OTTIMI RISULTATI DAL «CIRCO» DELL'ATLETICA

Acuto di Mennea a Rieti Ancora un 20"4 nei 200

Bella prova di Jenkins, impegnato nel giro di pista - Nell'alto vince Stones, bloccato però a 2,24, insieme con il connazionale Woods - Boit s'impone negli 800, mentre delude nettamente Bayi

DALL'INVIATO

RIETI, 29 agosto

Il cielo è coperto e sul campo scuola di Rieti soffia di traverso una brezza leggera scesa dal Terminillo. Dwight Stones, lungo e agile, trotterella sul prato chiuso nella tuta blu. «Tasta» la pedana, misura la rincorsa, scruta gli avversari (pochi: Tom Woods, Oscar Raise e Rodolfo Bergamo) è appena finita la gara femminile con due sole concorrenti in lizza: Sara Simeoni e Carmela Miceli. Sara, stanca di tanto vagabondare da una pedana all'altra, si limita ad una esibizione saltando alla prima prova 1,65, 1,70, 1,75, 1,80 e fallendo i tre tentativi a 1,85. Per Sara molti applausi ma gli occhi del pubblico sono puntati sulla lunga sagoma di Stones, primatista del mondo.

Intanto Rita Bottiglieri, appena arrivata da Lignano Sabbiadoro dove ieri sera ha eguagliato il suo record dei 200 correndo in 23"3, si gode la passerella vincendo in 24"02 davanti all'unica altra concorrente, Laura Arnaudo.

Grossa delusione sulla pedana dell'asta dove il polacco Tadeusz Slusarski, campione olimpico, incappa in tre nulli a 5,20. Dwight Stones e Oscar Raise superano 2,05 nell'alto e Davenport va a vincere in un eccellente 13"78 i 110 ostacoli davanti a Pino Buttari (13"88) e a Sergio Catasta (14"46).

Splendida dimostrazione di efficienza dello scozzese, nato in Giamaica, Deve Jenkins, sul giro di pista. Il britannico ha un avvio bruciante, infila la curva in testa e ne esce imprendibile: il rettifilo sanziona il suo limpido successo in un ottimo 45"96 davanti all'americano Jim Bolding (46"38), al canadese di colore Brian Saunders e agli azzurri Di Guida (47"52) e Bongiorni (47" e 79). E' il primo acuto di questo *meeting* pieno zeppo di nomi altisonanti.

Dopo Jenkins suona l'ora di Pietro Mennea. Il ragazzo pugliese è scatenato. Nella terza corsia risucchia tutti, percorre la curva con falcata perfetta, brucia il rettifilo e piomba sul filo in un formidabile 20"41, un tempo migliore di 3 centesimi del già eccellente 20"44 di domenica scorsa, ad Avezzano. Alle sue spalle si districa assai bene Luigi Benedetti in 21"42. Il dopo-Olimpiade del campione d'Europa è davvero impressionante. E' il secondo acuto del *meeting* che precede di poco il terzo, quello degli 800. Intanto l'alto si scalda con i quattro atleti in lizza agevolmente sopra 2,15 (Oscar Raise alla seconda prova).

Ma ecco gli ottocento. Gli atleti partono in corsia. Tutti attendono la partenza bruciante di Filbert Bayi (che ha scelto il doppio giro di pista per dare una mano a Mike Boit) ma la gazzella tanzaniana ha le gambe di legno. Resta intruppato non appena i concorrenti escono di corsia e dà subito l'impressione di non aver nulla da dare. La lepre finisce che la fa proprio Boit con un gran passaggio al quattrocento (51" e 95).

Ai duecento metri Bayi cede di botto ma prima del crollo infila una gomitata (secondo la versione dell'azzurro) a Carlo Grippo che viaggiava al largo. Boit, intanto, è imprendibile e piomba sul traguardo in 1'44" e 96, tempo di grande valore internazionale. Ottima la gara dello jugoslavo Milovan Savic, secondo in 1'45" e 84. Per Grippo solo il quarto posto in 1'46" e 34.

