In attesa dei campionati mondiali di Montecarlo e Berlino

Monzon e Rocky Mattioli per traguardi diversi

Non è facile indicare i migliori dieci pesi medi di ogni tempo - Perchè Joe Louis non diede una « chance » a Johnny Ralph - A Milano Alan Minter e Tonna per l'europeo delle 161 libbre

I sogni, nel ring, spesso svaniscono in maniera crudele mentre pochi si avverano. Subito dopo la seconda guerra mondiale, venne alla ribalta Johnny Ralph, passato alla storia come uno dei moschettieri del boxing *sud-africano. Altri tre furono Laurie Stevens peso leggero Eddie Pierce medio, Pierre Fourie mediomassimo Johnny Ralph, pallido gigante nato nel Natal, era alto, atletico, dotato di un buon gioco di gambe malgrado il peso e non era privo di durezza nelle due mani, come di talento istintivo. Gli mancavano la mentalità del « killer » e forse un briciolo di stamina.*

Johnny era entrato nelle graduatorie mondiali dopo aver battuto Buddy Scott degli Stati Uniti, il francese Stefano Olek, lo scozzese Ken Shaw, l'australiano Al Gallagher, duri massimi del momento. Allora il gioranotto prese a sognare: si vedeva nel Wembley Stadium di Johannesburg, Sud-Africa, opposto a Joe Louis, campione del mondo di ogni peso. Aveva la difesa facile, Joe, tanto che, nella decade abbondante del suo primato, accettò due dozzine di sfide da Tommy Farr e Max Schmeling, da Tony Galento e Billy Conn, da Lou Nova e Tami Mauriello, da « Jersey » Joe Walcott e da altri ancora: il « brown bomber » si disse pronto a volare nel Sud-Africa.

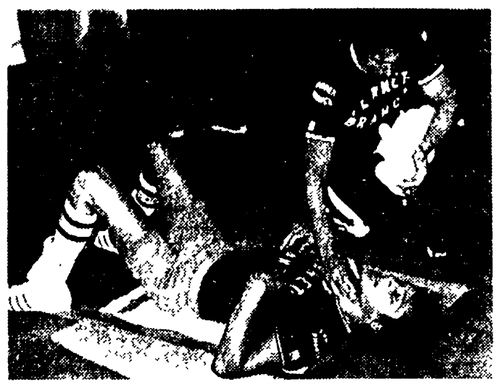
Non lo vollero, Joe Louis è un negro: a Johannesburg, come negli altri posti dell'immenso Paese, i razzisti non permettevano che un bianco si confrontasse con un colorato. Soltanto nel dicembre 1973 cadde l'assurda barriera e Pierre Fourie, il bianco di origine francese, si misurò nella rivincita con Bob Foster, campione mondiale dei mediomassimi ed uomo nero di Albuquerque, New Mexico. Il pugilato, dunque, ha il merito di aver fatto cambiare qualcosa persino nel Sud-Africa.

Nel 1948 Joe Louis, il « bombardiere nero », non venne accettato a Johannesburg e, al suo posto, arrivò il « feroce » Freddie Mills, un bianco naturalmente, che aveva appena strappato, a Londra, la cintura mondiale dei mediomassimi a Gus Lesnevich, il leone del New Jersey. L'irsuto Mills, che possedeva il pessimo carattere di un sergente istruttore, fece a pezzi Johnny Ralph in 8 assalti e così sfumò il sogno di gloria del ragazzo di Maritzburg, Natal.

In questi giorni c'è un « fighter » nostro che sogna, Rocky Mattioli. Il prossimo 6 agosto, a Berlino, dovrebbe misurarsi con il Eckehard Dagge, un play-boy locale, diventato campione del mondo per le « 154 libbre », versione WBC, dopo una curiosa vittoria ottenuta su Elisha Obed, delle Bahamas il 17 giugno 1976. Il nostro Rocky, oltre a diventare campione del mondo, vuole rendersi degno del leggendario paesano Rocky Marciano, vincitore di Joe Louis e di Ezzard Charles, di Archie Moore e di « Jersey » Joe Walcott.

