

I rossoblu ancora alla ricerca di un gioco a centro campo (0-0)

Match inutile e noioso tra Genoa e Stoke City

GENOVA: Girardi (Tarocco dal 45°), Alagoni, Castorani; Onofri (dal 60°), Dellari, Rosato, Chiappara; Rizzo (dal 18°), Secondini e dall'81 (Cadedel), Campidonio, Pruzzo, Arcolen, Basilio.

STOKE CITY: Shilton; Lumsdon, Pejc (Blor dal 46°); Hithell, Dodd, Bowers; Salmons, Tudor, Conroy; Hudson, Sheldon.

ARBITRO: Tani, di Livorno.

DALLA REDAZIONE

GENOVA, 17 ottobre

Ci sono partite noiose e partite inutili. Genoa e Stoke City è stata l'una e l'altra cosa insieme. Anche perché la società genovese ci avrà rimediato sia e non appena il rimborso spese alla squadra ospite. E' finita zero a zero, ma il risultato non conta, anche se con qualche gol lo spettacolo si sarebbe un po' ravvivato ed avrebbe riscaldato l'ambiente.

Abbandonato per lunghi tratti della partita a se stesso, il centravanti rossoblu si è visto soltanto in una mossa di «marginali» che raramente gli lasciavano toccare palla, per cui era costretto a toccare sempre di prima ed a rischiare la brutta figura sparando al volo.



Pruzzo, il «bomber» di Simoni anche nell'amichevole di ieri è rimasto «oca asciutta».

Con Urban al fianco ma soprattutto con Damiani e con un più costante apporto di Rizzo (che ha dovuto oggi abbandonare il campo dopo appena un quarto d'ora di gioco per indolenzimento ai flessori della gamba sinistra), forse Pruzzo potrà sfruttare meglio le sue caratteristiche di goleador di quanto non abbia avuto possibilità di fare oggi.

Lo Stoke City approfitta a sua volta dell'occasione per fare una gita in Riviera: ha giocato ieri in un'amichevole arrivata oggi alle 12, ha pranzato alle 13, ha dato dimostrazione di come il calcio si possa giocare bene con una estrema semplicità, ha fatto baldoria in serata ed è ripartito. Erano stanchi gli inglesi.

Stefano Porcù

Rugby: vicende del campionato e della Nazionale

I Metalcrom prende il largo Debutto del Giappone in Italia

Motonautica: fuorbordo in gara a Grosser Wansee

Il comasco Panzeri «europeo» di durata

BERLINO, 17 ottobre. Nonostante una giornata infernale - pioggia, freddo, nebbia - l'italiano Panzeri ha vinto la gara di fuorbordo, ultima prova valevole per la classifica finale del campionato europeo della categoria OE-850 cc. e ON-2000 cc. Alle 13 hanno preso il via, su un lago sconosciuto, undici concorrenti della categoria OE-850 cc. e sette della categoria ON-2000 cc. in rappresentanza per il maltempo.

Il diciotto concorrenti, hanno conferito alla manifestazione, organizzata da Motor Boat-Club della RFT un alto livello tecnico e agonistico, tale da confortare chi ha a cuore le sorti della motonautica sportiva.

Il Metalcrom, la bella squadra di Cossara, Blesana, dei due Francesco, di Marzocchi, di solo in rete alla classifica. I trevigiani hanno battuto le Fiamme Oro di Padova 189, con molta fatica ma con merito. L'entra squadra che divideva la vetta coi veneti, la Wuhver Brescia, è inciampata sul proprio campo in un'Algidia Roma che ha congegnato un abbandono antichi schemi per dedicarsi a un gioco moderno e più spettacolare.

La tenuta di strada è soddisfacente, sia in rettilineo che in curva. Il motore è un motore collaudatissimo, quindi, su una vettura ancor più confortevole della Skoda berlina «105 S» e «105 L».

