UNA SERIE DI IMPORTANTI IMPEGNI IN VISTA DELLA MASSIMA COMPETIZIONE STAGIONALE

L'ATLETICA PREPARA LA COPPA EUROPA

Il primo appuntamento a Milano per i campionati di società venerdì e sabato - A fine mese quadrangolare con Cina, Romania e Spagna

1° round a Torino Londra e Lipsia

Semifinali
(12-13 luglio)

TORINO: Italia, Germania Federale, Cecoslovacchia, Ungheria e due squadre qualificate nei raggruppamenti di Atene e Lisbona (o Barcellona).

LONDRA: Gran Bretagna, Unione Sovietica, Svezia, Polonia più altre due squadre.

LIPSIA: Germania Democratica, Francia, Finlandia, Jugoslavia più due altre squadre.

Finale
(16-17 agosto a Nizza)

Sicure finaliste: Francia (Paese ospitante) e Unione Sovietica (detentrice della Coppa). Probabili finaliste: Germania Federale, Italia (o Cecoslovacchia), Gran Bretagna, Svezia (o Polonia), Germania Democratica e Finlandia.

Regolamento

Il programma è quello olimpico (eccettuati la marcia che avrà la sua Coppa Europa nel Trofeo Lugano, il decathlon e la maratona): 100, 200, 400, 800, 1.500, 5.000, 10.000, 110 hs, 3.000 st, alto, lungo, triplo, asta, peso, disco, giavellotto, martello, 4×100 e 4×400. Per ogni gara vengono assegnati 8 punti al primo, 7 al secondo, 6 al terzo e così via. La somma dei punteggi acquisiti darà la classifica finale delle nazioni.

Donne

L'Italia avrà una semifinale proibitiva a Ludenscheid (Germania Federale) il 12 luglio, con padrone di casa, Polonia e Finlandia. Favorite per la vittoria finale le ragazze della RDT detentrici della Coppa.

Albi d'oro

Maschile: 1965, a Stoccarda, URSS; 1967, a Kiev, URSS; 1970, a Stoccolma, RDT; 1973, a Edimburgo, URSS.

Femminile: 1965, a Kassel, URSS; 1967, a Kiev, URSS; 1970, a Budapest, RDT; 1973, a Edimburgo, RDT.

L'Italia è giunta in finale del torneo maschile di Stoccolma-1970 e si è piazzata 7ª e ultima dopo RDT, URSS, RFT, Polonia, Francia e Svezia.

Franco Fava, uno dei punti di forza dell'atletica italiana. Il ciociaro è atleta versatile e detiene i record italiani dei 10 mila, dei 20 mila, dell'ora e dei 3 mila siepi.

L'atletica leggera è un susseguirsi di meetings (nazionali e internazionali), di records (alcuni strepitosi come quelli di Riehm nel martello e di Bayi sul miglio), di match tra nazioni. Per quanto riguarda l'atletica di casa nostra — che è quella che è — vi sono in calendario una serie di impegni di grande rilievo. Il primo appuntamento è a Milano, venerdì 13 e sabato 14 per la fase finale del campionato di società. Come sapete questo torneo è stato modificato, l'anno scorso, sul modello della Coppa Europa.

Le otto squadre emerse dalle qualificazioni regionali sono: Fiamme Gialle Roma, Alco Rieti, Carabinieri Bologna, Fiamme Oro Padova, Snia Milano, Pro Patria Norditalia, Fiat Torino, Riccardi Milano per quanto riguarda il settore maschile e Snia Milano, San Saba Roma, Cus Firenze, Libertas Piacenza, Cus Genova, Ssv Brunico, Cus Pisa e Vicenza per quello femminile. Le squadre si batteranno su programma olimpico (marcia testardamente esclusa) spartendosi gli 8 punti per il primo classificato di ogni gara, i 7 per il secondo, i 6 per il terzo e così via. E' il primo grosso impegno (diciamo di collaudo) in vista della Coppa Europa per nazioni che ci vedrà impegnati il 12 e 13 luglio a Torino nella fase di semifinale (con Germania Federale, Cecoslovacchia, Ungheria e altre due squadre che usciranno dalle competizioni preliminari di Lisbona, o Barcellona, e Atene) e — se passeremo il turno — il 16 e il 17 agosto a Nizza per la finale.

