

Una trentina di nazioni al G.P. della «Pravda»

Atletica: a Soci una mini-olimpiade

Nel centro turistico del Mar Nero, dal 28 al 30, si svolgeranno gare di alto interesse, specie in vista della ormai non lontana Coppa Europa

Negli «Internazionali» di tennis a Roma

Dopo le qualificazioni oggi di scena i «big»

Assieme a Panatta, Zagarelli e Di Matteo hanno ottenuto il diritto a giocare anche Marzano, Lombardi e Di Domenico

ROMA, 25 maggio. Esaurita la fase delle qualificazioni, cominciano domani gli incontri del campionato internazionale d'Italia veri e propri da quali il numero pubblico presente attorno ai campi del Foro Italico si attende quello spettacolo che nei primi due giorni è decisamente mancato.

Ai campionati veneti

Primo nazionale della Dorio nei 3.000 metri

VERONA, 25 maggio. Nel corso dei campionati veneti femminili di atletica leggera, disputatisi nello stadio «Bentegodi» di Verona, Gabriella Dorio, della «Fiamma» di Vicenza, ha battuto il primato nazionale juniores nei 3.000 metri con il tempo di 9'29"88, che migliora di 5" il record precedente che apparteneva alla Tommasini.

Stones vola a 2,26: mondiale stagionale

MODESTO, 25 maggio. Risultati di buon livello nella riunione internazionale di atletica leggera svoltasi a Modesto, in California. La staffetta californiana composta da Williams, Simmons, Randa e Gilks, si è imposta nella 4x100 yards (39"3), il finlandese Pentti Kahana ha vinto la prova del disco con 66,83 battendo il primato mondiale John Powell (66,12) e gli statunitensi Dwight Stones e Arnie Rowley.

Canto batte Gonzales e resta «mondiale»

MONTERREY, 25 maggio. Il messicano Miguel Canto, campione del peso mosca versione WBC, ha difeso con successo il suo titolo battendo il venezuelano Butillo Gonzales sulla distanza delle 15 riprese.

Ieri alle Capannelle

Mannsfeld bissa nella Repubblica a Roma

ROMA, 25 maggio. Mannsfeld, il quattro anni della «Dormeio Oigata» ha tenuto fede al pronostico vincendo per il secondo anno consecutivo il Premio Presidente della Repubblica (metri 2000, lire 24 milioni, pista grande) disputato ieri alle Capannelle.

L'Unione Sovietica tiene molto alla Coppa Europa, che per la sua formula particolare (un atleta per gara), esige una selezione accurata e la disponibilità di atleti in gran forma.

Immutate le posizioni lungo la retta di fronte e sulla grande curva, i cavalli si presentavano senza alcun mutamento sulla lunga retta lineare. Sempre Mannsfeld al comando bene in mano ad Andreucci, mentre in seconda posizione si portavano il flottante e Start cominciava a dare segni di stanchezza.

È la dimensione europea che non scarta pure ad aprire le porte dello sport alla straordinaria realtà della Germania democratica.

È solo l'inizio. Il seguito si chiamerà Valery Brumel (primatista mondiale dell'atletica), Lusia (il più grande piovellottista mai esistito), Victor Saneiev (primatista mondiale del triplo), Igor Ter-Ovanesian (il più importante saltatore europeo assieme al gallese Lynn Davies), Eduard Gushcin (primatista europeo del peso), Piotr Bolotnikov (campione europeo del 10.000), Vsevolod Borzov (tre volte «europeo» e miglior velocista in circolazione assieme a Williams e a Leonard), Svetlana Arzhanova (fotocentista di grandissimo talento), Viktor Kudinski (vincitore sulle stadi agli «europei» di Budapest '66), E ancora Bulonick, Atkhevo e Sidorova, come Tamara e Irina Press, come Nina Dumbadze, Maria Iikina, Tatiana Sheikhanova, Galina Zibina, Elvira Ozolina, che con le loro vittorie si sono addirittura proiettate nel futuro.

L'appuntamento di Soci è, quindi, molto importante. L'atletica leggera è pur sempre la regina di ogni sport. E lo sport fa amicizia, fa record, fa spettacolo e, da qualche parte (come nell'Unione Sovietica), fa anche servizio sociale.

Remo Musumeci

RE MOTORI MOTORI MOTORI MO

PER CHI LE PUO' COMPRARE SONO DISPONIBILI LE DUE NUOVE «LANCIA»



Molto convincente la prova della versatile e bella «familiare» da 175 orari - Sportiva molto stabile - Prezzi di listino

La Lancia ha sempre indirizzato la sua produzione verso un particolare tipo di clientela e non si è quindi mai posto il problema di una vettura destinata alla grande massa degli automobilisti.

Il prezzo di listino, IVA esclusa, della «HPE» è stato fissato in 3.970.000 lire, alle quali vanno aggiunte 230.000 lire se, invece del motore di 1,6 litri si preferisce quello di 1,8 litri.

Si veda la «HPE», per esempio, che delle due novità quella veramente destinata a maggiore diffusione, almeno in Italia. Viene presentata come una familiare, perché ha il portellone posteriore ed una eccezionale capacità di carico, ma stilisticamente è simile ad un coupé e dal punto di vista del confort e delle prestazioni ha tutte le caratteristiche delle migliori berline.

