Virtualmente concluso con due giornate d'anticipo il campionato di basket

La Sinudyne vince a Varese: ora ha lo scudetto in tasca

Sovvertendo il pronostico i bolognesi hanno violato (82-75) l'imbattibilità del campo varesino che durava da quattro anni - Gli uomini di Gamba in vantaggio nel primo tempo hanno sofferto la fatica della gara di coppa

MOBILGIRGI: Iellini (2), Gualco (2), Zanatta (8), Morse (11), Ossola (2), Meneghin (20), Bisson (24), Rizzi (6). Non entrati Carraria e Salvaneschi.

SINUDYNE: Cagnerla (9), Valenti, Antonelli (18), Bonamico (6), Driscoll (21), Serafini (2), Bertolotti (26). Non entrati Sacco, Martini e Tommasini.

ARBITRI: Fiorito e Martolini.

NOTE: tiri liberi Mobilgirgi 7 su 12, Sinudyne 20 su 26. Usciti per cinque falli Serafini (Sinudyne), Morse, Bisson e Rizzi (Mobilgirgi).

SERVIZIO

VARESE, 4 aprile

Sotterranei del Palasport di Masnago. Girgi-Sinudyne, la partita dell'anno, quella che probabilmente ha assegnato lo scudetto '75-'76, è terminata da una manciata di secondi.

Fuori, sul parquet cioè, la confusione è indescrivibile. Dino Meneghin, il gigante azzurro, l'artefice del perentorio acuto ginevrino, si accascia nel bel mezzo del corridoio — grondante sudore, stremato — e scoppia in un pianto dirotto, irrefrenabile, addirittura disumano. Vicino a lui c'è Salvaneschi, un giovane, un playmaker che si sta plasmando alla scuola di Ossola, una speranza insomma.

Lui, Salvaneschi, non gioca quasi mai. Gli incontri ufficiali della squadra li vive sempre dalla panchina. Eppure il dramma di Meneghin lo coinvolge a tal punto che non esita a gettarsi nelle braccia dell'amico, egli pure in preda ad una crisi di sconforto, incurante di quanti, premurosamente, buttano là una parola di incoraggiamento. Gamba, ammutolito e fradicio di sudore, osserva ma non parla.

E' successo che la Sinudyne ha vinto a Masnago (82-75), sovvertendo ogni pronostico, violando l'imbattibilità casalinga della Girgi (ex Ignis) che durava da quattro stagioni. Praticamente il complesso bolognese s'è laureato stasera campione d'Italia poichè non è ipotizzabile, al momento, una sua battuta di arresto mercoledì prossimo con la Snaidero.

Orviamente il pubblico di parte varesina l'ha presa male e Fiorito e Martolini, i due direttori di gara, hanno dovuto guadagnare la via degli spogliatoi contorcendosi in mezzo ad un nugolo di poliziotti. Dalle scalee, infatti, piovevano i più disparati souvenirs.

In effetti la coppia arbitrale è la principale imputata dell'incontro. Soprattutto nel primo tempo i due capitolini hanno sciorinato una tal serie di castronerie, equamente distribuite, da lasciare allibiti. Davvero la nostra classe arbitrale ha toccato il fondo. Fiscalisti, pignoli fino all'eccesso, Fiorito e Martolini — il fischietto sempre ben stretto fra i denti — fischiavano persino i sospiri, salvo poi smarrirsi con sconcertante disinvoltura nei frangenti topici della disfida.

E, purtroppo per la Girgi, talune decisioni a capocchia in grado di esprimere un diverso indirizzo al punteggio le sono state sfavorevoli nel primo tempo quando tutto pareva essersi messo al meglio. Un paio di falli addebitati a Morse, francamente ci sono sfuggiti così come una infinità di altre interpretazioni del regolamento.

Va precisato però che, nonostante l'impatto frontale fra la Girgi e gli arbitri, questa sera la Sinudyne ha mostrato il suo vero volto. Quello di squadra solida e compatta cioè. Persino arcigna.

Una squadra che può permettersi il lusso di fare a meno di Serafini, il proprio pivot nullo sinchè si è trattenuto in campo e poi spedito anzitempo in panchina per raggiunto numero di falli. Una squadra che Peterson, il minuscolo allenatore statunitense, ha forgiato con schemi indubbiamente interessanti in previsione di sbocchi a getto continuo per gente dalla manina soffice come Bertolotti, Driscoll e, perchè no, Antonelli.