Il berlinese Dagge molto alto e con lunghe braccia, ha promesso di mettere ko « quel Mattioli » che, secondo il suo parere, sarebbe un bagale solo perchè sabi due « knock down » dal destro di Arnoldo Olivares a Bellaria; però, pure il tedesco sembra vulnerabile. Elisha Obed lo stava malmenando prima dello strano malore che inaspettatamente fermò l'americano. Vito Antuofermo, veloce, dinamico ma non potente, maltrattò per dieci rounds, su 15, il perticone tedesco mentre il brutannico Maurice Hope, un « southpaw », lo aveva battuto malgrado il verdetto di parità. Lo scorso 18 settembre il veterano Emile Griffith non aveva certo perduto ma, in ogni occasione, Eckehard Dagge ha le spalle coperte da un potente impresario come Willy Zeller. Ecco il pericolo maggiore per Rocky Mattioli che è corto, gonfio di stamina, indomabile: speriamo sia totalmente guarito dal suo malessere primaverile.

La recente esibizione romana contro il portoricano Angel Ortiz, un perditore temuto solo dal « clan » dei Branchini, non ha precisato niente. Conosciamo il meglio di Rocky Mattioli e si tratta di un meglio di primo ordine, quindi quello visto nel Palazzone all'Eur ci sembrò un leggero allenamento malgrado l'entusiasmo sollevato. I sinistri violenti, i destri folgoranti, i colpi doppiati come da nessun altro pugile italiano, l'istinto del killer, il coraggio, lo stoicismo, la determinazione sono le doti di Rocky Mattioli che faranno passare una brutta notte a Dagge se il maligno non ci metterà la sua coda: ossia una ferita, un'arbitro casalingo, un medico bettoloso. Ad ogni modo l'abruzzese Rocco Mattioli sarà degno, come guerriero, dell'oriundo abruzzese Rocco Marcheggiano alias Rocky Marciano.



ROMA — Carlos Monzon si allena, sotto l'attento controllo di Jorge Artucio.

★

Una settimana prima del mondiale di Berlino avremo il mondiale di Montecarlo dove Rodrigo « Rocky » Valdez ha qualche chance di strappare a Monzon la Cintura mondiale delle « 160 libbre ». Il campione, in allenamento a Roma, sembra nervoso; lo sfidante, che si prepara a Bordighera, è stato giudicato in splendida forma, sarà un « fight » degno della folla dello Stade Louis II, dei prezzi dei biglietti, della categoria dei pesi medi. L'ultimo « meeting » della Canguro Sport, che ha annunciato lo scioglimento, avrà pure sul cartellone Alan Minter, l'inglese mancino, opposto all'eterno Griffith, inoltre lo scontro, tutto francese, tra Robert Gambini e Jean-Pierre Younsi, due 140 libbre. Il programma per il 30 luglio non è ancora pronto, devono essere nate difficoltà.

Intanto Sabbatini e Spagnoli, il tandem continua, hanno vinto l'asta per l'europeo dei medi tra Alan Minter e Gratien Tonna, il muscolare marsigliese, che potrà giocare la sua ultima carta dopo tanti incredibili errori. Per il combattimento, fissato per il 7 settembre nel Palazzo dello Sport di San Siro, Minter il campione avrà il 60 % di 125 mila franchi svizzeri (che sono circa 47 milioni di lire); Tonna il resto.

Giuseppe Signori

Dopo l'assurdo temporaneo inserimento del secondo giocatore straniero

Il «mercato» del basket procede a tambur battente

Brumatti è stato ceduto alla Chinamartini, mentre la Gabetti ha definito il passaggio alla Xerox di « Beppe » Gergati

E' estate: tempo di mare, monti e qualche puntatina all'estero. Tutto sembra morto nel mondo del basket, ma non è così. Eccezion fatta per la quasi totalità dei giocatori; i dirigenti, i coach ed i general managers sono all'opera per abbozzare gli organici, per rafforzare le squadre in vista della prossima stagione. Il « basket-mercato » non fa scalpore come quello più chiacchierato che concreto del calcio, ma le acque sono tutt'altro che calme.

