognava sbrigarsi perchè il satellite si era calmato, era pronto. Allora Blay rese intensa la sua azione, il francese incominciò a sbandare e chiuse il quarto assalto piuttosto provato. Nel quinto Vercouter « senior » lanciò l'asciugamano fra le corde. Tuttavia l'attesa non era finita: il giudice italiano Dino Ambrosini si rese introvabile. Dovettero sostituirlo, sulla sedia, con il signor Pilone che, poco prima, aveva arbitrato Eddie Blay e Guy Vercouter. In quel momento Ambrosini dormiva nel suo albergo, disse di essere rimasto vittima di una colica renale. Presentati alla folla Nino Benvenuti e Carmelo Bossi, Sandro Lopopolo, Bolognesi e Duilio Loi, finalmente Arcari e Joao Henrique hanno ricominciato la loro sfida che ebbe inizio a Roma lo scorso anno.

I primi due rounds hanno visto il campione raccogliere qualcosa in più, il terzo è stato un terrificante scambio di colpi selvaggi e Bruno Arcari tornava nell'angolo con la solita inquietante ferita sopracciliare. Poteva logicamente incominciare la solita paura. Henrique sfruttava crudelmente la situazione con botte insidiose con i guantoni e la testa, si aggiudicava la quinta ripresa e quella seguente

Poi il gioco tornava nelle mani di Arcari più continuo, più solido fisicamente, più grintoso, più coriaceo, più efficiente insomma Da quel momento la partita poteva considerarsi decisa anche se ancora gonfia di rischi per il nostro insanguinato campione. Se la ferita si fosse tramutata in pericolosa lacerazione come si sarebbe comportato l'arbitro Harry Gibbs? Oltre Manica un « referee » usa fermare colui che perde troppo sangue e dichiararlo sconfitto per k.o. tecnico indipendentemente dal punteggio segnato sul cartellino

Joco Henrique, che potrebbe aver faticato per restare nel peso di kg 63,503, ha qualcosa che non quadra nel suo gioco, nella sua impostazione stilistica, nel suo temperamento Inoltre possiede gambe troppo pesanti che un rude lavoro, sul tappeto danzando da un angolo all'altro, possono rendere ancora più pesanti. Come è accaduto sabato a Genova

Henrique non vale affatto, nel ring, il piccolo grande Eder Joffre che, per quasi cinque anni, rimase campione mondiale dei gallo e neppure l'altro paesano suo Juarez De Lima, il moro felino che in due occasioni, a Parigi, impartì lezioni di « boxe », di « mestiere » di strategia a Jean-Claude Bouttier lanciato verso l'alto

Chiuso il suo conto con Joao Henrique, per Bruno Arcari i 140 libbre » non rimane che un confronto con il panamense Alfonso Frazer campione dell'altra parrocchia, quindi tentare decisamente l'avventura nei pesi welters e dore potrebbe sostenere, contro il tremendo Jose Napoles il « big-match » della sua carriera Serio, modesto, granitico fisicamente e moralmente, ben allenato e pronto a tutto, Arcari ci ha ricordato, fatte le debite proporzioni, il celebre canadese Lou Brouillard, piccolotto, tosto e mancino, distruttivo che, negli anni trenta, vinse le Cinture mondiali dei welters e dei medi, inoltre sconfisse in Bob Olin il campione dei mediomassimi. Siamo convinti che non potremmo fare un elogio più sincero e meritato a Bruno Arcari, l'ultimo dei nostri campioni

Giuseppe Signori

GENOVA — Bruno Arcari, dopo un magistrale combattimento, ha scagliato il suo crochet sinistro volante ed Henrique è finito alla stuoia: più niente da fare per il brasiliano.

