Nel momento della sua nomina a presidente della Federcalcio

Carraro chiede al governo il football nelle scuole

Chiesta per il calcio anche l'ammissione tra le discipline dei Giochi della Gioventù - Deciso il programma delle prossime attività internazionali - Confermati Bernardini, Bearzot e Vicini

ROMA, 1 agosto

Il calcio italiano ha un nuovo governo presieduto da Franco Carraro, attuale presidente della Lega professionisti. Carraro subentra ad Artemio Franchi che, ieri, è stato eletto presidente della Lega dilettanti (il settore più importante e più forte della Federcalcio) e così resta nel Consiglio federale come vicepresidente. Gli altri vicepresidenti sono: Ugo Cestani (presidente della Semipro) e Carlo Grassi (presidente della Lega giovanile) che il nuovo CF, su proposta di Carraro, ha eletto in base all'art. 11 dello Statuto. Consiglieri sono stati eletti: Ivanone Fraizzoli, Orfeo Pianelli, Paolo Mazza (per la Lega professionisti), Alberto Burattini, Carlo Di Gaudio, Antonio Griffi (per la Lega semipro), Cesare Camilletti, Umberto Di Pasca, Antonio Ricchieri (Lega dilettanti). Del nuovo CF fanno parte anche Giulio Campanati (presidente dell'AIA) e Fernando Aru (presidente del collegio dei revisori). Quanto prima fara parte del CF anche il nuovo presidente del Settore tecnico che sarà nominato nel prossimo mese. Franco Carraro è stato eletto con 2.572 voti su 2.576 votanti.

Subito dopo l'elezione, avvenuta questa mattina presso l'Hotel Hilton, il nuovo Consiglio federale si è riunito per prendere le prime decisioni e cioè per approvare il programma dell'attività internazionale e riconfermare alla guida delle squadre azzurre Bernardini, Bearzot e Vicini.

E' stato Carraro, nel corso di una conferenza stampa, a informare delle decisioni prese. Così è stato deciso che il 17 novembre la partita di qualificazione per i mondiali, contro l'Inghilterra sarà giocata all'Olimpico, che la partita amichevole contro la Danimarca (Copenaghen) sarà giocata il 22 settembre e che il 25 settembre all'Olimpico gli azzurri incontreranno, in amichevole, la Jugoslavia. In previsione della partita di qualificazione contro il Lussemburgo, in calendario il 16 ottobre, i giocatori si ritroveranno al «Centro» di Coverciano il 6 ottobre; e il 22 gennaio la nazionale «azzurra» giocherà a Coverciano una partita di allenamento contro l'Unione Sovietica. Per quanto riguarda la Under 21, impegnata nel «Torneo Expoirs» dell'UEFA (nel nostro girone ci sono Lussemburgo e Portogallo) è stato fissato un allenamento per l'8 settembre (Coverciano) e con molte probabilità la squadra giocherà il 22 settembre una amichevole contro la Under 21 della Jugoslavia.

Subito dopo aver fornito queste date, Carraro ha affrontato il problema degli allenatori dicendo: «Nel corso della riunione abbiamo deciso di rinnovare il contratto a Bernardini, Bearzot e Vicini e di affiancare a Bearzot e a Vicini un collaboratore ancora da scegiere. Bernardini è il direttore generale delle squadre nazionali, Bearzot l'allenatore della squadra A e Vicini della Under 21. Cosa significa direttore delle squadre nazionali? — ha proseguito Carraro —. Vuol dire che Bernardini ha il compito di coordinare le partite, di sovrintendere sul piano tecnico e sulla impostazione dei programmi tecnici e logistici. Bearzot è l'allenatore della squadra A, il che significa che sarà lui a fare le convocazioni dopo averne discusso con Bernardini e con lo stesso Vicini».