Lo studente romano dopo lo arrivo si rende protagonista di un episodio decisamente spiacevole. Carlo investe Bayi e gli getta in faccia in inglese, affinché il tanzaniano non abbia dubbi sul significato delle poche parole, un insulto rovente: «Son of a bitch» (figlio di...). Può darsi che Grippo avesse mille ragioni (dal nostro posto di osservazione non abbiamo rilevato l'irregolarità lamentata dall'azzurro) ma queste cose non deve farle. Sarebbe stato assai meglio se avesse avvicinato l'avversario chiedendogli ragione — senza insultarlo — della scorrettezza.

Torniamo all'alto. Tom Woods e Stones superano 2,21, misura fatale a Rudy Bergamo. Gran botta di John Powell (66,90) che ha la meglio sul campione olimpico e primatista mondiale del disco Mac Wilkins (65,58). Armando De Vincentiis, terzo con 59 e 16, precede l'amico-rivale Silvano Simeon (56,80). I nostri colossi sono un po' appannati e se ne stanno rigorosamente lontani dalla misura del record italiano.

Di buon livello anche il lungo grazie allo jugoslavo Nenad Stekic, primatista europeo con 8,45, che vince sfiorando gli otto metri (7,99) e i cinquemila con Fava capace di superare una crisetta a metà gara, passare a condurre e farsi staccare, come sua abitudine, nell'ultimo giro. La spunta Gerry Bjorklund (13'45" e 46) davanti all'ottimo Venanzio Ortis (13'46" e 73) e allo stesso Fava (13'53" e 72).

Nell'alto restano in gara solo Stones e Woods. Entrambi superano i 2,24 (Woods alla seconda prova) e affrontano 2,27. La misura è fatale a tutti e due, che falliscono piuttosto nettamente. La vittoria va al primatista del mondo che ha saltato 2,24 senza errori. Se i due *yankees* avessero centrato 2,27 sarebbe stato il quarto acuto di un *meeting* assai bello e seguito da circa cinquemila spettatori (tutto esaurito).

Margherita Gargano, siciliana piccola, scura e perennemente imbronciata, ha vinto i 1500 in 4'19"42 dando 21" di distacco alla seconda classificata, Annarita Rollo.

Remo Musumeci

Mike Boit, il keniano assente a Montreal per la nota protesta africana, si è imposto anche ieri a Rieti negli 800 m.

Merano: Cantica nello «steeple-chase»

MERANO, 29 agosto

Un Trapezio molto irregolare ha dovuto subire una cocente sconfitta nel premio Piero Richard, steeple-chase sui 3.900 metri, primo grosso appuntamento ostacolistico della stagione, in programma all'ippodromo di Maia, gremito in ogni ordine di posti. Ha vinto Cantica, che molto sfortunata all'ultima uscita, è stata abbondantemente ricompensata dalla sorte.

A tavolino il secondo posto è stato assegnato al combattivo quanto imprudente Arkidal, che ha fatto valere dopo la corsa le sue buone ragioni per un danneggiamento ad opera di Trapezio al termine della diagonale discendente. Proprio una giornata nera per il vincitore del «Merano» '75. Comunque sulla prova deludente di Trapezio ha pesato oltre all'assetto atletico imperfetto anche un modulo di gara decisamente sbagliato.

Il figlio di Bazin ha infatti voluto costruirsi una corsa d'avanguardia, nonostante l'ardore di Arkidal che lo ha sottoposto ad una dura pressione, che il portacolori della «National» avrebbe potuto evitare cambiando ruolo. Alla conclusione della testardaggine del duo di testa ha approfittato la diligente Cantica.

PREMIO PIERO RICHARD (L. 15.000.000, m. 3.900 steeple-chase): 1. Cantica (A. Baseggio); 2. Arkidal; 3. Trapezio; 4. Mussato. N.P.: Aspraggine, Dactylus, Dario di Codomano, Toulipe Rouge. Lunghezze: 2 1/2 (10), molte. Tot.: 193, 19, 12, 12 (254).

Le altre corse sono state vinte da: Aldinovie, Oxtail, Brunnenburg, Nascondiglio, Ninght In, Twinkling Star.

Primo trionfo mondiale della macchina torinese

La Fiat 131 di Alen vince il «1000 Laghi»

A Marzi (Osella) la Verzegnis-Sella Chianzutan

HELSINKI, 29 agosto

La FIAT 131 Abarth rally dell'equipaggio Alen-Kivimaki ha vinto in Finlandia il «Rally dei mille laghi», conquistando il suo primo successo in una gara valida per il campionato mondiale rally.

