

Rugby: gli azzurri (3-3) arraffano il pareggio

La Cecoslovacchia meritava la posta

Modesta, nel complesso, la prestazione della squadra italiana - Annullata agli ospiti l'unica meta della giornata

SERVIZIO

ROVIGO, 4 novembre
 È il 25° del secondo tempo, l'equilibrato Ponzì, studente di medicina, batte un calcio di punizione dalla quasi proibitiva distanza di 50 metri: il tiro è potente, da *all'black*, e la palla si infila tra i pali. Lo straordinario calcio di Ponzì sanziona il 3-3 tra Italia e Cecoslovacchia evitando agli azzurri una umiliante sconfitta. Diciamo subito che non è stata una partita brillante e lo stesso punteggio (nella sua costruzione aritmetica) chiarisce che è venuto costruendosi senza mete, senza cioè la fase più spettacolare e bella del rugby.

Diciamo, inoltre, che il risultato è un premio per la squadra di Villa. Se c'era chi meritava di uscire vincitore dal campo questa era la squadra cecoslovacca. Perché i cechi hanno un miglior controllo della palla, perché cercano con ammirabile ostinazione e non coraggio e non astuzia alla mano per giocare con un dinamismo più che rispettabile (anche se le aperture mancano di quella

fulmineità tipica delle squadre britanniche e francesi) e, infine, perché sanno dare al gioco una varietà che gli azzurri hanno smarrito da lunghissimo tempo.

Gli ospiti sono passati in vantaggio all'11' del primo tempo con un calcio di rimbalzo del capitano Kourek (un *drop*) realizzando quello che gli inglesi chiamano *goal*. Ed era 3-0. Da allora gli «avanti» azzurri sono stati implacabilmente bloccati dalla difesa avversaria. Ma non solo gli «avanti» si sono mostrati carenti (assai difettosi), tra l'altro, nei passaggi «rallentati» all'eccesso e nel controllo della palla) anche le linee arretrate han giocato male. La squadra in sostanza, soprattutto nel primo tempo, si è dimostrata per quel che era: una formazione raccoglietta, falcidiata da una serie velleitaria di più o meno giustificate assenze.

Nella ripresa gli italiani si sono mossi meglio ma sono stati comunque i cechi a proporre le azioni più pericolose. Hanno annullato l'unica azione italiana, l'arbitro francese Genet. Degli italiani non si sa chi salvare. Abbiamo vi-

sto benino De Anna, Puglisi, Cossara, Salsi, Altigieri e soprattutto Checchino e Visentin. I boemi hanno presentato un complesso assai omogeneo. Valuto in tutti i reparti. Ci sono parsi di eccellente livello Kourek (48 volte nazionale) che tuttavia ha sbagliato troppi calci di punizione. Uguaglia il giovanotto cecoslovacco, il più mobile di loro, il più mobile di loro, il più mobile di loro. L'incontro, disputato allo stadio «Mario Bortoluzzi», è stato conformato dal seguito appassionato di ben 10 mila spettatori che hanno pure fatto, tra l'altro, nei passaggi «rallentati» all'eccesso e nel controllo della palla) anche le linee arretrate han giocato male. La squadra in sostanza, soprattutto nel primo tempo, si è dimostrata per quel che era: una formazione raccoglietta, falcidiata da una serie velleitaria di più o meno giustificate assenze.

Nella ripresa gli italiani si sono mossi meglio ma sono stati comunque i cechi a proporre le azioni più pericolose. Hanno annullato l'unica azione italiana, l'arbitro francese Genet. Degli italiani non si sa chi salvare. Abbiamo vi-

m. r.

Marcia: a Roma Kannenberg come da pronostico

Gonzales e Zambaldo tenaci e coraggiosi

A Vallelunga nel Campionato italiano di F.3

A Flammini la corsa il titolo a Giorgio

SERVIZIO
VALLELUNGA, 4 novembre
 Il romano Maurizio Flammini, già distintosi ieri come il più veloce in prova, ha vinto la coppa AGIP, ultima prova del campionato italiano di Formula 3. Il titolo di campione è andato a Carlo Giorgio, pure lui romano, al quale oggi le cose sono andate come meglio non potevano sperare.