Il secondo appuntamento dopo quello milanese sarà il quadrangolare romano che ci opporrà a Cina, Romania e Spagna. Un confronto importante che vedrà per la prima volta in Europa una rappresentativa ufficiale cinese di atletica leggera. Il 2 luglio ancora Milano, offrirà l'atletica-spettacolo (troppo spesso atletica-illusione) con la ormai celebre «Notturna» che ospiterà, oltre gli ormai consueti assi, anche gli atleti cinesi reduci dal quadrangolare romano. Il 16 luglio Siena proporrà il suo ormai collaudato «Meeting dell'Amicizia» (e giunto alla 16ª edizione) e il 23 e il 24 il Comunale di Firenze ospiterà i campionati assoluti. Dopo un meeting, diciamo di transito, a Viareggio, infine Nizza (se avremo fatto meglio della Cecoslovacchia a Torino).

La Coppa Europa, quindi, è il grosso pensiero che angustia la Federatletica. La «regina degli sport», pur vedendo aumentare costantemente il suo interesse tra la gente, non ha mai avuto da noi vita particolarmente brillante. Il lato tecnico ha sempre avuto la tendenza ad assimilare dal calcio il corollario della polemica (che non guasta, a patto che sia giusta), dei fatti personali, talvolta del pettegolezzo. E le sconfitte — anziché servire da stimolo e da lezione — finiscono per assumere la caratteristica del disastro nazionale. E' il grosso limite dell'atletica-spettacolo: si propone agli sportivi il record a oltranza senza avere uno sport sufficientemente diffuso alla base e in grado di dare, appunto, il record.

La nostra atletica mira, così, alla finale della Coppa Europa. Ma mira, pure, visto che il 30 maggio sono entrati in funzione i limiti per l'ammissione ai Giochi olimpici, ad avere un numero più alto possibile di atleti abilitati alla grande rassegna di Montreal. Finora detentori del prezioso passaporto sono 4 atleti (sono riusciti nell'impresa a Rieti): Buttari (17"92 sui 110 hs), Del Forno (2,18 nell'alto), De Vincentiis (63,14 nel disco) e Sara Simeoni (1,85 nell'alto). Sono sulla buona strada il pesista Angelo Groppelli (che a Rieti ha fatto il record con 19,03), Ileana Ongar, Gabriella Dorio e Cecilia Molinari. Nonchè Franco Fava e Pietro Mennea che avranno mille occasioni per qualificarsi agevolmente. Ad apparire lontani dalle speranze e lontanissimi dalle concretezze sono i giovani leoni degli 800 e gli specialisti degli altri concorsi (eccettuati, forse, gli atleti dell'asta).

La nostra atletica è quella che è. Sarebbe bello se Primo Nebiolo — federpresidente abile e ambizioso — ripensasse a una proposta che gli facemmo l'anno scorso in occasione dei campionati assoluti dell'Olimpico romano. Si parlava di confronti internazionali e noi gettammo lì l'idea di affrontare altre nazionali (per esempio la Francia) con la formula dei 4 atleti per gara. Tanto coraggio l'aveva avuto la Finlandia nientemeno che in due confronti con l'Unione Sovietica. Il limite di 4 uomini-gara renderebbe davvero la dimensione del valore atletico di una nazione. O, per caso, abbiamo paura? Nè si dica che non abbiamo atleti a sufficienza per riuscire a tanto. Li abbiamo, eccome! Basta che — almeno per un momento — si metta da parte l'atletica spettacolo e non si esiga, a oltranza, limiti e record. Bene, la Coppa Europa incalza. Lì sarà tutto diverso dal nostro sognoidea. Lì basterà averne (di uomini-gara) uno. Ma buono.