Alen-Kivimaki si erano insediati saldamente al comando della classifica al termine della prima tappa, ed hanno «giocato in difesa» nella seconda, limitandosi a controllare i più pericolosi avversari, e fra questi in particolare la «Ford Escort» di Airikkala-Virtanen che è riuscita a «rosicchiare» soltanto una parte del vantaggio accumulato in precedenza dalla «131».

Le vittorie nelle 45 prove speciali disseminate lungo il tracciato del rally sono state così distribuite. Alen 19, Airikkala 18, Makinen 10, Mikkola 9, Salonen 2, Lampinene 2, Vaatamen 1 (parecchie prove, soprattutto quelle brevissime, sono state vinte «ex aequo» da due o più equipaggi).

Anche la seconda tappa si è svolta in condizioni meteorologiche favorevoli; un pubblico foltissimo si è accalcato lungo il percorso, a dimostrazione della popolarità in Finlandia dello sport dei rallies.

Classifica finale:

1) ALEN-KIVIMAKI (FIAT 131 Abarth) punti di penalità 15.017; 2) Airikkala-Virtanen (Ford Escort RS 1800) 15.063; 3) Mikkola-Hertz (Toyota Celica) 15.212; 4) Waklinen-Liddon (Ford Escort RS 1800) 15.362; 5) Lampinen - Markkanen (Saab 96 V4) 15.570; 6) Salonen-Markkula (Datsun 160 Y) 15.608.

Classifica del campionato mondiale:

1) LANCIA, punti 62; 2) Opel, 42; 3) Datsun, 36; 4) Peugeot, 30; 5) Saab, 28; 6) FIAT, 26.

★

UDINE, 29 agosto

Il reggiano Achille Marzi, della scuderia «Tricolore», su «Osella PA 2000», ha vinto la undicesima edizione della corsa automobilistica nazionale di velocità in salita Verzegnis-Sella Chianzutan compiendo km. 6,200 del percorso in 3'08" alla media oraria di km. 118 e 723. Alla corsa valida per il trofeo nazionale della montagna, per il campionato triveneto e per lo «challenge fisa» della specialità, hanno partecipato 182 concorrenti, suddivisi in sei gruppi. Lungo il percorso erano presenti oltre ventimila persone.

Marzi, che già ieri nelle prove ufficiali aveva ottenuto il miglior tempo in 3'12"2, oggi si è migliorato ma non è riuscito a battere il primato della corsa detenuto dal pistolese Mauro Nesti, che lo stabilì lo scorso anno su «March BMW» con 3'04"4, alla media oraria di km. 121 e 014. Nesti ha dovuto disertare la corsa perché impegnato in Spagna in una prova valida per il campionato europeo della montagna.

Secondo è arrivato Achille Soria, a oltre 4 secondi dal vincitore.

La cronosalita carnica, che si snoda su un tracciato formato da continui e impegnativi tornanti, era in programma per il 23 maggio scorso, ma il terremoto che ha colpito il Friuli ha fatto rinviare la gara ad oggi.

Ordine d'arrivo: 1. ACHILLE MARZI (Osella PA 4), km. 6,200 in 3'08", media kmh. 118,723; 2. Soria (Asella PA 4) 3'12"6; 3. Pezzoli (Chevron B 23) 3'16"7; 4. Savoldi (Osella PA 4) 3'17"3; 5. Bollinger (Chevron 1600) 3'19"2; 6. Stefano Bettoni (Chevron B 21) 3'23"3; 7. Runfola (Lancia Stratos) 3'26"7; 8. Schenetti (Porsche Silhouette) 3'28"2; 9. Rueso (Ford Escort) 3'28"3; 10. Castelli (Dallara 1600) 3'32"4.

Motonautica

Renato Molinari campione del mondo nelle classi 850 e 2000 cc

AURONZO (Belluno), 29 agosto

Si è concluso nel pomeriggio di oggi il tradizionale appuntamento di Auronzo con la motonautica mondiale, giunto alla 26ª edizione, cui hanno preso parte una ottantina di concorrenti, in rappresentanza di otto nazioni.

