il campionato di basket

I canturini, vincitori per 97-84, mantengono il comando della classifica

La Gabetti si conferma Il Pagnossin si arrende

Marzorati ha nettamente vinto la sua sfida con Savio - Decisivi i «lunghi» di Taurisano

GABETTI: Recalcati (4), Meneghel (4), Della Fiori (16), Tombolato (4), Wingo (31), Lienhard (4), Marzorati (25), Gergati (7), Innocentin, Bertazzini.
PAGNOSSIN: Savio (14), Garrett (32), Soro (7), Fortunato (6), Laing (19), Flebus (4), Antonucci (2), Bruni, Ardessi. Non entrato: Puntin.
ARBITRI: Morelli di Pontedera e Baldini di Firenze.

SERVIZIO

CANTU' — Il ferreo marcamento d'anticipo effettuato dai lunghi-Gabetti sotto canestro, ha consentito alla squadra canturina di contenere sia Garrett che Laing e di condurre in porto un successo quanto mai importante: 97-84 il risultato finale, 13 punti di scarto che testimoniano comolutamente il divario che le due squadre hanno saputo esprimere.

I famosi duelli anticipati alla vigilia vale a dire Marzorati-Savio e Garrett-Lienhard tanto per citarne alcuni, hanno avuto i giocatori canturini come netti vincitori. La sfida tra i registi è stata nettamente appannaggio di Marzorati che con dieci su sedici nel tiro, cinque assists e due palle recuperate, ha annichilito il povero Savio il quale a sua volta, pur non giocando affatto male, ha «spadellato» molti palloni collezionando alla fine un non esaltante quattro su dodici al tiro con nessun assist all'attivo.

Abbiamo detto che la chiave di volta dell'incontro è stata la marcatura operata dai lunghi-Gabetti sui lunghi avversari. Garrett non è riuscito, salvo quando ormai lo incontro era deciso, a liberarsi dall'asfissiante marcatura cui era sottoposto da Lienhard. Il giocatore americano (naturalizzato italiano) di Cantù non è apparso ancora al meglio della forma perdendo molti palloni e non tentando mai o quasi di concludere. Di contro però è riuscito a destreggiarsi con decisione sotto le plance, contribuendo abbastanza autorevolmente al contenimento del forte pivot del Pagnossin.

Benvenuti ha più volte cambiato difesa, alternando la uomo alla zona nel tentativo di limitare i notevoli danni che procurava Wingo il quale, per tutto l'incontro, è stato una autentica spina nel fianco per il Pagnossin. Il giocatore di colore di Taurisano ha realizzato al termine trentun punti, catturando diciannove rimbalzi.

Ma veniamo alla cronaca. Entrambe le squadre partono a uomo. La Pagnossin presenta il quintetto formato da Savio, Garrett, Fortunato, Laing e Bruni al quale risponde la Gabetti con Marzorati, Gergati, Della Fiori, Lienhard e Wingo. Immediatamente si nota la giornata di grazia del «coloured» di Cantù che spazza il proprio e l'altrui tabellone senza avere avversari. Laing, seppure bravino nel tiro, non pare avere in difesa e soprattutto ai rimbalzi quel peso che gli abbisognerebbe. Garrett rimane soffocato dalla morsa dei lunghi avversari e Benvenuti alla fine dirà che il suo americano non ha dato il consueto apporto ai rimbalzi.

Comunque è Marzorati a menare la danza ed all'occorrenza a realizzare. Il punteggio è sempre altalenante però il Pagnossin non si dà per vinto ed insegue a pochi punti, 24-17 al 10', addirittura 40-35 al 17'. Il primo tempo si chiude con la Gabetti in vantaggio di dieci punti 50-40.

Nella ripresa la musica non cambiava, era sempre la squadra di casa ad imporre il proprio peso e la propria esperienza. Taurisano negli spogliatoi al termine confidava: «Tutte le dicerie su Lienhard non ci toccano. Il nostro gigante ha giocato pur essendo afflitto da una fastidiosa influenza. Penso che nonostante la debilitazione, Lienhard si sia segnalato per il gran lavoro difensivo svolto. Il suo duello con Garrett è stato bellissimo».

