Ciclomondiali

Più di tutto ha valore la parola di Martini

Alfredo Martini è un conversatore piacevole. Da buon toscano egli riflette e discute su ogni argomento, ascolta, interviene, si informa, dice la sua con tatto e passione. Ha la forza della modestia, è un personaggio limpido e onesto, con lui si fa volentieri la mezzanotte, anche l'una o le due nella famiglia del ciclismo, quando terminato il servizio ci si ritrova negli alberghi, e un giorno più dell'altro capisci che Martini è un maestro di vita per i corridori. Già, non basta spiegare una tattica, suggerire questo o quello: bisogna comprendere l'uomo prima dell'atleta e poi sviscerare il problema insieme. E siccome Martini parte da lontano per arrivare lontano, si spiega il perchè della fiducia, del rispetto e della stima che circondano la sua figura.

Tre settimane ci separano dal Campionato mondiale su strada di San Cristobal e il più emozionato della compagine azzurra è il commissario tecnico. Emozionato perchè Martini è un tipo sensibile e molto responsabile, ma anche lucidissimo e fermo nei suoi propositi. Le polemiche, ad esempio, lo stuzzicano, però non lo... incendiano, anzi sembra avvertire la necessità di voci contrarie nell'obiettivo comune di ottenere il miglior risultato possibile. Come sapete, la questione gira attorno al nome di Moser, numero uno della nostra rappresentativa, un campione generoso nel pedalare e nel parlare, sospettoso perchè nelle sfide paesane ha tanti rivali, tanti controllori che teme di avere attorno con un falso sorriso nella domenica della competizione ridata, i Baronchelli, i Saronni, i ragazzi della Scic, per intenderci.

Ebbene, Francesco Moser stia tranquillo. E' forse stato tradito lo scorso anno a Ostuni? No. Tutti i compagni di squadra, tutti i colleghi gli hanno preparato il terreno per la battaglia finale con Maertens. E sarà così anche a San Cristobal, nella speranza che il trentino agisca col vento in poppa. Nessuno tradirà, parola di Martini, di un competente il cui valore e la cui saggezza faranno breccia poichè sarà in gioco l'interesse del ciclismo italiano e barare sarebbe grave, imperdonabile.

Naturalmente c'è modo e modo per spianare il cammino a Moser, per andare a caccia del titolo mondiale. Dovremo lottare contro Maertens, Pollentier, De Vlaeminck, Merckx, Kuiper, Raas, Zoetemelk, Knetemann, contro Thevenet e Hinault, contro Thurau, la formazione favorita quella del Belgio, la nostra carta principale si chiama Moser, la nostra potenza sarà lo accordo, la fratellanza, l'unità completa, totale, assoluta tra i dodici corridori che il 4 settembre avranno addosso milioni di occhi e vestiranno una sola maglia.

E al di là delle disposizioni di Martini poche ore prima di montare in sella, ci pare chiaro il compito della squadra italiana, e cioè respingere la tattica dell'attesa per attaccare, attaccare, attaccare allo scopo di stancare e impensierire gli avversari. Freddy Maertens, in volata, è un fulmine, una saetta e l'unico mezzo per impedirgli di gioire è quello suggerito da Bitossi: anticiparlo o affaticarlo. Bitossi è una delle volpi nel cestino di Martini, l'altra è Gimondi, e il loquace Moser può dirsi fortunato di essere in compagnia di due esponenti della vecchia guardia parenti del diavolo, ciclisticamente parlando. Ma anche la vicinanza di un Baronchelli e di un Saronni non deve dare dastidio a Francesco poichè entrambi posseggono la arma per combattere i nemici, per imporre un certo ritmo e per tentare colpi gobbi. Non ci illudiamo per il risultato di San Cristobal, ma nemmeno ci sentiamo sconfitti in partenza. Scendiamo in campo con Moser capitano e con dei luogotenenti in grado di assumere le operazioni di comando e addirittura di vincere. Questo il succo del discorso che Francesco ha l'obbligo morale di accettare e di sottoscrivere, altrimenti sarebbe un comandante di secondo piano.