Remo Musumeci

● ATLETICA LEGGERA — Il romeno Bodgan è al comando della classifica individuale del triangolare di decathlon Francia-Italia-Romania (a Parigi) dopo la prima giornata (cinque gare). Bodgan (4007 punti) precede l'italiano Modena (3985) e il francese Raybois (3899).

Ciclo-regolarità dell'ARCI-UISP a Vignola

I neocampioni sono bolognesi

Quattro tranvieri i componenti della squadra vincitrice

SERVIZIO

VIGNOLA, 8 giugno

Festa grande per il ciclismo popolare a Vignola dove 224 cicloamatori, suddivisi in 56 pattuglie di quattro membri ciascuna si sono dati convegno per prendere parte alla prova unica del campionato italiano di regolarità a squadre indetto dalla Lega nazionale ciclismo-cicloturismo dell'ARCI-UISP e organizzato in modo perfetto dalla locale polisportiva Olimpia alle prese con una manifestazione originale, sperimentata solo nella scorsa stagione e che nella 2ª edizione ha ribadito la sua validità sia per la partecipazione che per i risultati tecnici.

Si tratta di un ciclismo «scientifico» le cui caratteristiche si avvicinano a quelle dei rally automobilistici con la fondamentale differenza che i concorrenti non corrono alcun rischio ed è alla portata di tutti gli appassionati della bicicletta. Abbiamo visto squadre miste composte da ragazzi (dai 10 ai 13 anni) e adulti, e fra questi diversi ultracinquantenni. Qui non si trattava di andare forte o piano ma di percorrere 56 km. sulle strade della Pedemontana e nella Valle dei ciliegi, in 2 ore 25'30", con posti di controllo.

Alla fine il quartetto più regolare d'Italia è stato quello che rappresentava l'Azienda tranviaria (squadra A) di Bologna, composto da Ducci, Frassani, Busi, Bicego i quali sono riusciti a contenere le penalità in 26 punti, contro i 56 della squadra di Zola Predosa e i 72 dei mantovani dell'AVIS Cerese.

Luca Dalora

CLASSIFICA

1. SQUADRA A DELL'ATC BOLOGNA (Ducci, Frassani, Busi, Bicego), penalità 26; 2. S.C. Zolese Bologna, 56; 3. A.C. AVIS Cerese B Mantova, 72; 4. Pol. Olimpia Vignola B, 78; 5. S.S. Deoman Vignola, 88; 6. G.S. Automerc A Ferrara, 88; 7. G.S. Pontegradella C Ferrara, 106; 8. G.S. Automerc D Ferrara, 123; 9. Ferrarriola Ferrara, 139; 10. AMP Ferrara, 290; 11. ARCI-UISP Ferrara, 291; 12. G.S. Sacis Spilamberto Modena, 320; 13. Pollsportiva Spilamberto, 357; 14. A.C. AVIS Cerese A Mantova, 359; 15. V.C. Carrara, 385; 16. S. C. Forretta Bologna, 432; 17. A.C. AVIS Cerese C Mantova, 437; 18. Pol. AMCM Modena, 449; 19. ATC B Bologna, 454; 20. V.C. Vignola B, 464. Squadre partite 56; arrivate 54.

Campionato d'Emilia-Romagna a Modena

Bedeschi: studi e... bicicletta

Il giovane atleta ha battuto in volata due compagni di fuga

SERVIZIO

MODENA, 8 giugno

Pietro Bedeschi, 18enne portacolori del G.S. Baracca di Lugo, è il nuovo campione emiliano - romagnolo dei dilettanti, titolo conquistato al termine del 25° Giro ciclistico della provincia di Modena — G.P. Marthel — con una volata nel corso della quale ha bruciato due compagni di fuga, il ravennate Boschi e il fidentino Carpi.

Alla gara, svoltasi sulla distanza di 143 km e ottimamente organizzata dal Pedale Modenese, hanno preso parte 107 dilettanti di terza serie i quali, sia in pianura che sulle rampe dell'Appennino, dove erano previsti i G.P. della montagna a Campiglio, Levizzano e Pulanello, si sono dati battaglia senza quartiere facendo segnare alla fine la considerevole media di oltre 41 km. orari.