L'assurda decisione avallata dalla Federbasket di far « passare » il secondo giocatore proveniente da federazione straniera e la successiva presa di posizione del CONI hanno congelato ogni movimento per più di un mese, poi il nulla osta rilasciato dalla Giunta esecutiva del governo dello sport italiano ha scatenato la corsa agli ingaggi, ai trasferimenti, agli acquisti, alle cessioni. L'introduzione temporanea del secondo americano farà certamente più male che bene all'intero sistema, ma dall'anno prossimo tutto rientrerà nei binari della logica, si tornerà cioè ad un solo straniero. Tutto sommato è andata abbastanza bene, ma per un'altra stagione si assisterà ad un campionato di transizione, l'ennesimo della serie.

Nelle alte sfere si procede a tentoni e, brancolando nel buio, non si fa altro che commettere errori, portando caos dove dovrebbe regnare ordine. Per un anno agiranno sui nostri « parquet » i mercenari targati USA, poi la metà di essi rifarà i bagagli e tornerà in patria. E saremo daccapo, con qualcuno che certamente pretenderà di prolungare un esperimento che non avrebbe dovuto trovare nella Giunta del CONI nemmeno la approvazione temporanea; un esperimento che, indipendentemente dai risultati raggiunti, avrà il fulgore di una meteora o il buio di un'eclisse. Una parentesi, insomma, assolutamente insignificante e da bocciare sul nascere. Il mondo del basket, comunque, non langue: sono già stati messi a segno parecchi colpi.

La Chinamartini, una compagine da ricostruire, ha ingaggiato Sandro Gamba che ha lasciato la blasonata Girgi quasi campione d'Europa per impostare un discorso a più ampio respiro in una città molto vicina al basket. E così il coach più richiesto in Italia ha portato con sè a Torino il pupillo Rizzi che lo scorso anno non ha « reso » come tutti si aspettavano e che è alla ricerca del rilancio e, quindi, della consacrazione definitiva.

Con Rizzi arriveranno a Torino anche Brumatti e Benatti entrambi strappati a viva forza al Cinzano di « Pippo » Faina. Con la partenza del « Pino », la compagine milanese ha liquidato anche l'ultimo esponente di quella squadra, le « scarpette rosse », che tanti allori aveva raccolto sia in campo nazionale che internazionale.

Ceduti Cerioni, Bariviera, Masini e Iellini, è toccato ora a Brumatti cercare fortuna altrove. Senza dubbio per la Chinamartini l'ingaggio dell'ex nazionale rappresenta un passo di primaria importanza nella ricostruzione di una squadra che non nasconde la ambizione di entrare nell'élite della pallacanestro di casa nostra.

Anche la Pallacanestro Cantù, che dal primo luglio ha smesso le maglie della birra Forst per vestire quelle giallorossomattone della Gabetti, non è rimasta a guardare. Giuseppe, « Beppe », Gergati giochera dalla prossima stagione a fianco di Wingo, Lienhard, Marzorati e compagnia briscola. L'inserimento del giocatore acquistato dalla Xerox permetterà a Taurisano di dare un po' di fiato a Carletto Recalcati per sostituirlo, quando sarà il momento, col nuovo arrivato. La panchina di Cantù si è quindi allungata quel tanto che bastava per dare più compattezza ad una squadra già ottimamente impostata.

Situazione alquanto nebulosa in quel di Bologna, con l'Alco che dovrà rinunciare a Leonard, Bonamico e forse Rafaelli; e con la Sinudyne alle prese con lo spinoso problema-Antonelli. Ma per i virtussini i problemi sono senza dubbio meno grossi di quelli che affliggono i cugini-rivali dell'Alco. Di sicuro resteranno in maglia bianconera Caglieris, Driscoll, Bertolotti e Villalta, in più rientrerà Bonamico. Dovrà invece ridimensionare le sue mire il Fernet Tonic che sembra aver dirottato tutti i suoi interessi verso qualche buon americano (per poi rivenderlo l'anno prossimo!) da affiancare all'armadio Patterson.