Atletica: conclusi i campionati nazionali juniores a Torino

Si stacca la Lunghi nel quasi generale grigiore

La genovese ha ritoccato il record dei 100 ostacoli portandolo a 14"6 Bastano due metri a Occello per conquistare il titolo del salto in alto

SERVIZIO

TORINO, 11 giugno

Dopo tre ore di pioggia battente, le ire di Giove si sono placate proprio alcuni minuti prima che le competizioni del pomeriggio conclusivo dei campionati nazionali juniores, al livello dei 19 anni, avessero inizio.

Il « tartan » appariva in molti punti luccicante; ma non si può certo affermare che si sia corso sul « pesante ».

Ieri, il colosso fiorentino Montelatici aveva scagliato l'attrezzo di 16 libbre a metri 16,75; una misura invero largamente inferiore al suo « personale » di metri 18,04. Oggi il veneto Fontanella negli 800 metri ha voluto scimmiottare, spalleggiato dal suo avversario Baratto, che pure è il campione assoluto « al coperto », le vituperate tattiche degli illustri adulti Arese e Del Buono; centrando così il bell'obiettivo di segnare, dopo la faticaccia degli ultimi 150 metri, il modesto tempo di 1'53"8 (secondo Baratto, 1'55"3).

Un altro dato poco rassicurante nei riguardi delle possibilità future di questa leva giovanile è il fatto che, sul complesso delle 19 prove individuali maschili e delle 12 femminili, è stato superato un solo primato di categoria: quello della corsa ad ostacoli femminili di metri 100. E' stata la stessa detentrice, la Lunghi, una genovese dalle gambe slanciate e dallo stile accettabile e che proviene da una famiglia di sportivi che da 75 anni fa atletica.

Carla, tale è il nome della Lunghi, è progredita da 14"7 a 14"6

Prima della pioggia, Pinconi (CUS Parma) si era aggiudicato in 54"5 i 400 ad ostacoli, la piccola Beccalossi di Castenedolo, era stata più del previsto impegnata dalla Zamboni (Fiat Brescia) nei 100 metri e per entrambe il cronometro aveva segnato 12" netti; il lecchese Maccacaro aveva dominato con potenza i 100 metri segnando un rispettabile 10"5; la Bertone (Libertas Vercelli), si era aggiudicata i 400 piani in 57"4, avvicinata nel finale dalla De Grandis (Ilvaplast Milano, 57"8); e Maroldi (Asci Verona), in predicato per la staffetta nazionale per il quadrangolare di Milano, aveva ribadito la sua buona forma attuale nei 400 metri in 46"1.

Proseguendo la manifestazione De Rossi (15"1), in assenza del favorito Dovichi, si imponeva con sicurezza nei 110 ostacoli.

La Carli (Atletica Brescia, 25"1), con uno stile più corretto del solito, seminava le avversarie nei 200 metri; e veniva imitata nella uguale prova maschile da Ferro (Cus Torino, 21"6), un tale dalla feroce determinazione tutto in nero: dalle scarpette, ai lungh. calzettoni, ai calzoncini, alla maglia, alla barba, ai capelli; Scatragli (Atletica Pistoia) otteneva 5,56 nel salto in lungo femminile

Cominciavano poi le prove di mezzofondo. Degli 800 metri maschili abbiamo già detto; delle ragazze aggiungeremo che la Rasore (Cus Genova, 2'16"2) lasciava lontanissime le compagne di viaggio. Nei 5 mila metri, dopo che il minuto bresciano Febbrari (alla fine 15'8"4) si era dato da fare per tutta la gara, veniva superato a suono della campana da Bigatello (Riccardi Milano); ma non riusciva a scrollarsi di dosso il fiorentino Buccianti (che poi lo batteva sul rettilineo di arrivo con una certa facilità). I tempi: 14'55"4 per Buccianti e 14'56"4 per Bigatello.

Sotto la pioggia i 1500 metri. Cecchetti (Alco Torino, 4'52"7) è la prima fra le donne e Angelini (UISP Siena, 3'58") fra gli uomini.

