L'americano si aggiudica gli internazionali d'Italia

Zugarelli lotta e soffre ma Gerulaitis lo «brucia»

Tonino, in vantaggio nel quarto set, si è visto soffiare la vittoria da un grande atleta - A Janet Newberry, che ha battuto la cecoslovacca Tomanova, il torneo femminile

ROMA — Zugarelli si congratula con Gerulaitis

ROMA — «Se mi sarà rimasto qualcosa da dare darò tutto». Così Tonino Zugarelli, 27 anni, 37 nella graduatoria internazionale, dopo il bel successo sull'australiano Phil Dent. E Tonino, e bello poterlo scrivere, da dare aveva moltissimo e se n'è accorto il suo avversario, il giovane *yankee* Vitas Gerulaitis, che ha dovuto sudare sangue per venirne a capo. Vitas era rimasto bloccato sabato sera sul 5 pari nella quarta partita del match di semifinale col connazionale Brian Gottfried a causa del buio. E così ieri mattina ha dovuto scendere sul terreno del campo centrale per dirimere la questione, in 9' ha spazzato via il rivale e così si è saputo che ad affrontare Zugarelli sarebbe stato lui

Un folletto

Tre protagonisti, al Foro Italico, sotto il sole scotennatore dell'ora di pranzo: Tonino Zugarelli, Vitas Gerulaitis e il coro. Il coro e il pubblico è come nel teatro greco *sotto forza* i fatti e, in una certa maniera, li spiega, e li vive. E il coro ha vissuto la tremenda battaglia durata due ore e tre quarti, si è esaltato, ha incoraggiato il suo atleta, ha perfino applaudito gli errori del «nemico».

Gerulaitis è un folletto che si muove con velocità da fortuna uno, scende bene a rete e batte palle di servizio assai potenti. Fisicamente assomiglia a Borg, e nel modo di muoversi e abbastanza vicino a Nastase. Il primo set ha fatto temere lo sterminio. Tonino tentava, come con Dent, di invischiare l'avversario, di tenerlo lontano dalla rete, di trenarlo. Ma il folletto era davvero scatenato e voleva godersi subito la festa, il più presto possibile. E la vittima era già destinata, perfino vestita di bianco, quasi una Ifigenia coi baffi.

A Vitas bastano 25' per travolgere, 6-2, l'azzurro. Ma la seconda partita è tutt'altra cosa. Tonino si mette addirittura ad attaccare sulla battuta dell'avversario, cosa maudita, e l'americano non tarda molto ad accorgersi che la vittima è restia. «Zuga» toglie il servizio a Vitas (2-1) e poi lo cede a sua volta (a zero). Sul 3 pari Tonino ritoglie la battuta all'americano e poi scampa tutto nel gioco successivo. E' già battaglia e si combatte su ogni palla. Sul 5 pari il coro si esalta perché l'azzurro spara uno stupendo diritto incrociato sul quale «Gerru» scivola invano. La prodezza anticipa d'un punto il 6-5: Tonino ha sulla racchetta la palla del successo parziale e del pareggio. E qui fa scaramuzzatamente la parte del pallettaro gettando in rete due facili *volee* raccolte dal diritto. Peccato perché il 6-5 diventa 6 pari e ci vuole il *tie break*. Qui il giovane *yankee* è maestro e Tonino si arrende.

La mischia è bellissima, il pomeriggio è ancora giovane e frigido e ci sarà ancora molto da giocare. La terza partita è ancora più bella anche se l'handicap del romano è grave. Tonino si mette a servire bene e il rivale non riesce più a scendere a rete. Zugarelli invece è spesso al l'attacco e invano l'americano tenta di passarlo le braccia di «Zuga» sono dappertutto e raccolgono tutto. Dal 3 pari l'azzurro infila tre giochi di fila e il coro sottolinea l'impresa rimando con battimani il nome del suo campione.

