il campionato di basket

Canturini imbrigliati da una Xerox in forma smagliante: 85-91

Un malore blocca Lienhard e la Gabetti segna il passo

L'indolenzimento al tallone sinistro ha privato l'atteso confronto di un sicuro protagonista

XEROX: Maggiotto (4), Rodà (10), Guidali, Jura (29), Serafini (20), Rancati (12), Lauriscki (18). Non entrati: Pampana, Maccheroni e Brambilla. All.: Guerrieri.

GABETTI: Recalcati (14), Meneghel (4), Della Fiori (26), Tombolato (4), Wingo (16), Lienhard, Marzorati (15), Gergati (6). Non entrati: Bargna e Brambilla. All.: Taurisano.

ARBITRI: Mattolini e Fiorito di Roma.

NOTE: tiri liberi 7 su 12 per la Xerox; 11 su 14 per la Gabetti. Usciti per raggiunto limite di falli nel corso del secondo tempo: Serafini al 17' (87-82) e Wingo al 18' (85-91). Spalti gremiti ma il Palalido non ha fatto registrare il tutto esaurito: 4500 spettatori circa.

MILANO — *Le ha tentate tutte il povero Taurisano, ma non c'è proprio stato nulla da fare: la sua Gabetti ha dovuto lasciare il Palalido con una sconfitta che gli lascia l'amaro in bocca. Ha dunque vinto la Xerox, e meritatamente dobbiamo aggiungere: 93 a 85 il risultato finale al termine di un confronto ricco di motivi interessanti e dal livello agonistico di prim'ordine. Se ha una cosa da rimproverarsi il «barba-Tau» è che non ha potuto avvalersi del sempre notevole apporto di Bob Lienhard, bloccato in panchina, eccezion fatta per una fugace apparizione sul parquet nel primo tempo, da un fastidioso indolenzimento al tallone del piede sinistro. E, si sa, concedere agli avversari l'abbuono di non poter disporre sotto i tabelloni dei centimetri di un pivot come Lienhard, costituisce un vantaggio di notevole entità.*

La Xerox ha saputo approfittare dell'handicap che ha condizionato il rendimento dei canturini ed ha incamerato due punticini che valgono davvero doppio. Tutti i bianco-azzurri hanno profuso il massimo dell'impegno ed hanno sempre saputo mettere alle corde i più quotati canturini. Rodà ha vinto il confronto diretto con Pierluigi Marzorati; Maggiotto e Rancati sono stati in grado di dargli sempre manforte e poi i soliti Jura, Lauriscki e Serafini hanno spradoneggiato sotto le plance.

La Gabetti, però, è sempre stata in partita e solo negli ultimi minuti di gioco non è riuscita a riagganciare gli avversari (impresa che aveva ripetuto più volte nel corso del match) palesando una certa carenza di mordente e lasciando così via libera ad una Xerox galvanizzata ed in salute più che mai.

Uno sguardo agli appunti. Non potendo disporre come vorrebbe di Lienhard, Taurisano spedisce in campo un quintetto inedito: Meneghel, Della Fiori, Tombolato, Wingo e Marzorati. Rodà ha un contrattempo per via di una maglietta non regolamentare e così Guerrieri oppone ai canturini Maggiotto, Guidali, Jura, Serafini e Lauriscki. Entrambe le squadre adottano la difesa individuale con Della Fiori che controlla Jura, Tombolato su Serafini e Wingo a giostrare nella zona di Lauriscki. Marcamenti immutati anche sul fronte dei padroni di casa.

L'avvio premia la Xerox (16 a 8 al 5'), ma la Gabetti non si lascia sorprendere e al settimo concretizza il primo inseguimento (17-16) totalizzando in 120 secondi un parziale di 9 a 0. Il passaggio dalla difesa a uomo ad una «zona» 2-1-2 dà i suoi frutti.

