L'Alfa di Merzario fuori gara e quella di Vittorio attardata da un guasto

Brambilla vince a Monza Ma quanta «suspense»!

Il comasco, dopo diverse disavventure, ha avuto un pauroso incidente per fortuna senza conseguenze per i piloti coinvolti - A Franco Piroli la terza prova del Trofeo Alfasud

SERVIZIO

MONZA — Chi diceva che il Trofeo Caracciolo, secondo atto del campionato del mondo per vetture sport, sarebbe stato una pura e semplice formalità per l'Alfa Romeo, è stato regolarmente smentito, come a dire che le corse non sono mai vinte in partenza. Certo il monzese Vittorio Brambilla, al volante dell'Alfa Romeo 33 SC 12 patrocinata dalla Fernet Tonic, ha colto di fronte al «suo» pubblico, convenuto all'autodromo di Monza numerosissimo (oltre 25.000 spettatori contro i 15.000 della passata edizione del Trofeo), una significativa e squillante vittoria come non gli succedeva più dai tempi della formula tre. Ma quanto ha dovuto faticare il «Brambillone» per poter arricchire di un altro anello la sua prestigiosa collana di successi.

A un certo punto nel clan dell'Autodelta, diretto dall'ing. Carlo Chiti, si è cominciato a sudar freddo. L'Alfa Romeo 33 SC 12 di Arturo Merzario, che nelle prime battute della gara si era alternata al comando con quella di Brambilla, al dodicesimo giro prendeva la via dei box. I meccanici si mettevano febbrilmente al lavoro e finalmente, quando ormai il comasco aveva perduto già tre giri, si riusciva a sistemare il filo dell'acceleratore che improvvisamente aveva cominciato a fare i capricci. Ancora qualche giro e Merzario si fermava ai box. C'era un tubetto del manometro dell'olio che non voleva più saperne di funzionare. Il comasco scendeva dalla vettura, si toglieva il casco, ormai convinto di non poter più riprendere. Invece i tecnici, pur con una lunghissima sosta, riuscivano a riparare il guasto e Merzario ripartiva velocissimo.

La corsa era intanto controllata da Brambilla che non aveva alcuna difficoltà a tenere a freno la Toj del tedesco Stommelen, che questa volta, contrariamente a quanto aveva saputo fare nella gara di esordio a Digione, non riusciva a tenere il ritmo delle più potenti rosse vetture milanesi.

Ma al 31esimo passaggio ecco l'ennesimo colpo di scena. Brambilla si fermava ai box con la fiancata della carrozzeria parecchio rovinata. Era la conseguenza di una collisione con la Francy Sauber 2000 del tedesco Straehl. Era l'inizio di una clamorosa *débâcle* dell'Alfa Romeo proprio nella giornata che gocava in casa? Fortunatamente no. I meccanici riuscivano aiutandosi anche con un comunissimo filo di ferro a fare il miracolo e il Vittorio, incitato dall'urlo della folla, poteva darsi alla caccia della Porsche 908 turbo dello statunitense Brett Lunger che aveva approfittato di questa circostanza per andarsene al comando della gara. Iniziava a questo punto un'eccezionale rimonta del monzese che ogni giro accorciava sensibilmente il distacco, finchè al 41esimo passaggio coronava l'inseguimento con la conquista del primo posto. Da quel momento la corsa non aveva più storia. Ad animarla tuttavia era ancora Merzario con uno spettacolare incidente, fortunatamente risoltosi senza conseguenze per i piloti coinvolti. E' accaduto a una ventina di giri dal termine poco prima della curva di Lesmo. Merzario, che in quel momento si trovava impegnato nel sorpasso della Porsche 908 Turbo di Lunger, si trovava improvvisamente la strada sbarrata dalla Osella di Giannotti che era andata in testa-coda: l'urto frontale era inevitabile e violento.

