Crollo dell'Ignis a Brescia

Splendido successo dei canturini (84-75)

La vittoria della Forst sta in un Marzorati in più

Morse, trentacinque punti all'attivo, non è bastato ai varesini

FORST: Giorni, Recalcati (16), Meneghel, Della Fiori (8), Farina (6), Cattini, Lienhard (22), Marzorati (31), Beretta (1), Tombolato.

IGNIS: Rosconi (1), Rizzi, Guaico, Zanatta (12), Morse (35), Ossola (8), Meneghin (13), Polzot, Lucarelli (2), Bisson (4).

ARBITRI: Vitolo, di Pisa, e Morelli, di Pontedera.

NOTE: seimila persone presenti, 25 pullman sono arrivati da Cantù e 10 pullman sono arrivati da Varese. Giocatori usciti per 5 falli: Della Fiori e Farina per la Forst, Meneghin, Bisson, Zanatta e Ossola per l'Ignis. Punito con fallo tecnico in panchina per proteste l'allenatore Gamba dell'Ignis. Tiri liberi Forst 26 su 33; Ignis 17 su 20.

DALL'INVIATO

BRESCIA, 9 dicembre

A due minuti dalla fine Lienhard prende un rimbalzo difensivo e passa la palla a Marzorati: l'esterno della Forst lascia saltellare il pallone e si mette ad applaudire il compagno. E' un atteggiamento forse esagerato, ma comunque significativo dell'entusiasmo con cui i neo-bresciani si avviano alla conclusione dell'incontro: in quel momento conducono 76-69 e la vittoria è a portata di mano. E così è stato.

E' stata una partita giocata nervosamente da entrambe le squadre, ma bella. Diversi sono stati i palloni persi in un campo e nell'altro: le due compagini si sono studiate a lungo, hanno modificato varie volte i tipi di difesa, gli schemi di attacco. La Forst ha avuto un Marzorati in più, o meglio, le sue entrate. Meneghin e Lienhard si sono annullati a vicenda per tutto il primo tempo poi il varesino ha perso il controllo della situazione e si è messo a smanacciare pesantemente, risultato: è uscito per 5 falli al 12' del secondo tempo.

Morse ha segnato 35 punti, preso 11 rimbalzi, e la sua percentuale di tiro è stata superiore al 50 per cento, ma da solo non poteva vincere. Accanto a lui Bisson non ne ha combinata una giusta e Zanatta era piuttosto opaco. Un'Ignis giù di corda? Può darsi, la squadra varesina non ha funzionato alla perfezione, alcuni giocatori sono venuti meno, ma grande merito è anche della Forst.

Al 6' del primo tempo infatti Ossola e Rusconi avevano già tre falli a carico ciascuno e cinque li avevano commessi su Marzorati. La Forst ha iniziato la partita giocando abbastanza largo, per permettere al suo play-maker di infilarsi a canestro e al suo pivot Lienhard di avere maggiore spazio.

Lo schema predisposto da Taurisano e dai suoi giocatori ha funzionato e a lungo andare ha dato i suoi frutti. Quando Meneghin nella ripresa è stato costretto ad abbandonare il campo Lienhard ha rifilato tre canestri consecutivi e la Forst ha pareggiato il conto sui rimbalzi.

Il prima tempo si chiudeva 43-45 per l'Ignis. Già allo scadere del primo tempo però la squadra di Gamba si mostrava molto nervosa: per un fallo commesso da Leinhard, che l'arbitro giudicava avvenuto dopo il fischio di chiusura della prima parte della gara, i giocatori varesini si lasciavano andare a forti proteste e si creava un piccolo parapiglia. All'inizio della ripresa il gioco ed il punteggio non mutavano: l'Ignis leggermente avanti, 50-54 al 5', e la Forst ad inseguire e a fare il suo gioco, attentissima a non forzare.

Morse si supera, ma è solo: dall'altra parte Recalcati non sbaglia un tiro e così pure Marzorati, che su 21 tiri liberi a disposizione ne realizza 17. Per l'Ignis non c'è più niente da fare e la Forst vince per 84-75.