Alla domanda su chi farà la squadra, Carraro ha così risposto:

«Come ho già detto in occasione della trasferta in USA, la squadra la fa Bearzot, ma dopo averne discusso con Bernardini. Non si può più fare da soli. Occorre lavorare in *equipè* e al limite la squadra la potrebbe fare anche Vicini, il cui compito è tra l'altro quello di osservare le squadre straniere, ma anche i giocatori italiani. E' sulla base delle sue informazioni che l'allenatore deciderà anche come impostare la squadra. Ho detto lavoro di assieme poichè nessuno deve far valere i suoi gradi. Se si dovessero creare degli screzi il Consiglio Federale prenderebbe le dovute decisioni, rivedrebbe l'attuale organigramma».

Bernardini andrà in panchina? gli è stato chiesto.

«No. Bernardini seguirà le partite dalla tribuna, ma questo non vuol significare che nell'intervallo non discuta sull'andamento e non possa dare dei consigli».

Carraro ha poi affrontato il problema dei giovani, ribadendo che il governo (e il CONI) dovrà permettere al calcio di entrare nella scuola dell'obbligo e di partecipare ai Giochi della Gioventù. A tale proposito Carraro cerchera di mettersi in contatto con il ministro del Turismo e dello Spettacolo on. Antoniozzi.

l. c.

Oggi tocca a Inter e Foggia

Sulla carta i nerazzurri hanno uomini da primato

L'innesto di Merlo e Anastasi, trovata la collaborazione con Mazzola, dovrebbe rilanciare il reparto offensivo - Il problema di garantire alla difesa quelle coperture che l'anno scorso sono spesso mancate

Primi allenamenti per Anastasi in nerazzurro.

MILANO, 1 agosto

L'adunata suona anche per il drappello nerazzurro di Chiappella. Per la verità già da alcuni giorni uno sparuto gruppo di atleti, autodefinitisi volontari sta sudando nel campus di S. Pellegrino agli ordini del prof. Calligaris, ma il grosso solo domani si porterà nella località termale bergamasca per iniziare la preparazione.

Chiappella avrà la sua prima presa di contatto ufficiale al Grand Hotel di S. Pellegrino, con i nuovi elementi che Fraizzoli è riuscito a vestire dei colori nerazzurri, creando nei corridoi del Leonardo da Vinci e nella tifoseria, comprensibili e giustificati clamori.

Il presidente interista, dopo aver rincorso per anni una miriade di calciatori di buon livello, per poi immancabilmente ritrovarsi fra le mani gli eterni palliativi, quest'anno è riuscito a piazzare la gran botta. Dopo essersi assicurato i cartellini di Anastasi e Merlo, Fraizzoli a ragione ha potuto affermare di essere con la coscienza a posto, cioè di aver operato per il meglio affinchè l'Inter ritorni ad occupare le posizioni di preminenza nel calcio italiano: un ritorno che il suo pluridecorato blasone e la fitta schiera di tifosi, attendono da molto tempo.

Oltre ai due ex nazionali Beppe Chiappella può questo anno usufruire di un trio di ragazzi promettenti, Muraro, Guida, Martina, reduci da un brillante campionato nelle file varesine e pronti a battersi ad armi pari con i più titolati compagni di squadra per meritarsi la fiducia del tecnico.

Da registrare anche la partenza di Roberto Boninsegna, che non ha mancato di suscitare delle perplessita tra i tifosi nerazzurri, timorosi che il suo sostituto Anastasi non riesca a ripetere, in fatto di gol, il «bottino» del centravanti mantovano.

Boninsegna all'Inter aveva ormai fatto il suo tempo. Incomprensioni in campo e fuori minavano le prestazioni sue e del collettivo alla base, e pensiamo che il trasferimento alla Juventus possa benissimo essere paragonato ad una liberazione sua e della società; la stessa cosa puo essere detta per Anastasi, per l'allontanamento dalla corte degli Agnelli o se volete, ma in subordine, di Giampiero Boniperti.

Un cambio salutare quindi per ambedue i titolari centravanti ed anche per le loro rispettive società che ora guardano allo spirito di rivalsa dei due, additandolo come l'incentivo capace di trascinare i rispettivi attacchi a controbattere alla supremazia dei «gemelli del gol» vestiti di maglia granata.

