Delusione all'Arena con una eccezione

Una «Pasqua» animata dai muscoli di Bruch

Akii Bua una comparsa - Tutti gli altri a livelli modestissimi

MILANO, 19 maggio

E' la stagione dei campionati «europei», che cadranno la prima settimana di settembre, e questa considerazione, che potrebbe poi risultare una scusa bella e buona, è bastata a tener lontano dalla pista dell'Arena, dove oggi si teneva la «Pasqua», ventottesima edizione, manifestazione d'apertura della stagione open italiana, tutti i campioni, o quasi, di casa nostra.

Il programma presentava due personaggi di gran nome e di importanti risultati: Ricky Bruch, recordman mondiale del disco, e Akii-Bua dell'Uganda, olimpionico e primatista dei 400 ostacoli. Sono stati in fondo Bruch e Akii-Bua, con l'aggiunta di Arese impegnato, senza avversari, sui 10.000, a richiamare una folla numerosa, che ha visto in buona parte andar deluse le sue attese. Dei tre preventivati protagonisti s'è salvato solamente lo svedese, in Italia soprattutto per interpretare una lunga serie, lui spera, di film, primo dei quali un western casereccio dal titolo «Anche gli angeli tirano di destro». Appunto tirando di destro Bruch ha vinto il getto del peso e il lancio del disco con due misure apprezzabili, soprattutto la seconda: m. 18,85 e m. 64,28 (il record del mondo che lo svedese condivide con Silvester è di m. 68,40). Il gigantesco e biondo Ricky s'è guadagnato, sulle pedane prima che sul set, una larga fetta di applausi e di simpatia, che lo hanno accompagnato fin oltre l'uscita dello stadio.

Akii-Bua, arrivato trafelato in una vistosissima tuta rossa, all'ultimo minuto, s'è accontentato di vincere i 400 ostacoli, facendo una gran fatica, stanco e poco preparato, in un tempo penoso (52"2), con avversari di una modestia incredibile anche se di gran coraggio. L'olimpionico s'è misurato poi nei 400 piani, specialità non sua, ma dove avrebbe dovuto comunque far meglio di un ultimo posto, preceduto da Abeti, che ha vinto in 47" netti, Borghi (47"6), Giovanardi (48").

Quindi Arese, impegnato nei 10.000. Prova insolita anche per lui, che pure detiene il primato italiano in 28'27". E' stata una gara monotona, senza guizzi, condotta fino agli ultimi cento metri, in tandem, da Solone e Lauro. Poi, in dirittura d'arrivo appunto, Arese ha piazzato il suo sprint a grandi falcate, che gli è servito a vincere, ma non certo a riscattare una prova senza senzo, che era meglio riservare per una qualsiasi giornata d'allenamento. Il tempo (29'16") non dice nulla sulle prospettive, su questa o su un'altra distanza, del piemontese.

Dopo Bruch, il miglior risultato tecnico lo ha senza dubbio ottenuto il diciottenne Ferrari, nel salto in alto. Ha migliorato di tre centimetri il suo primato open e di uno quello al coperto, superando l'asticella a m. 2,16. Due centimetri anche oltre il minimo di qualificazione per gli «europei». Più che comprensibile dunque alla fine l'esultanza di Ferrari.

Per il resto una serie lunga di gare anonime. Negretto ha vinto l'asta a 4,60, mentre Fraquelli entrato in gara a 4,80 ha fallito i tre tentativi, Acerbi i 110 hs. in 14"2 (sconfitto Liani), Guerini i 100 in 10"5, Siega il lungo con m. 7,51; Tomasini i 1.500 davanti a Riga. Il prossimo importante appuntamento è per il 2 giugno a Torino per il meeting universitario. Quindi l'8 e il 9 giugno Bulgaria-Italia a Sofia. Speriamo che il pessimo esordio della «Pasqua» valga, per scaramanzia, come un buon auspicio.

Oreste Pivetta

MILANO — John Akii-Bua e Ricky Bruch personaggi della «Pasqua dell'atleta».