Rodà preleva Maggiotto e anche Guerrieri dispone i suoi a zona: il movimento in campo subisce un brusco rallentamento, ma al 15' la Xerox è nuovamente in fuga (37-31) e chiude il primo tempo con quattro punti di vantaggio: 45-41. La Gabetti, nonostante sia ancora a ridosso degli scatenati avversari, si dimostra pasticciona e le percentuali al tiro sono addirittura disastrose: 4 su 10 per Della Fiori, 3 su 8 per Marzorati, che eccede in azioni personali anzichè suggerire come sa fare schemi efficaci.

L'avvio di ripresa premia i canturini, ma i milanesi dopo un attimo di sbandamento riprendono saldamente in mano le sorti dell'incontro: Jura non conosce avversari sotto i tabelloni e Serafini prende a «centrare» da tutte le posizioni. La Gabetti si riporta nuovamente sotto e a 2' e 31" dallo squillo della sirena lo svantaggio è di soli tre punti (84-87), ma il finale è tutto a favore della Xerox ed il punteggio si blocca alla fine delle ostilità sul punteggio di 91 a 85 a suo favore.

Angelo Zomegnan

Mobilgirgi-Sinudyne (78-54)

L'«asso» Morse spopola a Varese

Bob Morse si riconferma colonna del basket varesino.

MOBILGIRGI: Zanatta (4), Morse (34), Ossola, Meneghin (5), Bisson (11), Yelverton (22), Campiglio (2); n.e.: Rossetti, Bechini, Rusconi.

SINUDYNE: Caglieris (6), Roche (4), Martini, Bonamico (6), Villalta (16), Driscoll (16), Bertolotti (2), Antonelli (4); n.e.: Baraldi e Pedrotti.

ARBITRI: Gorlato di Udine e Zanon di Venezia.

NOTE: Tiri liberi: Mobilgirgi 8 su 13; Sinudyne 10 su 14. Usciti per cinque falli: Bonamico 6', Yelverton 19' della ripresa. Spettatori 5000.

99-87 per i milanesi

Cinzano super Pagnossin k.o.

PAGNOSSIN: Savio (16), Garrett (27), Soro (2), Ardessi (8), Fortunato, Laing (16), Flebus (2), Bruni (16). Non entrati: Puntin e Antonucci. All.: Benvenuti.

CINZANO: D'Antoni (11), Boselli F. (4), Boselli D., Ferracini (14), Hansen (12), Vecchiato (10), Bianchi (24), Silvester (24). Non entrati: Gallinari e Friz. All.: Faina.

ARBITRI: Pinto e Teofili di Roma.

NOTE: tiri liberi per la Pagnossin 13 su 17; per il Cinzano 17 su 27. Usciti per cinque falli nella ripresa: Vecchiato sul 93-77; Bruni sull'85-97; Garrett sull'87-97. Spettatori 5600.

SERVIZIO

GORIZIA — Con la vittoria sulla Pagnossin il Cinzano ha le carte in regola per ben sperare in una qualificazione alla poule finale. I milanesi hanno dimostrato anche sul campo di Gorizia di essere quella bella squadra ammirata prima della partita di ieri. La loro vittoria è stata costruita mattone su mattone e con un gioco redditizio che ha messo la museruola agli scialbi goriziani. Senza nulla togliere alla magnifica impresa del Cinzano, dobbiamo rilevare però che i due arbitri con le loro decisioni cervellotiche, hanno influito ai venti per cento sul risultato finale danneggiando in maniera sfacciata i locali. La Pagnossin vista contro la Cinzano ci è sembrata una compagine senza idee e gioco.

Savio e compagni si sono subito lasciati staccare senza opporre la benchè minima resistenza all'asfissiante gioco del Cinzano che ha saputo azzeccare la marcatura giusta per Garrett e Laing e per i goriziani è stata subito notte mentre il punteggio saliva sempre di più per gli ospiti che hanno messo in mostra un D'Antoni regista che Primo dovrebbe tenere sott'occhio per la nazionale maggiore.

La cronaca.

