Il brasiliano campione del mondo si è fatto largo nel finale

Fittipaldi difende il suo titolo vincendo subito in Argentina

Secondo il sorprendente Hunt con la Hesketh e terzo Reutemann (Brabham), che aveva condotto nella prima parte della gara - Regazzoni 4° e Lauda 6°

BUENOS AIRES, 12 gennaio

Emerson Fittipaldi su McLaren ha iniziato la «difesa» del suo titolo iridato vincendo il Gran Premio d'Argentina, prima prova del campionato mondiale piloti di F. 1. L'asso brasiliano, partito in terza fila, si è fatto via via sotto, guadagnando diverse posizioni, poi nell'ultima parte della gara ha sferrato l'attacco decisivo al pur brano James Hunt con la sorprendente Hesketh, che in quel momento si trovava in testa, e ha concluso da trionfatore. Hunt ha comunque conquistato un preziosissimo secondo posto davanti alla Brabham dell'argentino Carlos Reutemann, che aveva condotto nella prima parte della gara. Quarto si è classificato Clay Regazzoni con la Ferrari. Lo svizzero, partito in quarta fila, è stato protagonista di un'ottima rimonta che lo ha portato a superare il compagno di squadra Niki Lauda giunto sesto. L'austriaco, dopo aver condotto una bella corsa nelle prime posizioni ha dovuto cedere per evidenti noie alla macchina, che nelle ultime tornate è apparsa in difficoltà.

Ma ecco il film della gara.

Il primo colpo di scena si ha all'avvio della gara, allorchè il francese Jarier, che era stato il migliore in prova, non può partire per un guasto alla trasmissione della sua Shadow. Il comando della corsa viene preso subito da Reutemann su Brabham, che è seguito dal compagno di squadra Pace. Terzo è Hunt con la Hesketh.

Al quinto giro le posizioni sono le seguenti: Reutemann, Pace, Lauda, Hunt, Emerson Fittipaldi, Peterson, Regazzoni, Depailler, Andretti, Vittorio Brambilla, Ickx; in quattordicesima posizione è passato Arturo Merzario.

Nell'ottavo giro Hunt è riuscito a superare Lauda. Al 10° giro Reutemann, Pace e Hunt hanno un leggero distacco dal plotone degli inseguitori, sempre capeggiato da Lauda.

A metà del 14° giro Pace attacca improvvisamente Reutemann e riesce a sorpassarlo in curva. Ma ha mal calcolato la sua manovra, non riesce a controllare il suo bolide e sbanda leggermente, così permettendo a Hunt e a Lauda di superarlo, mentre Reutemann riafferra il primo posto. Intanto Lauda, approfittando del rettilineo, è riuscito a portarsi a ridosso dei tre primi, seguito da Emerson Fittipaldi. Il resto del plotone è ora condotto dall'altra Ferrari, quella di Regazzoni.

Al quindicesimo giro le posizioni sono le seguenti: Reutemann, Hunt, Lauda, Emerson Fittipaldi, Regazzoni, Depailler, Pace, Andretti, Brambilla e Ickx.

All'inizio del ventiduesimo giro Emerson Fittipaldi sferra il suo primo attacco, riuscendo, con manovra spericolata, a carpire il terzo posto a Lauda. Ma immediatamente dietro Regazzoni si va avvicinando, sempre più minaccioso.

Tra il 26° e il 27° giro Hunt riesce a soffiare il primo posto a Reutemann, il quale è attaccato e superato subito dopo anche da Fittipaldi. L'argentino sembra accusare qualche noia meccanica, ma insiste per conservare il suo terzo posto, malgrado l'inseguimento di Lauda, dietro al quale procede sempre meglio Regazzoni. Più indietro, Pace, riavutosi dall'errore che gli era costato parecchie posizioni, riesce a conquistare il sesto posto, superando Depailler.

