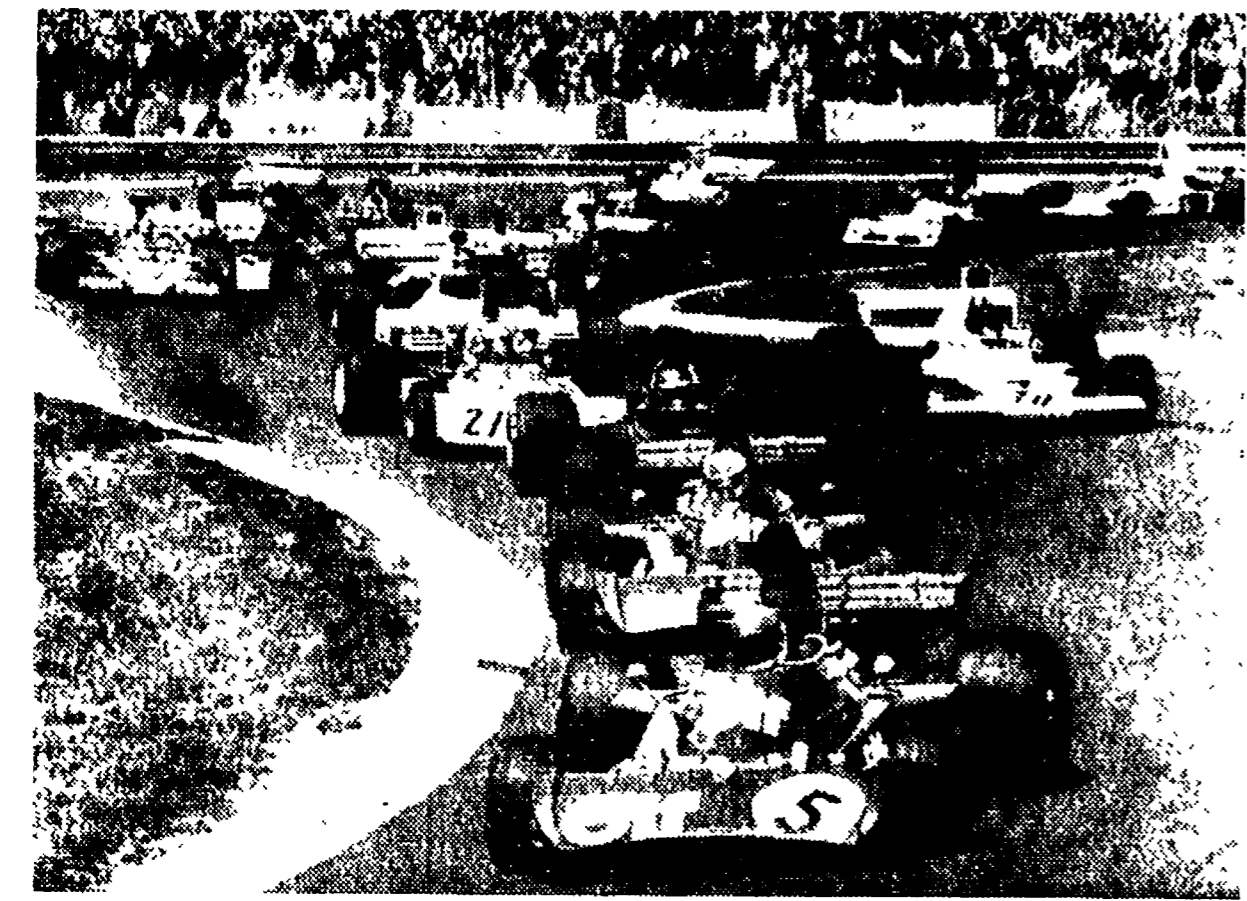


I due piloti della Tyrrell 1° e 2° al Nürburgring

Stewart quasi mondiale Cevert supera Fittipaldi

Il brasiliano, giunto sesto, ha 42 punti nella classifica mondiale, contro i 60 di Stewart e i 45 di Cevert - Ickx con la McLaren si è piazzato terzo



NÜRBURGRING — Jackie Stewart (n. 5) e François Cevert, guidano il gruppo subito dopo la partenza del G.P. di Germania.

