

MONDIALI - SCI: SUBITO DUE MEDAGLIE PER LE FRANCESI

# Nel gigante della Serrat fuori strada la Giordani



ST. MORITZ — La felicità di Fabienne Serrat, diciassettenne francese dell'Alpe d'Huez, trionfatrice nel « gigante », festeggiata da Traud Treichl, seconda classificata (a sinistra) e dalla connazionale Jacqueline Rouvier, terza.

L'argento alla tedesca Treichl, il bronzo alla Rouvier - Per le azzurre solo il tredicesimo posto di Cristina Tisot

### SERVIZIO

S. MORITZ, 3 febbraio

Dalla neve che cadeva fitta è saltato fuori il viso sorridente di Fabienne Serrat, diciassettenne francese di diciassette anni dell'Alpe d'Huez, tra la gioia sua e del presidente della sua federazione, Ruffini, Davillard, Augert, la Lafforgue. Motivo: ringiovanire la squadra. La medaglia d'oro della Serrat, in buona previsione, sembra arrivata a dimostrare la fondatezza delle ragioni del signor Martel anche se, è evidente, manca la pur minima commossa tra la vittoria della diciassettenne Fabienne e quella drastica decisione.

Dopo la Serrat, si sono piazzate le tedesche Traud Treichl e un'altra francese, Jacqueline Rouvier. Cioè per la Francia una medaglia d'oro e una d'argento. Un bilancio che basterebbe per chiudere qui l'esperienza di St. Moritz e che equivale ad una boccata di ossigeno per lo sci francese in crisi.

In lizza, per strappare un buon piazzamento, se non addirittura una medaglia, c'era anche un'italiana, Claudia Giordani, accreditata da una vittoria nel « gigante » di Leg Getz, « gigante » valido per la Coppa del Mondo. Ma la Giordani è scesa male, con un intertempo mediocre, di un secondo superiore a quello della Serrat. E quando stava per affrontare la parte conclusiva del traliccio ha allargato troppo su una porta, ha cercato di rientrare, ma invece di riportarsi sulla traiettoria giusta, s'è rigirata ancora a finire a gambe all'aria.

Le giustificazioni ci sono. E più d'una. La neve molle e l'addice di certo alla Giordani, che preferisce correre sul ghiaccio. I postumi dell'incidente di Grindelwald si sono probabilmente fatti risentire, e il suo tempo è diventato più intenso. La responsabilità di reggere le sorti di una intera squadra può aver creato qualche complicazione.

Certo che con la sconfitta odierna non si chiude la spedizione italiana. In libreria Claudia potrebbe ancora tornare un tempo risultato anche se non è di certo il caso di nutrire eccessive speranze.

Delle altre italiane è presto raccontata la storia. La Tisot è scesa con il secondo gruppo, su una pista ormai maneggevole, ha iniziato bene, ma ha commesso un errore nella parte conclusiva, non è riuscita quindi a guadagnare il tredicesimo tempo. Poco davvero, ma sarebbe stato una specie di miracolo un risultato migliore.

Manuela Fasoli e Paola Hofer sono rimaste ancora più indietro, rispettivamente a 10 e a 12 secondi. La gara ha avuto inizio puntuale a mezzogiorno. Nevicava fitto al punto di paralizzare l'arrivo, ma si è placata la pista, 1290 metri con un dislivello di 405 metri e 65 porte direzionali risultava piuttosto lenta.

Delle altre italiane è presto raccontata la storia. La Tisot è scesa con il secondo gruppo, su una pista ormai maneggevole, ha iniziato bene, ma ha commesso un errore nella parte conclusiva, non è riuscita quindi a guadagnare il tredicesimo tempo. Poco davvero, ma sarebbe stato una specie di miracolo un risultato migliore.

Manuela Fasoli e Paola Hofer sono rimaste ancora più indietro, rispettivamente a 10 e a 12 secondi. La gara ha avuto inizio puntuale a mezzogiorno. Nevicava fitto al punto di paralizzare l'arrivo, ma si è placata la pista, 1290 metri con un dislivello di 405 metri e 65 porte direzionali risultava piuttosto lenta.

Manuela Fasoli e Paola Hofer sono rimaste ancora più indietro, rispettivamente a 10 e a 12 secondi. La gara ha avuto inizio puntuale a mezzogiorno. Nevicava fitto al punto di paralizzare l'arrivo, ma si è placata la pista, 1290 metri con un dislivello di 405 metri e 65 porte direzionali risultava piuttosto lenta.