Il match sta cambiando e la quarta partita si annuncia drammatica. «Zuga» perde il servizio sull'1-2 e sembra spacciato. Vitas pare ancora il folletto imprendibile del primo set mentre in realtà l'avversario cresce col crescere della partita. Forse a Tonino, non è un paradosso, manca un filo di grinta, quel pizzico di decisione che il coraggio pur troppo non gli può dare. Ed è il coraggio, assieme al bel gioco, che lo conduce al 3 pari e poi al 4 pari e, infine, a 5-4 con servizio a disposizione. Pare fatta ma l'entusiasmo del coro si spegne su una maledetta palla che non rimbalza e sulla mazzata sotto la racchetta del campione italiano. E' forse quel momento del torneo in cui pura gioia che rimette il risultato in parità.

Ma il coraggio di Tonino cominia a crescere. E gli cresce dentro come la brava gli cresce nei colpi, negli attacchi a rete, nei dritti, passanti che trafiggono l'avversario in disperata difesa. Il coro di «Zuga» riaccende la fiamma del coro togliendo il servizio a Vitas e passando a condurre 6-5. Ora sulla racchetta c'è una seconda possibilità di pareggiare le sorti della terribile battaglia. Seguite: 15-0, 15 pari, 40-15 e due *set ball* per piegare l'affannato *yankee*. Ma l'americano si rivela grande atleta proprio in quei difficile momento e sa annullare il vantaggio e sa pure vincere il gioco.

E' ancora una volta 6 pari, come nel secondo set, e ancora una volta ci vorrà il *tie-break*. E' uno spareggio drammatico con gli atleti affaticati. Sul 2 pari la palla partita dal diritto di Tonino si arrampica sul nastro della rete, vi sta un attimo e poi scivola sul campo del romano. La partita finisce lì, anche se il passivo è lieve (2-3). Finisce lì perché è davvero scritto che il *tie-break* si addice al giovane *yankee*.

Punizione

Il torneo femminile, alle 11 del mattino, l'ha vinto l'americana Janet Newberry, in una ora e tre quarti, sulla deliziosa cecoslovacca Renata Tomanova, senza dubbio la miglior tennista del torneo. La boema è assai dotata ma stenta molto a mantenere la concentrazione. Quando si è decisa ad attaccare era tardi e sul 6-5 della seconda partita non è stata capace di mantenere la battuta e concludere a suo favore. Il *tie-break* l'ha punita proprio quando pareva che ce l'avrebbe fatta. Roma è stregata per la bella atleta: l'anno scorso fu battuta dalla jugoslava Mima Jausovec, quest'anno sulla sua strada ha trovato una californiana dal gioco dimesso ma terribilmente efficace. Le due finali, quella di Janet e quella di Vitas, si può davvero dire che le ha vinte il *tie-break*.

Remo Musumeci

I RISULTATI

Singolare femminile: Janet Newberry (USA) batte Renata Tomanova (Cecoslovacchia) 6-3 7-6. Singolare maschile: Vitas Gerulaitis (USA) batte Tonino Zugarelli 6-2 7-6 3-6 7-6.

L'AZZURRO NON SI RASSEGNA

Tonino amaro: «Avevo la partita in mano»

ROMA — Tonino Zugarelli e Vitas Gerulaitis in sala stampa coi segni della fatica sul viso. Rispondono distesi alle domande dei giornalisti anche se l'azzurro tradisce l'amarezza d'una sconfitta alla quale, dopo aver vinto il terzo set e dominato il quarto, non pensava più. Zugarelli dopo la partita con l'australiano Dent aveva lamentato un dolore alla spalla destra e il medico gli aveva riscontrato un fastidioso stiramento. «Zuga» chiarisce la natura del male e dice di non aver sofferto durante il duro scontro con Gerulaitis grazie a una iniezione di novocaina. «Ma stamane la spalla mi doleva parecchio e non posso dire di aver passato una nottata tranquilla».

