BASKET: LA SINUDYNE NON PERDE LE DISTANZE DAL DUO DI TESTA

Alla Forst basta Marzorati per «sbancare» il Palalido

Jura ancora una volta si è confermato il migliore dei milanesi: 106-99

Inevitabilmente la Forst. I campioni d'Italia hanno espugnato il Palalido in assoluta scioltezza, quasi in allegria, incamerando i due punti grazie ad una gara accorta, condotta sempre all'avanguardia. Una prestazione, dunque, senza sbavature, all'insegna della praticità.

La Mobilquattro si è trovata ad incassare la sconfitta con il sorriso sulle labbra, conscia dei propri limiti ma, soprattutto, della levatura tecnica degli avversari.

Ordinaria amministrazione, quindi, e non si giustificano taluni incidenti accaduti al termine dell'incontro, con un paio di tifosi canturini malmenati da un gruppo di esagitati supporters locali e prontamente ricoverati in infermeria, conclusione indegna di una gara, tutto sommato, non disprezzabile.

Per contrastare la prevedibile aggressività della Forst, il coach milanese Guerrieri optava per una difesa a uomo rinnegando, una volta tanto, l'amata «zona». La mossa si è dimostrata parzialmente azzeccata poichè, se è vero che, con Marzorati e Recalcati in giornata di gran vena, probabilmente lo schieramento a «zona» sarebbe equivalso ad un suicidio, è innegabile che il marcamento individuale non è stato capace di sopperire al difetto più evidente della Mobilquattro, la carenza, cioè, di lunghi. Anzi, si può affermare che, in fatto di rimbalzi, la Forst non abbia sfruttato appieno le caratteristiche dei propri uomini, di gran lunga superiori quanto a statura e prestanza fisica.

Scelto quindi il minore dei mali in fase difensiva, ai milanesi non restava che affidarsi ad un santo di nome Jura nella speranza che fosse lui a togliere le castagne dal fuoco, realizzando e caricando di falli gli avversari. Jura, in verità, iniziava recitando degnamente la propria parte, centrando quattro volte su cinque il canestro e mostrando buona propensione anche nel tiro da fuori, ma in seguito il suo campo d'azione veniva limitato da un marcamento più assiduo, con Della Fiori in prima battuta e con asfissiati raddoppi del compagno più vicino.

C'era Farina, è vero, che offriva un sostanzioso contributo di punti alla squadra (14 solo nella prima frazione) anche perchè fronteggiato da un Marzorati più propenso al gioco d'attacco che all'impegno difensivo, ma per il resto la Mobilquattro denotava parecchio nervosismo accompagnato da notevole appannamento di riflessi, con una infinità di palle perse e di ingenuità in fase di tiro E per la Forst è stato un gioco da ragazzi impostare un contropiede dietro l'altro grazie alla fresca vena dei due esterni, Marzorati e Recalcati.

La terribile coppia canturina, difatti, ha spadroneggiato da par suo, palesando una mostruosa precisione nel tiro, sorreggendo la squadra nei momenti di maggiore affanno La scarsa vena di Meneghel e la incerta prestazione di Della Fiori (il cui primo canestro è giunto all'undicesimo) non hanno quindi influito eccessivamente sull'andamento dell'incontro il cui esito, lo ripetiamo, non è mai stato in discussione

Sul finire del primo tempo la Mobilquattro, visti inutili i propri sforzi, si decideva per una difesa che si è appreso poi essere una «zona mista» ma che, ai più, è parso un indicibile pasticcio. Solo un incredibile tiro di Farina scoccato all'ultimo secondo da almeno undici metri, consentiva ai milanesi di chiudere la prima frazione in svantaggio di tre lunghezze (60-63)

Nella ripresa, però, la Forst con numerosi uomini gravati di tre o quattro falli, impostava una classica «zona 2-3» ed allora per la Mobilquattro era davvero buio pesto nonostante i buoni spunti di Jura e Giroldi. E proprio in questa fase veniva a mancare l'apporto di Farina autore di un solo canestro in tutto il secondo tempo.