## Finale senza storia agli « indoor » di Modena

# Panatta «maramaldo» sull'ombra Zugarelli

Il campione uscente liquidato seccamente in tre set

### DALL'INVIATO

MODENA, 3 febbraio

Ancora un derby romano in questa lunga vicenda che sono i campionati italiani di tennis al coperto. Nella finale si sono, infatti, trovati di fronte il campione uscente Tomaso Zugarelli, vincitore ieri sera in un brutto match di Corrado Barazzutti, e Adriano Panatta, campione uscente ormai da quattro anni. Il match, a rigore, avrebbe dovuto proporre temi di estremo interesse se non fosse chiaramente visto ieri sera che Tomaso è stanco e per giunta infastidito da una gastrite che gli toglie in buona misura quella mobilità che è larga parte del suo bagaglio tennisistico. Il confronto di quest'oggi, quindi, non ha avuto storia. Si è trattato di una ben modesta vicenda che non ha mai messo in discussione il nome del vincitore.

Zugarelli ha finito per mostrare in maniera assai cruda i suoi ben noti limiti che sono la mancanza di servizio e la leggerezza dei colpi. Difendendosi decisamente fatali per un giocatore che vuol inserirsi nel contesto del tennis ultramoderno, dominato dagli americani e come tale impostato sulla forza per non dire sulla violenza.

Zugarelli, in realtà, usa un servizio che non è mai in grado di consentirgli un autentico vantaggio, almeno finché trova avversario. Nella finale di Panatta, Adriano d'altronde ha imparato a concentrarsi sulle palle che contano, nei momenti che valgono, cioè quando i punti in ballo possono essere determinanti.

La partita, così, si è trovata nella infelice situazione di non avere nulla da raccontare. Si inizia alle 15,25 e Panatta va subito, liscio liscio, 3-0 quasi a voler annichire il suo avversario e fargli capire che per lui non c'è scampo, si permette perfino la raffinata distrazione di lasciarsi strappare un servizio. Difendendo giudiziosamente quello che gli è rimasto di vantaggio conclude col minimo sforzo: 6-4.

Il secondo set è l'esatta copia del primo. Con l'unica variante che questa volta Adriano non va a 3-0. Si limita a strappare la battuta a Tomaso e a quella conquista epica all'identico 6-4 del primo. È chiaro ormai a tutti che il match è finito perché Zugarelli assomma alla carenza del servizio anche la scarsa mobilità. E, difatti, il terzo set oggi si gioca al meglio delle cinque partite) assume la caratteristica della consegna dei poteri: il campione « indoor » uscente cede al campione assoluto anche questa porzione di potere tennisistico.

Adriano è impressionante: macina giuoco con continuità addirittura feroce. Tomaso appare immobile. Di fronte alle bordate dell'avversario nemmeno reagisce. Il set si chiude in un impietoso 6-0 a favore di Panatta. È davvero un peccato che si merita qualcosa di più. È un peccato zettoso perché Adriano (oltre a Marzano che lo ha dimostrato ieri sera), ha sempre sofferto il gioco di Zugarelli.

di dimostrazione che tra il nostro numero uno e gli altri c'è un largo fossato. Un fossato che talvolta appare così spazioso tra una sponda e l'altra da sembrare un mare. Questa era una di quelle occasioni. C'è un solo Panatta in Italia e poi c'è una serie assai nutrita di tennisti che talvolta possono anche realizzare il grosso exploit. Ma nessuno di essi ha una continuità tale da elevarli ai gradini del nostro numero uno. I fatti d'altronde sono di una chiarezza estrema e confortati da troppi dati per poter essere discussi.

Ricordiamo che questa rapida finale (durata un'ora e 23 minuti) ha espresso questo secco punteggio a favore di Panatta: 6-4, 6-4, 6-0. Ora per i nostri tennisti (ed esattamente per Panatta, Zugarelli, Marzano, Barazzutti, Franchitti e Di Matteo) si presenta l'avventura di Bologna, seconda prova del campionato texano di Lamar Hunt.