Il momento decisivo della corsa si ha al 36° giro, allorchè Fittipaldi passa al comando superando Hunt proprio in mezzo alla più difficile curva del circuito, quella detta della «Horquilla» (la Forcina). Un altro brasiliano, Carlos Pace, si è intanto rifatto minaccioso: si avvicina alla Ferrari di Regazzoni, che è riuscito a superare nel 32° giro, per lanciarsi all'assalto dell'altra Ferrari, quella di Lauda, sempre in quarta posizione.

Al trentottesimo giro, Fittipaldi aveva un vantaggio di 5"1 su Hunt e di 11"6 su Reutemann. Al quarantaduesimo giro, il margine è aumentato rispettivamente a 7" e 2 ed a 13"2. Intanto Pace ha preso a Lauda il quarto posto, e l'austriaco, che è parso accusare noie meccaniche, si è lasciato superare anche da Regazzoni e poi da Depailler. Sedici macchine sono rimaste in corsa: fra i ritiri più importanti quelli di Ronnie Peterson, Mario Andretti, Wilson Fittipaldi, la cui «Copersucar» ha preso fuoco dopo un testa-coda. Nessun danno, fortunatamente, al pilota.

Nel quarantacinquesimo giro, Pace è costretto a fermarsi, cedendo così il quarto posto a Regazzoni. Queste posizioni (primo Fittipaldi, secondo Hunt, terzo Reutemann e quarto Regazzoni), rimarranno invariate sino al termine della gara.

BUENOS AIRES — Clay Regazzoni in azione. Il ferrarista ha ottenuto un apprezzabile quarto posto.

È accaduto in serie C

Clamoroso 5-1 degli emiliani

Un Modena scatenato sgomina il Livorno

MARCATORI: Blasig (M) al 5', Matricciani (M) al 30' del p.t.; nella ripresa Bellotto (M) al 16', Cracchiolo (L) al 24', Matricciani (M) al 29', Bellinazzi (M) al 40'.

MODENA: Geromel 7; Plaser 7, Matricciani 8; Bellotto 7, Gibellini 7, Marinelli 7; Blasig 7 (dal 40' p.t. Mazzoli 7), Ragonesi 8, Bellinazzi 8, Zanon 9, Gravante 7. N. 12: Bandieri; 14: Colombini.

LIVORNO: Mascella 6; Golfarini 5, Martin 6 (dal 10' s.t. Zanoli), Salvadori 6, Guerrini 6, Moro 5; Lombardi 6, Garzelli 7, Graziani 6, Torresani 6, Cracchiolo 5. N. 12: Tuccella; 13: Mondello.

ARBITRO: Mascia di Milano, 7.

NOTE: spettatori circa 15 mila (compresi gli abbonati) per un incasso di 20.373.200 lire. Ammoniti: Lombardi, Garzelli, Matricciani, Graziani, Plaser (quest'ultimo poi espulso al 42' del s.t.). Blasig e Martin sono stati sostituiti per infortuni di gioco. Calci d'angolo 6-5 per il Modena.

DALLA REDAZIONE

MODENA, 12 gennaio

Netto successo del Modena su un Livorno che, colpito a freddo dopo appena 5' di gioco, ha tentato di reagire, ma inutilmente, essendosi trovato di fronte ad avversari la cui superiorità si è poi espressa fino al 90'.

Il 5-1 rappresenta il giusto divario oggi esistente tra canarini e amaranto.

La squadra di Lojacono, contrariamente a quanto si possa dedurre dal pesante passivo, non è stata a guardare. Salvadori e compagni si sono battuti con orgoglio e decisione; hanno cercato di contrastare i padroni di casa a centro campo riuscendo anche ad impegnare in diverse occasioni Geromel. Contro l'attuale Modena qualsiasi avversario sarebbe stato costretto alla resa. I canarini, insomma, hanno espresso un gioco da serie superiore offrendo un ottimo spettacolo al suo pubblico.

La squadra di Galbiati sa estendersi per tutto il campo a fisarmonica portando di volta in volta sotto la rete anche i difensori, come è avvenuto oggi per Matricciani imbeccato per due volte dall'ottimo e altruista Bellinazzi, e per il mediano Bellotto.