Va segnalata ancora la grande prestazione di Wingo risultato al termine sicuramente il migliore in campo, assieme al compagno Marzorati. Alcune cifre a suffragare la grande prova dello statunitense della Gabetti: 10 su 14 da sotto, 2 su 4 da fuori con un totale al tiro di 12 su 17, 7 su 13 nei tiri liberi con 19 rimbalzi catturati. Una prestazione assolutamente interessante. Taurisano può disporre di otto uomini intercambiabili che gli consentono di alternare in campo quintetti di pari forza. Con questa vittoria la Gabetti si consolida al comando della classifica proponendosi autorevolmente come seria candidata al successo finale.

Fabrizio Canato

Risultati e classifiche

SERIE «A 1»: Xerox-*Canon 88-86; Cinzano-Alco 103-89; Sinudyne-Brill 100-75; Gabetti-Pagnossin 97-84; Perugina Jeans-Mobilgirgi 90-87; Emerson-*Fernet Tonic 80-75, giocata ieri.

CLASSIFICA

Gabetti p. 16; Sinudyne 14; Pagnossin, Mobilgirgi, Xerox 12; Canon 10; Cinzano, Perugina Jeans 8; Brill, Fernet Tonic 6; Alco, Emerson 2.

SERIE «A 2»: Eldorado-*Chinamartini 81-78; Hurlingham-Gis 84-76; Mecap-Pinti Inox 84-82; Saporì-Jollycolombani 93-78; Scavolini-Vidal 68-66; Mobilam-Althea 86-81, d. t.s..

CLASSIFICA

Althea p. 16; Mecap, Saporì 12; Jollycolombani, Pinti Inox, Eldorado, Mobilam 10; Chinamartini, Hurlingham 8; Scavolini 6; Vidal e Gis 4.

Facile successo della Sinudyne sul modesto Brill (100-75)

Driscoll animatore di una gara noiosa

La difesa degli isolani ha agevolato i bolognesi

SINUDYNE: Caglieris (9), Baraldi, Antonelli (12), Roche (21), Martini (2), Bonamico (20), Villalta (12), Driscoll (18), Porto (2), Pedrotti (4).
BRILL: Ferello (4), Ward (22), Serra (11), Exana, Giroldi (10), Puidokas (22), Lucarelli (6), D'Urbano, Poledrini, Ligia.
ARBITRI: Casamassima e Paronelli.
NOTE: usciti per 5 falli: s.t. 15' Martini; 19'45" Puidokas.

DALLA REDAZIONE

BOLOGNA — Qualche «numero» ha ravvivato una partita sonnolenta che la Sinudyne ha agevolmente vinto (100 a 75) sul Brill. Qualche piccola emozione, se si considera che la Sinudyne era fresca di batosta, c'è stata intorno al 5' del primo tempo quando i cagliaritani riuscivano ad agguantare l'avversario sull'otto pari, per poi andare in vantaggio e trovarsi nientemeno che sul 13 a 10. In seguito, tutto rientrava nella normalità dei pronostici.

La Sinudyne senza incantare ritrovava Caglieris che offriva a Driscoll e a Bonamico alcuni ottimi «assist» che i due abilmente sapevano sfruttare. Poi anche Roche dopo aver mancato tre consecutivi canestri, trovava la mira giusta e per i bolognesi era fatta, vuoi anche perchè dall'altra parte il massiccio Puidokas sbagliava troppo nel tiro (ha un 5 su 13 nel primo tempo); l'agile Ward trovava, dopo una brutta partenza, il canestro con più assiduità, ma il Brill praticamente era tutto qui.

Il primo tempo si chiudeva con la Sinudyne, ancora un po' malaticcia specie in difesa, in testa sul punteggio di 44 a 39.

Nella ripresa il Brill peggiorava la situazione: dopo aver indovinato consecutivamente tre canestri, Ward perdeva la bussola e cinque conclusioni andavano a pallino; Puidokas si faceva soprattutto notare per la sua mole, si notava il buon Serra, ma per il resto il Brill appariva decisamente poca cosa.

Dall'altra parte Bonamico si esibiva a un discreto livello «inventando» alcuni canestri e dimostrando la sua potenza atletica; Roche migliorava nel tiro (6 su 9 nella ripresa) e si rivedeva anche un Antonelli che svolgeva un buon lavoro in difesa, mentre in attacco, in questa seconda parte, otteneva un ottimo 4 su 5.