Già al 13' la Forst raggiungeva i 100 punti (contro gli 86 degli avversari) e, saggiamente, Marzorati decideva di rallentare il gioco tenendo la palla sino al limite dei trenta secondi. Una tattica condotta all'esasperazione, se è vero che in cinque minuti i canturini mettevano a segno la miseria di tre punti. Una autentica «melina» all'olandese, per intenderci, che indispettiva il pubblico ma permetteva ai locali di recuperare qualche lunghezza sino al 106-99 finale Quanto bastava, insomma, per salvare almeno la faccia.

Alberto Costa

MOBILQUATTRO: Guidali 14, Farina 16, Veronesi 7, Jura 30, Rodà; Gergati P.A. 1, Papetti 4, *Giroldi 11, Crippa 10, Gergati G. 6.*

FORST: Recalcati 22, Meneghel 2, Della Fiori 17, Lienhard 18, Marzorati 38; Cattini 1, Pirovano, Beretta 3, Tombolato 7. Non entrato Natalini.

ARBITRI: Vitolo e Duranti.

NOTE: Tiri liberi: Mobilquattro 15 su 24, Forst 12 su 18. Usciti per 5 falli: Meneghel, Lienhard, Beretta (Forst), Jura, G. Gergati (Mobilquattro). Tecnico a Farina (Mobilquattro).

MILANO, 23 novembre

La Mobilgirgi si afferma con un netto 105 a 70

Il Brina travolto nel 2° tempo

MOBILGIRGI: Meneghin 31, Morse 15, Ossola 5, Jellini 13, Bisson 22, Zanatta 9, Rizzi 6, Gualco 6, Carraria non entrato, Montesi non entrato.

BRINA: Vendemini 20, Cerioni 8, Lauriski 14, Stagni 3, Valenti non entrato, Zampolini 9, Sanesi 6, Gennari 8, Mancin 2, Tonolato 0.

ARBITRI: Chiaranda e Zanon di Venezia.

NOTE: Tiri liberi Mobilgirgi 11 su 22, Brina 8 su 12. Usciti per cinque falli Bisson al 14', sul punteggio di 89 a 54. Tecnico a Meneghin al 4' del p.t., punteggio 10-8 per proteste.

SERVIZIO

VARESE, 23 novembre

La Mobilgirgi ha superato con facilità anche lo scoglio Brina. La partita tra i campioni d'Europa e la squadra di Vittori è stata tutt'altro che piacevole e divertente. Specialmente nel primo tempo quando Gamba ha lasciato in panchina Morse la Girgi ha faticato a trovare il ritmo giusto senza che il Brina ne approfittasse, per non farsi staccare troppo nel punteggio.

La Mobilgirgi, contratta e nervosa nei primi venti minuti della partita, non è riuscita ad esprimere un gioco all'altezza delle sue possibilità ed il Brina grazie soprattutto ad un positivo Vendemini (9 su 20 al tiro e 16 rimbalzi) è riuscito a ben figurare.

Nel secondo tempo si è invece assistito ad un monologo dei padroni di casa che trascinati da Bisson (11 su 18) e da Meneghin (13 su 23 e 21 rimbalzi) hanno preso chiaramente il largo. Da segnalare che nel Brina, privo dell'allenatore Vittori, squalificato, è tornato a giocare dopo un lungo periodo di inattività Toni Gennari. I reatini hanno palesato qualche difficoltà nel superare la stretta difesa della Girgi che ha saputo tra l'altro contenere molto bene Bob Lauriski (7 su 17).

Carlo Meazza

Sconfitti i senesi 60-69

Si «squaglia» il Sapori: passano i bolognesi

SAPORI: Ceccherini 10, Franceschini 13, Giustarini, Johnson 14, Bovone 21, Dolfi 2, Non entrati Manneschi, Castagnetti, Barlucchi, Pratt.

SINUDYNE: Caglieris 13, Valenti, Antonelli 17, Sacco 2, Martini 2, Bonamico, Driscoll 12, Serafini 2, Tomasini 14, Bertoloiti 17.

ARBITRI: Solenghi di Milano e Burcovich di Venezia.

NOTE: Tiri liberi Sapori 14 su 22, Sinudyne 9 su 12, usciti per 5 falli, Serafini all'11' del secondo tempo, Giustarini al 17'.

