il campionato di basket

ANCHE LA SINUDYNE PROMOSSA

I campioni d'Italia giocheranno i play-off unitamente a Girgi e Forst - Il Cinzano ha definitivamente estromesso dalla fase finale il Fernet Tonic - Si risolverà domenica prossima il duello a distanza tra Brill e Alco

La penultima giornata della poule scudetto di basket ha fornito tre dei quattro nomi delle squadre che disputeranno i *play off* per la conquista dello scudetto di Campione d'Italia. La Sinudyne, battendo ieri davanti al pubblico amico i campioni d'Europa della Girgi, e strutturando il passo falso del Fernet a Milano, non ha perso l'ultimo treno a disposizione e sarà della partita, nonostante qualche incertezza abbia reso difficoltosa la difesa del titolo che l'anno scorso conquistò proprio ai danni dei varesini di Gamba.

Anche nell'occasione, pur tosto remota, di una sua battuta d'arresto di domenica prossima contro il Cinzano e di una inaspettata vittoria del Fernet Tonic ai danni della Girgi, la Sinudyne passerebbe ugualmente il turno giungendo a pari punti col Fernet in graduatoria d'arrivo, ma vantando una miglior differenza canestri nei confronti diretti disputati coi cugini rivali bolognesi. Nel girone A, quindi, promosse Girgi e Sinudyne.

Nel girone B, la sola Forst ha tutte le carte in regola per guardare con sicurezza alla fase successiva e ultima del campionato, avendo conquistato ieri i due punti in palio nella vittoriosa partita (114-98) contro la Xerox. Nell'altro incontro, il Brill ha battuto l'Alco, raggiungendo così i bolognesi a quota sei in classifica generale. Nell'ipotesi che sia i cagliaritani, sia i bolognesi domenica riuscissero a battere rispettivamente Forst e Xerox, passerebbe l'Alco grazie ad una miglior differenza canestri negli incontri diretti col Brill. Se una delle due perdesse, ovviamente, spianerebbe la strada inevitabilmente alla compagine concorrente.

Risultati e classifiche

Risultati e classifiche del campionato maschile di serie «A»:

POULE SCUDETTO

GIRONE «A»: Sinudyne-Mobilgirgi 88-79 (d.t.s.). **CLASSIFICA:** Cinzano-Fernet Tonic 98-95. - **CLASSIFICA:** Mobilgirgi p. 8; Sinudyne 6; Fernet Tonic 4, Cinzano 2.

GIRONE «B»: Forst-Xerox 116-98; Brill-Alco 81-84. - **CLASSIFICA:** Forst p. 8; Alco e Brill 6; Xerox 0.

POULE CLASSIFICAZIONE

GIRONE «A»: Chinamartini-Brindisi 83-69; Pagnossin-Brina 86-85; Scavolini-Jollycolombani 90-82; Canon-Hurlingham 74-68. - **CLASSIFICA:** Canon p. 10; Scavolini, Pagnossin, Brina 6; Jollycolombani, Chinamartini, Hurlingham 4, Brindisi 0.

GIRONE «B»: Saporì-GBC 70-57; Vidal-IBP 84-80; Cosatto-Roller 82-80; Snaidero-Emerson 99-78. - **CLASSIFICA:** Snaidero, Saporì, Emerson p. 8; IBP 6; GBC, Vidal 4; Cosatto 2; Roller 0.

A Cagliari l'Alco contiene il passivo: 81-84

Vince il Brill ma di un soffio

BRILL: Ferello 14, Serra 2, Prato 4, De Rossi 11, Tucarelli 16, Sutter 35. Non entrati: Romano, Evcana, Nizza, D'Urbano.
ALCO: Raffaelli 20, Orlandi, Casanova 4, Leonard 27, Stagni, Biondi, Bonamico 15, Benelli 2, Arrigoni 6, Polesello 7.
ARBITRI: Filipponi e Pinto di Roma.