NÜRBURGRING, 5 agosto «En plein» della Tyrrell Ford nel Gran Premio di Germania di F1 con Jackie Stewart vincitore indiscusso e François Cevert al secondo posto e nuovo baio in avanti, forse decisivo, dello scozzese nella classifica mondiale...

Al terzo posto si è classificato il belga Jacky Ickx, ex specialista del Nürburgring, al suo debutto al volante di una McLaren.

Di una brillante prestazione è stato autore il brasiliano Carlos Pace che con la sua Surtees si è aggiudicato il quarto posto dopo aver stabilito il nuovo record del circuito con il tempo di 71'14 alla media oraria di km. 190,6.

Il limite precedente apparteneva a Jacky Ickx che lo aveva stabilito lo scorso anno (72'2 in più).

Hanno assistito alla gara 150.000 spettatori. Da percorrere quattordici giri (km. 22,7 ciascuno) del tracciato per complessivi km. 319,690.

22 i piloti alla partenza. Ha dato infatti forfait il neozelandese Eivon Gaulty (n. 10). Ritirato lo svedese Ronnie Peterson (Lotus) dopo appena dieci chilometri di corsa per noie meccaniche.

Stewart ha vinto in sua vittoria stagionale in gran premio e ha ipotizzato seriamente il titolo iridato 1973.

Scattava al comando Stewart in partenza e il suo compagno di squadra François Cevert gli si è piazzato subito alle spalle. Al terzo posto seguiva il belga Ickx, vincitore dell'edizione 1972 e scendeva per la prima volta al volante di una McLaren.

Una brutta quanto innocua caduta al penultimo giro ha privato il monzese Giovanni Dal Carro di una vittoria nella gara delle 500 per moto di serie dopo aver dominato fin dal primo giro con la sua Suzuki.

Una brutta quanto innocua caduta al penultimo giro ha privato il monzese Giovanni Dal Carro di una vittoria nella gara delle 500 per moto di serie dopo aver dominato fin dal primo giro con la sua Suzuki.

Altra brutta quanto innocua caduta al penultimo giro ha privato il monzese Giovanni Dal Carro di una vittoria nella gara delle 500 per moto di serie dopo aver dominato fin dal primo giro con la sua Suzuki.

Altra brutta quanto innocua caduta al penultimo giro ha privato il monzese Giovanni Dal Carro di una vittoria nella gara delle 500 per moto di serie dopo aver dominato fin dal primo giro con la sua Suzuki.

Altra brutta quanto innocua caduta al penultimo giro ha privato il monzese Giovanni Dal Carro di una vittoria nella gara delle 500 per moto di serie dopo aver dominato fin dal primo giro con la sua Suzuki.

Altra brutta quanto innocua caduta al penultimo giro ha privato il monzese Giovanni Dal Carro di una vittoria nella gara delle 500 per moto di serie dopo aver dominato fin dal primo giro con la sua Suzuki.

Altra brutta quanto innocua caduta al penultimo giro ha privato il monzese Giovanni Dal Carro di una vittoria nella gara delle 500 per moto di serie dopo aver dominato fin dal primo giro con la sua Suzuki.

Altra brutta quanto innocua caduta al penultimo giro ha privato il monzese Giovanni Dal Carro di una vittoria nella gara delle 500 per moto di serie dopo aver dominato fin dal primo giro con la sua Suzuki.

Altra brutta quanto innocua caduta al penultimo giro ha privato il monzese Giovanni Dal Carro di una vittoria nella gara delle 500 per moto di serie dopo aver dominato fin dal primo giro con la sua Suzuki.

Altra brutta quanto innocua caduta al penultimo giro ha privato il monzese Giovanni Dal Carro di una vittoria nella gara delle 500 per moto di serie dopo aver dominato fin dal primo giro con la sua Suzuki.

Altra brutta quanto innocua caduta al penultimo giro ha privato il monzese Giovanni Dal Carro di una vittoria nella gara delle 500 per moto di serie dopo aver dominato fin dal primo giro con la sua Suzuki.