L'avvio all'abbondante bottino veniva dato da Blasig al 5': l'attaccante, servito dallo onnipresente Zanon, tirava una prima volta sul portiere, riprendeva la respinta e con un abile pallonetto segnava. Al 30' Bellinazzi, dopo aver fintato un passaggio sulla destra a Gravante, spostava il gioco all'estrema sinistra per Matricciani che non mancava il bersaglio. Nella ripresa, al 16', Bellotto portava a tre le reti concludendo un servizio del solito Bellinazzi. Il Livorno accorciava le distanze dopo otto minuti con Cracchiolo che sfruttava un errore collettivo della difesa giallo-blu. Lo «sbandamento» risultava poi casuale poiche il Modena riprendeva quota passando ancora al 29' con Matricciani e al 40' con Bellinazzi.

Luca Dalora

A Maranello ciclocross senza sorprese

Maglia tricolore ancora a Vagneur

SERVIZIO

MARANELLO, 12 gennaio

Secondo i pronostici: Franco Vagneur s'è riconfermato campione italiano di ciclocross. Dunque il più forte è ancora il trentenne valdostano che ai campionati del mondo di Melchnau sarà, ovviamente, il nostro numero uno. Vagneur, oggi, oltre ad aver riconquistato il titolo è pure riuscito ad accasarsi (dal 31 dicembre fino ad oggi il valdostano ha corso con una maglia «neutra» a causa dell'improvvisa chiusura del G.S. Pejo) presso la Wainer di Saccolongo, una società che produce pellicce. Davvero inatteso questo «matrimonio» fra Wainer e Vagneur, poiche proprio qualche giorno fa la società padovana, si era assicurata Franco Livian.

L'atteso duello Vagneur-Flaiban, purtroppo, non c'è stato, poiché il friulano, a metà del terzo giro, era costretto a cambiare bicicletta a causa di un incidente meccanico. Flaiban non faceva in tempo a gettarsi all'inseguimento di Vagneur (al 4° giro il «professore» aveva 15" su Signorini, Panizza, Guerciotti, Saronni), che una foratura gli faceva perdere altro tempo prezioso. Nonostante questi due contrattempi il friulano serrava i denti e al sesto degli otto giri in programma riusciva ad agganciarsi agli inseguitori di Vagneur (Signorini, Panizza, Saronni e Potenza).

Peccato davvero che la malasorte, in questo campionato, abbia preso di mira ancora una volta Gianni Flaiban, crossista di notevole classe, che era giunto a questo appuntamento nella condizione fisica, ma soprattutto psicologica, per dare parecchio filo da torcere al «professore». Che il venticinquenne Flaiban fosse in gran forma lo avevano chiaramente palesato i primi due giri. Infatti, a rintuzzare tutti gli attacchi rabbiosi di Vagneur («Devo partire fortissimo poiché il percorso non si addice molto alle mie caratteristiche», aveva detto prima della partenza), era stato proprio Flaiban che comunque si è classificato terzo a ventitrè secondi dal vincitore.

L'emiliano Michele Potenza è il «vice» di Vagneur. Inatteso il risultato di questo non più giovane crossista che, grazie alla prova odierna, si è guadagnato un posto in nazionale.

Il titolo di campione italiano dei professionisti, com'era nelle previsioni, è andato a Wladimiro Panizza, sesto a poco meno di un minuto. Panizza ha corso con la grinta e la competenza di un autentico ciclopratista. Va subito detto che se il piccolo atleta della Brooklin al penultimo giro non fosse stato coinvolto in una caduta avrebbe potuto concludere la gara con un piazzamento certamente migliore.

In gara c'erano altri professionisti. Francioni, Vannucchi, Castoldi, Moretti e Colzani, che hanno concluso con ritardi spaventosi.