Insomma, la Sinudyne poteva giocare in tranquillità: 58 a 48, dopo 5'. Il vantaggio aumentava perchè il Brill in difesa «dormiva» la sua parte, consentendo spesso a Bonamico e Driscoll di attendere liberamente nei pressi del canestro l'imbeccata di qualche compagno. Sul finire Peterson poteva schierare i due giovani Porto e Baraldi: quota 100 veniva comunque toccata.

Un'ultima annotazione per gradire. Per una partita del genere sono finiti nelle casse della Sinudyne anche la bellezza di oltre 16 milioni di lire (esattamente 16 milioni 430.845) comprensivi della quota abbonamenti (che è a livello calcistico: 4.013) e dei 951 biglietti venduti.

Franco Vannini

A Roma vince la Perugina Jeans: 90-87

Tonfo a sorpresa della Mobilgirgi

Ai campioni d'Italia è mancato l'apporto di Morse

PERUGINA JEANS: Lazzari (17), Malachin (2), Gilardi (13), Fomassi (7), Sorenson (29), Moore (22), Giuati, Masini. N.e.: Ricci e Bellini.
MOBILGIRGI: Rusconi (4), Colombo (1), Zanatta (13), Morse (16), Meneghin (2), Bechini (10), Bison (12), Yelverton (27), Rossetti. N.e.: Pozzati.
ARBITRI: Vitolo e Duranti.

ROMA — La Perugina Jeans battendo la Girgi (90-87), può continuare a sperare per l'ingresso nella poule-scudetto. Se il successo è stato di misura, è stato comunque meritato. Il primo tempo si era chiuso con i romani in vantaggio per 45-40, dopo che si erano trovati con addirittura 15 lunghezze di distacco (30-15). Indubbiamente il gioco veloce messo in mostra dal quintetto romano, ha messo in chiara difficoltà la Girgi, che ci è apparsa alquanto compassata. Il ritmo travolgente, impresso al gioco dal «colored» Moore e da Sorenson, è stato veramente «sofferto» da Meneghin e compagni. Ma verità vuole che si ponga nel giusto conto l'infortunio accusato, dopo 14' dall'inizio, dallo stesso Meneghin, privando la Girgi di una pedina delle più valide.

Sul 30-15 era inevitabile che i romani calassero. Ma era possibile mantenere un tale ritmo stroncagambe. E così i campioni d'Italia hanno incominciato a rosicchiare punti, non riuscendo però che a ridurre a soli 4 punti lo svantaggio. Nonostante l'uscita di Meneghin, rimpiazzata da Bechini, la Girgi pare trovare il giusto assetto. Morse e Yelverton non falliscono un colpo. L'allenatore dei romani, però, fa uscire Moore sul finire del primo tempo, per risparmiarlo. Il «colored» ha sempre accusato un calo, alquanto vistoso, nella ripresa. Si va al riposo con la Perugina in vantaggio (45-40). La ripresa ricalca i temi del primo tempo: partenza sparata dei romani, con la Girgi in ambascie. Dopo 8' di gioco il distacco si fa nuovamente pesante: 10 punti. Ed è proprio Moore (22 le sue realizzazioni, ben spalleggiato da Sorenson (29) ad imprimere al gioco una chiara supremazia. Poi il calo e il prevedibile colpo di coda della capolista, tanto che grazie alle prodezze di Yelverton, (ad un solo minuto dal termine la Girgi si porta, per la prima volta in parità: 86-86). Ma il carattere, la grinta di Lazzari trascina i suoi. La situazione di parità dura poco. Ci pensa proprio Lazzari che centra due tiri liberi, subito dopo imitato da Sorenson e il punteggio raggiunge il 90-86. Mancano ormai poco meno di 30". Si offre, a questo punto, la possibilità a Colombo di accorciare le distanze con tre «liberi», ma ne centra soltanto uno. Ormai siamo agli spogcioli e il 90-87 sancisce la bella rittoria, pur se sudata, dei romani.

In sintesi si può affermare che la Perugina ci è apparsa più collettiro rispetto alla capolista. La Girgi può aver accusato anche il tifo degli spettatori, che stiparano in ogni ordine di posti il «Palazzetto» romano, ma quella di ieri non ci è parsa la Girgi solita.

g. a.

