Domani inizia la Tirreno-Adriatico (5 tappe, 14 squadre, 161 corridori)

TRIS DI DE VLAEMINCK?

Anche Verbeeck e Maertens contro gli italiani - Prudenza e non follie

Andiamo verso l'affascinante Milano-Sanremo con una settimana ciclistica occupata da due avvenimenti ormai tradizionali: la Parigi-Nizza (già in svolgimento) e la Tirreno-Adriatico che partirà domani da Santa Marinella per concludere il suo viaggio di cinque tappe a S. Benedetto del Tronto. La corsa dei due mari misura complessivamente 780 chilometri, il tracciato è abbastanza impegnativo e l'itinerario è il seguente:

12 marzo: S. Marinella-Fiuggi, km. 187;
13: Frosinone - Pescasseroli, km. 151;
14: Pescasseroli - Tortoreto Lido, km. 210;
15: S. Benedetto del Tronto-Civitanova Marche, km. 214;
16: Cronometro di S. Benedetto del Tronto, km. 18.

La Tirreno-Adriatico è giunta alla nona edizione e il percorso è pressochè identico a quello degli scorsi anni. Nella prima gara il Monte Fumone e l'arrivo in salita; nella seconda l'arrampicata di Pescasseroli attraverso la Forca d'Acero; nella terza, discesa e pianura, nella quarta le colline dell'entroterra marchigiano e nella quinta una cronometro breve e tuttavia sufficiente per scandire risultati che daranno un volto definitivo alla classifica, una classifica che sarà influenzata dagli abbuoni il cui meccanismo prevede 10", 5", 3" per i primi tre di ciascuna tappa (esclusa la cronometro); 5" e 3" per i traguardi di montagna e ancora 5" e 3" per i traguardi volanti.

L'organizzatore Mealli insiste con Pescasseroli nonostante gli avventurosi precedenti. Nel '73 la prova venne annullata causa una bufera di neve sulla Forca d'Acero, e Mealli dice (sventolando un discutibile tracciato d'emergenza) che è un atto di coraggio ritentare. Noi ricordiamo anche i lastroni di ghiaccio e la minaccia di valanghe nella picchiata del '71, e diciamo a Mealli che il ciclismo degli anni settanta richiede prudenza e non follie, e per l'ennesima volta rimproveriamo l'UCIP, il suo modo di agire, di approvare a scatola chiusa ogni tipo di competizione.

La stessa associazione corridori doveva intervenire: non esiste solo la questione antidoping, esistono problemi vari e primo fra tutti quello di salvaguardare la pelle dei ciclisti dal supersfruttamento, dai pericoli di malattie e di capitomboli facili che possono rovinare una stagione o addirittura provocare disgrazie. Siamo nel mese di marzo, incontrare brutto tempo e ostacoli di ogni genere a quota 1.500 è probabile, e allora perchè rischiare?, perchè non trovare subito una variante a Pescasseroli?, perchè vale di più la borsa degli organizzatori della salute dei corridori? Il perchè l'abbiamo spiegato mille volte, e bisogna ribellarsi, bisogna mettere fine a questa situazione.

L'albo d'oro della Tirreno-Adriatico indica (dal '66 al '73) i nomi di Zandegù, Bitossi, Michelotto, Chiappano, Houbrechts, Zilioli, De Vlaeminck e ancora De Vlaeminck, sicchè viene spontanea una domanda: il capitano della Brooklyn farà il tris? Gli abbuoni sembrano favorire i velocisti, però il terreno è ondulato e avremo sicuramente finali con distacchi. De Vlaeminck (fresco vincitore della Milano-Torino) è uno e l'altro (velocista e fondista), ma il campo di gara (14 squadre, 161 concorrenti) è validissima nonostante la concorrenza della Parigi-Nizza, e le soluzioni possono essere diverse come suggeriscono i nomi di Maertenn e Verbeeck. E i nostri? Marcello Bergamo, Paolini, Panizza, Zilioli, Polidori, Bitossi, Riccomi, Francesco Moser e compagnia possono dire una parola autorevole. Vedremo Fraccaro, Baronchelli, Borgognoni, Rossignoli, vedremo i giovani alle prese con i campioni. Un discorso che continueremo domani, giornata di vigilia.

Gino Sala

Tumultuosa volata nella prima tappa della Parigi-Nizza

1° Merckx, 2° Szurkowski

ORLEANS, 10 marzo

Dopo il successo riportato ieri nel prologo a cronometro, Eddy Merckx ha rivinto oggi aggiudicandosi la prima tappa della Parigi - Nizza, e precisamente la Ponthierry-Orleans di 216 chilometri. Ma la sorpresa della giornata, se così possiamo dire, è il dilettante polacco Szurkowski, giunto secondo nella tumultuosa volata che ha caratterizzato la corsa.