Silvio Trevisani

L'Innocenti travolge la Maxmobili (105-73)

Iellini e C. sopra i 100 ma era facile facile...

Eccellente anche la prova di Brosterhous autore di 23 punti

INNOCENTI: Iellini (21), Brumatti (32), Benatti (2), Bariviera (10), Cerioni (13), Brosterhous (23), Ferracini (4).

MAXMOBILI: Rossi P. (10), Bertini (4), Fantin (6), Rossi S. (4), Fattori (8), Grasselli (14), Oliveti, Gurini (2), Pleick (31), Canciani.

ARBITRI: Borcovich di Venezia e Brunelli di Trieste.

NOTE: tiri liberi, per l'Innocenti 10 su 14, per la Maxmobili 7 su 10. Usciti per 5 falli: Fattori al 6' della ripresa sul punteggio di 70 a 51, Rossi P. al 15' sul 92-69, per la Maxmobili, e Bariviera al 19' su punteggio di 102 a 79, per l'Innocenti.

MILANO, 9 dicembre

L'Innocenti ha stravinto sulla Maxmobili in una gara che si è rivelata più facile del previsto. Infatti i pesaresi non hanno saputo mai impensierire i locali che portatisi a condurre fin dall'inizio sono andati via via aumentando il loro distacco. Gli ospiti, apparsi molto deconcentrati, e nella ripresa addirittura sfasati, hanno mancato in tutto il pacchetto fatta eccezione per l'americano Pleick che da solo non è bastato a frenare gli scatenati meneghini trascinati da un ottimo Iellini nella prima parte e da un superlativo Brumatti nella ripresa.

Parte a razzo l'Innocenti che nel giro di tre minuti si porta 10-6. Poi accusa una pausa di assestamento che porta gli ospiti a una reazione che si rivela sterile. 32-22 all'11' e infortunio a Grasselli che abbandona il campo per cinque minuti. Iellini, padrone del campo, dialoga molto bene con Brosterhous mantenendo sempre un vistoso margine di vantaggio che diventa, anzi, via via più cospicuo.

Al riposo tredici punti di differenza a favore dei locali. Nella ripresa Iellini resta in panchina ed entra Cerioni mentre Brumatti passa ad orchestrare, e soprattutto a segnare, che è uno spettacolo. Gli assist di Brosterhous lo trovano puntuale sotto il tabellone e lui non perdona. 64-49 al 5', e 84-59 all'11' dimostrano chiaramente la successione dei milanesi ormai padroni assoluti della gara. I pesaresi girano a vuoto, per i locali è facile superare i 100 con Brumatti fra i clamori dei presenti.

Franco Pontoriero

Brina-Canon 74-88

Sberla di un tifoso all'arbitro

BRINA: Simeoni, Stagni (4), Lombardi (8), Berrè, Bastianoni (9), Marchetti (2), Napoleoni, Vendemini (23), Vittori (6), Lauriski (22).

TIRI LIBERI: 12 su 14.

CANON: Medeot (17), Zanon, Ardessi (8), Carraro (6), Milani (10), Hawes (21), Albanese, Barbazza, Spillare (4), Gorghetto (22).

TIRI LIBERI: 20 su 26.

ARBITRI: Baldini di Firenze ed Esposito di Pontedera.

ROMA, 9 dicembre

I veneziani della Canon hanno dovuto faticare più del previsto per piegare i reatini del Brina e nonostante il punteggio finale di 88 a 74 in favore del Canon possa far pensare ad una loro effettiva supremazia, in verità il Brina ha tenuto la partita in mano fino a 7 minuti dalla fine, concludendo il primo tempo in vantaggio per 47 a 44 e mantenendo il risultato su una costante parità. Poi dal «sessantacinque pari», ha incominciato per una serie di errori del suoi uomini migliori, a cedere vistosamente.

Il pubblico a questo punto anzichè prendersela con le evidenti debolezze della sua squadra ha preferito prendersela con gli arbitri, lanciandogli contro (a 3 minuti dalla fine sul 79-69 per il Canon) anche un bottiglia, fortunatamente senza che nessuno ne riportasse danno. A partita finita ad un isolato assaltatore riusciva invece di raggiungere con un vistoso «scappellotto» il fiorentino Baldini che stava indugiando ai tavoli con i colleghi e l'allenatore del Brina.