Una squadra, infine, condotta con estro e fantasia da un pimpante Cagliaris, il cui palleggio spumeggiante spesso costituisce vera goduria.

La Mobilgirgi questa sera, dopo il brillante arrio di cui s'è detto (39-22 in suo favore al 13' del primo tempo), s'è smarrita lungo il cammino, ha sofferto più del lecito il clima torrido della partita e, probabilmente, si è ritrovata con i riflessi relativi già ad inizio di ripresa. Tributo questo alla Coppa Europa conquistata tre giorni or sono.

Dopo aver concluso in vantaggio (42-35) i primi venti minuti di gioco, gli alfieri di Gamba, dispostisi a zona perchè oberati dai falli, hanno perduto gradatamente il filo del discorso.

Morse non era Morse. Impegnatissimo a contrare le iniziative di Bertolotti, ha zoppicato in fase offensiva così come, del resto, Iellini non era Iellini. Meneghin questa volta non è bastato, un Meneghin semplicemente strepitoso nel primo tempo, duro, autoritario, ringhioso così come la carta Rizzi, giocata da Gamba nel finale di gara, si è rivelata un nuoro boccone amaro da inghiottire.

In questo momento a Bologna imperverseranno i caroselli di tifosi festanti. Le famose «V» nere dopo vent'anni sono rientrate nel grande giro.

Alberto Costa

Scontato successo di Ickx-Mass a Vallelunga

Solitaria galoppata della Porsche-turbo

Bella corsa della Stratos (costretta poi al ritiro)

DALL'INVIATO

CAMPAGNANO, 4 aprile

L'autodromo di Vallelunga ha riaperto oggi i battenti al grande automobilismo, ospitando il «Trofeo Ignazio Giunti», competizione valevole per il mondiale marche. Un'esordio stagionale quindi a grandissimo livello, la gara più prestigiosa nel calendario agonistico di quest'anno dell'impianto sportivo di Campagnano. Ha vinto la Porsche, condotta da Ickx e Mass, che ha preceduto nettamente le BMW di Grohs-Posey e di Kenneth-Simons.

La vittoria di Ickx e Mass non ha suscitato alcuna meraviglia, tanto era scontata nella tormentata e polemica vigilia. La Porsche infatti, come era già avvenuto al Mugello (anche in quella competizione prevalsero Ickx e Mass) è stata al centro, durante le prove, di numerose discussioni per via delle non troppe regolamentari modifiche apportate al cofano posteriore. Nel circuito toscano come oggi le Porsche hanno corso «sub judice». Praticamente è stata trovata una formula di compromesso, in attesa che la CSI (commissione sportiva internazionale) possa risolvere la scottante questione.

In ogni caso, al di là di quelle che possono essere le normative, il trionfo della Martini-Porsche turbocompressa di Ickx e Mass è stato nettissimo e mai messo in discussione.

Presa la testa all'abbassarsi della bandierina, la Porsche di Ickx e Mass ha fatto corsa a sè, stroncando nel corso del carosello la resistenza avversaria. Basti pensare che già dopo il primo giro aveva 4" di vantaggio. Logicamente, avendo assunto la gara questo andamento, per i numerosi spettatori presenti le emozioni non sono state molte. Essi si sono dovuti accontentare di seguire la lotta scatenatasi per le piazze d'onore, che ha visto come protagonista per lungo tempo la Lancia Stratos di Facetti-Brambilla. E proprio da questa macchina e dai suoi conduttori sono venuti per gli appassionati un po' di brividi.

In sede di pronostico, la macchina italiana (in gara ce n'era un'altra guidata da Zorzi-Ricci) nuova a simili competizioni e quindi non ancora a punto, è partita benissimo, acquartierandosi nella terza poltrona e passando addirittura al secondo posto verso la prima ora di gara (37° giro) a due giri dalla Porsche di Mass. Questa posizione l'ha conservata per un'altra ora circa ma, forse eccessivamente sollecitata, la Stratos dei due italiani ha accusato noie al cambio. Dal secondo posto è precipitata al quarto e quindi ha dovuto far visita ai box. E' rientrata in pista in 14ª posizione, ha iniziato la rimonta lentamente, ma costantemente, risucchiando una alla volta le macchine che la precedevano, tornando tra l'incitamento del pubblico in zona podio (terzo posto poco dopo la quarta ora). Ma nuovamente il mezzo è tornato a fare le bizze (rottura del tubo di sfiato dell'olio del cambio). Nuova sosta ai box per un rabbocco di olio e poi il ritiro forzato alla curva dei Monti Cimini.