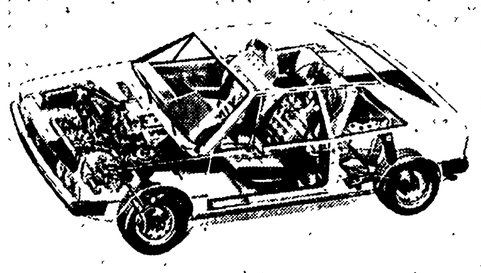
Ieri, il campione del mondo dei dilettanti (appunto Szurkowski) era finito piuttosto lontano (a 26") nella breve crono a coppie, oggi ha contrastato fino all'ultimo Merckx nella volata, e se ha perso da Eddy, ha però anticipato fior di specialisti come Van Linden, Esclassan, Karstens e Basso.

Una volata tumultuosa, come dicevamo. Merckx e uscito dalla mischia ai 150 metri. Aveva preso la ruota di Karstens ed ha superato tutti. Contento Merckx (che con lo abbuono di 5" rafforza il primato in classifica), soddisfatto Szurkowski, deluso Basso, un Basso ancora lontano dalle migliori condizioni. Sono arrivati tutti in gruppo, e Gimondi ha detto che il bello deve ancora avvenire.

Ecco l'ordine di arrivo: 1. MERCKX (Molteni), km. 216 in 5.11'02", media 40,317; 2. Szurkowski (Polonia); 3. Van Linden (Belgio); 4. Esclassan (Francia); 5. Karstens (Olanda); 6. Basso (Bianchi); 7. Ducreux (Francia); 8. Galdeano (Spagna); 9. Kuiper (Olanda).

Ed ecco la classifica generale: 1. MERCKX in 5.19'09"; 2. Bruyere a 5"; 3. Van Linden a 8"; 4. Swerts a 11"; 5. Alain Santy a 13"; 6. Bal s.t.; 7. Poulidor a 14"; 8. Zoetemelk s.t.; 9. Rosiers a 15"; 10. Huysmans s.t..

RI-MOTORI-MOTORI-MOTORI-MO



Il coupé Volkswagen « Scirocco » nella versione « TS » si distingue dalla versione « normale » e « L » per i doppi fari allo jodio e per la modanatura laterale con protezione in gomma (foto di sinistra). Nel disegno di destra il coupé è visto in trasparenza. Si notano, tra l'altro, i poggiatesta incorporati (di serie nelle versioni TS) e il bagagliaio la cui capacità, di 347 litri, può essere portata a 533 litri abbattendo il sedile posteriore. La superficie a terra della vettura è di 385×162 cm. Tra i particolari di rilievo nella meccanica va ricordata la sospensione anteriore con « braccio a terra negativo », che contribuisce ad assicurare la costante tenuta di strada della vettura.

Positive impressioni alla guida del coupé disegnato da Giugiaro

Lo «Scirocco» della Volkswagen anticipa la nuova berlina «Golf»

Sarà probabilmente la più importante novità assoluta al prossimo Salone di Ginevra - Una vettura eccellente ma è ottimistico considerarla un'auto per cinque persone - Perfetta tenuta di strada e buone prestazioni - Ai 100 orari può fare 100 chilometri con 7 litri di benzina

Al prossimo salone dell'automobile di Ginevra — che servirà soprattutto per sentire il polso dell'industria automobilistica — le novità assolute saranno assai scarse, a meno che non si considerino tali i prototipi che certamente saranno presentati dai carrozzieri italiani. Per questa ragione è facile prevedere che al centro dell'attenzione sarà la Volkswagen « Scirocco », un coupé che è stato una sorpresa anche per gli « addetti ai lavori », convinti si trattasse della versione « sportiva » della recentissima berlina « Passat ».

Lo « Scirocco » è invece, come hanno ammesso i dirigenti della casa durante a presentazione alla stampa specializzata avvenuta in Germania, la versione sportiva di una berlina che vedrà la luce nel corso di quest'anno e per la quale è già stato scelto il nome di « Golf ».

Quest'annuncio, forse, non era nei piani, ma i dirigenti della casa di Wolfsburg non potevano certo pensare di riuscire a mantenere il segreto presentando una macchina equipaggiata con due diversi motori. Se uno, infatti, è quello di 1471 cc di 85 CV a 5800 giri che equipaggia la « Passat 1500 TS », l'altro (1093 cc, 50 CV DIN a 6000 giri) è completamente nuovo. Equipaggerà, appunto, la berlina « Golf » che estenderà ancora la gamma delle Volkswagen, anche se la casa continua a considerare per nulla tramontati i vari « Maggiolini » e « Maggioloni », considerazione che si basa sul fatto che la più popolare vettura tedesca continua ad essere richiesta e venduta.

