BASKET: FORST IN TESTA, AVVINCENTE DERBY A MILANO

Fallo di Brumatti in extremis: supplementari e Cinzano battuta

Due tiri liberi consentono alla Mobilquattro prima di pareggiare le sorti e nei cinque minuti successivi di vincere il confronto: 107 a 105

I bolognesi sconfitti nettamente (88-77)

Stop a Cantù per la Sinudyne

FORST: Natalini, Recalcati (20), Meneghel (2), Della Fiori (12), Cattini, Pirovano, Lienhard (19), Marzorati (31), Beretta (2), Tombolato (2).
SINUDYNE: Caglieris (2), Valenti (4), Frapponi, Sacco, Martini, Bonamico (10), Driscoll (34), Serafini (4), Tomasini, Bertolotti (23).
Tiri liberi 10 su 11 per la Forst, 7 su 12 per la Sinudyne. Bertolotti uscito per 5 falli.

SERVIZIO

CANTU', 19 ottobre

La Forst ha vinto ancora e a farne le spese questa volta è toccato alla Sinudyne. I ragazzi di Petterson hanno tenuto testa ai canturini per tutto il primo tempo ma poi hanno dovuto cedere l'iniziativa ai campioni di Italia che nel finale hanno disposto come meglio credevano degli avversari.

Nella prima metà della gara la Sinudyne è sempre stata in testa e soltanto al 12' la Forst è riuscita a pareggiare le carte in tavola per poi lasciare che fossero ancora Driscoll e compagni a fare incetta di canestri, permettendo così alla Sinudyne di chiudere in vantaggio il primo tempo anche se di sole due lunghezze. Il gioco è nettamente migliorato nel secondo tempo per merito soprattutto dei canturini, che hanno messo in mostra un basket veloce e a tratti entusiasmante.

La prestazione opaca del primo tempo di Recalcati e Marzorati è stata riscattata in poche battute quando i due ragazzi di Taurisano si sono esibiti in contropiedi fulminei contro i quali nulla ha potuto Driscoll che con Bertolotti è stato l'unico dei bolognesi a destare buona impressione. L'imprecisione del tiro da parte dei canturini che si era palesata nel primo tempo è scomparsa di colpo e per la Forst è stato tutto abbastanza facile anche perché Serafini non è stato in grado di dare man forte ai compagni di squadra.

Con l'uscita dal letargo di Recalcati anche gli spunti di Marzorati hanno preso consistenza, il tutto ricamato da un Lienhard efficacissimo. I canturini hanno ribaltato in breve il risultato e per la Sinudyne è stato subito notte. Quando Della Fiori è stato costretto ad abbandonare il campo perché gravato di quattro falli, i bolognesi hanno tentato una reazione che l'efficacia del gioco proposto da Marzorati ha però stroncato sul nascere.

Angelo Zomegnan

Facile per la Girgi contro il Sapori (71-58)

Basta un Morse in allenamento

SAPORI: Ceccherini 6, Franceschini 15, Giustarini 7, Johnson 18, Bovone 12, Cosmelli. Non entrati: Manneschi, Fruttini, Dolfi e Castagnetti.
MOBILGIRGI: Rizzi 2, Iellini 2, Zanatta 20, Morse 22, Ossola 2, Meneghin 9, Bisson 14. Non entrati: Gualco, Salvaneschi, Carraria.
ARBITRI: Boltari e Giuliano di Messina.
Tiri liberi: Sapori 14 su 24, Girgi 3 su 4.

SERVIZIO

SIENA, 19 ottobre

Zanatta, ricordando forse le dichiarazioni dell'allenatore senese Cardaioli durante la campagna acquisti, arriva a Siena con la Mobilgirgi e sbaglia solo due tiri, il primo e l'ultimo, infilando nove canestri di seguito. Morse si allena, e pur essendo ancora poco a posto atleticamente, tira fuori la sua mano calda e, pur giocando poco più di mezza partita, insacca ventidue punti. Bisson si trastulla con l'americano dei Sapori, Johnson, che sta attraversando una crisi più pesante di quella della lira, permettendo alla Mobilgirgi di prendere il largo fin dai primi minuti della partita.

Meneghin ha cercato, riuscendovi in quasi tutto l'arco della partita, di non far giungere la palla, attraverso un marcamento frontale, all'altra torre Bovone.