Paolo Caprio

Ordine d'arrivo:

1. ICKX-MASS (Martini-Porsche), km. 862,574, media kmh. 143,762; 2. Grohs-Posey-De Ferlant (BMW), a 16 giri; 3. Simons-Kenneth (BMW) a 21 giri; 4. Schon-Blanco-Tommasi (Porsche Carrera) a 27 e 1 g.; 5. Walkinsaw - Fitzpatrick (BMW) a 27 giri; 6. Bernasconi-Gioia (Porsche Carrera) a 28 giri; 7. Gottifredi-Perpinelli (Porsche) a 30 giri; 8. Ricci-Zorzi (Stratos) a 32 giri; 9. Micangeli-Pietromarchi-De Tomaso (Pantera) a 32 giri; 10. Bernabei-Picchi (Porsche Carrera) a 41 giri.

Giro più veloce il 5° di Ickx-Mass in 1'16"9, media 149,804 kmh.

Classifica mondiale marche (dopo la seconda prova): Porsche punti 40, BMW 18, Lancia 4, Ford 2, De Tomaso 2.

Coppa «Renault 5»: 1. NARDELLI (15 giri in 26'21"9, media kmh. 109,229); 2. «Camaleo» 26'22"3; 3. Naddeo 26'29"7; 4. Bocconi 26'33"2; Sigala 26'34".

F. 3 e Trofeo Alfasud

Pesenti-Rossi e Niccolini trionfatori al Mugello

SERVIZIO

FIRENZE, 4 aprile

Il bergamasco Pesenti-Rossi ha vinto al Mugello la prima gara del campionato italiano Formula 3. Pesenti-Rossi, al volante di una March, ha stabilito anche il nuovo record sul giro con 1'56"6, ad una media oraria di chilometri 161,938, record che straccia il precedente 1'57"3 corrispondente alla media di 160,834. Il pilota bergamasco ha preceduto Ghinzani, Riva e il campione italiano Pavesi, tutti su March.

Rivelazione di questa gara è stato il ventiduenne Pardini, alla sua prima corsa, che era riuscito a guadagnare il quarto posto, ma che all'ultimo giro ha perso una ruota e ha dovuto abbandonare.

Si è corso, in giornata, anche il Trofeo «Alfasud». Si è imposto Filippo Niccolini, un giovane che aveva già dimostrato le sue capacità nelle prove di ieri e nelle qualificazioni di questa mattina. La sua vittoria acquista un significato maggiore se si considera che al quarto giro Niccolini è uscito di pista. In quel momento si trovava in testa. Rientrato in quarta posizione, è riuscito a riportarsi in testa e a mantenere il suo vantaggio fino al termine della gara. Niccolini, ventiduenne fiorentino, ha vinto in 38'18"8, alla media di 123,207 km all'ora. Dietro di lui Pizzi, in 38'20"7, e Truci in 38'31"6. Nei primi giri è uscito di pista Tamburini, uno dei candidati al successo, che non ha più potuto riprendere la competizione.

Il Trofeo regionale toscano, che si è corso oggi, ha visto le affermazioni di Fargion, Campani, Menichetti, per le classi superiori (da 1600 cc a oltre 2000), e di Cardelli, «Pipino», Gonzi e «Cloubar» per le classi inferiori.

s. gar.

Battuta l'IBP (88-75)

Agevole successo della Forst

FORST: Nagalini, Recalcati (22), Meneghel (8), Della Fiori (21), Cattini (4), Pirovano, Lienhard (8), Marzorati (23), Beretta, Tombolato (2).

IBP: Quercia (8), Biondi, Lazzari, Kunderfranco (6), Corno, Malachin (22), Vecchiatto (10), Tomassi, Fossati (12), Sorenson (17).

ARBITRI: Rocca di Genova e Oneto di Chiavari.

NOTE: Uscito per cinque falli Della Fiori della Forst

CUCCIAGO, 4 aprile

(m m) — Incontro noioso sul «parquet» del «Palazzetto cieco» di Cucciago. Forst e IBP danno per scontato il risultato ancora prima della sirena d'inizio. Una volta in campo ai giocatori non è rimasto che rispettare i ruoli affidati loro dai pronostici. In pratica chi ci ha rimesso è stato il pubblico, annoiato e deluso. La partita è decisa nei primi rimbalzi. La Forst, sicura della propria forza, rompe subito l'argine della difesa a uomo adottata dai romani, accumulando un sostanzioso bottino (al 6' del primo tempo 15 a 5).