Nuove macchine da Wolfsburg, dunque, nonostante la crisi che attraversa il settore e nonostante i dirigenti della casa tedesca prevedano di dover ricorrere, intorno a Pasqua, alla cassa integrazione per gran parte dei 116.000 dipendenti.

Vediamo, comunque, com'è questo nuovo coupé che uscirà, al ritmo di 300 unità giornaliere, dallo stabilimento della Karmann dove verrà effettuato il montaggio. La sua linea, intanto, è prettamente italiana e non a caso. Lo « Scirocco », infatti, è firmato dallo « stilista » torinese Giorgio Giugiaro che è riuscito a realizzare un ottimo compromesso tra le esigenze della produzione industriale, dell'aerodinamica, della capacità di trasporto persone e bagagli e dello stile.

Ne è risultata una macchina dalla linea compatta e leggermente cuneiforme, con una eccellente aerodinamica, che ha tutte le qualità indicate dai dirigenti della casa ma che su un punto assolutamente non mantiene le promesse. Lo « Scirocco », infatti, è presentato come « un coupé a cinque posti » e come tale è stato omologato. In realtà in cinque ci si può stare solo in situazioni di emergenza, anche perchè lo spazio tra la panchetta del sedile posteriore e il tetto della vettura è tanto ridotto che una persona di statura media è costretta a viaggiare con la testa inclinata. Un diverso disegno del sedile potrebbe facilmente eliminare l'inconveniente, ma sino ad allora meglio sarebbe parlare dello « Scirocco » come di un tradizionale 2+2.

A parte questo, non si diceva, lo « Scirocco » dà tutto quello che la casa promette in fatto di prestazioni, di comfort, di maneggevolezza. Questa, almeno, la impressione ricavata da una rapida prova effettuata sul circuito sperimentale della Volskwagen, dove non esistono limiti di velocità e dove è possibile provare una macchina incontrando tutti i tipi di fondo stradale, desiderabili e no.

Eccellente l'assetto di guida, chiara, raccolta e ben disposta la strumentazione, sullo « Scirocco » ci si trova subito a pieno agio. Questo « tutt'avanti » viaggia incollato alla strada, a conferma dell'eccellente distribuzione dei pesi e dell'ottima meccanica.

La prova si è svolta con un modello con motore da 1,5 litri, ma la valutazione generale dovrebbe essere valida anche per quello con motore da un litro, salvo i diversi tempi di accelerazione e le velocità massime.

Le prestazioni sono le seguenti (per il 1100 e per il 1500) velocità massima 144 e 175 km/h; da 0 a 100 km/h con partenza da fermo secondi 18 e secondi 11; consumo unificato litri 8 e litri 8,5 per 100 chilometri; consumo alla velocità costante di 100 chilometri orari 7 litri per 100 chilometri.

Lo « Scricocco » sarà disponibile nelle seguenti versioni: 1100, 1100 L, 1100 TS, 1500 TS con diversi allestimenti. Il prezzo, in Germania, va da un minimo di 9.480 marchi ad un massimo di 11.020 marchi. Al cambio, grosso modo, da 2.360.000 lire a 2.775.000 lire. Inutile tentare di prevedere quanto verrà a costare in Italia, quando comincerà ad essere importato sul finire di aprile...

● Nel 1973 si è avuta per la prima volta in Austria una forte diminuzione del numero di immatricolazioni di automobili: soltanto 186.982 auto nel 1973, contro 221.624 nel 1972. Ciò costituisce una diminuzione globale del 15,6 per cento. L'immatricolazione di nuove automobili è però calata del 32,2 per cento nel mese di novembre e addirittura del 57,2 per cento nel mese di dicembre, a causa della crisi del petrolio.

Le strade / Il traffico

Aumento della quantità di merci trasportate su strada

La quantità di merci trasportate in Italia per strada è in costante progresso. Nei soli 13 anni che vanno dal 1955 al 1967 l'aumento ha superato il 300 %. Nel contempo il traffico espresso in tonnellate-chilometro è aumentato del 156 %. Da sottolineare che il trasporto su strada è andato via via riducendo le proprie percorrenze medie, mentre la ferrovia le ha aumentate. Ciò significa che la strada ha assorbito gran parte degli aumenti di traffico a brevi distanze, dove più avvertito è il vantaggio del servizio « porta a porta ».