La Pagnossin schiera Savio, Garrett, Laing, Bruni e Ardessi.

Il Cinzano manda in campo D'Antoni, Vecchiatto, Bianchi, Silvester e Hansen. Partono a razzo gli ospiti che in pochi minuti dilagano e sembrano i padroni assoluti della situazione perchè la Pagnossin non fa nulla per rimontare. Al 5' 6-12; al 10' 16-23; al 15' 28-39.

Il tempo si chiude con il punteggio di 56 a 38 per la Cinzano.

Ripresa della stessa marca del primo tempo e con leggero scatto in avanti dei locali che si vedono danneggiati dalla coppia arbitrale in modo netto. Ma il Cinzano sembra non accorgersi del ritorno della Pagnossin e Bianchi, Silvester e Hansen macinano punti su punti 50 a 68 al 5'; 60 a 80 al 10', per arrivare al 15' al punteggio di 73 a 91.

Qui la partita non ha più storia perchè il Cinzano controlla la gara tenendo a lungo il pallone e tirando solo quando è necessario. Al fischio finale degli arbitri il Cinzano batte la Pagnossin per 99 a 87.

Manlio Menichino

Prima vittoria casalinga contro la Canon (81-79)

Emerson di misura proprio in finale

A 18" dal fischio il canestro-salvataggio di Francescatto

EMERSON: Gualco (16), Salvaneschi (14), Stahl (17), Natali (8), Carraria (2), Marquinho (20), Francescatto (4). Non entrati Buscaglia, Mottini e Comparini.

CANON: Carraro (20), Walk (17), Dordei (7), Pierle (4), Suttle (4), Giacon (5), Gratton (4), Gorghetto (19). Non entrati Zennaro, Silvestrin.

ARBITRI: Filippone e Maggiore, di Roma.

DALLA REDAZIONE

GENOVA — Prima e sofferta vittoria casalinga dell'Emerson che ha così rotto il ghiaccio, dopo essere riuscita a conquistare i primi suoi due punti in campionato in una gara in trasferta. Una vittoria importante per la squadra genovese che sembra aver ritrovato il morale e la forza, anche se si espone ancora a sbandamenti che rischiano di compromettere quanto realizzato nel corso dell'incontro. E la vittoria è venuta proprio sul fiato degli ultimi secondi (così come aveva perso quella con la Xerox) dopo che i gialloblù dell'Emerson erano stati in vantaggio di ben 18 punti.

Già dall'avvio la squadra genovese aveva preso d'infilata i più titolati avversari e al secondo minuto conduceva per 6 a 2: la Canon reagiva e dopo un minuto e mezzo riusciva a raggiungere l'Emerson e quindi a condurre, sino ad avere un vantaggio massimo di 4 punti (10 a 6 al quinto minuto per la Canon). Ma si trattava di un fuoco di paglia perchè lentamente la squadra di casa riprendeva saldamente in mano le redini dell'incontro e riprendeva a condurre, senza più essere impensierita dai veneti. Un vantaggio che cresceva gradualmente sino a raggiungere, appunto alla fine del primo tempo, i 18 punti (47 a 29).

All'inizio della ripresa l'Emerson sembrava però trasformata: mentre prima aveva una percentuale molto alta da fuori e abbastanza buona sotto canestro, inanellava una serie di errori in fase conclusiva e nell'impostazione in contropiede, che favoriva il recupero della Canon. Dopo poco meno di quattro minuti il vantaggio era ridotto a sette punti e poi a cinque e questa alternanza si prolungava sino a tre minuti dalla fine allorchè la Canon premeva ulteriormente sull'acceleratore, specie dopo l'uscita per cinque falli di Salvaneschi, riducendo il distacco a tre punti e poi a 18 secondi dalla fine portandosi in parità (79 a 79).

Ma questa volta l'Emerson aveva la forza di reagire e ad otto secondi dal termine Francescatto centrava il canestro della vittoria, con Carraro che a due secondi dal fischio falliva a sua volta l'opportunità per strappare il pareggio.