SERVIZIO

SIENA, 23 novembre

Il Sapori si è squagliato, come al solito, nel secondo tempo lasciando, senza neanche battersi con mordente, alla Sinudyne il gusto di assaporare l'ottava vittoria consecutiva. Le mani e le gambe dei giocatori senesi si sono come gelate nel momento in cui invece dovevano tenere bene in pugno la partita.

Questa in sintesi la cronaca. La Sinudyne parte a uomo mentre il Sapori gioca a zona. Serafini difende su Bovone e Driscoll su Johnson. Il duello fra i playmakers è fra Franceschini e Caglieris, ma alla fine il bolognese prevarrà nettamente. All'inizio si assiste ad una serie di errori da entrambe le parti: Franceschini addirittura 0 su 3 (nel secondo tempo all'inizio farà 0 su 6). Il Sapori prende poi il largo con i due lunghi Johnson e Bovone che riescono a prevalere sugli avversari.

E inoltre Driscoll e Serafini si caricano di falli: tre per uno alla fine del primo tempo. Il Sapori chiude il primo tempo con un netto vantaggio: 42 a 34. Ma nella ripresa, come già detto, la Sinudyne si presenta fresca e con un Caglieris e un Antonelli che riescono a perforare la zona senese e con un Driscoll che si è ripreso da un primo tempo abbastanza opaco.

La Sinudyne raggiunge il pari all'8' del secondo tempo (50-50) e subito dopo è Caglieris a portarla in vantaggio. Serafini va fuori per cinque falli, ma il Sapori non riesce ad approfittare anche avendo prevalenza nei lunghi. I giocatori senesi sono ormai nella luna.

Alla fine della partita alcuni teppisti isolati hanno tentato di mandare tutto a carte quarantotto. Ci sono stati leggeri scontri con i carabinieri e la polizia. Ma non e successo niente di grave.

m. b.

La Chinamartini per 81-74

Molta noia e disco rosso per il Jolly a Torino

CHINAMARTINI: Delli Carri, Merlati 4, Celoria, Marietta 22, Laing 27, Cervino 4, Riva 8, Paleari 12. Non entrati Carucci e Milton.

JOLLY FORLI': Albonico 16, Zonta 15, Fabris 1, Bariviera 12, Dal Seno 4, Marini 8, Mitchell 20. Non entrati Lasi, Morettuzzo e Rosetti.

TIRI LIBERI: Chinamartini 5 su 6; Jolly 6 su 12.

ARBITRI: Martolini e Pinto di Roma.

DALLA REDAZIONE

TORINO, 23 novembre

Mediocre partita quella offerta oggi al Palazzetto dello Sport dalla Chinamartini e dal Jolly; le prime battute sono state assai deludenti con frequenti errori di tiro, imprecisione nei passaggi e molta confusione in campo, tanto che si arrivava al 5' con un 8 a 6 per la Chinamartini che la dice lunga riguardo alle capacità realizzative messe in mostra dalle due contendenti.

A cinque minuti dalla fine del primo tempo il Jolly riusciva però a portarsi sul 29 a 24 a suo favore e a conservare il vantaggio fino al riposo, chiuso con un parziale di 39 a 35.

Nel secondo tempo la Chinamartini recuperava facilmente lo svantaggio e dopo tre minuti il punteggio si portava sul 45 pari ma nessuna delle due squadre sembrava in grado di poter decisamente staccare l'avversaria. Gli errori in campo, purtroppo anche da parte degli arbitri, non scomparivano e il gioco continuava a stagnare, con un'altalena per il vantaggio parziale. Tale situazione si protraeva fino al 15' quando, dal 67 pari, i torinesi riuscivano a rosicchiare qualche lunghezza al Jolly.

Al 18' si arrivava con il punteggio fissato sul 75 a 71 per la China ma, con un tiro libero molto importante ancora a disposizione per il Jolly: come si ricorderà, nel girone di andata i torinesi negli ultimi due minuti persero a Forlì una partita che avevano in pugno ed in campo il ricordo di quella sconfitta pesava sui giocatori ed i tifosi del China stessi. Ma la paura scompariva presto: Fabris sbagliava il tiro libero a disposizione e sul contropiede i torinesi realizzavano con Cervino il 77 a 72.