Poca la cronaca: la Mobilgirgi inizia senza Morse e con una difesa a uomo. La Sapori alterna una difesa a zona due-tre con una difesa ad uomo. L'allenatore varesino non abbocca però all'amo tiratogli dall'amico Cardaioli. Il ritmo è elevato e spezza le gambe ai senesi che mostrano di risentire della tiratissima partita con la IBP giocata mercoledì scorso. Bisson martella da fuori e da sotto, malcustodito da Johnson (9-15 all'8'). Poi un gran caos, anche gli arbitri dimostrano di saper poco tenere in mano la partita durante questa fase molto accelerata.

Il primo tempo dopo un punteggio massimo di nove punti si chiude 27-39 per la Mobilgirgi. Ancora di meno nella ripresa. I varesini hanno ormai la partita in mano e solo nel finale, dopo che è entrato Cosmelli ancora impreparato dopo il grave infortunio, comunque voluto a gran voce dal pubblico senese, i giocatori della Sapori riescono a ridurre le distanze. L'incontro è stato seguito da oltre 2400 spettatori.

m. b.

MOBILQUATTRO: Giroldi (20); Jura (14), Rudà (4), Crippa (2), Gergati G. (6), Gergati P. A. (1); Farina (17), Guidali (13). N.e.: Papetti e Veronesi.
CINZANO: Brumatti (30), Benatti (18), Ferracini (20), Robbins (18), Bianchi (13), Francescatto (4), Borghese, Borlenghi (2). N.e.: Sabatini e Fritz.
ARBITRI: Albanesi e Solenghi.
Tiri liberi: Mobilquattro 19 su 14, Cinzano 3 su 4. Usciti per 5 falli: Bianchi, Brumatti e Robbins (Cinzano), Jura (Mobilquattro).

MILANO, 19 ottobre

Di certo una grossa partita. Probabilmente il derby più appassionante degli ultimi anni. E' stato necessario un supplementare per consegnare la Mobilquattro al delirio dei propri tifosi. Il risultato finale, però, (107-105 a favore dei giallorossi) non umilia i vinti, anzi ne esalta la tenace prestazione.

Si è trattato di un incontro incandescente, giocato sul filo della tensione nervosa, scandito dall'entusiasmo del pubblico presente (il Palasport segnava praticamente il tutto esaurito), un incontro che la Mobilquattro pareva tenere saldamente in pugno (68-61 in suo favore al 7' della ripresa) ma che i giovani del Cinzano hanno avuto addirittura la possibilità di vincere. Basti pensare che, ad un secondo dalla fine, conducevano la danza di due punti. Eppure l'hanno spuntata Jura e compagni. Il basket talvolta è atroce ed esaltante nel contempo. L'essenza di questo sport sta proprio nella drammatica incertezza che spesso ne accompagna gli eventi.

La svolta, dunque, dell'incontro avviene nelle battute finali quando, a trentacinque secondi dalla sirena, Guidali in attacco commette fallo. Le due squadre sono ancora sul piede di parità (93-93). Sulla rimessa in favore del Cinzano, la palla giunge a Brumatti che fa centro a colpo sicuro. La sua è stata una gara a dir poco eccellente, e questo canestro, ottenuto in un frangente di così alta tensione nervosa, premia (giustamente) il mai domo capitano.

Giunti a questo punto, con i «cinzanini» in testa per 95 a 93 e con dieci secondi (una inezia) ancora da disputare, la disfida pare giunta al suo epilogo. La disperazione circonda la panchina della Mobilquattro in cui Guerrieri, ormai allo stremo delle forze, pare destinato ad un sicuro collasso. Farina, però, non si dà per inteso e, a dispetto del pressing asfissiante messo in atto dagli avversari, tenta il tiro della disperazione quando il cronometro segna «meno cinque secondi». La palla rimbalza sull'anello di ferro e ritorna nella mischia. Ancora Farina (più disperato che mai) si getta per carpire la preziosa sfera ma incoccia nel gomito di Brumatti il quale (guarda caso) pareva animato dalle medesime intenzioni.

Un secondo al termine Farina «esanime» a terra. Quinto fallo fischiato a Brumatti e due tiri liberi per la Mobilquattro. Il Palalido pare una «plaza de toros» tanto assordante è il clamore. Dopo le cure del caso praticategli dal massaggiatore, Farina, alquanto rintronato, si rialza e batte i due tiri in suo favore. Freddezza e mestiere fanno sì che la palla si infili per due volte nel cesto. Tutto da rifare, quindi, con la differenza che Faina si vede costretto a sostituire Brumatti mentre a quelli della Mobilquattro il morale sale alle stelle. Nel supplementare, difatti, tutto diviene più facile per i giallorossi e la vittoria non sfugge loro.