SERVIZIO

CAGLIARI — *Il Brill Cagliari ora scorso in campo con l'obiettivo non solo di vincere ma di restituire all'Alco i cinque punti di scarto dell'andata. Per poter sperare in una qualificazione ai play-off inoltre i cagliaritani avevano infatti necessità di terminare il match con un margine quoziente di canestri maggiore nei confronti della squadra di Mc Millen.*

Per tre quarti della gara l'obiettivo del Brill è sembrato ampiamente a portata di mano. I cagliaritani hanno dominato tutto l'incontro, hanno condotto in testa sin dall'inizio e a dieci minuti dal termine avevano 19 punti di vantaggio che sembravano incontenibili. Ma l'Alco ha saputo approfittare del progressivo calo fisico dei cagliaritani. Sutter ha giocato in pesante condizione a causa di un malanno che lo ha afflitto per tutta la settimana e alla fine il Brill ha conservato il vantaggio ma con uno scarto di appena tre punti (81-84).

Ben schierato in difesa con una zona 2-3 che ha chiuso gli spazi offensivi dei bolognesi, il Brill ha terrorizzato il primo tempo in vantaggio di 9 punti (42-33), mettendo in difficoltà la zona dell'Alco che, per arrovellarsi frequentemente il proprio gioco, passava stesso alla zona alla difesa a uomo con e non riusciva a disorientare il fitto trascuro dei locali.

Il secondo tempo iniziava con alcuni minuti di eccezionale verve del Brill che arrivava ben al massimo scarto di 19 lunghezze con 49 ma a questo punto l'Alco passava a un pressing a tutto campo che metteva in difficoltà gli stanchi cagliaritani.

Nella serrata bagarre superiormente scatenata dai bolognesi, il Brill perdeva alcune palle importanti mentre l'Alco colpiva con precisione con tutti gli uomini.

A 26" dal termine usciva Sutter per cinque falli e il settore caldo delle tribune iniziava una manifestazione di protesta che costringeva gli arbitri ad interrompere il gioco per qualche minuto.

Aldo Brigaglia

Risultati e classifiche

Risultati e classifiche del campionato maschile di serie «A»:

POULE SCUDETTO

GIRONE «A»: Sinudyne-Mobilgirgi 88-79 (d.t.s.); Cinzano-Fernet Tonic 98-95. - **CLASSIFICA:** Mobilgirgi p. 8; Sinudyne 6; Fernet Tonic 4, Cinzano 2.

GIRONE «B»: Forst-Xerox 116-98; Brill-Alco 81-84. - **CLASSIFICA:** Forst p. 8; Alco e Brill 6; Xerox 0.

POULE CLASSIFICAZIONE

GIRONE «A»: Chinamartini-Brindisi 83-69; Pagnossin-Brina 86-85; Scavolini-Jollycolombani 90-82; Canon-Hurlingham 74-68. - **CLASSIFICA:** Canon p. 10; Scavolini, Pagnossin, Brina 6; Jollycolombani, Chinamartini, Hurlingham 4, Brindisi 0.

GIRONE «B»: Saporì-GBC 70-57; Vidal-IBP 84-80; Cosatto-Roller 82-80; Snaidero-Emerson 99-78. - **CLASSIFICA:** Snaidero, Saporì, Emerson p. 8; IBP 6; GBC, Vidal 4; Cosatto 2; Roller 0.

I virtussini 88-79 sulla Girgi dopo un t.s.

È Bertolotti l'uomo partita

Ai varesini non è bastato l'apporto di Morse

SINUDYNE: Caglieris (8), Valenti, Antonelli (17), Sacco, Martini, Villalta (4), Driscoll (19), Serafini (14), Pedrotti, Bertolotti (26).
MOBILGIRGI: Iellini (6), Mottini, Dalla Casa, Zanatta (12), Morse (29), Ossola, Meneghin (16), Bisson (12), Rizzi (4).
ARBITRI: Burkovic e Zanon di Venezia.
NOTE: usciti per 5 falli: Iellini, Serafini, Ossola.

DALLA REDAZIONE

BOLOGNA — *Da una parte una Sinudyne disperatamente alla ricerca di una necessaria vittoria per ragioni di classifica; dall'altra una Mobilgirgi un po' stanca per via della partita con il Real, ma concentrata nel voler cercare di togliere dal giro i campioni d'Italia. Ne è venuta così fuori una partita avvincente, combattuta e gagliarda che la Sinudyne ha comandato a lungo. Poi i bolognesi si sono sgretolati negli ultimi due minuti e ciò ha permesso a quei marpioni dei varesini di riprendere un pari proprio allo scadere del tempo 73 a 73.*

Nel tempo supplementare, però, i bolognesi sono venuti fuori alla grande, con grinta e determinazione ben pilotati da Driscoll, Caglieris e Bertolotti per la Mobilgirgi, sconsolata e anche un po' tifosa, si è fatta prendere a vistosa distanza così che il vantaggio per i padroni di casa si è consolidato su un 88 a 79 molto convincente.

