Basket: ridimensionata (definitivamente) la Sinudyne

La Duco battuta di misura (93-100)

Con l'Innocenti inutile exploit del bravo Meier

DUCO: Bertini 15, Quintavalle 8, Dalla Costa 13, Zampieri, Borghetto 4, Villalta 19, Meier 30, Buzzavo 4, Pascucci, De Stefani.
INNOCENTI: Iellini 14, Brumati 27, Benatti 7, Hughes 16, Bariviera 4, Francescato, Vecchiato 2, Borlenghi, Bianchi 28, Ferracini 2.
ARBITRI: Compagnone e Montella di Napoli.

NOTE: spettatori 3 mila. Tiri liberi 19 su 26 per la Duco, 10 su 20 per l'Innocenti. Usciti per 5 falli nel s.t: Vecchiato, Iellini, Ferracini, Meier, Bertini e Hughes.

SERVIZIO

CASTELFRANCO VENETO 10 novembre

Dopo la cruenta, e perduta, battaglia di domenica scorsa con i «cari parenti» della Canon, all'*équipe* di Giomo, ancora priva di Gracis e di Cedolini influenzato, ci sarebbe voluto oggi un picchetto più distensivo e malleabile per tirare il fiato e riuscire magari a dare un po' di belletto alle palliduce guance della sua classifica. Purtroppo i «lunghi tubi» dell'Innocenti, ritrovatisi bene incastellati e rigenerati dall'*exploit* di sette giorni fa a Bologna contro la rivelazione Synudine, non potevano certo risultare pane santo per la matricola veneta.

I lombardi operando positivamente sotto il tabellone non permettevano agli attaccanti locali di infilare il canestro e, di contro, trovavano la via piuttosto facile nel centrare il retino. Dopo 5' erano già in testa: 12-4; al 10': 30-19; al 15': 40-27; punteggio positivo, ma che li costringeva a caricarsi di falli.

Nella ripresa esplodeva Meier e la vita per i milanesi si faceva un po' più difficile, tanto è vero a 5' dal termine soltanto 5 punti dividevano i due quintetti. Malauguratamente per i locali, proprio mentre era in atto la rimonta, Meier era costretto a lasciare il campo per raggiunti cinque falli. A questo punto ogni ulteriore sforzo offensivo dei lagunari risultava inutile per cui non restava che concludere a testa alta ed accettare l'onorevole sconfitta per 100 a 93.

Marino Marin

● Giancarlo Primo era presente all'incontro. Sembra che sia in trattative con la Nazionale cinese per un incontro con la squadra azzurra.

L'Ignis supera la Snaidero 73-69

L'ultimo minuto ha dato ragione a Meneghin e C.

SNAIDERO: Pieric 7, Giomo 18, Natali 4, Paschini, Malagoli 16, McDaniels 24. Non entrati Balsizzo, Cagnazzo e Delle Vedove.
IGNIS: Rusconi 4, Zanatta 8, Morse 26, Ossola 6, Meneghin 19, Bisson 10. Non entrati Rizzi, Gualco, Salvaneschi, Carraria.
ARBITRI: Sidoli di Reggio Emilia e Soavi di Bologna.

NOTE: tre su quattro i tiri liberi per la Snaidero, nove su sedici per l'Ignis. Settemila spettatori.

DAL CORRISPONDENTE

UDINE, 10 novembre

Solo l'ultimo minuto ha dato ragione all'Ignis, dopo una partita tiratissima e incerta, nel continuo alternarsi di segnature dall'una e dall'altra parte. Dieci punti per i campioni d'Italia nelle prime battute e la Snaidero che non indovina un canestro. Ma si riprende subito, recupera, ribatte, passa addirittura in vantaggio più di una volta e chiude il primo tempo a spalla degli avversari (34 a 35), dando a vedere di essere tutt'altro che rassegnata o intimorita dalla levatura degli ospiti

Di grande interesse lo scontro tra McDaniels e Meneghin, sempre al limite del fallo, tanto che il varesino è stato in seguito sostituito nella marcatura da Morse. Al di là del risultato, che era previsto in misura di gran lunga più vistoso, si è vista una Snaidero finalmente combattiva, anche se ha sprecato come sempre troppe occasioni, e i campioni in evidente imbarazzo di fronte alla foga degli avversari.

Il tabellone segna parità a poco più di un minuto dal termine, ma a questo punto Rusconi, Meneghin e Morse danno il tocco finale dell'incontro che li aveva fatti sudare oltre le previsioni.

r. m.