Al termine del Campionato la CTS della Federciclo, dopo essersi riunita per brevissimo tempo, rendeva noti i nomi degli azzurri che il 26 gennaio a Melchnau (Svizzera) parteciperanno al Campionato del mondo. Si tratta di: Franco Vagneur (G.S. Wainer), Michele Potenza (Pedale Fusignanese), Gianni Flaiban (GBC-Guerciotti), Antonio Saronni (Canegratese).

Pino Beccaria

ORDINE DI ARRIVO: 1. Franco Vagneur (G.S. Wainer) km. 25,800 in 1h e 12"; 2. Potenza (Pedale Fusignanese) a 13"; 3. Flaiban (GBC-Guerciotti) a 23"; 4) Saronni A. (Canegratese) a 40"; 5. Signorini (Polisportiva Corsico) a 46"; 6. Panizza (Brooklin); 7. De Capitani; 8. Ceglie; 9. Guerciotti; 10. Livian.

Nel Premio «Camaldoli» a Tor di Valle

Adams si riconferma un ottimo quattro anni

ROMA, 12 gennaio

Adams ha prontamente riscattato la sconfitta subita a Palermo nel premio Mediterraneo, ad opera di Revillon, aggiudicandosi oggi il «Camaldoli», un premio cinque volte milionario sul quale si imperniava la riunione di trotto svoltasi all'ippodromo romano di Tor di Valle.

L'interesse della gara odierna, riservata ai quattro anni sulla distanza del doppio chilometro, si articolava in due interrogativi: era Adams in grado di rendere 20 metri ad avversari pericolosi come Bigwn, un cavallo «bolognese» che affronta il debutto romano sostenuto da ottime «raccomandazioni», come Angora, Arlanza, e soprattutto Patou del quale nel proprio clan si continua a dire un gran bene? E' ancora: la sconfitta dell'«allievo» di Pappadia in terra di Sicilia era stato «infortunio» di quelli che posson sempre capitare o un chiaro segno di ridimensionamento delle sue possibilità?

Adams ha risposto ad entrambi gli interrogativi con autorevolezza chè la sua vittoria, ottenuta sul piede di 1'20"6 dopo aver praticamente condotto da un capo all'altro, parla chiaro: è fra i migliori della sua «classe».

Al via, sfruttando la sua bella punta di velocità, assume il comando Angora seguita da Arlanza, Belsanti, Patou, Big e Lanciana mentre dalle retrovie avanza fortissimo Adams che in poche battute aggancia il gruppo dei primi e sul finire della retta opposta, vinta la resistenza di Arlanza (passata a sua volta in testa), si insedia autorevolmente al comando. Al passaggio si fa sotto Big ad affiancare Adams: la lotta fra i due è entusiasmante poi Adams, al mezzo giro finale, accelera dando fondo a tutte le sue energie e si distacca facilissimo vincitore mentre Arlanza rivenuta molto bene affianca Big che conserva la piazza d'onore in fotografia. Quarta è Baucina.

Secondo i pronostici lo svolgimento delle altre corse ad eccezione della settima dove ogni previsione è finita nella spazzatura: ha vinto Fardik davanti a Cioè e nelle quote si è avuto, ovviamente, il «gran botto»: 292 il vincente e 165 e 69 i piazzati, 1570 la accoppiata.

Ubaldo Tirasassi

● TENNIS — Chris Evert ha battuto Billie Jean King 6-1, 6-1 nella finale del Torneo indoor di tennis a San Francisco.

● SCI — Il giapponese Yukio Kasaya, medaglia d'oro alle olimpiadi invernali del 1972, ha vinto la competizione di salto di Sapporo con 242,2 punti e salti di 105 e 108 metri. Secondo è risultato il finlandese Esko Ravitonaho con 235,1 punti, terzo il giapponese Hisayoshi Sawada con 234,7 punti.

● TENNIS — L'Australia ha battuto il Giappone 4-1 nella semifinale di zona orientale di Coppa Davis. Negli ultimi due singolari, John Newcombe ha battuto il giapponese Toshiro Sakai 6-4, 6-3, 6-3, mentre Phil Dent si è imposto a Jun Kuki per 8-6, 6-4, 6-3.