Bella e la vittoria dei bolognesi che si devono sobbarcare il solito scatenato Morse (6 5 i varesini sono in testa per 6 a 5 Petersen corre subito al riparo cercando con Caglieris il raddoppio sul controllo degli avversari. La manovra riesce. La Sinudyne recupera immediatamente e al 5' si è già sul 15 a 11 per i locali. In evidenza Bertolotti e Antonelli, mentre sull'altro versante è sempre Morse il grande trascinatore.

Sempre in testa i bolognesi che esprimono un bel gioco di squadra con ampie manovre, ma la Mobilgirgi non perde colpi e ogni volta che qualche virtussino commette una sciocchezza Morse e compagni non perdonano andando a canestro con rapidi contropiedi. Il primo tempo si chiude con la Sinudyne in vantaggio per 42 a 37. Nella ripresa i bolognesi sottrono la «zona» energica della Mobilgirgi tuttavia il vantaggio è sempre in equilibrio con un breve vantaggio per la Sinudyne che verso la metà del tempo si consolida (60 a 52).

A questo punto il calo di Morse (Driscoll ha i suoi guai si in sestare e ci vuole soltanto una Sinudyne un po' distratta per consentire alla Mobilgirgi di acchiappare negli ultimi secondi il pareggio.

I cinque minuti supplementari ottrono ancora emozioni: il gioco si fa avvinco e a volte cattivo. Parte bene la Sinudyne con il solito Bertolotti che trova due canestri dietro tiro, replica vivacissima di Morse e si va sul 77 pari. Ora i bolognesi sono lì sciatenato e il cesto dei varesini viene «tornato» con sorprendente vaghezza da Bertolotti, Driscoll e Antonelli. Il pubblico esulta, sostenuto assieme al gran finale da una Sinudyne che comunque ha vinto il gioco dei tempi regolari.

g.m.

Cinzano finalmente vittorioso (98-95)

Fernet Tonic k.o. a Milano

Per i bolognesi addio al «giro-scudetto»

CINZANO: Francescotto (1), Brumatti (1), Benatti (6), Boselli Dino (2), Ferracini (9), Hansen (15), Vecchiato (19), Menatti (28), Bianchi (20). Non entrati: Friz, Alb., Faina.
FERNET TONIC: Franceschini (13), Masini (4), Bariviera (22), Rizzardi, Di Sallo (6), Ancometani (2), Sacchetti (21), Patterson (20), Canciani (11). Non entrati: Chiaggi.
ARBITRI: Fiorito e Martolini, di Roma.
NOTE: tiri liberi 24 su 22 per il Cinzano e 21 su 30 per il Fernet Tonic. Osservato un minuto di silenzio per la scomparsa di Maffei, commissario della LIBA e già vicepresidente della FIP. Spettatori 3.500 circa.

MILANO — Battendo il Fernet Tonic col punteggio di 98 a 95, il Cinzano ha conquistato i suoi primi due punti della poule scudetto e nel contempo ha ingannato proprio i bolognesi che speravano in un colpaccio. Il colpaccio, invece, non è riuscito e così i ragazzi di Lamberti, con la sconfitta, hanno immediatamente sprecato l'occasione buona per disputare i *play off*. Il Cinzano ha vinto, ma ancora una volta ha alternato momenti di buon gioco ad altri nettamente infelici, con una regolarità sconcertante, da lasciare stupiti, forse, anche gli stessi milanesi.

Il Cinzano può però ritenersi soddisfatto soprattutto perché in pochi minuti ha saputo raddrizzare una partita che alla metà del secondo tempo sembrava irrimediabilmente persa. Sono bastati i guizzi di Vecchiato ed i canestri determinanti di Paolo Bianchi per recuperare un passivo di dieci punti (62-72) e distanziare un Fernet Tonic divenuto confusionario allorquando ha perso il suo uomo faro, il possente e sempre determinante Patterson.

Molto abile e stato anche Hansen, l'americano di Varna, che ha costretto il diretto rivale Patterson ad incorrere nel quinto fallo personale. Uscito Patterson dalla mischia, il gioco si è svelto: veloci capovolgimenti di fronte hanno infervorato un incontro che sino a quel momento si era trascinato stancamente tra i troppi fischi degli arbitri.