Il 20 agosto, a Prato, Alfredo Martini comunicherà l'elenco dei quattordici prescelti, quattordici che diventeranno dodici dopo il trittico lombardo (Coppa Agostoni, Coppa Bernocchi e Tre Valli Varesine); se il c.t. è orientato alla prudenza non bisogna criticarlo: evidentemente vuole sincerarsi scrupolosamente sulle condizioni della pattuglia, verificare fino all'ultimo momento prima di annunciare chi saranno le due riserve.

Mercoledì prossimo Martini prenderà nota delle indicazioni di Laterina. Sarà un intermezzo in cui verranno particolarmente osservati Paolini e Francioni, entrambi convalescenti da indisposizioni, nonchè Vandi che deve recuperare, crescere e convincere. Pure Saronni è invitato in prima linea per cancellare i buchi di Perugia e considerando Moser, Baronchelli, Bitossi, Gimondi, Fabbri, Santambrogio, Barone e Battaglin al sicuro, toccherà a Panizza, Ricconi, Beccia, Cavalcanti, Borgognoni, Gavazzi e Vittorio Algeri incrociare i ferri per convincere il selezionatore. Martini aspetta.

Gino Sala

La crisi del pugilato italiano

C'è il «mondiale» manca il pubblico

Rocky Mattioli una pedina preziosa per il rilancio della boxe nel nostro Paese - Sabbatini punta anche sullo spettacolare Galindez, che tornerà in autunno sul ring di Roma - La pericolosa sfida tra Ken Norton e Zanon

Rocky Mattioli: trionfo a Berlino e molte speranze per l'avvenire.

L'ultima «era d'oro» del pugilato italiano s'è spenta da un pezzo, praticamente è finita quando sul ring del Palazzo dello Sport dell'EUR, Carlos Monzon, allora sconosciuto per il grande pubblico italiano, ma non per gli intenditori, a cominciare da Rodolfo Sabbatini che lo ingaggiò dopo essersene assicurato un «pezzo», ha distrutto Nino Benvenuti.

Da allora più di un «promoter» di casa ha tentato di richiamare intorno a un ring il grande pubblico dei tempi di Rinaldi, Amonti, Piccoli, Mazzinghi, Benvenuti e compagnia bella, ma ogni sforzo è caduto nel vuoto. Per gli organizzatori più volenterosi si sono susseguiti i «buchi» e qualcuno, sfiduciato, ha cambiato mestiere, altri si sono tirati da parte in attesa di tempi migliori.

Si è salvato Rodolfo Sabbatini, che con Tito Lectoure poteva manovrare la «gallina dalle uova d'oro», Carlos Monzon appunto, sul ring stranieri. Anche Sabbatini ha provato a risvegliare l'assopito pubblico nostrano puntando sul poco che passa la botte. Ma anche lui, come gli altri, non è riuscito ad andare lontano. I pochi pugili che pure potevano vantare una corona — Arcari, Udella, Jacopucci, Adinolfi, Zurlo, Vezzoli — non «chiamavano» come si dice in gergo a sufficienza. E allora è stato giocoforza ricorrere al mercato straniero.

L'ultimo tentativo l'ha fatto con Galindez e Rocky Mattioli a Roma. Il numero dei «clienti» accorsi al «palazzone» è stato incoraggiante, almeno settemila, e poichè particolari combinazioni finanziarie hanno consentito all'organizzatore di non rimetterci, ha deciso di riprovarci, tanto più che ora c'è sulla piazza un Rocky Mattioli fresco fresco della corona mondiale strappata a Dagge sul ring di Berlino. Rocky è un «pugile buono» per recitare la parte della «vedette». L'italo-australiano (è nato ventiquattro anni fa a Ripa Teatina, in Abruzzo, è emigrato in Australia all'età di cinque anni e si è formato, pugilisticamente parlando, sui duri ring del nuovissimo continente) ha talento, picchia duro, piace al pubblico. Se ben pilotato, e Sabbatini è sicuramente un pilota scaltro, può arrivare a rimpiazzare i Mazzinghi e i Benvenuti nel cuore degli appassionati della *noble-art*.