Di contro la IBP, in rotta nella propria metà campo, trova poco spazio anche sotto il canestro degli avversari: i romani si interstardiscono nel manovrare la palla, ma la zona 1-3-1 dei canturini soffoca ogni loro velleità.

Quando i biancorossi intuiscono che la strada buona è il tiro da fuori ormai è troppo tardi: la Forst ormai è in fuga e ai ragazzi di Bianchini resta poco da fare.

La bassa statura degli avversari era tale che di tanto in tanto i campioncini di Cantù, Recalcati e Marzorati, si sbizzarrivano in qualche numero di alta acrobazia. Nella ripresa la Forst scende in campo in pantofole, ormai sicura del risultato, e la musica cambia un tantino, ma all'IBP sarebbe occorsa più volontà per raddrizzare una partita nata male.

82-74 alla Mobilquattro

Meritata vittoria dell'Alco

ALCO: Rusconi (7), Polzot (5), Leonard (31), Benelli (20), Glauro (9), Benevelli (10), Polesello, Casanova, Biondi.

MOBILQUATTRO: Rodà (8), Papetti (2), Giroldi (4), Vidali (7), Farina (16), Jura (21), Gergati G. (5), Crippa (1), Veronesi (12), Costa.

BOLOGNA, 4 aprile

(g. m.) - *Alco batte Mobilquattro per tre punti: 82 a 79. Vittoria di misura, ma meritata, quella dei padroni di casa; ottimi «sprazzi» dell'americano Leonard; non altrettanto all'altezza del suo standard, invece, l'altro americano in campo, Jura. Questa potrebbe anche essere la cronaca essenziale di un incontro che entrambe le squadre hanno disputato, più che altro, per dovere di calendario. Forse i tifosi dell'Alco speravano di vedere anche del buon gioco, ma di buon gioco oggi al Palazzo dello sport se ne è visto ben poco. Una partita stroncata, quindi, che ha dato ancora una volta al playmaker dei bolognesi, Rusconi, l'occasione di mettersi in evidenza per la sua caparbietà e il senso collettivo del gioco; mentre dal versante opposto si è distinto l'altro «uomo-gioco» e cioè Rodà che ha messo a segno anche 8 punti: tutti su azione personale*

Un po' di cronaca. Dopo un iniziale equilibrio l'Alco verso i dieci minuti si distanzia di 11 punti (26-15) infilando la Mobilquattro con rapidi contropiedi; poi verso la fine del primo tempo i bolognesi si addormentano e il punteggio va a 40 a 40. Nella ripresa si «risveglia» Leonard che nel giro di qualche minuto mette a segno ben 22 punti il che dà alla partita un volto ben preciso. Ma, verso il finale, l'Alco si sbanda e i milanesi ne approfittano per arricinarsi pericolosamente: ma non è sufficiente l'impegno di Jura e Roda. Rusconi e compagnia fanno la melina e si aggiudicano l'incontro per 82 a 79.

Sconfitta la Snaidero 93-75

Due punti importanti della Canon

CANON: Medeot, Barbazza 4, Carraro 16, Pierlc 13, Dordei 1, Frezza, Rigo 2, Stahl 32, Spillare 8, Gorghetto 14.

SNAIDERO: Andreani 4, Prevsacco, Savio 3, Giomo 12, Viola 2, Cagnazzo 5, Vanin, Malagoli 17, Fleischer 29, Milani 3.

ARBITRI: Paronelli di Varese e Casamassima di Cantù.

VENEZIA, 4 aprile

(m.m) — Reduce dalle notevolissime prestazioni offerte contro la Mobilgirgi e la Sinudyne che hanno fruttato tanti applausi ma niente punti per la classifica, la Canon doveva oggi non solo prendersi la rivincita per il balordo capitombolo sofferto a Udine nell'andata, ma anche cominciare a guardare al concreto miglioramento della sua graduatoria con il fine ultimo e non nascosto di tentare di chiudere il torneo al quarto posto.

Con questo proposito in corpo i locali dovevano necessariamente partire con il piede giusto per non arrischiare di cadere nella trappola di quelle tante fatalità sempre disponibili nei derby cosiddetti terribili come quello odierno.

E infatti partivano davvero bene, tanto che mettevano subito in difficoltà gli ospiti, che erano costretti a subire le congegnate e brillanti manovre dei lagunari, che al 5' conducevano 10-6, al 10' 24-15 e al 15' 32-25.