Ormai le emozioni e soprattutto i timori svanivano e quando Marietta suggellava il risultato con l'ultimo canestro, esplodeva la gioia del Palazzetto.

m. m.

I romani vincono 88-76

L'IBP batte la Snaidero e si conferma tra le grandi

IBP: Quercia 6, Bondi non entrato, Lazzari 19, Kunderfranco 4, Malakin 6, Corno 20, Vecchiatto 6, Tomassi 6, Fossati 2, Sorenson 19.

SNAIDERO: Andreani 2, Presacco non entrato, Savio, Giomo, Cagnazzo 7, Viola 12, Riva non entrato, Malagoli 21, Fleischer 14, Milani 20.

ARBITRI: Spotti e Paronelli.

NOTE: Tiri liberi: IBP 16 su 22; Snaidero 12 su 18.

ROMA, 23 novembre

Le ultime speranze di rimettersi in corsa per la qualificazione alla fase finale del campionato, la Snaidero le ha dovute abbandonare sul parquet del palazzo dello sport all'EUR, dove la IBP non si è lasciata invece sfuggire la occasione per un successo e per rinsaldare così la sua posizione di squadra destinata, salvo imprevedibili cambiamenti di rendimento, a giocare con le «grandi» nella poule scudetto.

L'incontro si è concluso con la IBP vittoriosa per 88 a 76, punteggio che testimonia la netta supremazia della squadra di Bianchini su quella di De Sisti. Nel primo tempo, chiuso con i romani in vantaggio per 44 a 43, era quasi sembrato che la IBP potesse incappare nella giornata grigia e dovesse perciò stentare a aggiudicarsi il successo. Sorenson più impreciso del solito, Tommasi non pienamente disponibile e perciò nel primo tempo mal impiegato, potevano essere le ragioni, ma evidentemente c'era anche l'efficacia della difesa a zona attuata dalla Snaidero e l'efficienza dell'americano Fleischer che riusciva a rendere dura la vita a Sorenson.

Nella ripresa i romani mandavano in campo Kunderfranco riuscendo a rendere più problematica la difesa avversaria per via della eccellente mobilità di questi.

RISULTATI

SERIE A/1: Forst-*Mobilquattro 106-99; Brill-Cinzano 97-76; Chinamartini-Jollycolombani 81-74; Mobilgirgi-Brina 105-70; Sinudyne-Sapori 69-60; IBP-Snaidero 88-76.*

CLASSIFICA: Forst e Mobilgirgi p. 24; Sinudyne 18; IBP 16; Mobilquattro 14; Jolly, Sapori e Brill 12; Snaidero e Chinamartini 10, Cinzano e Brina 8.

SERIE A/2: Trieste-*Scavolini 82-75; Libertas Brindisi-Pinti Inox 105-83; Patriarca-Juventus 92-80; FAG-Duco 84-83; Canon-Lazio 88-71; Alco-Ausonia 90-68.*

CLASSIFICA: Alco e Canon p. 24; Duco e Patriarca 16; Pinti Inox e FAG 14; Lazio, Juventus e Trieste 12; *Scavolini 10; Ausonia 8;* Brindisi 6.

Incolore successo del Brill sul Cinzano (97-76)

A Cagliari vince chi sbaglia meno

BRILL-CAGLIARI: Ferrillo 29, Vascellari, Serra 18, Barbieri, De Rossi 10, Nizza 10, Lucarelli 2, Sutter 35, Mascellaro 2.

CINZANO: Francescato 10, Benatti 8, Ferracini 10, Robbins 18, Borghese, Borlenghi 12, Bianchi 18.

NOTE: Tiri liberi per il Brill 3 su 6; per il Cinzano 6 su 12. Uscito per cinque falli De Rossi al 19' del secondo tempo.

DAL CORRISPONDENTE

CAGLIARI, 23 novembre

Fortuna per il Brill se l'odierno turno del campionato gli assegnava l'incontro casalingo con il Cinzano, per giunta orfano del suo uomo di maggior spicco, Brumatti. La squadra sarda vista oggi non era neppure lontana parente di quella spumeggiante e spettacolosa delle ultime partite. Piuttosto tesa e nervosa non e riuscita per molto tempo a trovare il bandolo della matassa contro una squadra che faceva di tutto per competere con la rivale negli aspetti negativi. E se la cronaca può essere abbastanza ricca lo è solo di episodi che nel corso di un campionato sono abbastanza rari e comunque equamente dilazionati nel tempo.