Per ora, però, nonostante il titolo, da solo non basta per risuscitare intorno al pugilato l'antico interesse: Sabbatini vorrebbe affiancargli e alternargli Galindez, campione del mondo dei mediomassimi per la WBA, che i romani hanno potuto apprezzare per la boxe «selvaggia» da brivido nel «mondiale» con Kates. Galindez, nei piani di Sabbatini e Lectoure, è l'uomo destinato a rimpiazzare Monzon se Carlos insisterà nel proposito di dedicarsi definitivamente ed esclusivamente al cinema. Sicuramente un'altra «gallina dalle uova d'oro» se riuscirà ad unificare nelle sue mani la corona mondiale visto che ora la detiene soltanto per la metà.

Sabbatini progetta di ripresentarlo al pubblico romano in settembre contro Indian Lopez (titolo WBA in palio) e con un interessante «contorno» in cui potrebbero trovare lavoro e farsi apprezzare alcuni pugili italiani che sul piano tecnico vanno per la maggiore.

Il progetto ha però incontrato un grosso ostacolo nell'EBU, la confraternita europea della boxe, che ha fatto sapere di opporsi ad ogni incontro «mondiale» che *non* sia etichettato dal World Boxing Council, unica autorità pugilistica mondiale che l'organizzazione europea riconosce.

La levata di scudi dell'EBU è quanto meno esagerata. La boxe italiana ha bisogno di un serio rilancio e per farlo occorrono riunioni, tante, buone riunioni, che interessino gli spettatori e favoriscano, contemporaneamente, la crescita dei giovani pugili italiani più promettenti e meno conosciuti.

Certo l'EBU ha tutto il diritto di non riconoscere come campionati del mondo i match in cui sono in palio corone della WBA, ma perchè impedirli?

Il problema sarà portato all'esame della Federazione pugilistica italiana con la speranza che riesca a sbloccare la situazione. Vedremo come finirà. Sarà anche un modo per valutare il peso che resta alla nostra federazione ora che affida il suo prestigio mondiale all'emigrante Rocky Mattioli.

Un altro «nodo» che presto si presenterà alla nostra Federboxe sarà il «nulla osta» a Lorenzo Zanon per incontrare Ken Norton la notte del 14 settembre, sul ring del Cesar Palace di Las Vegas in quella che nei propositi dell'organizzatore, Don King, passerà alla storia del pugilato mondiale come «la grande notte dei pesi massimi».

Oltre a Norton e Zanon saranno della partita gente famosa come Jimmy Young, Ron Lyle, Howard Smith, Jody Ballard, Le Roy Jones, Bernardo Mercado, Larry Holms, Stan Ward. Obiettivo per tutti un match mondiale con Muhammad Ali, che intanto arrotonderà le sue finanze mettendo in palio la corona contro Ernie Shavers il 29 settembre al Madison Square Garden di New York.

Tra Norton e Zanon non esiste quell'equilibrio di valori senza il quale un match non dovrebbe mai ricevere il *placet* delle autorità pugilistiche per non rischiare che il fatto di sport possa sconfinare nel peggio. Prima di Zanon si era parlato di Righetti, e lo stesso on. Evangelisti, accennando al fatto, disse che a un pugile che veste la corona di campione d'Italia nessun traguardo poteva essere proibito. Zanon ha l'«accredito tricolore». Come si comporterà la Federboxe?

Ubaldo Tirasassi

Il campionato italiano di ciclismo dilettanti

Donadio vince a Cascia e conquista il tricolore

SERVIZIO

CASCIA — Dalla «corsa tombola» dei campionati italiani è uscito il numero 110 (fuori tabellone per la tombola ma non per la gara «tricolore») portato al successo da Corrado Donadio, ex ragazzo prodigio del nostro ciclismo giovanile.

Corrado Donadio, dunque, è risorto indossando sulla maglia verde della Essebi quella tricolore e quella azzurra per i mondiali in programma in Venezuela. Il commissario tecnico Edoardo Gregori ha distribuito le altre a Corti, Maccali, Bettoni, Santeroni, Noris (quest'ultimo dovrebbe essere riserva). Scelta migliore non poteva essere fatta.