La poca lucidità del Fernet nella fase più delicata del *match*, e il troppo mulinare a vuoto di «Barabba» Bariviera hanno premiato i milanesi, autori tuttavia di una partita ben lungi dall'essere definita superlativa: troppi i palloni persi, troppe le palle determinate e la mancanza di aggressività sotto i tabelloni.

Va rilevato anche il fatto che l'infortunio occorso a Brumatti (uscito al primo minuto della seconda frazione di gioco per una distorsione alla caviglia destra) ha un po' privato il Cinzano dei punti della media distanza, ma è anche vero che, proprio quando il «Pino» nazionale ha dovuto alzare bandiera bianca, i suoi compagni di squadra hanno cominciato a rosicchiare punti, per raggiungere e superare poi un Fernet ormai frastornato.

Tutto sommato la prova delle due contendenti è stata difficilmente interpretabile anche perché gran: ma: si è riusciti a capire dove cominciasse l'abilità di una compagine e dove finissero i limiti dell'altra.

Angelo Zomegnan

totip

PRIMA CORSA
1) DEDICO 2
2) CIALTRONE x

SECONDA CORSA
Non disputata

TERZA CORSA
1) GESUALDO x
2) MONCALIERI x

QUARTA CORSA
1) FAEDO 2
2) AGUEROS x

QUINTA CORSA
1) GROSSONE 1
2) DELIOBOND 1

SESTA CORSA
1) VECO x
2) ANNEO LUCANO 2

QUOTE ai 13 «dieci» spettano due milioni 121 126 lire; ai 224 «nove» 118 800 lire

A San Siro nel Premio di Marzo

Waymaker batte College Record

MILANO — Waymaker ha vinto il premio di marzo, ieri a San Siro. Secondo è arrivato Cadiz, terzo Cadiz. Il tempo è stato di 1'13"0 e ha consentito a Waymaker di battere il record precedente di 1'13"2 stabilito a San Siro nel 1975 da Cadiz. Ecco i dividendi: Vincente 11 lire; piazzato 5 lire; accoppiata 15 lire; tris 41 lire; quarta 11 lire.

L'anziano Rosewall supera Nastase

LAKEWAY (Texas) — Il quarantaduenne australiano Ken Rosewall ha battuto ieri per 6-3, 6-3 il romeno Ion Nastase, nei quarti di finale del «Torneo dei campioni», dotato di premi per 200 mila dollari.

Rosewall ha stoppato tutta la sua maestria in questo incontro, piazzando colpi vincenti di rovescio e perfezione tecnica. Nastase, d'altro canto, giocò da bravo carrarmato premiando ed estenuando il rivale, e vincendo l'andamento.

Sulla pista FIAT di Nardò

Lauda a 300 l'ora con la «sei gomme»

NAPOLI (Fiorio) — Dopo i test compiuti ieri sulla Ferrari a quattro ruote per ambientarsi con la pista di prova di Nardò, ieri la Fiat ha provato la sei gomme. Nel Lauda ha provato a girare a 300 km l'ora la sei gomme con i pneumatici posteriori gemellati. Sempre in pista alle 11 il pilota austriaco ha girato per oltre quattro ore sfiorando i 300 chilometri orari.

Il tempo incerto (nevicata di ieri) ha sconsigliato ai meccanici di montare le ruote anteriori. La prova è stata interrotta a causa di un guasto al motore della vettura da Lauda, e si sarebbe che i dati verranno elaborati sulla base dei risultati conseguiti in questi due giorni. Si è appreso inoltre che nella vettura 312 T2 è stato provato anche un nuovo apparato di sicurezza che è simile ai marsupi di salvaguardia del pilota a 3 minuti in caso di incidente e prevista una autonomia aumentata di ossigeno. Si è appreso la vettura sarà ulteriormente rifinita in Francia e rientrerà in funzione, sempre a Fiorano, dopo settimane a Nardò e quindi sarà pronta per la prima gara a Kyalami.

