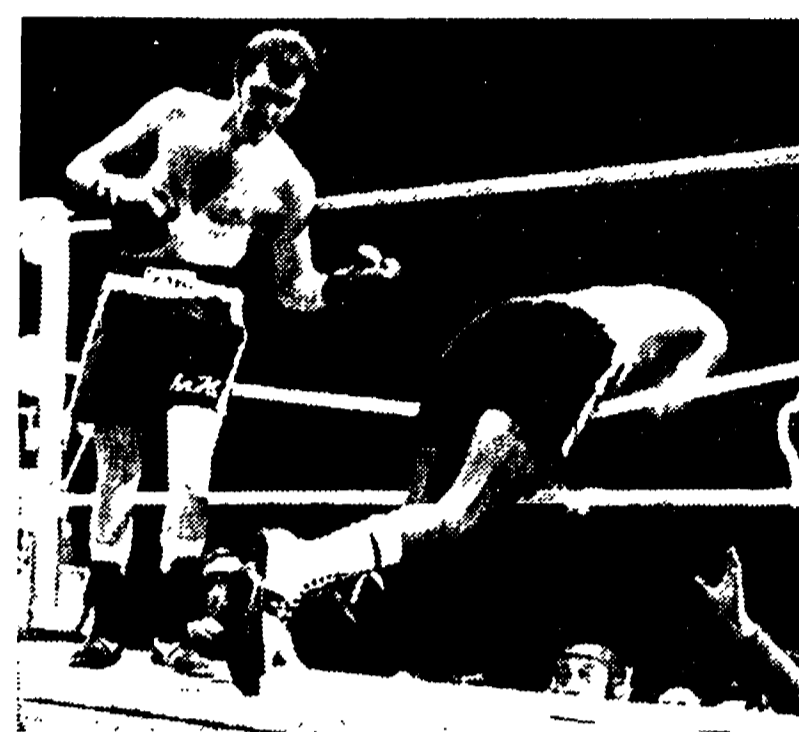


Nel Trofeo invernale di marcia a Bovisio Masciago

Grande gara di Zambaldo primo a tempo di record

Stracey conserva il «mondiale» del welters

L'erede di Napoles «distrugge» Lewis



LONDRA — John Stracey manda clamorosamente a vuoto un assalto del feroce sfidante Hector Lewis.

LONDRA, 21 marzo. All'Empire Pool di Wembley, davanti ad 8.000 spettatori, l'inglese John Stracey ha conservato la corona mondiale dei pesi welters (versione WBO), sconfiggendo lo sfidante statunitense Hedgemon Lewis per arresto del combattimento alla decima ripresa.

La prova falsata dall'assurda squalifica di Buccione. Eccellente prestazione del giovane carabiniere Mattioli

DALL'INVIATO BOVISIO, 21 marzo

Il Trofeo invernale di marcia si addice ad Armando Zambaldo, campione italiano dei 20 km e campione del Mediterraneo sulla stessa distanza. Il Trofeo invernale è il primo grosso impegno della stagione e quest'anno aveva importanza doppia perché il '76 è l'anno dell'appuntamento olimpico. Armando ha vinto, anzi, ha stravinto. Per tre giri è rimasto in compagnia di Renato Di Nicola (ragazzo eccellente e ottimo marciatore cui manca, forse, la convinzione di Zambaldo) e del compagno di squadra Roberto Buccione, poi ha avuto un dono del quale, francamente, non aveva bisogno. La giuria, infatti, ha tolto di gara — con una squalifica incomprensibile — al quinto giro, lo studente romano e così per il campione d'Italia non ci sono più stati avversari.

Ecco, avremmo voluto spendere lo spazio a nostra disposizione solo per raccontare la gara. Ma ci pare doveroso, a questo punto, spiegare al lettore perché non siamo di accordo sulle squalifiche dispensate col solo scopo di dimostrare alla gente che il giudice di gara è un personaggio importante. Roberto Buccione stava marciando in maniera esemplare. Il suo passo era ineccepibile, sciolto, pulito, bello. Togliere di gara l'atleta è stato un atto gratuito e inutile che ha ottenuto, come un neocapitano, un personaggio che stava costruendosi, lentamente, sulla splendida battaglia tra i due portacolori della Fiamme Gialle.