Renato Molinari ha conseguito per l'ottava volta la fascia iridata con assoluta sicurezza ed autorità sia nella classe 850 che 2000 cc fuoribordo corsa. Nonostante Molinari si sia piazzato terzo nella ultima «manche» della 850 cc, causa una infelice partenza che lo ha costretto ad un tenace inseguimento, alla fine ha dominato la competizione.

A contendergli il titolo sono stati l'austriaco Zimmermann, finito secondo, l'inglese Jenkins, terzo, il belga Pername, quarto, ed il tedesco Becker. Molinari ha anche realizzato in questa competizione il giro più veloce, alla media oraria di km 110,996.

Nelle altre gare si è imposto il ferrarese Vittorio Benini per gli entrobordo da 1300 cc, formula «Fiat 128» e Alberto Saccani nel trofeo «Campari» — internazionale fuoribordo corsa, classe 350 cc —. Infine, per il campionato italiano classe 250 cc, affermazione dell'emiliano Remo Landini che ha preceduto Carlo Scarioni.

Grande successo a Ravenna dei campionati UISP di pattinaggio a rotelle

RAVENNA, 29 agosto

Con la partecipazione di oltre 650 atleti provenienti da tutt'Italia si sono svolti sabato e domenica a Punta Marina di Ravenna i campionati italiani UISP di pattinaggio a rotelle corsa su strada. Le gare molto belle e combattute da ragazzi che hanno profuso ogni loro energia sono state seguite da un pubblico numeroso ed entusiasta che si assiepava lungo il percorso incitando a gran voce gli atleti.

Gare molto combattute sul piano agonistico, ma sempre corrette e disciplinate quelle svoltesi in questi giorni, a dimostrazione che nella UISP oltre ad insegnare a pattinare si insegnano anche le regole della corretta emulazione giovanile, come ci ha dichiarato Silvano Cosolo, uno dei pionieri del rotellismo; e in questa dichiarazione è condensata la differenza di mentalità che esiste fra lo sport cosiddetto «ufficiale» e il sano agonismo che caratterizza l'attività promossa dalla UISP. La giuria, competente ed attenta, ha contribuito non poco al buon svolgimento delle gare. Questi i campioni laureati nelle diverse categorie, premiati da Ettore Zannoni, presidente dell'Amministrazione provinciale di Ravenna.

MASCHILI: categoria pulcini, m. 200 Maiolini Luca; categ. pulcini m. 300: Maiolini Luca; cat. piccoli azzurri m. 300: Negri Eligio; cat. piccoli azzurri m. 500: Negri Eligio; cat. primavera m. 500: Cavalli Massimo; cat. primavera, m. 1000: Bertolo Daniele; cat. cuccioli m. 1000; Graziani Pier Giorgio; cat. cuccioli m. 2000: Graziani Piergiorgio; cat. allievi m. 1500: Cattani Paolo; cat. allievi m. 3000; Muzzi Massimo; cat. juniores m. 3000; Vaona Gianlucio; cat. juniores m. 5000: Vaona Gianlucio; cat. seniores m. 5000: Cortellessa Maurizio; cat. seniores m. 10 mila: Bertacci Paolo.

FEMMINILE: cat. pulcini m. 200: Cheli Alberta; cat. pulcini m. 300: Cheli Alberta; cat. piccoli azzurri m. 300: Simoni Katia; cat. piccoli azzurri m. 500: Simoni Katia; cat. primavera m. 500: Uccelli Licia; cat. primavera m. 1000: Uccelli Licia; cat. cuccioli m. 1000: Biancolini Sofia; categoria cuccioli m. 2000: Pezzi Nicoletta; cat. allievi m. 1000: Ghermandi Stefania; cat. allievi m. 2000: Ghermandi Stefania; cat. juniores m. 1500: Negri Manuela; cat. juniores m. 3000: Negri Manuela; cat. seniores m. 1500: Campomori Nadia; cat. seniores m. 3000: Campomori Nadia.

motori

Perchè è così la piccola francese

Solo l'«LN» un ibrido tra Citroën e Peugeot

La vetturetta a quattro posti non sembra aver risentito della fretta con la quale è nata - Le caratteristiche - Rinnovamenti alla gamma GS e CX