V. S.

motori

Diventa l'ammiraglia della FIAT al posto della «130»

In passerella a Ginevra la nuova 132 di due litri

Rispetto al modello precedente motore più potente, miglioramenti meccanici, ritocchi estetici, allestimento interno rifatto - Disponibile anche una versione di 1600 cc con equipaggiamento semplificato

Nel 1972 la Fiat aveva «anticipato» l'Alfa Romeo presentando la «132» qualche giorno prima dell'Alfetta. Quest'anno l'Alfa Romeo, con la versione 2000 dell'«Alfetta», ha anticipato di un mese la Fiat nella presentazione e le sue prove su strada della versione 2000 della «132». Così si vede le due maggiori Case italiane fanno grosso modo di pari passo nell'adeguamento della loro gamma alle esigenze del mercato europeo, nel quale lo scorso di 2 anni sono costrette a rappresentare oggi circa il 19 per cento del totale.

Dell'«Alfetta 2000» avremmo già parlato da due settimane, se la vettura dei tagliandi non avesse impedito la pubblicazione di questa rubrica. Ormai converrà parlarne quando avremo provato anche la «132» di due litri che la Fiat esporrà fra pochi giorni al Salone dell'auto di Ginevra, venendo meno a una tradizione che voleva che le presentazioni delle più importanti novità della Casa avvenissero sempre prima in Italia. Evidentemente la Fiat non ha trascurato il fatto che la «132» e la vettura con la maggiore percentuale destinata all'esportazione dell'intera produzione europea.

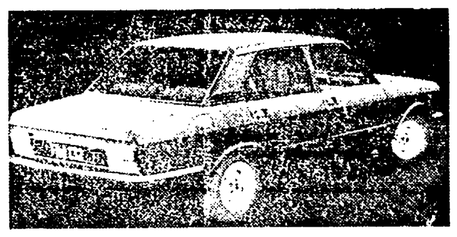
Sul nostro mercato, comunque, la «132» di due litri farà la sua prima comparsa al mese di aprile, per essere poi reso nei successivi commercializzata sui mercati europei come la «ammiraglia» della Casa torinese. Con l'uscita di produzione della «130», infatti, questa nuova versione della «132» rappresenterà il punto più alto della gamma Fiat, in base alla considerazione che molti abitudinari delle cilindrate superiori stanno orientandosi — probabilmente per ragioni fiscali, anche se da noi il fisco non rappresenta davvero uno spauracchio per chi sa molti quattrini — sulle due litri.

Rispetto alla precedente «132 1300 GLS», la nuova «132 «2000» — secondo quanto informa la Fiat — oltre prestazioni superiori con un motore più elastico e potente, numerosi miglioramenti di meccanica (guida, sospensioni, freni, ecc.) e alcune modifiche estetiche di minor rilievo (griglia più personalizzata, ruote di nuovo disegno, paraurti in resina, fasce paracolpi sulle fiancate, fanaleria posteriore di maggiori dimensioni). Ma soprattutto si distingue per un allestimento interno «tradizionale» rinnovato — nel disegno, nella disposizione dei comandi, nei rivestimenti — e per un livello di comfort e di sicurezza «classici» con quella cura del particolare che contraddistingue i modelli di alta quota.

Tra l'altro la «132 2000» monta di serie numerose dotazioni normalmente considerate *optional* anche in questa categoria di vetture, accensione elettronica, servosterzo, alzacristalli elettrici, cambio a 5 marce. Per la accensione elettronica e il servosterzo è l'unica sul mercato italiano.

Sulla nuova vettura i tecnici della Fiat hanno realizzato molti degli accorgimenti a tutela della sicurezza suggeriti dai programmi ESV, non dimenticando di utilizzarli in gran parte tad esclusione in pratica del solo servofreno e servosterzo anche per la versione con motore di 1600 cc, che si presenta con la medesima carrozzeria, con lo stesso allestimento interno e solo un po' meno completa nelle dotazioni di serie.

Le prestazioni della «132 2000», la cui velocità massima rimane di 170 chilometri orari, sono migliorate nella ripresa e nelle accelerazioni; copre infatti il chilometro con partenza da fermo in 32,5 secondi e impiega 11 secondi netti per passare da 0 a 100 km l'ora. L'allungamento del rapporto al ponte ha consentito riduzioni apprezzabili dei livelli di consumo e velocità costante, oltre che della rumorosità. A 120 orari la «2000» consuma 9,5 litri di super per 100 chilometri, che scendono a 8,2 viaggiando a 100.