Da citare anche la spettacolosa gara della Osella 2000 del giovane milanese Giorgio Francia che, dopo il ritiro della Toj di Stommelen per noie alla pompa di iniezione, riusciva a concludere al secondo posto.

Ieri si è disputata anche la terza gara del Trofeo Alfasud che ha visto vincitore Franco Piroli (35'19"5, media 137,919 km/h) seguito da Matteo Vasta a 2 decimi e da Massimo Nardelli a 4 decimi.

Dopo la prova di ieri a Monza la classifica vede al comando: 1. Baronio con 18 punti, seguito da Piroli (13), Nardelli (10), Calamai (8), Scherni e Valvassori (4), Drovandi e Biselli (3), Ripani e Orlandi (2), Aquilini e Valentini (1).

Paolo D'Irsina

ORDINE D'ARRIVO

1. VITTORIO BRAMBILLA (Alfa Romeo 33 SC 12), km. 493 pari a giri 85 in 2 ore 40'06" media 181,559 km/h.; 2. Francia-Artina (Osella BMW) a 1 giro (primi della classe fino a 2000 cc.); 3. Tesini-Gianfranco (Osella PA 5) a 1 giri; 4. Hoffman (McLaren) a 4 giri; 5. Colzani-Citti (Osella TA 4) a 5 giri; 6. Seen-Pal Joe (Osella PA 5) a 6 giri; 7. Berg-De Cadenet (Lola T 294) a 9 giri; 8. Francisci-Biacadori (Chevron) a 9 giri (primi della categoria fino a 1600); 9. Bracci-Carnel (Chevron B 31) a 9 giri (primi della classa fino a 1300).

Classifica mondiale: 1. ALFA ROMEO punti 40; 2. Osella 30; 3. Lola 16; 4. Chevron 13; 5. McLaren 10; 6. Chettah 8, 7. Porsche 6; 8. Toj 1.

MONZA — L'Alfa Romeo di Vittorio Brambilla taglia vittoriosa il traguardo del Trofeo Caracciolo.

Nella gara di campionato italiano a Vallelunga

Pardini domina in F3

VALLELUNGA — Guido Pardini, 24 enne di Lucca del «team» Brambilla, ha dominato la terza prova di campionato italiano di formula tre svoltasi ieri sul circuito di Vallelunga. Ha vinto prima una difficile batteria davanti a Spreafico e poi è partito subito in testa nella prova finale «bruciando» il più forte dei rivali, il pilota dell'Everest Roberto Farneti, anche lui vincitore in batteria.

Praticamente si è deciso tutto durante il primo giro, anche a causa di un incidente, avvenuto alla curva del semaforo tra Cappelliotto e Campominosi. Ha avuto la peggio Campominosi al quale si è rovesciata la macchina senza conseguenze per il pilota. Dietro a Pardini e Farneti si è posto subito l'ottimo Rosei che ha mantenuto tale posizione sino alla fine dopo qualche tentativo di sorpassare Farneti.

Nelle prime posizioni della classifica finale non si trova Ragaiolo, che proprio all'ultimo giro della finale è uscito di strada mentre tentava di superare Avanzini, un giovane pilota milanese che migliora di gara in gara.

Con questa prova Farneti passa in testa al campionato visto che il suo rivale Verrelli ha disputato una brutta batteria ed è rimasto fermo nella partenza della finale.

Classifica della finale della corsa di Vallelunga: 1. Pardini (March) 20 giri in 25'13"9, media 152,128; 2. Farneti (Ralt) 25'21"2; 3. Rosei (March) 25' 21"4; 4. Niccolini (Ralt) 25' 22"2; 5. Spreafico (Chevron) 25'23"4.

Giro più veloce quello di Pardini in 1'15" netti, nuovo record.

Nella formula Italia si è imposte Uncini davanti a Regosa.

il campionato di serie C

IN CASA (1-1) CON UN MANTOVA VOLITIVO

La Cremonese pareggia e sciupa un bel punto

MARCATORI: nel s.t. al 22' Nicolini (C), al 40' Baglino (M).