Alla guida del Brina oggi esordiva Lombardi nella duplice veste di allenatore e giocatore: come giocatore è uscito a un minuto dalla fine del primo tempo per cinque falli, come allenatore non si può dire sia stato più fortunato.

e. b.

S'impone il Saclà 87-79

Troppe uscite per falli nell'Alco

ALCO: Sgarzi (2), Orlandi (9), Bergonzoni (12), Monari (3), Biondi (2), Viola (6), McGregor (26), Fabris (6), Arrigoni (12), Stefanini (1).

SACLA': Laing (26), Frediani, Cagliaris (8), Meriati (10), Riva (17), Benevelli (4), Rosa-Brusin (3), De Simone (15), Anconetani (2), Sacchetti (2).

ARBITRI: Ardito e Compagnone di Napoli.

BOLOGNA, 9 dicembre

(g. d. r.) - *Il Saclà, con una apprezzabile partita, ha battuto l'Alco con il punteggio di 87 a 79. Bisogna innanzitutto dire che i bolognesi sono stati un po' sfortunati: nel secondo tempo hanno perduto Orlandi (uscito al 10' per un serio infortunio al ginocchio destro); Bergonzoni, Stefanini, Fabris e Arrigoni per i cinque falli. A parte questo, però, gli astigiani (che hanno presentato per l'ultima volta De Simone il quale a metà settimana si trasferirà definitivamente in Argentina) hanno ampiamente meritato la vittoria soprattutto per avere sempre condotto la gara, tranne che per trenta secondi al 15' della ripresa, con un margine di 8-10 punti.*

Si comincia la prima parte della gara con un equilibrio che fa onore ad entrambi le contendenti, poi il Saclà prende seriamente in mano le redini del gioco realizzando canestri su canestri di discreta fattura. Con un margine di vantaggio buono gli ospiti chiudono il primo tempo: 47 a 39.

Nella ripresa, all'inizio, il gioco rispecchia fedelmente quello del primo tempo ma, successivamente, i padroni di casa hanno una bruciante impennata e mettono alla frusta gli astigiani rosicchiando qualche canestro. Al 15', a cinque minuti dall'infortunio occorso ad Orlandi, l'Alco supera addirittura la sua antagonista (77 a 71) ma subito dopo, anche a causa dell'uscita per cinque falli di quattro suoi uomini, comincia a calare ristosamente e, quindi, perde la partita.

Bene la Sinudyne (81-73)

La Snaidero perde la testa e la partita

SNAIDERO: Melilla (4), Giomo (8), Natali (4), Paschini (4), Malagoli (22), Sanders (27), Danzi.

SINUDYNE: Albonico (12), Gergati (2), Benelli (8), Fultz (31), Serafini (16), Bertolotti (14), Antonelli.

ARBITRI: Martolini e Fiorito, di Roma.

UDINE, 9 dicembre

(*r.ma.*) - La Snaidero aveva tenuto bene, facendo anche del buon gioco, per buona parte del primo tempo con il minimo scarto di punti in passivo (38-43), ma la Sinudyne andava crescendo e raffinando la propria impostazione offensiva, mentre dalla panchina dei locali si ripetevano gli errori di sempre, con cambi fatti a sproposito, o ritardati, e mal assegnando le marcature. Poi alcune contestate decisioni arbitrali scatenavano il finimondo sul terreno di gioco, facendo perdere la testa ad alcuni atleti in maglia arancione e gli avversari ne approfittavano.

Il solo Sanders è riuscito per quanto gli è stato possibile a farsi vedere nei rimbalzi difensivi e a mettere anche a segno una buona percentuale di tiri come del resto ha fatto Malagoli da fuori area. Ma ciò non poteva bastare a pareggiare il conto con Fultz, Serafini e Bortolotti, specie quando si ha i nervi a fior di pelle e si perde la cognizione degli schemi.

