Senza fortuna la corsa «privata» di Bernie Ecclestone

Dalla ecatombe del «Jarama» emerge uno «zoppicante» Jones

Una assurda manovra di Laffite ha messo fuori causa Reutemann che guidava la corsa - Poi Piquet, passato al comando, cedeva (guasto meccanico) il posto a Pironi, il quale perdeva una ruota - Secondo Mass, terzo De Angelis

Nostro servizio

JARAMA — Il Gran premio «privato» disputatosi ieri in Spagna senza tre dei teams più prestigiosi, cioè senza la Ferrari campione del mondo, senza la Renault, che con Renè Arnoux è seconda nella classifica iridata ad un punto dal leader Nelson Piquet, e senza l'Alfa Romeo ormai in grado di lottare fra i primi, non è stato davvero entusiasmante, sia perchè una incredibile manovra di Laffite ne ha falsato l'andamento, sia per i numerosi altri ritiri che l'hanno trasformato in una corsa ad eliminazione, conclusasi con un Alan Jones ansimante in testa ad uno sparuto gruppetto di superstiti.

Il caso ha voluto che la gara di Bernie Ecclestone non avesse fortuna e se c'erano dei dubbi su una possibile «riabilitazione» postuma di questo Gran premio, ora questi dubbi non ci possono più essere. Oltre alle squadre che non vi hanno preso parte, anche diverse altre, che speravano di acciuffare possibili punti, si schiereranno adesso contro chi volesse dare alla gara spagnola validità per il campionato mondiale. Avverse ad un simile riconoscimento saranno, a conti fatti, la stessa Brabham di Ecclestone, considerato che Nelson Piquet è stato costretto a fermarsi; la Ligier che ha avuto entrambi i suoi «galli» eliminati e altre che non hanno niente da guadagnare a sostenere la tesi della «riabilitazione».

Forse per il riconoscimento si batterà Frank Williams, che infischiandosi di ciò che è capitato allo sfortunato Reutemann, vorrà i punti per il suo pupillo Alan Jones; e forse Williams troverà alleati nei dirigenti della Arrows, seconda con Jochen Mass e in Colin Chapman, che con De Angelis ha rimediato il terzo posto. Ma a parte le diatribe che certamente seguiranno questo assurdo Gran premio, non è immaginabile che la FISA possa ritornare sulle sue decisioni, perchè ciò rappresenterebbe davvero la fine del campionato 1980 se non addirittura la fine della Formula 1.

Dunque, la classifica mondiale che pubblicheremo sarà quella scaturita dopo il Gran premio di Monaco e pensiamo che essa potrà cambiare solo se la prossima corsa in calendario, il GP di Francia fissato per il 29 giugno a Le Castellet, si svolgerà regolarmente, cioè con la partecipazione di tutti i concorrenti e sotto l'egida dell'autorità sportiva.

A sentire alcuni dei principali attori di questa squallida commedia sembra ci sia una certa tendenza alla riconciliazione delle parti. E però sarebbe un errore mettere una pietra sopra a quanto è successo al Jarama senza chiarire le cose. Troppe volte Bernie Ecclestone si è reso colpevole di gesti provocatori che hanno gettato scompiglio nel campionato e discredito sulla massima espressione dell'automobilismo sportivo. Perciò non è serio, nè producente (soprattutto nei confronti del pubblico che è stufo di sentire parlare di personaggi diventati «celebri» solo per le loro bizze), che uno sport seguito da centinaia di milioni di appassionati abbia al suo vertice un uomo della stoffa di Ecclestone. Si dirà che nella polemica in corso non è esente da responsabilità neppure il signor Jean-Marie Balestre, presidente della FISA, ma non ci pare che finora Balestre abbia toccato i livelli (scandalosi) del «padrino» inglese. E comunque il presidente della FISA ha per ora la fiducia dell'autorità sportiva, mentre Ecclestone non è riuscito ad avere quella dei più validi costruttori, che pure fanno parte della FOCA, come Ferrari e Renault.