RISULTATI

Ignis-Snaidero 73-69; Innocenti-Duco 100-93; Canon-Brill Cagliari 91-81; Sapori Siena-IBP Roma 71-64; Forst-Fag 120-70; Alco-Brina 82-66; Mobilquattro-Sinudyne 102-72.

CLASSIFICA

Ignis punti 16; Forst 14; Innocenti e Sinudyne 12; Mobilquattro, Canon e Sapori 10; Snaidero, Brina, Alco 6; Duco e IBP 4; Brill 2; Fag 0.

Sconfitti i bolognesi della Mobilquattro (102-72)

Jura (47 p.) mattatore

La squadra di Peterson mostra i suoi limiti di tenuta e di difesa

MOBILQUATTRO: Gergati P.A. 2, Papetti 1, Giroldi 4, Guidali 10, Veronesi, Jura 47, Rodà 2, Crippa 11, Castellani, Gergati A. 24.
SINUDYNE: Albonico 1, Valenti, Antonelli 6, Violante 2, Benelli 6, Tommassini 3, McMillen 24, Serafini 20, Bonamico 4, Bertolotti 6.
ARBITRI: G. e V. Ugatti di Salerno.

NOTE: spettatori 3000. Giocatori usciti per 5 falli Serafini per la Sinudyne: Guidali e Jura per la Mobilquattro. Tiri liberi: Mobilquattro 10 su 14; Sinudyne 6 su 12.

MILANO, 10 novembre

Neanche l'onore delle armi. La Sinudyne è stata letteralmente travolta dalla Mobilquattro, ed è uscita dal Palalido sconfitta per 102 a 72. L'enfant-prodige, che fa il pendolare tra Oxford e Bologna, cioè Tom McMillen, ha dovuto abbassare le sue lunghe braccia che ricordano i movimenti dei fenicottero, e correre (in taxi) sconsolato verso il primo aeroporto libero dalla nebbia, per tornarsene a studiare in Gran Bretagna.

Speriamo che i dirigenti della Sinudyne una cosa l'abbiano almeno imparata: il tempo dei Nembo-Kid è finito. Non basta prendere l'americano che fa tutto, il cosiddetto grande campione che costa una barca di soldi, che non si allena con i compagni, che giunge affascinante e vezzeggiato 48 o 24 ore prima dell'incontro. Non basta. Bisogna avere il coraggio di pazientare, di incastrare i pezzi del mosaico con intelligenza. Costruire la squadra, insegnare ai giocatori la difesa e a volte la partenza in palleggio. Tutto questo la Sinudyne non l'ha fatto. L'aristocratica squadra di Bologna si è autodefinita una «grande», si è autocandidata per lo scudetto, i servi sciocchi l'hanno incensata, e oggi la sconfitta pesa più del necessario.

La Mobilquattro ha fatto quel che ha voluto. Con uno Jura spettacoloso, che ha stabilito il nuovo record dei marcatori (47 punti) i milanesi sono stati in testa praticamente dall'inizio alla fine. Qualche difficoltà l'hanno avuta solo nei primi cinque minuti. La marcatura di Guidali su McMillen (2 metri contro 2 metri e 10 cm.) funzionava finchè l'americano attendeva i palloni sotto canestro, ma appena questi si spostava all'esterno, non era più possibile anticiparlo ed erano guai. A quel punto ci ha pensato Jura. Ha infilato sei tiri consecutivi e ha costretto i bolognesi a inseguire.

Avanti di dieci punti, la Mobilquattro ha potuto giocare con più calma e verificare la solidità difensiva della Sinudyne. Persino Giroldi, giocatore che entra in campo già terrorizzato, è riuscito a conquistare rimbalzi in attacco. Jura non ne ha perso uno in difesa (alla fine sul suo tabellino se ne contavano 20: pari a quelli presi da Serafini e McMillen insieme) e anche Giuseppe Gergati si è messo a segnare.

Quando poi tutti i giocatori milanesi si sono accorti che i bolognesi non sapevano difendere, la partita è finita. La presa di coscienza è avvenuta all'inizio del secondo tempo. In pochi minuti il vantaggio è salito a 35 punti. Poi sono entrate le «seconde linee» e si è atteso il fischio finale.