Oggi, invece, è successo di tutto. Un Brill che segna il primo canestro dopo ben tre minuti e 36" con Sutter e Nizza che sbagliano a ripetizione tanto che Rinaldi e costretto, ancorchè senza fortuna, a far entrare Lucarelli.

Sull'altra sponda Ferracini sbagliava cinque tiri consecutivi da fuori e solamente al 14' metteva a segno il primo canestro da sotto. Lo americano Robbins, addirittura, era richiamato in panchina per il quarto fallo (al 17' del primo tempo), ancor prima di essere andato a bersaglio; cosa che avveniva con un tiro libero al 1' del secondo tempo, mentre il primo canestro lo metteva a segno solamente al 5'.

In queste condizioni il Brill, pur assumendo il comando, non riusciva a distanziare nettamente gli avversari, tanto che al 18' del primo tempo si era ancora sul 35 a 30. La prima frazione di gioco si concludeva però con il Brill in vantaggio di 9 punti (41-32).

Anche nella ripresa l'avvio dei sardi (che hanno sempre difeso a zona mentre il Cinzano alternava alla zona il marcamento a uomo) era piuttosto stentato finchè, verso la meta, i locali riuscivano ad avere un vantaggio che dava loro una certa tranquillità (65-49). Solo allora si è rivisto il vero Brill con De Rossi e Sutter scatenati.

Per i milanesi è scesa allora la notte mentre i sardi portavano il loro vantaggio sino a un massimo di 26 punti (89-63 al 16' del secondo tempo).

Regolo Rossi

RI-MOTORI-MOTORI-MOTORI-MO

Gli indirizzi al Motosalone

Nuove concezioni per le due ruote

Si punta sul «quattro tempi» - L'evoluzione dei sistemi frenanti - Le leghe leggere

Si è aperto sabato alla Fiera di Milano il 44° Salone del Ciclo e del Motociclo, manifestazione biennale considerata da qualche anno la più importante del mondo. Dopo un periodo di crescita improvvisa e disordinata, culminato nel 1974 con un boom di immatricolazioni senza precedenti, le industrie motociclistiche nazionali ed estere hanno conosciuto in questo ultimo anno una pesante e inaspettata flessione delle vendite dovuta a motivi oggettivi — connessi alla crisi economica e ben noti a tutti — ma soprattutto all'inadeguatezza della produzione di fronte alle nuove esigenze del pubblico.

In questo senso si può dire che questo 44° Motosalone rappresenta davvero una svolta nella storia delle due ruote, perchè in tutto l'ambiente, a tutti i livelli, si sta affermando una concezione della motocicletta radicalmente diversa da quella fino ad oggi prevalente. La moto degli anni Ottanta non sarà più soltanto un articolo sportivo, ma anche e soprattutto un mezzo di trasporto moderno ed economico, fondamentale per la risoluzione di alcuni problemi della circolazione.

Ma vediamo come le varie case stanno adeguandosi a questa nuova tendenza, quali sono cioè le indicazioni tecniche prevalenti e le idee nuove emerse dal Salone.

Il primo, fondamentale rilievo non può che riguardare l'oramai unanime orientamento verso il motore a quattro tempi, più parco nei consumi e soprattutto molto meno inquinante rispetto al due tempi. Così di tutti i nuovi modelli presentati, solo uno (la Yamaha 400, che è poi un'evoluzione della 350) è dotato di motore a due tempi; le altre grosse novità del Salone, dalla Laverda 500 alla Kawasaki 750, dalla Guzzi-Benelli 250 alla Yamaha 750, pure se con schemi molto diversi sono tutte a quattro tempi. Questa crisi del motore a due tempi — il quale però continua a monopolizzare, per la sua grande semplicità costruttiva e facilità di manutenzione, il settore del ciclomotore e delle piccole cilindrate — era facilmente prevedibile, data la crisi petrolifera e le nuove, severissime misure antinquinamento che stanno prendendo piede in tutto il mondo.