Nella ripresa la Canon, meglio impostata nello svolgimento dei suoi temi di gioco, alcuni dei quali di notevole rilievo tecnico, riusciva a prendere il largo e al 10' conduceva con 19 punti di distacco, 67-48. Il sodevolissimo accanimento degli arancioni per ridurre la distanze non sortiva esito alcuno, in quanto ad ogni loro positiva conclusione i granata replicavano immediatamente e in continuità fino al termine, che li vedeva così vittoriosi per 93-75. Davvero buono l'arbitraggio.

Jolly-Brill 93-80

Il solo Sutter non basta

JOLLYCOLOMBANI: Albonico (2), Zonta (6), Fabris (23), Barilera (20), Rosetti (8), Dal Seno (2), Marisi (10), Mitchell (22). Non entrati Lasi e Martufa.

BRILL: Fercllo (4), Serra (4), Barbieri (9), De Rossi (6), Nizza (7), Lucarelli (12), Sutter (38). Non entrati Delosu, Anesa e Mascellaro.

ARBITRI: Baldini di Firenze e Teofili di Roma.

FORLI', 4 aprile

(g. m.) - *Forlì sportiva è in festa. La Jolly ha vinto l'indomita resistenza del roccioso Brill ed ora è con un piede nuovamente in A/1. Il breve purgatorio è così terminato. I ragazzi di Ozer e Paganelli rientrano con pieno merito nel Gotha del basket nazionale*

E' stata, tuttavia, quella di questa sera, una dura battaglia, ma sono bastati ai romagnoli circa trenta minuti per fiaccare la terrea resistenza dei isolani che hanno presentato un Sutter in smaglianti condizioni (17 su 23 il suo scarto al tiro) per altro non sufficiente a bloccare l'indomita volontà di vittoria dei forlivesi.

Dopo un inizio piuttosto tranquillo che ha favorito gli uomini di Rinaldi, la Jolly ha stretto i tempi e ha iniziato un pesante lavoro ai fianchi che ha gradatamente fiaccato i rossi cagliaritani. De Rossi si è trovato ben presto arginato di quattro tutti personali e privo di fiato, stroncato dall'esemplare marcamento di Rosetti. La Jolly ha così concluso in vantaggio la prima parte di gara (41 a 39), ma in inizio di ripresa Sutter e compagni hanno fatto appello a tutte le loro risorse e sono riusciti per un paio di volte a riportarsi avanti.

Poi, verso l'undicesimo minuto, il decollo dei forlivesi propiziato dalla serata felicissima di Vito Fabris che, con alcune conclusioni azzeccate, ha messo in ginocchio gli avversari che non hanno più trovato la forza di replicare

RISULTATI E CLASSIFICHE

POULE SCUDETTO

A Cantù Forst-IBP 88-75 (48-26), a Bologna Alco Mobilquattro 82-79 (40-40), a Varese Sinudyne Mobilgirgi 82-75 (35-41), a Venezia Canon Snaidero 93-75 (42-36).

Classifica: Sinudyne punti 24, Mobilgirgi 20, Forst 16, Alco 10, IBP e Canon 8, Snaidero 6, Mobilquattro 4

POULE CLASSIFICAZIONE

Girone A: a Roma Lazio-Pintinox 64-54 (33-26); a Brindisi: Libertas-Scavolini 64-81 (45-42), a Milano: Cinzano-Trieste 111-83 (56-41), a Forlì Jollycolombani-Brill 93-80 (41-39).

Classifica: Jollycolombani punti 22, Brill e Cinzano 20, Libertas 12, Scavolini 8, Lazio 6, Pinti Inox e Trieste 4

Girone B: a Siena Sapori-Brina 61-44 (31-24), a Gorizia Patriarca Chinamartini 83-81 (42-42), a Genova Ausonia-Duco 80-63 (32-25), a Caserta Juventus Fag 103-61 (47-26)

Classifica: Sapori punti 20, Patriarca 18, Chinamartini 16, Brina 14, Duco 10, Fag Ausonia e Juventus 6.

