Il favorito Knut Knudsen ha abbandonato la gara per una crisi improvvisa

All'olimpionico Johansson la «crono» di Castrocaro

La Fiorella di Luciano Pezzi ha completato il successo col secondo posto di Barone

DALL'INVIATO

CASTROCARO TERME — Viene dalla Svezia il vincitore del «Gran premio Castrocaro-Kelvinato» a cronometro. E' il ventiquattrenne Bernt Johansson, olimpionico a Montreal, che fin dall'avvio si mostra in gran forma, realizza subito il miglior tempo, agguanta un margine di vantaggio rassicurante e difende una vittoria netta, indiscutibile.

E Knudsen, il grande favorito? Gli è andata storta, questa domenica. Non si sentiva troppo bene. Dopo due chilometri si è fermato, ha cercato di riprendersi ma al quinto chilometro ha avuto una spaventosa sbandata. Si è bloccato quasi in tempo, stava per finire nel fosso; bianco in volto, si è messo la mano sullo stomaco, sudava freddo. Ha capito che proprio non ghela poteva fare e così ha preferito andare in albergo dove il medico gli ha diagnosticato un blocco gastrico.

Questo ritiro avrà in un certo senso avvantaggiato la gara di Johansson, ma a scanso di equivoci va subito detto che la corsa dello svedese è stata uno spettacolo di regolarità: al primo giro impiega 19'11"; poi 19'12", nel terzo, nel quarto e al quinto i suoi tempi sono: 19'19" che viene ripetuto pari pari al passaggio successivo e infine 19' e 39". E' sempre stato in testa, con un vantaggio tranquillizzante; al terzo passaggio ha agguantato e superato Castelletti, partito due minuti prima, al quarto ha infilato Polini; insomma, un successo molto chiaro.

A questo punto bisogna dire che in casa della giovane formazione della «Fiorella Mocassini» c'è stata una gran festa ieri. C'è il primo posto di Johansson, ma c'è anche un secondo posto del giovane neoprofessionista Carmelo Barone che è stato distanziato solamente di 1'30". Era partito maluccio: si trovava al quinto posto dopo il primo giro, ma ha gradualmente recuperato ed è stato all'ultimo giro il corridore più veloce con 19'35". I portacolori della «Mocassini» sono stati pilotati con molta abilità da quel marpione di Luciano Pezzi. E oggi si è preso una bella soddisfazione. Aveva istruito per bene i suoi due giovanotti; aveva detto loro che siccome spirava un fastidioso vento che si avvertiva particolarmente nel tratto della salita era necessario non tentare per nessuna ragione di cambiare rapporti perchè a «rompere» la marcia si correva il rischio di perdere il ritmo.

Contrariamente alle indicazioni della vigilia i giovani hanno fatto da dominatori in questo Gran premio Castrocaro. C'è infatti anche il terzo posto di Vandi al termine di una corsa regolare anche se condotta in non perfette condizioni fisiche. Un piazzamento niente male sebbene la entità del distacco appaia un tantino vistosa (4'10").

La gara degli altri si è mantenuta ad un livello normale se si esclude la prova di Marcussen che si è espresso per quattro giri su uno standard dignitoso, poi è crollato all'ultimo passaggio.

La corsa non ha avuto particolari sussulti. Come si è detto perentorio è stato l'avvio di Johansson che subito si è portato in testa. Dopo cinque chilometri c'è stato il ritiro di Knudsen che ha consentito al ciclista della «Mocassini» di non venire più disturbato. Barone, contro il quale nulla poteva il regolare Vandi, si scatenava negli ultimi due giri.

Tutto sommato questo G.P. Castrocaro anche se non è stato «grande» ha avuto qualche annotazione tecnica che riguarda la prova dei giovani indubbiamente una gara del genere merita di essere rilanciata. Ma perchè ciò si realizzi in concreto sono necessari accordi «al vertice» del ciclismo quando si confeziona il calendario, diversamente gli sforzi degli organizzatori rischiano di andare a pallino. Invece questa gara romagnola merita un altro trattamento.