Angelo Zomegnan

Il Trofeo alla seconda fortunata edizione

Il Levante di nuoto all'Andrea Doria

RECCO — Previsioni rispettate nella seconda edizione del Trofeo del Levante di nuoto, organizzato dalla Pro Recco Dumont e dalla Lega Nuoto dell'UISP genovese. Infatti, sia sul piano delle prestazioni individuali, sia come affermazione di squadra, si è nettamente imposta come era previsto la Andrea Doria di Genova, mentre al secondo posto in classifica si è piazzato il Genova Nuoto.

Tutto sommato, la manifestazione ha ottenuto un ottimo successo, che ovviamente avrebbe potuto essere di gran lunga superiore, specie sul piano della partecipazione, se il maltempo non avesse influito negativamente sullo svolgimento delle gare di qualificazione di sabato.

Particolarmente indovinata si è dimostrata la formula ideata dagli organizzatori, imperniata sulle qualificazioni nei quattro stili, e che dà modo agli atleti di confrontarsi nella pienezza delle loro possibilità complessive, al di fuori del solito « gioco di squadra » preventivo che spesso incide negativamente sulle aspirazioni degli atleti stessi. In definitiva il Trofeo del Levante ha dimostrato di essere in possesso di caratteristiche tali da far prevedere ulteriori successi nelle prossime edizioni.

Particolarmente interessanti e combattute sono state le eliminatorie, con prestazioni di notevole interesse e prima fra tutte è stata quella dell'esordiente Bolzoni dell'Andrea Doria che ha realizzato il nuovo record regionale dei 100 metri dorso femminili. Nelle finali dei 400 metri misti maschili ha invece destato una ottima impressione Massimo Risso, anche lui dell'Andrea Doria.

Ecco la classifica finale per società: 1) Andrea Doria punti 205; 2) Genova Nuoto p. 130; 3) Pro Recco Dumont p. 69; 4) CULMV Genova punti 64; 5) Atletic Club p. 55.

Franco Martello

motori

Importata dalla Sidauto di Torino

È arrivata dal Giappone la Mazda 323 di 1 litro

La vettura (tre porte cinque posti) è molto ben rifinita - Buone prestazioni e modesti consumi - Linea piacevole

E' arrivata dal Giappone, importata dalla Sidauto di Torino, la nuova Mazda 323, tre porte, un litro di cilindrata.

La Mazda 323, nata nelle officine della Toyo Kogyo, e equipaggiata con un motore di 985 cc. di cilindrata (diametro e corsa 70 mm x 64 mm), con albero a camme in testa e testata in alluminio per migliorare la dissipazione di calore. Il sistema di raffreddamento è ad acqua. Il carburatore è del tipo a corrente d'aria discendente.

Il rapporto di compressione è di 8,8:1.

Il motore eroga una potenza di 45 cv a 5500 giri/minuto e consente alla vettura di raggiungere una velocità di 125 chilometri orari a pieno carico (5 persone più bagaglio) con consumi relativamente contenuti (da 8 a 10 litri di benzina ogni 100 chilometri). La vettura ha sospensioni posteriori a quattro articolazioni; sospensioni anteriori a molloni e ammortizzatori telescopici.

Il doppio circuito frenante (con freni a disco anteriori e servofreno) è garanzia di sicurezza di funzionamento.

La Mazda 323 ha un diametro di sterzata ridotto (metri 8,8) che permette di parcheggiare con estrema facilità ed una velocità di ritorno dello sterzo che consente una estrema manovrabilità. Inoltre, la carreggiata larga, lo spoiler anteriore e i pneumatici radiali migliorano notevolmente la tenuta di strada e riducono la rumorosità.