Claudio Merlo invece, arriva a Milano, per conferire al centrocampo nerazzurro quel pizzico di qualità che non guasta mai e per permettere a Mazzola di poter imitare le gesta dell'indimenticabile Di Stefano come da tempo il calciatore si riprometteva.

Potendo infatti contare sull'apporto qualitativo che l'esperto ex viola gli darà nella zona nevralgica di centrocampo, Sandro Mazzola pur recitando la parte del rifinitore delle punte, quando si ritroverà marcato spietatamente, potrà permettersi degli spostamenti sulla verticale del rettangolo di gioco e quindi favorire gli inserimenti nella zona calda dei sedici metri ai vari Oriali, Fedele e Marini, atleti molto propensi e reditizi nelle loro puntate offensive.

Se Chiappella riuscirà a ridare una buona velocità di esecuzione a Merlo l'Inter si può ritenere nella classica botte di ferro per quanto concerne il centrocampo e il reparto di punta.

Gli unici dubbi, per noi, riguardano il settore difensivo. Visto e considerato che nelle file interiste abbandona chi, per naturale inclinazione, è portato a sempre avventurosi raid offensivi, Chiappella aveva l'impellente necessità di coprirsi convenientemente le spalle, con un marcatore in grado di conferire sicurezza all'intero complesso, ed invece l'Inter, privandosi di Giubertoni (ed anche di Catellani), si è tolta l'apporto di un giocatore esperto e di sicuro affidamento, per concedere la prova di appello a Gasparini, elemento sì grintoso, ma come più volte riscontrato la scorsa stagione, troppe volte superato sui dribbling, sullo scatto e nella progressione.

Ecco, pensiamo che il trainer milanese debba risolvere al più presto i dubbi sul settore difensivo, per potersi dedicare allo studio dei più producenti schemi offensivi che indicano in Muraro e Anastasi le punte capaci di concretizzare il lavoro che il centrocampo certamente saprà produrre.

In diretta concorrenza a Muraro, da noi più volte ammirato nelle file biancorosse varesine, c'è Giacomino Libera. L'atleta sembra essersi rimesso completamente dai malanni fisici e certamente puo venir ancora utile a Chiappella, ma non pensiamo che si possa far preferire al giovane padovano Muraro, come compagno di linea, di Anastasi.

L'eventuale accoppiata Anastasi-Libera è vistosamente contrassegnata da disparità di «passo» e se Muraro saprà psicologicamente superare, visto che le possibilità tecniche non gli mancano, il salto dai cadetti alla massima serie non crediamo che Libera possa entrare a far parte della probabile formazione tipo che non si dovrebbe discostare molto da questa: Bordon tra i pali in quanto Vieri secondo le ultime notizie avrebbe avuto la lista gratuita; Guida e Gasparini o Bini sulle punte; Facchetti libero; Fedele sul tornante; a centrocampo dovrebbero agire Oriali, Marini (Bertini) e Merlo; più avanti Mazzola, con le libertà sopradescritte, a dar man forte a Muraro e Anastasi.

Questa potrebbe essere l'Inter che cercherà, avendone la possibilità, di inserirsi nella lotta per lo scudetto 1977.

Dal campetto di S Pellegrino verranno ulteriori chiarimenti.

Lino Rocca

Prime preoccupazioni per i rossoneri di Balestri

I foggiani attesi da un duro avvio

Il computer non è stato «comprensivo» con la neo-promossa: sarà subito Inter, Perugia, Juve, Bologna, Napoli

DAL CORRISPONDENTE

FOGGIA, 1 agosto

Il Foggia da domani inizia a Pavullo la preparazione in attesa che prenda il via la nuova grande avventura del massimo Campionato di serie A.