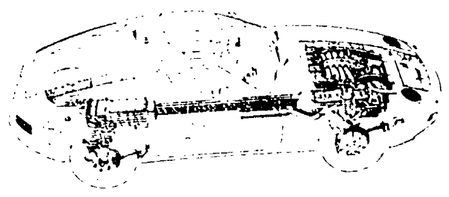


Così si presenta il confortevole interno della Fiat «132-2000». Nella foto in alto, la vettura vista posteriormente e lateralmente.

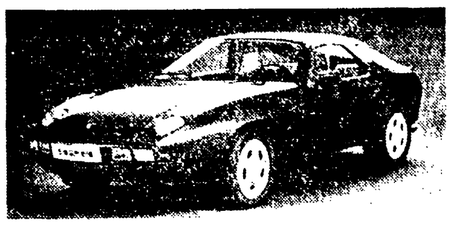
La Porsche la presenterà a Ginevra

928: la sportiva per... gli evasori

Perchè a Stoccarda hanno rinunciato al motore posteriore - Un'auto bellissima e dalla tecnica raffinata



La sistemazione degli organi meccanici sulla Porsche «928» consente una perfetta distribuzione dei pesi



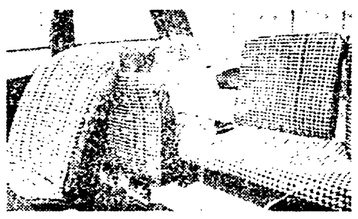
La bellissima linea della nuova sportiva di Stoccarda. La Porsche «928» può portare quattro persone

Tra le vetture sportive di serie la nuova Porsche «928» terrà sicuramente banco al prossimo Salone di Ginevra, anche perché agli appassionati, tra stima e lutto che la sua nascita decretò la definitiva rinuncia della Casa di Stoccarda alla trazione posteriore. Una prima avvisaglia la si era già avuta con la «924», ma oggi i tecnici della Porsche ammettono affermando che «la maggioranza dei punti di vista legislativi ci indusse a affrontare nuove soluzioni. La scelta di montare posteriore, ad esempio, si rivelò sfavorevole perché le norme che regolano la costruzione automobilistica sono nella maggior parte orientate su vetture convenzionali, quindi a svantaggio di quelle a motore posteriore».

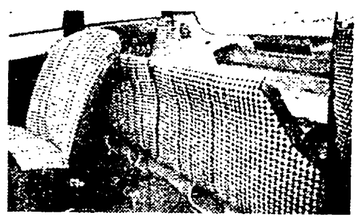
Ecco quindi la decisione di adottare lo schema «transaxle» che consente una perfetta distribuzione dei pesi (50 a 50 anteriore e 50 a posteriore) grazie al gruppo motore-trazione collocato davanti e con il peso del gruppo cambio-differenziale della batteria, della ruota di scorta e del serbatoio carburante che grava sull'asse posteriore.

Curatissima nella linea e negli allestimenti — sono regolabili oltre ai sedili e al volante, anche i pedali dei comandi e la leva del cambio a 5 rapporti — la «928» si presenta — tra le tante — con una innovazione tecnica interessantissima: l'assale posteriore a regolazione automatica della convergenza, che garantisce una stabilità ottimale in curva e che consente che la macchina sia guidata con sicurezza anche da un automobilista medio. Se è italiano si richiede però che il suo nome sia apparso recentemente tra quelli delle evasori fiscali, costoro infatti sono infatti in grado di pagare la «928» oltre 25 milioni.

Soddisfacenti impressioni alla guida della vetturetta francese



Quali vantaggi offre la piccola Citroen «LN»



Soprattutto si apprezza il fatto che ci si sta comodi e che c'è posto per i bagagli - Il motore di 600 cc raffreddato ad aria non fa un rumore fastidioso - Grande visibilità, buone prestazioni e contenuti consumi

PROPRIO in questi giorni, alla vigilia del lancio sul mercato italiano della Citroen «LN», la Fiat ha aumentato il prezzo di quasi tutte le sue automobili, compresa la «126». Si è così ancora ridotto il margine di vantaggio della vetturetta italiana che evidentemente «personalizza» e quindi presumibilmente destinata a restare la «Cenerentola» del listino della consorella francese. Vantaggio che consisteva soltanto nel minor costo (2 200 000 lire chiavi in mano, per la «LN» contro 2 323 000 lire per la «Personal»).