Silvio Trevisani

A Cagliari (91-81)

La Canon sancisce la crisi Brill

BRILL: Villetti, Ferello 10, Vascellari 5, Serra 4, De Rossi 11, Nizza 10, Lucarelli 2, Sutter 39. Non entrati: Mastio e Maxia.
CANON: Medeot 10, Carraro 23, Milani 16, Christian 17, Barbazza 4, Spillare 16, Gorghetto 5. Non entrati: Chineliato, Rigo e Frezza.
ARBITRI: Vitolo (Pisa) e Baldini (Firenze).

NOTE: tiri liberi, per il Brill 11 su 20; per la Canon 7 su 10.

DAL CORRISPONDENTE

CAGLIARI, 10 novembre

Non ci sono scuse; il Brill è in piena crisi: questo è il responso della prova odierna, l'ultima rimasta per poter sperare nella prima fase di questo strano torneo nel quale troppe squadre si trovano fuori gioco sin dalle prime battute. Le possibilità di salvezza per la squadra di Landa sono ormai riposte al turno successivo.

Ed è bene chiarire subito che sul risultato di oggi non c'entrano neanche gli arbitri, sui quali ci sarebbe invece da dire, e molto, qualora sul sodalizio cagliaritano dovesse infierire la disciplinare per il comportamento del pubblico nel secondo tempo, quando Sutter e compagni, in un disperato pressing, cercavano di capovolgere le sorti dell'incontro. La partita è stata persa nel primo tempo. Le cause? Basta guardare lo scautiling. Dei 35 punti messi a segno nel primo tempo, ben 22 sono di Sutter, 4 di Ferello (zero su sette da fuori in tutta la partita) mentre gli altri si sono limitati a mettere la sola firma.

Con questi dati è superfluo parlare di schemi e tattiche. Sarà bene quindi gettare basi per un lavoro a lungo respiro. Ci sono gli elementi ed è valido l'allenatore. Perciò, se son rose..

Regolo Rossi

Sapori-IBP 71-64

Ha avuto la meglio Johnson

IBP: Quercia (7), Marcacci, Lazzari (12), Rago (3), Corno (12), Malachin (2), Tomassi, Fossati (6), Sorenson (18), Kunderfranco (4).
SAPORI: Sensi (3), Franceschini (10), Barlucchi (8), Giustarini (2), Johnson (23), Bovone (20), Cosmelli (4), Castagnetti, Cecchetini (1).
N.E.: Dolfi.
ARBITRI: Carmina e Spotti di Milano.
COMMISSARIO: Caserta di Napoli.

ROMA, 10 novembre

L'allenatore Bianchini della IBP deve ancora attendere per vedere la sua squadra uscire vittoriosa dal campo di casa. Questa sera la formazione romana è stata battuta dal Sapori Siena in una partita che, nel secondo tempo, ha avuto momenti drammatici per il recupero dei giocatori romani.

Nella prima frazione di gioco i senesi avevano dominato fin dai primi minuti.

Alcuni battibecchi tra gli spettatori sono rapidamente degenerati in un pugilato generale protrattesi per alcuni minuti. Nel secondo tempo si è avuta l'orgogliosa reazione dei romani, con Fossati in splendida forma. Al 6' l'IBP raggiungeva la squadra ospite (47-47) e da quel momento la partita diventava frammentaria e nervosa. Ne risentivano Quercia e Lazzari che non trovavano la concentrazione nei tiri.

L'unico dei realizzatori che riusciva ancora a non essere travolto dalla «bagarre» del «pressing» adottato dalle due squadre, era Sorenson, coadiuvato da Corno.

All'11' e al 12' l'IBP passava per due volte in vantaggio (53-51 e 58-56) e la partita era ancora tutta da giocare. I falli erano comunque numerosi, e sette giocatori complessivamente uscivano per cinque falli. Al 17' il Sapori conduceva per 61-60 ed i senesi approfittavano di due clamorosi errori di Sorenson, che precludevano il riaggancio, per poter distanziare definitivamente l'IBP e aggiudicarsi una partita che soltanto nel primo tempo avevano meritato di vincere.

p. q.

La Fag battuta 120-70

Gioco a senso unico: scorpacciata della Forst

FORST: Marzorati 14, Recalcati 17, Meneghel 12, Cancian 4, Della Fiori 14, Farina 18, Cattini 12, Lienhard 12, Beretta 9, Tombolato 8.
FAG: Cioffi 2, Mele 4, Fucile 5, D'Amico 14, Museiti 9, Trevisan 7, Andrews 9. Non entrati Bonapace e Abate.
ARBITRI: Filippone e Pinto di Roma.