Franco Vannini

ORDINE D'ARRIVO

Questo l'ordine d'arrivo: 1. Bernt Johansson (Fiorella Mocassini) che copre i km 63,350 in 1.26'40", media 39,321; 2. Barone (Fiorella Mocassini), a 1'30"; 3. Vandi (Magniflex Torpado), a 4'10"; 4. Marcussen (Vibor), a 4'35"; 5. Algeri (GBC Itla), a 4'47"; 6. Fraccaro (Jollj-ceramica), a 5'04"; 7. Polini (GBC Itla), a 6'10"; 8. Castelletti (Bianchi Campagnolo), a 6'14"; 9. Clively (Magniflex), a 10'59".

«Salta» Laurent nella giornata decisiva

Panizza fa suo il «Midi Libre»

LE GRAN'COMBE — Wladimiro Panizza dopo aver portato a termine un dignitoso Giro d'Italia, ha confermato di godere un buon periodo di forma andando a vincere il Gran Premio del-Midi Libre, gara francese a tappe che tradizionalmente precede il Tour de France. Panizza ha giocato, e bene dobbiamo aggiungere, tutte le carte a sua disposizione e nella seconda frazione della tappa conclusiva ha attaccato con decisione strappando dalle spalle del giovane francese Laurent la maglia di leader della classifica generale.

La prima frazione, conclusasi con un volatone generale vinto dal belga De Bal, non aveva provocato sussulti. Nella seconda semitappa, però, Panizza ha piazzato la botta vincente sorprendendo tutti i contendenti che lo precedevano in classifica generale. Panizza è partito in contropiede in compagnia dei francesi Villemiane e Thevenet, nonchè dell'olandese Zoetemelk.

Dall'affondo vittorioso sono stati sorpresi Laurent, Peeters, Meslet ed Hinault, e così il gioco per Panizza è stato fin quasi troppo facile, si fa per dire naturalmente.

La frazione conclusiva, comunque, è stata vinta dal francese Villemiane, un uomo non interessato alla classifica generale, che ha coperto i 117 km. del percorso alla media di 39,527. Villemiane ha regolato nell'ordine Panizza, Thevenet e Zoetemelk.

Questa la classifica generale finale: 1. Panizza, 20 ore 35'28"; 2. Thevenet a 4"; 3. Zoetemelk a 10"; 4. Laurent a 26"; 5. Peeters a 30"; 6. Meslet; 7. Hinault a 32"; 8. Saronni a 45"; 9. Van Springel; 10. Kelly a 46"; 11. Pevenage a 52", 12. Poulidor; 13. Boyer a 57"; 14. Bottinger a 1'; 15. Conati a 1'3".

Dilettanti juniores e «puri» ieri a Lentate e Barbaiana

Saccani profeta in patria

LENTATE SUL SEVESO — *Gianmarco Saccani profeta in patria. Il diciottenne portacolori della società ciclistica Mobili Cesano si è infatti aggiudicato ieri davanti ai suoi sostenitori la prima edizione del Trofeo Vittorio Boffi, competizione riservata ai dilettanti juniores di terza categoria ed allestita con perizia dal Velo Club Lentatese. Una vittoria che non fa una grinza e che premia meritatamente un atleta da tempo sugli scudi, ma al quale il successo era sempre sfuggito per un nonnulla.*

Ieri, però, Saccani non si è lasciato sfuggire l'occasione propizia ed ha centrato il primo bersaglio di una carriera agonistica che si preannuncia colorata di rosa. Un successo che non fa una grinza, dicevamo, perché il diciottenne lentatese ha fornito una prestazione davvero di ottima levatura avendo la meglio di un nutrito lotto di agguerriti contendenti.

Saccani ha regolato con uno sprint potente ed impostato ai trecento metri Vincenzo Ciarletta, un esponente del Pedale Castanese in compagnia del quale si era accollato l'impegno di riassorbire il fuggitivo Vermiglio, involatosi nel corso del quarto dei sei giri in programma.

Usciti come una fucilata dal gruppetto degli immediati inseguitori, Saccani e Ciarletta si sono riportati a pedali pieni su Vermiglio e lo hanno staccato da ruota quando mancavano poco più di cinque chilometri all'arrivo. Sotto lo striscione, come detto, Saccani ha avuto la meglio nei confronti di Ciarletta. Terzo si è piazzato Vermiglio.