L'essenza della partita odierna e tutta qui. In questi ultimi, lunghissimi dieci secondi. Logico, quindi, che le notazioni debbano essere forzatamente positive per entrambe le compagini.

Nella Mobilquattro (che ha sempre giostrato a zona) il solito, eccellente Jura con un bottino per lui abituale (44 punti) mentre Brumatti, sulla sponda opposta, ha praticamente tenuto in piedi l'intero complesso ottimamente coadiuvato da Robbins e Benatti.

Alberto Costa

INCONTRO EQUILIBRATO A ROMA

L'IBP si conferma 74-69 al Brina

La compagine di Rieti ha impegnato a fondo i capitolini - Implacabili Sorenson e Lazzari

IBP: Quercia, Lazzari 12, Kunderfranco 8, Malachin, Corno, Vecchiato 8, Tomassi 13, Fossati 3, Sorenson 28, Bondi (n.e.). (Allenatore: Bianchini).
BRINA: Stagni 6, Zampolini 4, Sanesi 4, Cerioni 15, Vendemini 14, Valenti 2, Lauriski 24, non entrati: Torda, Mancin, Simeoni (Allenatore: Vittori).
ARBITRI: Martolini e Fiorito
NOTE: Tiri liberi: IBP 16 su 18, Brina 5 su 6.

ROMA, 19 ottobre

Nel palazzo dello sport all'EUR la romana IBP e la reatina Brina hanno offerto oggi uno spettacolo di basket quanto mai bello e divertente. Si trattava del derby tra le due squadre laziali della serie A1 e come tale era aperto ad ogni previsione, anche perché sia l'IBP che la Brina in questo primo scorcio di campionato avevano avuto occasione di presentarsi entrambe degne di molto credito. Alla fine la IBP, la squadra che già aveva battuto i campioni d'Europa della Mobilgirgi, è riuscita a prevalere per 74-69 (primo tempo 42-36) cogliendo un meritato successo, per il quale gran merito lo hanno avuto il solito implacabile Sorenson, Lazzari e, specialmente per quanto hanno fatto nel primo tempo, Kunderfranco e Tomassi.

La squadra reatina ha retto il confronto per gran parte del primo tempo, riuscendo a tenere in parità le sorti del match fino al 15' quando dal 26 pari i romani hanno preso a condurre per concludere i primi 20' di gioco in vantaggio per 42 a 36.

Nella ripresa, dopo sette minuti di gioco, la Brina è nuovamente pervenuta alla parità. La pressione dei romani era ben contenuta dagli uomini di Vittori fino alla metà del secondo tempo, poi l'azione di Lazzari e Sorenson si faceva più serrata e l'IBP concludeva in netto vantaggio l'incontro per 74 a 69.

r. f.

JOLLY-BRILL 83-75

Pressing e Bariviera mosse vincenti

JOLLYCOLOMBANI: Albonico, Zonta (10), Fabris (16), Bariviera (26), Rosetti (7), Moretuzzo (2), Marisi (6), Mitchell (16). N.e.: Lasi, Dal Seno. Allenatore: Ozer.
BRILL CAGLIARI: Ferello (18), Serra (8), De Russi (8), Nizza (2), Lucianelli (2), Sutter (37), Mascellaro. Non entrati Vascellari, Alesa, Barbieri. Allenatore Rinaldi.
ARBITRI: Ugatti G. e Ugatti V., di Salerno.
Uscito per 5 falli: Mitchell al 18' del s.t.

SERVIZIO

FORLI', 19 ottobre

All'11' del p.t. il Brill Cagliari, grazie ad un gioco assai ordinato imperniato su una efficace zona 2-3 con Sutter e Ferello che centravano da ogni posizione, vantava ben 13 lunghezze di vantaggio (32 a 19) su una Jolly che marciava a tre cilindri. A questo punto Ozer ordinava il pressing: la mossa risultava ancora una volta efficace e in pochi minuti grazie soprattutto a Bariviera e Zonta i forlivesi si portavano a tre punti dai sardi i quali tuttavia riuscivano a concludere il primo tempo ancora in vantaggio. Vantaggio che conservavano fino al 4' della ripresa quando Zonta riportava i suoi in parità; poi Fabris con acrobatica schiacciata portava i gialloneri sul 51-49.