Dal punto di vista degli investimenti, le cifre sono le seguenti: autocarri circolanti nel 1972: 1.000.000; rimorchi e semirimorchi: 70.000; investimento in autoveicoli pari a 3.800 miliardi di lire. Sotto il profilo del parco circolante, l'aumento, rispetto al 1965 è stato pari al 60 % circa.

■ A meno di un milione e mezzo ammontano i transiti del mese di febbraio attraverso i valichi di confine italo-jugoslavi della provincia di Trieste. In particolare sono transitate, in entrata e in uscita 644.103 persone con passaporto e 801.414 con lasciapassare, per un totale quindi di un milione 445.607. Rispetto allo stesso mese dell'anno scorso si registra una diminuzione di 756.530 passaggi.

■ Per far fronte all'alto prezzo della benzina il governo francese ha deciso che a Parigi vengano messe in circolazione autopubbliche elettriche.

E' stato inoltre precisato che una trentina di tassì elettrici, che saranno costruiti dalla « Renault », entreranno in funzione a Parigi entro due anni.

■ Passeggeri e chilogrammi di merci dell'Alitalia sono aumentati in un anno rispettivamente del 9,8 per cento e del 33,6 per cento. Il 1973 — in base alle prime statistiche della compagnia di bandiera — si è concluso infatti con trasporti pari a 5.948.026 viaggiatori e 121.570.110 chilogrammi di merce. Il largo uso dell'aereo su tutti i tipi di percorrenza è sottolineato da progressi pari al 9,3 per cento per i passeggeri-chilometro (oltre 10 miliardi e 170 milioni) e al 44,1 per cento per le tonnellate-chilometro merci (più di 399 milioni e mezzo di tonnellate). Il totale generale delle tonnellate-chilometro trasportato (compresa cioè la posta) supera il miliardo e 334 milioni; cioè il 17,7 per cento in più nei confronti del 1972.

Basket: anche a Siena Ignis travolgente

Sapori in campo con grinta varesini con Morse: 57-72

Un divario di classe incolmabile - Bovone: troppi errori sotto canestro

SAPORI: Cosmelli (18), Johnson (10), Bovone (14), Giustarini (9), Francescbini (6), Sensi, Minci, Campanini, Bani.
IGNIS: Morse (24), Meneghin (13), Bisson (10), Ossola (5), Ruscone (2), Zanatta (14), Lucarelli (4), Gualco, Salvaneschi, Polzot.
ARBITRI: Filippone e Cagnazzo, di Roma.

NOTE: Palazzetto pieno. Usciti per 6 falli: Meneghin, Bisson e Morse dell'Ignis; tiri liberi: Ignis 10 su 12, Sapori: 15 su 20.

DALL'INVIATO

SIENA, 10 marzo

E' iniziata nel clima del Palio, grida, tifo e canzoni delle contrade. Poi Bovone ha sbagliato due « ganci » a fila, tanta da dar l'impressione di avere un braccio in meno e Johnson ha fallito due rimbalzi. La festa del Palio è stata rimandata: l'Ignis ha vinto di 15 punti: 72-57.

Gamba ha avuto paura una sola volta: al 17' del s.t. quando ha dovuto chiamare in panchina Meneghin gravato di cinque falli. I varesini conducevano di 13 punti, ma anche Morse, per i personali, era giunto a quota tre. E infatti, all'inizio della ripresa i senesi si sono fatti sotto, fino a cinque punti: ma Cosmelli ha forzato l'entrata, due volte in maniera ingenua, e Giustarini, peraltro bravissimo in difesa contro Morse, ha commesso qualche errore di troppo.

In quell'istante gli schemi, tanto pazientemente preparati da Cardaioli sono saltati. Ognuno ha fatto a modo suo e Johnson che era partito bene nella ripresa, è tornato, mogio mogio, ad aspettare invano palloni.

Già nella prima parte della gara, comunque, i senesi avevano fatto intendere di essere carichi come sveglie e avevano impostato il gioco ad un ritmo altissimo: troppo alto per la velocità di base dei suoi stessi atleti. Così, succedeva che le azioni offensive non avevano il respiro necessario e mancava sempre un movimento per la felice conclusione della manovra.

Insomma, il Sapori ce l'ha messa tutta, ma un po' perchè l'Ignis è troppo forte, un po' per i suoi errori (14 centri su 14 da sotto: un record negativo per un pivot!) Bovone era nervosissimo, non è riuscito a realizzare il desiderio che tutta la città si raccontava a mezza voce da una settimana a questa parte.

Cardaioli, alla fine, lo ammetteva, ma era contento: il Sapori ha giocato una buona partita e l'Ignis ha dovuto catalogare Siena sotto la voce, « trasferte difficili ».