Questo l'ordine d'arrivo: 1. Saccani Gianmarco (Mobili Cesano) km. 118 in 3 ore e 2', media 38,901; 2. Ciarletta (Castanese); 3. Vermiglio (Sala) a 15"; 4. Mercatilli (Bettolino); 5. Tagliabue (Mobili Cesano).

Milani più veloce di Soardi

BARBAIANA — Silvestro Milani, un compagno di squadra del più volte nazionale Orfeo Pizzoferrato, si è aggiudicato ieri la vittoria sul traguardo di Barbaiana in una manifestazione ciclistica riservata ai dilettanti delle prime due categorie. Il bergamasco è sfrecciato primo sotto lo striscione battendo allo sprint il compagno di fuga Marino Soardi della società ciclistica Nuova Baggio. I due, involatisi all'inizio delle cinque minitornate attorno alla cittadina di Barbaiana, dopo che la corsa aveva concluso un ampio giro nella valle dell'Olona, hanno subito trovato l'accordo necessario per portare a termine una fuga nata quasi per caso e hanno relegato alle loro spalle, distanziandoli di venti secondi, sei inseguitori regolati alla meglio da Luciano Fusarpoli.

Al via si erano dati appuntamento 126 contendenti in rappresentanza delle migliori compagini lombarde. E lo spettacolo, era facile immaginarlo, non si è fatto desiderare.

Subito dopo la partenza, infatti, una dozzina di agguerriti pedalatori si è avvantaggiata, nei confronti del plotone apparentemente sornione, sotto la spinta dei locali Borghetti, Reschini e Fossati. Ma a Tradate, tutto era da rifare: Reschini e Fossati non si davano per vinti e tentavano l'evasione trascinandosi a ruota Oldani, Marcoli, Monti e Palumbo. Sullo strappo di Torba, però, le carte si mescolavano nuovamente e all'inizio delle minitornate conclusive, come detto, erano Milani e Soardi a tentare il colpaccio che doveva poi risultare quello decisivo.

Questo l'ordine d'arrivo: 1. Silvestro Milani (Dulitax) km. 155 in 3 ore e 26', media 46,500; 2. Soardi (Nuova Baggio); 3. Fusarpoli (Barbaiana) a 20"; 4. Di Lorenzo (Lema); 5. Seveso (Brooklyn).

Giro di Svizzera: vince Voegele Pollentier resiste

MEIRINGEN — L'elvetico Meinrad Voegele ha vinto la quinta tappa del Giro ciclistico della Svizzera, Olten-Meiringen di km. 227, precedendo di 7" il belga Joseph Bruyere e di 10" il gruppo regolato dall'italiano Ottavio Crepaldi.

Il belga Michel Pollentier ha mantenuto il comando della classifica generale.

Auto: Coggiola fa sua una gara da rivedere

Un Giro d'Italia svilito dai ritiri

SERVIZIO

FORTE DEI MARMI — *Anche la quinta edizione del Giro automobilistico d'Italia si è conclusa. Spariti i grossi nomi fino dalle prime tappe il Giro è andato quest'anno ad un amatore, il torinese Coggiola, imprenditore edile. Tra i veri professionisti del volante il solo Carlo Facetti con la Ford Escort di serie figura undicesimo. Forse proprio perché personaggi di secondo piano sono stati quest'anno i protagonisti del Giro si è parlato di una gara in tono minore e la stessa stampa dopo i ritiri di Andruet, Munari, Bacchelli e Finotto ha un po' snobbato la competizione.*

Spariti di scena i big, ben poco è rimasto di questa manifestazione che, pur essendo gemellata con il Tour de France, non è certo all'altezza, come impegno agonistico, della classica corsa a tappe francese. Tenere impegnati piloti e mezzi di assistenza per cinque giorni per disputare solo dodici prove cronometrate è ormai anacronistico ed inutilmente dispendioso. Basta pensare che un rally nazionale con un egual numero di prove speciali viene normalmente corso durante la notte tra il sabato e la domenica e costa al pilota un decimo del Giro d'Italia. Inoltre può essere alla portata di tutte le borse mantenendo un elevato impegno agonistico.