Sergio Veccia

Solo un punto tra Alco e Brill (75-74)

Polesello risolve una gara mediocre

La vittoria dei bolognesi è venuta dall'ultimo tiro

ALCO: Valenti, Orlandi (8), Casanova (2), Cummings (28), Arrigoni, Sarra, Ferro, Raffaelli (18), Benelli (4), Polesello (15).

BRILL: Ferrello (19), Evans, Gilroldi (2), Ligia, Lucarelli (12), Romano (2), Serra (2), Fuidokas (25), Ward (12), D'Urbano.

ARBITRI: Totaro e Guglielmo.

NOTE: tiri liberi: 9 su 15 per l'Alco; 10 su 15 per il Brill.

BOLOGNA — *Ancora basket mediocre al Palasport di Bologna dove l'Alco proprio all'ultimo secondo è riuscita a vincere per 75 a 74 l'insipido match con il Brill.*

Infatti all'ultimo istante della contesa le squadre erano in parità: 74 a 74, in possesso del pallone era Raffaelli che tentava il tiro fallendolo, sul rimbalzo Ward commetteva fallo su Polesello: il giocatore dell'Alco battera tre tiri cogliendo una sola volta il canestro, ma il punto era sufficiente per dare il successo alla propria squadra.

A parte questo pizzico di emozione l'incontro non ha detto praticamente niente per cui la gente ha seguito con indifferenza le varie fasi.

Solo inizialmente l'Alco ha fatto vedere qualcosa (13 a 8 per i padroni di casa dopo cinque minuti), poi il Brill recuperava e il punteggio si manterrà costantemente in equilibrio. Il primo tempo si concludera con l'Alco in testa per 40 a 39.

Equilibrio pure nella ripresa poi il brivido finale e la faticata vittoria dell'Alco.

Risultati e classifiche

RISULTATI E CLASSIFICHE

«A 1»: Alco-Brill 75-74 (40-39); Emerson-Canon 81-79 (47-29); Fernet Tonic-Perugina Jeans 90-71 (42-34) giocata sabato; Mobilgirgi-Sinudyne 78-54 (33-30); Cinzano-Pagnossin 99-87 (56-38); Xerox-Gabetti 93-85 (45-41).

CLASSIFICA: Gabetti 16; Sinudyne, Mobilgirgi e Xerox 14; Pagnossin 12; Canon e Cinzano 10; Perugina Jeans e Fernet Tonic 8; Brill 6; Alco ed Emerson 4.

«A 2»: Altbea - Scavolini 94 - 83 (33-38); Chinamartini-Gis 92-87 (49-46); Jollycolombani-Mobiam 81-74 (36-30); Eldorado-Mecap 91-88 (34-40); Pintinox-Saporì 85-67 (42-30); Hurlingham-Vidal 73-68 (43-29).

CLASSIFICA: Altbea 18; Mecap, Saporì, Jollycolombani e Pintinox 12; Mobiam, Eldorado, Chinamartini e Hurlingham 10; Scavolini 6; Vidal e Gis 4.

Nei 200 s.l.

Paolo Revelli straccia tutti

BERLINO — Affermazione di Paolo Revelli nella seconda e conclusiva giornata del Festival del nuoto di Berlino Est. L'azzurro si è aggiudicato i 200 stile libero in 1'56"58, precedendo l'olandese Van Der Kuil (1'56"93) ed il tedesco federale Wennmann (1'57"36).

motori

La commercializzazione in Italia prevista per gennaio

A benzina e con un Diesel Peugeot arrivano le nuove Ford Granada

Le ragioni di un ritardo - Sarà importata solo una parte dei modelli della gamma - Carrozzeria ridisegnata - Equipaggiamenti molto sofisticati sulle vetture di maggiore cilindrata

In molti Paesi europei sono già in circolazione da un paio di mesi; da noi saranno messe in vendita il prossimo gennaio. Il ritardo della commercializzazione in Italia delle nuove Ford Granada (850.000 vetture vendute dal 1972) è dovuto alla preoccupazione di immettere sul mercato contemporaneamente alle versioni a benzina, anche le versioni a gasolio, dal momento che chi ha bisogno di grosse vetture tende ormai ad orientarsi sul Diesel per evidenti ragioni di economia.