Due metri bastavano a Occello (Fitram La Spezia) per conquistare il titolo nel salto in alto: metri 67,12 a Varotto (Assi Industria Padova) per assicurarsi quello del giavellotto; e 45,58 alla Scaglia (Alco Torino) per il disco.

Nella staffetta veloce uomini, 1ª la S Donato Milanese e in quella femminile l'Atletica Brescia in 49"3; nella staffetta di m. 400 x 4 maschile, prima Asci Verona in 3'22"6 e in quella femminile l'Ilvaplast d. Milano con un tempo discreto.

Bruno Bonomelli

Nuoto: Olanda-Italia 94-62

Dura batosta a Groningen

SERVIZIO

GRONINGEN 11 giugno

Olanda proibitiva, come previsto per i tritoni azzurri Sono passati i tempi, purtroppo che gli italiani dominavano i batavi Oggi come ieri i padroni di casa l'han fatta da padroni, non lasciando che quattro successi ai peninsulari tre oggi e uno nella prima giornata Ieri il punteggio si era fissato su 47 27 con il solo successo di Maurizio Castagna che, per l'occasione, aveva sfoderato un eccellente 2'12"9 Gli olandesi avevano vinto tutto il resto. Col velocista Prijdekker i 200 (1'59"6), con Krijsdijk i 200 misti, con Elzerman i 200 rana e col formidabile Bob Schoutsen i 100 dorso (1'02") Van Klooster (1500 in 16'51"8) e la staffetta 4 x 100 stile libero fissavano in 6-1 il compendio-rittura

Oggi è andata decisamente meglio per gli italiani che hanno vinto lo sprint con Roberto Pangaro (55"6) sul favorito Bert Bergsma — ed è stata una sorpresa — e i 100 rana col redivivo Edmondo Mingione (1'10"2) sull'« ammiraglio » Andrea Daneri, nonchè la staffetta 4 x 100 quattro stili in 4'11"5

Non ci sono stati risultati di grande rilievo, salvo qualche buon record olandese. Come, a esempio, quello dell'oriundo australiano Roger Van Hamburg nei 400 misti (4'48"9) che già si era visto a Roma nel « 5 Nazioni » e l'altro di Tom Van Klooster nei 400 stile libero in 4'15"2.

Il verdetto della piscina Papier Molen, rasca da 50 metri a cielo aperto con acqua climatizzata, è del tutto regolare Il punteggio è decisamente pesante 94 62

j. l. f.

RI-MOTORI-MOTORI-MOTORI-MO

Importato dall'Unione Sovietica

In Italia il più piccolo aliscafo del mondo

Le caratteristiche del « Volga 70 » - La motorizzazione adottata è la Volvo Penta - Versatilità di impiego

L'Unione Sovietica produce da tempo una serie di aliscafi per il trasporto di passeggeri che sono ormai conosciuti in tutto il mondo e vengono ora utilizzati anche in Italia per il collegamento di Napoli con le isole del golfo. Si tratta di imbarcazioni che utilizzano soluzioni tecniche d'avanguardia quali la motorizzazione a turbina e la propulsione a idrogetto. Anche le dimensioni sono rilevanti: dai 27 ai 35 mt. con possibilità di trasportare fino a 116 passeggeri.

A partire da quest'anno la Sudoimport di Mosca, che si occupa dell'esportazione di queste imbarcazioni all'estero, ha deciso di esportare in Italia il più piccolo aliscafo del mondo, concepito per un uso essenzialmente diportistico: il « Volga 70 ». L'importazione del « Volga 70 » è curata dalla Gastaldi SpA di Genova per mezzo del suo direttore commerciale sig. Papadopoulos, che è stato uno dei principali promotori di questa iniziativa commerciale.

Il « Volga 70 » è realizzato interamente in acciaio e alluminio, misura m. 8,50 e può trasportare 6 persone a 60 km/h. La motorizzazione è costituita da un gruppo poppiero Volvo Penta Diesel da 160 HP, che oltre ad essere assai robusto e parco nei consumi è largamente assistito nel nostro Paese.

