

Da oggi per due settimane il primo campionato mondiale per i «puri» a Cuba

La boxe dilettantistica cerca novità all'Avana

Il sorteggio non ha favorito gli italiani - Appassionante match tra il cubano Hernandez e il nord americano Sandoval

George Foreman attende Clay



SAN FRANCISCO — George Foreman con i suoi fans nel Newman's Gym della città californiana. Foreman ha abbandonato per la prima volta il campo di allenamento per parlare con i suoi sostenitori del prossimo match, corona dei massimi in peso, che disputerà il 24 settembre in Zaïre contro Mohammed Ali, alias Cassius Clay.

Aletica: continua la serie dei grandi meeting

È crollato a Zurigo il grande Puttemans

Al Letzigrund zürighese, organizzato con rara sapienza, si è disputato uno dei meeting più importanti della stagione atletica. La pista svizzera è una delle più celebri del mondo. e non a caso ha dato due dei record più prestigiosi. Il 7 luglio del '69 il tedesco federale Martin Luther otteneva sui 110 ostacoli quel 13"2 che come record mondiale tenne duro fino all'anno scorso quando sullo stesso Letzigrund — l'americano Miltburn lo lino di un secondo; e come record europeo è stato eguagliato solo quest'anno dal francese Guy Drut.

Il 21 giugno del '60 Armin Hary, il velocista tedesco che aveva dei riflessi a prova di starter, fece sensazione correndo la gara più veloce in 10" nelli. Ci vollero gli americani Hines, Smith e Greene — otto anni dopo per scalzare quell'invincibile limite.

Bene, il Letzigrund si è ancora dimostrato stadio magico. Terzi ci abbiamo parlato della rinfusa di Marco Fiasconaro. Oggi ti diciamo degli altri molteplici elementi che il venerdì zürighese ha proposto in vista dei campionati europei.

Luciano Susani — Il giovane mezzofondista jugoslavo è stato battuto dal keniano Mike Bolt confermando l'antuita il suo grande talento nei due giri di pista. Lo jugoslavo ha eguagliato il suo record correndo in 14'47" e risultava ci è piaciuto con riserve. Agli europei, infatti, se non dovrà temere il societa-croato Etohanovic che si sa in forma modesta, rischierà grosso con i due inglesi Andy Carter e Steve Croke.

Susani, infatti, ha mostrato una curiosa incapacità di cambiare marcia negli ultimi 70 metri. Il ragazzo è capace di tenere i ritmi più elevati ma al redde rationem è costretto a procedere in progressione. Un po' come Bedford. Per cui riteniamo che se dovesse trovarsi ai sprint con Andy Carter o col giovanissimo Osva correrrebbe il medesimo fatale rischio subito col keniano.

GUY DRUT E JEAN CLAUDE NALLET — I due ostacolisti francesi sono stati sconfitti. Ma mentre il primo ha ceduto soltanto all'americano Charlie Foster battendo, però, il migliore dei gemelli polacchi Wodzyński, il secondo ha mostrato un pauroso crollo sul finire della gara. È stato superato quindi oltre che dall'americano Bolding (48"75) anche dal boemo Kodelys (49"55) e dall'austriaco Sumas (49"92). Ciò vuol dire che, una volta di più, il francese ha completamente sballato la scelta. Traggiato dai dubbi su quale sia la via da fare (400 metri o 400 ostacoli?) il ragazzo ha mostrato una scarsa intelligenza e si è lasciato disperdere nei tentativi più o meno inutili. Forse i francesi si hanno perduto uno dei loro elementi più rappresentativi per la passerella europea.

DAVE JENKINS — L'atleta inglese campione d'Europa a Helsinki sul 100 metri, è stato a spese di Fiasconaro, pare tornato ai lievi di tre anni fa. Lo scozzese di Trinidad ebbe grossi appuntamenti ai Giochi europei a Zurigo. Infatti, se non dovrà temere il societa-croato Etohanovic che si sa in forma modesta, rischierà grosso con i due inglesi Andy Carter e Steve Croke.