Facile per i milanesi battere (106-94) l'Alco

Il solito D'Antoni trascina il Cinzano

La squadra di Faina conferma il suo buon momento

CINZANO: Silvester (21), Vecchiato (10), Hansen (28), Bianchi (11), Ferracini (5), D'Antoni (20), Dino Boselli (8).
ALCO: Cummings (24), Raffaelli (19), Polesello (18), Arrigoni (8), Biondi (6), Casanova (6), Orlandi (2).
ARBITRI: Zanon e Gorlato, di Venezia.

MILANO — Il Cinzano di Filippo Faina conferma il suo momento di discreta vena. Ieri al Palalido ha giocato maluccio ma è riuscito ad aggiungere due punti essenziali ad una classifica ancora interlocutoria. Ha battuto con buon margine (106-94) l'Alco, pallida controfigura di quella che fu una delle protagoniste della scorsa stagione.

L'Alco che Tom McMillen cerca di pilotare in condizioni obiettivamente difficili, da quel che si è visto ieri, praticamente non esiste. Cummings, esile e fragile ma buon tiratore, Polesello, piuttosto fermo ma comunque dignitoso a rimbalzo, e Raffaelli, che pur sbagliando parecchio ha pur sempre intascato i suoi 20 punti, costituiscono i puntelli, purtroppo insufficienti, della squadra.

Il Cinzano, si è detto, non ha incantato. D'Antoni, il playmaker, fa spettacolo a sè. Come sempre del resto. Tuttavia Silvester e Hansen contribuiscono decisamente ad arrotondare il punteggio e la squadra può anche permettersi certe contraddizioni. Ieri ad esempio, proprio Hansen è mancato un tantino sotto i tabelloni.

L'incontro praticamente non ha avuto storia. Si è trattato di una frenetica caccia al bersaglio con i milanesi saldamente al comando sin dall'inizio. La difesa del Cinzano ha accusato parecchi scompensi ovviati dalla buona vena dei tiratori. Tatticamente la partita è vissuta appunto su una certa approssimazione difensiva. Comunque quella di Faina è indubbiamente più squadra. L'Alco è davvero fragile e tecnicamente approssimativa. Duro il lavoro che attende il bravo McMillen.

La Xerox espugna Venezia: 88-86

Jura implacabile Canon alla deriva

Carraro non basta a Zorzi: giornata da scordare

CANON: Zennaro, Carraro (21), Walk (17), Dordei (7), Peric (8), Silvestrin, Glacon, Grattoni, Gorghetto (19), Suttler (14).
XEROX: Rodà (10), Maggiotto, Galdali (11), Brambilla, Macchereni, Jura (27), Serafini (11), Rancati (4), Lauriski (23), Pamparana.
ARBITRI: Trofilli e Pinto di Roma.
Palazzetto comunale dello Sport esaurito. Tiri liberi: 8 su 14 per la Canon; 11 su 19 per la Xerox.

SERVIZIO

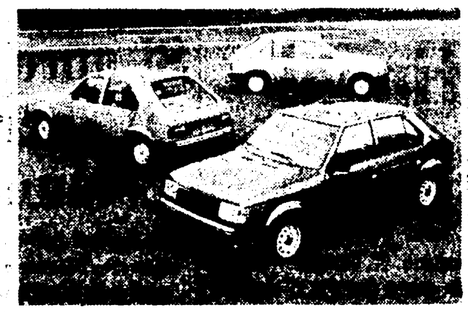
VENEZIA — Dopo aver brillantemente espugnato mercoledì scorso il campo del Brill di Cagliari, tutto portava a credere che ieri la Canon avrebbe affrontato la Xerox con sufficiente slancio e sicurezza per ottenere un ulteriore accostamento alla «poule» finale. E invece la Xerox, in giornata di grazia, è giunta sulla Laguna a castigare la presunzione dei padroni di casa.