Nel Gran Premio del Jockey Club a San Siro

Si smarrisce Gallo trionfa Infra Green

MILANO, 17 ottobre. La Francia indovinando Green non ha smentito la sua fama di stella del galoppo internazionale imponendosi ieri a San Siro nel Gran Premio del Jockey Club. Un successo franco anche se non vistoso davanti alla sorprendente Sierra Morena che è venuta nel finale a strappare la seconda moneta al vecchio Duke of Marmalade. Senza piazzamento invece Gallo, il cavallino più atteso del nostro schieramento, al quale ha nuocuto la mancanza di andatura per cui non ha saputo far meglio che finire al sesto posto.

Dieci cavalli cesivi in pista a disputarsi i settanta milioni messi in palio. Mousquetair, di Madame Descamps, Veio della razza di Vedano, Nagala e Rue de la Paix della scuderia Tagliabue, Duke of Marmalade della scuderia Eleanora, Eran della scuderia Gabriella, Gallo della razza Ticino, Black Marlin della scuderia Cimbo, Sierra Morena della scuderia Aurora. Netta favorita Infra Green offerta a sette decimi sulle lavagne dei bookmakers mentre l'opposizione vedeva Gallo da due e mezzo. Tutti gli altri concorrenti a quote alle fra otto e venti contro.

Table with columns for race names (e.g., ASSOMI, SECONDA CORSA, TERZA CORSA, QUARTA CORSA, QUINTA CORSA, SESTA CORSA) and corresponding horse names and odds.

fronto Nagala conduce a media andatura e Veio si porta in seconda posizione davanti al cavallo belga che è seguito da Infra Green, Rue de la Paix, Sierra Morena, Black Marlin, Gallo, Eran e Duke of Marmalade.

Infra Green viaggia in coppia con Mousquetair, avendo alla coda Sierra Morena poi Rue de la Paix, Gallo, Duke of Marmalade, Black Marlin e Eran. In retta d'arrivo entra ancora primo Nagala ma è raggiunto da Veio, che spinge del quale galoppo Infra Green, Mousquetair e Gallo.

Le altre corse sono state vinte da West (2, Guido Lord), Doushka (2, Caravelas), Conte Pescar (2, Gim Toro), Orac (2, Paddy's), Roman Blue (2, Teutera), Magellano (2, Tindemann).

Al via assume il comando Nagala davanti a Mousquetair, Veio e gli altri in fila otto e venti contro.

Mentre è uscita di produzione la «204»

Perche resta conveniente la Peugeot «304 Diesel»

Molto accoglienti sia la versione berlina che quella break - Le prestazioni, i consumi e i prezzi

Presentata in Italia prima che le misure di «austerità» coinvolgessero direttamente tutti gli automobilisti, la Peugeot «304 Diesel» continua ancora ad essere una vettura interessante. Il bello annuo per questa macchina è stato infatti ridotto a 18.000 lire e la scartassa di nuova istituzione per autovetture con motore Diesel (nel caso della «304 D») 180.000 lire annue può venire compensata dal contenuta diminuzione di 28 lire il litro del prezzo del gasolio e dall'autotrazione.



La Peugeot «304» berlina, ora disponibile nelle versioni con motore a benzina e con motore Diesel.

Naturalmente, perché lo acquisto di un modello di vettura con motore Diesel sia conveniente dipende da un tale modello di motore a benzina è necessaria che l'automobile venga usata molto, vale a dire per un percorrenza di almeno 30 mila chilometri l'anno, e che nella sua utilizzazione non siano troppo frequenti le fermate allo spegnimento del motore.

L'abitacolo, molto luminoso grazie alle ampie superfici vetrate, consente una discreta visibilità su ogni lato e offre spazi elevati sia per il conducente, sia per il passeggero posteriore.