In testa dall'inizio alla fine

Galoppo: a Wayne il premio Turati

MILANO, 19 maggio

Wayne si è abbondantemente rifatto delle recenti prove poco fortunate, vincendo con sicurezza il Premio Emilio Turati, oggi a San Siro. Il quattro anni della Razza Montalbano, tornando sul miglio, distanza ideale per le sue attitudini, si è imposto trionfalmente con una gran fuga che lo ha visto protagonista dal primo all'ultimo metro del percorso. Nella sua scia, a largo intervallo, sono finiti tre puledri di tre anni, Lord Mark, Ferrer e Ksar el Kebir.

Nove cavalli, dopo il ritiro di Azzeccagarbuglio, sono scesi in pista a disputarsi i venti milioni messi in palio: Drobny della scuderia Continental, Ksar el Kebir del Mill Stud, Guido Lord della scuderia Fert, Wayne della razza Montalbano, Lord Mark di Aldo e Carlo Borsani, Cool Guy di Lady «M», Guercino della scuderia Tofanella, Rock Hill della razza Ascagnano, Ferrer di Mack Ferrer. Leggermente favorito Ferrer, offerto a due e mezzo sulle lavagne dei bookmakers, mentre Guido Lord, Wayne e Cool Guy erano dati a tre e mezzo. Gli altri a quote più alte.

Al via schizza dal gruppo Wayne che assume il comando per guidare a ritmo molto sostenuto. Dietro di lui si pongono Guido Lord, Drobny, Lord Mark, Rock Hill, Ksar el Kebir, Cool Guy, Ferrer e Guercino. Sulla curva Wayne ha un vantaggio di un paio di lunghezze su Guido Lord e Lord Mark che seguono in coppia, poi gli altri a breve distanza. In retta Wayne continua nella sua galoppata trionfale ed è ormai chiaro che nessuno riuscirà più ad agguantarlo. Nei cinquecento metri finali, cala Guido Lord e si fanno avanti Lord Mark, Cool Guy e dalle retrovie Ferrer. Wayne intanto raggiunge primo il traguardo e Lord Mark è buon secondo.

Ferrer con un tardivo finale, strappa poi il terzo posto in fotografia a Ksar el Kebir che finisce pure in modo molto coraggioso.

Le altre corse sono state vinte da: Moggio (2.o Astrilla), Orbet (2.o Arnaldo Villanova), Pamoa (2.o Cayar), Little Claude (2.o Trine), Orosei (2.o Mount Brandon), Mister Henry (2.o Narkowar), Salvador (2.o La Laucha).

V. S.

Confermati i pronostici della vigilia

Marcia: Visini primo a Luino

Unico antagonista del vincitore della 40 km. è stato Carpentieri, al terzo posto Vecchio

DALL'INVIATO

LUINO, 19 maggio

Si parla con Luigi Zambaldo prima della partenza della 40 chilometri di marcia. Luigi è il decano della dinastia degli Zambaldo: quattro fratelli marciatori. Luigi ha quarant'anni e Armando, il più giovane, 31. Tre sono qui a Luino (Mario e Bruno oltre a Luigi) mentre Armando è andato a Bucarest a saggiare le sue possibilità in vista del quadrangolare di Sanremo (8 e 9 giugno) e della grande scadenza europea di Roma, in settembre.

Si parla di marcia, ovviamente. «Io sono vecchio», dice. «Ma ci sono tanti ragazzi in gamba che non desiderano che gareggiare. Anche quando conciliare il lavoro con lo sport diventa un problema difficile». Ha ragione. Il problema di questa grande malata che è la marcia è stato infatti affrontato anche al convegno organizzato dal comune di Luino.

Ma veniamo alla gara. La giornata è splendida. Il caldo si fa sentire e gli atleti alle 14,30 ora di inizio della gara si sentono addosso un sole implacabile. Vittorio Visini, il favorito, è rapidissimo già in partenza e impone subito ai 50 atleti una selezione immediata. Con Vittorio partono assai bene Sante Mancini, Franco Vecchio, Domenico Carpentieri e Pierangelo Fortinati. Dopo 40' minuti la gara ha già il suo volto. Visini, Carpentieri e Fortunati sono le volpi imprendibili di questa giornata di primavera. Dopo un'ora la delineazione è ancor più marcata. Vecchio cede un centinaio di metri e fra Carpentieri e Visini inizia un duello duro. Entrambi gli atleti appaiono tirati. Stanno bene e son decisi a darsi battaglia.