Da questo momento iniziava la parabola discendente degli uomini di Rinaldi che, provati dal marcamento aggressivo dei forlivesi, non riuscivano più ad organizzare un gioco produttivo e vedevano svanire le ambizioni di vittoria. Bariviera, Fabris e Mitchell continuavano ad imperversare e la Jollycolombani senza troppi affanni andava a cogliere la meritata quarta vittoria di questo suo sorprendente campionato.

Dieci e lode senza dubbio a Renzo Bariviera che oltre ad essere stato precisissimo in attacco (13 su 16 con 10 su 10 da sotto) si è fatto valere anche sotto i tabelloni conquistando 10 rimbalzi e recuperando 10 palle contro solo 3 perdute. Della Jolly sono piaciuti anche Mitchell, Fabris e Rosetti. Il Brill Cagliari, lo si è potuto constatare anche oggi, vive delle prodezze del suo americano Sutter che anche oggi è stato eccellente (18 su 30 e 10 rimbalzi). Buona la conduzione arbitrale dei fratelli Ugatti.

Giorgio Mambelli

LA CHINAMARTINI SCONFITTA PER 88-85

Svarione di Mitton e la Snaidero passa

Decisivi gli ultimi dieci secondi dell'incontro - Risolve un «tecnico» assegnato alla panchina torinese

SNAIDERO: Andreani (12), Giomo (3), Viola (13), Malagoli (33), Fleischer (13), Milani (4), Cagnazzo.
CHINAMARTINI: Delli Carri (16), Meriati (10), Mitton (8), Marietta (4), Laing (31), Riva (11), Paleari (2), Cervino.
ARBITRI: Grazini e Sammarchi, di Bologna.

DAL CORRISPONDENTE

UDINE, 19 ottobre

A dieci secondi dalla fine si sta profilando la possibilità di dover ricorrere ai tempi supplementari: la Snaidero conduce per 87 a 85 e la palla è agli ospiti che la perdono però per uno svarione di Mitton. Proteste dalla panchina e assegnazione di un tiro libero a Flescher per fallo tecnico. Dopo questa realizzazione non c'è più per la Chinamartini il tempo utile per rimontare lo svantaggio.

Complessivamente la partita ha detto quanto doveva sul piano dell'impegno tecnico delle due squadre, il rientro di Giomo tra gli udinesi ha rimesso a posto le cose e, se è mancato al canestro l'americano che pure ha lavorato parecchio sui rimbalzi difensivi, è uscito uno splendido Malagoli che ha tentato spesso con fortuna i tiri dalla media distanza.

A metà del primo tempo i padroni di casa si erano avvantaggiati di sette punti, che hanno ripetutamente persi e riconquistati. L'incontro però ha avuto il suo responso solo a pochi secondi dal fischio di chiusura.

A sei minuti dal termine gli ospiti si erano addirittura portati in vantaggio e nulla ci sarebbe stato da dire se fossero giunti in quella posizione fino alla fine. Ma la Snaidero occorre darlo, non ha rubato nulla.

Rino Maddalozzo

RISULTATI

SERIE «A 1»: Forst-Sinudyne 88-77; Jollycolombani - Brill 83-75, Mobilquattro-Cinzano 107-105 (dopo 1 t.s.); IBP-Brina 74-69; Mobilgirgi-Sapori 71-58; Snaidero-Chinamartini 89-85.
SERIE «A 2»: Alco-Canon 78-71 (dopo 1 t.s.); Pinti Inox-Pall. Trieste 96-89; Patriarca-Libertas 79-75, Duco-Ausonia 87-81; Fag-Juventus 87-83; Lazio-Scavolini 92-89.

LA CLASSIFICA

SERIE «A 1»: Forst p. 10; Mobilgirgi, Jollycolombani e IBP p. 8; Sapori p. 6; Chinamartini, Cinzano, Snaidero, Mobilquattro p. 4; Brina e Sinudyne p. 2; Brill p. 0.
SERIE «A 2»: Canon, Duco e Pinti Inox p. 8, Fag e Alco p. 6; Trieste, Ausonia, Juventus, Libertas, Patriarca e Lazio p. 4; Scavolini p. 0.

SUCCESSO AZZURRO AGLI EUROPEI DI KARATE'

BRUXELLES, 19 ottobre

L'italiano Ruffini ha vinto il titolo di campione europeo di karate Shotokano nella specialità «Katas figures», nelle prove disputatesi fra ieri e oggi a Bruxelles. L'Italia ha vinto anche il titolo europeo a squadre.