Remo Musumeci

## Serie A di pallavolo

# Valdagna e Ariccia ancora alla ribalta

Contro il CUS Parma nella superiorità delle toscane - Gli ultimi tre set aggiudicano la vittoria al sestetto capitolino

Valdagna-Scandicci, nella serie A femminile, e Ariccia-Roma in quella maschile, ancora una volta alla ribalta dei campionati di pallavolo. L'evento superato senza danni gli incontri al centro della giornata che vedono le due squadre impegnate rispettivamente a Parma con il CUS ed a Firenze con la Ruini. Scorigiamo con ordine i risultati dei due tornei per dare la precedenza alla Valdagna che guida con autorità la classifica femminile. Il sestetto toscano, al suo primo anno di serie A, sta imponendosi all'attenzione di tutti: dal ruolo di matricola, è presto passata a quello di squadra da battere. Anche il CUS-Parma ha dovuto cedere al limite dei quattro set, ma con punteggi parziali che indicano eloquentemente la superiorità delle toscane vittoriose per 3-1 (15-15, 15-15, 15-4). Un ruolo preponderante nella Valdagna lo giocano ovviamente, le rumene Popa e Baga, due fuoriclasse (una naturalizzata italiana) che stanno portando la squadra alle soglie del titolo, Orlandini permettendo, visto che il sestetto reggiano è rimasto l'unico ostacolo dopo la eliminazione del CUS-Parma.

Nel campionato maschile prosegue la marcia dell'Ariccia Roma la quale, nell'incontro di Firenze è riuscita a piegare (3-2) una Ruini in netta ripresa. I campioni di Italia in carica stavano infatti conducendo per 2-0 (15-10, 15-10) ma la supremazia dei capitolini si è espressa chiaramente nei tempi successivi che si sono aggiudicati per 15-12, 16-14, 15-6. Sugli altri campi, da segnalare il ritorno alla vittoria della Lubiam Bologna, del Petrarca Padova e della Minelli Corpi, mentre lo scontro tra i due CUS si è risolto a favore del torinese guidato dal sempre grande Korov.

Luca Dalora

RISULTATI  
Maschile: CUS Torino-Cus Pisa 3-0; Pavia Modona-Brunetti 3-0; Casadio Ravenna-Petrarca 0-3; Ruini Firenze-Ariccia 2-3; Ariccia Trieste-Lubiam 0-3; Pavia Parma-

St. Moritz, 3 febbraio

# RE - MOTORI - MOTORI - MOTORI - MO

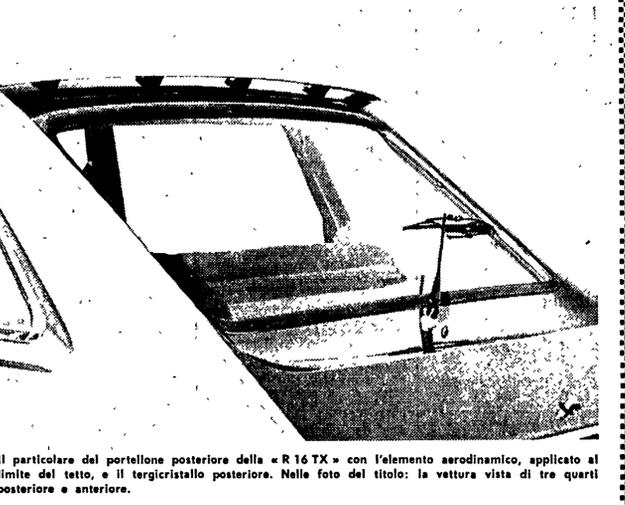
A giorni anche in Italia la Renault più venduta in Europa nella sua categoria



La casa conta di venderne quest'anno in Italia almeno 2.500 - L'ottimismo deriva soprattutto dal successo che la « Régie » ha registrato nel 1973 sul nostro mercato, dove si è piazzata al primo posto tra le marche straniere

Le aziende automobilistiche approntano i loro piani di produzione a lunga scadenza e non c'è quindi da stupire se, proprio in questo periodo, fanno la loro comparsa sul mercato modelli che, per la loro cilindrata e per i loro consumi, possono apparire estemporanei. Ma non si tratta solo dei piani di produzione; si ha infatti la conferma che le grandi case automobilistiche sono rimaste soltanto parzialmente impressionate dalla crisi petrolifera e che vedono il futuro dell'automobile in una prospettiva meno nera di quanto non appaia in conseguenza dei recenti provvedimenti restrittivi.