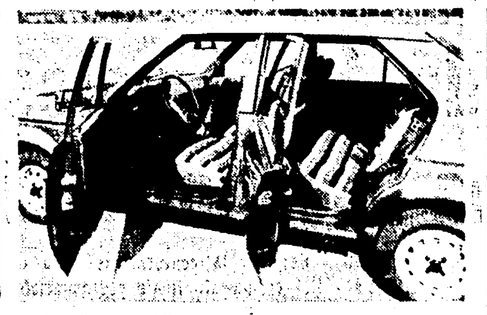
Bisogna subito dire che il quintetto di Zorzi ha disputato forse la più brutta partita di questo campionato, ma soprattutto nel primo tempo ha denunciato un penoso manovrare quasi da fermo e quando, lentamente, arrivava sotto canestro, gli errori di mira erano decisamente troppi, specie da parte dei due americani. Di queste tante manchevolezze ne approfittavano astutamente i milanesi, i quali, con manovre brillanti e veloci, riuscivano con estrema disinvoltura a portarsi sotto e segnare con una facilità quasi irrisoria che suonava decisamente mortificante per la pressocchè inesistente difesa veneziana.

La Xerox si è conquistata un meritatissimo successo (88 a 86) ed ora guarda alla «poule» finale con ben giustificato ottimismo. Per la Canon, invece, il futuro si è fatto davvero buio!

Marino Marin

motori





La gamma delle Chrysler Simca Horizon e, a destra, una vista parziale dell'interno delle vetture.

La berlina che sarà commercializzata l'anno venturo

Forte già almeno di tre primati la nuova Chrysler Simca Horizon

Tre modelli con due motori - Le principali caratteristiche della vettura - I prototipi sono costati 350 milioni ciascuno - Fissata una produzione di 782 unità giornaliere

Con un accorto dosaggio di notizie la Chrysler Italia sta preparando il lancio di una vettura — la Horizon — la cui commercializzazione, prevista per marzo, rischia di diventare uno dei maggiori avvenimenti automobilistici del 1978, così come avvenne per il lancio delle 1307-1308. La tattica è però mutata: la Horizon sarà commercializzata quando la produzione avrà già raggiunto nello stabilimento di Poissy una cadenza di 782 vetture al giorno e la Chrysler sarà così in grado di far fronte con sollecitudine alla richiesta dei clienti, cosa che non avvenne con le 1307-1308.

Oggi della Chrysler Simca Horizon si sa ormai quasi tutto. Si sa che i 16 prototipi costruiti sono costati ciascuno 350 milioni di lire, si sa che per la produzione della vettura sono stati investiti 115 miliardi, si sa che 360 esemplari della Horizon prodotti in preserie hanno consentito un perfetto collaudo e messa a punto della vettura. Così la Chrysler è in grado di annunciare che entrerà in un settore — quello delle auto di media cilindrata — che rappresenta in Europa oltre il 30% del totale delle immatricolazioni, con una vettura completamente inedita e che vanta, nel Continente, almeno tre primati: l'utilizzazione dell'HSLA, una lamiera di acciaio ad alto coefficiente elastico; il trattamento della scocca per cataforesi, un procedimento che in confronto all'elettroforesi classica triplica le caratteristiche anticorrosione; lo spurgo sotto vuoto del circuito frenante, con conseguente assoluta assenza di bolle d'aria nel circuito.

Ma che cos'è, dunque, questa Horizon? Una berlina 5 posti, 4 porte più portellone posteriore, trazione anteriore con motore trasversale e sospensione a quattro ruote indipendenti, con modesto ingombro esterno (lunghezza m. 3,96; larghezza m. 1,68; altezza m. 1,41) e con abitabilità interna superiore a quella offerta da un buon numero di vetture della stessa categoria.

La vettura è prodotta in tre versioni: LS e GL (con motore di 1118 cc derivato da quello della Simca 1100 GLX e ES) e GLS (con motore di 1294 cc derivato da quello della Simca 1307 GLS che non è improbabile venga lievemente maggiorato per il mercato italiano, in funzione delle nuove norme sui limiti di velocità).