Susani, infatti, ha mostrato una curiosa incapacità di cambiare marcia negli ultimi 70 metri. Il ragazzo è capace di tenere i ritmi più elevati ma al redde rationem è costretto a procedere in progressione. Un po' come Bedford. Per cui riteniamo che se dovesse trovarsi ai sprint con Andy Carter o col giovanissimo Osva correrrebbe il medesimo fatale rischio subito col keniano.

Luciano Susani — Il giovane mezzofondista jugoslavo è stato battuto dal keniano Mike Bolt confermando l'antuita il suo grande talento nei due giri di pista. Lo jugoslavo ha eguagliato il suo record correndo in 14'47" e risultava ci è piaciuto con riserve. Agli europei, infatti, se non dovrà temere il societa-croato Etohanovic che si sa in forma modesta, rischierà grosso con i due inglesi Andy Carter e Steve Croke.

Susani, infatti, ha mostrato una curiosa incapacità di cambiare marcia negli ultimi 70 metri. Il ragazzo è capace di tenere i ritmi più elevati ma al redde rationem è costretto a procedere in progressione. Un po' come Bedford. Per cui riteniamo che se dovesse trovarsi ai sprint con Andy Carter o col giovanissimo Osva correrrebbe il medesimo fatale rischio subito col keniano.

Susani, infatti, ha mostrato una curiosa incapacità di cambiare marcia negli ultimi 70 metri. Il ragazzo è capace di tenere i ritmi più elevati ma al redde rationem è costretto a procedere in progressione. Un po' come Bedford. Per cui riteniamo che se dovesse trovarsi ai sprint con Andy Carter o col giovanissimo Osva correrrebbe il medesimo fatale rischio subito col keniano.

SERVIZIO

L'AVANA, 18 agosto

Nel grande stadio coperto della città sportiva dell'Avana, presenti il primo ministro Fidel Castro, membri del governo rivoluzionario e dell'ufficio politico del Partito, è iniziato la notte scorsa il primo Campionato mondiale di pugilato dilettanti.

Per due settimane (sarà osservato un solo giorno di riposo, il 29 agosto, fra le semifinali e le finali) si svolgerà il primo campionato mondiale di pugilato dilettanti. Per due settimane (sarà osservato un solo giorno di riposo, il 29 agosto, fra le semifinali e le finali) si svolgerà il primo campionato mondiale di pugilato dilettanti.

Ieri notte, dopo la cerimonia ufficiale dell'inaugurazione del Campionato, i primi tredici incontri (sei nella categoria minimosca e sette in quella del medio-leggero, 71 kg.). Nel minimosca c'è da registrare il facile successo del campione olimpico della categoria, l'indiano conosciutosi per k.o. su Best della Guyana.

Un combattimento praticamente senza storia, tanto si è mostrata manifesta, fin dai primi istanti, la superiorità del magliaro. Appassionante invece l'incontro fra il cubano Hernandez e il fortissimo Sandoval (240 chili) della prima categoria (71 kg.).

Il cubano Garbey che ha vinto per k.o. alla prima ripresa il teoslovacco Kemei, il tedesco democratico Tjepold, che ha vinto, per il conto totale alla seconda ripresa, il sovietico Klimanov (campione europeo) che ha trovato, vincendolo di strettissima misura, un avversario di grande statura nel polacco Ben. Difficile, e per molti aspetti decisivo, l'incontro che dovranno sostenere il prossimo 29 agosto il cubano Garbey e il bulgario Fuchedjiev, medaglia d'argento agli europei.

Il cubano Garbey che ha vinto per k.o. alla prima ripresa il teoslovacco Kemei, il tedesco democratico Tjepold, che ha vinto, per il conto totale alla seconda ripresa, il sovietico Klimanov (campione europeo) che ha trovato, vincendolo di strettissima misura, un avversario di grande statura nel polacco Ben. Difficile, e per molti aspetti decisivo, l'incontro che dovranno sostenere il prossimo 29 agosto il cubano Garbey e il bulgario Fuchedjiev, medaglia d'argento agli europei.