Corrado Donadio è entrato in azione quando per lui tutto sembrava compromesso. La corsa aveva già assunto una sua fisionomia ben definita all'inizio della seconda tornata (delle tre in programma) con l'attacco di Amadori, Solfrini, Visentini, Crespi, Magnani, Bettoni e Marchiorato cui si accodavano, dopo un veemente inseguimento, Corti, Breda, Savini, Da Ros, Bernardi, Maccali, Mori e Noris. Un treno di testa formato da quindici corridori ai quali si accodavano Santeroni, Macellari e Biatta mentre cedeva Magnani.

Contemporaneamente dietro si muoveva Corrado Donadio. Spingendo un rapportone con estrema disinvoltura, quasi pedalasse sul velluto anzichè su un falsopiano spazzato dal vento, Donadio risucchiava quanti lo precedevano raggiungendo la testa della corsa. Restava un paio di chilometri in fondo al gruppetto per riprendere fiato poi ripartiva trascinandosi a ruota Bernardi.

A questo punto il cuneese cambiava ritmo e iniziava la sua stupenda cavalcata solitaria. Venti chilometri di saliscendi senza un tentennamento per poi concludere da trionfatore sul traguardo di Cascia.

Ordine d'arrivo: 1. CORRADO DONADIO (GS Essebi), che compie i 174 chilometri del percorso in 4 h 44' alla media oraria di km 38,650; 2. Salvatore Maccali (US Melzo Meggiarin), a 43"; 3. Alessandro Bettoni (SC Inox-Pran); 4. Claudio Corti (GS Pozzi); 5. Mario Noris (Ciclo Lombardo Framesi).

Ilario Cerea

Ciclismo a Cereglia

Coppa Appennino: s'impone Ansaloni

SERVIZIO

CEREGLIA — La Coppa Appennino ha mantenuto fede alla tradizione che la vuole una gara dura e selettiva, fatta su misura per chi ha le doti di scalatore. Questa quarantesima edizione della corsa organizzata dalla Vignolese ha portato alla ribalta il dilettante junior Roberto Ansaloni che si è aggiudicato la Coppa Appennino e il Gran Premio Cereglia battendo in volata il degno compagno di fuga Stefano Carrara. Alle loro spalle sono giunti i faentini Degli Esposti e Caroli. Quest'ultimo ha difeso degnamente la maglia gialla di campione emiliano inseguendo per oltre 70 chilometri i due battistrada. La fuga buona è nata quasi subito dopo la partenza da Vignola.

Un drappello di undici corridori sorprendeva i due fuggitivi, il campione romagnolo Lanzoni e quello emiliano. Poi, in vista delle prime rampe, sull'Appennino bolognese, Ansaloni e Carrara piantavano in asso i compagni procedendo in perfetto accordo sino al traguardo della sorgente Cereglia, dove Carrara ha dovuto cedere allo spunto più veloce del reggiano.

ORDINE D'ARRIVO

1) ROBERTO ANSALONI (Fiaschetto Reggio E.) che ha percorso km 115 in 3 ore e 7' alla media di 36,898; 2) Stefano Carrara (Viro Bologna); 3) Maurizio Degli Esposti (Fiori Faenza) a 2' e 34"; 4) Daniele Caroli (idem); 5) Maurizio Carlini (Rocca Formigine) a 5'50".

lu. ca.

motori

In sette libri di automobilismo

Gli uomini e le macchine

La storia di Ferrari e la tecnica di Lauda Ritratti di piloti - La gloriosa Isotta Fraschini

Sul mondo dei motori, forse, non sono mai stati pubblicati tanti libri come da quando la crisi energetica ha messo in discussione il futuro dell'automobile, quasi coloro che in questo mondo direttamente o indirettamente vivono temano che sia vicino il giorno in cui queste cose non interesseranno più. Ecco così libri biografici, autobiografie, storie di marche famose, dizionari, annuari, manuali di ogni prezzo e dimensione. Fra i tanti, un accenno a sette tra quelli che ci sono parsi più interessanti e che segnaliamo agli appassionati dell'automobile.