L'équipe pugliese consta di 26 elementi di cui 19 titolari e 7 giovani calciatori del vivaio, oltre naturalmente ai tecnici (l'allenatore Balestri e il direttore tecnico Puricelli). L'avvio della preparazione è coinciso con le «decisioni» del computer che al Foro Italico ieri ha elaborato il calendario di calcio e questo fatto, naturalmente, è il tema che domina ogni discussione nel clan rossonero. Non v'è da nascondere niente quando si afferma che l'inizio del Campionato e la sua conclusione — secondo i criteri di valutazione dei dirigenti foggiani — è per la squadra pugliese molto difficile. Il Foggia inaugura il torneo di serie A giocando in casa con una delle «grandi», l'Inter di Mazzola e di Anastasi, la domenica seguente è ospite del Perugia, compagine rivelazione del torneo scorso pertanto terreno assai difficile; quindi nuovamente in casa alle prese, questa volta, con la titolata Juventus.

C'è poco da stare allegri. Si tratta di un gruppo di gare veramente difficili ove si pensi che dopo la Juventus il Foggia si recherà a Bologna e la giornata successiva affronterà sul terreno amico il Napoli nel ripristinato derby del sud. Per questo gruppo di partite (e anche per le altre) bisognerà partire bene. Di qui il valore che si dà alla preparazione. I tecnici Balestri e Puricelli dovranno mettere la squadra nella condizione di affrontare con determinazione gli squadroni del nord e del centro Italia. Se questo avvio ha «turbato» le attese dei dirigenti, tecnici e giocatori che dal computer si aspettavano maggiore «comprensione», ha fatto però sorridere il cassiere che già pensa al tutto esaurito per i primi grandi appuntamenti (Inter, Juventus, Napoli).

Quali possibilita reali ha questo Foggia edizione 1976-1977?

Nella sua struttura la compagine ha delle grosse possibilità di disputare un torneo all'altezza delle altre concorrenti che dovranno battersi per non trovarsi a fine stagione in uno dei tre ultimi posti della classifica. Sul piano tecnico è stata conservata per intero l'intelaiatura della serie B con gli opportuni rinforzi che rispondono a Nevio Scala, Ulivieri, Ripa, Gentile: la squadra ne esce notevolmente irrobustita. La difesa con Memo (ben coperto con l'anziano Bertone), Sali, Colla, Fumagalli, Bruschini e Pirazzini, ed il centrocampo con Scala, Lodetti e Del Neri possono dare affidamento. In avanti sono all'attesa Bordon, Ulivieri e Ripa, e se questi giocatori dovessero esplodere per il Foggia le cose si metteranno senz'altro bene. Ricordiamo che nella sede cadetta il Foggia ha sofferto molto il clima della lotta ed il ritmo di un campionato lungo e massacrante, ciò nonostante ha fatto valere la sua classe ed il suo peso non disdegnando l'agonismo e la battaglia quando era il caso.

Il programma dei pugliesi è molto semplice: lottare per la permanenza in A fin dalle prime battute.

Roberto Consiglio

motori

Aggiornato il coupé a tre posti affiancati lanciato nel '73

Sono più lunghe e più veloci le nuove Matra-Simca Bagheera

Di questa vettura sportiva sono stati già venduti più di 25 mila esemplari - Modifiche alla linea, alla tecnica e al comfort

PRESENTATA al pubblico in occasione della 24 Ore di Le Mans 1973, la Matra-Simca Bagheera è gia stata prodotta in più di 25.000 esemplari. Già molto a punto fin dal momento del lancio questo coupé sportivo non ha subito da allora che alcuni miglioramenti di dettaglio. Nel 1974 venne lanciata la Matra-Simca Bagheera «vestita» da Courrèges, e alla fine dell'anno scorso fu presentata la versione «S», equipaggiata con un motore da 1442 cm. cubici, e sviluppante 90 HP DIN. Sempre nel 1975 venne presentata l'opzione tetto apribile, che poteva equipaggiare tutti i modelli della gamma

Per l'anno automobilistico 1976-'77 il corpo vettura della Matra-Simca Bagheera, allungato di 34 mm. presenta invece importanti modifiche: un nuovo disegno del frontale e della coda con paraurti avvolgenti e in colori che si armonizzano con quelli della carrozzeria; un abbellimento della parte posteriore, che incorpora il monogrammo Matra-Simca e i due nuovi gruppi ottici; una piu ampia superficie vetrata, che migliora in particolare la visibilità posteriore; un nuovo cofano anteriore; un diverso disegno del padiglione che aumenta di 15 mm lo spazio tra sedile e tetto; ruote a cerchi rinforzati, di aspetto totalmente nuovo; un tappo antifurto del serbatoio carburante invisibile e sistemato sotto la griglia sinistra di aerazione del compartimento posteriore; un nuovo disegno delle griglie di aerazione laterali.