Quando, recentemente, ci è stata data la possibilità di provare su strada la «HPE», le Andretti già si erano potute indovinare a Ginevra, abbiamo avuto la conferma che con questa vettura la Lancia ha fatto centro. Tanto per cominciare, si provi a trovare una familiare che consenta queste prestazioni: velocità massima oltre 173 chilometri orari, accelerazione da 0 a 400 metri in secondi 17,2; accelerazione da 0 a 1000 metri in 32,2 secondi; 100 orari per raggruppare i 100 orari con partenza da fermo.

Ma non si tratta solo di questo: a parte la linea della vettura, alla quale le fotografie non rendono sufficientemente giustizia, è la qualità della macchina vanno ricordate la facilità di guida, gli allestimenti e soprattutto, come si diceva, un'eccezionale capacità di carico, specie se si viaggia in due o tre persone e si possono quindi abbattere totalmente o parzialmente i sedili posteriori. Si ricordi inoltre che, volendo, la Beta «HPE» può essere trasformata in una camera da letto di fortuna per due persone, per rendersi conto di quale sia la versatilità di impiego della vettura che, in condizioni normali, si presenta con un interno che nella parte posteriore, grazie alle imbottiture tondeggianti dei sedili, appare come un vero e proprio salotto.

Ricordato che sulla «HPE» la strumentazione è la stessa, molto completa, della «Beta berlina», che l'accesso ai sedili posteriori è agevolissimo, nonostante si tratti di un «tre porte», grazie al fatto che i sedili anteriori hanno un'escursione in avanti di 10 cm; che la visibilità, anche posteriore, è molto buona, non rimane che da dire che questa «tutt'avanti» ha tutte le caratteristiche meccaniche del cambio a cinque rapporti ai freni servosistemi che caratterizzano la «Beta» già nota.

Diversa la «Montecarlo», vettura destinata ad un uso ben preciso e ad un pubblico più limitato, tanto che i dirigenti della Lancia pensano più ai mercati di esportazione piuttosto che a quelli in particolare, come a quello italiano. Questa vettura — che è stilisticamente opera di Pininfarina, mentre la «HPE» è stata, anche per la linea, realizzata in casa Lancia — è la tipica sportiva a due soli posti secchi.

Il motore, collocato in posizione posteriore-centrale e dal cambio a derivazione «Flat 132» ed ha una cilindrata di 1995 cc. Eroga una potenza di 120 CV a

6000 giri al minuto ed anche se le sue prestazioni sono di tutto rispetto (195 chilometri orari di velocità massima; 400 metri con partenza da fermo in 15,8 secondi; chilometro con partenza da fermo in 30,2 secondi) è parso che qualche CV in più su una macchina di questo tipo non avrebbe guastato anche perché, grazie alla posizione del motore, tra l'altro, si sarebbe accorta meglio con la durezza delle sospensioni, caratteristica delle vetture sportive, ed anche con il tipo di impianto frenante adottato (quattro freni a disco, ma servofreno solo sulle ruote posteriori) in considerazione del tipo di utilizzazione che si dovrebbe fare della vettura.

La Beta «Montecarlo» è disponibile sia in versione coupé che in versione sport. Rimanevole la compattezza della vettura (lunga solo m. 3,81) e la capacità del vano bagagli nel cofano anteriore.

Questa vista posteriore della «Beta HPE» dà un'idea della capacità di carico della nuova Lancia. Nelle foto del titolo, a sinistra: la «Beta Montecarlo»; a destra: la «Beta HPE».



La Renault «30 TS» vista lateralmente e in «trasparenza».

UNA, LA «XJ 3.4», E' UNA NOVITA' ASSOLUTA

In Italia quattro nuove Jaguar



La Jaguar sta lanciando sul mercato italiano ben quattro nuovi modelli, uno dei quali, la «XJ 3.4», costituisce una novità assoluta anche su scala mondiale. Con questa vettura, la fabbrica britannica vuole adeguarsi — nonostante le caratteristiche della sua produzione — all'attuale tendenza che suggerisce il contenimento dei consumi. Si tratta comunque di un modello che si allinea alla produzione Jaguar, quindi di alto prestigio, di notevoli prestazioni e di prezzo sempre elevato: 9.990.000 (10.210.000 automa- tica).

La berlina «XJ 3.4» (nella foto qui sopra) ha un motore di 3442 cc (ultima versione del 6 cilindri XK, da cui deriva con notevoli miglioramenti rispetto al 3.4 originale), e presenta le seguenti caratteristiche: rapporto di compressione 8,4, corsa 106 mm, 2 carburatori, 2 pompe elettromeccaniche per la benzina, la potenza massima del motore a 5.600 giri è di 160 CV, coppia massima 26,9 kgm a 1.600 giri. Il cambio è a 4 velocità, la velocità massima è di 188 kmh. Le sospensioni sono a ruote indipendenti, i freni a disco. Peso della vettura in ordine di marcia 1.687 kg.

Gli altri tre modelli sono nuovi solo per l'Italia. Si tratta di coupé «XJ 4.2» e «XJ 5.3» e della berlina «XJ 4.2» versione allungata. I loro prezzi vanno dai 10 ai 14 milioni e mezzo circa. Il coupé «5.3» è fornito solo con il cambio automatico, mentre le altre due macchine si possono avere anche con il cambio manuale.

Rubrica a cura di Fernando Strambaci

FRANCO TRINCALE il cantastorie della classe operaia

annuncia il suo nuovo repertorio 1975: I canti della libertà e dell'antifascismo



E' in vendita il nuovo orario ferroviario Metro

TUTTE LE LINEE DELLO STATO

ORARIO DELLE FERROVIE D'ITALIA

EDIZIONE VELTRO

con il REGALO utile per i vostri viaggi