I giudici di gara sono importanti, come gli organizzatori, come gli appassionati, come i tecnici e gli allenatori. Ma a far le gare sono gli atleti e il loro sudore, a nostro avviso, non è rispettato abbastanza. Roberto Buccione, bersaglio fisso di giudici rimasti ancorati ai fasti della 100 km, è da tempo che esprime proposte di ritiro per dedicarsi al calcio. Ma gli mancano otto esami per diventare architetto. Noi ci auguriamo che sia ancora capace di condurre a termine il impegno dello studio con quello — più goliardico ma altrettanto duro — della disciplina sportiva che ha scelto.

Compiessivamente negli ultimi tre anni, sempre calcolando una percorrenza media di 20.000 km. all'anno, i costi di esercizio delle autovetture sono quasi raddoppiati e, in alcuni casi, per le grosse cilindrata quasi triplicati.

Uno studio dell'ACI

Sempre più caro usare l'auto

E le tabelle elaborate dall'Automobile Club non tengono conto degli aumenti sopravvenuti da gennaio ad oggi

ANDARE IN AUTO costa sempre di più: lo sanno tutti, ma viene confermato ufficialmente dall'ACI che ha pubblicato in questi giorni un suo studio sui costi chilometrici. Vediamo nella tabella che segue e che indica il tipo di vettura, il costo per chilometro del 15 giugno '75 e il costo per chilometro al 15 gennaio '76, i costi di esercizio dei tipi più diffusi di autovetture circolanti in Italia, calcolati dall'ACI su una percorrenza media annua di 20 mila km.

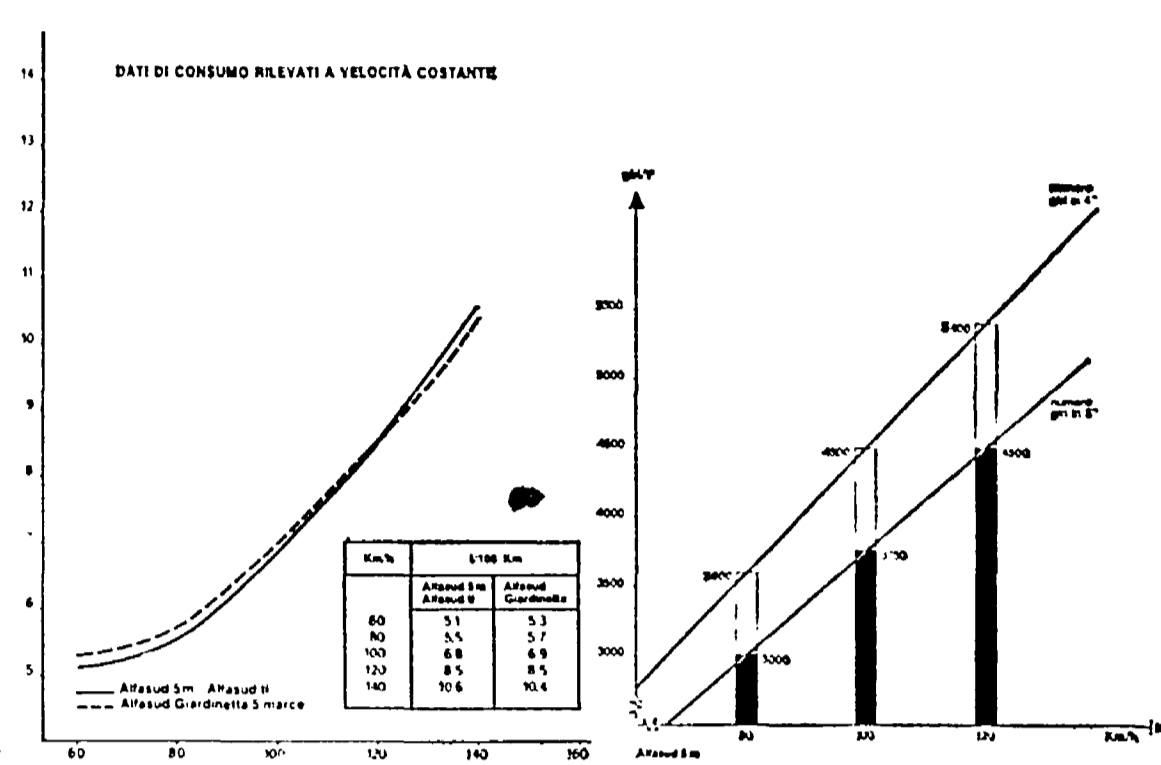
Table with 3 columns: Model, Cost per km (15/6/75), Cost per km (15/1/76). Includes models like Citroen Dyane 4, Fiat 500-R, Fiat 127, Renault 5, Alfa Romeo Giulietta, Volkswagen Maggiolino, Fiat 127 berlina, Lancia Beta berlina, Alfa Romeo Giulietta 1.6 Super berlina, Fiat 132 GLS 1300, BMW 2002 berlina, Fiat 130 berlina, Citroen Dyane 4 berlina, Fiat 500-R berlina, Fiat 127 berlina, Renault 5 berlina, Alfa Romeo Giulietta 1200 berlina, Fiat 127 berlina, Autobianchi A111, Alfa Romeo Giulietta 1.6 Super berlina, Fiat 132 GLS 1300, BMW 2002 berlina, Mercedes 250 berlina, Fiat 130 berlina.