Dopo due ore la lotta non accenna a risolversi mentre al terzo posto sale Mirko Scussel, un ragazzo valido che fu già della nazionale junior. La soluzione del problema-vittoria si ha al 28° chilometro. Vittorio se ne va e Domenico si passa le mani sul fegato dolente. Il vantaggio di Visini, scatenato, aumenta in progressione geometrica. I metri da dieci salgono a cento. Al 32° chilometro il margine è di due minuti.

La gara non ha più nulla da dire salvo che per Franco Vecchio che ripetendo la buona prova di Sesto si guadagna il terzo posto. Carpentieri, bravissimo, pare convincere persino Dordoni a selezionarlo per Sanremo dove l'impegno sarà durissimo, visto che gli azzurri avranno di fronte la RDT, la Francia e la Svezia.

Per Sanremo possiamo, anzi, fare delle ipotesi: Zambaldo, Battistin, Lisi e una X per la prova sui venti chilometri; Visini, Vecchio, Valore (anche lui impegnato a Bucarest) e Carpentieri per quella sui 50.

E' finita. Mentre il sole se ne va e dal lago si leva una brezza leggera a stemperare questa caldissima giornata i marciatori vanno a raccogliere i premi meritati per la loro lunga e nobile fatica.

Remo Musumeci

ORDINE D'ARRIVO:
1. VITTORIO VISINI, 3 ore, 39'30"4; 2. Carpentieri a 3,26"; 3. Vecchio a 5'36"; 4. Buccione a 7'47"; 5. Grecucci a 8'21"; 6. Fortunati a 10'28"; 7. Scussel a 12'23"; 8. Fabbri a 13'24"; 9. Mancini a 14'55"; 10. Lisi a 17'16".

Da stasera a Milano gli Harlem Globetrotters

MILANO, 19 maggio

Da questa sera e sino a domenica prossima al Palalido di P.zza Stuparich a Milano saranno di scena gli Harlem Globetrotters. Avversari di turno i General Washington.

Da stasera potremo quindi assistere ai favolosi «numeri» del grande Lemon che avrà al suo fianco il non meno famoso Marques Haynes.

Gli Harlem sono ormai entrati nella leggenda del «basket»: hanno vinto 11 mila incontri e dal 1962 non perdono una gara. Unici al mondo essi sanno perfettamente combinare una grande abilità cestistica (i «prof» americani li acquisterebbero a occhi chiusi) con l'esigenza di far spettacolo e di divertire.

Il programma prevede inoltre giocolieri, equilibristi e tornei di ping-pong. La vendita dei biglietti viene effettuata direttamente al Palalido ininterrottamente dalle 10 alle 19 di ogni giorno (tel. 366.100).

RI - MOTORI - MOTORI - MOTORI - MOTORI - MOTORI - MO

Nel quadro della rassegna «Environment '74»

Difesa d'ufficio dell'automobile alla «tavola rotonda» di Torino

Si ammettono i danni dello sviluppo incontrollato della motorizzazione e ci si consola prevedendo per il 1985 il raddoppio del parco mondiale che raggiungerà i 400 milioni di veicoli - La storia della sicurezza - Gli studi sulle alternative ai motori tradizionali

«Vetture d'ogni tipo, prezzi, da non temere concorrenza. Vetture da passeggio, da corsa e da montagna. Solidità, eleganza, leggerezza, nessuna trepidazione, nessun rumore. Minimo consumo».

Nessun rumore, minimo consumo, le stesse indicazioni pubblicitarie di oggi figuravano all'inizio del secolo in un manifesto della «Fabbrica Italiana di Automobili» (l'attuale FIAT) le cui officine erano sorte in corso Dante 33 con un capitale sociale di 800.000 lire.

Da allora, in oltre settant'anni, l'automobile ha fatto passi da gigante, ha condizionato lo sviluppo di mezzo mondo; ma al momento della stretta, quando è esplosa la crisi energetica, ha denunciato tutti i suoi limiti, i mali arrecati, i condizionamenti imposti. Su questi temi, sulle possibili soluzioni ai problemi determinatisi, sui correttivi più immediati, si è incentrata la tavola rotonda organizzata dalla Federazione Internazionale dell'Automobile e dalla Automobile Club d'Italia nel quadro dell'«Environment 74», la rassegna sull'ambiente che si è svolta recentemente a «Torino-Esposizioni».