RISULTATI

Forst-Ignis 84-75, Innocenti-Maxmobili 105-73, Brina-Canon 74-88, Alco-Saclà 79-87, Snaidero-Sinudyne 71-83, Sapori-Mobilquattro 79-68, Brill-Fag 84-76.

CLASSIFICA

Innocenti e Forst punti 12, Ignis e Canon 10, Mobilquattro e Saclà 8, Sinudyne 6, Snaidero, Alco, Sapori e Brill 4, Maxmobili 2, Brina e Fag 0.

La Mobilquattro sconfitta a Siena

Bloccato Jura: via libera alla Sapori

SAPORI: Campanini 2), Granucci (3), Franceschini (11), Ninci (4), Giustarini (8), Johnson (23), Bovone (18), Coumelli (8), Dolfi, Bani (non entrato).

MOBILQUATTRO: Rodà (7), Papetti, Giroldi (6), Barlucchi (12), Jura (21), Crippa (2), Gergati (8), Nizza (13), Campanaro (non entrato), Gragnani (non entrato).

ARBITRI: Montella (Napoli) e Ugatti (Salerno).

NOTE: tiri liberi: Sapori 11 su

SERVIZIO

SIENA, 9 dicembre

La Sapori ha nettamente e largamente battuto la favorita Mobilquattro imponendo i propri schemi e il proprio gioco veloce. L'allenatore della Sapori Cardaioli ha adottato per tutto l'incontro una zona mista che ha di fatto reso nullo nel tiro da sotto il pivot Jura, che pure si è distinto notevolmente nei rimbalzi difensivi. Per di più gli esterni della Mobilquattro non hanno nè saputo aprire i varchi nè tenere una buona media di realizzazione

In questa situazione a turno i due lunghi della Sapori Johnson e Bovone hanno potuto tenere una ottima media di realizzazione da sotto e gli stessi esterni della Sapori sono stati questa volta molto precisi nei tiri.

Gli uomini di Sales si sono fin dall'inizio sovraccaricati di falli e hanno indubbiamente risentito della sconfitta subita domenica scorsa in casa con la Canon. La Sapori invece ha giocato con orgaglio e grinta.

Una vittoria importante quindi per i senesi, che si tirano ancora di più fuori dalla zona bassa della classifica, importante inoltre perchè la squadra sconfitta era fino a ieri, una delle favorite nel massimo campionato.

Maurizio Boldrini

Brill-Fag Partenope 84-76

Preziosa vittoria dei cagliaritani

BRILL: Villetti (15), Ferello (21), Vascellari, Pedrazzini (2), Spinetti (16), De Rossi (2), Satter (28). Non entrati: Mastio, Serra e Correddu.

FAG PARTENOPE: Corn (12), Errico P. (4), Cioffi (1), Scodavolpe, D'Aquila (14), Bray, Bacci, Fucile (10), Errico V. (2), Andrews (23).

ARBITRI: Albanesi di Busto Arsizio e Zambelli di Milano.

NOTE: usciti per 5 falli Errico V., Cioffi e Errico P. per la Fag e Pedrazzini per il Brill. Tiri liberi 22 su 33 per il Brill e 10 su 18 per la Fag.

DAL CORRISPONDENTE

CAGLIARI, 9 dicembre

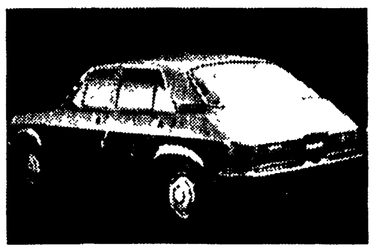
Il Brill si è assicurato un nuovo successo, di quelli preventivati nel cammino della salvezza, battendo la Fag Partenope. Si è trattato di una vittoria chiara ma più sofferta del previsto. I ragazzi di Formigli, seppur migliorati rispetto allo scorso anno come schemi di gioco e come assieme, hanno palesato, ancora una volta, una precaria condizione individuale soprattutto nei tiri.