CAMPIONATO DI PALLAVOLO

In due per il titolo: Klippan e Panini

Con la Klippan impegnata nella finale della Coppa delle coppe a Bratislava dove si è comportata molto bene confermando la supremazia della pallavolo italiana nell'Europa occidentale, la «poule» scudetto ha fatto registrare nella seconda giornata di ritorno il ricongiungimento in classifica della Panini Modena con il sestetto torinese. Si tratta ovviamente di una situazione provvisoria poiché il 13 si avrà il recupero con l'Arcola e ufficialmente i romani appaiono in grado di fermare la capolista. La Panini a ogni buon conto, battendo nel derby cittadino la Gresilux ha già messo al sicuro i due punti e ora aperta in un esplosivo duello Arcola. Questo torneo e ormai ridotto a una sfida a due. Molto più equilibrato si presenta invece quello dedicato al trofeo federale che vede al comando la Sperm Faenza ma alle cui spalle premono quattro squadre tutte accreditate del medesimo possibilità di successo finale, anche se i romagnoli di Josef Musil hanno dimostrato di saper amministrare bene l'esiguo vantaggio che li divide dal quartetto inseguitore.

Nella serie A femminile continua senza ostacoli la marcia per Valdagna e Barrocciolo le quali hanno rispettivamente espugnato i campi del Secura Roma e della Nelsen. Altra battuta d'arresto per la Coma a Fano contro il Metauro due squadre queste ormai in disarmo e che hanno lasciato all'Alzano, vittorioso a Palermo, il compito di fermare la coppia di testa.

Luca Dalora

RISULTATI

Poule scudetto: Denicolin-Gioiosa 3-1, Paoletti-Petrarca 3-0; Panini Gresilux 3-1, Klippan-Arlecia (rinviata al 13 aprile)

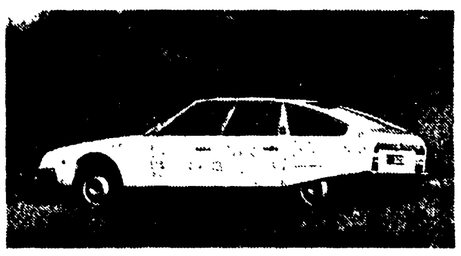
Trofeo federale: Cus Siena Sperm 1-3, Trieste Cus Pisa 3-1, Lubiam Parma 2-3, Gargano-Aversa 3-1.

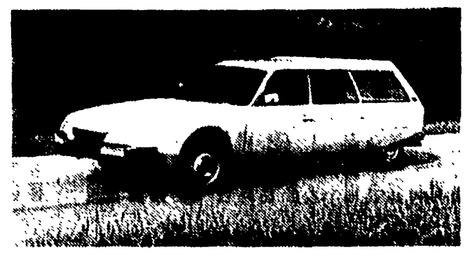
CLASSIFICHE

Poule scudetto: Klippan e Panini punti 16; Paoletti 12; Arlecia 10, Petrarca 6, Gresilux e Denicotin 4, Gioiotti 2

Trofeo Federale: Sperm punti 14, Cus Pisa e Trieste 12, Parma e Lubiam 10, Gargano 6, Cus Siena e Aversa 4.

motori





GRAZIE ALLE MINORI SPESE DI ESERCIZIO

In costante aumento le vendite di automobili con motore Diesel

La Citroën ha cominciato la commercializzazione in Italia della berlina e del «break» «CX 2200» a gasolio - Statistiche e dati significativi - Molto soddisfacente la prova dei nuovi modelli della Casa francese

Quando, nella seconda metà del mese scorso, la Citroen ha presentato alla stampa italiana la berlina «CX 2200» con motore Diesel e, contemporaneamente, la «CX Break 2000» con motore a benzina e la «CX Break 2200» con motore Diesel il prezzo della benzina super non era stato ancora portato a 400 lire e l'IVA per le auto oltre i 2000 cc di cilindrata non era ancora del 35 per cento. Già allora, però, i conteggi fatti dai dirigenti della Citroen dimostravano come fosse conveniente, per chi utilizza una grossa macchina per lunghi percorsi, il passaggio dal motore a benzina al motore a gasolio.

Dicevano le tabelle preparate dalla Citroën che l'acquirente di una berlina «CX 2200» con motore Diesel avrebbe ammortizzato la maggiore spesa rispetto a quella sostenuta da chi avesse comprato una «CX 2200» con motore a benzina esattamente dopo 45.740 chilometri. Con il gasolio rimasto a 155 lire il litro e con la benzina salita a 400 lire i chilometri da percorrere per ricuperare la maggiore spesa sono oggi ancora di meno e quindi — a meno che sulle auto che utilizzano gasolio non venga imposta una supertassa di circolazione — maggiore è il vantaggio per chi può comprare un'auto con motore Diesel, sempre che la utilizzi molto.