Per quanto riguarda il «terzo incomodo», cioè il motore Wankel a pistone rotante, nonostante il gran parlare che se ne fa da anni a questa parte, si è ancora ai primi passi: l'imponente Suzuki RE-5 non pare avere incontrato fino adesso un'accoglienza molto favorevole, cosa accaduta del resto anche all'Hercules 300 che l'aveva preceduta.

Un altro incontrastato protagonista di questo Salone, a conferma di una tendenza già affermatasi da più di un lustro, è il freno a disco; adottato spesso anche sulla ruota posteriore, ha soppiantato il freno a tamburo in tutte le moto di peso e prestazioni di un certo impegno, cioè in pratica dai 250 cc in su. Ma non è difficile trovare anche parecchie 125 dotate di freno a disco, e addirittura nel campo delle fuoristrada qualcosa si muove in questa direzione.

Chi ha detto qualcosa di veramente nuovo nel campo dei freni è stata comunque la Moto Guzzi, con il suo sistema di «frenatura integrale» che unifica il comando di uno dei due dischi anteriori e quello del disco posteriore, azionati dal pedale sulla destra del guidatore; la tradizionale leva sul manubrio è collegata invece con il secondo disco montato anteriormente: il risultato è un sistema frenante potentissimo e molto ben bilanciato.

La classica ruota a raggi sta conoscendo un difficile momento a causa della prepotente comparsa sulla scena delle ruote in lega leggera, più leggere e resistenti, che stanno rapidamente affermandosi sulle medie e grosse cilindrate.

Concludiamo questa rapida carrellata con un'ultima ma non secondaria constatazione: lo sforzo di produrre moto sempre più leggere e maneggevoli, accessibili cioè anche agli utenti meno smaliziati, che si trovano in difficoltà con le maximoto da 200 e passa chili; in questo senso si sono mosse con grande tempismo la Guzzi e la Laverda. Se già stupisce il ridotto peso della Laverda 500 (circa 160 kg), sbalordisce addirittura la nuova Guzzi 250 quattro cilindri: 117 chilogrammi.

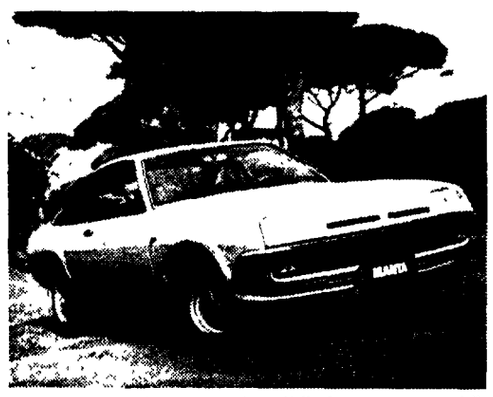
Per finire proviamo immaginare come potrebbe essere la moto ideale dei prossimi anni. A giudicare da quanto si è visto al Salone dovrebbe essere una media cilindrata leggera, maneggevole e parca nei consumi, magari contenuta nel prezzo in modo da non discostarsi troppo dal fatidico milione di lire, col motore ovviamente a quattro tempi, freni a disco e ruote in lega leggera; e magari tra non molto tempo vedremo anche l'alimentazione a iniezione (con ulteriore riduzione dei consumi) e la frenatura integrale generalizzate su tutti i modelli.

M. S.

Le nuove Opel sulle strade italiane

Positive impressioni alla guida di Ascona e Manta

Il comportamento dei modelli con motore di 1,2 litri - Assicurati confort, robustezza e durata



La Opel Manta nella nuova versione. Nella foto sopra un modello 4 porte della Ascona 1,2.

I listini della General Motors Italia elencano quattro modelli Ascona e quattro modelli Manta, ma se si tiene conto anche della possibilità di adozione del cambio automatico su alcuni modelli e della possibilità di montare un motore più potente su alcun tipi di Ascona e di Manta, si arriva a poter scegliere su una gamma di 12 tipi con tre diverse cilindrate.