I varesini, a ben dire, hanno soprattutto sofferto per pericoli che potevano venire: Bisson era già in panchina al 12' del s.t. per raggiunto limite di falli, Morse due minuti dopo commetteva il quarto, e Meneghin, 60" più tardi, doveva, anche lui, salutare i colleghi.

Il vantaggio era solo di 10 punti, mancavano 5' alla fine e i senesi promettevano una rimonta agguerrita. Ma qui ha risposto tutta la squadra, uscito il pivot, l'Ignis si è messa a zona e ha giocato la palla al limite dei 30". Tranquilla, calma (tanto che il pubblico poteva notare lo scomposto muoversi di Lucarelli e i suoi due canestri finali) ha aspettato il fischio finale.

Chi è stato grande per rendimento individuale e collettivo è ancora una volta Bob Morse. Parlano le percentuali: 9 su 16 nel tiro e 13 rimbalzi. Ha giocato per un bel po' di tempo su Johnson e anche su Bovone eppur regalando diversi centimetri in altezza ai due avversari, ha lottato alla pari. In attacco, marcato a vista da un aggressivo Giustarini, ha sempre atteso il momento buono, senza mai sprecare un pallone.

Una prova egregia, quindi, che si colloca comunque in una prestazione di squadra più che buona. La difesa attuata dall'Ignis sui due lunghi senesi li ha bloccati. Il 90 per cento delle volte, appena uno dei pivot del Sapori prendeva il pallone, dietro di lui, si alzava il muro di due giocatori dell'Ignis.

Appena fuori dalla lunetta Rusconi ha dato parecchio fastidio a Cosmelli e Zanatta, con 7 su 11 nel tiro, ha calmato le rimonte senesi nei momenti difficili.

Poco resta da dire, l'Ignis è ancora troppo forte per la squadra di Cardaioli, e oggi, pur con discreti handicap, ha portato a termine la gara senza soffrire più di tanto. Alla fine i 15 punti sono più che meritati.

I senesi ce l'hanno messa tutta, hanno lottato ed affrontato senza timore i campioni d'Italia e forse, senza errori e nervosismi di qualche giocatore e con un pochino di calma in più, stasera potrebbero magari dire di aver perso un'occasione.

Silvio Trevisani

Fag test troppo comodo: 95-70

Innocenti con mestiere

INNOCENTI: Ferracini, 15; Benatti, 8; Bariviera, 25; Bianchi, 2; Brosterhaus, 26; Masini, 6; Cerioni, 11; Vecchiato.
FAG: D'Aquila, 14; V. Errico, 6; Fucile, 10; Andrews, 19; Cioffi, 12; Scodavolpe, 6; Coen, 2; P. Errico, 2; Bacci, 1.

MILANO, 10 marzo

Il presupposto di tutta la partita è che oggi la FAG non c'era in campo. Quei cinque giovani che giocavano con le maglie giallo-blu non ci hanno detto gran che e così l'Innocenti ha fatto suo con 25 punti di scarto un incontro che poteva dominare dal primo all'ultimo minuto.

Senza Jellini e Brumatti, però, la squadra di Rubini è altra cosa: i limiti del collettivo sono emersi e chi ha salvato la baracca con qualche pezzo di bravura sono stati il solito Brosterhaus, Bariviera e Benatti. Bene Ferracini, almeno nel primo tempo.

La partita si è quindi trascinata dopo un momento iniziale (8-8 al 5°) di equilibrio, su uno standard di monotonia fino alla fine. I napoletani di Pentussaglia sono invece apparsi proprio per quello che sono, cioè una non-squadra, in grado di meritare il posto in classifica che occupa.

Una partita quindi, senza temi interessanti. Lo stesso taccuino di cronaca lo rivela. Dopo il già citato equilibrio iniziale, la Innocenti poco a poco si stacca: al 12° 25-22, al termine del primo tempo 47-35. La seconda frazione di gioco è la copia della prima e alla fine, l'Innocenti, con 90 punti a 2 minuti dal termine, si fa infilare 6 punti da Andrews. Alla fine 95-70. Tutto lì. L'indicazione è per Rubini: Benatti è bravo, fa gioco e movimento, ma Jellini è altra cosa, così come manca sulle fasce laterali Brumatti. Il recupero dei due giocatori dovrà essere rapido, perchè l'Ignis verrà a Milano il 7 aprile.

Romeo Bassoli

124 a 87 col Maxmobili

Partita e record dei canestri alla Forst

FORST: Recalcati, 16; Meneghel, 19; Farina, 19; Lienhard, 22; Marzorati, 30; Beretta, 4; Tombolato, 14.
MAXMOBILI: Grasselli, 17; Canciani, 14; Fattori, 14; Gurini, 28; Pleick, 6; Florio, 8; Rossi S.; Olivetti; Fraosini.
ARBITRI: Pacini di Firenze e Campanella di Livorno.