RI - MOTORI - MOTORI - MOTORI - MO

Provata l'ultima nata di Mandello Lario

La Guzzi «Tuttoterreno»: una 125 raccomandabile

Molte qualità e qualche difetto, ma più che giustificato dal prezzo altamente concorrenziale - Sul mercato anche un modello analogo della Benelli

Il gruppo Benelli-Guzzi, vera e propria «punta di diamante» dell'industria motociclistica italiana, sta tentando da qualche anno di competere, per quanto è possibile, sui mercati internazionali con i colossi industriali giapponesi. Superando con grande sforzo una politica produttiva di sapore artigianale, basata sulla specializzazione, le case di Mandello Lario e Pesaro si sono lanciate in un drastico rivoluzionamento della produzione, con l'intenzione di essere presenti sul mercato con una gamma di modelli in grado di soddisfare ogni esigenza. Il tutto senza rinunciare ad un'immagine commerciale originale e tipica di una certa tradizione tecnica, mantenendo cioè in produzione (a fianco dei nuovi modelli pluricilindrici di stile prettamente nipponico) modelli di classica scuola italiana, come l'ormai famosissima serie dotata di motore bicilindrico a «V».

Ultimamente la Casa di Mandello Lario ha rivolto la propria attenzione ad una cilindrata fondamentale del mercato: la 125, destinata da un lato all'esigente e smaliziato pubblico dei sedicenni, dall'altro ad un uso utilitario. Così, a pochi giorni di distanza dalla commercializzazione della 125 «Turismo» (una motoleggera economica e dotata di buone prestazioni), viene messa in vendita la 125 «Tuttoterreno», al prezzo veramente interessante di 519 680 lire (IVA compresa) f.f., vale a dire 540.000 lire su strada. Le moto «tuttoterreno» sono nate negli ultimi anni in America come evoluzione delle «scrambler», ovvero come fuoristrada in grado di svolgere anche un onesto servizio su strade asfaltate: moto da cross «addomesticate» e dotate di tutti quegli accessori che servono per circolare normalmente in città: frecce, contachilometri e contagiri. In questo senso la Guzzi che abbiamo provato è più vicina ad una fuoristrada che ad una «tuttoterreno»; più appropriato dunque ci sembra il nome con cui la moto viene presentata all'estero: 125 Trial.

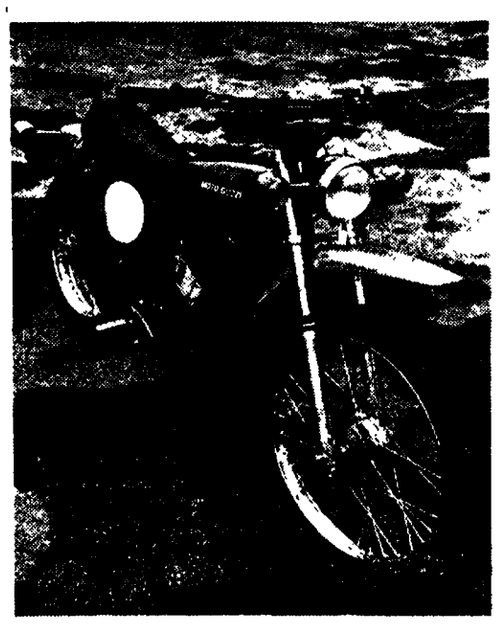
Ad un primo esame estetico questa moto si presenta molto gradevole e ben proporzionata: la linea è caratterizzata soprattutto dall'originale marmitta, dipinta in nero opaco e con lo scarico rialzato che, «uscendo» all'altezza della targa consente anche di affrontare piccoli guadi, dal disegno nitido del telaio e dalle frecce, oltrettutto molto utili in città. Il serbatoio, di un bel rosso scuro, contiene circa otto litri, il che consente, dato il ridotto consumo, una discreta autonomia anche nel caso di spostamenti a medio raggio. La sella, comoda e ben imbottita, è invece purtroppo insufficente per l'eventuale passeggero: anche per gli spostamenti brevi la posizione del trasportato è sacrificatissima; ma in fin dei conti, non è un gran difetto trattandosi di una moto da fuori strada. Ottime le sospensioni, le classiche, collaudatissime Marzocchi: gli ammortizzatori posteriori sono regolabili su tre posizioni. Il telaio è un doppia culla rinforzato, e non dovrebbe dare grattacapi di sorta, anche se lo si strapazzasse un po'. Le gomme sono scolpite: da 21 pollici l'anteriore, da 18 la posteriore.