NOTE: usciti per 5 falli: Trevisan al 19'8" s.t.; Beretta al 19'51" s.t.; tiri liberi: Forst 8 su 12; Fag 10 su 20.

SERVIZIO

CUCCIAGO, 10 novembre

Taurisano ha ottenuto ciò che desiderava: Marzorati e soci pur trovandosi di fronte la Fag — fanalino della classifica a quota 0 — hanno giocato con determinazione ed entusiasmo. Insomma non hanno snobbato gli avversari, come qualcuno invece temeva. Del resto basta guardare il risultato (120-70), ben 50 punti di scarto, per intuire in quale maniera la Forst ha giocato.

E' stato un incontro a senso unico con la Forst che già all'inizio (17-7 al 5' e 29-16 al 10') prendeva delle considerevoli distanze. Taurisano in vista del match con la Sinudyne, ha voluto vedere all'opera i babies. Non male Beretta e Tombolato. Splendido Cattini. La Forst, col suo vivaio, mostra qual è la strada da seguire: si cercano e si prendono i talenti: si pongono a contatto con gli assi; quelli che hanno qualità possono in tal modo esprimerle.

Cattini giocando per anni in allenamento vicino a Marzorati e guardandolo, oggi nel destreggiarsi sembra il «pierlo». Nella Forst è piaciuto molto anche Farina (9 su 13). Marzorati, che è stato utilizzato solo nel primo tempo, ha siglato 14 punti, e, come al solito, si è fatto applaudire per certi suoi «numeri» che fanno parte del suo copione di «stella». Forse l'unico della Forst che non ha smaltito la sbornia di domenica scorsa è Bob Lienhard.

Pino Beccaria

L'Alco passeggia per tutta la partita (82-66)

Caglieris sale in cattedra e per il Brina non c'è scampo

ALCO: Caglieris 11, De Vries 29, Biondi 20, Benevelli 6, Giauro 2, Devetag 2, Arrigoni 12, Fabris. Non entrati Albertazzi e Viola.
BRINA: Simeoni, Stagni 4, Masini 15, Bastiadoni 2, Cerioni 4, Vendemini 15, Gennari 8, Laurinski 18, Altobelli. Non entrato Zampolini.
ARBITRI: Morelli di Pontedera e Burcovich di Venezia.

NOTE: tiri liberi 16 su 26 Alco, 16 su 26 Brina. Usciti per 5 falli, s.t. Stagni (6'), Vendemini (10'), Laurinski (17') e Gennari (18') Brina; Devetag (Alco) a 4" dal termine.

SERVIZIO

BOLOGNA, 10 novembre

Brina inesistente e facile vittoria dell'Alco senza patemi. La partita, praticamente non ha avuto storia. Il Brina, oltremodo falloso, ha un inizio disastroso. In nemmeno 5' di gioco colleziona 8 falli. Il più «nervoso» appare Cerioni che viene richiamato in panchina per 4 falli.

La squadra di Lombardi ha parecchi uomini fuori fase, a cominciare dall'americano Laurinski, che sbaglia i primi tre tiri consecutivi. La «torre» Vendemini, ha solo un breve sprazzo, a metà del primo tempo, quando il Rieti, all'11', riesce quasi ad agguantare l'Alco (20-19). Poi per l'Alco comincia a macinare l'accoppiata Caglieris-Biondi, con l'americano De Vries, che domina sotto i tabelloni e la partita praticamente non ha più storia. Tenta Lombardi di rimettere in carreggiata i suoi, ma la girandola di cambi, soprattutto per la giornata negativa di Cerioni e Gennari non sortisce alcun effetto.

Il Brina affonda inesorabilmente. Il primo tempo si chiude con l'Alco in vantaggio per 42-29. Nella ripresa, sale in cattedra Caglieris (con 3 «assist») che trova una degna spalla in Biondi (in gran spolvero) mentre De Vries, che si batte come un leone sotto tabellone, non sbaglia neanche dalla media distanza.

Finisce in gloria per i bolognesi (82-66) il cui vantaggio massimo tocca i 20 punti. Inesistente è la reazione del Brina, la cui formazione è falcidiata dai falli.

p. v.

Ciclocross: Flaiban in volata supera Vagneur

MONZA, 10 novembre

Il friulano Giovanni Flaiban, ha vinto a Sant'Albino di Monza, il «Trofeo Colzani», gara nazionale di ciclocross cui hanno preso parte 38 concorrenti. Il percorso era costituito da 10 giri di 2 chilometri e mezzo ciascuno.