Le domande più pressanti alle quali doveva rispondere la «tavola» non sono certo nuove: penuria di carburante, inquinamento atmosferico e fonico, l'assetto del territorio, l'esigenza di un diverso rapporto tra i vari sistemi di trasporto, le soluzioni alternative al motore tradizionale, nuove fonti di energia.

L'impressione, dovendo in breve sintetizzare l'andamento dei lavori, è che si è tentato essenzialmente di far scendere dal banco degli accusati l'automobile, ma con un «collegio di difesa» che si è mosso da posizioni così arretrate che in definitiva hanno svilito il convegno. Definire l'automobile *«l'ultimo pezzo di libertà che ancora ci rimane»* non significa nemmeno tentare di fare qualche passo indietro per prendere la rincorsa e recuperare il terreno perduto, ma muoversi in un perimetro municipale per discutere dell'universo.

Le conclusioni a cui è pervenuto il convegno lasciano poco spazio alla fantasia, all'invenzione e alla ricerca. Prima l'automobile e poi, a rimorchio di questa «filosofia», tutto il resto: la difesa dell'ambiente e dell'uomo (magari anche con la «U» maiuscola!), l'assetto del territorio, il potenziamento della rete autostradale e del sistema viario urbano, la coesistenza del mezzo pubblico con quello privato.

Si è passati dal pessimismo, con il quale si è guardato a quella che è stata definita l'esplosione *«di sentimenti di autofobia»* al cauto ottimismo; per chiudere poi in bellezza con la previsione che nel 1985 il parco mondiale sarà raddoppiato e passerà così da 200 milioni a 400 milioni di veicoli. Questa previsione è di Jacques Plassard, relatore ufficiale nel suo rapporto conclusivo.

La FIAT era presente con il direttore centrale della ricerca, l'ing. Montabone; è infatti impossibile credere che l'ing. Montabone abbia parlato a nome personale *(«desidero essere considerato un esperto qualunque»* ha detto). Il dirigente della casa torinese ha affrontato il problema della sicurezza e la sua «storia».

Fu il tragico bilancio dei morti per incidenti stradali negli Stati Uniti a far «scoppiare» il problema. I costruttori americani, che sino alla metà degli anni 60 indicavano nello «stile» e nella «linea», le armi per conquistare il mercato, ritenendo indispensabile che l'auto assumesse un *«aspetto più virile»* (ricordiamo quelle auto che sembravano bastimenti) di colpo si accorsero che alla gente premeva altro. Nasceva così il problema della sicurezza. Contemporaneamente però venivano a galla i problemi dell'inquinamento: gas di scarico, rumore, occupazione ed invasione del suolo pubblico nelle grandi città.

Correva l'anno 1967. L'Europa era sostanzialmente ferma anche se, attraverso la ECE con il «WP 29», diede vita a un'azione di studio.

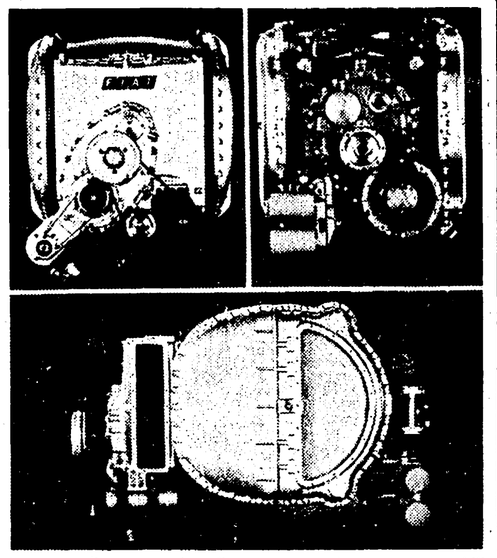
Nel 1970 gli Stati Uniti vararono il programma «ESV» a lungo termine per la vettura tipica americana di 4000 libbre (il concorso per un prototipo guardava alla sicurezza attiva e passiva). Per sfiducia nei confronti dei costruttori d'auto si interessarono Enti estranei e in questi limiti sarebbero le ragioni delle scarso successo, secondo quanto ha riferito l'ing Montabone, concorrente ma pur sempre solidale con i colleghi d'oltre Oceano.