A queste modifiche di stile si aggiungono equipaggiamenti e miglioramenti di finizioni interne che contribuiscono ad accrescere ulteriormente il confort di questo singolare coupé a tre posti anteriori; colorazione in rosso delle cifre degli strumenti di controllo sul cruscotto, per facilitarne la lettura; illuminazione degli interruttori dei fari e dei comandi del climatizzatore; vetri azzurrati sui retrovisori esterni destro e sinistro; nuovo ripiano copribagagli; poggiapiede lato guida; nuovo sistema di circolazione d'aria nell'abitacolo, che ne migliora sensibilmente la ventilazione.

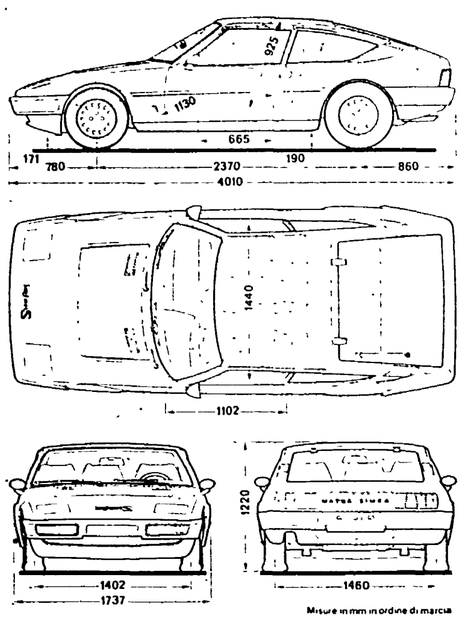
TUTTE le Matra-Simca Bagheera della gamma 1976-'77 ricevono i seguenti importanti miglioramenti tecnici: rapporto al ponte più lungo, che contribuisce ad accrescere la velocità massima e influisce positivamente sul consumo; miglioramento del raffreddamento motore grazie ad una entrata di aria supplementare sotto il paraurti anteriore e a una modificazione del circuito di raffreddamento; riduzione del livello sonoro grazie a un nuovo silenziatore di scarico; frenata resa più progressiva e più efficace tramite l'adozione di un servofreno di 7" (178 mm.), di nuove pastiglie e di un nuovo compensatore di frenata; sospensioni più efficaci grazie a barre di torsione di disegno inedito.

Inoltre, per rispondere alle nuove norme europee in tema di antipolluzione, la cui entrata in vigore è prevista per l'ottobre 1976, tutte le Matra-Simca Bagheera sono dotate di un carburatore non sregolabile, di caratteristiche analoghe a quello adottato per la nuova gamma Simca-Chrysler.

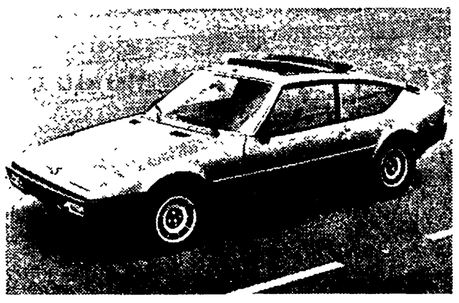
Per il 1976-'77 la gamma delle Matra-Simca Bagheera è articolata negli stessi modelli del 1975 e cioè: la Matra-Simca Bagheera 1294 cm. cubici; la Matra-Simca Bagheera «S» e la Matra-Simca Bagheera Courrèges, tutte e due con motore da 1442 cm. cubici. Sul cofano anteriore il monogramma Bagheera di nuovo grafismo facilita l'identificazione di questi modelli.