CREMONESE: Bodini; Cesini, Cassago; Pardini, Talami, Prandelli; Mondonico (dal 14' s.t. Chigioni), Sironi, Nicolini, Frediani, Finardi. 12. Maiani, 13. Barboglio.

MANTOVA: Ciaschini; Lolli, Pierini; Mazzanti, Moretti, Innocenti; Quadrelli, Lizzari, Blasig (dal 23' s.t. Baglini), Piccotti, Mongitore. 12. Lucetti. 13. Gaudenzi.

ARBITRO: Redini di Ulveto Terme (Pisa).

NOTE: angoli 10-1 (7-0) per la Cremonese. Ammoniti Mazzanti, Innocenti, Blasig, Cesini, Pardini. Espulso Miglioli vicepresidente della Cremonese.

DAL CORRISPONDENTE

CREMONA — La Cremonese continua a perdere colpi nei confronti della diretta rivale Udinese. Anche oggi i tifosi accorsi numerosissimi allo stadio Zini di Cremona hanno visto la squadra di casa attaccare costantemente quasi per l'intero arco della partita senza riuscire a concretizzare in reti il gioco svolto.

Passata in vantaggio in modo abbastanza fortuito ma senz'altro meritato con Nicolini, la Cremonese si è poi fatta raggiungere a soli cinque minuti dal termine dal Mantova, con uno splendido gol di testa di Baglini. Il portiere Ciaschini ha dovuto compiere parate miracolose (soprattutto nel primo tempo) ed in qualche altra occasione sono stati gli attaccanti cremonesi a fallire di poco il bersaglio. Il Mantova scesi in campo per portare a casa il pareggio in bianco, si è trovato poi in svantaggio e da ciò ha tratto forza per recuperare il terreno perduto.

Le azioni dei gol. Dopo un primo tempo chiusosi a reti inviolate (con un forte vantaggio territoriale e di gioco della Cremonese) al 22' la squadra grigiorossa va in rete. Pardini sganciatosi dal diretto avversario fa partire un tiro ribattuto da un difensore ancora sui suoi piedi: nuovo violentissimo tiro che colpisce casualmente Nicolini appostato in centro all'area e la palla beffa il povero portiere mantovano rotolando in rete. Il Mantova subisce il colpo e dopo pochi minuti e Prandelli sganciatosi dalla propria area a fallire di poco il 2-0. A poco a poco il Mantova pero ritesse una trama a centrocampo e al 40' e proprio l'ultimo entrato, cioè, Baglini a trafiggere meravigliosamente Bodini con un colpo di testa. La difesa grigiorossa in questa occasione è restata ferma. Per la serie B ora il discorso si riapre in modo molto chiaro: Cremonese o Udinese?

Giorgio Barbieri

serie C

A: L'Udinese solo ad un punto
B: La Pistoiese prende il volo
C: Niente cambia in testa

Nel girone A nuova battuta d'arresto della capolista Cremonese. I lombardi hanno pareggiato in casa con il Mantova, consentendo alla Udinese di riavvicinarsi e quindi insidiare da vicino il suo primo posto. Ora i friulani sono ad un punto, e sembrano attraversare un buon periodo di forma che fa prevedere un finale emozionante. Lo stesso discorso non vale per la Cremonese, che sembra aver creduto troppo presto di avere il campionato in tasca, forte del suo margine di vantaggio di cinque punti.

In coda nuovo passo avanti della Pro Patria, che ha bissato il successo di sette giorni fa a Cremona. I tigrotti hanno superato il Seregno, loro diretta rivale per la retrocessione con un secco 2-0 raccogliendo in graduatoria lo stesso Seregno e la Bielle-se, sconfitta di misura a Treviso.