Tonino parla del match appena perduto. «Lui era calato fisicamente. Non scendeva più a rete. Avevo la partita in pugno e ancora, francamente, non so come posso averla perdura. Il quarto set è stato disgraziato. L'ho tenuto stretto e me lo sono lasciato scappare in una maniera che ancora non so spiegare. Certo che Vitas è stato bravissimo nei momenti delicati mentre a me, forse, è mancato un pizzico di grinta in più».

Zugarelli ha poi aggiunto che se gli avessero detto, prima che cominciassero gli «internazionali», che avrebbe raggiunto la finale sarebbe stato felicissimo. «Ma adesso che la finale è stata giocata, m'è rimasta un po' di amarezza. credevo di farcela e ce l'avrei fatta se si fosse andati alla quinta partita».

Gerulaitis, un viso chiaro chiazzato di rosso per il tanto sole assorbito in questi ultimi giorni del torneo, è di spiacevole di non partecipare ai campionati internazionali di Francia. «Ho un contratto e devo rispettarlo. Mi allenerò a fondo per Wimbledon». Del suo match giocato con Zugarelli dice che certamente il pubblico si è divertito. «Abbiamo giocato molto bene. Zugarelli è un grosso giocatore e la terra battuta la conosce meglio di me. Non credevo di poter vincere. Ora, naturalmente, sono molto soddisfatto, anche perché questo è un campionato importante e poi perché davvero qui ero venuto per fare esperienza sui campi rossi. A vincere non ci pensavo proprio». Gli è stato chiesto cosa pensava del *tifo del pubblico romano* e lui si è messo a ridere «Immaginavo che il pubblico avrebbe fatto un gran tifo. Come lo ha fatto per Panatta. Certo che un pochino mi seccava quando applaudivano i miei errori. Un gran bel pubblico, comunque».

Janet Newberry, vincitrice del torneo femminile, è un tipino dall'aria dimessa e dal viso franco e simpatico. Dice che non avrebbe mai creduto di poter vincere questo torneo. «E' stato solo nella seconda partita che ho cominciato a crederci e a quel punto mi sono emozionata moltissimo, ero così nervosa che ero pronta non che gettassi via un successo praticamente già conquistato». In effetti Janet, dopo essere stata in vantaggio 5-2 si è trovata a 5-6 e solo grazie agli errori della Tomanova è riuscita a pareggiare il conto e a vincere grazie al *tie break*.

Qualche dato sul pubblico emesso: nei 10 giorni di gare si sono avute 57.016 presenze per un incasso davvero straordinario: 175 milioni e 393.900 lire. Il *boom* del tennis continua.

r. m.

Con la Stratos nel Rally di S. Giacomo

Dopo un anno torna e vince Pregliasco

SERVIZIO

SAN GIACOMO (Cuneo) — Dopo un anno di assenza dalle corse Mauro Pregliasco torna a vincere al volante di una Stratos il rally internazionale di San Giacomo, prova del Campionato italiano Peugeot-Pirelli della Lancia. Ieri si è affermato nel rapido tratto di prova disputato dopo il forzato riposo causato dal tragico incidente della scorsa anno in cui perse la vita il suo copilota Arnaldo Gazzola.

Previsioni rispettate anche per la seconda piazza occupata dalla Stratos di Carello, che ha preceduto le due Opel di Ballestrieri e Ormezzano e la Alfetta di Pittoni.

Come nelle previsioni a causa del fango il rally si è svolto difficilmente e solo il 50 per cento dei partiti ha ultimato la gara.

Pari colarmente sfortunata la prestazione della Fiat che ha perso tutte e 4 le sue 132 Abarth già nella prima parte di gara. Con il terzo posto Ballestrieri ha consolidato la propria posizione nel Campionato italiano assoluto mentre Ormezzano e Lucki sono al comando dei rispettivi campionati turismo di serie e turismo preparato. Nel trofeo riservato alle A112 Abarth successo di Bettega davanti a Pelganta.