Nel primo tempo, chiusosi in parità (38-38), De Rossi ha fallito tutti e sei i tentativi effettuati mentre Ferello ne ha realizzato appena uno su cinque. L'entrata di Spinetti, che ha realizzato 16 punti con una percentuale di 8 su 13 e la ritrovata condizione di Ferello, fortissimo nei rimbalzi e con una percentuale di tiro nel secondo tempo di 6 su 12, oltre alla superba prova di Villetti, hanno consentito alla squadra cagliaritana di assicurarsi un margine di una decina di punti intorno al 7' della ripresa, che è riuscita poi a conservare fino alla fine.

Regolo Rossi

RI-MOTORI-MOTORI-MOTORI-MO

L'ultima Leyland-Innocenti affronta il mercato in tempi di restrizioni



In Italia solo tre le versioni della «Regent»

Perchè si è cambiato il nome della « Allegro » - Le caratteristiche e le prestazioni della vettura negli equipaggiamenti con motore da 1300 cc. e da 1500 cc. - La novità di maggior rilievo: le nuove sospensioni « Hydragas »

La « Regent » Leyland-Innocenti al suo apparire in Italia — il lancio è avvenuto ufficialmente sabato scorso — ha già collezionato un primato: è la prima automobile di grande serie presentata in periodo di limitazioni della circolazione automobilistica.

Si tratta di un primato del quale i dirigenti della casa di Lambrate — che avevano organizzato a Tropea un lancio in grande stile per la versione italiana della vettura che già da sei mesi si vende in Inghilterra sotto il nome di « Allegro » — avrebbe certamente fatto volentieri a meno. Ciononostante si sono detti fiduciosi che la « Regent » si affermerà malgrado le difficoltà del settore, anche perchè si tratta di una vettura che, collocandosi tra le « medie », non si presenta come una grande « consumatrice » di benzina. Secondo le norme CUNA, infatti, consuma soltanto 8,7 litri di *super* per 100 chilometri nella versione da 1300 cc. e 9,4 litri in quella da 1500 cc.

In attesa di vedere come questa nuova macchina sarà accolta dal pubblico, esaminiamone le caratteristiche, non prima di avere precisato che con questa vettura l'Innocenti Leyland intende inaugurare in Italia una tradizione: quella delle auto chiamate con nomi dei luoghi resi famosi dalla letteratura gialla inglese. Questa macchina dedicata a *Regent Park* e costruita in Italia, si differenzia però da quelle inglesi, oltre che per il nome, anche per gli allestimenti e, soprattutto, perchè contro le dodici versioni della « Allegro » ci sono solo tre versioni della « Regent »: la « 1300 » base, la «1300 L» (lusso) e la « 1500 L ».

Lo schema costruttivo generale adottato per la « Regent » è quello della vettura con motore anteriore trasversale, trazione anteriore, carrozzeria compatta, cinque posti utili, prestazioni analoghe a quelle delle vetture della categoria. In questo schema non nuovo una soluzione assolutamente originale: le sospensioni indipendenti con elementi Hydragas. Ma vediamo la « Regent » nei dettagli:

CARROZZERIA

Lo « styling » si è preoccupato più dell'aerodinamica che dell'estetica. Ne è risultata una linea molto pulita, senza concessioni alla moda. Si è badato invece ai particolari che aumentano la sicurezza (alle maniglie incassate, per esempio) e la funzionalità (archi dei passaruota molto slabbrati, allo scopo di limitare l'infangamento delle fiancate quando si viaggia su strade bagnate dalla pioggia). Piccoli particolari di carrozzeria distinguono la versione « base » da quella « lusso ».

Tutte le versioni della «Regent» sono a quattro porte ed hanno le seguenti dimensioni: lunghezza m. 3,853; larghezza m. 1,613; altezza m. 1,398; passo m. 2,442; carreggiata anteriore m. 1 e 362; carreggiata posteriore m. 1,364.