Questo e il «ventaglio» delle nuove Opel che la GM offre agli automobilisti italiani con prezzi che vanno, IVA esclusa, dai 2.325.000 lire della Ascona berlina standard, due porte, 1,2 litri ai 3.500.000 lire della Manta GTE con motore da litri 1,9.

Presentando alla stampa — gli aggiornamenti alla gamma sono stati tecnici ed estetici — le nuove versioni delle Ascona e delle Manta, la GM ha offerto la possibilità di una prova su strada che, sia pure limitata a 200 chilometri per ogni modello, ha consentito di registrare un'impressione del comportamento di queste vetture, impressione senz'altro positiva, anche se non proprio entusiasmante.

Le vetture proposte dalla GM per la prova sono state quelle con motore di 1,2 litri, le vetture cioe sulle quali la Casa punta maggiormente, essendo destinate all'automobilista medio. La impressione che se ne è ricavata, di conseguenza, e che si tratti di due oneste vetture, senza eccessive pretese dal punto di vista della velocità e della accelerazione, ma con buone caratteristiche di robustezza, di confort e parche nei consumi, il che è poi quello che maggiormente conta in momenti come questi, in momenti cioè nei quali chi si accinge a cambiare la macchina lo fa con la riserva mentale di doverla tenere il più a lungo possibile.

Da questo punto di vista — quindi — sia le nuove Ascona che le nuove Manta possono essere raccomandate. Largamente collaudate nella prima serie, oggi sono in grado di offrire una buona affidabilità e, per soprammercato, si presentano decisamente migliorate nell'estetica, grazie ai ritocchi stilistici che i tecnici della Opel hanno apportato alle due vetture.

Mettendosi al volante della Ascona o della Manta — il comportamento delle due macchine non è molto diverso — ci si trova subito perfettamente a proprio agio, anche se la dimestichezza con queste vetture risale agli anni ormai lontani del loro primo lancio (1970). Quando poi si è su strada ci si rende conto che con un adeguato uso del cambio si può ottenere da queste vetture quel minimo di «brillantezza» di marcia che la modestia della cilindrata e della potenza (60 CV DIN a 5400 giri al minuto) tenderebbero ad escludere.

In compenso per tutti e due i modelli si nota una migliore tenuta di strada, conseguenza dell'adozione di un nuovo tipo di avantreno, mutuato da quello più leggero e razionale della Kadett, e si nota pure un maggior confort, conseguenza della aumentata abitabilità interna, del nuovo sistema di ventilazione e riscaldamento, dello stesso miglioramento della strumentazione, molto ben leggibile e di facile utilizzazione.

Le due vetture, oltre che di quelle estetiche che si notano subito, hanno beneficiato di innovazioni tecniche «nascoste» che hanno non poca importanza. Basti pensare alla nuova collocazione del serbatoio del carburante, ora sistemato a ridosso del sedile posteriore e protetto da un'apposita paratia, o al «roll-bar» adottato per ragioni di sicurezza sulla Manta.

Non è poi da trascurare — per valutare le vetture — il fatto che Ascona e Manta sono piuttosto parche nei consumi: 14 km con un litro viaggiando costantemente a due terzi della velocità massima, indicata in 142 km orari.

Sostituiscono i modelli con motore di 1800 cc

Più potenti e più silenziose le Lancia Beta seconda serie

La berlina, il coupé, lo spider e l'«HPE» con propulsore di 2000 cc. si affiancano ai modelli 1300 e 1600 - Ancora migliorata la linea

Con una serie di prove su strada organizzate nei giorni scorsi in Liguria, la Lancia ha presentato la seconda serie della gamma «Beta» con motore da duemila centimetri cubici.

Si tratta dei modelli berlina, coupé, spider e «HPE» che, con propulsori di cilindrata elevata a duemila cc, sostituiscono quelli con motore da 1800 cc e si affiancano ai già noti modelli 1300 e 1600.