Quanti hanno partecipato ai lavori della «tavola rotonda» di «Environment 74» hanno avuto modo di visitare la sezione ricerche della FIAT ma ad «occhio nudo» è difficile, per il cronista, fare il punto sui vari studi alternativi.

Si studia per ridurre i consumi, attorno ai motori con carica stratificata (tipo Honda), una precamera di miscela ricca in fase iniziale che lascia il posto a una seconda miscela povera in cui è mutato il rapporto aria-benzina. Anche in questo campo però i giapponesi sono arrivati primi!

Sotto osservazione il motore elettrico (soluzione più naturale dal punto di vista ecologico), con i soliti limiti: scarsa velocità e poca autonomia, aggravio di peso. Sono avanti gli studi del motore a combustione interna e funzionamento continuo, e del motore a vapore, in auge a livello di ricerca dopo l'esplosione della crisi energetica. La FIAT ne ha costruito un prototipo sperimentale ad espansore alternativo la cui potenza è di circa 50 CV.

O. P.



Tre viste di un prototipo di motore a turbina per automobili sperimentato dalla Fiat nella ricerca sulle alternative ai motori tradizionali.

Sarà pronta fra due anni

Un'utilitaria Ford per gli europei

Dovrebbe far concorrenza alla Renault «5» e alla Fiat «127» - Le difficoltà delle «grandi» americane

Nel corso di una conferenza stampa tenuta a Stoccolma, Henry Ford II ha dichiarato che fra due anni la Ford lancerà sul mercato europeo una piccola vettura, fabbricata da una filiale spagnola della Casa americana, che farà concorrenza alla Renault «5» e alla FIAT «127».

Per quanto riguarda il futuro dell'industria automobilistica, Henry Ford II si è mostrato ottimista pur dichiarando che «il ritmo della produzione automobilistica non sarà rapido come oggi, tranne, può darsi, che in Paesi come il Brasile e l'Australia».

Rispondendo alle domande dei giornalisti, Henry Ford ha affermato che il futuro delle grandi automobili americane non è del tutto compromesso, ma che tuttavia il mercato automobilistico americano delle piccole cilindrate aumenterà del 60 per cento verso gli anni 1977-1979. «Nei primi mesi dell'anno la situazione del mercato delle grandi cilindrate era catastrofica» ha finito per ammettere il presidente della Ford.

Le strade Il traffico

10.644 morti sulle strade nel 1973

Nel 1973 si sono verificati in Italia complessivamente 323.598 incidenti stradali che hanno prodotto la morte di ben 10.644 persone e ne hanno ferite 261 mila 752. Anche se queste cifre dimostrano un lieve calo rispetto all'anno precedente (rispettivamente 332.591, 11.078 e 267.774) esse si mantengono sempre a livelli molto alti.

Nel campo degli incidenti stradali Roma continua a detenere un primato certamente non invidiabile: quello della maggior sinistrosità stradale nella classifica delle città italiane. L'anno scorso, infatti, sono gli ultimi dati diffusi dall'ISTAT, vi si sono verificati ben 41.164 incidenti che hanno condotto alla morte 360 persone e ne hanno ferite 29.496. Seguono Milano e Napoli: la prima con 28.861 incidenti, 148 morti e 17.084 feriti (contro, rispettivamente, i 32 mila 647, 138 e 17,929 del '72), la seconda con 16.670 incidenti, 61 morti e 16.232 feriti (nel '72 erano stati rispettivamente 18.503, 70 e 17.296).

L'Alfa Romeo l'ha messa in vendita in questi giorni sul mercato italiano

Più confortevole e di linea affinata la berlina «Giulia Nuova Super»

La macchina è disponibile con propulsori di 1300 e 1600 cc - Nessuna innovazione alla meccanica Completamente rifatti gli allestimenti interni - I consumi alla velocità massima consentita

L'Alfa Romeo ha immesso tre giorni fa sul mercato italiano la berlina Giulia «Nuova Super» nelle due versioni con motori di 1300 e 1600 cc. Motore e meccanica della vettura non sono stati cambiati, chè sarebbe stato davvero molto difficile migliorare ancora queste parti della vettura, che deve il suo successo tecnico e commerciale proprio ai propulsori e alla meccanica.