Grande è stato anche il successo del Trivellato Racing Team presente alla corsa con tre March 733 sulle quali hanno appunto Flammini, Bozzetto e Giorgio che, come abbiamo detto, hanno terminato nell'ordine la corsa.

La prima batteria vedeva schierati in prima fila per la partenza Flammini e Lella Lombardi e dietro di loro Colombo e Giorgio, gli unici due interessati alla lotta per il titolo. Era Flammini il più svelto in partenza, ma dopo quattro giri doveva cedere il passo alla rogeva slessandrina che una volta andata in testa rimaneva fino all'arrivo. Durante l'undicesimo giro, quando le posizioni in corsa erano: Lombardi, Flammini, Bozzetto, Giorgio e Colombo nell'ordine, a quest'ultimo cedeva il motore ed era praticamente annullato ogni interesse della corsa per il campione.

Prima di arrestarsi per il guasto Colombo aveva girato a tempo di record in 17' e 8 decimi alla media oraria di chilometri 148,671, tempo che poi in finale Bozzetto eguagliava.

Nella seconda batteria, dopo una serratissima lotta, Fesenti concludeva vincitore davanti a Franci.

La finale, dopo che a Lella Lombardi era riuscito di prendere la testa in partenza, è stata praticamente una serratissima lotta fra i tre piloti con le March 733 di Trivellato che hanno lasciato alla brava Lombardi e quindi alla sua Brabham B.T. 41 soltanto il quarto posto. Durante il quinto giro in un incidente, alla uscita dalla «trincea» sono rimasti coinvolti diversi piloti per fortuna senza gravi conseguenze: l'unico ricoverato in ospedale per precauzione (si pensa una sospetta frattura al gomito sinistro) è stato Roberto Manzoni.

Nella gara della formula Italia ha vinto il ravennate Giancarlo Pavesi, che ha anche fatto suo il titolo italiano e l'italiano Armando Zambaldo, vincitore per 18 di 20 chilometri in programma contribuendo a mantenere il ritmo della prova su livelli elevatissimi e terminando alla fine, rispettivamente, a 11' e 37".

Zambaldo dal canto suo, avrebbe potuto ottenere qualche qualcosa di più se non avesse accusato, sotto sforzo, micidiali conati di vomito (conseguenza di una stagione lunga e intensa) che l'hanno costretto a continui cambiamenti di ritmo nella fase iniziale e dei quali ha pagato gli effetti nel quarto ed ultimo giro.

L'alletta delle FGGG, comunque, ha tratto da questo giro di Roma un'utile esperienza in vista degli «europei» del prossimo settembre ai quali vuole arrivare in condizioni di forma... vincitori. «Ora sono stanco» — ha infatti detto Zambaldo all'arrivo, come testimoniano i sintomi di vomito accusati lungo il percorso e l'affermazione del tedesco occidentale rispettiva, fedelmente i valori di forma attuali. Per i campionati europei di Roma dell'anno prossimo, però, chiunque aspiri a salire sul grando più alto del podio, compreso Kannenberg dovrà fare i conti con me».

La manifestazione sportiva si era aperta con la gara di corsa, sempre sui 20 chilometri, che aveva registrato una partecipazione più quantitativa che qualitativa. Ben 100 sono stati gli atleti allineati alla partenza ma veramente pochi i nomi di grido.

Il successo, come detto, è arriato al simpatico francese Caraby che ha staccato sette chilometri dal traguardo il compagno di fuga Van Bertheghem (relegato alla fine a 47"). Molto atteso alla prova era anche Risi che però ha dovuto contentarsi del 4° posto alle spalle del francese Frosse.

Eugenio Bomboni

La Coppa d'Inverno senza scosse

Diego Magoni gioca i «big» allo sprint

SERVIZIO
BIASSONO, 4 novembre
 La Coppa d'Inverno, ultima fatica del «puri» del ciclismo, vede emergere a sorpresa Diego Magoni, un diciottenne di Selvino che difende i colori della S. Eola di Nembo. L'orobico, che quest'anno ha militato tra i dilettanti di terza (la gara odierna era aperta anche ai «terza autorizzati») è riuscito ad imporsi in virtù di uno sprint che ha visto impegnata una quarantina di corridori e cioè i «superstiti» dei 75 partiti.