La corsa, si è detto, è stata falsata da troppi eventi negativi. In testa era partito Carlos Reutemann, tallonato prima dal suo compagno di squadra Jones e poi da Laffite. L'argentino, con una partenza fulminea, era riuscito a scavalcare Laffite e Jones che si trovavano in prima fila ed aveva resistito al comando fino al 35° giro, rintuzzando gli attacchi dell'alfiere della Ligier che lo seguiva come un'ombra.

Ad un tratto c'era da sorpassare il doppiato Villota, uno spagnolo «imbarcato» nel lotto dei 22 partenti e per il quale era stata rimediata una Williams. Reutemann superava Villota all'esterno, mentre Laffite tentava di infilarsi all'interno con una manovra risultata assurda. Infatti il «corridoio» era chiaramente troppo stretto e il francese andava a cozzare contro la ruota posteriore sinistra di Villota con la ruota anteriore destra della propria vettura. La ruota della Ligier si staccava e Laffite, perso il controllo della macchina, cozzava violentemente contro la fiancata della Williams di Reutemann, che usciva di pista.

Per fortuna nessun danno serio per i piloti (pare che Reutemann abbia rimediato solo lievi contusioni), però è ora che manovre come quelle di Laffite vengano punite con squalifiche, perchè non è ammissibile che un professionista del volante si comporti in questo modo.

Reutemann ha perso così l'occasione di bissare il successo di Montecarlo e in testa è passato Piquet, che viaggiava in terza posizione dopo aver scavalcato Jones e Pironi. Ma la gioia del brasiliano durava solo una mezza dozzina di giri, perchè la sua Brabham-Parmalat cedeva costringendolo a fermarsi lungo il percorso. Nuovo capofila diventava Pironi, però anche lui non aveva fortuna. Al 65° giro la ruota anteriore destra della sua Ligier si sfilava e il francese, con una abile manovra, si portava a lato della pista. A questo punto veniva fuori Jones, che aveva tentato invano di portarsi a ridosso di Pironi. L'australiano, con la vettura in disordine (noie al cambio?) procedeva senza forzare avendo un notevolissimo margine di vantaggio su Mass e riusciva a concludere davanti al tedesco. Grazie ai numerosi ritiri, ultimo quello di Ceevert che viaggiava dietro lo stesso Mass, De Angelis conquistava il 3° posto. Ad un giro seguivano Jarier con la Tyrrel-Candy ed Emerson Fittipaldi, mentre sesto, a cinque giri, giungeva Patrick Gaillard con la Ensign che era stata di Clay Regazzoni.

g. c.

JARAMA — I resti della vettura di Laffite dopo lo scontro con quella di Reutemann.

Ordine d'arrivo e classifica

1. JONES (Williams), 1 ora 43'14"076; 2. Mass (Arrows) a 50"940; 3. De Angelis (Lotus) a 1'12"271; 4. Jarier (Tyrrell) a un giro; 5. Fittipaldi (Fittipaldi) a un giro; 6. Gaillard (Ensign) a cinque giri.

Alan Jones ha compiuto il giro più veloce in 1'15"467 alla media oraria di km. 157,994, stabilendo il nuovo primato della pista che era detenuto dal canadese Gilles Villeneuve su Ferrari ottenuto nel 1979 con 1'16"44.

1. PIQUET punti 22; 2. Arnoux 21; 3. Jones 19; 4. Pironi 17; 5. Reutemann 15; 6. Laffite 12; 7. Patrese 7; 8. De Angelis 6; 9. Fittipaldi 5; 10. Rosberg e Mass 4; 12. Daly, Watson, Prost e Villeneuve 3; 16. Giacomelli, Scheckter e Jarier 2.

La pioggia dominatrice agli internazionali di Francia

Non ci sono ostacoli per Connors e Vilas

PARIGI — Gli internazionali di Francia, uno dei tornei di tennis più prestigiosi si sta caratterizzando per l'incertezza del tempo che ha causato anche ieri molte sospensioni e rinvii. Nonostante la minaccia della pioggia, 17 mila persone hanno assistito all'incontro tra lo statunitense Jimmy Connors testa di serie numero tre e il francese Yannick Noah. Ma tanta partecipazione non è stata premiata perché l'incontro si è concluso anzitempo. In quel caso non c'entrava il maltempo ma un maligno strappo muscolare alla coscia destra del giocatore di casa che ha così dovuto ritirarsi. Per Conors, ovviamente, non vi erano problemi, stava infatti dominando per 7-5, 6-4; ha solo potuto evitare un po' di fatica.