Dopo una partenza veloce del lecchese De Capitani, hanno preso il sopravvento il campione italiano Vagneur, Flaiban e Signorini che dal quarto giro in poi hanno dominato la corsa. Al penultimo giro Signorini, per una caduta, ha perso tempo e la corsa si è conclusa in volata tra Flaiban e Vagneur: più veloce, Flaiban, ha avuto facilmente la meglio, cogliendo così il secondo successo stagionale.

Ordine di arrivo: 1. Flaiban Giovanni, Gruppo Sportivo «Pejo» Brescia, km. 25 in 53'; 2. Vagneur Franco, s.t.; 3. Signorini Dante a 15"; 4. Bonollo Carlo a 1'15"; 5. Guercioti Paolo, s.t.

RI-MOTORI-MOTORI-MOTORI-MO

La vetturetta in versione italiana ha interessato molto i visitatori del Salone

La «Mini» punta sulla regola del tre e su l'abito nuovo che le ha «cucito» Bertone

Il confronto con le altre automobili della «fascia» - L'abitacolo è ora molto più comodo e meglio insonorizzato - Le prestazioni e i consumi delle due versioni

Sir Raymond Brookes, presidente della Society of Motor Manufacturers and Traders (l'ANFIA britannica) e presidente e capo esecutivo della Guest Keen & Nettlefolds, quando si è intrattenuto a Torino con i rappresentanti della stampa internazionale, accennando alla «Mini» e riferendosi al grande esempio che la CEE offre in materia di libero scambio (in aperta polemica con i giapponesi pronti a invadere gli altri mercati ma restii a ricevere prodotti stranieri), dichiarava che al Salone di Torino veniva presentato *«uno dei più interessanti esempi del crescente impegno britannico in Europa, sotto forma di una nuova vetturetta messa a punto esclusivamente per l'Italia dal ramo italiano di una delle maggiori fabbriche automobilistiche britanniche...».*

A chiusura dei Salone, riordinando in sede di bilancio i fotogrammi più significativi della importante rassegna, un posto di primo piano spetta proprio alla nuova «Mini» che, dopo essere stata prodotta in circa mezzo milione di esemplari ha deciso di cambiare d'abito. Il «sarto» italiano è stato Nuccio Bertone e se il modello presentato dalla Leyland Innocenti, di primo acchito, non ha più esteriormente niente da spartire con la Mini di Alec Issigonis che nel 1959, al Salone di Londra, fece tanto scalpore, la casa ha fatto di tutto perchè il lancio delle due versioni — Mini 90 e Mini 120 — valorizzasse tutti quegli elementi che in fondo erano stati alla base del successo.

Innanzitutto la compattezza e il minimo ingombro. Tutti gli slogan pubblicitari sulla «Mini» infatti si affidano ai «tre metri» (è lunga infatti 3 metri e 12 centimetri) come alla carta vincente e su molti quotidiani è apparso il paginone con lo slogan «la più grande tre metri del mondo».

Giocando su questa «regola» del tre la «Mini», di volta in volta, diventa la «tre per tre» e si riferisce alle tre porte (due portiere e un portellone posteriore) per poi essere la «tre per due» (due versioni) e poi «tre per 6,6», dove l'ultima cifra sta a significare il numero di litri di benzina occorrenti a percorrere cento chilometri di strada e ancora «3 per 5» perchè tanti sono i passeggeri che può trasportare (per tanti, quanto meno, è stata omologata) e per finire «3 per mille» ed è approssimativamente il metro cubo di spazio utile sul piano di carico posteriore.

La casa non ha perduto l'occasione per distribuire profili trasparenti di vetture di altre case, con modelli che possono essere compresi nella «fascia», in modo che dalla sovrapposizione solo la vecchia «Mini» e l'«Autobianchi 112» reggono al confronto.

In sostanza si può affermare che, rimanendo in quei «tre metri», Bertone è riuscito a mutare quella che impropriamente viene definita la «personalità» della «Mini» dando alla nuova carrozzeria un'impronta di originalità, una maggiore superficie vetrata e, puntando sulla domanda del nostro mercato, il portellone posteriore.