La Skoda presenterà in anteprima al Salone internazionale dell'automobile di Torino quattro nuove versioni: la berlina «105 S» e «105 L» con motore di 1046 cc e di cilindrata di 1200 cc, la berlina «105 S» con motore di 1174 cc. Questi nuovi modelli, che verranno commercializzati dalla Motostet, non prima della primavera 1977, si affiancheranno ai modelli attualmente in vendita: la Skoda berlina «100 S» e «100 L» con motore di 988 cc nonché la «110 LS» (berlina) e la «110 RS» (coupé) con motore di 1107 cc.

Un motore collaudatissimo, quindi, su una vettura ancor più confortevole della Skoda berlina «105 S» e «105 L».

La Skoda presenterà in anteprima al Salone internazionale dell'automobile di Torino quattro nuove versioni: la berlina «105 S» e «105 L» con motore di 1046 cc e di cilindrata di 1200 cc, la berlina «105 S» con motore di 1174 cc. Questi nuovi modelli, che verranno commercializzati dalla Motostet, non prima della primavera 1977, si affiancheranno ai modelli attualmente in vendita: la Skoda berlina «100 S» e «100 L» con motore di 988 cc nonché la «110 LS» (berlina) e la «110 RS» (coupé) con motore di 1107 cc.

La carrozzeria a 4 porte delle nuove Skoda «105 S» e «105 L» è del tutto moderna ed è frutto di accurate prove nella galleria del vento; inoltre la scocca a struttura portante in lamiera d'acciaio è rinforzata in parte posteriore a struttura differenziale, per essere in grado di assorbire l'energia prodotta da eventuali incidenti senza deformazioni per l'abitacolo.

Il motore a 4 cilindri in linea di 1046 cc (cilindrata di corso mm 88x71 sviluppo 46 CV (DIN) a 4900 giri minuto, con una coppia massima di 7,6 kgm (DIN) a 3000 giri minuto. Si tratta di un motore eccezionale, munito di un sistema di iniezione a iniezione in ghisla sfilabile; anche la testata e in ghisa, per evitare possibili deformazioni a causa di surriscaldamento. La distribuzione è a valvole in testa comandate da aste e bielle, con albero a camme laterale a basamento mosso da una catena. L'impianto elettrico è a 12 Volt e munito di alternatore per la ricarica della batteria.

Il prezzo della berlina «304 Diesel» è di 4.680.000 lire, quello del break è di 4.740.000 lire; in pratica un milione in più delle corrispondenti versioni con motore a ciclo Otto.

La trasmissione sulle ruote posteriori si effettua mediante una ruota motrice a secco e un cambio a 4 marce sincronizzate e retromarcia, comandato da una leva a «clicche» centrale. I freni sono muniti di doppio circuito: idraulico e sono a disco sulle ruote anteriori, mentre su quelle posteriori vengono utilizzati freni a tamburo di grande diametro.

motori

Sarà pronto a metà novembre

Quali novità nel Codice stradale

Diversi limiti di velocità - Patente a punti Le revisioni

Ancora un rinvio per l'approvazione del nuovo Codice della strada al quale lavorano da quasi 10 anni una speciale commissione interministeriale ma il governo pensa di poterlo approvare entro la fine dell'anno il relativo provvedimento di legge.

Il Codice era già pronto a lungo, ma la nuova legge sui pesi e misure e gli autotrasporti meteo (provata per adeguare le norme italiane a quelle europee) ha reso necessaria la revisione di molti articoli.

Quali sono le novità sostanziali che gli automobilisti italiani saranno tenuti a rispettare? La principale novità è l'AMPKno - sta forse nella «patente con i punti», ogni guidatore verrà dotato di un «conto di credito» in cui, a seconda della gravità delle commesse e degli incidenti che provoca, gli verranno sottratti o autorizzati un certo numero di punti. Quando avrà raggiunto il «limite di pericolo» gli verrà cancellato il suo diritto di guida e dovrà riprovare la patente.