L'utilizzazione di un'imbarcazione di questo tipo è vastissima; infatti con differenti tipi di arredamento interno può servire tanto da economica « ski boat » per sci clubs, quanto come aliscafo da diporto. E' in grado di affrontare il mare mosso in condizioni di assoluta sicurezza.

Molti appassionati hanno potuto ammirare il « Volga 70 » alla Fiera campionaria di Milano dove era esposto in una versione provvisoria per il mercato italiano; infatti la ditta importatrice curerà la trasformazione dell'arredamento in funzione diportistica con un ampio prendisole e sedili schiena a schiena.

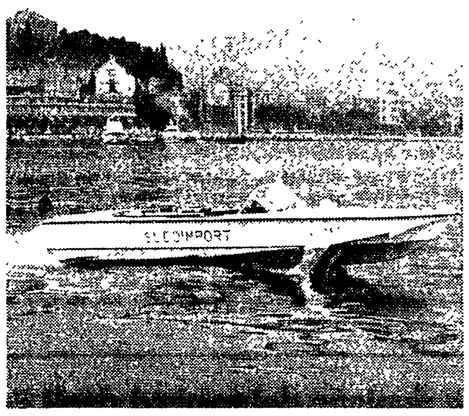
La già avvenuta omologazione del mezzo da parte dell'ufficio del R.I.Na. di Genova, costituisce senz'altro una buona notizia per quanti — in particolare gli sci club — fossero interessati all'acquisto di questa imbarcazione, che peraltro costa 5.800.000 lire.

Ecco una sommaria descrizione del « Volga 70 » da prua a poppa. Il ponte prodiero è molto lungo, infatti ingloba le casse stagne necessarie per il galleggiamento e il serbatoio del carburante. Procedendo verso poppa si incontra l'ampio parabrezza e successivamente l'abitacolo piuttosto grande e suscettibile di modifiche per una più razionale utilizzazione dello spazio; la strumentazione e il volante sono della Volvo Penta.

A poppa c'è il vano motore, generoso nelle dimensioni, il che rende agevoli le riparazioni eventuali.

Nel complesso il « Volga 70 », con qualche modifica all'interno, è una barca assai versatile, che unisce all'economia di esercizio una ottima velocità massima, con le caratteristiche di tenuta di mare proprie di un aliscafo, quindi senz'altro superiori a quelle di un motoscafo tradizionale di queste dimensioni, che tra l'altro costa anche un bel po' di più.

M. Q.



Il « Volga 70 » in navigazione nel golfo del Tigullio durante le prove di omologazione.

Una prova senza precedenti

La 100 mila km di due «R 6 TL»

Partite il 24 maggio si fermeranno soltanto il 13 luglio - Auto strettamente di serie - Scopi del test

DUE RENAULT « 6 TL » sono sottoposte, a partire dal 24 maggio, ad una prova di fatica molto severa. Le due vetture viaggeranno non stop per 50 giorni consecutivi sull'asfalto dell'autostrada da Lilla a Marsiglia e viceversa.

Guidate da un'*équipe* di 6 collaudatori, le due Renault 6 TL percorreranno 2 mila km al giorno fino a martedì 13 luglio quando termineranno la prova di fatica, dopo un percorso complessivo di 100 mila km.

Questo test intende dimostrare la robustezza del motore Renault 6 in condizioni estremamente dure, affrontando un problema di guida e di resistenza meccanica, che diventa sempre più attuale per l'automobilista dei nostri tempi.

LE AUTOMOBILI impiegate sono due Renault 6 1190 di serie senza alcuna modifica, equipaggiate soltanto degli accessori (radiotelefono, radio e registratore) indispensabili per assicurare il confort del guidatore e il buon esito di questa esperienza, che non è mai stata tentata prima d'ora.