I trasferimenti lunghi; le prove in salita troppo poco determinanti rispetto a quelle in circuito e la mancanza di prove speciali notturne in chiare rallistica sono state le gravi falle di un Giro d'Italia che si fregiava quest'anno della validità per il mondiale conduttori rallies, ma che in realtà di manifestazione rallistica ha avuto ben poco. Ne è derivato che il mezzo meccanico ha prevalso sulle capacità di guida e lo stesso ridotto numero degli iscritti attesta che la gara, tenendo impegnati i piloti per molti giorni per effettuare pochissimi settori di classifica, non è più gradita ai piloti e al pubblico quest'anno assai scarso.

Ecco perché all'arrivo si auspicava da parte dei piloti un rinnovamento del Giro d'Italia, gara nata cinque anni fa con certe idee e molti propositi rimasti purtroppo tali dopo cinque edizioni. Si era parlato di prove speciali stradali a lungo chilometraggio sul percorso della Targa Florio, ma non se n'è fatto niente; anzi le prove stradali sono state ridotte.

Oramai, a Giro concluso, non ci resta che tirare le somme e magari dare uno sguardo alla analoga corsa francese che con ben altri impegni si disputerà in settembre, se non altro per non far correre una sesta edizione del Giro d'Italia in tono di serie B.

Leo Pittoni

Oggi, nel match d'apertura, Zugarelli contro Borg

Wimbledon compie un secolo di vita

LONDRA — Edizione del «centenario» quella che comincerà oggi, sui campi dello «All England Lawn Tennis and Croquet Club», del torneo internazionale di Wimbledon. Il più famoso appuntamento tennistico del mondo celebrerà infatti i cento anni della sua istituzione in coincidenza con il «giubileo» della regina Elisabetta.

Secondo lo stile inglese una semplice cerimonia, con la consegna di una medaglia ai campioni del passato, precederà le fasi vere e proprie della manifestazione.

Poi scenderà in campo, come vuole la tradizione, il campione dello scorso anno, lo svedese Bjorn Borg, che sarà opposto nel primo incontro all'italiano Tonino Zugarelli. Lo svedese, che nel 1976 superò in finale il romeno Ilie Nastase, non parte quest'anno con i favori del pronostico. I recenti quasi tre mesi d'inattività gli fanno preferire lo statunitense Jimmy Connors, vincitore del torneo nel 1974 e testa di serie numero uno, davanti allo stesso Borg.

Un'incognita per Connors potrebbe essere rappresentata da un infortunio al polso sinistro, occorsogli durante un allenamento con l'australiano Newcombe, che lo ha costretto a chiedere lo spostamento della sua prima partita, contro l'inglese Richard Lewis, a domani.

Se Borg e Connors detengono i maggiori favori dei pronostici, altri seri pretendenti al titolo di «campione del centenario» potrebbero essere l'argentino Guillermo Vilas, lo statunitense Roscoe Tanner ed il suo connazionale Brian Gottfried, nonchè il romeno Ilie Nastase, due volte sfortunato finalista nel 1972 e nel 1976.

Meno quotati, ma sempre in grado di causare la sorpresa, gli altri giocatori ai quali il tabellone ha assegnato i numeri di teste di serie. Tra gli altri anche Adriano Panatta, decimo, nonostante la scarsa vena dimostrata nelle ultime apparizioni in tornei di livello internazionale e l'«handicap» per lui rappresentato dal dover giocare sull'erba. Nella prima giornata sarà opposto allo statunitense Erik Van Dillen.

Dalla massa degli altri concorrenti spicca il nome di un giocatore che ha legato a Wimbledon i suoi successi più prestigiosi, l'australiano Rod Laver. Quattro volte vincitore del titolo, 1961, 1962, 1968 e 1969, Laver ritorna a 38 anni sui campi dello «All England Club» dopo quattro anni di assenza.

In campo femminile, allo strapotere della statunitense Chris Evert tenteranno di opporsi la cecoslovacca Martina Navratilova, le britanniche Virginia Wade e Sue Barker e l'altra statunitense Billie Jean King.

motori

Le esperienze della Daimler-Benz

Il colore dell'auto è un fattore di sicurezza

Il problema del colore da dare alle automobili non è di poco conto per i costruttori in quanto la verniciatura deve tener conto sia dei problemi della sicurezza che dei particolari desideri dei compratori.