È stata una corsa priva di scosse; l'autentica corsa di fine stagione dove tutti (big compresi), fors'anche per la pioggia, hanno gareggiato con un certo relax, desistendo così sgradevoli sorprese.

Gruppo compatto dall'inizio alla fine. Mai un tentativo di fuga a rendere un po' colorita la gara che si è snodata su di un percorso abbastanza armonico.

Solo il finale ha offerto un briciolo di «suspense» con il giovane Magoni che riusciva ad avere la meglio su Ballardini, Corti, Morelli, Madaschi, Tremolada, Ballardini, Gatti, Di Lorenzo e Boffi.

Davvero strano che la Coppa d'Inverno non abbia fatto brillare un grosso calibro poiché l'abito d'oro, nel suoi 44 capitoli annovera nomi di us-

solo rilievo con Tonani, Gioretti, Menegazzi, Panera e Bianchi negli anni Venti, per i trentenni il 33° di 44 e Michele Crippa, due volte vincitore e Alfio Ferrarini (48-49) che ormai pochi ricordano tridato a Reims. Accanto a questi si segnalano Verrelli laureatosi, a sua volta, anche campione italiano.

Eugenio Bomboni

Co-cid non vogliamo certo dire che Diego Magoni abbia demeritato questa affermazione (senz'altro cristallina) che gli consente di chiudere in bellezza una stagione densa di soddisfazioni che non lo ha mai visto mancare agli appuntamenti più attesi in una categoria, la sua, dove farsi largo è estremamente difficile per una infinità di motivi. Magoni chiude la stagione con un bottino di ben dieci vittorie. Ovvio che dopo questo exploit Magoni, un passista scalatore che in volata sa giocare le sue carte, la prossima stagione si misurerà a tempo pieno con i dilettanti di prima e seconda.

Pino Beccaria

ORDINE D'ARRIVO — 1) Diego Magoni (Rovato di Nembo), km 142 in ore 23", media km 42,382; 2) Francesco Ballardini (S. L. Linate), 31; Claudio Corti (G. S. Carmo); 4) Flavio Morelli (G. S. Fortino); 5) Alessandro Nadaschi (G. S. Ila).

L'ARRIVO
 1. Kannenberg (RTT) che compie 20 km del percorso in 13'28"; 2. Gonzales (Mes) a 11"; 3. Zambaldo a 12"; 4. Van Bertheghem a 23"; 5. Carpanteri a 23".

CORSA
 1. Caraby (FRA) che compie 20 km del percorso in 1.02"; 2. Van Bertheghem (Bel) a 47"; 3. Frosse (FRA) a 1.02"; 4. Risi a 1.03"; 5. Umascher (RTT) a 1.02".

RI - MOTORI - MOTORI - MOTORI - MOTORI - MOTORI - MOTORI - MO

Importata in Italia una nuova vettura della Peugeot

Un po' più spartana ma meno cara la versione «LD» della «504 Diesel»

Carrozzeria della «504» e motore della «404» - Cruscotto semplificato - Ponte rigido al retrotreno invece delle sospensioni indipendenti - Prestazioni praticamente inalterate



La versione «economica» della Peugeot «504» diesel non si differenzia esternamente dal modello più costoso.

La Peugeot non poteva cogliere momento più opportuno per introdurre in Italia la versione «LD» della «504 Diesel». Con il gran parlare che si fa del prezzo della benzina e delle difficoltà di approvvigionamento, lo slogan «Il chilometro a metà prezzo» sembra infatti essere stato coniato proprio per l'occasione. Anche il prezzo della vettura (2.790.000 lire, IVA compresa) interiore di 520.000 lire a quello del modello di maggior prestigio può essere considerato un buon auspicio per il successo della nuova macchina, visto che le prestazioni sono pressappoco uguali (soltanto due chilometri in meno di velocità massima).