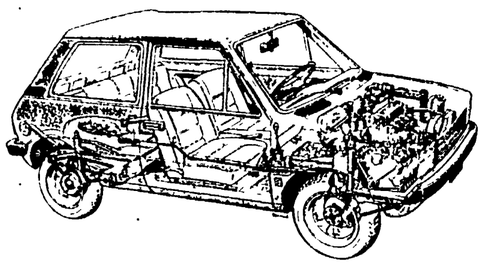
Passando ad esaminare gli altri particolari costruttivi, si rileva che il cofano della nuova «Mini» è controventato, mentre all'interno, malgrado il limite di certe tolleranze obbligate, sono molti i miglioramenti.

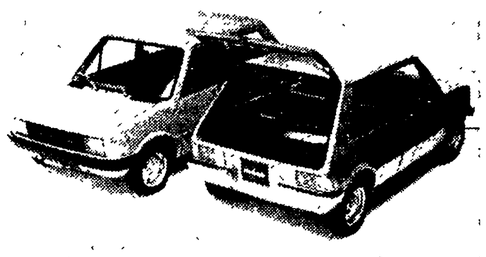
Come dice la «scheda» ufficiale, la «Mini» è stata omologata per trasportare cinque persone, ma diremmo che ci si sta bene in quattro. La posizione del serbatoio carburante ha «sollevato» il divano posteriore (nel serbatoio la capacità è salita da 26 a 38 litri). Lo schienale è ribaltabile e sul piano di carico, come abbiamo accennato, possono trovare alloggio 930 decimetri cubi di carico.

Con le due porte l'accesso al divano posteriore non è comodissimo, ma è così su tutte le vetture. Leggermente minore il diametro del volante. Tre levette sul piantone guida trasmettono agevolmente i comandi principali ma un po' scomoda si presenta la leva del clacson nei casi d'emergenza. Pratica e razionale la plancia della strumentazione. Nella versione «90» mancano, in confronto alla sorella «maggiore», il contagiri, l'amperometro e il manometro olio.

La meccanica è pressochè invariata: motore davanti, trasversale, trazione anteriore e sospensione indipendente sulle quattro ruote. I freni sono a disco sulle ruote anteriori. Motore di 998 cc. con 49 CV a 5.600 giri/min. sulla «90» (il motore della «1000») e motore di 1275 cc. con 65 CV a 5.600 giri/min. sulla «120» (lo stesso motore che monta la «Cooper»).

Dall'esterno le due «Mini», appena nate si differenziano per la calandra e i paraurti, cromati sulla «120» e neri sull'altra. Un accendisigari in più e i sedili e la moquette in panno rendono più accogliente l'interno della «120».





Nel disegno in «trasparenza» della «Mini» si possono vedere agevolmente gli organi meccanici e la loro disposizione. Nella foto a destra le due nuove versioni italiane della famosa vetturetta: l'auto vista di fronte è la «Mini 90», quella vista posteriormente è la «Mini 120».

Oltre ai 3,12 mt. di lunghezza, ripetuta questa dimensione sino alla noia, ecco gli altri dati: la «Mini» è larga 1,50 e alta 1,38. In ordine di marcia la «90» pesa 720 chilogrammi e 10 chilogrammi in più la «120», mentre la velocità massima raggiungibile (limiti dell'austerità permettendo) è rispettivamente di 140 e 155 chilometri l'ora, con un consumo dichiarato dalla casa di 8,5 litri e 9 litri per 100 chilometri alla velocità di 120 Km/h.

Se sono facilmente controllabili i dati esterni tutte le altre cifre fanno parte delle schede ufficiali che la casa fornisce alla stampa.

Le nostre impressioni di guida si riferiscono a un percorso relativamente breve. Il motore pare meglio insonorizzato, anche con le marce «tirate» ed entrambi i motori dimostrano di reggere dignitosamente il «fuorigiri». Ottimo il cambio, la cui efficienza si era già fatta notare nelle ultime «Mini». Il volante pare aver rinunciato alla «allegra» reversibilità, sicchè il ritorno è rapido ma in limiti ragionevoli.

Le ruote, ora di 12 pollici, hanno consentito di montare dischi con un diametro di oltre 21 centimetri con pinze a doppio cilindretto di spinta. Non c'è il servofreno, ma lo sforzo sul pedale del freno è modesto e notevoli sono i risultati anche in discesa.

Forse la maggior carreggiata ha dilatato le dimensioni del rollio in curva ma è cosa di poco conto. La tenuta di strada che è sempre stata una delle caratteristiche della «Mini» si presenta inalterata. I prezzi sono noti: IVA compresa, 1.820.000 e 2.100.000 lire.

Già al Salone la direzione delle «pubbliche relazioni» della Innocenti ha avuto la sensazione che la macchina abbia «incontrato», ma saranno i mesi prossimi a confermarlo.