BRESCIA, 10 marzo

La Forst ha battuto il record dei canestri in questo campionato anche se, specialmente nel primo tempo, è apparsa contratta e nervosa con il pensiero forse alla prossima trasferta di Varese contro l'Ignis. E' stato questo il secondo confronto in pochi giorni tra le due squadre anche se MacGregor, l'allenatore del Maxmobili, per la Coppa Italia aveva mandato in campo i ragazzi per risparmiare i titolari. E' andata però tremendamente buca.

La Forst non ha mai corso pericoli né effettuato rincorse e quando nella ripresa i pesaresi hanno giocato a tutto campo, puntando sulla velocità, ad esserne stroncati sono stati in definitiva gli atleti della Max.

Primo tempo più equilibrato, in una sagra di errori: i primi tre tiri liberi sono sbagliati sia da Lienhard e da Beretta che da Pleick. Il punteggio rimane molto basso per parecchio tempo: a metà del primo tempo è di 28 a 16 poi i canturini cominciano a prendere il largo. Sessantadue a quarantasei alla fine del primo tempo ed altrettanti canestri segneranno nella ripresa i biancoverdi di Cantù.

71 a 68

La Canon «esce» bene alla distanza

CANON: Medeot (7), Zanon (4), Ardessi n.e., Carraro (6), Milani (16), Hawes (26), Bufalini (4), Barbazza n.e., Spillare (4), Gorghetto (4).
MOBILQUATTRO: Rodà (2), Papetti (2), Giroldi (13), Barlucchi (10), Jura (23), Gragnani n.e., Crippa (6), Gergati (6), Nizza (6), Antonucci n.e.
ARBITRI: Vittorio e Giovanni Ugatti di Salerno.

VICENZA, 10 marzo

Canon e Mobilquattro hanno disputato al « Palasport » di Vicenza un incontro molto apprezzabile sul piano dell'agonismo, ma mediocre su quello tecnico. La partita si è svolta nei due tempi, secondo un « cliché » quasi identico: Mobilquattro più agile e concludente per due terzi buoni di ciascuna frazione e una Canon non bene amalgamata e che esce faticosamente alla distanza, racimolando un vantaggio minimo (due punti allo scadere del primo tempo e tre al fischio finale). Difficile assegnare un primato sul piano del gioco: il risultato riskato dice che le due squadre si sono fronteggiate quasi in parità. La Mobilquattro meritava forse qualcosa di più per la sua generosità; alla Canon va riconosciuta una maggiore prestanza tecnica (non schiacciante) messa in risalto dall'ottima condotta difensiva di Bufalini e dalle puntate offensive di Milani. La squadra di Sales, da parte sua, ha adottato un gioco veloce, escogitando anche il modo di « frantumare » l'americano Hawes.

Il primo tempo vede la Canon in vantaggio di due lunghezze sui milanesi: 34 a 32. Alla ripresa avvio veloce degli atleti di Sales. Questa volta la replica della Canon è più rapida e consente ai veneziani di condurre con uno scarto sia pur minimo. Il vantaggio viene conservato sino alla fine.

81 a 76

Il Brina ancora sulla strada della salvezza

BRINA RIETI: Napoleoni (4), Vendemini (21), Vittori (16), Genari (10), Lauriski (30). Non entrati: Simeoni, Stagni, Bianchi, Bastianoni, Marchetti.
SINUDYNE: Albonico (10), Antonelli (3), Benelli (1), Fultz (26), Serafini (18), Bertolotti (18). Non entrati: P. Gergati, Ranuzzi, Bonamico, Natali.
TIRI LIBERI: Brina 5 su 6, Sinudyne 8 su 10.
ARBITRI: Totaro (Palermo) e Bottari (Messina).

ROMA, 10 marzo

Il Brina di Rieti, che oggi ha giuocato al Palazzetto dello Sport di viale Tiziano a Roma (dopo che da diverse giornate anticipa il suo turno al sabato giuocando tuttavia sempre a Roma, ma al Palazzo dello Sport all'EUR) ha compiuto un altro importante passo verso il suo principale obiettivo di questo primo campionato nella serie « A »: evitare la retrocessione.

Il confronto con la bolognese Sinudyne non era dei più facili; grazie anche all'ottima vena dimostrata oggi da Lauriski autore di 30 punti, il quintetto laziale è riuscito a prevalere per 81 a 76.