Del motore — un «aspirato» — sorprende la grande elasticità: con la quinta innestata si può riprendere, senza impuntamenti, fino dai 40 chilometri l'ora; questo è un grande pregio perché consente anche ai meno esperti (a cui questa moto è indirizzata) di avventurarsi su terreni «difficili» senza essere costretti a fare troppo uso del cambio. La potenza massima (14 cavalli a 6500 giri) è più che sufficiente per una moto di questo tipo, e consente di toccare con facilità i 110 chilometri orari. Difficile da usare nei primi momenti il cambio, la cui corsa è un po' troppo lunga; dopo un certo periodo di assuefazione, però, le cose vanno molto meglio.

Per quanto riguarda le finiture, non si può certo dire che la Guzzi «Tuttoterreno» sia il non plus ultra: come già detto, per essere una vera e propria «tuttoterreno» mancano il contagiri, le pedane per il passeggero e soprattutto dei comandi elettrici un po' meno anacronistici ed inefficienti dei vecchi CEV, di sapore ciclomotoristico. Ma sarebbe ingiusto pretendere molto di più da una moto che costa quasi la metà di molte 125 da fuori strada che vanno per la maggiore, e che è stata concepita soprattutto tenendo di occhio l'economicità di fabbricazione e d'uso.

In conclusione, riteniamo che questa moto sia destinata ad un buon successo di vendite: è ideale per chi voglia avvicinarsi al fuoristrada con un mezzo facile da guidare e di bassissimo costo di esercizio (si possono percorrere circa 30 chilometri con un litro di miscela al 5 per cento) e utilizzabile anche in città rinunciando a certe raffinatezze a cui ci hanno abituato moto destinate ad una elite di intenditori. Da ricordare che una moto con caratteristiche similari è prodotta dalla Benelli ed è venduta con la denominazione «Enduro».

M. S. E.



La Guzzi «Tuttoterreno» usata per la prova.

Per avere l'auto a posto

Otto controlli di stagione

Non si dimentichi che oltre il 50 per cento delle macchine coinvolte in incidenti non sono a punto

Due automobilisti su tre in Italia hanno poco riguardo della propria auto. Dalle inchieste eseguite sullo stato delle automobili coinvolte in incidenti è risultato che oltre il 50 per cento di esse — al momento dell'incidente — presentava condizioni di trascuratezza per quanto riguarda la manutenzione. Rilevante è il numero degli scontri, quindi, provocati dall'inefficienza dei veicoli.

Il periodo più pericoloso a questo proposito è proprio l'autunno, in quanto molte auto risentono della usura causata dall'intenso impiego estivo.

Queste le otto operazioni di controllo primarie che non dovrebbero essere trascurate:

Condizione dei pneumatici troppi automobilisti circolano con ruote lisce e con una pressione errata dei pneumatici. E' opportuno non lasciare passare troppo tempo fra un controllo e l'altro dello stato delle ruote (si consigliano 5000 chilometri).

Stato dei freni il controllo di questi essenziali organi è doveroso, in quanto dalla loro azione sulla strada bagnata dipende spesso la sopravvivenza degli automobilisti e dei passanti. Se la frenata diventa nel tempo più lunga, o i freni cigolano, o la vettura «slitta» da una parte, è chiaro che occorre rivolgersi al meccanico.

Cinghia di trasmissione la operazione di verifica dello stato della cinghia va eseguita ogni tremila chilometri, per evitare improvvise rotture che possono determinare spiacevoli conseguenze per la circolazione e per la sorte del motore. La verifica è elementare ma viene spesso trascurata.

Fari e altre luci anche questa operazione di controllo viene spesso dimenticata proprio in un periodo durante il quale, per la anticipata oscurità, occorre fare maggior uso di questi componenti dell'auto.

Batteria per questo organo l'operazione più trascurata, ma essenziale, è quella di controllare il livello dell'acqua distillata. Questo controllo dovrebbe essere fatto ogni 1500 chilometri.