Non a caso, quindi, le auto con motore Diesel stanno superando — forse anche a causa dell'imposizione dei limiti di velocità — i sospetti e le riserve di tanti automobilisti, come dimostrano le più recenti statistiche sulle immatricolazioni in Europa. In Germania, dove per antica tradizione le auto Diesel sono più diffuse anche se è modesta la differenza di prezzo tra benzina e gasolio (—6,5%) un confronto tra i primi sei mesi del 1974 e i primi sei mesi del 1975 vede un incremento del 14,53 per cento nella vendita di auto con motore Diesel. Lo incremento, nello stesso periodo, è stato del 20,16% in Italia — dove la differenza di prezzo tra gasolio e benzina è oggi del 60,2% — del 23,63 in Belgio, del 40,13 in Francia, del 55,88 in Olanda e, addirittura, del 773,63% in Inghilterra dove si partiva da vendite molto basse.

Non è comunque soltanto il minor prezzo del carburante a incrementare le vendite dei Diesel: c'è anche il fatto che questi motori consumano assai meno carburante di quelli a benzina (per limitarci alla «CX» ricordiamo che mentre la versione a benzina viaggiando per 100 chilometri a 120 km/h consuma 10,2 litri di carburante, quella a gasolio ne consuma soltanto 8,4 litri), sono più robusti e anche meno inquinanti. Inoltre le nuove tecniche costruttive e di insonorizzazione consentono di eliminare abbastanza agevolmente quella che era una delle caratteristiche più fastidiose dei Diesel: la rumorosità.

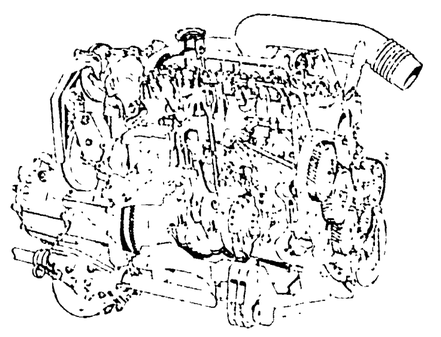
La conferma l'abbiamo avuta proprio salendo a bordo di una berlina «CX 2200» per una breve prova mentre si avverte il «battito» dei Diesel quando il motore gira al minimo, quando si sale verso gli alti regimi il rumore scompare e si può apprezzare appieno tutto il «confort» offerto da una vettura di questo tipo

Guidando si capisce subito che su questo Diesel tipo M 22621 i tecnici della Citroen hanno riversato tutta l'antica esperienza della Casa. Il motore — un quattro cilindri in linea di 2175 cc con una potenza di 90 CV a 4500 giri, disposto trasversalmente ed inclinato di 36° in avanti — ha un funzionamento decisamente elastico». In 4ª siamo costretti a riprendere, senza cambiare rapporto, da una velocità inferiori orari. La velocità massima è di 146 chilometri orari e i tempi di accelerazione sono di 21"8 per coprire i 400 metri con partenza da fermo e di 40"4 per coprire il chilometro, sempre con partenza da fermo

Il comportamento su strada della «CX» Diesel è in pratica lo stesso — eccellente — della versione a benzina. Lo sterzo è molto preciso, ma un po' faticoso nell'utilizzazione da fermo se è sprovvisto di servosterzo (offerto in opzione).

Qualche accenno alla versione Break, che non abbiamo avuto tempo di provare nè nel modello Diesel, nè in quello a benzina. I dati forniti dalla Citroën indicano prestazioni prossime a quelle della berlina (144 km h la velocità massima) e consumi leggermente superiori. Rispetto alla analoga versione «DS» il Break «CX» ha dimensioni esterne più contenute e capacità di carico maggiore. Un rialzo nella parte mediana del tetto non modifica le qualità aerodinamiche del Break rispetto alla berlina, ma a nostro avviso ne peggiora l'estetica, anche se ha permesso di disporre di una maggiore altezza utile per il carico.

Per finire, la solita nota dolente: il prezzo, IVA compresa, è stato fissato per i modelli base in 6.467.850 lire per la berlina e in 7 milioni 582.950 lire per il «Break»



Il Diesel a 4 cilindri e il gruppo del cambio che equipaggiano la Citroën «CX 2200» a gasolio. Nelle foto sopra il titolo: a sinistra la berlina, a destra il «break».

Arrivano in Italia dalla RDT

Macinano km in economia le moto MZ 125 e 250 TS

L'esperienza delle competizioni vittoriose garante dell'affidabilità dei prodotti della fabbrica tedesca

La Motorest, importatrice per l'Italia delle moto cecoslovacche Jawa e CZ, da quest'anno introdurrà nel nostro Paese anche le tedesche democratiche MZ.