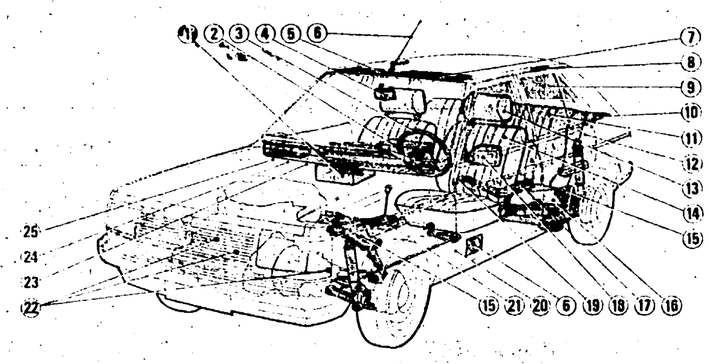
Il motore di 1,1 litri ha una potenza massima di 60 CV DGM, una coppia massima di 9 kgm ed un consumo convenzionale alla velocità di 90 km orari di 6,6 litri ogni 100 km. Quello di 1,3 litri ha una potenza massima di 68 CV, coppia massima di 10,8 kgm ed un consumo convenzionale a 90 orari di 6,4 litri per 100 chilometri.

Molto interessante il sistema di accensione adottato per questi collaudatissimi motori. L'accensione è infatti del tipo transistorizzato a «effetto Hall» con distributore senza contatti (puntine platinate). Utilizza una tensione ai poli di un cristallo, sotto l'effetto di una variazione di campo magnetico. Questa tensione è amplificata da un complesso elettronico, che permette di aumentare del 40% la tensione al momento della messa in moto, facilitando così l'avviamento del motore anche nelle condizioni più difficili.

Notevole, nella Horizon, la capacità di trasporto bagagli che può arrivare sino a 1200 dmc con l'abbattimento dei sedili posteriori.

La linea della Horizon, a giudicare dalle fotografie, non si discosta granchè da quella di molte vetture concorrenti; notevoli, stando alla documentazione fornita dalla Casa, equipaggiamenti e confort, tanto più che molti degli equipaggiamenti sono di serie. Le tre versioni della Horizon — che a seconda della cilindrata raggiungono i 148 e i 155 chilometri orari — hanno il servofreno di serie e saranno disponibili in 14 colori, di cui 6 metallizzati.

Nessuna notizia, ancora, sul prezzo delle Horizon tranne la solita assicurazione: sarà concorrenziale.



Nel disegno qui sopra sono illustrati gli equipaggiamenti che rendono la Horizon particolarmente confortevole:

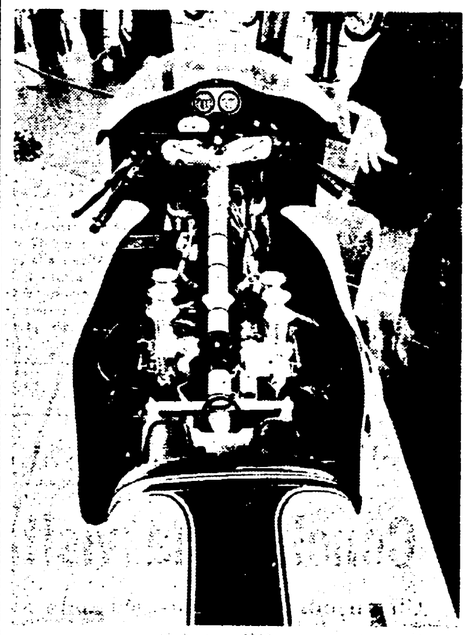
1) Climatizzatore a grande portata e ventilatore a tre velocità (comandi illuminati); 2) Plancia portastrumenti con spie e comandi illuminati; 3) Volante imbottito monorazza; 4) Retrovisore interno antiabbagliamento; 5) Plafoniera con lampada per leggere le carte °°°; 6) Predisposizione autoradio con altoparlanti nelle portiere, antenna, ecc. °°; 7) Due alette parasole orientabili con specchietto di cortesia lato passeggero; 8) Maniglie interne passeggero anteriore °° passeggeri posteriori °°°; 9) Apertura portellone posteriore con blocchetto serratura ruotante assistita da martinetto a gas; 10) Piano portaoggetti sollevabile e ripiegabile dietro lo schienale del sedile posteriore; 11) Sedile posteriore ribaltabile che forma piano di carico; 12) Illuminazione bagagliaio °°°; 13) Appoggiatesta regolabili in altezza reversibili °°°; 14) Sedili anteriori separati regolabili e con schienale reclinabile; 15) Sospensione anteriore e posteriore ad ampia oscillazione e flessibilità con ammortizzatori a doppio effetto; 16) Posacenere porte posteriori; 17) Appoggiagomiti porte anteriori e posteriori; 18) Retrovisore esterno regolabile dall'interno °°; 19) Impugnatura delle porte anteriori di tipo anatomico °°°; 20) Pavimento ricoperto di moquette; 21) Consolle centrale °°; 22) Sospensioni del motore a tre punti che consentono un ottimo filtraggio dei rumori e delle vibrazioni; 23) Orologio elettrico o digitale illuminato °°°; 24) Piani portaoggetti sotto il cruscotto lato guidatore e lato passeggero; 25) Cassetto °°.