L'aspetto singolare di questa operazione commerciale, più che comprensibile, sta nel fatto che per le Granada la Ford (che pure ha una vastissima esperienza in fatto di motori a gasolio) ha pensato bene di utilizzare il motore Diesel Peugeot 4.90. Si tratta di un propulsore progettato in modo specifico per le autovetture ed è quindi, oltre che potente e sicuro, anche leggero. Ciò ha permesso alla Ford di risolvere il problema senza affrontare le spese di progettazione di un motore ad hoc anche se ha dovuto apportare alcune modifiche al Peugeot 4.90 per adattarlo alla Granada. D'altra parte, ha informato la Casa, la produzione di Diesel nei suoi stabilimenti è appena sufficiente a coprire le richieste per i veicoli industriali, proprio in un momento in cui la richiesta in Europa di autovetture con motore Diesel tende a salire, tanto che, si prevede, passeranno dalle 250.000 unità del 1975 al mezzo milione di unità del 1980.

Anche nella scelta dei modelli da importare in Italia la Ford ha tenuto conto delle caratteristiche del mercato. Così, mentre l'intera gamma delle nuove Granada si articola su 9 modelli a benzina e a gasolio con quattro diversi equipaggiamenti (base, L, GL e Ghia) le vetture che saranno commercializzate in Italia sono soltanto: 1900 Diesel, 1900 L Diesel, 2000 GL benzina, 2000 Ghia benzina, 2800 Ghia benzina, a parte la versione Station Wagon che verrà offerta con motore 2000 a benzina nei modelli L e GL.

La Ford Italia, a questo proposito, fa notare che i motori 2000 hanno in effetti una cilindrata di 1993 cc, quindi al di sotto della linea di demarcazione che fa scattare l'aliquota superiore dell'IVA. Tutti i modelli, ad eccezione del 1900 Diesel che ha solo il cambio manuale, sono disponibili con cambio manuale oppure automatico (quest'ultimo è l'ormai rinomato ed apprezzato Ford C3 prodotto a Bordeaux). Il propulsore 2000 è un quattro cilindri in linea con albero a camme in testa in grado di erogare 99 HP DIN, mentre il 2800 è un sei cilindri a V con una potenza di 135 HP. I Diesel hanno rispettivamente una potenza di 54 HP e di 63 HP a 4500 giri.

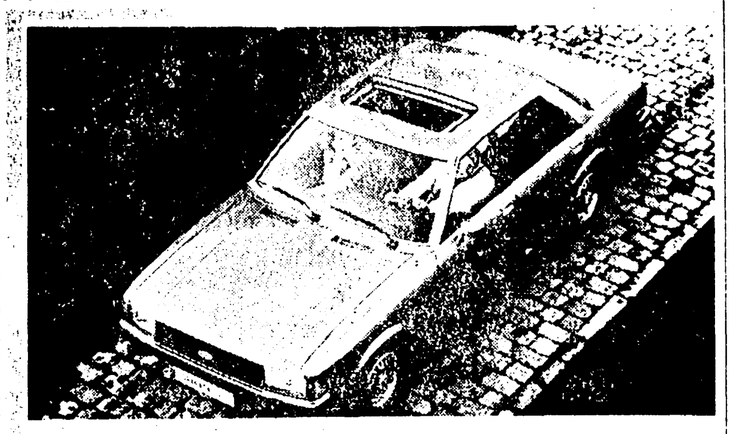
Per le nuove Granada la carrozzeria è stata completamente ridisegnata per cui la vettura si presenta più bassa, più aerodinamica e più spaziosa della serie precedente. La visibilità è maggiore su ogni lato grazie ad una più ampia superficie vetrata e al profilo molto basso del cofano anteriore. Anche la griglia e la fanaleria anteriore e posteriore sono di concezione completamente nuova.