La visibilità esterna è ottima grazie all'ampio parabrezza (del tipo stratificato di sicurezza), al lunotto ed agli ampi vetri laterali. I vetri laterali posteriori sono apribili a compasso.

La scocca della Mazda 323 ha una linea leggermente bombée che contribuisce a dare alla vettura una immagine di eleganza che raramente si trova in modelli di identica classe di cilindrata. Dal disegno « deriva » anche la spaziosità dell'interno che fa della Mazda 323 una delle automobili più comode attualmente in circolazione nella sua categoria.

I sedili anteriori sono di tipo anatomico, ideali per viaggi su lunghe distanze, ed equipaggiati con poggiatesta incorporati nello schienale, per ragioni di sicurezza. Il sedile anteriore destro è dotato di un dispositivo speciale che permette, con comando a pedale o a leva manuale, l'immediato spostamento in avanti, così da lasciare ampio spazio al passeggero del sedile posteriore. Gli schienali posteriori offrono un'interessante soluzione: sono pieghevoli separatamente, rendendo quindi possibile l'utilizzo totale della capacità di carico. Il grande portellone posteriore risolve qualsiasi problema di carico.

La Mazda 323 è disponibile nei seguenti colori: bianco, blu chiaro, rosso Grand Prix, giallo carico, verde muschiato. Esiste anche la possibilità di scelta di colori metallizzati e precisamente: grigio, blu mare, marrone, giallo carico. L'interno è sempre presentato in armonia con i colori esterni e viene offerta la possibilità di scelta fra un rivestimento in panno a tinta unita e a disegno scozzese.

Studi accurati sono stati eseguiti per la progettazione dell'abitacolo della Mazda 323. Questi i risultati.

La strumentazione è disposta sul cruscotto in maniera molto razionale, così da rendere facile la lettura di ogni apparecchiatura (contachilometri, spie benzina e temperatura). Gli interruttori e le manopole di uso più frequente sono sistemati attorno al piantone dello sterzo, in modo tale che il guidatore può raggiungerli con facilità e manovrarli comodamente. Mediante la leva a sei posizioni, collocata a sinistra del volante, si ottiene il funzionamento degli indicatori di direzione, delle luci abbaglianti-anabbaglianti, delle luci di segnalazione e del tergicristallo (a 2 velocità). Il cruscotto è imbottito ed abbassato per consentire una visibilità ottimale.

Tutti i modelli sono equipaggiati con un impianto di ventilazione dell'aria (con tre posizioni sfruttabili per riscaldamento e raffreddamento), cassetto porta-oggetti, portacenere per i sedili posteriori — disposto sul tunnel, vano porta-oggetti ai lati esterni dei sedili anteriori. Inoltre, per non distrarre il conducente dalla guida, sul bordo alto del cruscotto si trova un piccolo vano per il contenimento di un pacchetto di sigarette.

In aggiunta, i modelli De Luxe hanno un comparto porta-documenti disposto sotto la consolle porta-oggetti.

Il prezzo della Mazda 323 di un litro di cilindrata è abbastanza interessante: 2.940.000 lire più IVA.

Ecco altre caratteristiche tecniche della vettura:

Frizione: tipo monodisco a secco. Cambio: 4 marce completamente sincronizzate. Rapporto di trasmissione: 1a 3,665, 2a 2,185, 3a 1,425, 4a 1,000, r.m. 3,655. Trasmissione: posteriore. Rapporto di trasmissione al ponte: 4,100.

Freni anteriori: idraulici a disco, 162 mm. di diametro; posteriori: idraulici a tamburo, 200 mm di diametro; freno di stazionamento: meccanico, agente sulle ruote posteriori.

Cerchioni: 4-1/2Jx13; pneumatici anteriori e posteriori: 155 SR 13.