Contemporaneamente il nord americano Harold Salomon si è aggiudicato l'ingresso agli ottavi di finale superando l'altro statunitense Van Winitsky per 6-7, 6-4, 7-5, 6-4. Tra gli incontri disturbati dalla pioggia, tutti quelli disputati nel pomeriggio hanno dovuto essere sospesi, anche quello che vedeva impegnato l'argentino Guglielmo Vilas, fresco dominatore degli internazionali di Roma, dove in finale ha superato il francese di colore Noah che, come abbiamo detto, si è «rotto» tentando di opporsi allo scatenato Connors.

Vilas stava per risolvere favorevolmente l'ostacolo dei sedicesimi di finale che lo vedeva opposto al britannico Buster Mottram, quando tutti hanno dovuto abbandonare i terreni di gioco e ripararsi negli spogliatoi spiando il cielo. Appena è tornato l'azzurro Vilas e Mottram sono rientrati in campo e Vilàs ha finito di vincere. Punteggio 6-2, 6-2, 6-3. Ora Vilas, negli ottavi, deve incontrare lo spagnolo Manuel Orantes.

Nella mattinata, intanto, lo statunitense Brian Gottfried ex finalista al Roland Garros e il cecoslovacco Ivan Lendl avevano potuto concludere la loro lunga tenzone sospesa il giorno prima sempre per il maltempo. Ed è finita male per l cecoslovacco, testa di serie numero 9, che ha perso dopo cinque set. La sera prima, al momento della sospensione, i due tennisti erano in parità con due set a testa. Questo il punteggio per il vincitore Gottfried: 6-2, 6-7, 6-1, 5-7, 6-3.

Altri risultati della giornata: singolare femminile (terzo turno) Evert Lloyd (USA) batte Bunge (USA) 4-6, 6-4, 6-3; Madruga (ARG) batte Wade (GB) 6-0, 6-7 (tb 8-6), 6-2. Doppio femminile (secondo turno) Jausovec-Stove (Yug-Ol) battono Jones-Riedel (USA) 6-3, 7-6.

Jimmy Connors

Su March-Alfa Romeo

Alboreto e Fabi trionfano in F.3

LA CHATRE — Michele Alboreto, al volante di una March-Alfa Romeo del team Guida TV, è tornato ieri alla vittoria nella sesta prova del campionato europeo di Formula 3 disputatasi sul circuito di La Chatre in Francia. Il successo della squadra Euroracing è stato completato dal secondo posto conseguito dal giovanissimo Corrado Fabi, giunto a soli 6"28/100 dal compagno di squadra. Alboreto ha impiegato a coprire i 30 giri della pista 32'42"39 alla media di 127,956 kmh. Alle spalle dei due conduttori del team Guida TV si sono classificati nell'ordine Baldi (Martini-Toyota) Larrauri (Martini-Toyota), Albertin (Martini-Toyota), Fertè (Martini-Renault) e Streiff (Martini-Toyota).

Le batterie eliminatorie che hanno preceduto la finale hanno visto il successo di Fabi che si è imposto per 1"23" sul favorito Thiim per 12"47 su Schlesser nella prima batteria e di Boutsen che ha preceduto per 5"23 Alboreto e per 18"56 Jelinski nella seconda batteria. Con questa affermazione Alboreto è balzato al secondo posto nella classifica del campionato.

Questa la classifica dell'«europeo» Formula 3 dopo sei prove (Nurburgring, Zeltweg, Zolder, Magny Cours, Zandvoort e La Chatre): 1. Boutsen punti 39; 2. Alboreto p. 25.

● PUGILATO — A Kochi (Giappone) Yoko Gushiken ha conservato il titolo mondiale dei minimosca (versione WBC) battendo il cileno Martin Vargas per k.o. all'ottava ripresa. Il giapponese Gushiken è la dodicesima volta che difende vittoriosamente il titolo.