I MOTIVI PRINCIPALI di questi aumenti sono: l'incremento dei prezzi di listino delle autovetture, che dal 1° gennaio 1975 al 15 gennaio 1976 hanno avuto variazioni da un minimo del 61 per cento circa ad un massimo del 97 per cento; in secondo luogo, il costo del carburante che in tre anni, dal '73 al '76, ha subito cinque successivi aumenti, raddoppiando quasi il suo costo.

Convincente prova del modello «5 M»

Consuma meno l'Alfasud con il cambio a 5 marce

Il maggior numero di rapporti consente un migliore sfruttamento del motore ai vari regimi - Minor logoramento degli organi meccanici



Nel grafico di sinistra sono indicati i consumi rilevati alle varie velocità con la Alfasud con cambio a 5 marce; nel grafico di destra si può notare come con la 5ª innestata il motore della Alfasud giri più lentamente pur viaggiando alla stessa velocità.

Del cambio a cinque marce sono di solito dotate le vetture di un certo pregio e di una certa potenza, ma in verità la «quinta marcia» dovrebbe essere montata soprattutto sulle macchine di cilindrata ridotta, specialmente quando si tratta di motori «tirati». Il cambio a cinque marce, infatti, non è un lusso, ma è fonte di una seria economia, per cui il maggior costo di una vettura dotata di tale soluzione viene abbondantemente compensato dal risparmio di carburante (a piena velocità) e ancor più dal minor logoramento del motore e di altri organi della meccanica. Nelle vetture di cilindrata relativamente piccola, per raggiungere anche solo le velocità contenute sulle nostre autostrade, spesso il motore gira al massimo o quasi, quindi sono soprattutto, come è noto, queste macchine a subire il maggior logoramento, oltre che a toccare consumi abbondantemente compensati.

Il campionato di basket si avvia alla conclusione

Sconfitta la Mobilquattro (73-104)

Non basta Jura ai milanesi per fermare la Sinudyne

SINUDYNE: Cagliari (18), Valenza (11), Anonelli (10), Sanna (11), Martini (3), Bonamico (7), Di Scola (2), Serafini (19), Tommasini, Bertolotti (17). MOBILQUATTRO: Gergati P.A. (4), Roda, Pappeti (4), Girolini (6), Guidali (19), Ferra (12), Veronesi, Jura (20), Criffa (4), Gergati G. (1). TIRI LIBERI: 12 su 18 (5); 9 su 12 (10).

85-82 per i varesini dopo un incontro incandescente

La Girgi supera la Canon solo nel supplementare

In una piacevole gara a Udine con l'IBP

Vince la Snaidero guidata da Giomo

SNAIDERO: Andreani (4), Savo (11), Giomo (20), Viola (9), Macioli (2), Felscher, Milani (10), Pressaco, Cagnazzo. IBP: Quirela (13), Lanzari (2), Kunderfranco (2), Vecchiolo (4), Tomassi (10), Fossati (7), Sorenson (23), Bondi, Malachin. ARBITRI: Spotti e Briana di Milano. USCITA per cinque falli Fassati, Vecchiolo e Andreani.