Per i tecnici che si occupano di queste questioni un'automobile fa parte dell'ambiente in cui viene utilizzata. Per tale ragione il suo colore dev'essere considerato in rapporto allo sfondo e tenendo conto del clima. Le strade — per esempio — hanno per lo più tonalità scure. Le ore del crepuscolo e la nebbia rappresentano condizioni pericolose in quanto in queste condizioni i colori perdono la loro lucentezza e hanno tendenza ad assumere dei toni sul grigio.

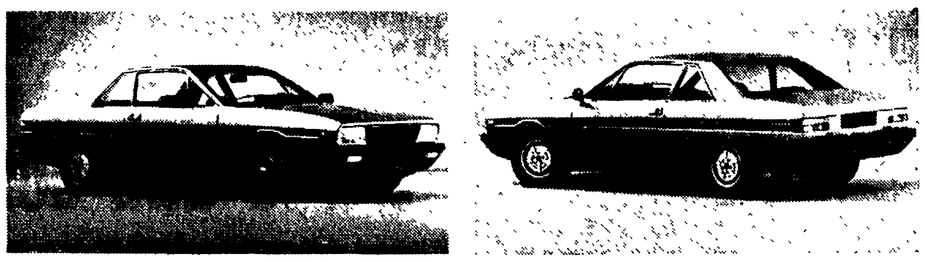
L'opinione generalmente diffusa che colori molto vivi significhino anche molta sicurezza è, secondo gli esperti, assolutamente falsa (almeno in questa semplicistica asserzione). Infatti il rosso, per esempio, (colore vivace per eccellenza) dal punto di vista della sicurezza deve essere considerato relativamente inadeguato, in quanto al crepuscolo l'occhio umano reagisce con un'esigua sensibilità nei confronti dei toni nell'ambito del rosso. In via di massima bisogna dire: non esiste nessun colore che offra sempre il più alto fattore di sicurezza in tutte le circostanze ambientali.

In collaborazione con diversi produttori tedeschi di vernici, la Daimler-Benz AG ha definito il cosiddetto grado di percettibilità elaborando un dispositivo di misurazione che ne stabilisce l'intensità. Per mezzo di questo, oltre che del colore del veicolo, viene tenuto conto del fattore «sfondo» come pure di condizioni atmosferiche critiche, quali nebbia e crepuscolo. La misura del grado di percettibilità viene espressa in percentuali. Come entità di riferimento ci si serve del solfato di bario, un composto chimico che presenta un grado di percettibilità del 100 per cento. Tutti gli altri colori, ad eccezione di colori speciali, come per esempio quelli a fluorescenza, hanno un grado di percettibilità al di sotto del 100 per cento.

In base a queste considerazioni le automobili della Daimler-Benz vengono offerte in 5 colori con un grado di percettibilità al di sopra del 50 per cento. Due di questi colori sono considerati «di serie» e quindi senza sovrapprezzo: bianco classico: grado di percettibilità 8 per cento (di serie); avorio chiaro: grado di percettibilità 77 per cento (verniciatura speciale); giallo: grado di percettibilità 70 per cento (verniciatura speciale); giallo acero: grado di percettibilità 61 per cento (di serie); giallo mimosa: grado di percettibilità 55 per cento (vernicitura speciale).

Per l'automobilista che usa l'auto in Germania, quindi, può essere interessante sapere che il colore col più alto grado di percettibilità (bianco classico 88 per cento) è fornibile come verniciatura di serie senza sovrapprezzo. Per questo, quando i clienti ordinano una nuova vettura alla Mercedes indicano il grado di percettibilità per ogni verniciatura.

Una statistica fatta dalla Mercedes ha dimostrato chiaramente che, oltre al punto di vista della sicurezza, nella scelta del colore del veicolo ha un ruolo anche il gusto personale. La maggior parte dei clienti stranieri ha scelto il bianco classico, mentre i clienti nella RFT hanno preferito il verde pastello, seguito subito dopo dal bianco classico mentre al terzo posto si trova il giallo acero, di serie, con un grado di percettibilità del 61 per cento.



Le due viste del coupé «Gamma» mettono bene in risalto la elegantissima linea di questa «granturismo».