● CALCIO — L'Ungheria ha battuto la Scozia per 3-1 in un incontro amichevole giocato la notte scorsa a Budapest. Torocsik ha segnato 2 gol.

● ATLETICA — Il discobolo quattro volte olimpionico Al Oerter, 43 anni, ha stabilito a Wichita (Kansas) la terza migliore prestazione nazionale americana dell'anno lanciando a m. 69,46.

Le indicazioni degli Assoluti

Poker d'assi della scherma italiana per le Olimpiadi

Mentre Panatta tristemente deponeva al Foro Italico la corona di «reuccio di Roma» e del tennis mondiale, un altro atleta romano riusciva nell'impresa di rinverdire le sue gesta ormai epiche. Il trentaquattrenne Michele Maffei si riconfermava, ai Campionati italiani assoluti di scherma, al vertice della sciabola italiana, e di conseguenza mondiale, con una prestazione invero superba. Veniva adottata una formula di gara del tutto simile a quella in voga nel tennis, ed il ruolo dell'asso pigliatutto, di colui che vince senza mai perdere un set, lo interpretava questo stupendo atleta romano.

Nel fioretto maschile si registrava il successo del simpatico livornese Angelo Scuri. Si chiederà qualcuno ma Dal Zotto? Il campione olimpico Dal Zotto? E Borella? E Montano? Nulla da fare per questi grandi campioni che pur con l'onore delle armi si inchinavano all'attuale superiorità di Angelo Scuri, leader della speciale classifica di Coppa del mondo di fioretto (gli sfuggirà solo in caso di mancata partecipazione olimpica). Si è soliti attribuire, giustamente, alla «grinta» un notevole valore, a considerarla un ingrediente base del grande campione. Ma da sola non sempre è garanzia di successo. Ci vuole anche della classe e di classe Clara Mochi, neo-campionessa italiana di fioretto, ne ha da vendere. Con sagacia ed accortezza è riuscita ad imbrigliare gli ardori, spesso controproducenti quanto dispersivi di energie psichiche, di atlete quali la Vaccaroni e la Sparaciari.

Vi ricordate quando nel '76, giunto dalle massacranti qualificazioni, un giovane tennista americano, di nome Mc Enroe, raggiungeva, invero miracolosamente, le soglie delle semifinali in un torneo quale Wimbledon? Quanta grinta e quanto genio in quel tennista, ora campione affermato. Ebbene il giovane spadista Angelo Mazzoni, neo-campione italiano di spada, ricorda per talento, estro e carattere il famoso tennista americano. Stesso genio, stessa voglia di arrivare ma anche stessa incostanza del primo Mc Enroe.

Si spera che questo meritato successo possa essere la base su cui progredire verso i vertici della spada mondiale e non soltanto episodio isolato di una carriera, quale la sua, ricca di exploit ma anche di clamorose eliminazioni.

Questi quattro vincitori, questo poker d'assi, Maffei - Scuri - Mochi - Mazzoni, dovrebbe, in linea di massima, rappresentarci ai giochi olimpici sempre che cada il veto per gli atleti militari poiché altrimenti l'intera squadra di fioretto sarebbe costretta a forzato riposo e con essa è probabile l'intera «équipe azzurra».

Ettore Bianchi

Nei premi Corriere e Guidonia

Nel galoppo romano Narvaez e Nebbia come da pronostico

ROMA — *(u. t.)* Ultima domenica del galoppo di primavera alle Capannelle con due corse di buon livello tecnico: il Premio Corriere e il Premio Guidonia. Entrambe si sono concluse nel pieno rispetto dei pronostici. Nel Premio Corriere si prevedeva una lotta serrata tra Manet, quinto nel Premio della Repubblica, Narvaez ed Escobar tutti «tre anni» di discreto valore: l'ha spuntata Narvaez

Il Premio Guidonia, sulla distanza di 2400 metri e con una «moneta» di 10 milioni, metteva a confronto cinque femmine fra le quali spiccava Nebbia del Bradano che però doveva rendere ben otto chili ad un soggetto di buon valore come Mary Gloria. L'handicap non ha tarpato le ali a Nebbia