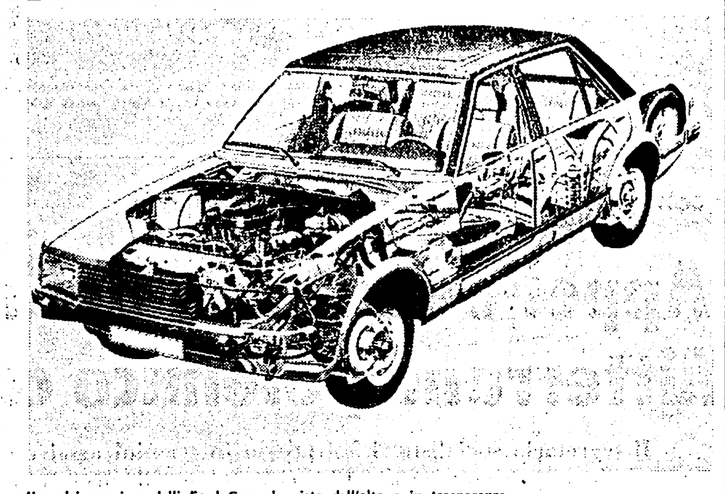
Gli equipaggiamenti delle Granada variano naturalmente a seconda dei modelli. In ogni caso la strumentazione è sempre adeguata a vetture di questo livello e in qualche caso è molto sofisticata.

Non possiamo qui, naturalmente, scendere in molti particolari; bastino alcuni esempi dei dispositivi che equipaggiano i modelli più lussuosi: bloccaggio delle serrature delle porte e del vano bagagli azionabile centralmente dal conducente; alzacristalli elettrico con comando sulla consolle che divide i due sedili anteriori; autoradio (progettata presso il Centro spaziale della Ford), dotata di sintonizzatore automatico, quattro altoparlanti (quindi sistema stereo) e tasto miscelatore; l'antenna della radio si solleva automaticamente al momento dell'accensione e rientra allorché la radio viene spenta.

Tra i risultati ottenuti con il nuovo disegno della carrozzeria rimarchevole il fatto che è migliorato il coefficiente di penetrazione il che, unito ad una calibratura ottimale dei motori, ha consentito di ridurre mediamente del 10 per cento il consumo di carburante.

Per le prestazioni basti ricordare che vanno da un minimo di 130 km orari (con 29,9 secondi necessari per passare da 0 a 100 km orari) con il 1900 Diesel ai 194 orari (con 9,4 secondi per passare da 0 a 100 km orari) con il 2800 Ghia a benzina. I prezzi delle nuove Granada non sono stati ancora annunciati, anche se la Ford la definisce una «economica vettura di lusso».





Uno dei nuovi modelli Ford Granada visto dall'alto e in trasparenza.

Sulle auto in circolazione

Un terzo dei motori non è a punto

Così si consuma il 10-20 per cento di benzina in più

Forse solo pochi automobilisti si rendono conto dell'importanza di una buona messa a punto del motore ai fini del consumo, e che ad esempio l'esatta taratura di alcuni organi dell'accensione, della carburazione e della distribuzione può far ottenere risparmi di combustibile anche dell'ordine del 10-20 per cento.

A questo proposito sono significativi i risultati di un'indagine eseguita recentemente dall'ACI e dalla Mobil su alcune migliaia di vetture in Italia, in base alla quale è risultato che il 38,7 per cento delle vetture in circolazione ha le candele da sostituire, il 30,6 per cento i contatti del distributore non regolati, e il 36,2 per cento l'anticipo non a punto.