Dalla Lancia una vettura all'altezza della tradizione

Coupé Gamma: una «granturismo» che non ha timore di concorrenti

Si punta molto all'esportazione - Prezzi alti ma competitivi - La collaborazione con Pininfarina - Il problema dell'«assetto America» - Grande eleganza ed eccellenti prestazioni

Finalmente una «granturismo» italiana di serie degna di questo nome, dopo che la FIAT ha cessato la produzione del coupe «130», e finalmente una vettura che può reggere brillantemente il confronto con quanto in questo settore viene proposto da alcune delle più note case estere. Lo si può dire tranquillamente oggi che la Lancia «Gamma» coupé è stata messa in commercio e che abbiamo avuto occasione di provarla, perchè è chiaro che non basta vedere una vettura esposta in un Salone per valutarne appieno le qualità e i difetti.

Il coupé «Gamma», nato ancora una volta dalla collaborazione tra la Lancia e la Pininfarina, di qualità ne ha moltissime; di difetti, per quanto ci si sia dati la pena di cercarli, ne ha due soli, oltre al solito modesto neo comune a quasi tutte le automobili piccole e grandi, rappresentato dalla non felicissima collocazione del posacenere per i posti anteriori.

Il primo difetto è, ovviamente, rappresentato dal prezzo che mette subito fuori causa gran parte degli appassionati delle Lancia. La «Gamma», infatti, complice l'IVA che incide rispettivamente per il 18 e per il 35 per cento, costa 12.862.000 lire nella versione con motore di 2 litri e 15 milioni 255.000 lire nella versione con motore di 2 litri e mezzo. Al rilievo i rappresentanti della Casa torinese hanno dato due tipi di risposta: la prima, facilissima, è che i listini delle altre Case espongono cifre ancora maggiori, se rapportate alle caratteristiche tecniche e alle prestazioni; la seconda è che questa vettura — che vuole rinverdire i fasti dell'Aurelia B 20 e dei coupé Flavia e Flaminia — è destinata in gran parte all'esportazione (la quota prevista è infatti del 65 per cento) su mercati meno depressi del nostro.

Proprio l'occhio attento ai mercati di esportazione, a quello nordamericano in particolare, se ha portato sul coupé «Gamma» il più alto concentrato di dispositivi di sicurezza ed antiinquinamento rilevabili su un'auto di produzione italiana e che qui sarebbe troppo lungo enumerare, e anche all'origine del secondo difetto che abbiamo notato e che ci ha consigliato di cedere cortesemente il volante a un copilota che non sfigurerebbe tra i corazzieri.

I sedili anteriori, infatti, sono troppo bassi rispetto all'altezza della plancia portastrumenti e non consentono di avere una sensazione esatta dell'ingombro della vettura. L'impressione sgradevole si accentua nelle strade strette e ricche di curve — la prova si è svolta nelle Langhe — soprattutto se piove e l'acqua si deposita per qualche centimetro dalla base del parabrezza sino al livello della linea di arresto dei tergicristalli.

Replica di Pininfarina: «Avete provato vetture con i sedili *assetto America;* i coupé per il mercato italiano hanno sedili più alti». Sarà così, ma l'impressione è che non basti rialzare i sedili per risolvere completamente il problema, tanto più delicato visto che si tratta di vetture che, a seconda della cilindrata, superano rispettivamente i 185 e i 195 chilometri orari.

Da queste due cifre conviene partire per accennare ora a tutte le caratteristiche positive dei coupé «Gamma». Viaggiando per un tratto di autostrada con l'ago del tachimetro che — licenza del mestiere — sfiorava i 200, ci siamo resi conto — eccezionale tenuta di strada a parte — che la «Gamma» è tanto bene insonorizzata da consentire una normale conversazione anche ad andature che ormai — con i limiti di velocità, sia pure in discussione, e con il prezzo della benzina in possibile ulteriore ascesa — sono da considerarsi puramente teoriche. Ad una «granturismo», comunque, non si chiede soltanto la velocità massima e quindi, tanto per dare un'idea di che cosa può fare il coupé «Gamma», conviene riportare i tempi di accelerazione ottenibili con il motore di 2484 cc di cilindrata, che ha una potenza di 140 CV a 5400 giri ed una coppia massima di 21,2 kgm a 3000 giri, e (tra parentesi) del motore di 1999 cc di cilindrata, che ha una potenza di 120 CV a 5500 giri ed una coppia massima a 3500 giri di 17,5 kgm.