La «LN» non sostituirà la 2 CV, la Dyane e la Ami 8, ma si aggiunge a questi modelli e completa la gamma bassa della Citroën. Lo ha annunciato in questi giorni la Citroën Italia, dopo che della più piccola Citroën erano state rese note le caratteristiche di massima. La Casa francese ha pure precisato che la «LN» ha meccanica Citroën (motore di 602 cc raffreddato ad aria della Dyane 6 e Ami 8) e carrozzeria della Peugeot 104 coupé, rielaborata dall'Ufficio studi Citroën. La nascita della «LN» — si precisa — non prefigura nuovi criteri produttivi dopo l'ingresso della Citroën nel gruppo Peugeot, ma è soltanto conseguenza della necessità per la Citroën di mettere in produzione una vetturetta in tempi molto brevi, senza accollarsi troppo pesanti investimenti ma realizzando al tempo stesso un modello competitivo e nuovo per la marca.

Com'è dunque questa «LN»? La foto e il disegno che pubblichiamo danno un'idea abbastanza precisa della vetturetta che non sembra aver risentito della fretta con la quale è nata. Essa ha d'origine Peugeot la carrozzeria, le sospensioni, i freni, lo sterzo e il cruscotto (simile a quello della 104 berlina) e d'origine Citroën il motore, la scatola del cambio, l'allestimento interno (sedili, consolle, volante), la climatizzazione e alcuni elementi esterni come la calandra, i paraurti, i fari, ecc.

Le caratteristiche generali della «LN» sono le seguenti: berlina 3 porte, 4 posti con carrozzeria in acciaio monoscocca portante; lunghezza m. 3,83, larghezza m 1,52, altezza m 1,37; peso in ordine di marcia 706 kg, a pieno carico 1035 kg; trazione anteriore; insieme motore cambio situati all'avantreno in senso longitudinale; motore di 602 cc a due cilindri contrapposti orizzontali raffreddati ad aria con alesaggio di 74 mm e corsa di 70 mm, rapporto di compressione 9:1, potenza massima 32 CV DIN a 5750 giri al minuto.

Con il solo conducente a bordo i tempi di accelerazione della «LN» sono: 23"2 per coprire i 400 metri con partenza da fermo; 43"7 per coprire il chilometro con partenza da fermo. La «LN» passa da 0 a 100 km orari in 29"3 e raggiunge una velocità massima di 120 chilometri l'ora. Il consumo, secondo le norme CUNA, è stato calcolato in 5,7 litri di benzina per 100 chilometri.

Sulle altre caratteristiche della «LN» si avrà modo di tornare prima della sua commercializzazione in Italia, prevista per gli inizi del 1977.

Fornendo i dettagli della «LN», la Citroën Italia ha anche annunciato che, in complesso, la gamma Citroën 1977 sarà caratterizzata da un miglioramento delle finiture e dalla comparsa, nel gruppo delle CX, della nuova 2400.

Le GS, di cui è stato fabbricato il 9 luglio scorso il milionesimo esemplare, cambiano parzialmente il loro aspetto esterno ed interno.

All'esterno si notano: nuovi gruppi ottici posteriori; nuova fascia posteriore di alluminio anodizzato; nuova calandra; paraurti di colore nero opaco (solo sul modello «X»); tergicristallo con lavavetro sul lunotto posteriore (solo sui modelli «Break»); fari allo jodio sui modelli 1200.

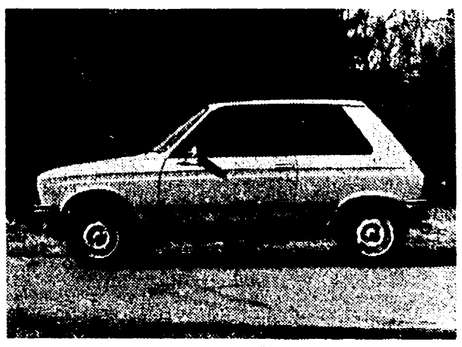
All'interno si nota una nuova strumentazione, di tipo circolare, con aggiunta della spia dello starter; tasche rigide nelle porte anteriori (solo su GS Club e Pallas).