Cominciamo dal libro che Rancati ha dedicato a Ferrari *(Gino Rancati - «Ferrari, lui» - Sonzogno - pp 170 - L. 3000)* perchè si tratta di una biografia che si legge come un romanzo. Il personaggio è grosso — Biagi, nella prefazione, arriva a scrivere che «lui» è, con Agnelli e Fellini, uno dei tre italiani che contano, ma evidentemente il prefatore vede gli italiani con l'ottica della stampa del Nordamerica — e l'autore ne sente tutta la suggestione, tanto che non riesce quasi mai a parlarne con distacco, nemmeno quando, quasi a dimostrare a se stesso di non averne soggezione, si lascia andare a qualche accenno critico, a qualche garbata malignità.

La conferma di questo modo di porsi dell'autore di fronte al «commendatore» viene d'altra parte dall'uso che Rancati fa, frequente, della prima persona, quasi a ricordare al lettore che quando racconta, lo fa per cognizione diretta.

La storia del più famoso costruttore italiano di automobili da corsa si dipana così sempre interessante, ma sempre discontinua, quasi l'autore per certi periodi, per certi episodi, voglia dire e non dire, invitando il lettore ad indovinare lui perchè in certi punti il colore del ritratto appare un po' sbiadito.

Il libro, comunque, si legge d'un fiato, come si diceva, perchè la storia di quest'uomo va di pari passo con la storia dell'automobilismo italiano e gli episodi personali spesso si intrecciano con quelli di tutta la società. Chi dunque vuol sapere come fu che alla FIAT rifiutarono di assumere Enzo Ferrari come meccanico, come è nata la industria di Maranello, quali le ragioni della rivalità con l'Alfa, come il commendatore vedeva il motore posteriore sulle auto da corsa, come ottenne la laurea in ingegneria, quali sono i suoi rapporti con Lauda può leggersi «Ferrari, lui» e convincersi che, certo, è uno dei protagonisti della storia dell'auto.

Di un altro protagonista è uscita recentemente l'autobiografia. Si tratta di Lauda *(Niki Lauda - «Io e la corsa» - SEI - pp. 159 - L. 2500)* che nel 1975 ha conquistato per la Casa di Maranello il campionato del mondo di Formula 1 e che quest'anno — straordinariamente ripresosi dalle conseguenze dell'incidente al Gran Premio di Germania — sembra avviato a riconquistare il titolo per la Ferrari.

Nel volume Niki Lauda — un pilota che al naturale talento unisce una grande forza di volontà, passione e notevolissime capacità tecniche — racconta la sua tecnica di corsa, i suoi problemi, i suoi momenti esaltanti, le sue delusioni riuscendo a far capire che cosa è, oggi, un asso di Formula 1.

Il mondo delle corse non è fatto soltanto di assi del volante, ma anche di piloti famosi, di meccanici oscuri; a tutti Tommaso Tommasi ha dedicato un voluminoso, accuratissimo dizionario, illustrato da centinaia di fotografie e da disegni di Maurizio Riccioni *(Tommaso Tommasi - Dizionario dei piloti - Mondadori - pp. 255 - L. 12 000)* nel quale si parla, naturalmente, dei campioni illustri e di quelli *meno noti*, ma anche delle loro macchine. La peculiarità del lavoro, annota l'autore, è l'aver inserito un dizionario nel dizionario, proponendo parallelamente il ritratto dell'uomo e quello della macchina.

Sempre di Tommasi merita segnalazione un volume sulla produzione, la tecnica e lo sport automobilistico *(Tommaso Tommasi - L'auto 76-77 - Mondadori - pp. 239 - L. 8000)* che è dedicato non solo agli appassionati, ma a tutti coloro che in qualche modo sono interessati all'automobile.

Il volume è diviso in 7 capitoli. Il primo presenta una quarantina di nuovi modelli dei quali, oltre alle fotografie e alla scheda tecnica, viene data una sia pur sommaria descrizione e valutazione. Il secondo capitolo è dedicato alle prospettive dell'industria automobilistica. Il terzo affronta, sotto il titolo «Industria controluce», il problema delle fusioni e riporta i pareri dei massimi dirigenti del settore.