Dimensioni e pesi: passo: 2,315 mm; carreggiata anteriore: 1.295; Carreggiata posteriore: 1.310 mm; lunghezza totale: 3.820 mm, 3.835 mm (con copri paraurti); larghezza totale: 1.595 mm, 1.605 mm (con guarnizioni di gomma laterale); altezza totale: 1.375; peso a vuoto in ordine di marcia: 825 kg (circa); capacità serbatoio: 40 litri.

Per la Mazda 323 (mille) sono previsti i seguenti optionals: tergicristallo posteriore con lavavetro; sedili posteriori separabili; cinture di sicurezza a richiamo automatico.

Due viste della Mazda 323 (mille).

Nel traffico stradale

Più rischi per i pedoni anziani

Il tasso di mortalità li trova ai primi posti insieme ai giovani sotto i 16 anni

Da attenti studi compiuti in Europa e negli Stati Uniti sugli incidenti del traffico è risultato che per i pedoni il mese più funesto è novembre, il giorno della settimana il venerdì. Per quel che si riferisce al mese una spiegazione è stata data col fatto che a novembre più intensa è la oscurità e la luce è falsata dalla foschia e dalle nebbie. Per il venerdì non c'è spiegazione accettabile.

Dall'indagine è pure risultato che attualmente il problema della sicurezza dei pedoni e il più grave nel campo della circolazione e tuttavia è proprio quello più trascurato.

Il comportamento del pedone nel traffico stradale — è stato rilevato — è continuamente influenzato da un certo numero di fatti variabili che, qualora agiscano congiuntamente, determinano l'incidente. Oltre allo stato fisico e mentale del pedone, esistono alcuni altri fattori evidenti come la strada, l'età, il sesso, il traffico, le condizioni atmosferiche.

Tutti gli studiosi hanno concluso che le persone anziane e i bambini subiscono più incidenti degli altri gruppi. Il tasso di mortalità più elevato si rileva nei giovani sino a 16 anni e negli anziani oltre i 65. Per questi ultimi, le cause vanno ricercate nell'affievolimento della vista e dell'udito, nella percezione meno esatta della prospettiva, nel rallentamento delle reazioni: per i primi la scarsa conoscenza delle norme di comportamento, l'esuberanza, l'incoscienza, il rischio.

Peraltro c'è da dire che, studi alla mano, i pedoni più anziani si comportano meglio e si conformano alla legislazione più di ogni altro gruppo d'età di pedoni, anche se il loro tasso di mortalità è tre volte superiore a quello di qualsiasi altro gruppo di età: evidentemente la « saggezza non paga », almeno in termini di circolazione.

Da una analisi delle statistiche nei maggiori Paesi d'Europa e negli USA si rileva pure che l'uomo-pedone ha un rischio di incidenti maggiore rispetto alla donna.

Gli uomini adulti, come pedoni, si comportano peggio delle donne. Sebbene nel gruppo delle persone adulte le donne siano nettamente più numerose degli uomini (anche come pedoni) sono gli uomini a risultare più coinvolti in incidenti stradali. Gli uomini attraversano più frequentemente la strada in punti pericolosi. Ne deriva dunque che il rischio generale degli uomini è maggiore, non perchè individualmente essi corrano più rischi delle donne, ma perchè un maggior numero di uomini circola nelle zone pericolose, cioè fuori dei passaggi pedonali.

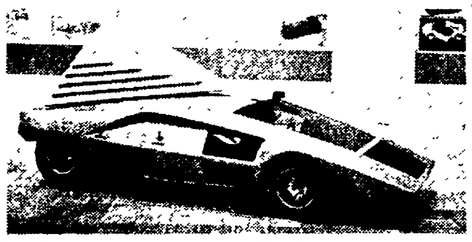
Un altro studio interessante compiuto in Inghilterra ha accertato che 9 su 10 incidenti mortali in cui sono coinvolti pedoni capitano a pedoni che non sanno guidare. Evidentemente il pedone che ha una patente di guida, o che ne ha avuta una in passato, si rende conto meglio di chi non ha alcuna personale esperienza di guida dei rischi nei quali incorre a circolare su di una carreggiata comune ai pedoni e alle autovetture. Probabilmente non ha cognizione dei limiti del veicolo e del guidatore e questa mancanza di conoscenza lo mette in situazioni tali da provocare un incidente ed esserne coinvolto.