ARREDAMENTO INTERNO

L'interno della « Regent » si presenta molto curato anche nella versione base. I sedili anteriori separati offrono un sufficiente sostegno trasversale e risultano molto comodi, grazie alla forma anatomica e alla possibilità di regolare l'inclinazione degli schienali che possono essere equipaggiati, a richiesta, con il poggiatesta. Il divano posteriore può ospitare comodamente tre persone. Il solo inconveniente notato è la non eccessiva abitabilità longitudinale quando il pilota sia di statura superiore alla media

PLANCIA STRUMENTI

La strumentazione della « Regent » è di buono standard e gli strumenti (tachimetro, contachilometri, contagiri, indicatore livello benzina, termometro acqua, spie per gli indicatori di direzione, la carica batteria, i fari abbaglianti e la insufficiente pressione olio), sono tutti di agevole lettura. Tutti i comandi — dal tergicristallo, al lavavetro elettrico, al clacson, sono azionati da due leve poste ai lati del volante. Ripiano portaoggetti con serratura a chiave solo sulla « 1500 L ». Di serie su tutte le vetture l'accendisigari elettrico. Discutibile l'adozione di un volante di forma pressochè quadrata allo scopo, si è detto, di rendere meglio leggibili gli strumenti.

MOTORI

I motori nelle due versioni della « Regent » sono a quattro cilindri in linea con raffreddamento ad acqua. La disposizione anteriore trasversale è la stessa adottata per la prima volta nel 1959 in una produzione di grande serie con il lancio della « Mini ». Per le due versioni « 1300 » (tra parentesi i dati del « 1500 » il motore ha una cilindrata effettiva di 1275 cc. (1485) con un alesaggio di mm. 70,60 (76,2) e una corsa di mm. 81,33 (81,2). Il rapporto di compressione è di 9,75:1, (9:1) la potenza effettiva di 66,6 CV (79,3) a 5800 giri al minuto, la coppia massima di 9,82 (11,67) kgm a 3200 giri al minuto (3400). Distribuzione a valvole in testa comandate da aste e bilancieri (albero a camme in testa mosso da catena). Il motore è poco rumoroso.

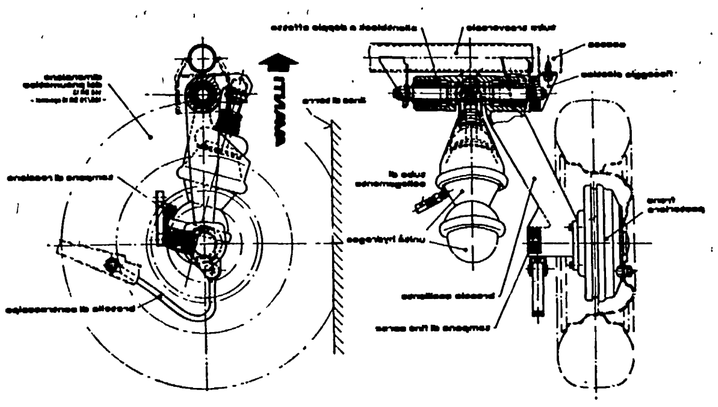
TRASMISSIONE

Trazione anteriore con frizione monodisco a secco. Cambio a quattro marce sincronizzate più retromarcia per i due modelli « 1300 »; cambio a cinque marce sincronizzate (con quinta surmoltiplicata) per il modello « 1500 ».

TELAIO

La Leyland Innocenti « Regent » ha una carrozzeria monoscocca. Le sospensioni sono a ruote indipendenti, con elementi « Hydragas » su ciascuna ruota. Si tratta di un sistema notevolmente più efficiente rispetto a quello da cui deriva (Hydrolastic), applicato a suo tempo con notevole successo sulle Innocenti « JM 3 », « J 4 » e « J 5 ». Le sospensioni « Hydragas » sono essenzialmente piuttosto semplici e ciascun elemento svolge contemporaneamente l'azione molleggiate e quella ammortizzante. I quattro elementi « Hydragas » sono studiati per durare per tutta la vita della vettura senza bisogno di una ricarica o di manutenzione periodica; essi sono intercomunicanti due a due tra loro (l'anteriore sinistro con il posteriore sinistro, l'anteriore destro con il posteriore destro) mediante tubazioni riempite di liquido speciale.

Questo liquido riempie parzialmente ciascu elemento « Hydragas » e agisce — tramite una speciale membrana — su del gas. Una valvola situata nella parte inferiore dell'elemento, viene attraversata dal liquido durante il funzionamento delle sospensioni e svolge funzione di ammortizzatore; l'azione di molleggio viene invece svolta dal gas, che si può comprimere, ciò che invece non può avvenire con il liquido.