Ecco il dettaglio tecnico della riunione romana: *Prima corsa:* 1. Hyantes; 2. Mica; totalizzatore vincente: 20; piazzati: 12, 14; accoppiata: 22. *Seconda corsa:* 1. Follie Model; 2. Caviana; v.: 61; p.: 28, 14; acc.: 65. *Terza corsa:* 1. Realista; 2. Isenburg; 3. Cutino; v.: 48; p.: 19, 21, 22; acc.: 121. *Quarta corsa:* 1. Prestigio; 2. Gino Guida; v.: 13; p.: 14, 22; acc.: 38. *Quinta corsa:* 1. Nebbia del Bradano; 2. Mary Gloria; v.: 19; p. 11, 11; acc.: 15. *Sesta corsa:* 1. Narvaez; 2. Manet; 3. Escobar; v.: 34; p.: 12, 11, 17; acc.: 38. *Settima corsa:* 1. Overath; 2. Le Trois; v.: 22; p.: 21, 37; acc. 175.

Incidente stradale al saltatore Cerri: gamba fratturata

IVREA (Torino) — Roberto Cerri — uno dei più promettenti saltatori in alto italiani, secondo lo scorso anno ai campionati europei juniores con m. 2,24 — si è fratturato in due punti la gamba sinistra in un incidente stradale. Cerri provava una motocicletta in una piazza di Ivrea e, per cause che non sono ancora accertate con precisione, si è schiantato contro una «A 112». L'atleta era giunto ad Ivrea, dove risiede, l'altra sera proveniente da Ostia, città in cui sta svolgendo il servizio militare nella Guardia di Finanza; a causa di una tallonite aveva dovuto rinunciare al «meeting» internazionale in programma ieri a Torino.

Usai perde l'europeo per ko

TARRASA (Spagna) — Lo spagnolo Leon ha conquistato l'europeo dei leggeri battendo per k.o. Giancarlo Usai. L'epilogo del combattimento è avvenuto alla nona ripresa. L'arbitro si è avvicinato a Usai che sanguinava dalle arcate sopracigliari e dal naso, si è consultato con il medico di bordo ring ed ha deciso di sospendere l'incontro assegnando la vittoria a Francisco Leon. Il successo del pugile iberico è del resto meritato. Chiaramente in difficoltà, Usai ha patito la maggiore potenza dell'avversario che lo ha aggredito dalla prima ripresa colpendolo duramente

Caravan in ordine e guida accorta garanzie di sicurezza e risparmio

Come e dove controllare la roulotte dopo la sosta invernale - Durante la marcia è bene badare al contagiri - L'importanza del «naso lungo» - Meglio lasciare a casa gli oggetti inutili

Per la maggior parte delle caravan è finito il letargo invernale e per molte di loro si impongono controlli e verifiche, dato che ben poche roulottes durante i mesi invernali sono parcheggiate al coperto.

Anche se la caravan è nata per stare all'aperto, è logico che i mesi invernali lascino una traccia, soprattutto in alcune componenti: nell'impianto elettrico, in quello frenante, in quello del gas, nel telaio.

Un pomeriggio speso bene sarà quello dedicato ad una attenta verifica del rimorchio, allo scopo di poterlo poi utilizzare con tutta tranquillità e in condizioni di massima sicurezza. Il primo controllo va riservato al telaio e al timone, per intervenire subito nel caso si fosse formata la ruggine (oggi sono disponibili prodotti in grado di sconfiggerla facilmente).

Occorrerà poi controllare i freni: la lunga inattività potrebbe aver «incollato» le ganasce: si dovrà smontarle e pulirle, lubrificando leggermente i movimenti, così come i cavi di azionamento.

Un'occhiata anche al freno a mano sul timone ed alla testa del gancio aumenterà la sicurezza.

Il gelo attacca in particolare le guarnizioni in gomma: lavando la caravan per liberarla dallo smog vi accorgerete di eventuali infiltrazioni. Per piccole fessure si può tentare una riparazione con la gomma liquida o appositi collanti, altrimenti è opportuno cambiare l'intera guarnizione.

Un tubo da controllare con scrupolosità è quello del gas e delle sue derivazioni ai servizi. Dato il costo esiguo sarebbe opportuno cambiare quello in gomma ogni anno, massimo due, e verificare invece quelli metallici.