Altre novità riguarderanno un nuovo limite di velocità nei centri urbani, elevato a 50 km/h, limite di 130 km/h per la velocità delle autostrade (oggi 120 km/h) e un nuovo limite di velocità di circolazione per gli autoveicoli che non raggiungono i 40, obbligo per i nuovi patenti di essere sottoposti a un esame di guida in un'autostrada, a 70 km/h. (Chi non rispetterà la norma verrà privato della patente applicando la nuova regolamentazione della strada, sarà quella di limitare l'indiscriminato uso del carrozzone, la limitazione della velocità solo quando un cartello indicherà che si tratta di una «zona limitazione».

Il nuovo codice prevede anche un nuovo tipo di «parachetta», che funzionerà con un sistema di controllo elettronico, anziché meccanico, e sarà possibile bucare uno sterzo comprato dal tabaccaio.

Ad ogni passaggio di proprietà il nuovo codice prevede che il venditore dovrà essere sottoposto a revisione e in ogni caso l'autonoleggiatore dovrà essere sottoposto a revisione.

La Skoda «120 L» e «120 LS» sono muniti di un 4 cilindri in linea (sistema a iniezione) di 1174 cc, con albero a motore di cm 74,7x72,7. La potenza è di 32 CV (DIN) a 5000 giri minuto per la «120 L» e di 35 CV (DIN) a 5200 giri per la «120 LS»; parimenti la coppia massima è di 8,2 kgm (DIN) a 3000 giri minuto per la «120 L» e di 9,2 kgm (DIN) a 3500 giri minuto per la «120 LS». L'impostazione meccanica è analoga a quella della Skoda «105 S» e «105 L»; anche le dimensioni sono le stesse, «cambiando» il peso, che risulta di kg 875 (con 100 litri di carburante) per la «120 L» e di kg 885 per la «120 LS».

Le prestazioni sono naturalmente più brillanti, infatti: la Skoda «120 L» raggiunge i 140 km/ora a 100 km/h e i 190 km/ora a 100 km/h; la Skoda «120 LS» raggiunge i 140 km/ora a 100 km/h e i 190 km/ora a 100 km/h.

Il nuovo codice prevede anche un nuovo tipo di «parachetta», che funzionerà con un sistema di controllo elettronico, anziché meccanico, e sarà possibile bucare uno sterzo comprato dal tabaccaio.

Ad ogni passaggio di proprietà il nuovo codice prevede che il venditore dovrà essere sottoposto a revisione e in ogni caso l'autonoleggiatore dovrà essere sottoposto a revisione.

La Skoda «120 L» e «120 LS» sono muniti di un 4 cilindri in linea (sistema a iniezione) di 1174 cc, con albero a motore di cm 74,7x72,7. La potenza è di 32 CV (DIN) a 5000 giri minuto per la «120 L» e di 35 CV (DIN) a 5200 giri per la «120 LS»; parimenti la coppia massima è di 8,2 kgm (DIN) a 3000 giri minuto per la «120 L» e di 9,2 kgm (DIN) a 3500 giri minuto per la «120 LS».

Le prestazioni sono naturalmente più brillanti, infatti: la Skoda «120 L» raggiunge i 140 km/ora a 100 km/h e i 190 km/ora a 100 km/h; la Skoda «120 LS» raggiunge i 140 km/ora a 100 km/h e i 190 km/ora a 100 km/h.

Il nuovo codice prevede anche un nuovo tipo di «parachetta», che funzionerà con un sistema di controllo elettronico, anziché meccanico, e sarà possibile bucare uno sterzo comprato dal tabaccaio.

Ad ogni passaggio di proprietà il nuovo codice prevede che il venditore dovrà essere sottoposto a revisione e in ogni caso l'autonoleggiatore dovrà essere sottoposto a revisione.

Elettrica da 250 orari



Questo prototipo di auto elettrica di produzione sovietica è stato esposto in una mostra che rimarrà aperta al pubblico a Vienna sino al 26 di questo mese. L'auto è stata interamente progettata e costruita dagli studenti di ingegneria dell'Università di Mosca ed è in grado di raggiungere una velocità massima di 250 km/h.

Rubrica a cura di Fernando Strambaci