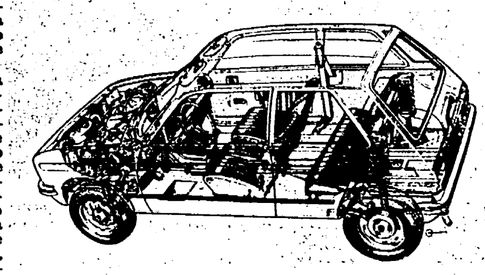
La gamma CX 1977 — come si è accennato — è caratterizzata dalla presenza di un nuovo modello: la CX 2400 (che sostituisce la CX 2200). Si tratta di una CX che monta il motore di 2347 cc che già equipaggia la CX Prestige. Questo motore è un quattro cilindri in linea raffreddato ad acqua, che sviluppa una potenza di 115 CV Din a 5500 g/min, con una coppia max di 18,3 kgm Din a 2750 g/min.

La velocità massima della CX 2400 è uguale a quella della CX Prestige (181 km/h), leggermente inferiori sono invece i tempi di accelerazione e ripresa. Contenuto il consumo: 10,5 litri per 100 km alla velocità costante di 120 km/h.

A parte nuovi *optionals*, diversi dettagli sono stati inoltre migliorati su tutte le CX ed in particolare: fari allo jodio; angolo di apertura delle porte anteriori e posteriori aumentato fino a 65°; tasche rigide nelle porte anteriori (nelle versioni con vetri elettrici); retrovisore esterno in alluminio anodizzato; tasche portaoggetti negli schienali dei sedili anteriori (sul modello Super); piccola tasca portacarte nell'aletta parasole lato guida.

I modelli GS 1977 saranno commercializzati in Italia il prossimo autunno. Le CX 2400 a fine anno.

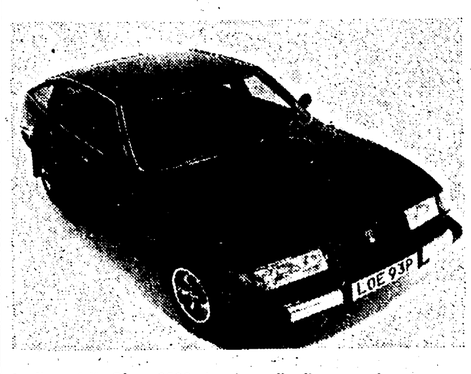




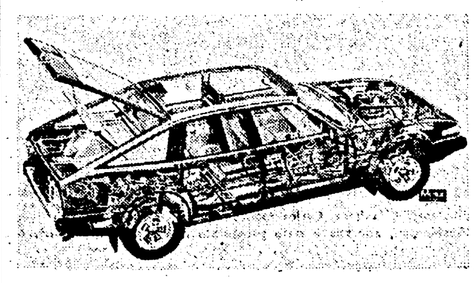
L'ultima nata della Leyland Cars

È tutta nuova la Rover 3500

Si colloca nel settore delle berline di prestigio Questa 5 porte da 200 orari costa sui 10 milioni



La linea della Rover 3500 ricorda quella di un coupé.



L'ultima nata della Leyland Cars vista in trasparenza.

Migliorata ancora l'auto estera più venduta in Italia

Cambiano aspetto le 1000 a oltre 15 anni dal lancio

Le modifiche non riguardano soltanto l'estetica - I prezzi dei nuovi modelli Simca per il 1977

Lanciata nel 1961, la Simca 1000 sta per entrare nel suo sedicesimo anno di vita.

Questa berlina 4 porte di 3,80 m di lunghezza, a motore e trasmissione posteriori, prodotta in oltre 1 milione e 800.000 esemplari, ha conosciuto e conosce un successo che si rinnova di anno in anno e che continua a mantenerla aggiornata e adatta ai tempi.

Nel nostro Paese poi la Simca 1000 ha rappresentato qualche cosa di più di una semplice utilitaria. Da 15 anni a questa parte essa ha infatti contribuito a risolvere il problema della motorizzazione per centinaia di migliaia di famiglie, vedendo nascere e scomparire, nel corso della sua carriera, modelli che insieme con lei hanno segnato un'epoca, ma che non le sono sopravvissuti.