Bedeschi, Boschi e Carpi hanno dato corpo alla fuga decisiva sulle rampe di Pulanello, a 37 chilometri dall'arrivo resistendo al ritorno del gruppo dal quale riuscivano a evadere anche i bolognesi Sasdelli e Mariotti e il cesenate Magnani. Il trio di testa, in buona armonia, si disputava la volata nel quartiere S. Lazzaro dove la spuntava nettamente il più fresco Bedeschi, un ragazzo alla sua prima vittoria stagionale avendo — ci ha detto — preferito dedicarsi agli studi... prima di laurearsi campione regionale.

l. c.

ORDINE D'ARRIVO

1. PIETRO BEDESCHI (Baracca Lugo) che ha percorso i 143 km. in 3 ore 25', alla media di kmh. 41,850; 2. Orano Boschi (Rinascita Ravenna); 3. Paolo Carpi (Dioni Fidenza); 4. Claudio Sasdelli (Siliaro Bologna) a 38"; 5. Dino Magnani (Garibaldina Cesena); 6. Angelo Mariotti (Culligan Bologna); 7. Roberto Brunetti (Rinascita Ravenna) a 56"; 8. Franco Tolomelli (Culligan Bologna); 9. Giuseppe Solfrini (Alessandri Forlì); 10. Floriano Maini (Calderara Bologna); 11. Tiziano Baruffato (idem); 12. Giuliano Sgarzi (Sancarlese Ferrara); 13. Roberto Vitali (Culligan Bologna); 14. Stefano Morbelli (Pezza Piacenza); 15. Giovanni Marchiò (N. Biondo Carpi).

Don Quarrie «mondiale» nelle 220 iarde: 19"9

EUGENE (Oregon), 8 giugno

Don Quarrie, giamaicano, ha battuto il record mondiale delle 220 iarde realizzando il tempo di 19"9. Il precedente primato apparteneva all'americano Tommie «Jet» Smith dall'11 giugno del '66 (Sacramento) con 20". Allo stadio Hayward Field il giamaicano ha battuto il grande rivale Steve Williams (che lo aveva superato a Kingston, lo stesso giorno del record sul miglio di Filbert Bayi, sui 200 in 19"9) e, pure, eguagliato il limite mondiale sui 200 metri con 19"8, limite che gli apparteneva dal 1971 quando — per l'occasione — eguagliò Tommie Smith detentore del record dal 16 ottobre del 1968. Ricordiamo che 220 iarde equivalgono a 201,17 metri.

Steve Williams si è tolto la soddisfazione di vincere le 100 iarde in 9"1. A Eugene si sono avuti altri eccellenti risultati. Il francese Guy Drut (aiutato dal vento, come Quarrie d'altronde) ha vinto bene le 120 iarde ostacoli in 13"1; l'americano Rick Wohlhuter ha trionfato sulle 880 iarde (passaggio agli 800 metri in 1'44"7) in 1'54"4; Jim Bolding ha corso le 440 iarde ostacoli (49"2 ai 400) in 49"5.

Nel Premio Emilio Turati di galoppo a San Siro

Baly Rockette vola e vince

Per la piazza d'onore Astrolabio piega Raga Navarro

MILANO, 8 giugno

Grande volata di Baly Rockette nel Premio Emilio Turati a San Siro. Questo 3 anni di madame Holt ha trovato moneta facile in Italia. Già vincitore alle Capannelle del Premio Natale di Roma e a Milano del Premio Resegone, eccolo primo anche al traguardo del tradizionale confronto milanese sul miglio, conducendo da un capo all'altro del percorso e bloccando le lancette del cronometro sull'ottimo tempo di 1'36"3/5.

Sulle lavagne dei bookmakers a questo solido irlandese (offerto a 2) si preferiva leggermente Lord Mark indicato a 1,5. Dopo di loro si giocavano i rappresentanti della Razza Montalbano a 3 contro 1, mentre Astrolabio era dato a 5, Bahadir a 6, Ksar-El Kebir a 7 e Little Sir Echo a 12.