64 a 59

La spunta l'Alco negli ultimi minuti

ALCO: Sgarzi, Orlandi, Bergonzoni (10), Ciffello, Biondi (4), Viola (7), Mc Gregor (10), Fabris (18), Arrigoni (11), Stefanini (4).
SNAIDERO: Melilla (3), Tognazzo, Giomo (6), Natali (8), Paschini (6), Savio, Malagoli (28), Sanders (8), Fortunato, Danzi.
ARBITRI: Sambelli (Milano) e Albanesi (Busto Arsizio).

BOLOGNA, 10 marzo

(g.d.r.) - L'Alco, al termine di una brutta partita che, comunque nell'ultimo minuto si è elettrizzata, ha battuto con il punteggio di 64 a 59 la Snaidero.

Per gli udinesi invece la situazione non è delle più rosee: la battuta d'arresto li mette pericolosamente fra le compagini candidate alla retrocessione. Il quadro si presenta per loro ancora più nero dal momento che alcune pedine, come Sanders, Melilla e Paschini attraversano un momento di crisi. Solamente Malagoli (il migliore in campo anche oggi) cerca di tenere in piedi la baracca che scricchiola dappertutto. Dal canto loro i bolognesi, pur rimarcando serie lacune (soprattuto in Mc Gregor e Stefanini) non demordono e buttano tutto sull'agonismo e sul fondo.

Inizia lo spettacolo (si fa per dire) con marcature a zona. Il gioco lascia alquanto a desiderare e si notano subito i macroscopici errori di Mc Gregor da una parte e di Sanders dall'altra. Il punteggio si mantiene in equilibrio fino alla fine del primo tempo: 31-30 a favore dei padroni di casa.

La ripresa riflette il primo tempo e l'unica cosa lieta è donata da Malagoli che non sbaglia un canestro. Nell'ultimo minuto l'Alco attacca decisamente e si avvantaggia dei 5 punti che gli danno la vittoria.

77 a 76

Il Brill sul Saclà con suspense

BRILL: Villetti (2), Ferello (22), Mastio, Serra, Vascellari (12), Pedrazzini, Correddu, Spinetti (10), De Rossi (8), Sutter (23).
SACLA': Laing (16), Frediani (5), Caglieris (19), Merlati (10), Riva (18), Benevelli (6), Rosa Brusin, Anconetani, Sacchetti (2), Paschetta.
ARBITRI: Solenghi e Spotti di Milano.

CAGLIARI, 10 marzo

(a.b.) - Finale a suspense per il Brill che è riuscito a chiudere in vantaggio di un punto grazie a due tiri liberi messi a segno da De Rossi.

Il Brill sebbene disponesse di un Sutter giù di tono a causa di una influenza che gli ha fatto disertare l'allenamento settimanale, ha avuto una partenza velocissima e dopo un paio di minuti era già in vantaggio per 12 a 2 grazie a una bella serie di De Rossi e Ferello. Poi il Saclà che schierava Laing, Merlati, Riva, Caglieris e Frediani stringeva la difesa e in breve riusciva a riportarsi in parità (12-12). Il primo tempo condotto sul filo dell'incertezza si chiudeva con gli astigiani in vantaggio di un punto (34-33).

Ripresa tutta astigiana per i primi 8 minuti con Sutter quasi assente dal gioco (solo 9 punti all'attivo nel primo tempo).

A cinque minuti dalla fine, quando Merlati usciva per cinque falli il Brill aveva ancora otto punti di vantaggio (73-65) e pareva dover passeggiare sul risultato. Invece il Saclà riusciva prima ad agguantare il pareggio (73-73) poi a portarsi in testa (76-75) con due tiri liberi di Laing a 37" dalla fine. Nel finale convulso era De Rossi dalla lunetta a portare in vantaggio il Brill, a riconquistare poi la palla su un errore di Caglieris e a congelarla fino al termine.

RISULTATI

Ingis-Sapori 72-57; Canon-Mobilquattro 71-68; Innocenti-Fag 95-70; Forst-Maxmobili 124-87; Brill-Saclà 77-76; Alco-Snaidero 64-59; Brina-Simudyne 81-76.

CLASSIFICA

Ignis p. 34; Forst e Innocenti 32; Canon 26, Simudyne e Sapori 18; Mobilquattro 16, Brill e Saclà 14, Brina e Alco 12, Fag e Snaidero 10, Maxmobili 4.

Ampliata la gamma della fortunata vettura francese

Le Citroen «GSpecial» sono in vendita anche in Italia

Già in circolazione 600.000 modelli - Le innovazioni apportate ai vari tipi I nuovi prezzi - Consumi modesti in rapporto alla cilindrata

Con 600.000 modelli fabbricati e venduti e con 10 trofei internazionali accumulati in tre anni, continua il brillante successo sui mercati europei della *Citroën GS*.