In questa nuova versione la « R 16 TX » si presenta, rispetto alle vetture di pari cilindrata, come una macchina di alto standard per le finiture, l'abitabilità, la strumentazione, gli accessori di serie.



Il particolare del portellone posteriore della « R 16 TX » con l'elemento aerodinamico, applicato al limite del tetto, e il tergicristallo posteriore. Nelle foto del titolo: la vettura vista, di tre quarti posteriore e anteriore.

Certo, i dirigenti delle case parlano con estrema cautela, ma l'ottimismo continua ad essere la nota dominante. In Europa, infatti, ha detto Claude Weets, direttore generale della Renault Italia, in occasione della presentazione alla stampa della « R 16 TX » « ci sono pienamente coscienti che lo aumento dei costi, la carenza di fonti di energia adeguata e la scarsità di petrolio creeranno ancora guai e perturbazioni soprattutto nei Paesi europei. Non dobbiamo tuttavia dimenticare la rotta incisa dalle vetture delle automobili sui consumi, la qual cosa ci fa non solo augurare ma sperare ragionevolmente che le attuali misure restrittive verranno ridimensionate se non abolite entro breve tempo ».

E' fuori di luogo che nelle valutazioni del signor Weets, che rappresenta in Italia la maggiore casa automobilistica francese, ha un ruolo determinante il fatto che la Renault ha chiuso il 1973 con risultati che sono positivi sul mercato francese e, in generale, su quello europeo e che ha toccato il suo minimo storico, guardando forse disperato. La Renault, infatti, ha venduto 16 scòrso anno in Italia 73 mila vetture, di cui 70 mila vetture, con un incremento rispetto all'anno precedente, del 47 per cento, nonostante il mercato automobilistico italiano abbia registrato, complessivamente, una riduzione dell'1,6 per cento. La Renault si è così collocata al primo posto fra le marche estere in Italia con una percentuale di penetrazione che è passata dal 3,15 per cento del 1972 al 4,70 per cento del 1973, grazie, soprattutto, ad un incremento registrato dalla « R 5 » che è stata, con 38.000 unità, l'auto straniera più venduta in Italia.

## La Ford insiste sulla formula « comodità, economia, grandi prestazioni »

# Le «diete» della Granada sono studiate anche per questi tempi di austerità?

Le caratteristiche della vettura nella versione « Ghia » - Cilindrate robuste - Il problema dei consumi - La perfezionissima accoppiata motore-cambio - La tendenza del mercato e le incognite aperte dalla crisi petrolifera



La Granada Ghia equipaggiata con motore a 6 cilindri a V (nella foto in alto) e il coupé Ford Consul L (foto qui sopra).

## Nel giro di soli sei anni

# 1.750.000 Escort prodotte dalla Ford

Dalle linee di montaggio della Ford inglese di Halewood, il sindaco di Liverpool ha portato alla luce la 1.750.000ª Escort. Introdotta il 17 gennaio 1968 in Gran Bretagna, questa fortunata e popolare vettura entrò subito dopo in produzione anche in Germania, quale primo esempio della politica commerciale introdotta dalla Ford europea, tesa ad unificare i modelli della propria produzione.

L'intero concetto cui si ispira la Granada Ghia risponde alle attuali esigenze anche in campo energetico. Questa vettura è una chiara dimostrazione di come sia possibile unire comodità, grandi prestazioni e bassi consumi. La dichiarazione di William G. Bourke, presidente della Ford Europa, appare abbastanza scontata. Le incognite aperte dalla crisi petrolifera, infatti, continuano a far pesare gravose incognite soprattutto sulle auto di robusta cilindrata e di altrettanto robusta « appetibilità ».

Esiste una tendenza sul mercato europeo — ci tiene comunque a precisare il signor Bourke — verso automobili di classe ma con consumi contenuti, soprattutto in particolare per ciò che riguarda il consumo di carburante; e la Granada Ghia è una vettura che risponde pienamente a questi requisiti.