Serie C

A: via libera per il Piacenza
B: soli in testa i «canarini»
C: si profila una lotta a tre

Il Piacenza, almeno per il momento, sembra non conoscere ostacoli. E' andato a vincere anche a Trento e si tratta davvero di un colpo grosso.

All'impresa della capolista ha fatto riscontro il pareggio interno dell'Udinese (con il Padova) e, per contro, la vittoria del Seregno a Vercelli, che fa dei lombardi, dopo la meteora del S. Angelo Lodigiano (peraltro ieri vittorioso ai danni della Solbiatese) la vera rivelazione del girone A in questo campionato. Ancora risultati deludenti per la Cremonese (pareggio interno col Mantova), per il Venezia (idem con il Bolzano) e per il Lecco addirittura sconfitto in casa dal Belluno. Torna, invece a risalire la china il Monza (vittoria sulla Mestrina) anche se per i monzesi una rimonta sembra ormai quasi impossibile.

Da sottolineare la vittoria del Legnano sul lanciato Vigevano, che consente ai legnanesi di trarre un respiro di sollievo.

★

Contro una delle aspiranti ai primissimi posti, il Livorno, il Modena si è scatenato, rifilando ai labronici cinque reti (contro una sola degli ospiti). Questo rotondo successo ha consentito ai «canarini» di restare soli in vetta alla classifica poiché il Rimini non è andato più in là dello 0-0 sul campo del S. Giovanni Valdarno.

Intanto, dietro si fanno sotto il Cesenatico (2-0 sul Montevarchi e il sempre più brillante Spezia (vittoria di misura sull'Empoli) mentre, oltre al Livorno, perde terreno anche la Lucchese (0-0 casalingo col Ravenna) a conferma che la squadra di Porta Elisa sta attraversando un periodo di scadimento di rendimento.

Fra gli altri risultati da sottolineare i pareggi del Chieti a Massa e quello del Teramo a Pisa (nella partita disputata sabato) a conferma che le squadre abruzzesi sanno farsi valere.

★

Nel girone C la Reggina è riuscita a tornare imbattuta dalla trasferta di Catania, dove ha chiuso l'incontro sullo 0-0. E' un risultato a sorpresa che, se lascia invariata la situazione in testa alla classifica, tuttavia potrebbe avere notevoli influenze sullo sviluppo del campionato, soprattutto se tiene conto che il Bari è andato a vincere a Messina (ed è impresa di tutto rilievo) mentre il Lecce ha continuato la serie dei successi.

Ora la classifica dice: Catania p. 28, Bari 25, Lecce 23, Messina e Reggina 20. Si profila quindi una lotta a tre fra Catania, Bari, e Lecce proprio quando sembrava che il torneo dovesse ormai ridursi ad un monologo dei siciliani.

Sul fondo le ultime si scuotono. Cynthia Genzano, Marsala e Barletta hanno vinto e il gruppo delle penultime si trova ora invischiato appieno nella lotta per non retrocedere.

Carlo Giuliani

RI-MOTORI-MOTORI-MOTORI-MO

Perfezionato il primo «Katia Electric»

Un nuovo ciclomotore elettrico costruito dalla Agrati Garelli

Si riconosce da quello con motore a scoppio dalla più tozza linea del telaio - Può viaggiare a 30 orari ed ha un'autonomia di 50 chilometri

La Agrati Garelli ha proposto recentemente al pubblico un ciclomotore elettrico, ovvero un motociclo che sfrutta per il suo funzionamento l'energia sviluppata da comuni batterie per la trazione elettrica. La proposta appare particolarmente interessante in questo periodo di crisi petrolifera.

Esteticamente il «Katia Electric» ricorda in svariati particolari il modello «Katia» con motore a scoppio. La differenza sostanziale tra i due modelli è limitata al solo telaio che, dovendo sostenere la scatola delle batterie, ha una forma piuttosto tozza e squadrata.