Altra brutta quanto innocua caduta al penultimo giro ha privato il monzese Giovanni Dal Carro di una vittoria nella gara delle 500 per moto di serie dopo aver dominato fin dal primo giro con la sua Suzuki.

Motocross a Cingoli

Cavallero senza avversari

CINGOLI, 5 agosto Giuseppe Cavallero ha vinto oggi a Cingoli sul campo Tittoni la prima prova delle due sulle quali fa perno la prima targa d'oro «Mare-Monti» organizzata dal Motoclub di Cingoli e di Senigallia, località ove domenica 12 si svolgerà la seconda.

La prima batteria invece era di Ivano Bessone su CZ, quindi Cavallero e Bessone, si sono piazzati in senso assoluto nella classifica a punti: hanno dominato nettamente questa prima prova della targa d'oro «Mare-Monti», alla quale hanno partecipato i migliori big del motocrossismo europeo.

Ivano Bessone, nella prima batteria, dominava nettamente al terzo giro, dopo che Forini aveva lasciato il posto di battistrada. In questa gara Ostorero giungeva terzo, soffiando il posto all'austriaco Sieghried, mentre nella seconda batteria Cavallero vinceva nettamente. Dopo che Ferrari era partito in testa, si faceva largo l'alfiere della scuderia Gancia e vinceva brillantemente, come si aggiungeva da mattatore una finale che vedeva lo sfortunato Italo Forini in testa per vari giri e poi cadere il posto prima a Bessone e poi a Cavallero. I due inseguivano un duello veramente spettacolare nel quale prevaleva la maestria di Cavallero, che oggi a Cingoli ha fatto la sua «rentrée» fortissima.

Antonio Ziliaco

CLASSIFICA: 1) Cavallero su Maico (Italia), punti 2; 2) Bessone su CZ (Italia), punti 3; 3) Forini su Husk (Italia), punti 4; 4) Alborghetti su Maico (Italia), punti 10; 5) Specht su CZ (Germania), punti 10; 6) Wallner su Husk (Svezia), punti 10; 7) Burolti su Husk (Italia), punti 11; 8) Micheli su CZ (Italia), punti 11; 9) Cetera su Husk (Italia), punti 12; 10) Sieghried su KTM (Austria), punti 14.

Motonautica a Cannes

Bonomi bis nel Trofeo Dauphin d'or

CANNES, 5 agosto Il pilota milanese Carlo Bonomi su Dry Martini si è aggiudicato per la seconda volta consecutiva il Trofeo Dauphin d'oro, valevole quale XII prova del campionato mondiale offshore nel tempo di 3 ore 06'13", a coprire le 119 miglia alla media di km. 113,533.

Prendono la partenza con tempo ideale alle ore 10 otto scuffi; al comando si mette l'americano Gentry avendo come secondo pilota il lecchese più volte campione Angelo Vassena, seguito da De Angelis, Balestrieri, Mondadori, Bonomi, Buchanan, il francese Griffith su uno scafo della O.P.2 e Cosentino.

A quattro miglia dalla partenza si ritira Gentry. Al passaggio da Montecarlo si vedono al comando Balestrieri, Mondadori, Bonomi, Buchanan, Griffith.

Nella rotta verso l'isola di Embiez rompono Buchanan e Griffith ed escono dalla scena.

Dopo la virata della boa di Embiez per un errore di avvistamento di Mondadori il Dry Martini passa al comando di Griffith. Il secondo è il francese Griffith su uno scafo della O.P.2 e Cosentino.

br. bogli.

Motociclismo a Misano

Si impongono Sabino e Sciaresca

MISANO ADRIATICO, 5 agosto Oltre diecimila entusiasti spettatori, sotto un sole cocente, hanno potuto ammirare e applaudire i centauri nazionali juniores impegnati nel Trofeo AGIP, valido per il motocompianto tricolore per le classi 50, 125, 250 e 500 e nella attesa coppa Campidoglio, quarta prova Trofeo nazionale del centauro riservata alle moto di serie di 500 e 750 cc.

Una brutta quanto innocua caduta al penultimo giro ha privato il monzese Giovanni Dal Carro di una vittoria nella gara delle 500 per moto di serie dopo aver dominato fin dal primo giro con la sua Suzuki.