PER ciò che concerne i miglioramenti apportati a ogni singolo modello della gamma la casa costruttrice segnala: *per la Matra-Simca Bagheera 1294 cm. cubici* un nuovo rivestimento dei sedili in tessuto scozzese assortito con il colore della carrozzeria; *per la Matra-Simca Bagheera «S»* un nuovo monogramma «S» sul cofano anteriore; la illuminazione automatica del cofano bagagli posteriore; un nuovo vano portaoggetti centrale; *per la Matra-Simca Bagheera Courrèges* l'illuminazione automatica del cofano bagagli posteriore; un nuovo abbinamento dei colori per i sedili e plancia portastrumenti; l'adozione di un poggiapiedi lato passeggero; un nuovo ripiano portaoggetti centrale

I prezzi dei nuovi modelli saranno comunicati solo a settembre.



Le dimensioni delle Matra-Simca Bagheera.



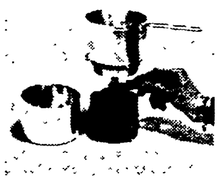
La Matra-Simca Bagheera S nella versione 1977.

E' l'auto di rappresentanza della Citröen

Venduta in Italia la «CX Prestige»

Le principali caratteristiche tecniche

Il più piccolo fornello da campeggio del mondo



E' ormai cominciato il periodo delle vacanze e le previsioni sono per una ulteriore diffusione del campeggio, specialmente fra i giovani, tenuto conto anche del generale aumento dei prezzi degli alberghi. Logico quindi che le fabbriche produttrici di articoli per la vita all'aria aperta si siano date da fare per proporre nuovi accessori

Tra queste è la Camping Gaz International, che ha recentemente presentato il piu piccolo fornello a gas del mondo. Questo fornello, che pesa appena 450 grammi ha un nome emblematico si chiama infatti «Globetrotter» *(nella foto)*

Esso si compone di un fornello ad un fuoco, di due piccole pentole che servono anche a contenerlo quando non è in funzione, e dei seguenti altri pezzi. 2 coperchi-pentola, un manico mobile per pentola, un rubinetto per la regolazione, un bruciatore con paravento e bracci d'appoggio e una campana metallica che costituisce il corpo dell'apparecchio. Il funzionamento è assicurato da una cartuccia a perdere che contiene circa 75 grammi di gas butano, con una autonomia di cottura di tre quarti d'ora a piena fiamma. Quando è chiuso il «Globetrotter» misura 11 cm. di diametro e 9 di altezza.

La tradizionale presenza Citröen sul mercato delle vetture di rappresentanza è ora riconfermata dalla commercializzazione anche per l'Italia della CX Prestige.

Che l'aggettivo «Prestige» non sia stato scelto a caso è dimostrato dalle caratteristiche originali che la CX Prestige presenta rispetto alla CX normale: bastera ricordare qui alcuni dati tecnici significativi che testimoniano delle eccezionali doti di confort e abitabilità nonchè della possibilità di ottenere prestazioni di notevole livello.

Passo allungato di 25 cm. rispetto alla CX normale (m 3,095 contro m. 2,845).

Lunghezza esterna di 4,91 m., ossia 27 cm. più della CX normale.

Lunghezza della parte posteriore aumentata di mm 230 in rapporto alla CX normale. l'accesso ai sedili posteriori, ingrandito di 170 mm., unitamente alla distanza di 670 mm. tra sedile anteriore e posteriore, assicurano un habitat ideale per il passeggero.

Motore 4 cilindri di litri 2,35 sviluppante 115 CV DIN a 5 750 giri-min., coppia 18,7 Kgm a 3 500 giri min

Peso Kg. DIN 1 390

Prestazioni (179 Km. orari) e consumo (10,1 litri di super per 100 chilometri) uguali a quelli della CX 2200.

La ricchezza dell'equipaggiamento di serie (servosterzo, condizionatore, alzacristalli elettrici, moquette, appoggiatesta anteriori e posteriori, appoggiapiedi posteriore, etc), il notevole isolamento fonico e termico dell'abitacolo, la predisposizione per il montaggio di cristallo mobile tra parte anteriore e posteriore, telefono, televisore, interphone, si sposano infine a una linea affusolata ed aerodinamica, sottolineata da profili cromati.