**** di serie su GL e GLS; *** di serie su GLS.**

Parteciperà alle gare di durata

Una sei cilindri della Laverda

Il prototipo della motocicletta è stato esposto al Salone di Milano



Fra le novità di rilievo al Salone del ciclo e motociclo di Milano conclusosi in questi giorni, ha fatto spicco una Laverda da competizione, di 1000 cc, con motore a 6 cilindri disposti a V raffreddati ad acqua. Questo modello non ha nulla a che vedere con la normale produzione di serie della casa di Breganze. E' stato progettato ex-novo per essere impiegato nelle estenuanti gare di durata, come il Bol d'Or, che si disputa ogni anno sul circuito francese di Le Mans. Fino ad oggi queste gare sono state ottimi banchi di prova per gli accessori che poi si vedono normalmente montati sulle maximoto di serie. Nel caso della Laverda 1000, invece, ci troviamo di fronte a un nuovo livello di sperimentazione: non più soltanto di accessori ma di un'intera motocicletta.

Il nuovo sei cilindri della Laverda monta anteriormente due radiatori. Sulla carenatura ci sono dei fori: sul frontale per far entrare l'aria nei radiatori e lateralmente per farla uscire (questo sistema ricorda quello adottato dai bolidi di Formula 1). I sei carburatori in posizione verticale conferiscono al propulsore *(nella foto)* un aspetto automobilistico. Nonostante ciò le dimensioni del motore sono sorprendentemente contenute. La trasmissione è a cardano: data la potenza esorbitante (140 cavalli al banco) offre maggiori garanzie rispetto alla catena. Tre freni a disco e copertone posteriore di tipo «slick» (a battistrada liscio) completano l'equipaggiamento spiccatamente «corsaiolo» di questo purosangue.

S. L. V.

Messe in commercio dalla Marelli

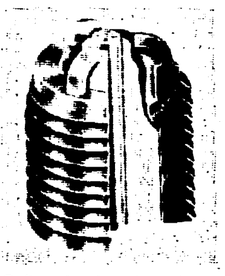
Utili le candele al platino-iridio

Assicurano un maggiore rendimento ai motori a larga escursione di potenza

La candela è una delle parti-chiave di un motore: fornisce la scintilla indispensabile per fare esplodere la miscela di benzina e ossigeno; porta nella camera di scoppio, per milioni e milioni di volte, quella minuscola «fiammella» senza la quale il motore non avrebbe vita. Ma proprio la candela, che è l'artefice principale della serie di esplosioni controllate che danno moto ai pistoni, è anche la prima a pagarne le conseguenze: sottoposto a temperature elevatissime, questo cilindretto di ceramica e metallo ha spesso vita breve, particolarmente nei motori a due tempi, che uniscono alle elevate sollecitazioni termiche il brutto vizio di lasciare incombusta, soprattutto a basso regime di giri, una certa quantità d'olio, che va subito ad imbrattare la candela.

Qualunque meccanico, sia d'auto che di motociclette, conosce benissimo la particolare vulnerabilità delle candele. E capita così molto spesso che sian le candele, a torto o a ragione, a prendersi le colpe dei più svariati difetti del motore, venendo così sostituite. Tipico il caso dei motori con una cattiva carburazione: le candele sono tra le prime a risentirne, si imbrattano e vengono cambiate. Ma dopo poche centinaia di chilometri il problema si ripresenta, perchè non si è rimossa la causa reale del funzionamento difettoso del propulsore.