Per la «Nuova Super», invece, si sono messi al lavoro gli stilisti e gli arredatori che, pur mantenendo alla vettura le sue note caratteristiche di compattezza e di penetrazione aerodinamica, ne hanno migliorato l'aspetto esterno e gli allestimenti interni.

Vedendo la «Nuova Super» si nota che ora la scocca è delineata con maggiore rigore stilistico, specialmente per quel che si riferisce alla calandra e alla celebre «coda tronca». Quattro fari di identica grandezza, il classico scudetto portato alle dimensioni di quello della «2000», gli spigoli più vivi contribuiscono a dare un nuovo aspetto alla vettura, che pure continua a conservare la sua inconfondibile linea.

All'interno della macchina le modifiche sono state invece radicali, tanto da rendere il confort e l'eleganza dell'arredamento senza confronto sia con le precedenti versioni della «Giulia» che con altre macchine di maggior cilindrata.

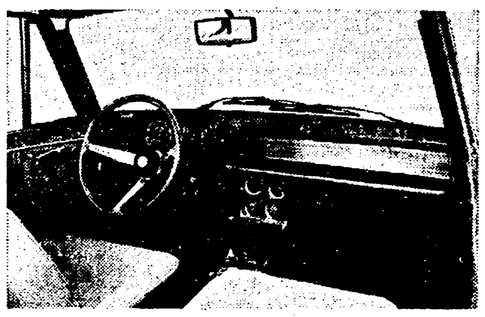
A prima vista il nuovo posto di guida dà l'impressione di una cabina di comando dove il guidatore, tra volante cruscotto e plancia, ha tutti gli strumenti sotto mano. Il volante ora è in legno; il cruscotto ha una nuova linea; la plancia centrale accoglie i manometri dell'acqua e dell'olio.

Ma ecco, in dettaglio, le novità che caratterizzano la «Nuova Super 1300/1600». Per quel che si riferisce al corpo vettura e alle finizioni si notano: la scocca di nuovo disegno nella parte anteriore e posteriore con cofano motore e cofano posteriore a superficie liscia; i quattro proiettori gemellati allo iodio di 136 mm di diametro; la nuova maschera radiatore con corpo centrale di nuovo disegno; le due feritoie per presa aria dinamica sotto il paraurti anteriore; le nuove cornici ai fari; i paraurti anteriore e posteriore in acciaio inossidabile, di nuovo disegno e con nuovi rostri; il nuovo sistema di insonorizzazione del cofano motore; le spazzole tergiscristallo antiriflesso; i coprimozzo in acciaio stampato; il volante in legno a calice a tre razze; la plancia centrale ridisegnata; il pavimento rivestito in moquette; i sedili anteriori e posteriori di nuovo disegno e con nuove finizioni; gli appoggiatesta regolabili sui sedili anteriori; nuovi pannelli alle portiere; il profilato della plancia di nuovo disegno con impiallacciatura inferiore di colore nero opaco.

Per quel che si riferisce alla strumentazione e ai comandi si nota che gli strumenti hanno ora una colorazione di fondo antiriflesso, che due bocchette di aerazione orientabili sono collocate nella parte alta della plancia centrale, che è cambiata la disposizione degli strumenti temperatura acqua e pressione olio e dei comandi dell'aria calda e fredda.

Presentando le «Giulia Nuova Super», l'Alfa ha sottolineato che le vetture, pur conservando le note caratteristiche di potenza, velocità e ripresa, sono abbastanza parche nei consumi a velocità costante. Mette conto di ricordare, ad esempio, che viaggiando alla velocità massima oggi consentita (120 chilometri in autostrada) la «Nuova Super 1300» consuma 9,7 litri di benzina per 100 chilometri e che la «Nuova Super 1600» ne consuma 10,1.

Come si è avuto occasione di annunciare la «Giulia Nuova Super 1300» costa 2.300.000 lire, più IVA; 105 mila lire in più per la versione equipaggiata con motore di 1600 cc.



La «Giulia Nuova Super 1300» vista esternamente e internamente. Si notino in particolare il nuovo frontale e la pulizia del nuovo cruscotto.