Il prezzo della CX Prestige è fissato in lire 11 080 800 IVA compresa, che è un prezzo concorrenziale per vetture di questo tipo. Vetri azzurrati, vernice metallizzata, interno in cuoio, sono le opzioni offerte.

In base alla legge e alla pratica

Quel che si deve portare in barca

Quali sono gli accessori non obbligatori ma utili

Chi si appresta ad utilizzare una barca a motore durante le vacanze è bene ricordi che vi è un certo numero di accessori che bisogna obbligatoriamente portare a bordo. Alcuni di essi sono realmente utili, altri invece non lo sono affatto e rappresentano un sovrappiù che diminuisce la capacità dell'imbarcazione, se piccola, senza avere poi una effettiva utilizzazione

Tuttavia ecco qui di seguito l'elenco delle dotazioni obbligatorie.

1) Due remi con scalmi o due pagaie.

2) Un bastone che porti ad una estremita un doppio gancio, cioe una «gaffa».

3) Un salvagente anulare che porti scritti sopra i dati del natante.

4) Cinture di salvataggio in numero pari a quello delle persone che si trovano a bordo

5) Un estintore ad anidride carbonica.

6) Due sacchetti di sabbia

7) Una coperta di lana

8) Un raccoglitore con manico per l'acqua

9) Una pompa di sentina a mano.

10) Una fune lunga non meno di 20 metri.

11) Un segnale acustico.

12) Tre fuochi a mano a luce rossa

13) Tre razzi a luce rossa.

14) Cassetta per il pronto soccorso

15) Luci di via se l'imbarcazione circola anche di notte.

E' da notare il fatto che mentre sono previsti, ad esempio, ben tre dispositivi anti-incendio (estintore, sabbia, coperta) non è obbligatorio portare con sè la benche minima attrezzatura per riparare gli eventuali inconvenienti del motore fuoribordo

Ci sono poi accessori che non sono obbligatori per legge, ma che è consigliabile avere a bordo. Li elenchiamo:

1) Un'ancora adatta alle dimensioni dell'imbarcazione con una cima di almeno 20 metri

2) Un canestro di riserva per il carburante

3) Un'elica di ricambio

4) Una cassetta per gli attrezzi contenente: a) chiave per candele; b) spazzolino di rame per candele; c) spinotto per l'elica; d) chiavi, pinze e cacciavite, e) candele di ricambio in confezione impermeabile

M. Q.

● Nei mesi scorsi la Cadillac annunciava l'uscita dalla catena di montaggio dell'ultima vettura convertibile prodotta negli USA. Ai nostalgici della guida «tutto sole» la General Motors ha proposto ora, attraverso la divisione Chevrolet, una versione tetto apribile di un veicolo di grande prestigio, si tratta del «Blazer», un fuoristrada dalle caratteristiche eccezionali. Il Blazer «convertibile» sarà disponibile con motori a 6 e 8 cilindri e con trazione totale. Per il momento non ne è prevista l'importazione in Italia.

● Dalle catene di montaggio della Adam Opel, a Bochum, è uscita in questi giorni la quattromilionesima Opel Kadett. Il primo esemplare risale al 1962.

Sulle autostrade italiane

Aumentato il traffico delle auto

Il numero di incidenti sull'intera rete viaria è diminuito

Nel 1975, sulla rete autostradale italiana, si è avuto un traffico complessivo pari a 24 miliardi e 878 milioni di veicoli-chilometri che, in confronto ai 23 miliardi e 417 milioni di veicoli-chilometri del 1974 rappresenta un incremento del 6,2 per cento.

Questi dati risultano essenzialmente determinati dal traffico di vetture-passeggeri che è apparso in ripresa. Esso infatti ha raggiunto a fine anno 18 miliardi e 413 milioni di veicoli-chilometri con un incremento pari all'8,7 per cento riportandosi ai valori del 1973. Anche i dati dei primi due mesi del 1976 confermano la tendenza alla ripresa.