I. p.

Classifica del rally internazionale di san Giacomo. 1. Pregliasco-Relsoli, in 2h57'40", su Lancia Stratos; 2. Carello-Perissinot in 2h1'11", su Lancia Stratos; 3. Ballestrieri-Rudi, in 3h1'55", su Opel Kadett; 4. Ormezzano-Tesio, in 3h5'38", su Opel Kadett, 5. Pittoni-Zappia, in 3h9'31", su Alfetta G.T.A.M.; 6. Lucki-Bratto, in 3h16'16", su Opel Kadett.

A Facetti-Finotto su BMW 3000 la 500 km di Pergusa

ENNA — L'equipaggio italiano Facetti-Finotto su BMW 3000, ha vinto la 500 chilometri di Pergusa. Al secondo posto si sono classificati Kleeneval-Dieudonne su una vettura uguale.

Finotto con questa vittoria consolida la sua posizione al vertice della classifica conduttori con 55 punti. Con i 20 punti conquistati oggi, ed i 60 acquisiti nelle precedenti tre prove di campionato, la BMW è sempre in testa alla classifica europea per vetture turismo di gruppo 2.

Prima ora di gara senza sorprese. Facetti ha condotto fin dall'inizio e ha preso la testa di un gruppo di 29 vetture. Meno brillanti sono stati i suoi compagni di scuderia Jolsen-Noenceval, che con vetture gemelle sono scattati male.

IPPICA A ROMA

A Isabella Moretti il premio «Ostia Antica»

ROMA — Riunione «transitoria» ieri alle Capannelle, dopo il derby del galoppo, che sarà ricordato come il derby di Stilad, e il premio Pitt-Rivers della Repubblica in programma per domenica prossima. Il convegno di ieri si riapriva sul premio Ostia Antica, una gara riservata alle femmine di tre anni (con vincitrici nell'annata di una corsa di gruppo II). Alla figlia la corsa appartiene «bottino fatto» del trio Laser Belle-Contessa-Cecilia Bianchi che è programmatore la vittoria di collevalla il «gioco» dei «programmi». Sul campo le cose sono andate diversamente per il trio di Laser Belle e di Cecilia Bianchi che dovevano di rimanere di fronte a Isabella Moretti, davanti a Tadie.

Altra corsa di rilievo della giornata era il premio Capannelle un discendente con Whisler favorito (10 contro a 50 concorrenti). Anche qui però il pronostico è andato a fare, benedire: ha vinto Ilfinito davanti a Duchessa Umbra e Kernel.

Prima corsa: 1 Isaac, 2 Mirotti, 3 Talne. Tot. V. 29, acc. 24. Ritirate Laser Belle e Cecilia Bianchi.

Seconda corsa: 1 Le Michel, 2 Telford V. 17, p. 13, 13, acc. 17.

Terza corsa: 1 Francis Bacon, 2 Teniers, 3 Lauro V. 27, p. 14, 22, 14, acc. 181.

Quarta corsa: 1 Eriberto, 2 Roman Palace V. 27, p. 15, 16, acc. 29.

Quinta corsa: 1 Infinito, 2 Duchessa Umbra, 3 Kernel V. 63, p. 20, 23, 27, acc. 135.

Sesta corsa: 1 Natan, 2 Milady De Winter, 3 Faver V. 45, p. 14, 14, 12, acc. 129.