Tutta questa operazione è naturalmente controllata dalle competenti autorità

La partenza delle due vetture è avvenuta contemporaneamente da Lilla e Marsiglia.

Le strade / Il traffico

Anche treno + bici sulle ferrovie tedesche

Le Ferrovie federali tedesche incoraggiano il turismo ciclistico L'anno scorso la prova ha dato un ottimo esito. Ben 34.600 turisti hanno noleggiato e usato le biciclette messe a disposizione dei viaggiatori turisti in una serie di stazioni. Quest'anno non solo l'esperimento si ripeterà, ma altre 15 stazioni ferroviarie si aggiungeranno a quelle che già sono organizzate per il noleggio delle bici nella Bassa Sassonia, nello Schleswig-Holstein, in zone renane e nell'Algovia. Insieme alla bicicletta viene consegnato un itinerario turistico della zona di particolare interesse Il noleggio per l'intera giornata costa 3 marchi, 550 lire circa

■ Un nuovo collegamento aereo fra Bergamo e Crotone entrerà in funzione il 22 giugno per conto della Itavia. Il volo, condotto con « Douglas DC 9 » farà scalo anche all'aeroporto di Capodichino a Napoli. Questo è il quarto collegamento del nuovo aeroporto di Bergamo; gli altri, già in funzione, riguardano Roma, Cagliari e Catania

■ 903.785 sono le autovetture trasportate dalle Ferrovie dello Stato nel 1971 Per la formula « auto al seguito » il traffico interno ha assorbito oltre la metà del totale

■ Per le Olimpiadi di Monaco le ferrovie tedesche hanno istituito un biglietto, l'« Olympia Rai Pass », di libera circolazione sulla rete della Germania centro meridionale, ma che dà diritto anche a circolare sulla restante rete ferroviaria tedesca, sui battelli e bus delle ferrovie con sconti del 50 per cento. Il biglietto avrà validità dal 28 8 al 25 9 e costa 33.700 lire in seconda classe e 46 300 lire in prima E' valido anche sui percorsi TEE Sarà in vendita anche in Italia

Cosa c'è dietro la vittoria della 750 Ducati alla 200 Miglia di Imola

Una bicilindrica da corsa che deriva davvero dalla normale produzione di motociclette di serie

La presenza del campione del mondo Agostini ha sottolineato l'importanza del successo delle macchine di Borgo Panigale - Gli stivali di Spaggiari - La differenza con le moto preparate con la « Formula Daytona »

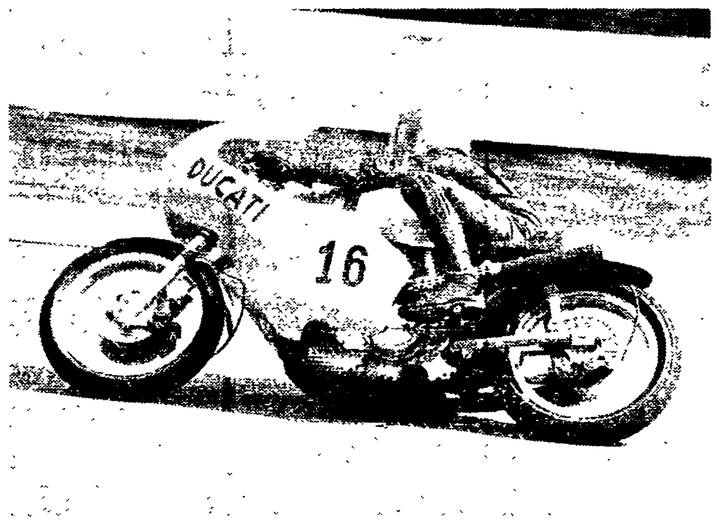
Era dal '58 che alla Ducati non assaporavano il sapore della vittoria, della vittoria piena, incontestabile. In effetti l'anno scorso una delle 500 bicilindriche, in tutto simili alla 750 in questione, nelle mani del triestino Parlotti aveva vinto a Skophija Locka, in Iugoslavia, ma tutti alla Ducati sapevano che il compito era stato facilitato dalla assenza del binomio MV-Agostini. Ma questa volta ad Imola non ci sono stati dubbi. C'era anche il campione del mondo con la 750 quattro cilindri di Cascina Costa. Questa volta c'erano tutti i nomi grossi d'oltre Manica e anche qualcuno d'oltre Oceano, attratti dal sostanzioso monte premi, con il meglio delle macchine attualmente disponibili per questo genere di corse.