La Peugeot con la «LD» ha fatto un'operazione molto semplice: ha mantenuto la carrozzeria della «504», ha semplificato alcune parti meccaniche, ha equipaggiato la vettura con il Diesel della «404» che ha 204 cv in meno, ha adottato un cruscotto più spartano, ha abolito i poggiatesta di serie ed ha offerto una macchina ad un prezzo inferiore. Non è cosa di poco conto, visto che si tratta di una vettura che viene utilizzata soprattutto da chi usa la macchina per lavoro e macina ogni anno decine e decine di migliaia di chilometri. Il vantaggio del Diesel, sia infatti soprattutto nel risparmio nelle spese di esercizio.

Abbiamo avuto occasione di provare questa «504» economica e in pratica non abbiamo rilevato differenze notevoli rispetto all'altro modello. Essendo la velocità massima di 132 chilometri orari, praticamente non si nota la differenza tra le sospensioni indipendenti e il più economico ponte rigido al retrotreno. Forse la casa francese ha perennizzato un po' troppo nei materiali di insonorizzazione. Sulla «LD», infatti, si avverte subito che si sta viaggiando con il Diesel nel cofano e qui, forse, si sarebbe potuti essere un po' meno spartani.

Per il resto nulla da segnalare, salvo che ricordare che i freni sono, come sull'altro modello, eccellenti e che lascia un po' a desiderare l'impianto di climatizzazione.

Ecco le principali caratteristiche tecniche della Peugeot «504 LD»:

MOTORE - Ciclo Diesel 4 cilindri in linea, Alessandro 88 mm, corsa 80 mm. Cilindrata 1948 cc. Rapporto di compressione 21,8:1. Albero motore a 5 supporti e 100 mm di diametro. Potenza massima 56 CV DIN a 4.500 giri. Coppia massima 11,5 a 2.150 giri.

Valvole in testa, albero a camme laterale.

Testata in lega leggera con precaricamento di turbolenza. Rifornimento a iniezione.

Camicie amovibili. Lubrificazione forzata con filtro sul circuito principale. Capacità Carter litri 4. Iniezione a iniezione. Alimentazione a iniezione. Filtro aria a secco. Impianto elettrico 12 V, alternatore trifase 50 W, batteria 65 Ah. Raffreddamento a circolazione forzata con serbatoio d'espansione; ventilatore automatico elettromagnetico. Capacità circuito litri 10.

TRASMISSIONE - Motore anteriore inclinato di 20 gradi. Trazione sulle ruote posteriori. Frizioni e dischi a comando idraulico. Albero di trasmissione longitudinale guidato in tubo di collegamento rigido. Differenziale con coppia incrociata. Quattro velocità tutte sincronizzate.

CORPO VETTURA - Berlina a 5 posti; 4 porte, carrozzeria in acciaio. Portellone a ruote indipendenti e sospensioni telescopiche integrate con barre antirullo molle a spirale. Retrotreno a ponte rigido con barre antirullo e molle elicoidali. Ammortizzatori idraulici a doppio effetto. Freni a disco anteriori, a tamburo posteriori, servofreno e compensatore di frenata. Freno a mano meccanico. Sterzo a cremagliera, piantone di guida in due pezzi con giunto cardanico. Antifurto. Volume del bagagliaio 560 dm cubi. Ruota di scorta a esterne. Capacità serbatoio carburante litri 56. Carrozzeria trattata anticorrosione. Paraurti in acciaio inossidabile. Proprietor trattore a 6 cilindri a grande potenza. Cofano motore con tre chiusure di sicurezza. Parabrezza ad espulsione. Plancia imbottita e antiriflesso. Cinture di sicurezza a tre punti di ancoraggio.

DIMENSIONI E PESI - Passo m 2,74; carreggiata anteriore m 1,42; posteriore m 1,33. Lunghezza m 4,48; larghezza m 1,69. Altezza minima da terra (veicolo carico) m 0,12. Diametro di sterzata m 10,4. Peso in ordine di marcia kg 1200 (a secco kg 1120). Peso a pieno carico 1680.

PRESTAZIONI - Velocità massima 132/orari. Rapporto peso/potenza 21,6 kg/CV (DIN). Capacità di rimorchiato (omologato in Italia) kg 106. Consumo urbano litri 9,35 per 100 chilometri (norme DIN).