Settima corsa: 1 Ship Reason, 2 Gino Trojan.

totip

PRIMA CORSA
1) NESACE 2
2) FILELFO 2

SECONDA CORSA
1) VINDICE 2
2) DEMFIO 1

TERZA CORSA
1) CASORIA 2
2) CALAROSSA x

QUARTA CORSA
1) FLASH 2
2) SCOPIGNO 2

QUINTA CORSA
1) DAVIS 1
2) FEROCE x

SESTA CORSA
1) FRANCIS BACON 1
2) TENIERS 1

QUOTE all'unico «12» spettano 18 milioni 607 mila 764 lire ai 26 «11» vanno 715 mila 600 lire, i 367 «10» riceveranno 48 mila 700 lire

motori

Nonostante la loro utilità

Solo da noi le cinture non sono obbligatorie

In fatto di sicurezza automobilistica l'Italia viaggia, rispetto al resto della Europa, con molti anni di ritardo (basti pensare che il nostro Codice ha sulle spalle ben 17 anni, portati ormai molto male, e che la commissione interministeriale che ha il compito di elaborarne uno nuovo è al lavoro dal 1967).

Uno dei punti più dolenti in fatto di sicurezza è quello delle cinture che da noi non sono ancora state rese obbligatorie nonostante l'utilità di questo accessorio sia stata ormai accertata con esperimenti di ogni tipo. Centinaia di «Oscar» (così vengono battezzati uno dei premi hollywoodiani per gli sperimentatori di cui si è fatto laboratorio) hanno subito «fratture» di ogni genere o sono «morti» per accertarne la reale utilità (negli Stati Uniti, e in Germania sono addirittura arrivati ad usare cadaveri per avere risultati più veritieri).

Durante l'ultimo Salone di Torino, i visitatori potevano salire su una «Mini» e (per i minuti di spettacolo) respingenti, poggiate sia e ostinatamente chiuse si scontrava con una vettura dello stesso tipo alla velocità di 13 chilometri l'ora. Tutti gli improvvisati passeggeri sono rimasti sorpresi dalla violenza dell'urto ad una velocità così bassa, mirati molti automobilisti ignorano che un urto a 50 chilometri l'ora contro un ostacolo fisso e pari, quanto a violenza, alla caduta con una automobile dal terzo piano di una casa. Un urto ad 80 chilometri orari, equivale a una caduta dall'ottavo piano.

Quali motivi spingono molti italiani ad essere ostili a questo accessorio, tanto da non adottarlo sino a che non vi saranno obbligati? Secondo gli esperti i motivi sono, senso di ridicolo, di inferiorità rispetto agli altri che, in quanto «abili», non hanno bisogno di cinture, scarsa conoscenza degli effetti di un incidente; fastidio per le manovre di allacciamento (oggi molto più semplici, con le cinture ad avvolgimento automatico); timore di restare chiusi in automobile in caso di caduta in acqua o di urto seguito da incendio.

L'unica motivazione che ha un fondamento è l'ultima. Va tenuto presente, però, che slacciare la cintura è molto più rapido che allacciarla; che queste due eventualità — come dimostrano le statistiche — hanno una frequenza modesta rispetto agli altri tipi di incidenti, che anche nel caso di incendio per uno scontro è molto più facile che chi non era assicurato con la cintura rimanga ferito, o stordito, quindi in peggiori condizioni per mettersi in salvo. Non a caso nelle competizioni automobilistiche l'uso delle cinture di sicurezza è obbligatorio.

Nonostante si sappiano tutte queste cose, nonostante alcuni Paesi europei si avviino ad estendere l'obbligo delle cinture ai passeggeri posteriori (come già accade in Svezia) e alla circolazione urbana (che è già un esempio in Svizzera), l'Italia è l'unico Paese dell'Europa occidentale — ma i Paesi dell'Est sono molto severi in materia — nel quale le automobili non hanno le cinture di sicurezza di serie. Per quanto riguarda invece l'obbligo di usarle, l'Italia non è la sola a non prevederlo. Le fanno compagnia in questo poco apprezzabile primato Austria, Irlanda e Portogallo.