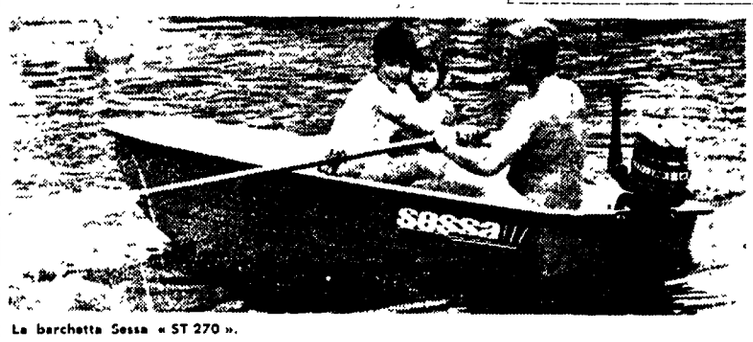
Candele e puntine platinate spesso le auto restano bloccate per la mancata sostituzione, dopo 10 mila chilometri, delle candele e per il mancato controllo delle condizioni delle puntine platinate.

Livello dell'olio il controllo è abbastanza consueto; di contro gli automobilisti effettuano, spesso, con ritardo il cambio del lubrificante con grave scapito per il motore.

Spazzole tergicristallo: gli automobilisti dimenticano quasi sempre che questi delicati organi sono facili all'usura; la loro funzione, poi, è essenziale nel periodo del mal tempo. Ne consegue che dovrebbe essere costante il controllo del loro stato e frequente la opportuna sostituzione.

Al Salone nautico di Genova

Due «barchette» nuove della Sessa



La barchetta Sessa «ST 270».

Nonostante il calo della domanda interna e delle esportazioni al Salone della nautica di Genova sono state esposte molte nuove imbarcazioni, proposte agli appassionati che si accontentano della barchetta. Il fatto che nel '74 diecimila italiani abbiano rinunciato ad acquistare un piccolo scafo ha indotto i costruttori a puntare su barche sempre più — anche se relativamente — economiche. Tra queste meritano una citazione due nuovi modelli SESSA. Si tratta dell'«ST 270» e del «Lancia SL 500».

Il SESSA ST 270 è un record nella misura minima di ingombro: proprio per consentire la facile trasportabilità e l'eventuale utilizzo come pram di servizio su grosse imbarcazioni.

La sicurezza è assoluta: il galleggiamento è garantito da due pattini di poliuretano espanso.

L'ST 270 porta facilmente, economicamente e sicuramente «al largo»: sia a remi che a motore, ed è l'ideale per la gita domenicale, per gli sportivi sia per la pesca che per la caccia.

Quando sopraggiunge l'inverno è di facile rimessaggio in quando può stare anche in piedi nel box di casa.

Non esige alcuna manutenzione e non crea nessun problema, essendo esente da immatricolazione, assicurazione e patente.

Ecco i dati tecnici: Lunghezza, m. 2,70, Larghezza, m. 1,33; Peso, kg. 40; Portata, n. 3 persone, Motorizzazione, n. 2/6 HP.

Il SESSA «Lancia SL 500» è invece una imbarcazione che si rivolge al mercato più tradizionale della nautica e a coloro che la barca la usano per lavoro. E' una carena classica, progettata dall'ing. Chirola, di m. 4,99, per evitare noie di ordine burocratico: niente immatricolazione, niente patente.

Lo scafo, con un accentuatissimo cavallino a prora, tagliamare robusto e rinforzato, è studiato per l'installazione nel pozzetto di poppa di motori fuoribordo di piccole dimensioni con elica da lavoro.

Si tratta naturalmente di una carena di tipo a dislocamento e tutto l'insieme della barca è disegnato con criteri estremamente semplici e spartani.

Lo spazio a bordo è enorme, in grado di ospitare agevolmente tante persone od una attività complessa come la pesca subacquea o professionistica.

Grazie alle minime potenze installabili, con veramente poche lire di carburante si trascorre una giornata di vacanza, di sport o di lavoro.

Ecco i dati tecnici: Lunghezza, m. 4,99; Larghezza, m. 2,10; Peso, kg. 500, Portata, n. 6 persone; Motorizzazione, HP 5 20.

Per il risarcimento dei danni

«Constatazione amichevole»

In Italia vengono denunciati ogni anno alle compagnie d'assicurazione circa cinque milioni di incidenti automobilistici, di cui almeno quattro milioni e mezzo con danni soltanto alle cose. Ciò di cui più si lamentano gli automobilisti e che spesso passano parecchi mesi, talvolta addirittura anni, prima che i danni vengano risarciti. Questo accade, dicono le compagnie d'assicurazione, perché l'accertamento della responsabilità (ricerca di testimoni, raccolta di deposizioni, eccetera) è un procedimento inevitabilmente lungo e irto di *contestazioni*.