Anche l'alcool rappresenta un fattore che interviene nella relazione tra il comportamento dei pedoni e il rischio di incidenti. Persino scarse percentuali di alcool nel sangue diminuiscono la capacità dei pedoni di attraversare una strada senza rischi.

Alla « Documenta 6 » a Kassel

Un'auto esempio di arte contemporanea

Tra le opere di tanti artisti esposta anche la Stratos prototipo di Bertone



La « Stratos » esposta in una sala di « Documenta 6 ».

La sesta edizione di « Documenta » si è aperta quest'anno a Kassel (Germania federale) il 24 giugno e rimarrà aperta sino al 2 ottobre. « Documenta 6 » è una delle più importanti manifestazioni artistiche del mondo. Il *Sunday Times* l'ha definita « The best exhibition of contemporary art in the world » (la migliore mostra d'arte contemporanea del mondo).

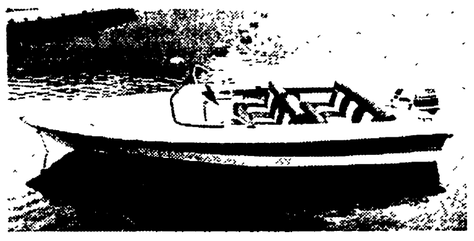
« Documenta » si svolge ogni quattro anni e la partecipazione avviene esclusivamente su invito del Museo di Colonia che, di volta in volta, valuta a seleziona i lavori dei più significativi artisti del tempo. Dalla sua prima edizione (« Documenta 1 » del 1955), hanno esposto tra gli altri: Henry Moore, Christò, George Segal, David Hockney, Louis Cane, Masafumi Maita, ecc.

Nel contesto delle opere dei più significativi artisti d'avanguardia, per la prima volta « Documenta 6 » espone un'automobile: la *Stratos* prototipo di Bertone. Si tratta di un inconsueto riconoscimento alla creatività di Bertone che, nel corso degli anni, ha esposto ai Saloni dell'automobile studi che sono oggi considerati tappe fondamentali nella storia della carrozzeria.

Realizzato dalla Concord

Fuoribordo per sei senza la patente

Non è neppure richiesta l'immatricolazione Permette lo sci d'acqua



Il nuovo « Concord 430 Runaboat » all'ormeggio.

Il « Concord 430 Runaboat » è una delle nuove barche più interessanti lanciate per la stagione 1977. Come per le altre imbarcazioni dei cantieri Concord i numeri che contraddistinguono il modello ne indicano la lunghezza: il « Concor 430 » misura infatti mt 4,30, la larghezza è di mt 1,90, il peso di kg 185. Il materiale di costruzione è la fibra di vetro pluristratificata, secondo le norme del Registro Navale Italiano.

L'obiettivo che il cantiere, progettando il « 430 », si era proposto era dei più ardui: realizzare un fuoribordo che permettesse non solo a cinque adulti (ma può ospitare anche sei persone se ci sono bambini) di stare comodamente seduti, ma che consentisse quella libertà di movimento necessaria per la pesca o il bagno in alto mare, e che contemporaneamente pianasse anche con un solo motore da 20 hp all'elica, si da poter offrire prestazioni più che soddisfacenti senza i « fastidi » della patente nautica e della immatricolazione.

Obiettivi tutti felicemente raggiunti grazie alla competenza dei progettisti ed alla serietà del cantiere che, prima di commercializzare il « 430 », lo ha sottoposto alle prove più impegnative per oltre 200 ore di navigazione.

Questa nuova imbarcazione dei cantieri Concord soddisfa le esigenze nautiche di tutta una larga fascia di utenti. Può essere infatti utilizzato per escursioni con cinque persone a bordo, ma con due persone a bordo, e sempre con motore da 20 hp all'elica, permette agevolmente il traino di uno sciatore, anche se non particolarmente esperto.