Sofferita vittoria dei canturini (87 a 84)

Per soli tre punti la Forst sull'Alco

FORST: Recalcati (26), Meneghel (13), Dellaboni (6), Lombard (13), Marzotti (20), Tombolato (4), Beretta (6), Non entrati Natali, Cattini e Pirasano. ALCO: Resconi, Leonard (29), Giomo (11), Poloni (4), Arruconi (10), Biondi (6), Benelli (14), Benelli (28). Non entrati Costa e Casanova. ARBITRI: Borsicchi e Zanoni di Verona. SERVIZIO CANTU'. 21 marzo Vittoria sofferta ma meritata della Forst nei confronti dell'Alco, che ha confermato di essere la vera rivelazione del campionato di basket, giunto quest'oggi al terzo appuntamento del girone di ritorno della poule finale. I canturini l'hanno spuntata per soli tre punti (87 a 84) il risultato (finale) grazie all'esperienza e alla discreta giornata di Recalcati e Marzotti.

Le caratteristiche dei nuovi modelli della Casa di Stoccarda

Mercedes: ancora confort e sicurezza

Molte novità anche tecniche sulle vetture della serie dal 200 D al 280 E - Un motore di 2,5 litri di nuova progettazione



I nuovi modelli Mercedes-Benz, dal 200 D al 280 E, sono riconoscibili per i nuovi fari. Dal 200 D al 250 i proiettori sono di forma rotonda; il 280 E è equipaggiato con proiettori alogeni a largo fascio luminoso. Nella foto a destra il nuovo motore M123 di 2,5 litri che equipaggia la Mercedes Benz 250.

«La misura del comfort, per i padri dei nuovi veicoli non è determinata da come ci si sente quando si sale nella vettura, ma da come ci si sente quando si scende, anche dopo centinaia di chilometri». Può sembrare soltanto uno slogan di facile effetto, invece è una verità che, basata su un'esperienza di prim'ordine (il milione 769.432 esemplari, di cui 56.608 coupé, prodotti dal gennaio 1965), confermano la validità dei modelli dal 200 D al 280 E Mercedes-Benz, che la Casa tedesca ha presentato ufficialmente a Ginevra, dopo averli presentati in Germania con ulteriori miglioramenti.

Le vetture — che sono, come al solito, di stile sobrio, elegante e compatto — hanno infatti alcune caratteristiche strutturali che aumentano e migliorano la rigidità laterale. L'avanzamento di nuova progettazione per il motore anteriore, la cui forma consente una deformazione ben definita in caso d'impatto, sfruttando la copertura superiore del passaruota, come seconda superficie d'urto nella eventualità di scontro frontale. In caso di tamponamento, invece, il compito di assorbire energia d'urto è affidato alla ruota di scorta, disposta orizzontalmente sul telaio, e al motore del retroreno. La disposizione protetta del serbatoio, inoltre, permette la completa deformabilità della coda.

Sempre in tema di sicurezza, ricorderemo che i fari principali hanno una superficie di 1,5 metri quadrati, mentre in quelli antinebbia la stessa superficie è stata maggiorata del 50 per cento, dai 280 E e del 45 per cento, nei modelli 200 D. I gruppi ottici di coda comprendono, in tutti i tipi, un riflettore antinebbia e un riflettore tre volte più grande rispetto ai modelli precedenti. Anche l'avanzamento, è di nuova concezione: tutti i suoi componenti sono montati su supporti elastici, collegati con la sovrastruttura, il che consente una guida più precisa e un maggior grado di tenuta di strada. Nuova è pure la progettazione dello sterzo di serie, che è un tipo di tubo deformabile al posto del piantone sterzo, retrattile telesopicamente. Inoltre, le nuove vetture Mercedes sono dotate di freni a due circuiti idraulici con servosterzo a rivestimento in gomma, e di freni a disco sulle quattro ruote. Un rivestimento in materiale sintetico delle tubazioni riduce il rumore, mentre i danni che possono derivare dalla corrosione.

Anche sui modelli 200 D e 280 E, inoltre, è stato montato l'intercambio automatico a 5 rapporti, che consente di guidare in modo più agevole e sicuro. Inoltre, le nuove vetture Mercedes sono dotate di freni a disco sulle quattro ruote, nella quale sono state ricavate le sedi di alloggiamento per le alette parasole. I montanti centrali sono stati allargati, e quelli posteriori imbottiti. E ciò con lo scopo di evitare, durante la marcia, i danni agli occupanti in caso di incidente.