La caratteristica tecnica di maggior rilievo è rappresentata nella « Regent » dalle sospensioni indipendenti con il nuovo sistema « Hydragas ». Nel disegno lo schema della sospensione posteriore vista posteriormente (a sinistra) e di lato.

Per quanto riguarda l'architettura delle sospensioni, si può rilevare come quelle anteriori abbiano bracci trasversali con due puntoni obliqui (uno per lato) di ancoraggio, mentre le sospensioni posteriori utilizzano bracci oscillanti su un asse trasversale. Grazie a queste sospensioni e alla trazione anteriore la tenuta di strada è perfetta in ogni condizioni e la « Regent » si è rivelata del tutto insensibile al vento laterale.

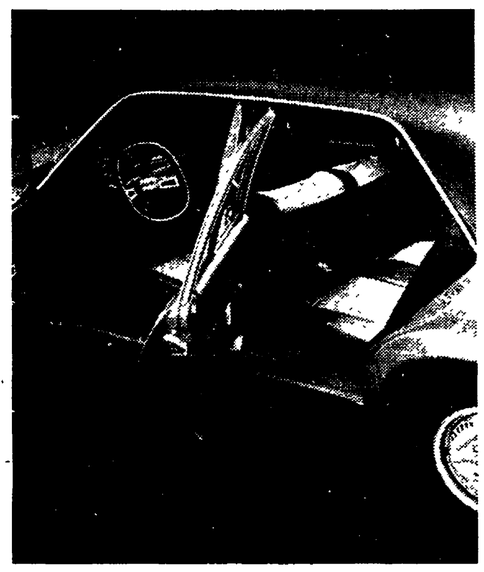
I freni sono a disco sulle ruote anteriori (diametro mm. 240) e a tamburo su quelle posteriori (diametro mm. 203, larghezza mm. 38); entrambe le versioni dispongono di servocamando a depressione.

PESI

La « Regent » in versione « 1300 » pesa a vuoto kg. 875, mentre la « 1500 » pesa kg. 890. Il peso rimorchiabile è elevato: 750 kg.

PRESTAZIONI

La « Regent » in versione « 1300 » (tra parentesi le prestazioni del « 1500 ») consente una velocità massima di 150 chilometri all'ora (160), il chilometro con partenza da fermo a pieno carico viene percorso senza un impiego esasperato del motore nel tempo di 39"4/10 (36"7/10).



L'abitacolo della « Regent 1300 L ». Si noti l'inconsueta forma del volante. Nelle foto del titolo: a sinistra la « Regent 1300 » nella versione base; a destra la stessa vettura nella versione « lusso ». La « 1300 L » monta di serie, come la « 1500 L », pneumatici a profilo ribassato. Le due versioni « 1300 » sono esternamente riconoscibili, oltre che per altri piccoli particolari, per i cerchioni di diverso tipo e per la presenza sulla « L » del faro di retromarcia.

Presentata dalla Fiat

Sul mercato una nuova Campagnola

Ha quattro ruote motrici, sospensioni indipendenti e scocca portante - Supera i 115 chilometri orari

E' imminente la presentazione sul mercato italiano di una nuova Fiat « Campagnola » a quattro ruote motrici.

Il nuovo fuoristrada della Fiat (nella foto) presenta soluzioni tecniche ultramoderne, quali sospensioni indipendenti per le quattro ruote e scocca portante.

Questa impostazione ha consentito di riunire proprietà difficilmente conciliabili: comportamento su strada (tenuta, velocità, accelerazione) di carattere simile a quello di un'autovettura, e prestazioni fuori strada (adattabilità al terreno, maneggevolezza, confort) tali da garantire una incondizionata mobilità in ogni circostanza.

Il motore, di circa due litri, sviluppa una potenza di 80 CV (DIN) e consente una velocità massima di oltre 115 km/h.

Il prezzo di listino della nuova « Campagnola » è stato fissato in lire 3.400.000.