Il cubano Garbey che ha vinto per k.o. alla prima ripresa il teoslovacco Kemei, il tedesco democratico Tjepold, che ha vinto, per il conto totale alla seconda ripresa, il sovietico Klimanov (campione europeo) che ha trovato, vincendolo di strettissima misura, un avversario di grande statura nel polacco Ben. Difficile, e per molti aspetti decisivo, l'incontro che dovranno sostenere il prossimo 29 agosto il cubano Garbey e il bulgario Fuchedjiev, medaglia d'argento agli europei.

MOTORI MOTORI MOTORI MO

Provata su strada la vettura sportiva della Skoda

La «110 R» coupé: una millecento che può superare i 152 km orari

Una linea classica e un abitacolo comodo per quattro persone - In curva comportamento neutro - Una macchina conveniente per il prezzo e per i consumi

Nell'attuale clima di livellamento dei prezzi delle auto di produzione nazionale che estera, merita di essere posto in evidenza il mantenimento da parte della Skoda di una linea classica e di un motore interessante. Il motore della Skoda «110 R» berlina costa 1.075.000 lire, IVA compresa e trasporto concesso, la versione lusso «100 L» anch'essa di 988 cc costa 1.150.000 lire, mentre la più potente e brillante «110 LS» di 1107 cc con carburatore doppio corpo e velocità di 150 km/ora costa 1.265.000 lire; infine c'è lo sportivo coupé «110 R» a quattro posti, di cui uno con motore posteriore di 1107 cc sviluppato 63 CV, in vendita a 1.390.000 lire, IVA e trasporto compresi.

La linea della «110 R» è classica e stilisticamente molto pulita, con coda molto lunga tipo «fast back»; il frontale incorpora quattro fari, dei quali quelli di profondità allo Jodio; il parabrezza è molto esteso e risulta notevolmente inclinato all'indietro per favorire la penetrazione all'aria. Le fiancate, con profilo di sezione leggermente bombato, sono caratterizzate in corrispondenza dei parafranghi posteriori dalle grigliature per il convogliamento dell'aria di raffreddamento al motore. Il pannello di coda infine presenta la grigliatura di scario a sviluppo orizzontale per il deflusso dell'aria dal vano motore (che è posteriore) e fanalini incorporati anche le tanto utili luci di retro-marcia.

Il motore, a quattro cilindri in linea, ha — come si è detto — una cilindrata di 1107 cc e sviluppa 63 CV con alimentazione mediante carburatore invariato doppio corpo. È munito di alternatore per l'impianto elettrico, di coppa olio alettata, di filtro a cartuccia per il lubrificante, di radiatore di raffreddamento per l'olio. Il cambio è a quattro marce sincronizzate secondo il sistema di cruise control, con doppiocircuito idraulico e spia di circuito a disco anteriore e a tamburo posteriore, e di sospensioni indipendenti utilizzano molle elicoidali e sull'avantreno è montata anche una barra di torsione antirullo.

L'interno del coupé è superaccessorio e arredato molto elegantemente; ad esempio, il sedile anteriore è anatomico con doti in serie di poggiatesta e il sedile posteriore a panchina può essere ribaltato per intero o in parte, in modo da disporre di altro spazio per le valigie, in aggiunta al bagagliaio ricavato al di sotto ai lunotti e nel frontale (entrambi accuratamente rivestiti).

La strumentazione comprende il contagiri, l'altimetri, il cronometro, l'indicatore della benzina, il manometro dell'olio e il termometro dell'acqua, a cui si aggiungono le varie spie luminescenti tra cui quella della riserva carburante. Il tergiliscio ha quattro velocità e l'elettroventilatore di raffreddamento delle lampadine è a velocità variabile; c'è anche il lampeggio di emergenza per la nebbia.