Al via scattava al comando Baly Rockette su Wayne, Little Sir Echo, Bahadir, Lord Mark, Raga Navarro, Astrolabio e Ksar-El Kebir. Sulla curva Wayne accentuava la pressione sul cavallo montato da Doleuze che, però, proseguiva a condurre a buona andatura. Nella loro scia Lord Mark appalava Little Sir Echo mentre, dietro di loro, si raggruppavano gli altri concorrenti.

In retta d'arrivo Baly Rockette filava via lungo lo steccato, mentre dal grosso degli inseguitori si facevano luce Lord Mark e Raga Navarro, venuto a sostituire il compagno di scuderia Wayne. A questo punto, poco dopo l'intersezione delle piste, Doleuze lasciava galoppare libero il suo cavallo che guadagnava terreno prezioso su Lord Mark in calando. Mentre Baly Rockette si staccava sicuro vincitore, Raga Navarro superava Lord Mark, ma veniva attaccato da Astrolabio gettatosi in un corridoio lungo lo steccato. Bella la lotta fra i due per la conquista del secondo posto, che veniva infine assegnato ad Astrolabio per mezza lunghezza sul rivale. Le altre corse sono state vinte da Timimoun (2. Loving Prince); Azzeccagarbuglio (Fra Diavolo); Tullilem (Trillium); Noble Girl (Sugar Call); Miss Silly (Three Legs); Faritric (Sarmede).

Valerio Setti

Successo di Agostini su «Yamaha 750» a Le Castellet

LE CASTELLET, 8 giugno

L'italiano Giacomo Agostini, su «Yamaha 750», ha vinto la gara del «Moto Journal 200» di motociclismo disputatasi sulla distanza di 232 chilometri e dotata di mezzo milione di franchi francesi di premio.

Lo statunitense Steve Backer, al comando nella prima metà della gara, è caduto al ventesimo dei 40 giri previsti e un altro favorito, il venezuelano Alberto Johnny Cecotto, si è ritirato al dodicesimo giro per guasto meccanico.

La classifica: 1. GIACOMO AGOSTINI (It.) su «Yamaha 750», che compie i 323 km. in 1 ora 29'17"2, 2. Yvo Duhamel (Can.) su «Kawasaki H 2 R» in 1 29'44"; 3 Patrick Pons (Fr.) su «Yamaha 750» in 1 30'27"6, 4 Christian Estrosi (Fr.) su «Yamaha 700» in 1 30'55", 5 Jack Findlay (Aust.) su «Yamaha 750» in 1 30'57"1.

Ciclo-dilettanti

A Ciardini, per distacco la 33ª Coppa Montenero

LIVORNO, 8 giugno

(d.b.) - Il mantovano Ruggero Ciardini, appena ventenne, ottenendo il quarto successo stagionale ha vinto a Livorno la 33ª Coppa Montenero, la classicissima riservata ai dilettanti di 1ª e 2ª categoria che rappresenta il prologo al Giro d'Italia dei «puri» che parte, com'è noto, martedì da Roma. Il ragazzo si è inserito fin dalla partenza in una fuga importante e già sui primi tornanti del Peccioli ha imposto un'andatura forsennata che ha sbriciolato il gruppo.

A pagarne le conseguenze sono stati per primi il campione d'Italia Sartini e il romano Tinchella. Sul Castellaccio, infine, Ciardini ha piantato i 17 superstiti per raggiungere da solo la vetta e poi gettarsi a capofitto verso Montenero. Raggiunto sul finire della gara Ciardini ha trovato ancora l'energia per piantare tutti a 800 metri dall'arrivo e vincere con 14" di vantaggio.

● VELA — Il francese Serge Maury, l'olimpionico di Monaco, ha vinto il Campionato d'Europa per la classe «Finn» davanti al britannico Kowlett e all'italiano Pefaschitt a Llafranc (Spagna).