Importante traguardo a Mlada Boleslav

Un milione di Skoda «100/110»

La prima vettura era stata costruita nel 1964 L'obiettivo è di produrne seicento al giorno

È uscita dalle catene di montaggio delle officine Skoda di Mlada Boleslav in Cecoslovacchia, il milione-esimo esemplare del modello «100/110», con carrozzeria berlina a quattro porte e motore posteriore raffreddato ad acqua. Per la precisione si è trattato di una Skoda «110 LS» che — come noto — è dotata di un motore di 1107 cc. di cilindrata sviluppanne 63 cavalli; la velocità è di 150 chilometri all'ora.

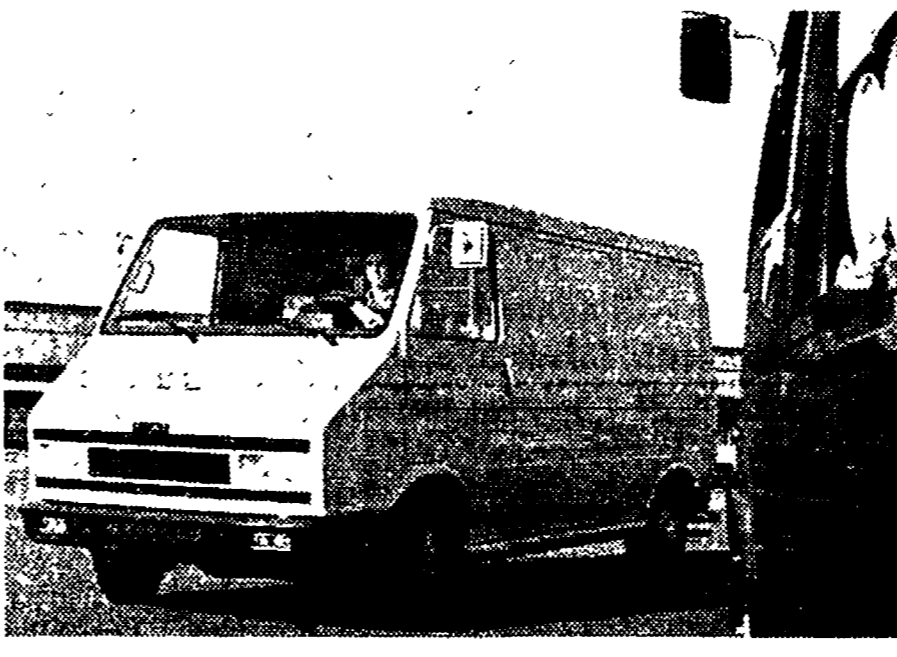
La produzione del modello Skoda «100/110» è cominciata nell'aprile del 1964: all'inizio dagli stabilimenti di Mlada Boleslav uscivano poche decine di esemplari al giorno; attualmente vengono prodotte quotidianamente non meno di 600 vetture. Il traguardo dei 250.000 esemplari di Skoda di «100/110» è stato raggiunto nel dicembre del 1967, quello delle 500.000 unità nel febbraio del 1970.

L'uscita dalle catene di montaggio del milionesimo esemplare della Skoda «100/110» è stato festeggiato con particolare solennità poiché si tratta di un avvenimento di una certa importanza per la celebre e anziana industria automobilistica cecoslovacca; infatti mai prima d'ora a Mlada Boleslav uno stesso tipo di vettura era stato prodotto in un così elevato numero di esemplari; a questo si aggiunge che attualmente si stanno attrezzando le catene di montaggio per superare nel corso del prossimo anno il traguardo delle 600 unità giornaliere, in modo da poter soddisfare le richieste del mercato interno e quelle dei mercati esteri, in continuo aumento.

Il gradimento che la clientela internazionale sta riservando alle vetture Skoda, è una testimonianza delle loro ottime qualità, tra cui ricordiamo la notevole robustezza, un contenuto costo di acquisto e di esercizio, le prestazioni molto competitive in rapporto alla cilindrata, l'adattabilità alle più disparate esigenze di impiego e infine il ridotto consumo di benzina.