Lo stesso discorso vale per l'impianto idrico, con la necessaria pulizia degli eventuali depositi che sarà bene anche disinfettare con un apposito lavaggio con acqua e specifici prodotti reperibili in farmacia.

Durante la sosta potrebbero essersi prodotte ragnatele specie alla base del frigorifero: una completa pulizia esterna del compressore renderà più efficiente l'elettrodomestico.

Per chi ha una batteria di riserva sarà opportuno ripristinarne la massima carica.

Infine controllo delle lampade di posizione e di illuminazione. Se queste operazioni, tutte semplici, saranno effettuate, la caravan non riserverà brutte sorprese per le prossime ferie.

Con la caravan in ordine è opportuno ricordare che se l'alto costo della benzina si fa sentire per tutti gli automobilisti, i caravannisti sono una categoria che ne è danneggiata particolarmente. Normalmente un'auto che traina una roulotte consuma infatti in media, il 40-50 per cento in più che nella marcia a solo; tale valore può anche raddoppiare in caso di rimorchi di notevole peso (dai 1.000 chili in su) e su percorsi difficili (montagne, strade sterrate).

Soprattutto per i caravannisti il problema è, quindi, quello di risparmiare carburante, sia questo benzina, sia gasolio, dato che all'estero questo costa poco meno della super.

Con alcuni accorgimenti, così come nella guida dell'auto da sola, si può risparmiare un buon 10-15%, valore che su lunghi viaggi significa, all'incirca, recuperare i soldi dei pedaggi autostradali.

Accertatosi che la macchina trainante sia perfettamente a punto (soprattutto per quel che riguarda accensione e carburante), il caravannista dovrà soprattutto evitare di caricare la motrice e il rimorchio delle cose inutili in modo da ridurre il peso totale. Una scelta ragionata farà sicuramente lasciare a terra alcune decine di chili di inutile zavorra.

Una volta in marcia il guidatore dovrà tener d'occhio il contagiri (se non c'è è bene montarlo) in modo da viaggiare sempre con il motore a regime di coppia massima. I valori ottimali vanno da un minimo di 2500 giri il minuto ad un massimo di 3500 per i motori a benzina e fra i 1800 e i 2500 per i Diesel. In queste condizioni il motore non si affatica e il consumo sarà basso se tale coppia sarà raggiunta in quarta o quinta; è bene adoperare il meno possibile le marce inferiori senza insistere in manovre che con la caravan non rendono (guida nervosa, sorpassi difficili)

Il caravannista deve avere «il naso lungo» e guardare avanti più possibile per adeguare la guida alle condizioni del traffico. Ciò vale soprattutto in autostrada (appena si vedono dislivelli è bene passare subito alla marcia inferiore senza aspettare un forte rallentamento che poi impone l'uso di un rapporto ancora più basso, la seconda invece della terza per esempio); così negli attraversamenti delle città è bene cercare di «sincronizzare» la velocità in modo, ove possibile, di evitare fermate e partenze continue viaggiando invece in seconda. Se le condizioni lo consentono è bene anche evitare le ore di punta o scegliere quando possibile, percorsi alternativi (per esempio le autostrade nei giorni «caldi», è meglio lasciarle alla penultima uscita per evitare chilometriche code).

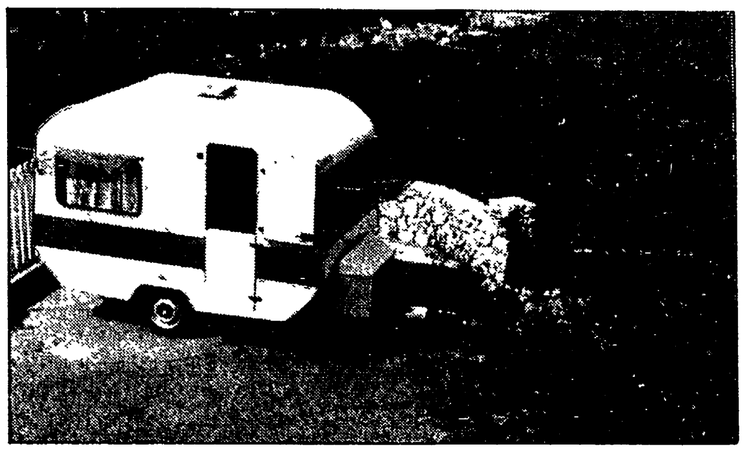
Un punto spesso ignorato riguarda l'uso del portabagagli, che durante le ferie diventa quasi un «container». Un'inchiesta effettuata da un organismo nazionale svedese ha rilevato che un portabagagli carico di 30 chili porta ad un aumento di consumi variabile fra il 13 e il 22% a seconda della velocità. E' un dato da meditare e che dovrebbe interessare anche i fabbricanti di accessori per lo studio di portapacchi aerodinamici.