***

Nel girone B la sorpresa viene da Parma. La formazione emiliana che sembrava essersi ripresa dopo un periodo di sbandamento, tornando ad insidiare la Pistoiese, capoclassifica, ha subito ieri una grave battuta d'arresto casalinga ad opera del Grosseto. La sconfitta dei nerocrociati parmensi è coincisa con la vittoria della Pistoiese, che sembra non conoscere ostacoli, raddoppiando così lo svantaggio, che ora è di quattro punti. Probabilmente, vista la forza dei toscani e soprattutto la loro regolarità, per la promozione in B la tredicesima di ritorno ha dato una impronta ben delineata. In coda soltanto la Massese ha segnato il passo nello scontro diretto con l'Arezzana, le altre pericolanti hanno tutte vinto. Sangiovannese e Viterbese hanno pareggiato tra di loro lasciando così la situazione praticamente invariata.

***

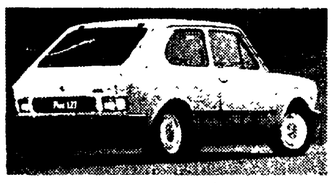
Bari e Paganese hanno vinto entrambe e quindi in testa alla classifica del girone C tutto è rimasto invariato. I baresi hanno battuto nel derby pugliese il Brindisi per 1-0, mentre la Paganese ha superato nel suo derby la Salernitana per 2-1. Il discorso della promozione quindi prosegue inalterato, anche se i tre punti di vantaggio che il Bari continua a mantenere sulla diretta rivale dovrebbero essere sufficienti per mettersi al riparo da eventuali intortuni.

Per la retrocessione un bel passo avanti lo ha fatto il Matera, che battendo il Messina sul proprio campo si è portato in una zona più tranquilla inguaiando però il Messina, che ora occupa solitario il penultimo posto, avendo Sorrento e Pro Vasto, che la sopravanzavano di un punto, vinto entrambe e quindi aumentato a tre punti il loro vantaggio. Buon pareggio per il Cosenza a Siracusa, ma per i salentini la rincorsa ci sembra sia iniziata troppo in ritardo. Cinque punti di svantaggio ci sembrano troppi da recuperare.

Romano Fiorentino

motori

Sei nuove versioni della «un litro» più venduta in Italia



Riscossa della Fiat «127»

Due cilindrate - Modificati gli interni e la carrozzeria - Migliorata anche la meccanica - Sono stati adottati rapporti che rendono ancora più economico l'uso della vettura - Le prestazioni dei due modelli

«44 volte nuova»: sarà probabilmente questo lo slogan che la FIAT adotterà per il lancio sul mercato italiano dei nuovi modelli della «127»; evidentemente lo slogan si riferisce alla quantità di interventi che consentiranno alla Casa torinese di offrire fra pochi giorni alla sua clientela una gamma di vetture intorno al litro di cilindrata decisamente in grado di contrastare la concorrenza che in questo settore si è fatta sempre più aggressiva e pericolosa.

Intendiamoci bene: fino ad oggi con la «127» la FIAT in Italia si è assicurata il 40 per cento di questa fascia di mercato e, sempre in questa fascia, la vetturetta nata nella primavera del 1971 detiene il 21 per cento del mercato europeo; sono quindi posizioni di tutto rispetto, ma che inevitabilmente sarebbero state erose se a Torino si fosse restati fermi e ci si fosse accontentati di ricordare che tante vetturette che si stanno imponendo sul mercato non sono altro che lo sviluppo di una idea — quella dell'auto di scarso ingombro, grande abitabilità, limitati consumi, buone prestazioni, costi contenuti — realizzata dai tecnici della FIAT or sono sei anni.

Ecco dunque la nuova «127» che, mentre mantiene tutte le caratteristiche positive che già ne avevano determinato il successo, perde quasi tutti i difetti e difettucci che, con gli anni erano stati notati dagli automobilisti e della cui esperienza i tecnici della FIAT hanno fatto tesoro.