Per giungere a un sollecito risarcimento almeno dei danni, l'Associazione nazionale fra le imprese assicuratrici (ANIA) propone ora la «constatazione amichevole», cioè la denuncia del sinistro mediante un apposito modulo che gli automobilisti coinvolti devono compilare insieme sul luogo stesso dell'incidente.

Su tale modulo vi sono 14 domande, alle quali entrambe le parti dovranno rispondere, che riguardano dati e circostanze del fatto. Alcuni di questi dati sono obiettivi (data e luogo dell'incidente, nomi delle persone coinvolte, eccetera), su altri, le due parti possono discordare (cause e conseguenze dell'incidente, eccetera). Anche in presenza di discordanze, tuttavia, le compagnie d'assicurazione avrebbero a disposizione molti elementi concordanti, sottoscritti da entrambe le parti, che permetterebbero un notevole risparmio di tempo e di lavoro.

Le modalità e gli scopi della «constatazione amichevole», come informa un comunicato dell'Automobile Club di Milano, sono stati illustrati dal prof. Aldo Durante, dell'ANIA, nel corso di un incontro tra gli operatori del settore organizzato dall'Automobile Club.

«In Europa — ha detto tra l'altro Durante — questo metodo di denuncia dei sinistri è abbastanza diffuso, specialmente in Francia, dove riguarda circa il 90 per cento dei casi. In Italia, invece, si è agli inizi. Si è cominciato qualche mese fa a distribuire i moduli in Lombardia e nelle Tre Venezie. L'ANIA, con la collaborazione delle 10 mila agenzie delle imprese che rappresenta e dell'Automobile Club, prevede che tra non molto la stragrande maggioranza degli automobilisti sarà in possesso del modulo. Se lo useranno, sarà possibile ridurre notevolmente i tempi di liquidazione e i costi di gestione, il che dovrà andare a vantaggio degli automobilisti».

E' risultato da un'indagine dell'A.C. in provincia di Milano

Diminuita in media di 5000 km. la percorrenza annua in automobile

Da un'indagine condotta recentemente dall'Automobile Club di Milano tra i propri soci risulta che i maggiori costi d'esercizio dell'automobile, dovuti in particolare all'aumento del prezzo della benzina, hanno provocato una riduzione di circa 5 mila chilometri nelle percorrenze medie annue degli automobilisti. Infatti, contro percorrenze di 15-20 mila chilometri l'anno nel 1973, si sono avute percorrenze di 10-15 mila chilometri nel 1974.

Nello stesso tempo, gli intervistati hanno dichiarato d'aver fatto più frequentemente ricorso ai mezzi pubblici (tram e autobus soprattutto, quindi treno, ecc.) specialmente per quanto riguarda le categorie degli operai e degli impiegati. Questo maggior uso del mezzo pubblico viene motivato da ragioni di lavoro (48 per cento delle risposte), tempo libero (25 per cento), altre attività (8 per cento), varie combinazioni di attività (19 per cento).

Il 58 per cento degli intervistati ha poi dichiarato di avere avuto conseguenze negative sulle proprie attività a causa della crisi energetica e precisamente: tempo libero (54 per cento), lavoro (27 per cento), altre attività (9 per cento).

Per quanto riguarda l'area d'uso dell'automobile, il 31 per cento degli interrogati ha dichiarato che, attualmente, la usa prevalentemente in città, il 61 per cento prevalentemente fuori città. Infine, il 51 per cento ha dichiarato di usare attualmente l'automobile soprattutto per motivi di lavoro, il 31 per cento soprattutto per il tempo libero; il 18 per cento per altre attività.

In conclusione risulta che le conseguenze della crisi energetica hanno ridotto notevolmente, almeno per quanto riguarda l'area milanese, l'uso dell'auto (circa un terzo in meno); che in generale l'attività più colpita è stata quella del tempo libero per la quale vi è stata solo una limitata sostituzione dell'auto con il mezzo pubblico, che le categorie degli artigiani e dei commercianti sono state danneggiate notevolmente anche nell'attività lavorativa.

L'indagine è stata elaborata dalla Commissione traffico dell'Automobile Club di Milano.

● Nel primo semestre del 1975, in Francia, le vendite della Lancia sono aumentate nei confronti dello stesso periodo dello scorso anno, del 65 per cento. La Casa torinese prevede che nel 1976 le vendite in Francia aumenteranno ancora del 60 per cento rispetto a quest'anno.

Rubrica a cura di **Fernando Strambaci**