Puntando al migliore comfort, i tecnici della Casa di Stoccarda hanno realizzato un dispositivo di regolazione in altezza del sedile di guida. Inoltre, le vetture Mercedes sono dotate di un nuovo sistema di insonorizzazione (2,5 cambi d'aria al minuto) e di un migliore riscaldamento e di un tetto apribile (in dotazione a richiesta).

Un discorso a parte, ci sembra merita il motore Nuovo, in tutti — ad esempio — è il metodo per il cambio dell'olio, che può essere effettuato mediante aspirazione attraverso il tubo dell'astrella. Per cui non è più necessaria la fossa di riparazione o altri laboriosi interventi. Questo metodo permette un rapido cambio dell'olio anche durante la sosta per il rifornimento. Il motore di nuova progettazione a 6 cilindri da due litri e mezzo, sviluppa una potenza di 95 CV a 5.500 giri/minuto. Dispone di una coppia massima pari a 196 Nm a 2.000 giri/minuto. L'albero motore, montato su 4 cuscinetti, ha un accensione a 9 contrappesi, e sta notevolmente migliorato per quanto riguarda il comportamento oscillante.

Una novità e anche rappresentata per la 280 E dal comando meccanico dell'innalzamento della benzina, con misurazione dell'innalzamento dell'aria. Il nuovo impianto per il gas di scappa progettato per tutti i modelli, avrà una durata superiore, grazie all'impiego di materiali più resistenti e di lamiera più spesse. Il contenitore esterno della marmitta, ad esempio, è a doppia parete: quella interna è particolarmente sottoposta alla corrosione — e costruita in acciaio inossidabile.

Due i tipi di cambio: oltre a quello a quattro marce sincronizzate a cloche, i modelli 280 E sono forniti anche di retromarcia sincronizzata, sotto a disposizione i collaudati cambi automatici a quattro marce, con convertitore di coppia.

«Con la «cinque marce» è tutta un'altra cosa. In ogni occasione, in città come in montagna, si trova sempre il rapporto giusto, anche perché la quinta dell'Alfa non è una marcia agguantata a overdrive», ma è una marcia inserita nel contesto di un cambio suddiviso in cinque velocità. Tant'è vero che con la quinta e non con la quarta come accade per altre soluzioni che si raggiungono la velocità massima.

Sui percorsi cittadini o sulle strade tortuose di pianura o di montagna, utilizzando la gamma di velocità a disposizione al regime di giri più conveniente, si possono sfruttare al meglio le doti di coppia, il che si traduce anche in maggior sicurezza, poiché si dispone di notevole riserva di potenza e di velocità per eventuali manovre d'emergenza.

Naturalmente a b b i a m o provata la macchina anche in autostrada e qui si sente dremmo in modo palpabile il minore sforzo del motore. Alla velocità consentita, cioè a 120 kmh, il propulsore gira a 4500 giri; mentre a 100 kmh il motore non è che a 3500 giri. Ma anche spingendo più a fondo, come inevitabilmente avviene in taluni sorpassi, il motore non tende mai ad «imballarsi».

«Chi ne giadagna, come si è già accennato, oltre al notevole risparmio di carburante, è la spesa per il carburante. A 100 kmh la «cinque marce» consuma 6,8 litri in 100 km contro i 7,2 litri della «quattro marce». A 120 si sale a 8,5 litri: un consumo, come si vede, ancora contenuto. Se poi ci si accentona di viaggiare a 80 kmh il consumo scende addirittura a 5,5 litri ogni 100 km (a velocità costante, naturalmente). I dati qui riferiti sono quelli indicati dalla Casa, perché in una prova di un paio d'ore, come è stata la nostra, non è possibile fare verifiche probanti in tal senso.

La nuova Alfasud, fatta eccezione per l'inserimento del cambio a 5 marce e un cambio, fra l'altro, di ottimo funzionamento, non presenta variazioni rispetto alla «berlina L» ed esternamente si riconosce solo per la strisciolina posta tra il finestrino posteriore e il lunotto con la scritta «5 M». Quindi restano inalterate le caratteristiche di questa vettura conosciuta soprattutto per le sue eccezionali doti di tenuta di strada, doti che, volendo fare una guida sportiva, con le cinque marce si sfruttano ancora meglio.

g. c.

Rubrica a cura di Fernando Strambaci