La novità più importante, per quel che si riferisce alla meccanica, è data dalla possibilità per l'automobilista di scegliere tra due tipi di motore: quello di 900 cc. che già equipaggiava i vecchi modelli e quello di 1050 cc. che, prodotto in Brasile per il modello «147», dopo un anno di esperienze pratiche in quel Paese viene ora importato in Italia in base agli accordi che avevano consentito alla FIAT di costruire lo stabilimento brasiliano.

Si tratta di un 4 cilindri del tipo definito a corsa corta, essendo il rapporto alesaggio corsa 76/57 mm., con distribuzione ad albero a camme in testa azionato da cinghia dentata, progettato per essere disposto in posizione anteriore trasversale. Per questo, e per motivi di sicurezza, i comandi degli ausiliari (distributore dell'accensione, pompa della benzina, motorino di avviamento, alternatore) sono riuniti sul lato opposto al senso di marcia, mentre sono sistemati sui davanti i collettori di aspirazione e di scarico. Alimentato da un carburatore monocorpo con starter automatico, questo motore, che ha un rapporto di compressione di 9,3 a 1, eroga una potenza di 50 CV a 5600 giri ed ha una coppia massima di 7,9 kgm. a 3000 giri, contro i 45 CV e i 6,5 kgm di coppia del motore di 900 cc.

Contrariamente a quanto si potrebbe pensare, però, anche con il motore di maggiore cilindrata la nuova «127» non avrà prestazioni superiori a quelle che già erano consentite dal vecchio modello. Anche per questa vettura, infatti, la FIAT ha deciso, come già aveva commciato a fare con la «128 unificata», di adottare rapporti al ponte più lunghi, considerando questo il sistema più semplice per ridurre in una sola volta i consumi di carburante e la rumorosità del motore. La nuova «127», sia con il motore 1050 che con il 900, adotta un rapporto di trasmissione più lungo di circa il 15 per cento: 4,07 (57,14) anziché 4,69 (61 13). Ne deriva una sensibile riduzione del regime di rotazione del motore a pari velocità: i 100 chilometri orari si raggiungono infatti a 3930 giri minuto (anziché 4310) e la velocità massima si ottiene al di sotto del regime di potenza massima del motore: a 5300 giri per la versione 900 (anziché 6200 giri) e a 5500 giri per la versione 1050. Secondo la FIAT — non abbiamo potuto controllare il dato durante la prova su strada delle nuove «127», ma la percentuale è sicuramente reale — nell'impiego misto l'adozione di questi rapporti consente un risparmio di carburante del 7/10 per cento.

Elencheremo di seguito i dati sui consumi e sulle prestazioni forniti dalla Casa, ma prima val la pena di dire che a nostro avviso l'adozione dei nuovi rapporti e anche il maggiore uso di materiali fonoassorbenti non ci è parso abbia ridotto di molto la rumorosità della «127» che comunque è a livelli più che tollerabili.

«127 - 900»: consumo di un litro ogni 16,6 chilometri viaggiando alla velocità costante di 100 km h; consumo di un litro ogni 20 km alla velocità di 80 km h. Velocità massima circa 135 km/h. Il chilometro da fermo viene coperto in 39,1 sec. (anziche in 38,5 come sul vecchio modello); 42,3 secondi (41,5) per coprire il chilometro con partenza da 40 km h in quarta marcia.

«127 - 1050»: consumo di un litro ogni 15,3 chilometri viaggiando alla velocità costante di 100 km h; consumo di un litro ogni 18,2 chilometri alla velocità di 80 km h. Velocità massima circa 140 km/h. Il chilometro da fermo viene coperto in 38,3 secondi e occorrono 40 secondi per coprire il chilometro con partenza da 40 km/h in quarta marcia.