Le novità al terzo Salone del veicolo industriale

Alla Fiat: i «242» e un «pezzo unico»



Gli autoveicoli industriali del gruppo Fiat-OM-Una hanno occupato al Salone di Torino lo spazio più vasto, ma non solo per dovere di rappresentanza. Il gruppo è infatti presente in forma massiccia — non si dimentichi che è il primo costruttore italiano e il secondo in Europa — sia nel settore del trasporto medio e pesante, sia in quello del trasporto leggero, sia in quello per il trasporto commerciale. Ci si riferisce al gruppo Fiat, come ad esempio il Rally, il pullman sperimentale per il gran turismo (anche di questo avevamo ampiamente parlato in occasione di una manifestazione specializzata tenuta a Nizza) attrezzato con bar, spogliatoio e toilette.

Le filiazioni europee delle case americane vanno mostrando sempre maggiore interesse per il mercato italiano dei veicoli commerciali e industriali. Si può anzi dire che la fase dell'interesse puro e semplice è già stata superata, almeno nel caso dei veicoli commerciali nei quali la Fiat e l'Alfa (quest'ultima ha presentato a Torino i nuovi ma già noti «F 12 Diesel» furgone e autocarro) sino a qualche anno fa dominavano, in Italia, incontrastati.

La Ford, ad esempio, dopo il successo ottenuto con i «Transit» (226 per cento di incremento nelle vendite nei primi otto mesi di quest'anno rispetto allo stesso periodo del 1972) e dopo aver recentemente introdotto in Italia i veicoli industriali medio-pesanti «Serie D» ha scelto il terzo Salone internazionale di Torino per presentare una nuova gamma di veicoli industriali leggeri che per pesi e portate vanno ad inserirsi tra i «Transit» e i «Serie D».

Si tratta dei Ford «Serie A» — veicoli equipaggiati con motori Diesel — i cui modelli hanno pesi complessivi tra i 38 e i 56 quintali e portate dai 17 ai 30 quintali.

I Ford «Serie A» saranno disponibili in Italia a partire da febbraio in quattro modelli base — «A 0406», «A 0509», «A 0509 P», «A 0609» — con passi diversi e in diverse versioni.

Sembra interessante notare che mentre la Fiat in occasione del Salone ha lanciato lo slogan 1903-1973: «Autocarri Fiat da 70 anni per quattro generazioni di camionisti» anche la Ford (nella foto l'«A 0609» nella versione autocarro) si richiama al modello «A» del 1903.

La Ford dai «Transit» alla «Serie A»



Abitacoli rinnovati per tutti i Bedford



La General Motors è presente a Torino con una dozzina di modelli tra i più significativi della propria produzione europea, contraddistinta dai marchi della Bedford inglese e della Opel tedesca. Tra questi modelli tre sono per l'Italia novità assolute, tanto che se ne prevede la vendita soltanto a partire dal prossimo anno. La General Motors ha inoltre annunciato che dopo il Salone di Torino i Bedford CP saranno tutti disponibili in versioni rinnovate, specialmente nell'abitacolo che è stato reso più accogliente e più funzionale.