Non a caso la Simca 1000 è di gran lunga la vettura estera più venduta in Italia, con circa 400.000 unità immatricolate dal '61 a oggi. Quando apparve sul mercato segnò un modo nuovo di progettare e di costruire automobili, che ancora oggi resta valido, in campo industriale, per la produzione di modelli destinati a una grande diffusione.

Nel corso della sua vita, la Simca 1000 ha subito costanti evoluzioni tecniche e ha visto la cilindrata dei suoi motori passare da 944 cc a 1118 a 1294 cc, segno che il progetto iniziale era valido al punto da sostenere incrementi di potenza e di prestazioni così notevoli.

Nell'anno automobilistico 1976-77, per la prima volta nella sua storia, la Simca 1000 modifica anche il suo aspetto esterno.

I cambiamenti più importanti sono: un nuovo disegno della parte anteriore della vettura, con fari rettangolari integrati in una calandra in nero opaco con guarnizioni in alluminio cromato; un aspetto diverso del cofano anteriore, con tre nervature di irrigidimento; un nuovo disegno del padiglione, con due nervature laterali; un aspetto diverso della parte posteriore della vettura sui modelli SR e Rallye 1; l'illuminazione della targa tramite due luci sistemate sul paraurti posteriore.

Al di là di queste modifiche all'aspetto esterno, ora le Simca 1000 sono tutte equipaggiate con cinture a inerzia ai posti anteriori e con lunotto termico, e ricevono di serie i seguenti miglioramenti tecnici: due circuiti indipendenti di frenata anteriore e posteriore, con indicatore di caduta di pressione sul cruscotto; un carburatore non sregolabile.

Già adottato su alcuni modelli Chrysler France da diversi anni, il sistema di frenata a due circuiti indipendenti anteriore e posteriore è stato esteso quest'anno a tutti i modelli della gamma Chrysler France, comprese le Simca 1000.

Il carburatore non sregolabile — anche questo adottato per tutta la nuova produzione Chrysler France — è imposto dalla regolamentazione europea antinquinamento la cui entrata in vigore è prevista per l'ottobre di quest'anno. Questo carburatore oltre che essere costruito con una particolare concezione del circuito del minimo, ha cappucci di protezione in plastica sulle viti di regolazione del minimo e della miscela, che le rende inaccessibili all'utente. Quest'ultimo quindi non può più, sotto pena di infrazione, modificarne la regolazione, e per conseguenza il tenore di CO e di idrocarburi incombusti dei gas di scarico. La messa a punto di questi carburatori si effettua in fabbrica e non può essere modificata che dagli specialisti della rete di assistenza Chrysler, forniti di una strumentazione specifica di controllo.

Anche il nome di alcuni dei modelli della gamma 1000 cambia, in coincidenza con la modifica dell'aspetto esterno. La gamma importata in Italia per l'anno automobilistico 1976-77 è dunque composta come segue: Simca 1005 LS (già Simca 1000 LS) 944 cc (L. 2.185.000 IVA compresa); Simca 1005 GLS (già Simca 1000 GLS) 944 cc (L. 2.335.000 IVA compresa); Simca 1006 RS (già (Simca 1000 SR) 1118 cc (L. 2.385.000 IVA compresa); Simca Rallye 1, 1294 cc (L. 2.395.000 IVA compresa); Simca Rallye 2, 1294 cc (L. 2.985.000 IVA compresa).

Tra le innovazioni ai modelli 1977 è pure da ricordare l'adozione di schienali regolabili con poggiatesta incorporati per i sedili anatomici delle Rallye 1 e Rallye 2.

La trasmissione semiautomatica Ferodo può essere montata a richiesta sulle Simca 1005 LS e GLS.

E' comparsa recentemente sul mercato inglese e verrà presentata in Italia nella primavera del 1977 la berlina che vuole rappresentare il meglio nella produzione della Leyland Cars: la nuova Rover 3500. Per la sua realizzazione sono stati stanziati 9,5 milioni di sterline, che costituiscono l'investimento più ragguardevole sostenuto dall'industria automobilistica inglese dal 1940. La vettura, che si colloca nel settore delle berline di prestigio, può venire prodotta ad un ritmo di 3.000 unità la settimana, ma la produzione, a quanto pare, è per il momento insufficiente a far fronte alle richieste, anche se la Rover 3500 costa in Inghilterra qualcosa come 10 milioni.