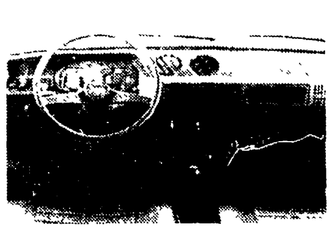
Per quel che si riferisce alla meccanica mette ancora conto di ricordare che sulle nuove «127» i dischi della frizione hanno un diametro maggiorato (e l'usura del dispositivo dovrebbe così ridursi), che il cambio adotta nuovi sincronizzatori maggiorati e che è di inesto più preciso, che le valvole di scarico hanno la sede in stellite.

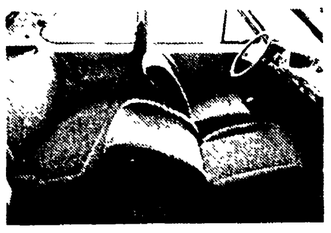
Le novità maggiori sulle «127» riguardano poi l'estetica e gli allestimenti interni. Cambiato il disegno del cofano motore (evidentemente per potervi alloggiare il propulsore di maggiore cilindrata); modificata la linea della fiancata nella parte posteriore con il disegno più orizzontale dei vetri, aumentate le dimensioni del lunotto posteriore e, nella versione a tre porte, modificata anche l'apertura della portiera per facilitare il carico. Nuovo il frontale e ripresi dagli ultimi modelli FIAT — adottati i paracolpi in gomma sulle fiancate.

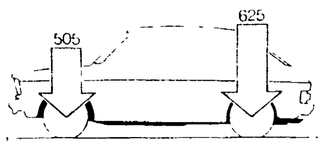
All'interno dell'abitacolo le modifiche sono numerosissime con conseguente aumento del confort. Si va dal nuovo disegno del cruscotto, veramente molto bello, al nuovo disegno dei sedili, alla sistemazione della leva per il loro abbattimento in posizione che finalmente ne consente un uso agevole. Si nota ancora maggiore spazio per le gambe del guidatore, più accurate rifiniture, soprattutto nei modelli 1050 CL.

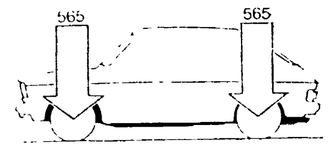
Complessivamente sei sono i modelli della gamma per il mercato italiano, divisi nelle versioni due e tre porte e nei tipi base 900 L, confort 900, confort lusso 1050.

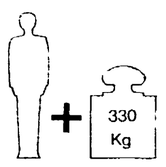
Ancora mistero sui prezzi, nonostante sia il particolare più rilevante per stabilire quanto fastidio la riscossa della «127» potrà dare al nutrito stuolo delle rivali.

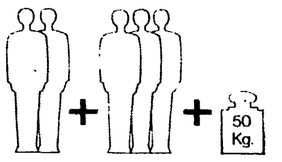












La ripartizione dei pesi sulla «127» oltre alla trazione anteriore contribuisce ad assicurare alla vettura una perfetta tenuta di strada. Nelle foto qui sopra il cruscotto della versione base 900/L e l'interno della 1050/CL. Nelle foto del titolo, a sinistra vista posteriore della 1050/CL con la nuova fanaleria comune a tutta la gamma; a destra vista della 900 L con il nuovo frontale. In entrambe si nota il nuovo disegno della fiancata posteriore. Le 900 e le 1050 si distinguono a prima vista per le ruote diverse.

Non sono solo una moda

Volanti «firmati» dai piloti

La Momo, conosciuta soprattutto per i volanti e le ruote in lega, sta estendendo la propria produzione ad altri accessori del settore motoristico. Dopo i volanti per imbarcazioni, che hanno ottenuto già un notevole successo, e le cinture di sicurezza (ultima creazione in ordine di tempo), sono allo studio altri prodotti. A tale scopo lo stabilimento di Tregnago (Verona) verrà ampliato.