Per il caravanning tale accessorio potrebbe avere funzione di spoiler (come i grossi alettoni montati ora sulle cabine degli autocarri), accessorio quest'ultimo sulla cui utilità vi sono però pareri discordi. Una ricerca condotta da una Università olandese ha dimostrato infatti che nella stragrande maggioranza dei casi lo spoiler non migliora i consumi, anzi certe volte li peggiora.

Questo è dovuto al fatto che lo spoiler dovrebbe essere realizzato specificamente per ogni tipo di auto — con scientifiche istruzioni di montaggio — e secondo il caravan che traina, cosa ora impossibile.

Il risparmio nel caravanning — in attesa che anche i costruttori di roulottes mettano in produzione modelli più aerodinamici — è quindi legato soprattutto al buon senso.

G. R.D.



La Rigel 3.10 della serie Sprite Riviera, commercializzata dalla Caravans International, è uno dei modelli di caravan che possono anche essere trainati da una vetturetta del tipo FIAT 126. E' lunga m 3,23 e larga m 2, pesa 500 kg e costa intorno ai tre milioni di lire. La Rigel 3.10, che ha in dotazione la toeletta, prevede tre posti letto più uno.

Nel 1985 l'auto elettrica competerà con la tradizionale

Queste le previsioni dei tecnici della General Motors - Nuove batterie della Gulf e Western

L'auto elettrica potrebbe essere prodotta negli Stati Uniti su scala commerciale per il 1985. Lo ha scritto il *Washington Post* rivelando che la General Motors e la Gulf e Western, impegnate nella progettazione, hanno compiuto progressi tali da giustificare la previsione.

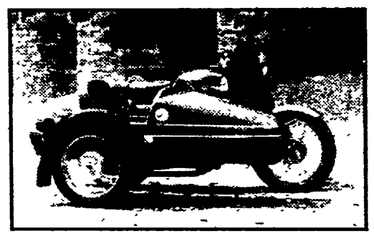
I passi avanti più significativi, secondo il quotidiano, sono stati fatti dalla Gulf e Western che ha sviluppato un avanzato schema di batterie capace di alimentare il motore di una berlina a quattro porte. Tale batteria potrebbe durare cinque o dieci volte più della normale batteria usata attualmente nei veicoli elettrici e avrebbe il vantaggio di dover essere ricaricata solo dopo un percorso di 100 miglia (160 chilometri) su strade con intenso traffico.

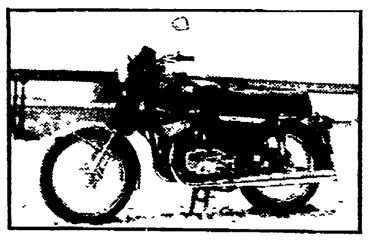
La General Motors, dal canto suo, non ha voluto rivelare a quale punto siano i suoi lavori. Il suo presidente, Thomas Murphy, ha però dichiarato che l'industria potrebbe realizzare l'auto elettrica su scala commerciale per il 1985 o forse prima. «Noi stiamo procedendo — ha detto — nel più deciso dei modi».

A giudizio dei tecnici della General Motors, l'auto elettrica sarà comunque in grado di porsi in competizione con quella tradizionale poichè il suo prezzo e i costi di manutenzione non saranno superiori.

La motocicletta con il sidecar ritorna con la Jawa «350/634» 1980

Viene importata con il carrozzino già collegato e se ne avvantaggiano la robustezza e la sicurezza - Le prestazioni e i prezzi





La Jawa 350 con sidecar e, nella foto di destra, una vista della versione 1980 della motocicletta costruita in Cecoslovacchia.