Una volta saliti in sella ci si accorge comunque subito di essere di fronte ad un veicolo fuori dall'usuale: infatti al posto del tradizionale contachilometri abbiamo un voltmetro che segnala la carica di energia delle batterie. La messa in moto è ovviamente elettrica ed avviene tramite l'inserimento della chiave di contatto nell'apposita presa, situata al di sotto della sella.

Il rumore prodotto dal motore del «Katia Electric» quando il veicolo viaggia al massimo della velocità è di poco superiore a quello prodotto da un normale rasoio elettrico.

La velocità è regolata gradualmente da una particolare «centralina elettronica», comandata dalla solita manopola posta sul manubrio.

Portando sul massimo la manopola si raggiunge in pochi secondi la velocità di 30 chilometri orari.

Ciò che, a questo proposito, è particolarmente interessante è che — a differenza del primo modello di «Katia Electric» prodotto dalla Garelli — l'ultima versione è in grado di mantenere la velocità di 30 chilometri orari anche in salita e permette in tale modo di superare pendenze del 10%.

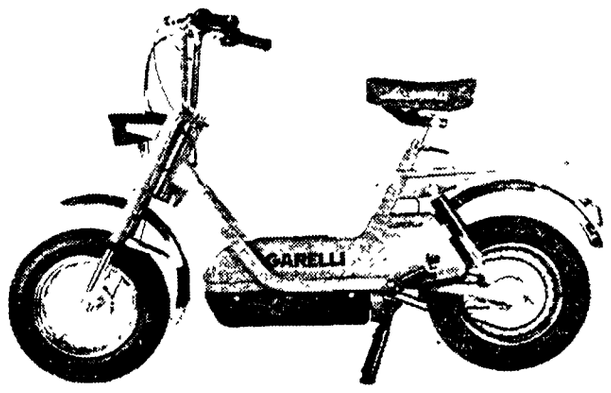
L'autonomia delle batterie è di circa 50 chilometri. La carica si effettua tramite un raddrizzatore che collega tra loro una normale fonte di energia elettrica ad una apposita presa ricavata nel pannello centrale sotto la sella. Per la completa ricarica occorrono circa 8 ore e per questo motivo per il momento è possibile effettuarla solo nel proprio box o, comunque, nel luogo dove solitamente si ricovera il ciclomotore.

Il comportamento del «Katia» nel traffico cittadino è più che soddisfacente; infatti, rispetto al primo modello, quello attuale consente una ripresa più brillante ciò che si traduce in una maggiore facilità di guida e quindi permette di svicolare agevolmente attraverso le maglia del traffico.

I maggiori pregi del «Katia» riguardano il suo propulsore che, essendo elettrico risulta silenzioso e completamente antinquinante.

Grazie a queste sue caratteristiche il «Katia» potrà essere usato negli ospedali, negli aeroporti e in tutti i complessi industriali dove vi sia pericolo di deflagrazione; infatti il «Katia» non utilizzando carburante, da anche in questo caso assoluta affidabilità.

Il prezzo su strada, IVA compresa, del «Katia Electric» è di 330.000 lire, compreso il raddrizzatore per la ricarica delle batterie.



Nella foto in alto: l'ultima versione del «Katia Electric».

Alcuni consigli dell'Ispettorato del traffico

Se l'auto sbanda sul ghiaccio non bisogna toccare i freni

Meglio evitare — con la prudenza e l'attenzione — di trovarsi in situazioni di emergenza

In questi giorni gli automobilisti avvertono, soprattutto di notte, le conseguenze dei sensibili abbassamenti di temperatura che si sono registrati in Italia accompagnati spesso dalla comparsa di ghiaccio sulle strade e, sui rilievi, della neve.

Una circolare diffusa dall'Ispettorato del traffico del ministero dei LL.PP. contiene una serie di consigli che ogni buon guidatore dovrebbe attentamente seguire.