Per aiutare gli automobilisti ad inquadrare correttamente il problema dei consumi, e contribuire alla loro riduzione, la FIAT ha varato una nuova iniziativa che si svolge parallelamente all'operazione «Guidare più sicuri».

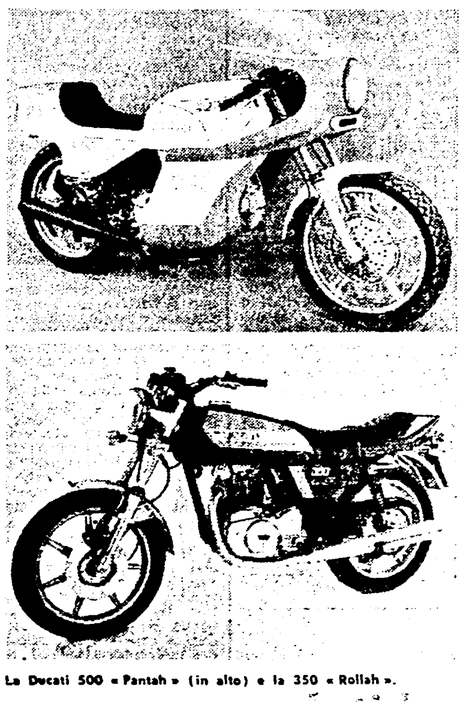
Circa 200.000 possessori di vetture FIAT hanno ricevuto un pieghevole che illustra le cause principali di aumento del consumo e con il quale li si invita a far controllare la loro automobile presso un punto qualsiasi della rete FIAT in Italia.

Le operazioni di controllo e messa a punto verranno effettuate a un prezzo prefissato che va dalle 6.500 lire per la «126» alle 12.500 lire per la «132»; comprendono il controllo e la registrazione delle punterie, la pulizia del carburatore e la regolazione del livello della vaschetta, il controllo delle condizioni del filtro aria, il controllo dello stato delle candele, la pulizia e la regolazione del contatto ruttore, la regolazione dell'anticipo dell'accensione.

La partecipazione della Ducati al Salone di Milano

Le idee e le motociclette eccellenti non bastano a conquistare i mercati

La novità più ghiotta presentata dalla Casa di Borgo Panigale: la 500 «Pantah» destinata alle competizioni per derivate di serie



La Ducati 500 «Pantah» (in alto) e la 350 «Rollah».

La Ducati di Bologna (da qualche tempo entrata a far parte delle Partecipazioni statali, gruppo EFIM), come quasi tutte le case motociclistiche italiane, ad eccezione del gruppo De Tomaso e della Piaggio, attraversa da parecchi anni una crisi produttiva e di mercato che non rispecchia in nessun modo il suo potenziale tecnico. Il discorso è sempre quello: le idee ci sono, i progetti interessanti non mancano. Manca la capacità di concentrare gli sforzi produttivi su alcuni modelli che potrebbero «sfondare».

Anche all'ultimo Salone di Milano la casa di Borgo Panigale ha presentato numerose novità, tutte interessanti e tutte in linea con le moderne esigenze del mercato motociclistico; resta da vedere quante di queste moto verranno commercializzate in grande serie, mettendo i concessionari in condizione di assistere adeguatamente gli eventuali aquirenti.

Accanto a una gamma completa (modelli turistici e sportivi) delle 350-500 equipaggiate con il motore bicilindrico frontemarcia a quattro tempi e delle «maxi» con motore bicilindrico a «L», la Ducati ha portato al salone due indovinate monocilindriche: la 350 «Rollah» da strada e la 350 «Utah» da fuoristrada. Il propulsore è identico per i due modelli: monocilindrico superquadro quattro tempi, con la distribuzione desmodromica che ha reso celebre nel mondo la casa di Borgo Panigale; 27 cavalli a 7000 giri, accensione elettronica, avviamento elettrico.