Su strada, la Skoda «110 R» si rivela un'auto elevata comfort per quattro persone, grazie alla ideale flessibilità delle sospensioni e al più che soddisfacente spazio nell'abitacolo. Lo sterzo è preciso e molto maneggevole, presentando dei miglioramenti a questo punto nel giro del volante, un'esemplare della prima serie, provato nel 1972. I freni sono potenti e resistenti all'impiego continuo, nonostante l'assenza del servocomando, non richiedono una forte pressione sui pedali e risultano molto ben modulabili.

Un cenno particolare merita la tenuta di strada, favorita dal perfetto assetto delle ruote posteriori, che non subisce variazioni a seconda del carico; in curva il comportamento è tendenzialmente neutro, con freni sostenuti e sovralimentati. Il motore, a quattro cilindri, è molto silenzioso e i consumi sono contenuti. Il motore, a quattro cilindri, è molto silenzioso e i consumi sono contenuti. Il motore, a quattro cilindri, è molto silenzioso e i consumi sono contenuti.



La classica linea del coupé Skoda «110 R».

Più silenziose le serrature sulle auto della Ford

Il rumore delle serrature delle Ford non aveva mai creato, per la verità, nessun problema, ma aveva mai dato adito a reclami. Ciò nonostante — così hanno pensato gli ingegneri della Ford — c'è sempre un modo di migliorare. Ed hanno realizzato una nuova serratura, più silenziosa.

Normalmente all'interno del meccanismo di chiusura il metallo urta in tre punti contro il metallo, qui risiede la «radice del male». Anche elementi metallici sono stati allora sovrapposti in una copertura in plastica, con il risultato che il rumore della chiusura è ora molto più dolce ed attutito.

Ma c'è di più: nel complesso si è registrata una riduzione di rumore, che è ben più che un semplice miglioramento. Ed anche dopo questi test le serrature funzionavano normalmente e non presentavano il benché minimo segno di usura.

L'ingegnosa soluzione adottata dai tecnici della Mercedes-Benz

Col Diesel 5 cilindri la «240 D 3.0» è la più scattante vettura a gasolio

Da 0 a 100 chilometri orari in 19,9 secondi - La velocità massima è di 148 km l'ora - Le principali caratteristiche dell'originale propulsore

La solita sigla da censimento burocratico (240 D 3.0) e un soprannome alla Mercedes-Benz, lo abbiamo già ricordato, avvertiva da tempo l'esigenza di andare incontro alla richiesta di molti suoi «clienti Diesel», i quali chiedevano una vettura di maggior potenza, con una più sensibile ripresa e un miglior comportamento di marcia. Di solito per aumentare la potenza del motore di una vettura se ne accresce la cilindrata; invece gli ingegneri della Mercedes-Benz hanno scelto un'altra soluzione tecnica: aumentare il numero dei cilindri, portandolo a cinque.

Il motore così realizzato (con cilindri in linea, tre litri di cilindrata e una potenza di 80 CV/DIN), conserva tutte le caratteristiche di affidabilità del collaudatissimo propulsore da 2,4 litri (alleggerito, corsa, forma del vano di combustione, sezioni di aspirazione e scarico, fasi della distribuzione,

ecc.), salvo imporsi all'attuale grande spiccio che — come è noto — è rappresentata dalla «cinquina» dei suoi cilindri che presentano anche il vantaggio di una minore rumorosità. Ma vi sono anche altre novità che è utile rammentare.

Pompa d'iniezione — Si tratta di una realizzazione Bosch, data di particolare robustezza. Essa non abbisogna di manutenzione, estensione con la novità di una minore rumorosità. Ma vi sono anche altre novità che è utile rammentare.