RI-MOTORI-MOTORI-MOTORI-MO

Sarà in Italia a fine estate

La Kadett anche con tre porte

La parte posteriore è ripresa dalla Vauxhall «Chevette»

La Opel ha preparato una nuova versione della Kadett. La vettura è destinata a rafforzare la presenza della marca sul mercato delle medie inferiori nel quale si stanno imponendo i modelli a tre porte.

Il nuovo modello, contraddistinto dal nome Kadett «City», usufruisce di tutti gli organi meccanici della Kadett, nonchè del design della parte anteriore; la parte posteriore, invece, caratterizzata appunto da un ampio portellone incernierato in alto, è ripresa dalla Vauxhall «Chevette», recentemente presentata al Salone di Ginevra.

Le soluzioni adottate consentono, ovviamente, un alto grado di intercambiabilità di parti e organi meccanici fra le tre vetture.

La Kadett «City» (nella foto) è particolarmente adatta per l'impiego *in città e nelle aree metropolitane*: la sua lunghezza è infatti contenuta in 389,4 centimetri, 23 centimetri meno della Kadett berlina. Non avendo dovuto sacrificare nulla dell'abitabilità e comfort della Kadett, la «City» è però adattissima anche per lunghi viaggi autostradali.

Lo schienale del divano posteriore della «City» è reclinabile, consentendo quindi di ampliare le possibilità di carico del bagagliaio, da 254 a 462 litri. In realtà siccome i volumi sono misurati fino all'altezza dei sedili posteriori, la disponibilità di spazio è ancora maggiore.

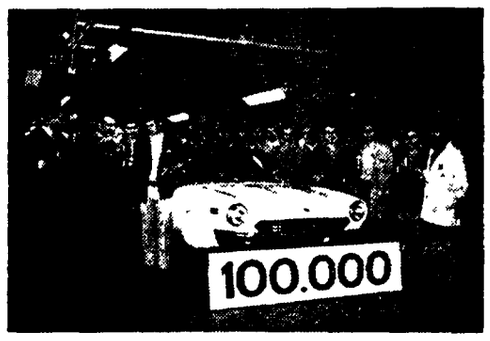
Le caratteristiche tecniche della «City» sono identiche a quelle della Kadett berlina, con una unica modifica riguardante le sospensioni anteriori che sono state adattate al nuovo equilibrio di pesi.

Per esigenze produttive la vettura — che monta un motore di 993 cm³ con una potenza di 48 CV a 5600 giri nei modelli con cambio meccanico e un motore di 1196 cm³ con una potenza di 60 CV a 5400 giri nei modelli con cambio automatico — non sarà disponibile in Italia che verso la fine dell'estate. In quell'occasione verrà anche comunicato il prezzo.

Importante traguardo alla Pininfarina

Sono 100 mila le «124» spider

La vettura ha trovato un vasto mercato negli USA



In questi giorni, dalle linee di montaggio della Pininfarina è uscita la centomiliesima carrozzeria FIAT «124» spider. E' un traguardo particolarmente significativo, soprattutto se si considera il tipo e la classe della vettura, ed è stato quindi festeggiato (nella foto) dagli operai e dei tecnici dell'azienda.

Il traguardo è importante soprattutto in considerazione del fatto che la stragrande maggioranza delle FIAT 124 spider sono state vendute sui mercati esteri ed in particolare su quello americano dove, a tutt'oggi, ne sono state esportate circa 76 mila, naturalmente aggiornandole ai rigorosi standard sulla sicurezza e sull'inquinamento vigenti negli Stati Uniti.

Questo spider dalle accentuate caratteristiche sportive, realizzato sul telaio della FIAT «124», era stato presentato nel 1966 dalla Pininfarina come prototipo al 48° Salone dell'automobile di Torino, ma già sul finire dell'anno ne erano state prodotte 166 unità. L'anno dopo la produzione della vettura, equipaggiata con motore di 1.438 cc a doppio albero a camme in testa, era già stata di 5.478 unità e sarebbe ancora salita con i primi successi sportivi realizzati da privati nei rallies tra il 1968 e il 1969.