Nel 1974 la gamma delle *Citroën GS* si rinnova; a partire da questa settimana, infatti, sono poste in vendita sul mercato italiano anche le nuove *GS Special*.

La nuova gamma comprende i seguenti modelli:

GS SPECIAL (1015 cc.) - E' un modello che — come abbiamo già avuto occasione di annunciare — mantiene tutte le eccezionali caratteristiche e prestazioni della GS (da ricordare tra l'altro, le sospensioni idropneumatiche ed i 4 freni a disco servoassistiti con doppio circuito e ripartitore di frenata). E' distinguibile all'esterno per la nuova scritta posteriore *GS Special* colore argento. L'allestimento interno presenta la selleria in similpelle (in opzione in tessuto) e inoltre: schienali regolabili con attacco per poggiatesta, lunotto termico, orologio elettrico, contachilometri parziale, specchietto di cortesia, retrovisore esterno, retrovisore interno con posizione antiabbagliante, interruttore luce interna su entrambe le porte anteriori, rivestimento tetto tipo Club, reostato illuminazione tachimetro, ventilatore aria calda, ventilatore aria fredda a due velocità, spia usura freni anteriori, tergicristallo a due velocità con lavavetro elettrico, luci di retromarcia, sicurezza bambini sulle porte posteriori.

Tutte queste dotazioni sono di serie e comprese quindi nel prezzo che è di lire 1.499.000 (IVA e trasporto esclusi).

La versione Break costa L. 1.605.000 (IVA e trasporto esclusi).

GS SPECIAL (1220 cc.) - E' distinguibile all'esterno per la scritta posteriore *GS Special* colore oro. L'allestimento interno è simile a quello della *GS Special* 1015 tranne che per la selleria che è in tessuto di serie.

Il suo prezzo è di lire 1.600.000 (IVA e trasporto esclusi).

Versione Break L. 1.663.000 (IVA e trasporto esclusi).

GS 1220 CLUB - Oltre che per la scritta *GS 1220 Club* laterale e posteriore, questo modello si differenzia dalla *GS Special* per un diverso grado di finitura. In particolare sono presenti: all'esterno i profili cromati ai finestrini laterali, all'interno il contagiri elettronico, il rivestimento del pavimento in moquette, l'accendisigari elettrico, reostato illuminazione strumentazione e un comodo bracciolo estraibile tra i sedili posteriori.

Il prezzo è di L. 1.633.000 (IVA e trasporto esclusi).

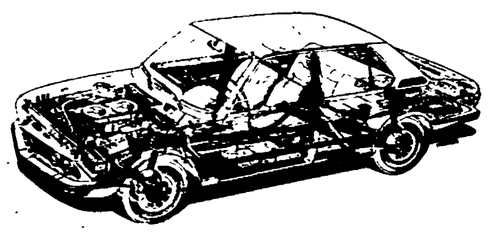
Versione Break L. 1.725.000 (IVA e trasporto esclusi).

Con l'ingresso sul mercato della nuova *GS Special* è stata adottata anche una nuova tinta di carrozzeria: « l'orange ténéré », colore vivace e giovane simile a quello dell'omonimo deserto attraversato recentemente dalle *Citroën 2 CV* e *Dyane* durante il memorabile Raid Africano.

La rinnovata gamma della *Citroën GS*, con un prezzo base particolarmente interessante e con le eccezionali e riconosciute qualità dei suoi modelli, consolida la sua posizione nella fascia di mercato delle medie cilindrate. Le GS, inoltre, per le loro caratteristiche generali ma specialmente per le loro grandi doti di comfort e di abitabilità, alle quali si devono aggiungere consumi decisamente modesti in rapporto alla cilindrata (poco più di 7 litri per cento chilometri a 100 km/h), rispondono ottimamente anche alle esigenze create dall'attuale situazione di crisi energetica.

Venderà le moto e le auto tedesche

La Bavaria invece della BMW-Italia



La BMW-Italia scompare e viene sostituita dalla Bavaria, Società importazioni e vendite SpA che curerà la distribuzione e la vendita in Italia delle auto e delle motociclette della casa tedesca. L'annuncio è stato dato a Milano, dove la nuova società ha fissato la propria sede legale, mentre la sede operativa continuerà a rimanere a Sona, in provincia di Verona. Con l'occasione è stato annunciato il lancio sul mercato italiano del nuovo modello moto « 90 S », già esposto all'ultimo Salone del ciclo e motociclo di Milano, e delle berline « 525 » e « 3.3L », presentate lo scorso anno a Francoforte. Nel disegno: la BMW « 525 » vista in trasparenza.

Rubrica a cura di **Fernando Strambaci**