E' così? Vediamo alcune cifre che si riferiscono non solo alla Ghia ma ad una serie di vetture della gamma Granada e Consul. Nel primo gruppo troviamo motori da 2300 cc per il coupé e la 4 porte; di 2500 cc per la Ghia, un po' meno di 3000 cc ancora per i primi due tipi e, infine, per la Granada Ghia, i motori più « modesti », il « 2300 » e il « 2500 », consumano 10,7 litri ogni cento chilometri, mentre il « tre litri » è ovviamente di tipo 115 sulla Ghia a 4 porte e 113 sulla Ghia a 2 porte. Il « 2300 » e il « 2500 » consumano 10,7 litri ogni cento chilometri, mentre il « tre litri » è ovviamente di tipo 115 sulla Ghia a 4 porte e 113 sulla Ghia a 2 porte.

I dati — comparati a quelli di vetture analoghe — sembrano comunque confortare la pubblicità della Ford sulla felice realizzazione della linea e sulle prestazioni contenute di esercizio. E se, su questi aspetti decisivi, ogni Casa vanta i suoi segreti, anche la Ford ricorda ovviamente il proprio merito per quanto riguarda, ad esempio, la Granada Ghia: il perfezionatissimo motore a sei cilindri a V, accoppiato al più leggero e piccolo cambio automatico C3 prodotto in Francia, già collaudato in sette Paesi europei su un totale di cinque milioni di chilometri di percorrenza, qualcosa come oltre 120 volte la circonferenza della Terra. Questo eccezionale « marciatore » deve la sua resistenza (come risulta dalla carta d'identità fornita dalla Casa), al largo uso di resine fenoliche, un materiale plastico a bassa densità e molto levigato che, con il suo basso coefficiente di attrito, assicura la perfetta efficienza di tutto il meccanismo, garantendo inoltre resistenza e stabilità anche alle alte temperature.

alcune altre caratteristiche della Ford Granada Ghia, una vettura che si fregia anche del nome prestigioso del carrozziere torinese (Giacinto Ghia, appunto), la cui attività iniziò nel 1915, un tempo preistorico nella storia dell'automobile, una storia poi contrassegnata dalla collaborazione con la FIAT, la Bentley, la Talbot, la Chrysler, la Ferrari (tanto per ricordare solo alcune), dalle 1970 al 1972 la Ghia finì interamente alla Ford, e la prima vettura di serie a portare il nome della famosa carrozzeria torinese fu la Mustang II, seguita ora dalla Granada, di cui ci stiamo occupando.

Esternamente si tratta di una vettura che presenta una modernissima griglia pressofusa, fanaleria anteriore raccolta in eleganti ripartimenti cromati e modanature particolari sulle fiancate, che si ricordano perfettamente con il tetto in vinile. L'interno ha registrato una serie di migliorie, rispetto alla Granada GXL: nuovi sedili, imbraccio di cinture in legno, nuove combinazioni per la tappezzeria. La strumentazione è collocata come nelle altre Granada, salvo l'orologio che è collocato al centro del tunnel di trasmissione.

Nuovo è anche il sistema di climatizzazione, mentre, sempre all'insegna del magistero Ford, va segnalato l'uso abbondante di materiale anti-urto che isola e rende silenziosissimo l'interno, l'imbraccio di cinture e sospensioni indipendenti sulle quattro ruote, contribuiscono alla stabilità di marcia e al controllo direzionale.

Alcuni altri dati ricavati dalla scheda tecnica: il motore, come dicevamo, è a 6 cilindri disposti a V, di 2994 cc e che, a 5000 giri, sviluppa una potenza di 138 CV DIN; la frizione è monodisco a secco; lo sterzo a cremagliera; i freni anteriori a disco, posteriori a tamburo, con doppio circuito frenante; la velocità è di 182 km/h, un dato offerto alla pura e semplice curiosità, considerando i limiti che l'austerità impone alla « tavoletta ».

L'eleganza è la caratteristica dominante anche dei nuovi coupé Consul e Granada, che giungono questo mese sul mercato italiano. La linea è di disegno di alto livello, si accompagna alla comodità e alla sicurezza. Qualche informazione: lunotti più spaziosi per una più ampia visibilità posteriore, sospensioni ulteriormente perfezionate per una più stabile tenuta di strada, spazio interno a generoso, per ospitare comodamente cinque persone adulte. Un ultimo dato per la statistica: dalla primavera del '72 la Ford tedesca e quella inglese che producono la Consul e la Granada, hanno venduto sul mercato europeo 320 mila esemplari.

Rubrica a cura di Fernando Strambaci