Per la stagione nautica 1974

Si è ancora estesa la gamma degli scafi della Motomar

La casa, nota come concessionaria dei fuoribordo Johnson, importa ora anche i Draco, i Beneteau e i Trojan

La Motomar, concessionaria per l'Italia dei fuoribordo americani Johnson, importa nel nostro Paese anche una serie di interessanti imbarcazioni. Si va dai motoscafi trimarani inglesi Dory, ai lussuosi yaths dell'americana Trojan. Le marche che hanno fatto conoscere maggiormente questa ditta negli ultimi anni — e cioè i Dory, le pilotine Nidelv, i motoscafi Clastron — vengono riproposte al pubblico con miglioramenti generali ed anche con qualche nuovo modello. A queste imbarcazioni si aggiungono, a partire da quest'anno, i motoscafi norvegesi Draco, i cabinati a vela francesi Beneteau, gli yachts Trojan.

I Draco sono scafi dalla linea filante e dalla carena veloce e marina. Ce ne sono molti tipi: dal motoscafo scoperto per lo sci d'acqua, al cabinato impegnativo da 10 metri. Ottime le motorizzazioni, che sono OMC entrofuoribordo per i modelli a benzina e Volvo Penta, ugualmente entrofuoribordo, per i diesel.

Particolarmente interessanti per l'utente medio sono i cabinati Beneteau. Ce ne sono anche di piccole dimensioni predisposti per il fuoribordo ed esenti da patente, visto che non superano i cinque metri di lunghezza fuori tutto. Si tratta del Cabochard e del Capelan, che dispongono di due cuccette ognuno e costano rispettivamente un milione e 690.000 e 2.200.000 lire. Si prestano assai bene per piccole crociere costiere.

Il Cabochard Beneteau è un piccolo cabinato; è lungo 4,05 metri e largo 1,82, pesa 350 chili (è quindi facilmente carrellabile) e dispone delle seguenti vele: randa da 6,50 mq., fiocco da 3,50 e genoa da 5,00; si possono montare fuoribordo da 4-6 cavalli. E' una barca assai sicura, anche per i bambini, grazie al bordo molto alto.

Tra gli scafi della Motomar merita un cenno una barca che resta sempre interessante per l'utente italiano, grazie alla sua tenuta di mare: è il Dory Fisherboat (nella foto). La carena è a dislocamento. Lunga 5,68 metri e larga 1,90 questa barca porta dieci persone ed è disponibile con motore diesel da 8-10 cavalli oppure per fuoribordo fino a 20 cavalli. La versione fuoribordo costa 1.430.000 lire senza motore.

Una citazione anche ai cabinati americani Trojan. Si tratta di una tra le migliori marche statunitensi e per la Motomar rappresenta senza dubbio un fatto di prestigio l'introduzione in Italia di queste barche.

M. Q.

Una nuova versione del modello Ford

L'Escort «Primavera»

Con la «Primavera» *(nella foto nella versione due porte)* la Ford lancia un nuovo modello della Escort con l'evidente scopo di smuovere il mercato. La vettura mantiene infatti nella meccanica le caratteristiche della nota e collaudatissima Escort 1100 XL, con in più tutta una serie di accessori. La verniciatura bicolore è disponibile in due accostamenti. I cerchioni, così come le modanature che incorniciano i cristalli laterali, hanno colori intonati a quelli della carrozzeria. Il frontale è arricchito dalla presenza di fari ausiliari allo iodio. I pneumatici sono radiali 165SR x 13 ed i passaruota sono allargati per poterli ospitare. I paraurti anteriori e posteriori sono verniciati in nero e quelli anteriori sono sdoppiati.

L'interno della Escort «Primavera» è rivestito di una speciale stoffa che ha l'aspetto e la consistenza del velluto. Il volante è di tipo sportivo ed è rivestito in pelle.

Il prezzo di listino della «Primavera» (sarà disponibile in Italia solo il modello 4 porte) prevede un aumento di 95.000 lire (comprensive di IVA). Secondo la Ford si tratta di una vera e propria «offerta speciale» legata alla buona stagione e limitata nel tempo. Sarà quindi disponibile presso i concessionari Ford a partire dalla prossima settimana al prezzo di 1.621.560 lire, IVA compresa.

Rubrica a cura di Fernando Strambaci