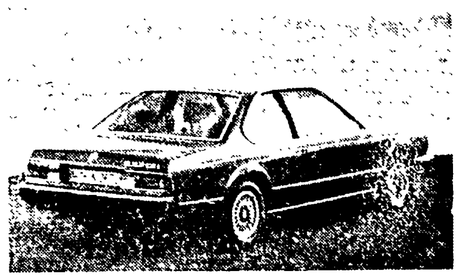
Appare [illegible] considerazione di carattere economico che dovrebbe spingere [illegible] Inghilterra, dove l'uso delle cinture di sicurezza è diventato obbligatorio. L'obbligo [illegible] di serie esistente dal 1965 e stato calcolato che esso [illegible] morti e [illegible] feriti gravi [illegible] chilometri [illegible] sopravvissuti [illegible] passeggeri [illegible] comunque di [illegible] che ancora [illegible] di [illegible].

N. Q.

Quattromila chilometri di autostrade in Francia

Con l'inaugurazione di un breve tratto dell'autostrada Parigi-Bayonne la Francia ha raggiunto i quattromila chilometri di rete autostradale sul suo territorio.

Nel 1955 erano soltanto cento i chilometri di autostrada. Dodici anni dopo, nel 1967, venivano raggiunti i primi mille chilometri. Nel 1980, secondo gli obiettivi del settimo piano di sviluppo, la Francia avrà seimila chilometri di autostrade.



Il frontale modificato della BMW serie 5 consente di distinguere le vetture dai tipi della serie 3. Nella foto di destra la bella linea del coupe BMW 630 CS

Si affermano sempre più in Italia le auto bavaresi

Premiate le BMW 6 cilindri anche per l'economia di esercizio

Sono davvero auto di eccezionale livello tecnico - Le 41 modifiche alle vetture della serie 5

Sulla qualità non solo disponibili [illegible] ma che presta qualche attenzione alle [illegible] di [illegible] ne BMW siano sorprendenti le Alfa Alfetta [illegible] di metà. Agli esperti piacciono [illegible] questa tendenza provocare risvolti negativi, ma è certo che [illegible] sia [illegible] per ragioni professionali di auto veloci e sportive, affidabili, [illegible] con sempre maggiore attenzione alle vetture prodotte dalla Casa bavarese. Che cosa comporti una maggiore attenzione anche da parte dei legittimi proprietari è un altro discorso.

Sta di fatto che le BMW nonostante la crisi del mercato automobilistico, stanno andando forte, anche se [illegible] prezzo va dai 5 mi[illegible] 900.00 lire della «316» a 21.061.000 lire del coupe «630 CS» al quale, recentemente, è stato assegnato il «volante d'oro 1976». Nessun significato [illegible] nomico, naturalmente, nella assegnazione del premio che, anzi, le caratteristiche che hanno portato alla vittoria la BMW «630 CS», dopo che il settimanale tedesco *Bild am Sonntag* aveva affidato il giudizio ad un comitato internazionale di esperti, sono state «l'eccezionale livello tecnico, il comfort di guida, la grande tenuta di sicurezza e l'economia di esercizio». Ciò che si dimostra caccia può spendere oltre 20 milioni per una vettura può anche risparmiare al distributore di benzina.

Fuori di scherzo, la BMW «630 CS» è davvero una macchina eccezionale. Il suo motore a 6 cilindri in linea di 3210 cc sviluppa una potenza di 200 CV (DIN) a 5500 giri e ha una elasticità di funzionamento sorprendente, grazie anche a un'alimentazione a iniezione elettronica Bosch L-Jetronic. Con partenza a 40 km orari in quarta marcia copre il chilometro in soli 31"8 10, con partenza da fermo copre il chilometro in 29"4 10, accelera da 0 a 100 km orari in 8" 4 10 e da 0 a 140 km ora[illegible] in 16"2 10. La velocità massima è di 215 chilometri orari e consuma secondo le norme DIN, solo 11 litri di benzina per 100 chilometri.