Il raffronto tra queste due vetture potrebbe apparire strumentale, ma è chiaro visto che si tratta di «cittadine» entrambe con motore trasversale da 600 cc raffreddato ad aria ed omologate per trasportare 4 persone. Il giudizio — e di chiaro potere sono coloro che la «LN» contribuirà non poco ad aumentare la già massiccia penetrazione di auto estere sul mercato italiano — che la vetturetta francese si trasporta più tranquillamente (120 km orari invece di 100), con maggiore comfort e sulle grandi auto a possibilità di tipo sportivo (in realtà è solo un po' più di 130 km/h) e che la spesa di mezzo milione in più per la «Personal» è ampiamente giustificata dalla dotazione di serie che la Peugeot ritiene indispensabile per la sua clientela.

Abbiamo avuto occasione di provare la «LN» e come prima cosa siamo stati colpiti da fatto che nonostante la presenza di un due cilindri raffreddato ad aria — peraltro collaudatissimo visto che è già stato prodotto in 5 milioni di esemplari — l'abitacolo è assai poco rumoroso. Sedersi al posto di guida ci si sta comodi come su una vettura media. Un po' meno comodi dovrebbero stare i passeggeri dei posti posteriori, almeno in senso longitudinale, che in senso trasversale 15 cm di larghezza in più (sempre per restare a confronto con la «126») si avvertono sfavorevolmente.

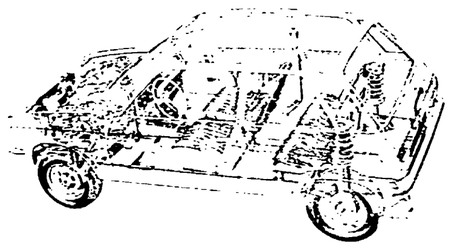
I 32 CV di potenza massima erogati dal motore a 5750 giri al minuto consentono prestazioni più che soddisfacenti, che in qualche tratto del percorso ci sono parse migliori di quelle indicate dalla Casa che, con il solo conducente a bordo, prevede occorrano 23"2 per coprire con partenza da fermo i 400 metri, 47"7 per coprire il chilometro sempre con partenza da fermo e 29"3 per passare da 0 a 100 chilometri orari.

LA «LN» SI GUIDA con grande facilità, grazie alla rapidità di innesto del cambio a quattro rapporti sincronizzati (le sincronizzazioni contenute) e larghezza massima in 338, larghezza massima metri 1,52, altezza m. 1,370 alla grande visibilità (200 dm2 di superficie vetrata), a buon assorbimento dei sedili anteriori che hanno però il difetto di non avere la scorrevole regolabile.

Buono il parco impianto di climatizzazione, apprezzabile il fatto che il serbatoio contenga 40 litri di carburante inserendo una eccezionale autonomia. Ma soprattutto abbiamo apprezzato della vetturetta (e lo apprezzeranno sicuramente gli acquirenti di questa utilitaria) la capacità di trasporto bagagli. Con i sedili in posizione normale si hanno a disposizione 118 dm3 per le valige (che per il momento, purtroppo, restano in vista, anche se è prevista la realizzazione di un pianale di copertura). Lo spazio a disposizione diventa di 193 dm3 abbassando uno dei sedili posteriori e salire a 293 dm3 abbassando entrambi i sedili.

Prodotta al ritmo di 200 unità giornaliere negli stabilimenti di Aulnay sous Bois, la «LN» sarà in vendita in Italia dai primi di aprile.

Citroen tengono a sottolineare che la politica produttiva e commerciale restera autonoma da quella della Peugeot e che questo ibrido riuscitissimo rimarrà un caso unico — è stato appunto questa bernineta di cilindrata modesta, ma con tutte le carte in regola per imporsi su un mercato condizionato dall'alto costo del carburante.



Nel disegno in trasparenza in alto e visibile la meccanica della LN. Le sospensioni sono indipendenti. I freni sono a disco anteriormente e a tamburo posteriormente con comando idraulico a doppio circuito con compensatore di frenata posteriore. Nella foto qui sopra la elegante linea della vetturetta disegnata da Pininfarina. Nelle foto del titolo a sinistra si vede come può essere utilizzato il vano bagagli con tre persone a bordo, a destra il vano bagagli al massimo della sua capienza con i sedili posteriori entrambi abbattuti.

Rubrica a cura di Fernando Strambaci