Nel far rilevare che la decisione di «maggiorare» la potenza del gruppo motore è stata adottata in seguito a considerazioni di carattere commerciale, i dirigenti della Casa torinese hanno illustrato le caratteristiche tecniche della nuova serie che si distingue anche per la «linea», quasi completamente ridisegnata, e per alcune innovazioni di carattere estetico, sia esterno che interno. Specie nella «berlina» è stata aumentata, per esempio, la visibilità posteriore, variando l'inclinazione del lunotto e incassandolo fra due «montanti» a pinna appena accennati; è stata ritoccata la «maschera» anteriore con le luci rettangolari e così pure la fanaleria posteriore, mentre — adottando sulle fiancate una più bassa linea di cintura — è stato possibile ricavare una più vasta superficie vetrata. E' stato migliorato anche il «confort» interno, con l'adozione di nuove tappezzerie, strumenti antiriflesso e modifiche al volante e alla leva del cambio.

La rumorosità dell'abitacolo, data l'elasticità del motore, è stata ridotta al minimo; la velocità per la berlina raggiunge i 180 chilometri orari (100 chilometri in 10" con partenza da fermo), possibilità di sfruttare la «quinta» anche a 40 chilometri all'ora e ripresa istantanea nelle fasi di sorpasso. Tempi ancora minori si ottengono con i modelli «spider» e «HPE» Ridotto, secondo i tecnici, anche il consumo di carburante che varia da 6,5 a nove litri ogni 100 chilometri a seconda che si marci a 80 o 120 chilometri orari.

NELLA FOTO: la «Beta HPE» seconda serie.

PRODOTTE IN DUE ANNI 50.000 UNITA' DELLO SPIDER DISEGNATO DA BERTONE

La Fiat «X 1/9» colleziona successi negli USA

La vetturetta sportiva si è affermata, oltre che per lo stile, per la sicurezza e l'economicità di esercizio

La Fiat X1 9, la cui carrozzeria e prodotta a ritmi sostenuti (sarà presto raggiunto il traguardo delle 50 000 unita, in poco piu di 2 anni di produzione) presso gli stabilimenti Bertone di Grugliasco, ha recentemente ottenuto due significativi riconoscimenti sul mercato americano.

Le due principali riviste automobilistiche americane *Motor Trend* e *Road & Track* a distanza di pochi mesi l'una dall'altra, hanno conferito a questo modello italiano un ambito premio per la sua impostazione stilistica:

Motor Trend — marzo '75 — Una giuria di 25 esperti assegna alla X1/9 il «Golden Wheel Awards» per «The Best Styled Car '75», ossia il «Premio ruota d'oro» per l'auto del '75 col migliore disegno.

Road & Track — giugno '75 — L'X1/9 fa parte del prestigioso elenco delle «1975's 10 Best Cars for Changing World», ossia le «migliori 10 automobili per un mondo che cambia».

Nonostante la difficile situazione del settore auto sportive, la X1/9 continua a riscuotere sul mercato internazionale — soprattutto su quello americano al quale viene avviata gran parte della produzione — un lusinghiero successo commerciale. Con questo modello, Bertone ha centrato ancora una volta l'esigenza di quella parte di clientela americana che desidera poter disporre di un'auto sportiva, sicura, economica, di raffinato gusto italiano e di moderna impostazione tecnica. Il problema energetico, diventato anche negli Stati Uniti di estrema attualità, ha inoltre reso ulteriormente interessante l'X1/9, che sotto il profilo consumi detiene records eccezionali (18,2 km-litro alla media di 65 km/h e 16,6 km/litro alla media di 73 km/h: Mobil Economy Run 1973).

Sotto questo aspetto l'X1/9 è indubbiamente più economica di molte voraci motociclette di grossa cilindrata oggi esistenti sul mercato, senza contare i vantaggi spesso troppo facilmente trascurati, della maggior versatilità di impiego in ogni stagione e soprattutto della maggior sicurezza. Il problema sicurezza infatti è stato per l'X1/9 uno dei capisaldi del progetto iniziale. A seguito della impostazione precipua per il mercato americano, l'X1/9 è uno dei pochi modelli ad essere costruito per superare positivamente la prova «crash» ad 80 km/h, benchè le norme attualmente in vigore la richiedano a 50 km/h.

Inoltre, l'X1/9, sempre in anticipo rispetto alle leggi USA, è in grado di superare brillantemente anche le prove di resistenza al ribaltamento. Prove tanto più impegnative in quanto trattasi di uno spider!

Rubrica a cura di **Fernando Strambaci**