Al tema «usare l'automobile» è dedicato il quarto capitolo che affronta i problemi dell'usato, dei costi di esercizio, i problemi della manutenzione. Ai problemi del viaggiare con l'auto è dedicato il quinto capitolo, con consigli, itinerari, ecc.

All'auto nella storia è dedicata la penultima parte dell'opera, che si conclude con una vasta sezione sui Gran Premi dell'anno e sullo sport automobilistico in generale.

Dalle auto dell'annata si passa alle auto storiche con un preziosissimo volume pubblicato con il patrocinio del Museo dell'automobile di Torino *(Angelo Tito Anselmi - «Isotta Fraschini» - Milani - pp. 369 - L 33 000)* sulla marca più famosa negli anni venti.

L'Anselmi, uno dei più noti storici dell'automobile, ha realizzato una storia tecnica, umana e sportiva dell'Isotta Fraschini, con una catalogazione completa di 54 tipi di automobili, molti dei quali oggi del tutto sconosciuti, costruiti dalla Casa milanese tra il 1900 e il 1949.

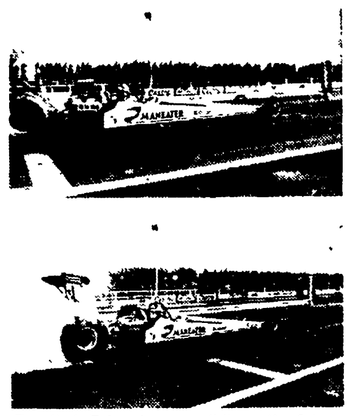
Il volume raccoglie anche una sintesi delle vittorie in corsa, le biografie dei progettisti e dei piloti, i dati tecnici dei modelli di autocarri e una messe di altre notizie su una delle marche italiane più famose.

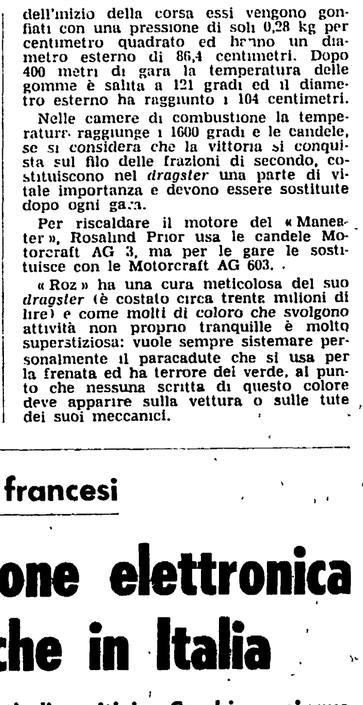
Per finire, due tascabili: *Jean-Pierre Gosselin - «Il libro dell'auto» - Garzanti - pp 222 - L 1500; Nicky Grassart - «Il libro della roulotte» - Garzanti - pp. 153 - L 1000.*

Alla guida di un «dragster»

A 320 chilometri l'ora in soli 6 secondi e mezzo

Madre di tre figli al volante del «Maneater» - Il motore del veicolo eroga una potenza di 2000 cavalli a 11 mila giri il minuto





Rosalind Prior (riconoscibile nella foto in alto a destra) è una casalinga di trentun anni che durante la settimana si occupa della sua casa di Lindlington, a 50 chilometri da Londra, dove vive con il marito e i tre figli. Durante il week-end «Roz» passa la maggior parte del suo tempo al volante di «Maneater» (è il nome dello squalo mangiatore di uomini) un *dragster* da 2000 cavalli capace di raggiungere la velocità di 320 chilometri l'ora in soli 6 secondi e mezzo.

Il «Maneater» Motorcraft (visibile nelle altre tre foto) è lungo 7 metri e 32 centimetri, pesa mezza tonnellata ed è spinto da un motore di 8000 cc che con i suoi 2000 cavalli a 11.000 giri al minuto ha una potenza circa otto volte superiore a quella della Escort RS 1800 con cui Waldegaard ha vinto il Safari ed il Rally dell'Acropoli.