Una brutta quanto innocua caduta al penultimo giro ha privato il monzese Giovanni Dal Carro di una vittoria nella gara delle 500 per moto di serie dopo aver dominato fin dal primo giro con la sua Suzuki.

Una brutta quanto innocua caduta al penultimo giro ha privato il monzese Giovanni Dal Carro di una vittoria nella gara delle 500 per moto di serie dopo aver dominato fin dal primo giro con la sua Suzuki.

Una brutta quanto innocua caduta al penultimo giro ha privato il monzese Giovanni Dal Carro di una vittoria nella gara delle 500 per moto di serie dopo aver dominato fin dal primo giro con la sua Suzuki.

Una brutta quanto innocua caduta al penultimo giro ha privato il monzese Giovanni Dal Carro di una vittoria nella gara delle 500 per moto di serie dopo aver dominato fin dal primo giro con la sua Suzuki.

Una brutta quanto innocua caduta al penultimo giro ha privato il monzese Giovanni Dal Carro di una vittoria nella gara delle 500 per moto di serie dopo aver dominato fin dal primo giro con la sua Suzuki.

Una brutta quanto innocua caduta al penultimo giro ha privato il monzese Giovanni Dal Carro di una vittoria nella gara delle 500 per moto di serie dopo aver dominato fin dal primo giro con la sua Suzuki.

Una brutta quanto innocua caduta al penultimo giro ha privato il monzese Giovanni Dal Carro di una vittoria nella gara delle 500 per moto di serie dopo aver dominato fin dal primo giro con la sua Suzuki.

Una brutta quanto innocua caduta al penultimo giro ha privato il monzese Giovanni Dal Carro di una vittoria nella gara delle 500 per moto di serie dopo aver dominato fin dal primo giro con la sua Suzuki.

Una brutta quanto innocua caduta al penultimo giro ha privato il monzese Giovanni Dal Carro di una vittoria nella gara delle 500 per moto di serie dopo aver dominato fin dal primo giro con la sua Suzuki.

Una brutta quanto innocua caduta al penultimo giro ha privato il monzese Giovanni Dal Carro di una vittoria nella gara delle 500 per moto di serie dopo aver dominato fin dal primo giro con la sua Suzuki.

LE CLASSIFICHE

CLASSIFICA DEL G.P. di Germania, undicesima prova del campionato mondiale conduttori: 1. JACKIE STEWART (GB) su Tyrrell, km/h. 188 (record della categoria); 2. François Cevert (Fr.); 3. Jacky Ickx (Bel.); 4. McLaren (USA); 5. Carlos Pace (Bra.); 6. Surtees (USA); 7. Wilson Fittipaldi (Bra.); 8. Brambila (Ita.); 9. Emerson (USA); 10. Fittipaldi (Bra.); 11. J.P.S. (USA); 12. Peter Resson (USA); 13. Merzario (Ita.); 14. Henni Pescarolo (Fr.); 15. Van Lennep (Ola.).

CLASSIFICA MONDIALE: 1. STEWART (GB) 60 punti; 2. Cevert (Fr.) 45; 3. Fittipaldi (Bra.) 42; 4. Peterson (Sv.) 25; 5. Hulme (N. Zel.) e Resson (USA) 20; 6. Ickx (Bel.) 12; 7. Reuter (USA) 10; 8. Merzario (Ita.) 8; 9. Fittipaldi (Bra.) 7; 10. Henni Pescarolo (Fr.) 6; 11. Van Lennep (Ola.) 5.

CLASSIFICA MONDIALE: 1. STEWART (GB) 60 punti; 2. Cevert (Fr.) 45; 3. Fittipaldi (Bra.) 42; 4. Peterson (Sv.) 25; 5. Hulme (N. Zel.) e Resson (USA) 20; 6. Ickx (Bel.) 12; 7. Reuter (USA) 10; 8. Merzario (Ita.) 8; 9. Fittipaldi (Bra.) 7; 10. Henni Pescarolo (Fr.) 6; 11. Van Lennep (Ola.) 5.