La Magneti Marelli, una delle produttrici di candele più affermate nel mondo (ha aperto recentemente uno stabilimento a Formosa) vanta un'esperienza notevole soprattutto sui motori a due tempi (per motocicli o per fuoribordo). Appunto sulla base di questa esperienza, alimentata soprattutto dalle competizioni, la Magneti Marelli ha introdotto sul mercato alcuni tipi di candele con elettrodo al platino-iridio; la caratteristica principale di queste nuove candele sta nella loro grande versatilità. Il che significa facilità di avviamento a freddo, ottima resa a qualunque regime di giri, grande resistenza dell'elettrodo agli attacchi del piombo (contenuto come additivo in quasi tutte le benzine) e dell'erosione elettrica: in conclusione, una maggiore durata e un migliore rendimento.



Radice, vista in sezione, di una candela Marelli con elettrodi al platino.

Questo tipo di candela è particolarmente indicato per i motori a larga escursione di potenza, come quelli montati sulle moto da cross e regolarità. Quasi la totalità delle Case motociclistiche italiane e alcune Case straniere hanno adottato la nuova candela Marelli al platino-iridio sia sulle macchine da competizione che su quelle di normale produzione di serie.

M. S.

● Nel mese di ottobre la Fiat ha venduto all'estero circa 42.000 autovetture, con un aumento del 14,5% sul mese di ottobre dello scorso anno (36.700 unità). Gli incrementi più significativi, anche per l'importanza del mercato si sono verificati in Germania dove sono state immatricolate 9.250 vetture contro le 6.800 del 1976 (+35,7%) e in Gran Bretagna (4.960 vetture contro 3.900; + 26,6%). In termini percentuali, di rilievo i risultati in Austria (+ 76,6%), in Grecia (+58%) e in Norvegia (+26,8%). In totale nel periodo gennaio-ottobre, la Fiat ha venduto all'estero 466.000 vetture, contro 435.000 nel 1976. Di queste, 389.000 sono state vendute in Europa (contro 370.000 nel 1976), 61.000 negli Stati Uniti (contro 52.000), 16.000 negli altri paesi (contro 12.000). Tra i modelli, al primo posto è ancora la 127 che rappresenta attualmente il 25% delle vendite Fiat all'estero, seguita dalla 131 (23%) e dalla 128 (18%).

Rubrica a cura di Fernando Strambaci

Come avviare l'auto quando fa freddo

Con il freddo che quest'anno sembra farsi particolarmente sentire, migliaia di automobilisti avranno seri problemi di avviamento. Possono quindi essere utili le conclusioni a cui sono arrivati i tecnici della Champion Spark Plug Company durante una serie di prove di motori in clima rigido.

A temperatura zero, per esempio, una batteria completamente carica eroga solo il 60% dell'energia immagazzinata. Inoltre, l'olio del motore diventa più denso ed è di peso per le parti mobili. Il motore funziona a regime più lento e anche il voltaggio disponibile per l'accensione diminuisce. Per di più, alle basse temperature, il carburante non si «polverizza» con la medesima rapidità. Perciò, sommando tutti questi fattori tra di loro, non ci si può meravigliare se in queste condizioni atmosferiche alcuni automobilisti non riescono ad avviare il motore.

Ecco quindi alcuni suggerimenti utili per avviare l'automobile quando il termometro scende.

1) In auto con cambio manuale, mettere in folle e premere la frizione. In tal modo il motorino d'avviamento non deve sobbarcarsi lo sforzo di convogliare l'olio nel cambio;

2) Spegnere tutti gli accessori, quali la radio, l'elettroventilatore, le luci e il tergicristallo prima di girare la chiavetta, in modo che il motorino d'avviamento riceva la tensione disponibile;

3) Quando c'è lo starter automatico inserirlo premendo l'acceleratore a metà e quindi rilasciandolo;

4) Premere una o due volte l'acceleratore per immettere un po' di carburante nei cilindri;

5) Tenere l'acceleratore a metà corsa mentre il motorino d'avviamento si mette in funzione. Ciò favorirà l'afflusso dell'aria e del carburante fino ai cilindri;

6) Azionare brevemente il motorino d'avviamento. Le «grattate» ne provocano il surriscaldamento e scaricano eccessivamente la batteria.

Oltre a ciò, naturalmente, è bene assicurarsi che l'impianto di accensione, compresi le candele, i contatti, il condensatore, la bobina, la batteria, sia in perfette condizioni.