Treno inglese da cinquecento chilometri l'ora

Un collettivo di tecnici inglesi ha realizzato un nuovo tipo di trasporto ferroviario sospeso che può raggiungere i 500 chilometri orari. Il sistema propulsore si basa sul concetto del motore lineare, ma più di tanto i tecnici non hanno voluto dire. In realtà si sono trincerati dietro alcuni esempi quale la legge di gravità per dire che una matita cade dal tavolo per la forza di gravità, ma che non si conosce che cosa sia questa legge.

Così sulla base dell'applicazione delle leggi dell'elettromagnetica è stato realizzato questo motore lineare che contemporaneamente solleva e spinge il convoglio, dandogli una spinta che gli permette di raggiungere i 500 chilometri orari.

L'applicazione commerciale della scoperta permetterà di recuperare ampiamente, dicono i tecnici inglesi, il costo di investimento per lo studio del progetto, che si aggira sui 7 miliardi e mezzo di lire.

Una circolare dell'Ispettorato del Traffico

Come guidare su neve o su ghiaccio

Gli attrezzi da portare in auto quando si guida in zone soggette a nevicate o a temperature rigide

« Nella marcia su strade innevate o ghiacciate i conducenti debbono ridurre sensibilmente la velocità, aumentare le distanze di sicurezza, specie in discesa, evitare ogni azione brusca sia sullo sterzo che sui freni, premendo sempre con leggerezza anche l'acceleratore ». E' un consiglio agli utenti della strada contenuto in una circolare diffusa dall'Ispettorato circolazione e traffico in occasione del maltempo che ha investito la scorsa settimana numerose regioni della Penisola.

« Chi circola in regioni già soggette a nevicate o a sensibili abbassamenti di temperatura — raccomanda l'Ispettorato — dovrebbe essere sempre munito di catene o di pneumatici da neve, onde ridurre il pericolo di slittamenti e sbandate, che mettono, e ciò è avvenuto spesso in questi giorni, i veicoli in condizioni di non poter proseguire la marcia anche su strade leggermente o mediamente innevate. Questi automobilisti costituiscono non solo pericolo per sè, ma creano soprattutto onerosi intralci a tutti gli altri conducenti più attrezzati e più prudenti, col rischio di bloccare una strada che diversamente potrebbe funzionare ».

« I conducenti di professione (come i camionisti, i rappresentanti di commercio, ecc.) e gli automobilisti che frequentano abitualmente regioni innevate — aggiunge ancora la circolare — dovrebbero anche recare a bordo una conveniente attrezzatura costituita da una pala, una fune da traino, una lampada portatile, un tergighiaccio a mano per sbrinare il parabrezza, un paio di cavi con morsetto per ovviare all'eventuale inconveniente della batteria debole, un sacchetto di sabbia, una spazzola per liberare vetri e porte dalla neve ».

La circolare dà infine una serie di consigli pratici a chi si trova in particolari situazioni di emergenza. « Se l'autovettura tende a sbandare col retrotreno — ricorda l'Ispettorato — occorre sterzare dalla stessa parte dalla quale esso sbanda, ed eventualmente, poi, correggere con una tempestiva ma leggera controsterzata il movimento opposto. Naturalmente senza frenare od accelerare ». « Se però la macchina è dotata di trazione anteriore, una lieve azione di accelerazione può favorire la ripresa dell'assetto normale rettilineo ».

Un altro pericolo è il ghiaccio sull'asfalto. Questo pericolo non lo si vede, ma lo si intuisce. « Quando la temperatura scende a zero o sottozero — dice a questo proposito la circolare — anche se la strada è completamente sgombra di neve, la stessa acqua di fusione della neve può gelare. Il pericolo sussiste soprattutto su tratti stradali in fondo a una discesa, sui ponti e nei tratti stradali esposti a nord ». Uno degli elementi che debbono mettere sul chi vive, è l'assenza del sole e il trovarsi in zone in ombra. » L'espressione « a passo d'uomo » nei casi di presenza di ghiaccio « deve essere presa da chi guida, sempre alla lettera ». In caso di slittamento, infatti, una velocità così ridotta consente di subire un incidente, come l'urto contro un albero, senza conseguenze pericolose.

Rubrica a cura di **Fernando Strambaci**