Nel 1969 la vettura, con alcune modifiche di carattere estetico e con un motore più potente da 1600 cc, sfonda decisamente e diventa famosa l'anno dopo quando la FIAT la adotta come vettura ufficiale per il proprio reparto corse e si aggiudica il Campionato italiano rallies.

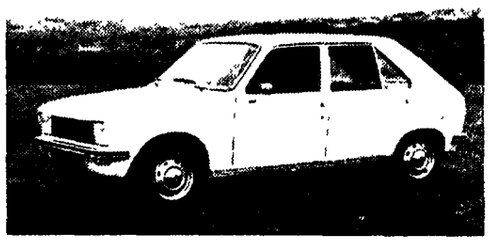
Da allora è stato un susseguirsi di successi sportivi — nel '72 aveva fatto la sua comparsa al 42° Salone dell'automobile di Ginevra la versione FIAT 124 Sport Rally — e commerciali.

L'anno scorso sono state prodotte 15.534 FIAT «124» spider e ben 15.117 sono state vendute negli Stati Uniti. Quest'anno tutte le vetture sino ad ora prodotte hanno preso la strada degli USA.

Mentre il settore si adegua alle conseguenze della crisi petrolifera

La Peugeot «104» si è trovata ad essere tra le berline più adatte al momento

Le caratteristiche della vettura nella versione «GL» - 5,9 litri di carburante per percorrere 100 chilometri - Un prezzo «pulito» ed un solo «optional»



La berlina Peugeot «104» GL.

L'automobile è cambiata: le conseguenze della crisi hanno sfrattato dalla scena caratteristiche che si può dire fino a ieri avevano un ruolo di primo piano (l'eleganza ad ogni costo, aggressività, scatto bruciante, abbondanza di elementi decorativi, ecc.) rendendo molto apprezzata oggi altre qualità per lungo tempo trascurate, quali la semplicità (domani forse la «rusticità») della impostazione meccanica, la massima economicità d'uso, la robustezza e l'affidabilità (atte a limitare il più possibile i costi di manutenzione e riparazione).

Naturalmente, non è che da un giorno all'altro i costruttori si siano adeguati come per un tocco di bacchetta magica, alla nuova e tanto diversa situazione. Questo processo di trasformazione si è avviato e, come è naturale, si sta attuando per gradi. Nel frattempo si trovano avvantaggiati i costruttori che dispongono di modelli «ad hoc»: e il caso, ad esempio, della Peugeot (la più antica fra le case automobilistiche tuttora in attività), la quale vanta nella «104» uno dei migliori compromessi fra le esigenze di ieri e quelle di domani: vale a dire una delle più interessanti vetture di oggi.

La Peugeot «104» è stata presentata nell'ottobre 1972 ed è prodotta oggi in tre edizioni: berlina L (Luxe), berlina GL (grand luxe) e coupè. Ci occupiamo particolarmente, in queste note, della berlina GL, recentemente affiancata alla versione base, rispetto alla quale costa 115 mila lire in più ma in cambio di notevoli migliorie nell'allestimento interno e nella dotazione accessoristica.

Ma procediamo con ordine. All'esterno, «104» e «104 GL» si distinguono per pochi dettagli: la «GL» ha, in più, una modanatura in acciaio inossidabile sulle grondaie del tettuccio e due riquadri, pure in acciaio inossidabile, a contornare parabrezza e lunotto.

L'interno della «GL» presenta una innovazione nel cambio a «cloche»: la leva, anzichè nel tradizionale soffietto, è inserita in una «consolle» nella quale sono ricavati un portaoggetti aperto e l'alloggiamento dell'accendisigari. La plancia e quella della «104 coupè» oltre agli strumenti della versione-base, offre l'orologio, il contachilometri parziale, due bocchette di ventilazione laterali orientabili e, naturalmente, l'elegante «design» del coupe, realizzato, come tutto ciò che esce dalla Peugeot, con la collaborazione della Pininfarina.