Fittipaldi, Peterson, Merzario e Brambila alle gare di Pergusa

ENNA, 5 agosto Emerson e Wilson Fittipaldi, Ronnie Peterson, Mike Hallwood, Carlos Pace, Vittorio Brambila nella formula due; Arturo Merzario, Jean Claude Andrieu, Jorge De Aguirre, Gérard Larousse e Guy Edwards nelle sport due litri; sono i piloti di maggiore rilievo che hanno assicurato il loro partecipazione alla stagione motociclistica emnesa, che si articolerà in due gare, la Coppa Città di Enna ed il Gran Premio di Mezzogiorno, che si disputeranno sull'Autodromo di Pergusa rispettivamente il 15 ed il 28 agosto prossimi.

Elio Scroscero

MOTORI MOTORI MOTORI

Prova su strada di una delle più interessanti auto cecoslovacche

150 km. orari a buon mercato con la berlina Skoda «110 LS»

Una macchina indicatissima per i percorsi autostradali - Elevato confort e notevole economicità d'esercizio - Due vani per i bagagli - Superata la velocità massima indicata dalla Casa

In questi ultimi anni stiamo ottenendo una buona diffusione anche in Italia le vetture prodotte dalla Casa cecoslovacca Skoda; il modello più economico è la «110» standard, a prezzo di vendita, IVA compresa, di 990.000 lire, IVA compresa; si tratta di una cifra estremamente bassa per un'automobile poiché è la «mille» a quattro porte attualmente più economica sul mercato italiano (costa infatti 9.000 lire in meno rispetto alla Simca «1000 LS»).

La berlina «110 LS» oggetto della nostra prova su strada è — tra la produzione Skoda — il modello che ha il rapporto più interessante poiché si tratta di una «mille» che unisce a brillanti prestazioni, un apprezzabile risparmio di consumi. Dispone di un motore che sviluppa 63 cavalli (SAE) a 5.250 giri al minuto, cioè a un regime di giri molto basso. La Skoda «110 LS», che è dotata persino di radiatore per l'olio, si adatta perfettamente alla vasta rete autostradale nazionale consentendo di mantenere agevolmente una velocità di crociera di 135-140 chilometri l'ora.

Prima di riportare le nostre impressioni di guida, è opportuno tracciare un breve profilo di questa vettura, prodotta da una Casa cecoslovacca che ha svolto un ruolo di prima attrice agli inizi di questo secolo con il nome di «Klementina» e «Laura». La Skoda «110 LS» ha un motore posteriore raffreddato ad acqua e a 4 cilindri in linea di 1107 cc. sviluppano 63 cavalli (SAE). L'alimentazione si effettua con un carburatore verticale doppio corpo e il raffreddamento è a circolazione forzata. Il motore è munito di una grossa ventola.

L'impianto di lubrificazione comprende un filtro a cartuccia e — come abbiamo detto — un radiatore per l'olio; l'impianto elettrico è dotato di un alternatore in grado di caricare efficientemente i freni sono a disco Dunlop anteriormente e a tamburo posteriormente; le sospensioni indipendenti utilizzano molle elicoidali e ammortizzatori telescopici idraulici.

L'interno è molto spazioso e i sedili anteriori hanno lo schienale regolabile; il sedile posteriore è sdoppiato e può essere ribaltato totalmente o per metà in avanti per aumentare la capacità di trasporto bagagli; il vano portaoggetti è molto ampio e può contenere anche una valigia; il vano anteriore (sul fondo del quale è alloggiata la ruota di scorta) è ribaltabile e può essere ribaltato anche in avanti e indietro, sotto al lunotto; quest'ultimo è accessibile, appunto, ribaltando in avanti le due sezioni dello schienale.

La strumentazione, raccolta in un unico quadro di controllo rettangolare, comprende il tachimetro, il contagiri, il livello dell'olio, il livello dell'acqua, l'indicatore di livello di benzina e le spie luminose per i lampeggiatori direzionali, le luci di posizione, il faro a pressione dell'olio, la carica batteria, la riserva benzina e la spia per il doppio circuito idraulico dei freni.