Attualmente la fabbrica, che occupa 115 dipendenti, produce circa 150.000 volanti e 100.000 ruote all'anno. Oltre 180 per cento della produzione viene esportato sui mercati di; una cinquantina di Paesi. Una visita alla fabbrica ha consentito di costatare in modo particolare l'accurata lavorazione dei prodotti, una lavorazione che, mentre si avvale di tecniche di avanguardia, soprattutto nei test che riguardano la sicurezza e la precisione, conserva lo «spirito» artigianale nella cura delle finiture.

Assai interessante in proposito la costruzione dei volanti, le cui forme vengono suggerite dai piloti di formula uno dei quali i modelli portano il nome: abbiamo infatti i volanti «firmati» da Jackie Stewart, Clay Regazzoni, Jacky Ickx, Rommie Peterson. Naturalmente questi piloti (almeno quelli di essi rimasti in attività), così come buona parte dei loro colleghi, usano in gara volanti Momo appositamente costruiti per le loro speciali vetture. Ci sono poi i modelli JPS (Lotus) e naturalmente i «Cavallino», che la Ferrari monta, oltre che sulle monoposto, su tutte le proprie vetture di serie.

E' caso di aggiungere che oggi il volante «speciale» non viene più considerato una moda, un accessorio puramente estetico, ma strumento per una guida maggiormente precisa e confortevole.

G. C.

Una bella «barca» destinata prevalentemente all'esportazione

Chi compra un «Chiro '31» può anche rifinirselo da solo

Può essere trasportato su strada senza scorta - E' omologato per navigare oltre le sei miglia dalla costa - Le caratteristiche tecniche

Il nuovo Motorsailer della Sessa si chiama «Chiro '31». Il nome è tratto da quello del progettista, ingegner Renato Chirola.

E' un'imbarcazione piuttosto interessante perche nella sua progettazione si è tenuto conto di alcuni fattori che spesso vengono trascurati. Innanzitutto la lunghezza (9,32 metri) e la larghezza (2,80) consentono il trasporto su strada senza la scorta della Polizia stradale, poi il basso pescaggio permette di accostarsi a riva in fondali relativamente bassi (1,10 metri) e infine la barca può essere fornita in tre versioni: guscio, motorsailer e pilotina.

Il «Chiro '31» è regolarmente omologato dal RINa per la navigazione di tipo B, oltre 6 miglia dalla costa.

E' molto interessante che la Sessa sia tornata a fornire i gusci non rifiniti ai clienti come faceva in passato. Questo permette infatti, oltre ad un allestimento estremamente personale della barca, anche una dilazione nel tempo delle spese per l'acquisto dei vari accessori.

Peraltro chi desidera avere l'imbarcazione già pronta può contare su una dotazione estremamente ampia di accessori che vengono forniti di serie.

Gli interni sono costruiti con compensato marino verniciato opaco e il soffitto è rivestito di similpelle.

A prua c'è il gavone da mezzo metro cubo che contiene l'ancora di dotazione e la catena, il verricello e a mano, c'è poi l'impianto a gas della cucina costituito da due *bombole*.

La cabina di prua dispone di due cuccette da metri 1,80 l'una che sono separate da una porta, l'indipendenza completa dei vani e garantita da un passo d'uomo esterno, sulla tuga. Il bagno, indipendente, è dotato di lavabo, WC a pompa e doccia. Il salottino ha un tavolo che si può abbassare per formare un letto con i due divani, c'è inoltre una cucina con fornello a due fuochi, frigorifero da 42 litri, serbatoio per l'acqua dolce da 200 litri, tavolo da carteggio, cuccetta di guardia. La cabina poppiera comprende due cuccette e un armadio. In totale quindi ci sono ben sei posti letto che permettono di sfruttare veramente a fondo una barca di queste dimensioni.

Sotto il pozzetto attraverso due portelloni fonoassorbenti si accede al vano motore che, oltre al motore Mercedes diesel MB 180 da 40 cavalli e ai relativi accessori di funzionamento, contiene il serbatoio per il gasolio da 200 litri e due batterie da 80 ampere per ora.