Invariate, perchè non c'era nessun motivo di variarle, meccanica e prestazioni. Questa, in estrema sintesi, la «scheda tecnica» della vettura francese: motore (in alluminio; minor peso, rendimento termico ottimale) a quattro cilindri in linea, montato anteriormente e trasversalmente, inclinato all'indietro di 72°: ciò consente l'adozione di un profilo nettamente deportante per il cofano (migliore aderenza delle ruote motrici, migliore penetrazione aerodinamica, minor consumo e parità di prestazioni) e sottrae il minor volume possibile all'abitacolo.

La velocità di punta è di 135 Km orari, superiore a quella della maggior parte dei limiti imposti nei diversi Paesi d'Europa e, quindi, in grado di avvicinarsi agli stessi con relativa facilità. L'accelerazione è buona (da 0 a 100 Km orari in 18"6; chilometro da fermo in 39"1) e permette sorpassi rapidi e sicuri, nonchè agilità sui tracciati tortuosi, in salita, in città.

Il consumo, estremamente ridotto, costituisce uno dei massimi punti di forza della vettura; 5,9 litri di carburante per cento chilometri. Il dato non è di fonte Peugeot, bensì è frutto delle rilevazioni ufficiali eseguite in sede di omologazione dei tecnici dell'Ispettorato Generale della Motorizzazione, secondo proprie norme, ossia con vettura a pieno carico, velocità costante pari a due terzi di quella massima (per la Peugeot «104 GL», Km orari 92,5).

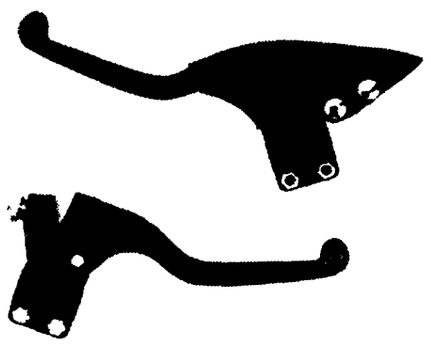
Il prezzo della Peugeot «104 GL» è di 2.195 000 lire IVA compresa, cui bisogna aggiungere 60 000 lire per spese di immatricolazione e una decina di litri di benzina nel serbatoio. Basta scorrere i listini automobilistici per rendersi conto del livello concorrenziale di questa quotazione. A ciò è doveroso aggiungere che nella cifra suddetta è compresa tutta una serie di utili accessori che generalmente vengono forniti con supplementi di prezzo non di rado «salati»: cinture di sicurezza, retrovisore esterno, antifurto, bloccasterzo, accendisigari, orologio, ecc.

Non un prezzo da utilitaria, dunque (ciò che del resto la Peugeot «104 GL» non è) ma un prezzo «pulito», senza antipatiche sorprese, come è nel costume della Peugeot, che per i suoi 21 modelli offre in tutto 16 «optional»: per la «104 GL», uno soltanto: la verniciatura metallizzata.

Sono state realizzate dalla Nava

In plastica le leve dei freni per le moto

Nello stesso materiale parafanghi per veicoli da cross



La plastica continua a proporsi come materiale sostitutivo dei metalli. Ultima novità, le leve dei freni per moto approntate dalla Nava di Verderio Superiore (Como). Rispetto a quelle tradizionali in alluminio, le leve in plastica pesano meno (123 grammi per leva compresi viti d'attacco, supporto, regolatore della tensione del cavo, contro i 230 grammi di una leva di metallo); inoltre, a detta dei costruttori, hanno una maggior resistenza all'urto e alla flessione. Infine sono autolubrificanti Essendo infatti leva e supporto in materiali diversi, con l'attrito si forma un piccolo velo oleoso che assicura un funzionamento scorrevole in tutte le condizioni climatiche.

La Nava ha messo in produzione anche un parafango in plastica che viene garantito per un anno contro qualsiasi rottura. Il nuovo parafango, che si adatta alle moto da cross, pesa 270 grammi e costa 3.500 lire Il prezzo di una coppia di leve in plastica (nella foto) è invece di L. 4 800.

Rubrica a cura di **Fernando Strambaci**