Tra la dotazione accessori ricordiamo il termostato a quattro velocità, il lavavetro elettrico, il bloccasterzo e il regolatore dell'illuminazione per il quadro di controllo.

Passando a descrivere il comportamento su strada della Skoda «110 LS», diciamo subito che ci ha favorevolmente impressionato la sua tenuta di strada, che da considerare neutra, senza tendenze sovrasbarantanti o sottosbarantanti. Lo sterzo a cremagliera è sufficientemente preciso ma il volante ci è sembrato di diametro eccessivo; i freni sono molto potenti, non richiedono un eccessivo sforzo sul pedale e il freno a mano è molto intenso e la loro resistenza al surriscaldamento è esemplare.

Il cambio è di rapido innesto e i rapporti sono a nostro giudizio abbastanza ben scalati tra loro; per una guida veloce su percorsi impegnativi riteniamo però che una terza un pochino più lunga non guasterebbe. I consumi di marcia da considerarsi positivamente anche se abbiamo notato una maggiore flessibilità delle sospensioni anteriori rispetto a quelle posteriori; estremamente limitato risulta l'angolo di rotolamento in curva.

In fatto di prestazioni velocistiche la Skoda «110 LS» ha permesso di raggiungere una velocità massima media di 151,260 chilometri orari, con il migliore passaggio del tratto cronometro stabilito a 152,220 chilometri/ora; l'accelerazione può essere sintetizzata dai seguenti tempi: da 0 a 80 km/ora in 9"8/10, da 0 a 100 km/ora in 15"3/10, da 0 a 120 km/ora in 25"2/10. Il cronometro con partenza da fermo è stato percorso in 37"4/10.

Un cenno infine al consumo: la Casa produttrice dichiara per la Skoda «110 LS» un consumo calcolato secondo le norme DIN pari a 7,7 litri per 100 km. Noi abbiamo potuto constatare che il consumo rimane circoscritto entro limiti senz'altro molto contenuti, non superando mai, in condizioni esasperate d'impiego, il limite degli 11,7 litri ogni 100 km; mediamente può essere circoscritto tra i 7,9 e gli 11 litri per 100 chilometri.



La Skoda «110 LS» è venduta in Italia dalla Motostet al prezzo di 1.225.000 lire, IVA compresa. Nel prezzo sono compresi i cerchi in lega leggera.

Nel 1972

706.364 Ford prodotte in Germania

La «Taunus» il tipo più venduto

La Ford Werke AG ha prodotto nel 1972 nei suoi tre stabilimenti di Colonia, Genk e Saarlouis 706.364 vetture e veicoli commerciali.

La vendita di autovetture vede al primo posto la «Taunus», la vettura «best seller» della Ford tedesca per il secondo anno consecutivo — con 232.304 unità.

Lo «Capri» e l'«Escort» hanno fatto registrare rispettivamente una vendita di 155.548 e 124.778 unità. La gamma «Consul Granada», che come è noto fu introdotta sul mercato nella primavera dello scorso anno in sostituzione della precedente linea 17/20/26M, ha raggiunto le 154.232 unità vendute. In netta ascesa, con un incremento del 5,2 per cento rispetto al '71 le vendite dei popolarissimi «Transit»: 38.880 veicoli venduti di cui 11.884 nella versione diesel, che venne ad arricchire la gamma «Transit» nell'aprile 1972.

Il fatturato della Ford tedesca è stato nel 1972 pari a 5.775 milioni di marchi, contro i 5.529 milioni dell'anno precedente.

Il vero significato di un termine non sempre usato a proposito

Quando una barca ha il muso in alto non è detto che sia in fase di planata

E' la scia che fa capire se lo scafo sta davvero planando - L'importanza delle carene Le velocità raggiungibili con le varie potenze

Non basta possedere un piccolo gommonone o anche un cabinato per diventare esperti di nautica. Così succede che a volte si discuta di planata e non si conosca l'esatto significato del termine. Visto che questa è la stagione della nautica e che la «planata» è importante detto un termine si può dire, grossolanamente, che uno scafo sia in planata quando i due terzi della carena sono fuori dell'acqua e l'imbarcazione corre sulla parallela alla superficie liquida poggiando sul terzo rimanente. Ciò detto, va subito precisato che non esiste una velocità di planata che valga più o meno per tutte le barche.