Il motore è alimentato da una speciale miscela di nitrometano e metanolo ed il consumo di carburante è di quattro litri e mezzo al secondo. Il «Maneater» ha solo due marce avanti, ma i pneumatici Goodyear con cui è equipaggiato sono stati progettati appositamente per le corse dei *dragster* e agiscono come un vero e proprio cambio a varie marce. Prima dell'inizio della corsa essi vengono gonfiati con una pressione di soli 0,28 kg per centimetro quadrato ed hanno un diametro esterno di 86,4 centimetri. Dopo 400 metri di gara la temperatura delle gomme è salita a 121 gradi ed il diametro esterno ha raggiunto i 104 centimetri.

Nelle camere di combustione la temperatura raggiunge i 1600 gradi e le candele, se si considera che la vittoria si conquista sul filo delle frazioni di secondo, costituiscono nel *dragster* una parte di vitale importanza e devono essere sostituite dopo ogni gara.

Per riscaldare il motore del «Maneater», Rosalind Prior usa le candele Motorcraft AG 3, ma per le gare le sostituisce con le Motorcraft AG 603.

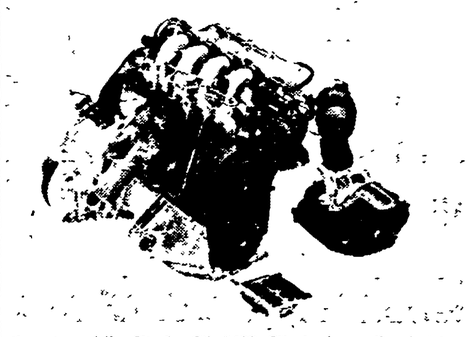
«Roz» ha una cura meticolosa del suo *dragster* (è costato circa trenta milioni di lire) e come molti di coloro che svolgono attività non proprio tranquille è molto superstiziosa: vuole sempre sistemare personalmente il paracadute che si usa per la frenata ed ha terrore dei verde, al punto che nessuna scritta di questo colore deve apparire sulla vettura o sulle tute dei suoi meccanici.

Si amplia la gamma delle granturismo francesi

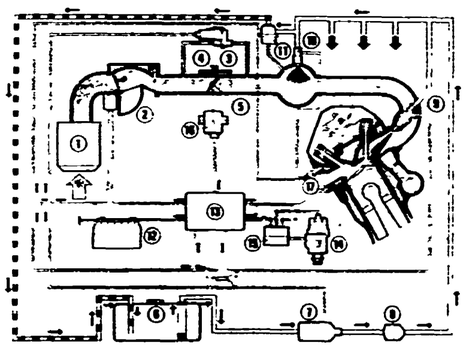
La Citroen CX ad iniezione elettronica fra breve in vendita anche in Italia

Minori i consumi e l'inquinamento grazie ai più raffinati dispositivi - Cambio a cinque marce - Sterzo e freni servoassistiti

La nuova versione della CX. Contrariamente a quanto appare dalla foto il modello ha le ruote in lega leggera.



Il motore della Citroën CX 2400 GT. In basso il calcolatore elettronico.



Nel disegno è schematizzato il principio dell'iniezione elettronica Jetronic con misuratore d'aria: 1) filtro dell'aria; 2) misuratore dell'aria); 3) comando d'aria addizionale; 4) vite di regolazione del minimo; 5) farfalla dell'aria; 6) surbatoio benzina; 7) pompa benzina elettrica; 8) filtro della benzina; 9) iniettore; 10) iniettore partenza a freddo; 11) regolatore di pressione; 12) batteria; 13) calcolatore elettronico; 14) dispositivo di accensione; 15) blocco elettronico d'accensione; 16) rilevatore posizione farfalla; 17) rilevatore della temperatura.

Già in vendita in Francia da un paio di mesi, sta per arrivare anche da noi la più recente versione della «ammiraglia» della Citroën. Si tratta della CX 2400 GT ad iniezione elettronica che si affianca alla Confort, alla Super, alla Pallas e alla Prestige.