O.P.

Presentata in Italia la nuova «maxi» giapponese

Bella e potente la Suzuki «rotante» ma non sarà una moto di massa

Dovrebbe costare sui tre milioni di lire - I vantaggi del motore Wankel dopo la quasi ventennale esperienza automobilistica - La penetrazione sul nostro mercato della motocicletta «made in Japan»

Ancora una giapponese, bella ed elegante, e con una grande novità nel campo delle due ruote: il motore rotante. La Suzuki «Re-5 rotante», che la SAIAD in coincidenza con il Salone di Torino ha presentato a Villa Monforte, è infatti la prima maximoto costruita in serie ad adottare il famoso motore ideato da Felix Wankel e lanciato dalla NSU nel 1957.

In nemmeno venti anni il motore Wankel ne ha fatta di strada e a bordo dell'ultima nata della Suzuki è destinato a macinare altri milioni e milioni di chilometri. La Suzuki produce motociclette solo dal 1952, anche se la ditta è nata nel 1909, ma in così poco tempo ha saputo porsi all'avanguardia. Con la Suzuki i centauri della squadra ufficiale belga di motocross, sia nella classe «250» con Joel Robert che nella «500» con Roger De Coster, hanno dominato la scena mondiale dal 71 al 73.

Nello scorso anno in Italia sono state vendute circa 19 mila «giapponesi» con una cilindrata superiore ai 350 cmc. e la ripartizione (non esatta) per le quattro marche principali è la seguente: 9.000 Honda, 5.000 Kavasaki, 3.000 Suzuki e 2.000 Yamaha. Di grosse cilindrate le marche italiane ne hanno vendute, in tutto, poco più di 5 mila.

Dall'inizio di quest'anno i dazi protettivi hanno fatto salire la quota oltre la quale non agisce più la formula dei contingenti. In parole povere, fino al '73 i contingenti per l'Italia riguardavano i modelli con una cilindrata inferiore ai 350 cmc., mentre da quest'anno, come abbiamo accennato, è salito il «tetto» da 350 a 380 cmc. E così — tanto per fare un esempio — la «Suzuki NGT 380» ora ha un motore che non è più di 371 cmc. ma è stato portato a 384 cmc. e quindi esce di contingente.

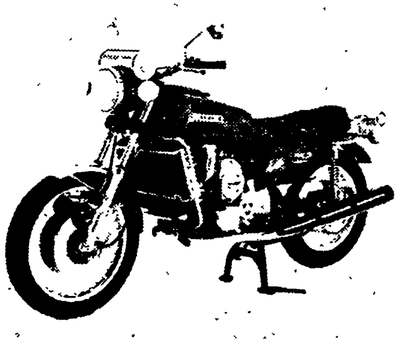
Torniamo alla nuova Suzuki che affronterà il mercato con la sigla di «RE-5 rotante» e di cui nessuno ha ancora comunicato ufficialmente il prezzo, anche se è ormai noto che si atteserà a livello dei 3 milioni di lire.

Dal punto di vista tecnico quali possono essere i vantaggi del motore rotante? Dopo quanto si è visto sulla NSU, si dovrebbero raggiungere migliori risultati per quanto concerne l'equilibrio delle masse in movimento e una maggior durata; in sostanza una netta diminuzione delle vibrazioni. Quali le ragioni? La combustione avviene pressochè in modo analogo al motore alternativo e la potenza si sviluppa utilizzando lo scoppio di una miscela di aria e benzina, ma nel caso del rotante non ci troviamo più di fronte all'esigenza di trasformare il moto rettilineo (l'andare su e giù del pistone) in moto circolare (che viene trasmesso alle ruote), ma la pressione dei gas produce già un moto circolare che non deve quindi essere trasformato.

Alcuni dati della nuova «maximoto»: è lunga metri 2,22, larga 87 centimetri ed è alta 117 centimetri. Pesa, «a secco», 230 chilogrammi. Il motore ha una cilindrata di 497 cmc., sviluppa una potenza massima pari a 62/65000 giri al minuto. Può raggiungere la velocità di 184 chilometri l'ora.

Non occorre molto acume per intuire che la Suzuki col motore rotante non sarà una moto «di massa», ma da anni i giapponesi ci hanno insegnato a diffidare e a guardare ai tempi lunghi. Nel 1973 abbiamo intanto importato dal Giappone malgrado i contingenti, motociclette per 20 miliardi di lire.