Facciamo un esempio. Se prendiamo un grosso motorino con un motore da 10 CV, il grosso motoscifo planerà a 18 km/h come il canottiere con motore da 10 CV; il grosso motoscifo planerà a 18 km/h come il canottiere con motore da 10 CV; il grosso motoscifo planerà a 18 km/h come il canottiere con motore da 10 CV.



Un canotto pneumatico in planata, sorretto da un fuoribordo di grossa potenza rispetto alle dimensioni del canotto: si tratta di uno Zodiac Mark 2 Compact spinto da un Johnson 33 cavalli.

dalla potenza installata, pertanto vediamo almeno in linea di massima, quali siano i limiti velocistici di ogni «opera viva» in rapporto alla potenza installata.

La carena a V è quella che si incontra più di frequente e può essere con il fondo liscio oppure solcato da nervature stabilizzatrici, sulle quali poggia e si equilibra lo scafo in corsa. Il V del fondo può essere profondo o moderato. Le carene del primo tipo se provviste di nervature prendono anche il nome di carene tipo «fluit» dal nome dell'ideatore.

Dunque la carena a V ha la caratteristica di planare anche con potenze basse rispetto alla dimensione della barca e di raggiungere ottime velocità. Comunque, a meno di disporre di un angolo poppiero molto acuto, le prestazioni sull'acqua

monque con 20 cavalli si fanno i 35 comodi e i 50, più o meno, con 40 cavalli. E' la carena ideale per portare a spasso la famiglia perché è abbastanza morbida sulle onde e garantisce quindi un buon comfort di navigazione.

E adesso parliamo di canotti. Questo tipo di imbarcazione ha delle prestazioni del tutto particolari, perché ha una eccezionale stabilità laterale conferita dai tubolari pieni d'aria; peraltro le prestazioni velocistiche sono nella maggior parte dei casi inferiori a quelle di barche rigide di pari dimensioni e potenza motoristica. Questo è dovuto all'essenza stessa del canotto che non ha una carena dura, ma è morbida e quindi soggetta a forze d'attrito superiori e di diverso tipo di quelle che incontra una carena rigida.

Un singolare veicolo costruito su meccanica della Ford in Inghilterra

Uno gnu meccanico vive con quelli veri

Può essere usato sia per il trasporto su strada normale che, con pneumatici a bassa pressione, come un «fuori strada»



L'industria automobilistica, costantemente alla ricerca di nomi nuovi con cui battezzare i propri prodotti, ha dimostrato in questi ultimi anni una certa predilezione per gli animali esotici: la moda è stata lanciata dalla Ford con la famosissima Mustang, la vettura che ha adottato il nome di una particolare razza di cavalli selvaggi dell'America meridionale. Il successo riscosso ha avuto un seguito nella Pinto, la sub-compact prodotta per il mercato americano e che riproduce nello stemma la coda del puledro al quale deve il nome.

Ora la Ford è andata a scomodare anche lo gnu — una particolare specie di antilope africana — noto per la sua forza, velocità ed agilità. E' infatti equipaggiato con motori e altre parti meccaniche Ford il «Manchester Gnu», speciale veicolo polivalente a tre ruote costruito da una ditta inglese, la Jewsbury's Mechanical Handling Ltd. Capace di una velocità massima di circa 115 km/h, il «Manchester Gnu» può essere usato per trasporto via strada oppure, con speciali pneumatici a bassa pressione, come veicolo per fuoristrada. Monta, a scelta, motori Ford di 1300 (quello della «Escort») o 1600 (quello della «Taunus») ed è dotato del cambio a quattro marce usato dalla Ford «Taunus» e dell'assale posteriore e dello sterzo del Transit.

Il primo esemplare di questo singolare veicolo è stato fotografato insieme all'antilope africana (foto a fianco) nella tenuta del duca di Bedford a Woburn dove vivono, in piena libertà, animali selvaggi di tutte le specie, leoni e gnu compresi.

Rubrica a cura di Fernando Strambaci