Si può quindi dire veramente che la « 200 Miglia » di Imola sia stata la rivincita della « 200 Miglia » di Daytona, con in più la sempre temibile incognita della MV, che per il solo fatto di essere un quattro cilindri di origine corsaiola e di essere condotta in gara da quel grandissimo campione che è Giacomo Agostini, sembrava automaticamente la più autorevole candidata alla vittoria.

Invece non è andata così, come tutti sanno. Le Ducati di Spaggiari e Smart, già le più veloci in prova, dal quarto giro si sono installate al comando della gara e non l'hanno più mollato fino alla fine, vanamente inseguite da un impegnatissimo Agostini, costretto poi ad uscire di scena per il cedimento del motore. Al contrario i bilindrici Ducati non hanno perso un colpo per tutta la gara e sono arrivati freschi con un bel rombo pieno, come quando erano partiti

Una grossa sorpresa? Quanto meno una sorpresa, non sappiamo quanto grossa, ma certo non indifferente se si considera che le macchine erano alla loro prima uscita, che il modello da cui sono state ricavate è nato solo due anni fa come prototipo ed è stato messo in produzione solo dieci mesi fa, con un totale di circa 400 esemplari costruiti a questa data.

Il bello è che le Ducati, per poter guadagnare tempo, sono state realizzate con parti di normale produzione. Per intenderci meglio sarà opportuno dire che la cosiddetta *Formula Daytona* prevede che delle macchine di serie da cui derivano i mostri siano mantenuti solo il cambio, il materiale e le fusioni del carter motore, dei cilindri e della testa, la distribuzione e il numero delle valvole. Per il resto è data mano libera alle case di impiegare quanto di meglio sono in grado di realizzare. E così si vedono le Triumph o le potentissime Suzuki — e in verità un po' tutti — che utilizzano telai completamente diversi da quelli di serie, fusioni di magnesio ovunque possano essere impiegate, senza parlare poi delle sospensioni e dei freni, in genere ben lontani dalla dotazione di serie



Paul Smart, il vincitore delle « 200 Miglia » di Imola, sulla possente bicilindrica bolognese.

Il peso della moto

Le Ducati non avevano un pezzo che non fosse ricavato dalle 750 di serie, e questo è chiaramente dimostrato dal peso della macchina, 175 chilogrammi a secco, che non si discosta di molto da quello del prodotto di serie, 185 chili a secco, in cui i 10 chili di differenza sono evidentemente dovuti ala eliminazione dell'impianto di illuminazione, della sella e degli altri particolari non necessari ad una moto da competizione.

Evidentemente, partendo da questa constatazione si può facilmente concludere che il prodotto da cui sono state originate le dominatrici di Imola si presenta con caratteristiche qualitative eccezionali. Ai competenti non può certo sfuggire il fatto che i telai Ducati « di serie » hanno dato prova di eccezionale stabilità e tenuta di strada su un percorso impegnativo come quello di Imola.