Nel modello da strada il telaio è un monoculla aperto, con forcella e ammortizzatori Marzocchi, ruote in lega leggera, freno a disco anteriore, faro allo iodio, peso 155 chili. Lo styling è molto bello e slanciato (anche se il giudizio è sempre soggettivo), le rifiniture discrete. Il prezzo non è stato comunicato.

La «Utah» da fuoristrada è la classica moto «tout-terrain» che incontra i favori del mercato americano, verso il quale la Ducati ha sempre avuto un occhio particolare. Telaio a doppio culla chiusa, ammortizzatore posteriore «monocross» (cioè unico, posto sotto la sella), doppio freno a disco anteriore e a disco singolo posteriore, ruote in lega leggera, 145 chili di peso: prezzo non comunicato. Questa moto, che può essere considerata l'erede della fortunata serie «scrambler», presenta soluzioni tecniche e stilistiche molto interessanti. I tre freni a disco dimostrano come la 350 «Utah» sia stata concepita anche per un uso stradistico, come richiede un modello «tout-terrain». Restano una incognita gli effetti che un apparato frenante così esuberante può avere nella guida sullo sterrato e sui terreni impervi, dove, come è noto, la frenata deve essere sempre dolcissima per evitare sbandate e voli.

Altra novità Ducati al Salone — tecnicamente la più «ghiotta», anche se riguarda solo il ristretto numero di motociclisti interessati alle gare per derivate di serie — è la 500 «Pantah», dotata dell'eccellente motore bicilindrico a «L» ideato anni fa dall'ingegner Taglioni per la famosa 750 sportiva che vinse la prima edizione della «Duecento miglia» di Imola con Paul Smart e Bruno Spaggiari.

La «Pantah» è una motocicletta tipicamente sportiva, con telaio a traliccio, motore sospeso e forellone fulcrato sul motore per dare maggiore rigidità in curva, ammortizzatori a gas, ruote in lega al magnesio, freni idroconici Campagnolo (sperimentati sulle moto da cross nelle competizioni), scarichi a trombone.

Il motore è un vero «pezzo forte»: elastico, equilibrato, quasi esente da vibrazioni, questo bicilindrico a distribuzione desmodromica eroga la bellezza di 70 cavalli a 11.000 giri. I carburatori sono due Dell'Orto da 40... con tanti auguri per il consumo di benzina.

La «Pantah» monta una sella monoposto da corsa e una bellissima carenatura, snella e filante. Il prezzo, non ancora comunicato, dovrebbe essere salato: d'altronde la moto, allestita appositamente per le gare delle derivate di serie, ha contenuti tecnologici molto elevati. La vedremo all'opera sulle piste nella prossima stagione.

In conclusione, la Ducati ha dato conferma al Salone di Milano di essere perfettamente in linea, sul piano delle intenzioni, con la concorrenza giapponese. Vedremo se questa industria saprà rispettare anche sui mercati (magari potenziando l'esigua rete di concessionari...) i suoi ambiziosi programmi.

m. s.

Sulle strade aumenteranno i controlli

Troppi francesi guidano in stato di ubriachezza

Il persistere, nonostante i limiti di velocità imposti agli automobilisti, di un elevatissimo tasso di incidenti stradali, provocherà in Francia il ricorso a nuove misure di protezione degli utenti.

Preso atto di un bilancio della politica di sicurezza stradale, il presidente Giscard d'Estaing ha posto l'accento in Consiglio dei ministri sull'imperiosa necessità di «continuare a lottare contro il flagello degli incidenti stradali e, in particolare contro la guida irresponsabile in stato di ubriachezza».

In una dichiarazione fatta successivamente alla televisione, il ministro dell'Interno Christian Bonnet ha preannunciato il moltiplicarsi dei controlli sulle strade per individuare gli automobilisti che non rispettano le norme che impongono di essere sobri durante la guida.

Egli ha precisato inoltre che precise disposizioni al riguardo figureranno in un emendamento governativo alla proposta di legge per un'aggravamento delle pene incorse da chi guidi in stato di ubriachezza.

Rubrica a cura di Fernando Strambaci