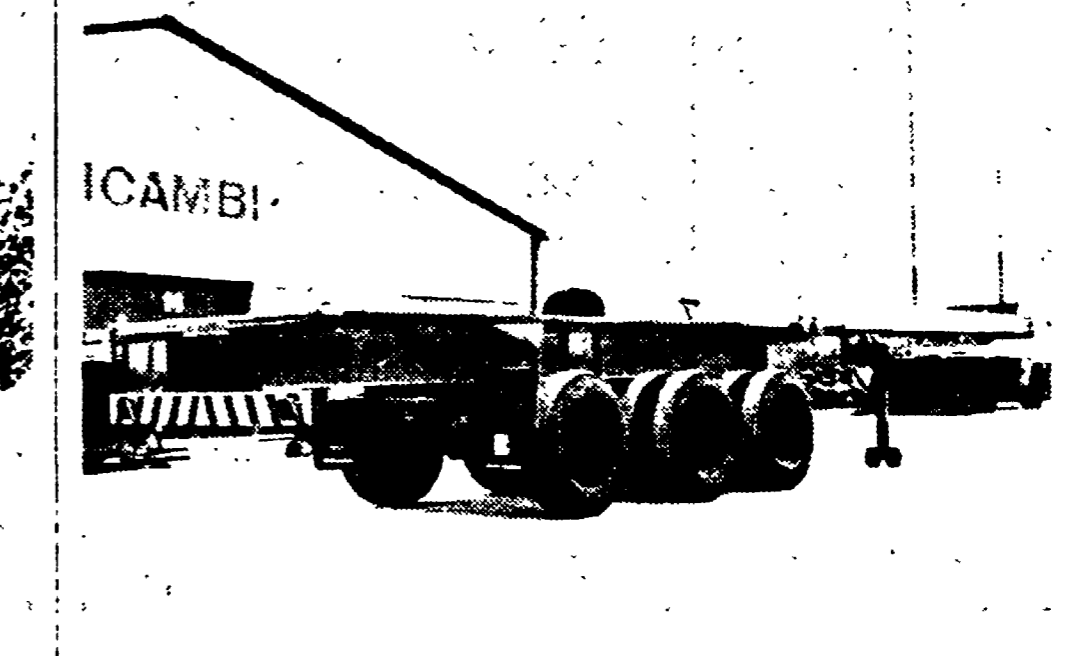
Tra le novità particolarmente interessanti il «Delivery Van», un furgone per trasporto leggero derivato dalla berlina Opel Rekord Diesel. Le sue caratteristiche essenziali sono: motore Diesel da 2068 cc, potenza 60 CV (DGM) a 4400 giri/min.; passo 2683 mm; capacità 1,56 mc; peso a pieno carico 1850 kg; portata 5 quintali; velocità di crociera 130 chilometri orari.

Interessante anche — sarà l'unico autocarro sul mercato italiano che con un motore a 6 cilindri abbia una portata di 4060 kg — l'autoleia cabinata Bedford «EJM2BCO/d». Si tratta di un autocarro con cassone in alluminio che pesa a pieno carico 70 quintali. Può raggiungere i 110 chilometri l'ora.

L'altra novità è il Bedford «MJR 2BCO 4x4», presentato in versione con cassone ribaltabile e gru Hib da 3 tonnellate. È equipaggiato con un Diesel da 122 CV. Con un peso a pieno carico di 11.200 kg ha una portata di 5320 kg.

NELLA FOTO: un autoleia cabinata Bedford «244» per impieghi fuori strada.

Gli USA arrivano anche alla Calabrese



In occasione del Salone di Torino è stato dato l'annuncio che la «Officina Calabrese» di Bari ha stretto un accordo di collaborazione con la Fruehauf Corporation di Detroit. Nel corso di una conferenza stampa l'amministratore unico della azienda italiana ha escluso trattarsi d'altro che di collaborazione tecnica, ma nonostante le assicurazioni sembra chiaro che questo è un altro esempio della penetrazione di capitali americani in Italia.

Se la «Officina Calabrese» è infatti, con i suoi mille dipendenti, una delle più importanti aziende del settore nel Mezzogiorno, la Fruehauf Corporation che si è recentemente unita alla Kelsey-Hayes, è rispetto alla fabbrica italiana, un colosso.

Basti ricordare che, per la sola Fruehauf, il fatturato è stato nel 1972 di oltre 330 miliardi di lire (la Kelsey-Hayes ha fatturato 270 miliardi) e che l'azienda ha prodotto 50.000 rimorchi e veicoli speciali, pari al 23 per cento dell'intero mercato statunitense del settore.

L'accordo con le «Officine Calabrese» consentirà quindi alla casa americana di avvalersi della organizzazione produttiva e di vendita della azienda italiana e, sia pure sotto il marchio «Calabrese», assisteremo ad una sempre più massiccia presenza della Fruehauf in Italia, visto che la produzione ha caratteristiche di alto livello.

Alla rassegna torinese sono stati esposti rimorchi cisternati, rimorchi a cassone fisso, semirimorchi a pianale e, particolarmente interessante per le caratteristiche costruttive, un semirimorchio (nella foto) per trasporto containers.

Rubrica a cura di Fernando Strambaci