Meritano un cenno a parte l'eleganza dello scafo e la qualità dei materiali impiegati nella costruzione, che permettono al cantiere di garantire integralmente il « 430 » per due anni dalla data di consegna.

Come il Dingo 12, per la serie « 370 » e per i battelli pneumatici dei cantieri Concord, anche la distribuzione del « 430 » è stata affidata alla Generalnautica SpA di Milano.

Ecco la scheda tecnica del « Concord 430 »: progetto e styling: A. Dossena - A. Ripoli; materiale di costruzione: fibre di vetro pluristratificato a norma R.N.I.; lunghezza: mt 4,32; larghezza massima: mt 1,90; peso kg 185; carena: a « V » stabilizzato notevolmente idrosostentata nella parte poppiera; portata: 5-6 persone; motorizzazione: da 20 a 55 hp; garanzia: integrale due anni per lo scafo e gli accessori; dotazione di serie: divano pilota e copilota reclinabile - divano di poppa - parabrezza - n 4 bitte - volante in mogano marino con timoneria monocavo - n. 3 maniglioni tientibene - luci di via - n. 2 paratie laterali imbottite con tasche porta oggetti - anello di traino e alaggio - parabordo completo in PVC - ombrinali e tappo sentina - gavoni - vani porta oggetti a cruscotto - poggiapiedi; dotazioni opzionali: tendina parasole - sedili pilota e copilota divisi - invasatura - scaletta bagno ribaltabile - telone notte.

● Nei primi quattro mesi dell'anno le vetture Fiat immatricolate in Gran Bretagna sono state 23.500 con un aumento del 60 per cento rispetto al periodo corrispondente del 1976 ed una quota di mercato del 4,9 per cento. Con questo risultato, la Fiat si è confermata al secondo posto tra le marche di importazione, preceduta solo di poco dalla giapponese Datsun. Buono anche l'andamento della Lancia, che nei primi quattro mesi del 1977 ha immatricolato 2.389 vetture, il 17 per cento in più.

Trasmissioni elettriche per autocarri

E' noto che negli autocarri che caricano più di 40 tonnellate è praticamente impossibile trasmettere il momento torcente dal motore alle ruote per mezzo delle tradizionali trasmissioni meccaniche. Le si sostituisce con quelle elettriche: il motore Diesel fa ruotare un generatore elettrico, che a sua volta manda della corrente ai motori elettrici montati nelle ruote.

Secondo gli specialisti — ricorda la *Norosti* —, tali ruote costituiscono l'avvenire dei trasporti senza rotaie. Esse permettono di costruire veicoli con comandi individuali per ogni ruota, con vari assi motori e con particolari caratteristiche di manovrabilità.

Ne è un esempio un autocarro a cassone ribaltabile da 80 tonnellate, costruito in Bielorussia ed esposto a Mosca alla mostra elettrotecnica internazionale.

L'automobile ad idrogeno nell'URSS

Gli insegnanti e gli studenti del Politecnico di Leningrado hanno progettato per una minivettura un motore radicalmente nuovo, che funzionerà ad idrogeno. L'automobile pesa poco più di 300 chilogrammi, la sua lunghezza non supera i tre metri. Ospitando quattro persone e i loro bagagli, essa è capace di sviluppare la velocità di cento chilometri l'ora.

Secondo l'opinione dei progettisti — riportata dalla *Norosti* —, la creazione di simili vetture è la via per eliminare l'inquinamento dell'aria e per diminuire il rumore nelle città. Lo idrogeno è un combustibile ideale: le sue riserve nel pianeta sono praticamente inesauribili, e il prodotto di combustione è un vapore acqueo purissimo.

Nell'Unione Sovietica sono stati messi a punto e vengono collaudati altri modelli di vetture utilitarie.

Rubrica a cura di Fernando Strambaci