O.P.



La Suzuki «RE-5 rotante». Al design ha contribuito lo stilista torinese Giorgio Giugiaro.

● Sulla base dei dati raccolti dalla polizia stradale e dai carabinieri si è appreso che dal primo al 4 novembre sulle strade italiane sono accaduti 1.477 incidenti dei quali 85 mortali, con un bilancio di 103 morti e di 2.289 feriti. Nel corrispondente periodo dell'anno scorso gli incidenti erano stati 1.690 dei quali 107 mortali, con un bilancio di 113 morti e di 2.553 feriti.

Dal primo al 4 novembre di quest'anno i veicoli circolanti sono stati 16.200.000 con una punta massima di circa 4.500.000 registrata il giorno 4; nello stesso periodo dell'anno scorso i veicoli circolanti erano stati 16 milioni e 500 000.

● Più del 40 per cento dei morti e dei feriti per incidenti stradali in Italia si devono a tamponamenti. Questi dati forniti dal ministero dei Trasporti, rivelano quindi che il tamponamento oltre a essere il tipo di incidente più frequente (incide infatti per il 32 per cento sul totale), è anche quello più pericoloso. A riprova di ciò sta la statistica sul numero dei tamponamenti che si verificano sulla corsia di emergenza delle autostrade: pur rappresentando solamente il 50 per cento del totale, essi sono però responsabili del 12 per cento dei tamponamenti mortali.

A questo punto l'unico rimedio, affermano gli esperti, può essere rappresentato da un poggiatesta morbido e sufficientemente ampio che possa limitare le conseguenze alla colonna vertebrale (che contrae le più gravi lesioni), del colpo provocato dall'accelerazione subita dall'automobile tamponata.

LE NOVITA' PRESENTATE DALLA FIART A GENOVA

Un trimarano, una pilotina e in più l'omologazione del «Diana» in ABS

La «Scilla»: una barca a vela e per solo motore tecnicamente interessante

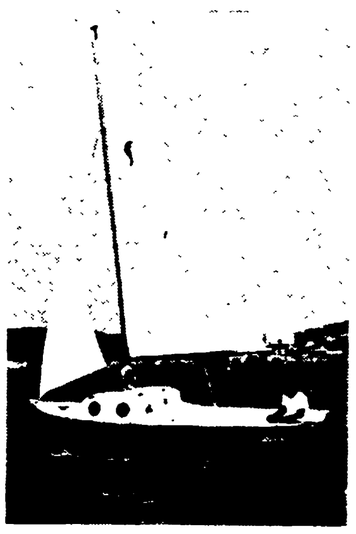
Grossa e interessante novità Fiart per la nuova stagione, a prescindere da due barche nuove di cui parleremo dopo: l'ottenimento del certificato di omologazione del R.I.Na. per il trimarano «Diana» in ABS, che diventa così la prima barca prodotta in Italia con questo materiale ad ottenere il riconoscimento. Se si considera che i collaudi cui vengono sottoposti imbarcazione e materiali costruttivi sono molto severi, il risultato è particolarmente importante, sia per la Fiart che costruisce la barca, che per l'ANIC che fornisce l'ABS.

Per quanto riguarda invece le novità vere e proprie del cantiere napoletano al Salone nautico di Genova ce n'erano due. Una è il trimarano «Circe» a doppio guscio. E' un motoscafo veloce di 4,45 metri per 1,82, che pesa 190 chili, porta 8 persone e regge 70 cavalli. Costa 1.180.000 lire. E' adatto per lo sci d'acqua e le gite sotto costa, ma non riteniamo che con un motore esente da patente si possano raggiungere prestazioni velocistiche molto buone.

L'altra novità tecnicamente intersessante è la barca «Scilla», una pilotina presentata in due versioni: a vela e per solo motore. E' lunga 4,93 metri e larga 2, pesa 335 chili, porta 6 persone e ha 2 cuccette; la superficie velica è di 12,30 metri quadri distribuiti su randa e fiocco e la potenza massima di 25 cavalli fuoribordo. Costa 1.850.000 lire con le vele e 1.480.000 per il solo motore.

Oltre a queste due nuove barche la Fiart ha presentato a Genova tutti gli altri suoi modelli.

M. Q.



La pilotina «Scilla» in navigazione a vela. Le dimensioni del pozzetto sono realmente grandi, come sempre dovrebbe essere in barche di questo genere.

Rubrica a cura di **Fernando Strambaci**