Oltre a tutto ciò si aggiunga la tenuta di strada eccezionale, al limite sobria ma piacevole grazie anche alle sospensioni. Vetture molto estese, ad accettare le dimensioni e il comfort dell'abitacolo e si ciò va perché alla Casa di Monaco è stato assegnato il «Volante d'oro». Un riconoscimento che probabilmente oltre alle caratteristiche peculiari di tutti di questa vettura, premia anche tutta l'intera gamma della BMW che la Bavaria società importazioni e vendite S.p.A. di Verona ha presentato qualche tempo fa in Toscana alla stampa italiana.

Pezzo forte della manifestazione, naturalmente, il «630 CS» e il più modesto [illegible] «600 CS» [illegible] quali gli importatori hanno sottolineato soprattutto le caratteristiche di sicurezza facendo notare che, tra l'altro, sul lato sinistro del cruscotto è sistemato un accentro diagnosi elettronico che consente di controllare con tempestività il livello del liquido per i circuiti frenanti, quello dell'olio, quello dell'acqua, quello del liquido lavavetri, l'usura delle pastiglie dei freni, il regolare funzionamento della tandem posteriore.

Non certo in sottordine le berline BMW della «Serie 5» [illegible] a dire i nuovi modelli 518, 520, 520i, 525 e 528. A queste berline, pure con motore a 6 cilindri in linea sotto i tre litri sono state apportate per il 1977 ben 41 modifiche che riguardano lo styling, la sicurezza attiva e passiva, la meccanica, l'equipaggiamento di bordo.

Ora le BMW «Serie 5» hanno — tanto per ricordare qualche innovazione — un nuovo frontale, più elegante, simile a quello già apparso sulle BMW «Serie 3», i freni a disco con guarnizioni più spesse, sia le 525 sono ventilati e [illegible] sospensioni, sportello del serbatoio benzina spostato sul lato destro [illegible] CV [illegible] «525» e a «528» [illegible] ma [illegible] 193 km/h [illegible] 193 km/h [illegible] 100 km [illegible] 9,9 litri per percorrere 100 km. a 120 km/h, ma ne basta [illegible] se si viaggia a 90 km/h.

G. C.

A cinque anni dal lancio della vettura

Dopo 500 Km di guida confermate le doti della 104

Sono ormai alcuni anni che le vetture a tre e cinque porte stanno riscuotendo un successo veramente notevole, sia per le caratteristiche di estetica sia per la comodità e le caratteristiche di questi modelli.

La Peugeot già nell'ottobre del 1972 si era inserita in questo settore del mercato presentando la 104, vettura di media cilindrata e di dimensioni talmente contenute da permetterle di essere chiamata la «più piccola quattro porte del mondo». Ora in questi anni le richieste e il favore del pubblico hanno permesso alla 104 di diventare una vera e propria gamma che si articola in ben cinque modelli: tre berline (GL, GLS, SL) e due coupe (ZL, ZS) [illegible] a cinque porte e le altre a tre.

Abbiamo provato per 500 chilometri — coperti in una decina di giorni — una delle due versioni di più recente introduzione sul mercato e cioè la SL, la berlina che possiamo definire al più raffinata della gamma, sia come allestimento sia come finiture. Di dimensioni compatte e con uno stile semplice ma contemporaneamente aggressivo, la vettura si presenta molto bene e soddisfa di sicuro il occhio [illegible] l'orecchio [illegible] la sua parte, ma anche la sostanza in queste Peugeot, di nuovo utilizzate, non lascia certo a desiderare.

Il motore a 4 cilindri in linea di 1124 cc che eroga una potenza di 57 CV DIN a 6000 giri ed è strutturato quasi completamente in lega di alluminio, le prestazioni sono decisamente buone, la noto[illegible] elasticità infatti permette andature «tranquille» e consumi ridotti anche in città, se poi si amanti invece della guida sportiva la 104 può soddisfare [illegible] con la sua brillantezza. Basta infatti usare il cambio e [illegible] per ottenere accelerazioni e [illegible] di vettura [illegible] condizioni di uso.

I freni a disco [illegible] e a tamburo posteriori [illegible] ogni caso [illegible] [illegible] [illegible]