Con due persone a bordo e con uso libero del cambio (che è a 5 rapporti) la «Gamma» copre i 400 metri con partenza da fermo in 16,3 secondi (17,2); 30,7 secondi (31,9) le bastano per coprire il chilometro con partenza da fermo; passa inoltre da 0 a 100 chilometri orari in 9,7 secondi (10,9).

Le sospensioni a ruote indipendenti, il servosterzo, la trazione anteriore, il passo più corto di 115 mm. rispetto alla berlina di cui conserva la meccanica — in primo luogo il motore a 4 cilindri contrapposti — rendono il coupé «Gamma» molto sicuro e maneggevole. Il ritorno allo schema a tre volumi — vano motore, abitacolo, coda — ha inoltre consentito di dare alla vettura uno stile che la fa distinguere, senza nulla togliere non solo alla spaziosità dell'abitacolo — il coupé è omologato per 5 persone — ma neppure allo spazio per il bagagliaio, capace di ben 470 litri.

Lo studio della linea — Pininfarina sa mettere bene a profitto i vantaggi offerti dalla galleria del vento — è stato effettuato tenendo conto dell'importanza di un buon coefficiente di penetrazione agli effetti delle prestazioni e dei consumi. Non a caso questo coupé è relativamente parco. Basti pensare che se si viaggiasse a velocità costante di 120 chilometri orari (che è poi il limite massimo di cui ogni tanto si sente parlare) si consumerebbe con la 2500 poco più di dieci litri per 100 chilometri, con un'autonomia di circa 600 chilometri.

Non solo, nonostante le preoccupazioni per il CX, Pininfarina e la Lancia sono riusciti a realizzare un coupé di grande eleganza sia esternamente che internamente e per il quale sono stati studiati dispositivi che rendono il viaggio oltre modo confortevole.

A parte il volante regolabile, gli alzacristalli elettrici, lo specchio retrovisore esterno regolabile elettricamente, l'eccellente impianto di climatizzazione, mette conto di accennare ad un particolare di grande importanza in una vettura a due porte: per facilitare lo accesso ai posti posteriori, i sedili anteriori, all'atto dell'abbattimento degli schienali, scorrono in avanti di 14 centimetri, quasi raddoppiando lo spazio di entrata tra sedile e montante; basta chiudere la porta e il sedile anteriore rimane bloccato.

Un particolare che dice della cura con la quale la vettura è stata costruita e che conferma che ormai la Lancia è tornata all'altezza delle sue tradizioni.

Successo delle gare di formula promozionale

Sono in aumento i corridori con l'auto di tutti i giorni

La classifica del Campionato Autobianchi-Abarth - Le «A 112» 70 HP hanno già percorso nei Rally 2.618 chilometri

Un'Autobianchi-Abarth «A 112» 70 HP durante una competizione.

Con il Rallye delle 4 Regioni il Campionato Autobianchi A 112 Abarth 70 HP è giunto ad oltre un terzo del cammino. E' già possibile stendere un primo bilancio di questa formula promozionale che ha lo scopo di allargare la base dei rally, di permettere ad un maggior numero di giovani di accostarsi allo sport automobilistico e che sta suscitando l'interesse del pubblico.

Dopo sei prove la classifica generale è saldamente guidata da Attilio Bettega, un trentino di 24 anni che ha vinto tre gare (Sicilia, Sangiacomo e 4 Regioni) in coppia con la moglie Isabella. C'è poi Giacomo Pelganta, piemontese, 29 anni, che ai rally è tornato dopo una lunga interruzione. Al terzo posto Fabrizio Tabaton, genovese, 22 anni, studente in farmacia. I tre piloti hanno, rispettivamente, 240, 141 e 125 punti. Con il 4 Regioni un balzo in avanti è stato compiuto dal vicentino Paolo Turetta, salito al quarto posto a quota 120.

Le A 112 finora hanno percorso km. 2.618 con 55 prove speciali di velocità. Strade di montagna, sterrati durissimi, asfalto, fango, polvere, talora nebbia e pioggia: condizioni difficili, come si conviene nei rally, che sono sempre banchi di severo collaudo per uomini e vetture. Le partecipazioni sono state in totale 281 con 191 equipaggi classificati, 85 ritirati, 4 squalificati e 1 fuori tempo massimo.