Che la Ducati 750 avesse uno dei migliori telai della categoria l'hanno scritto a suo tempo tutte le riviste specializzate, ma che si dimostrasse così sicuro ad oltre 250 chilometri l'ora non se lo aspettava quasi nessuno E che gli alfieri della casa di Borgo Panigale « piegassero » davvero al limite della temerarietà è stato confermato non solo da quello che si è visto in pista o al teleschermo ma soprattutto dagli stivali di Spaggiari, tanto « mangiati » all'esterno che alla fine della gara lasciavano intravvedere i mignoli sanguinanti per le abrasioni riportate strisciando sull'asfalto

A questo eccezionale livello di prestazioni hanno contribuito anche le sospensioni con il loro ottimo comportamento e, torniamo a sottolinearlo, si trattava di sospensioni di serie. Per quanto riguarda i freni, si può dire che praticamente siano stati provati in gara quelli che sono forniti a richiesta sulla nuova 750 Sport, che appunto può essere dotata di doppio freno a disco anteriore e di freno a disco posteriore. Per quanto riguarda il motore, le uniche varianti consistevano i condotti e le valvole di aspirazione e scarico, di maggior diametro rispetto a quelli di serie. Lo stesso trattamento è stato riservato alla carburazione per la quale sono stati utilizzati dei carburatori da 40 mm in luogo di quelli da 30 Sempre per conseguire un adeguato incremento di potenza sono stati adottati dei pistoni più bombati, per aumentare il rapporto di compressione, e delle camme dal diagramma più spinto

Motore solido

Questo per quanto concerne il potenziamento del motore, che ha dimostrato di disporre di un numero di cavalli così consistente e così ben utilizzabile da poter superare le altre macchine in gara sia in fatto di accelerazione che di velocità massima.

Per quanto concerne l'irrobustimento del motore, al fine di metterlo in condizione di tenere per quelle infernali ed interminabili 200 miglia (320 chilometri), dopo prove rigorosissime si è visto che tutto quello di cui c'era necessità era un paio di bielle alleggerite. Cuscinetti, sia di banco che di biella, semialberi e perno di accoppiamento erano esattamente quelli di serie. Una perfetta dimostrazione della enorme solidità del motore e della grande potenzialità del disegno di progetto originale

In altri termini la Ducati ha potuto presentarsi ad Imola con la carta vincente, e in così breve termine, perchè la macchina di serie nasce già come una macchina di gran classe, così come da veri appassionati della motocicletta, l'hanno voluta i responsabili della Ducati, primi fra tutti l'ing. Arnaldo Milvio e il cav. Fredmano Spairani. Quest'ultimo, in collaborazione con l'ing. Taglioni, ha dato vita a questa macchina dalla tecnologia d'eccezione nel volgere di un solo anno, dal momento in cui il primo schizzo dell'architettura generale del motore veniva buttato giù su un tovaglio lo di carta del ristorante del Motel Agip di Bologna Evidentemente il discorso sulla 750, che la vittoria di Imola ha permesso di sviscerare, non può certo considerarsi a sè stante nel contesto della nuova Ducati. Problemi quali durata e sicurezza sono le istanze più importanti che i responsabili della casa di Borgo Panigale portano avanti con maggior impegno, al fine di mettere le macchine in condizione di rispondere sempre meglio alle aspettative di una clientela che ogni giorno diventa più competente e smaliziata

Da due anni a questa parte, ad esempio, i motori monocilindrici, celebri per la loro classica linea, sono stati sottoposti ad una serie di modifiche che forse nessuno ha mai notato, ma che hanno sostanziamente contribuito a rendere ancora più robusti e tetragoni ad ogni maltrattamento i monocilindrici Ducati, che equipaggiano moto che il pubblico ha dimostrato di apprezzare in larga misura quali gli *Scrambler*, i *Desmo* e i nuovi *Regolarità D*

Non per niente la Ducati detiene il 50 % del mercato delle medie cilindrate vendute in Italia, posizione che si può presumere verrà ulteriormente consolidata ed estesa anche alla categoria 750, ora che il nuovo, modernissimo stabilimento sta per divenire una realtà operativa, con la sua notevole potenzialità produttiva e con le sue macchine perfette.

U. S.

Rubrica a cura di **Fernando Strambaci**