Le imbarcazioni come il «Chiro '31» sono destinate, in prevalenza, a rappresentare validamente la nostra industria nautica sui mercati esteri.

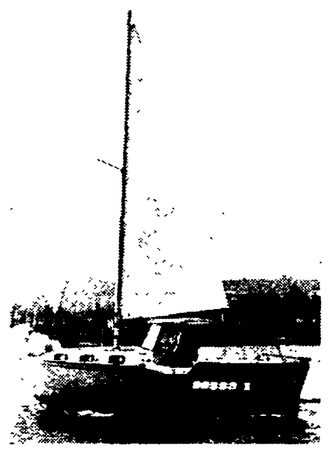
Ecco la «scheda tecnica» del «Chiro 31»: lunghezza ft. m 9,32, lunghezza al galleggiamento m 7,40, larghezza m. 2,80; pescaggio m 1,10, dislocamento t. 4,00, zavorra t 1,3, altezza cabina di prua m 1,83; altezza salottino m. 1,83, altezza cabina di poppa m 1,74 ?

Motore Mercedes diesel MB 180 da 40 cavalli.

Nella versione «motorsailer» l'attrezzatura velica è così composta randa mq 15; genoa mq 21; fiocco mq. 10; spinnaker (a richiesta) mq. 50; tormentina (a richiesta) mq. 6

L'imbarcazione è fornita del Certificato di qualità superiore.

m. q.



Il Chiro '31 in navigazione sul lago di Garda con randa e motore. Si noti l'ampia protezione offerta al pilota dal parabrezza e dal tettuccio rigido.

Progettato negli Stati Uniti

Microcarburatore per consumare meno carburante

Albert Csonka, un tecnico di 77 anni, ha messo a punto negli Stati Uniti un micro-carburatore che sarebbe capace di far risparmiare oltre il 20 per cento della benzina ora consumata dalle automobili.

Il nuovo dispositivo, in attesa di brevetto e di una sovvenzione federale per fabbricarlo in serie, si basa sullo stesso principio del carburatore attualmente in uso (di cui il padre dello stesso Csonka fu uno degli inventori a Budapest nel lontano 1891). La differenza consiste nel far passare a velocità sonica il carburante attraverso centinaia di «micro-fori» per miscelarlo con l'aria. Ne risulta così una composizione uniformemente gassosa ed a più alto potere comburente, che ha anche il vantaggio di ridurre le emissioni nocive.

«Quello di Csonka è senza dubbio una brillantissima idea — ha detto un funzionario governativo che sta valutando il progetto — e con un po' di fortuna egli potrebbe diventare il prossimo pioniere industriale del settore». La Ford e la Chrysler si stanno interessando all'invenzione, soprattutto ora che il problema energetico è tornato di grande attualità con il discorso di Carter.

Per la stessa ragione si è appreso con interesse a Washington che il vapore, che nel secolo scorso fece nascere i primi veicoli a trazione meccanica, e l'elettricità sono le scelte più promettenti per far muovere le auto di domani.

Queste sono infatti le conclusioni raggiunte nel corso del quarto Simposio internazionale sui sistemi propulsivi automobilistici, che ha tenuto per cinque giorni a Washington i suoi lavori.

● La redazione del periodico *Bild am Sonntag* ha conferito alla Audi 100 il «Volante d'oro» e con ciò ha premiato la Audi NSU Auto Union S.p.A. per «gli sforzi compiuti nella produzione e nel miglioramento del principale mezzo di trasporto individuale». Il premio è stato consegnato a Berlino al presidente del consiglio d'ammministrazione Gottlieb M. Ctrobl. Il «Volante d'oro» viene conferito a nuovi prodotti, di tre categorie di prezzo (fino a 10000 DM, fino a 20000 DM e oltre 20000 DM). L'anno scorso, nella categoria fino a 10000 DM, era stata premiata col «Volante d'oro» la Volkswagen Golf.

Rubrica a cura di **Fernando Strambaci**