Il comportamento dei protagonisti della Formula Autobianchi è stato brillante. Dopo i piccoli problemi della fase iniziale i piloti hanno dato vita ad entusiasmanti duelli, portando le vetture al limite ed impegnandosi al massimo delle proprie possibilità. Uno spettacolo assicurato per gli spettatori dei rally, che si divertono ad assistere alle acrobazie delle A 112, così come alle altre gare di formula promozionale.

Le Autobianchi-Abarth stanno confermando tutte le loro doti. Le A 112, in versione strettamente di serie, hanno offerto prestazioni notevoli, tanto da inserirsi più volte nelle posizioni di testa delle prove speciali in comune con i rally del Campionato italiano, in concorrenza con vetture di potenza e cilindrata assai superiori. La contenuta percentuale dei ritiri (30 per cento) è un sicuro indice di affidabilità. E bisogna dire che le macchine, diverse da quelle di tutti i giorni soltanto per un *kit* di sicurezza e per i normali accessori da rally, sono sottoposte ad uno stress incredibile.

«Il Campionato Autobianchi — ha dichiarato Cesare Fiorio, responsabile dell'attività sportiva della Lancia — sta rispondendo alle nostre aspettative. Con il crescere dei costi la partecipazione ai rally stava diventando sempre più difficile per molti appassionati e tendeva a trasformarsi in un fatto esclusivo di una certa élite economica. In una situazione del genere non è facile individuare i buoni piloti, i giovani destinati al naturale ricambio degli elementi già affermati. Chi può permettersi di gestire una vettura ultrapotente e preparata ha in partenza maggiori possibilità di avversari magari con più talento ma mezzi finanziari minori».

«Con la Formula Autobianchi la Lancia sta cercando di aggirare l'ostacolo. Le A 112 sono eguali per tutti e le spese assai contenute. E' lo stesso principio adottato in altri Paesi e in Italia con le monoformule per la velocità e la pista. I risultati sono stati positivi; numerosi piloti emersi in questi campionati hanno successivamente confermato il loro valore nelle formule maggiori, aperte ad ogni marca. Noi siamo stati i primi ad adottare nei rally il sistema della monoformula: perchè non dovrebbe aver successo anche in questo settore?

«Le possibilità dell'Autobianchi A 112 Abarth 70 HP ci hanno persino stupito. Non ci troviamo di fronte a vetture sofisticate e superpreparate, ma ad auto di serie. Le loro buone prove sono un segno di adattabilità ed indicano, nel medesimo tempo, il valore di chi le guida».

Il Campionato Autobianchi viene realizzato dalla Lancia in collaborazione con Marlboro, Kléber-Colombes, Olio FIAT, Magneti Marelli, Sabelt Britax, Carello e Frendo.

A CHE PUNTO SONO GLI STUDI

Il metanolo come carburante alternativo

Per la GM il problema più difficile da risolvere è quello della sua vaporizzazione

Il comune alcool da legno, o metanolo, scoperto da Robert Boyle oltre 300 anni fa, potrebbe costituire un carburante alternativo, anche se non il migliore, allo stato attuale delle ricerche.

Questo il risultato di studi condotti dalla General Motors su vetture equipaggiate sia con carburatore che con iniezione elettronica, e alimentate con alcool metilico puro. Le ricerche rientrano nei programmi portati avanti dalla GM nell'ambito dei carburanti alternativi.

Il metanolo (CH_3OH) presenta molti dei requisiti richiesti ad un carburante: è facile da immagazzinare e trasportare; è stabile ed ha un favorevole numero di ottani (106). Inoltre l'alcool metilico può essere ottenuto da abbondanti risorse: carbone, legno e persino rifiuti.

Tuttavia, le prestazioni offerte dal metanolo su un veicolo dotato di carburatore, sono attualmente insoddisfacenti. Il problema principale è rappresentato dalla difficile vaporizzazione. L'iniezione elettronica risolve tale problema, ma non a temperature inferiori ai 5° C.

Rubrica a cura di Fernando Strambaci