«Nella marcia su strade innevate o ghiacciate — vi si legge — i conducenti debbono ridurre sensibilmente la velocità, aumentare la distanza di sicurezza, specie in discesa, evitare ogni azione brusca sia sullo sterzo che sui freni, premere sempre con leggerezza il pedale dell'acceleratore».

Per chi poi si trova in particolari situazioni di emergenza, la circolare elenca alcuni elementari, anche se trascurati, accorgimenti. «Se l'autovettura tende a sbandare con il retrotreno — si ricorda — occorre sterzare dalla stessa parte in cui esso sbanda ed eventualmente, poi, correggere con una tempestiva ma leggera controsterzata il movimento opposto. Naturalmente non bisogna nè frenare nè accelerare. Solo per le macchine dotate di trazione anteriore una leve accelerazione può favorire la ripresa del normale assetto rettilineo».

Un piccolo particolare di questi giorni è rappresentato dal ghiaccio sull'asfalto. E' un pericolo che non si vede, ma che l'automobilista anche poco esperto può facilmente intuire.

«Quando la temperatura scende a zero o sottozero — rileva a questo proposito la circolare — anche se la strada è completamente sgombra di neve, la stessa acqua di fusione della neve può gelare. Il pericolo sussiste soprattutto su tratti stradali in fondo ad una discesa, sui ponti e nei tratti stradali esposti a Nord».

«Uno degli elementi che ci debbono mettere sul chi vive — sottolinea l'Ispettorato — è l'assenza di sole ed il trovarsi in zone d'ombra. L'espressione "a passo d'uomo", scritta su alcuni cartelli in caso di presenza di ghiaccio, deve essere presa da chi guida sempre alla lettera. In caso di slittamento, infatti, una velocità così ridotta consente di subire un incidente, come l'urto contro un albero od un muro, senza conseguenze pericolose».

Sarà utile infine ricordare un dato, ogni anno sulle sole autostrade italiane le condizioni atmosferiche avverse producono mediamente — naturalmente tra le condizioni atmosferiche avverse e compresa anche la nebbia — oltre il 6% degli incidenti (cifra non irrisoria soprattutto se si considera che essa è costituita quasi totalmente da incidenti mortali). Questa percentuale viene maggiormente formata dagli incidenti che si verificano in periodi non climaticamente ben definiti, quando si passa, per esempio, da un tratto con buona visibilità ad un tratto con visibilità ridotta.

Motociclo con una sola ruota

E' stato costruito da tecnici sovietici un nuovo originale motociclo ad una sola ruota. E' composto da due cerchioni messi l'uno dentro l'altro: il cerchione esterno — sul quale si muove su cuscinetti il cerchione interno che sostiene il motore e il guidatore — svolge la funzione di una sede stradale liscia.

La straordinaria macchina non teme in tal modo nè le buche nè i monticelli di terra e può quindi muoversi in luoghi privi di strade, cosa che finora soltanto i trattori o i veicoli a cuscino d'aria sono in grado di fare. La macchina non ha bisogno di un motore potente.

Mediante lo spostamento del suo centro di gravità, il guidatore «rotola» all'interno del cerchione esterno e col suo peso fa avanzare la macchina, mentre il motore gli è soltanto di aiuto per acquistare maggiore velocità.

Servofreno di serie per la SIMCA «1100 LX»

La Simca «1100 LX» è stata presentata all'ultimo Salone dell'Automobile di Torino e vi ha riscosso un lusinghiero interesse di pubblico, soprattutto per le sue caratteristiche tecniche e il suo prezzo conveniente, che hanno fatto presa su molti potenziali acquirenti.

Allo scopo di rendere questa vettura ancora più efficiente e sicura la Chrysler Italia ha deciso di dotarla di servofreno di serie, naturalmente con un nuovo ritocco ai listini. Con l'adozione di serie del servofreno il prezzo della Simca «1100 LX» passa da 1.695.000 a L. 1.720.000, IVA e trasporto compresi.