Per quanto riguarda il trasporto di merci sulle autostrade, negli ultimi due anni, questo, ha risentito delle alterne vicende della economia nazionale. Dopo aver registrato incrementi notevoli nel primo semestre 1974 ha poi subito un processo involutivo che si è esteso anche al 1975, ad eccezione dell'ultimo trimestre in cui si è notata una netta ripresa. Le percorrenze del trasporto merci sulle autostrade sono state di 6 miliardi e 465 milioni di veicoli-chilometri nel corso del 1975.

La sicurezza della circolazione sulle autostrade ha confermato nel 1975 il positivo andamento già verificatosi negli anni precedenti: si sono registrati 17 mila 134 incidenti con un tasso per 100 milioni di veicoli-chilometri pari a 69. Gli incidenti a esito mortale sono rimasti numericamente uguali (402) a quelli verificatisi nel 1974, mentre il tasso è sceso a 1,7. Le persone coinvolte in incidenti (morti e feriti) sono state 9.072 con un tasso pari a 34, corrispondente a quello dell'anno precedente; inalterati i tassi per i morti (2,1) che sono stati in valore assoluto pari a 522.

Nel 1975, rispetto all'anno precedente, è diminuito anche il numero degli incidenti stradali verificatisi sull'intera rete viaria italiana.

Gli incidenti verificatisi in Italia nel 1975 sono stati infatti 282.150 ed hanno provocato 9.500 morti e 279.298 feriti.

Nel corso dell'anno precedente — questi dati sono stati rilevati dall'Istituto centrale di statistica in collaborazione con l'Automobile Club d'Italia — furono invece registrati 287.400 incidenti con 9.597 morti e 234 mila 253 feriti. Pertanto nel 1975, rispetto al 1974, si è avuta una diminuzione di 5.250 incidenti, pari allo 1,9 per cento e di 97 morti, pari all'1 per cento.

Per quanto concerne il numero dei feriti si è registrato, invece, un aumento di 45.045 unità, pari al 19,2 per cento.

Nel Comune di Roma gli incidenti verificatisi nel 1975 sono stati 37.740 con 355 morti e 27.118 feriti, con una diminuzione del 2 per cento degli incidenti, ma con un aumento del 18,3 per cento dei morti e dell'1 per cento dei feriti rispetto all'anno precedente.

Nel Comune di Milano gli incidenti sono stati 21.169 con 139 morti e 12 680 feriti con una diminuzione del 16,9 per cento degli incidenti e del 18,3 per cento dei feriti. Il numero delle persone morte ha subito un aumento del 5,3 per cento.

I dati statistici si riferiscono soltanto agli incidenti di una certa gravita, cioe a quelli che danno luogo all'intervento della polizia stradale o di agenti proposti alla vigilanza del traffico.

Per quanto concerne in particolare il numero dei morti è da tener presente che, per esigenze organizzative delle rilevazioni, i dati comprendono solo decessi verificatisi entro il settimo giorno dall'incidente.

Una «FIAT 127» la più parca nei consumi in Thailandia

Una Fiat 127 si è classificata al primo posto assoluto nell'«Economy Run» organizzato dalla rivista thailandese «Gran Prix».

Con un consumo di 4,88 litri per ogni 100 chilometri — che corrisponde ad una percorrenza di oltre 20 chilometri per ogni litro di benzina — il vincitore ha coperto i 242 chilometri del percorso che si snodava in parte in autostrada, tra Bangkok e Pattaya.

Fra le trenta vetture concorrenti, quasi tutte di produzione giapponese, è emersa un'altra Fiat, una 125 questa volta, che si è classificata prima nella categoria 1600 con un consumo di 5,8 litri per 100 chilometri.

● Negli ultimi sei anni la General Motors ha speso circa un miliardo e mezzo di dollari in ricerche scientifiche connesse con il controllo delle emissioni dei gas di scarico delle auto. Attualmente più di 2 000 persone, tra ingegneri e tecnici, sono impegnate in questo settore.

Rubrica a cura di Fernando Strambaci