La Skoditalia ha cominciato la commercializzazione della versione 1980 della Jawa «350/634». Questa collaudatissima motocicletta, che ora viene proposta in colori metallizzati rosso e oro, ha un prezzo molto interessante: 1.150.000 lire, compresi IVA e trasporto franco concessionario.

Come si sa, il motore della Jawa «350/634» è un due cilindri a due tempi raffreddato ad aria di 343,47 centimetri cubi di cilindrata, sviluppante una potenza di 23 cavalli (17 KW) a 5250 giri al minuto. Il rapporto di compressione è di 9,2 : 1.

Le prestazioni sono interessanti, a iniziare dalla velocità massima che è di circa 125 chilometri l'ora; ma il punto di forza di questa moto è soprattutto la robustezza della sua costruzione, collaudata in moltissime competizioni sportive.

La sorpresa della ormai prossima estate sarà però rappresentata dal sidecar, che fa il suo ingresso ufficiale in Italia grazie alla Skoditalia che ha deciso appunto di importare la Jawa «350 sindecar». Ciò rappresenta una novità importante perchè sino a ora i due elementi erano per lo più applicati in tempi successivi, ciò che comportava adattamenti e modifiche anche alla parte meccanica.

La Jawa «350 sidecar» viene invece importata dalla Cecoslovacchia già modificata e con applicato il motocarrozzino. Ciò garantisce l'utente sia sotto il profilo della durata sia per quanto concerne la sicurezza.

Il prezzo della Jawa «350 sidecar» è stato stabilito in 1.950.000 lire, compresi il trasporto franco concessionario e l'IVA del 14%. Unici supplementi: i lampeggiatori di direzione per i quali è richiesto un contributo di L. 25.000. Il rimborso delle spese di collaudo e documenti è stato contenuto in L. 10.000.

Le caratteristiche tecniche della motosidecar ricalcano quelle della Jawa «350». Il motore è di 344 centimetri cubi di cilindrata, il rapporto di compressione di 9,2 : 2, la potenza di 29 cavalli (quindi superiore a quella della moto senza carrozzino) a 5250 giri al minuto. La velocità massima è di 95 chilometri all'ora e quella di crociera di 80 chilometri l'ora.

Il consumo è contenuto in 6,5 litri di benzina ogni 100 chilometri, alla velocità di 65 chilometri l'ora. Il carico utile è di 255 chilogrammi, mentre il peso della moto con il sidecar è di 227 chilogrammi.

Le modifiche tecniche apportate alla moto equipaggiata con sidecar sono svariate, come abbiamo detto, e tutte improntate al fine di ottenere la massima sicurezza. Così, ad esempio, sono stati applicati un dispositivo che blocca il veicolo quando viene parcheggiato, un ammortizzatore di direzione a frizione posto sul supporto inferiore della forcella anteriore, molle più robuste delle forcelle e così via.

Studi sulla conversione dei taxi al Diesel

Convertendo un taxi al motore Diesel «Perkins» si possono risparmiare ogni anno 1700 galloni (7650 litri) di carburante per ogni vettura. Questo dato è il risultato delle prove condotte in Australia su una vettura pubblica «Ford XC Falcon».

La «Perkins» sostiene che se ognuno dei taxi australiani (13.500 in tutto), venisse convertito all'uso del Diesel, il risparmio annuo ammonterebbe a ben 103.234.500 litri di carburante.

La conversione è stata effettuata dalla Diesel Associates di Brisbane. Il motore a benzina a sei cilindri della Falcon con equipaggiamenti antiquinamento è stato sostituito con un Diesel Perkins a quattro cilindri. La differenza di peso è stata talmente piccola che non sono state necessarie modifiche delle sospensioni. La frenata e la guida non hanno mostrato variazioni. Dalle cifre ricavate dall'esperimento si deduce — osserva la Perkins — che la differenza fra i consumi medi di combustibile è notevole. A benzina la media con il sei cilindri è di 15,69 litri per 100 km, con il Diesel, 10,1 litri per 100 km.