Verranno introdotte sul nostro mercato la «TS 125» e la «TS 250», due robustissime monocilindriche a due tempi che sembra si distingueranno per un prezzo d'acquisto molto contenuto e costi di manutenzione degni di un ciclomotore. Due motociclette, insomma, che faranno la gioia di chi sceglie le due ruote soprattutto per ragioni di economicità e di praticità.

La MZ 125 è dotata di un motore monocilindrico a due tempi che eroga 11 cavalli a 6900 giri, con un rapporto di compressione di 10 a 1; il solito telaio in acciaio è coadiuvato da una forcella anteriore telescopica a grande escursione e dal forcellone oscillante posteriore a molle elicoidali. L'estetica della moto, pur non concedendo nulla all'occhio, contribuisce, con un aspetto spartano e senza fronzoli, a dare un'impressione generale di grande robustezza e di affidabilità. Rimarchevole il grande sellone, che può ospitare comodamente pilota e passeggero. La velocità massima è superiore ai 100 chilometri l'ora, il peso sfiora i 110 chili. Il consumo è ridottissimo: con un litro di miscela la TS 125 percorre 30 chilometri, il che consente un'autonomia di 350 chilometri

La 250 ricalca pari pari l'impostazione della sorella minore. Il motore è anch'esso monocilindrico a due tempi, e la potenza massima è di 21 cavalli a 5000 giri, con una compressione di 10 a 1. La catena di trasmissione finale, come del resto sul modello di cilindrata inferiore, è protetta da un carter a tenuta stagna che non mancherà di farsi apprezzare dagli utenti per la sua protettività e pulizia. Con un litro di miscela la TS 250 percorre 25 chilometri. La velocità massima è di 130 chilometri l'ora, il peso di 130 chili.

I freni, come sulla 125, sono a tamburo, e questa è forse la più grossa lacuna di queste moto. Il freno a disco è indubbiamente più potente e più sicuro anche sulle piccole cilindrate, ma, considerando che la Motorest assicura che il prezzo di vendita delle MZ sarà più che concorrenziale e che la natura di queste macchine è piuttosto «tranquilla», l'adozione dei freni a tamburo è giustificata.

La monocilindrica MZ «TS 250».

Per concludere, ci sembra doveroso ricordare che la MZ è forse tra le Case costruttrici di tutto il mondo quella che vanta la più lunga esperienza in fatto di motori a due tempi: le moto della Germania democratica hanno raccolto allori su tutti i circuiti del mondo, la MZ ha così potuto giovarsi di una preziosa esperienza, a tutto vantaggio dell'affidabilità dei suoi prodotti.

Chi cerca una moto in grado di portarlo a spasso con poca spesa e senza preoccupazioni di carattere meccanico, potrà senza dubbio fare un pensierino su queste terragone e fedeli monocilindriche, chiudendo un occhio su qualche particolare un po' grezzo o su qualche finitura non giapponese. Dopotutto bisogna sempre badare alla sostanza

M. S.

Dieci «170» sulla rotta d'Oriente

Dieci nuovi autotreni FIAT «170», con carichi diversi di circa 20 tonnellate di merci ciascuno, in dodici giorni hanno percorso 5 mila chilometri, da Milano a Teheran, attraversando la Jugoslavia, la Bulgaria e la Turchia. E' stato il primo viaggio di un servizio regolare assicurato dalla ditta Satim sulla rotta dell'Oriente con questo nuovo modello TIR prodotto dall'IVECO

Da Burago di Molgora (Milano), i dieci «170» sono giunti in Iran attraverso un percorso con i più svariati fondi stradali: dall'asfalto dell'autostrada italiana al porfido della Zagabria Belgrado, alle strade polverose e con buche e per lunghi tratti con fango e ghiaccio dell'altopiano dell'Anatolia orientale, dove gli autotreni hanno viaggiato ad altitudine fine a 2500 metri fra tempeste di neve, venti con velocità di oltre 60 chilometri orari e con temperature oscillanti dai 15 ai 35 gradi sotto zero.

La colonna dei dieci «giganti» si snodava su una lunghezza di circa un chilometro e procedeva ininterrottamente per sedici ore al giorno. La media è stata di oltre 400 chilometri percorsi giornalmente anche se i veicoli erano ancora in rodaggio.

NELLA FOTO: la carovana dei Fiat «170», alla quale si sono accodati altri TIR, sull'altopiano dell'Anatolia.

Rubrica a cura di Fernando Strambaci