La Rover 3500 adotta lo schema a cinque porte e la sua forma aerodinamica è accentuata dai gruppi ottici anteriori integrati e dall'assenza della griglia del radiatore. La presa d'aria, a profilo rovesciato con effetto deportante, è collocata sotto il paraurti. Due nervature parallele solcano longitudinalmente il cofano, diminuendo ulteriormente la resistenza all'aria. Le ampie e luminose vetrate laterali terminano posteriormente in un grande portello.

Il motore della Rover 3500 è il collaudato 8 cilindri a V in alluminio, ma i progettisti della Casa lo hanno ulteriormente perfezionato munendolo di accensione elettronica. La sua potenza è stata portata da 143 a 153 CV a 6000 giri al minuto e raggiunge il regime di coppia massima (27,4 kgm) a soli 2500 giri.

Con questo motore la Rover 3500 — che è disponibile sia con cambio manuale a 5 rapporti sia con cambio automatico Borg Warner a 3 rapporti — passa da 0 a 100 chilometri orari in 9"2 con cambio manuale e in 9"7 con quello automatico. La velocità massima è di 203 km l'ora con il cambio meccanico e di 198 km orari con quello automatico. Il consumo normalizzato è di circa 11 litri di «super» per 100 km.

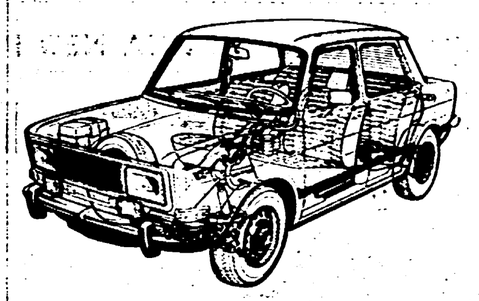
Considerato il tipo di vettura, i tecnici della Casa, oltre che preoccuparsi di realizzare una macchina dalle elevate prestazioni e in grado di assicurare una alta stabilità in rettilineo e in curva (le sospensioni sono indipendenti all'anteriore e a ponte rigido al posteriore) hanno badato molto anche al confort dell'abitacolo, caratterizzato da sedili anatomici con ampia possibilità di registrazione, sistema di ventilazione e riscaldamento molto efficiente, colonna sterzo registrabile, ecc.

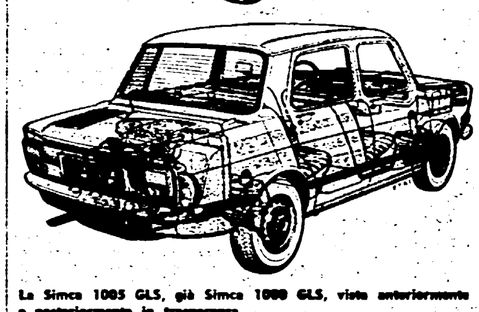
A proposito dello sterzo, mette conto di notare che, per la prima volta su una Rover, lo sterzo (servoassistito) è a pignone e a cremagliera. Per i freni si è preferito ricorrere ai dischi per le ruote anteriori e ai tamburi per quelli posteriori, surdimensionandoli.

La Rover 3500 è, naturalmente, accessoriatissima. Ecco le dimensioni della berlina: passo 281,5 cm; carreggiata anteriore e posteriore 150 cm; distanza minima da terra con cinque persone a bordo 15,5 cm; diametro di sterzata 10,4 metri; lunghezza 470 cm; larghezza 177 cm; altezza 134 cm; peso in ordine di marcia 1.352 kg; peso a pieno carico 1.915 kg.

Per la nuova Rover 3500 è previsto anche l'equipaggiamento con pneutatici Dunlop Denovo, i soli al mondo che consentono di percorrere anche 160 chilometri dopo una foratura, purchè non si superino gli 80 chilometri orari.

Il nuovo frontale della Simca Rallye 1 modello 1977.





La Simca 1005 GLS, già Simca 1000 GLS, vista anteriormente e posteriormente in trasparenza.

Rubrica a cura di Fernando Strambaci