Realizzati dieci nuovi collegamenti TEE nel '74

Il 1974 si è concluso positivamente per i collegamenti ferroviari internazionali effettuati con convogli ad elevato grado di comfort. Dieci nuovi Trans-Europ-Express si sono aggiunti, nel corso dell'anno, ai precedenti, facendo salire il totale a 45.

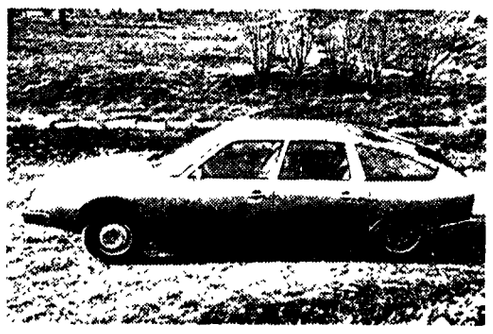
Gli ultimi due T.E.E. — sottolinea una nota dell'U.I.C. (Unione internazionale delle ferrovie) — sono il «Memling» e il «Rubens», con i quali è stato migliorato il sistema trasporto viaggiatori sull'importante direttrice Parigi-Bruxelles.

L'Italia ha un peso predominante nello sviluppo dei servizi della rete T.E.E. I Trans Europ-Express delle F.S. sono ora in complesso: il «Cychus» tra Milano e Ventimiglia, l'«Adriatico» tra Milano e Bari, l'«Ambrosiano» tra Milano e Roma, il «Vesuvio» tra Milano e Napoli, il «Settebello» tra Milano e Roma e l'«Aurora» tra Roma e Reggio Calabria.

Dall'altra parte dell'Europa, ha fatto la propria apparizione il «Merkur», tra Copenaghen e Stoccarda. Tra Bruxelles e Zurigo circola ogni giorno il TEE «Iris». Il «Cisalpino» — veterano della direttrice Parigi-Milano, via Losanna — è stato prolungato quest'anno sino a Venezia.

● La Squadra Lancia Corse — Campione del mondo rallies 1974 — si avvarrà quest'anno di un nuovo abbinamento, grazie a un accordo di collaborazione siglato con la «Alitalia». Pertanto nei rallies nazionali e internazionali della prossima stagione agonistica sulle macchine della Squadra figurerà la scritta «Lancia - Alitalia».

La CX vettura dell'anno



Attribuito regolarmente fin dal 1963 da una giuria indipendente composta da giornalisti specializzati di vari Paesi europei, il premio «vettura dell'anno» è stato assegnato per il 1974-75 alla Citroen «CX». La «CX» si è imposta, con 229 punti, precedendo la Volkswagen «Golf» (164 punti) l'Audi «50» (136 punti) e la Fiat «131» (71 punti). Si tratta del più ambito riconoscimento accordato ad una Casa costruttrice. Il voto della giuria è stato coordinato, quest'anno, dal giornale francese l'*Equipe* in collaborazione con il *Daily Telegraph* (Gran Bretagna), *Stern* (Germania), *Quattroruote* (Italia), *Autovisie* (Olanda) e *Vi Bilagare* (Svezia). La giuria, presieduta da Paul Frère (Belgio), giornalista e vincitore di una «24 Ore» a Les Mans, era composta da 49 specialisti di 14 Paesi europei. Sette giornalisti italiani hanno partecipato alla votazione.

Il premio «vettura dell'anno» prende in considerazione: la sicurezza, il confort, le prestazioni, le innovazioni tecniche e la competitività e il valore in rapporto al prezzo di vendita. Il premio sarà ufficialmente consegnato il 29 gennaio a Parigi, dal signor Edouard Seidler, direttore de l'*Equipe*. Questo premio, che ha assunto ormai una dimensione europea, era già stato vinto un'altra volta dalla Citroen nel 1970 con il modello «GS».

NELLA FOTO: la Citroen «CX».

Rubrica a cura di **Fernando Strambaci**