Circuito di raffreddamento — Rispetto al tipo usato sulla «240 D», è stato eliminato il termostato e della pompa sono ovviamente maggiori. Così come il refrigerante dell'acqua, qui è stato collegato al circuito dell'olio del motore. Il collegamento del pedale di accelerazione con il regolatore per mezzo di un tralente, permette di eliminare l'aria dal sistema di aspirazione e scarico, fasi della distribuzione,

Avviamento — Per avviare il motore (così come per spegnere) si girerà la chiave; un ulteriore perfezionamento a favore della comodità. Il processo di preriscaldamento avviene a pila più radicalmente, il che ha un'influenza positiva sulla stessa durata del motore.

Altri dati tecnici — Il cinque cilindri pesa soltanto 31 kg in più rispetto a quello della «240 D». Il blocco motore-cambio è spesso su tre punti del fondo della vettura. Il motore è montato su supporti che assicurano la libertà di movimento del telaio. Frazioni e cambio sono stati accordati alla maggiore potenza del gruppo propulsore.

Il motore è montato su supporti che assicurano la libertà di movimento del telaio. Frazioni e cambio sono stati accordati alla maggiore potenza del gruppo propulsore. Il motore è montato su supporti che assicurano la libertà di movimento del telaio. Frazioni e cambio sono stati accordati alla maggiore potenza del gruppo propulsore.

Il motore è montato su supporti che assicurano la libertà di movimento del telaio. Frazioni e cambio sono stati accordati alla maggiore potenza del gruppo propulsore. Il motore è montato su supporti che assicurano la libertà di movimento del telaio. Frazioni e cambio sono stati accordati alla maggiore potenza del gruppo propulsore.

Il motore è montato su supporti che assicurano la libertà di movimento del telaio. Frazioni e cambio sono stati accordati alla maggiore potenza del gruppo propulsore. Il motore è montato su supporti che assicurano la libertà di movimento del telaio. Frazioni e cambio sono stati accordati alla maggiore potenza del gruppo propulsore.

Dispendiosa «facciata» per i prossimi Campionati europei di atletica

LA FIDAL FA LE COSE IN GRANDE

Il 1° settembre, inizieranno i Campionati europei di atletica leggera. Un comitato organizzatore, formato da dirigenti della FIDAL, da assessori e da qualche collaboratore tecnico, dovrebbe avere la responsabilità organizzativa ed amministrativa di questa manifestazione internazionale.

Seconda domanda: erano tutte spese «necessarie» quelle sostenute in occasione degli europei? A questo punto l'esigenza di un controllo democratico delle spese si rende necessario ed urgente anche perché i soldi che il Comitato organizzatore spende vengono da contributi pubblici (Comune di Roma e Regione Lazio) e da finanziamenti pubblici (COI) e non possono seguire la «strategia dello spreco» della quale sembrano particolarmente convinti molti membri del Comitato organizzatore.

La necessità di un controllo democratico non può ovviamente riguardare le sole «spese contingenti» ma anche quelle per migliorare gli impianti delle residenze private, le assunzioni temporanee (?) del personale, la utilizzazione dei militari e quella di dipendenti pubblici «distaccati» per gli «europei». In alcuni nuclei burocratici in pensione ancora ad attualmente «consulenti» del Comitato organizzatore, gli introiti pubblici e i vari compensi quelli per l'Eurovisione. Insomma esistono numerose ragioni per richiedere una verifica attenta e puntuale di tutto ciò che viene utilizzato in questa macchina dei campionati europei.

Preoccupanti dati dell'ACI e dell'Ispezzatore del traffico

Ogni anno muoiono sulle strade mille pedoni indisciplinati

Il numero delle infrazioni commesse ogni anno dai pedoni sulle strade dimostra che questi non ricordano o addirittura non sanno che il Codice della strada prevede precise norme anche per la circolazione di chi va a piedi.

Il numero delle infrazioni commesse ogni anno dai pedoni sulle strade dimostra che questi non ricordano o addirittura non sanno che il Codice della strada prevede precise norme anche per la circolazione di chi va a piedi.