La Citroen Italia ne ha già fissato il prezzo che, con la formula «chiavi in mano», è di 10.908.000 lire. Un prezzo, quindi, elevato, ma allineato a quelli delle vetture concorrenti, dalle quali la CX 2400 GT — come abbiamo avuto occasione di accertare durante una prova in Francia, in concomitanza con la commercializzazione su quel mercato — non ha nulla da temere per eleganza, confort (5 persone vi trovano comodamente posto), prestazioni, sicurezza di guida.

Per di più la CX 2400 GT — anche se, singolarmente, si rivolge ad un'utenza che non dovrebbe avere problemi di quattrini — ha come suo punto di forza la modestia nei consumi, nonostante il suo motore a 4 cilindri in linea eroghi una potenza di 128 CV DIN a 4800 giri minuto che le consente di raggiungere una velocità massima di 189 km. orari, di accelerare da 0 a 100 km l'ora in 10"5 e di coprire il chilometro con partenza da fermo in 31"9. Utilizzando la 5ª marcia e viaggiando alla velocità costante di 120 km/h la CX 2400 GT ad iniezione elettronica consuma infatti soltanto 10,1 litri di benzina per 100 chilometri.

Ma ecco le particolarità della CX GT.

— INIEZIONE ELETTRONICA

Questo dispositivo (L jetronic Bosch) è allo stesso tempo più elaborato, più semplice, più affidabile del sistema D jetronic che equipaggiava la DS 23.

Il suo principio di base consiste nel misurare la quantità d'aria aspirata dal motore, per stabilire, a mezzo di un calcolatore elettronico, la dose di carburante necessaria per una combustione perfetta.

Partendo dal parametro di base (quantità e temperatura dell'aria aspirata), il calcolatore elettronico tiene conto del regime motore, dell'avvio dell'iniezione, delle variazioni della temperatura dell'acqua, della posizione della farfalla e dell'interruttore d'accensione.

L'iniezione elettronica della benzina procura diversi vantaggi: aumento delle prestazioni del motore grazie ad un migliore riempimento d'aria, diminuzione del consumo specifico, diminuzione dell'inquinamento dei gas di scarico grazie ad una migliore combustione, maggiore silenziosità ed elasticità, automatizzazione dell'avviamento motore a freddo ed a caldo.

Il motore di 2347 cm³ a iniezione elettronica sviluppa — come si è detto — una potenza di 128 CV DIN a 4800 g/min. (contro i 115 CV DIN della CX 2400 a carburatore ad un regime di rotazione più elevato. 5500 g/min).

La coppia è stata migliorata: 20,1 Kgm. DIN (contro 18,3 Kgm. DIN della CX 2400 a carburatore).

— ACCENSIONE ELETTRONICA

Questo dispositivo procura un'accensione ad energia costante, grazie ad una bobina ad alta tensione ed a un modulo che riceve gli impulsi di un dispositivo d'accensione ad interruzione magnetica.

Questo sistema permette di eliminare le puntine platinate e la necessità — a volte frequente — della loro regolazione; assicura inoltre una grande regolarità del funzionamento della accensione, senza cali di tensione in funzione del regime motore, ed una migliore combustione.

— SCATOLA DEL CAMBIO A 5 RAPPORTI

Una scatola del cambio a 5 rapporti è stata appositamente studiata per ottenere le migliori prestazioni del motore ad iniezione. Il suo azionamento — come si è avuto modo di rilevare — è particolarmente dolce e preciso.

Questo cambio ha una 3ª e una 4ª marcia più corte di quelle della versione a carburatore ed inoltre una 5ª più lunga.

— SERVOSTERZO CON RITORNO ASSISTITO

Il servosterzo con ritorno automatico, montato in serie, si adatta perfettamente alle prestazioni di questa nuova CX che è effettivamente una vettura estremamente piacevole da guidare, a tutte le velocità.

Si sa che il sevosterzo della CX deriva da quello della SM; è particolarmente dolce a vettura ferma o a bassa velocità, si indurisce progressivamente in misura inversa alla velocità, ciò che rappresenta, sul piano della piacevolezza di guida e soprattutto della sicurezza, un vantaggio non indifferente.

— SOSPENSIONI ADATTATE ALLE PRESTAZIONI

Le sospensioni idropneumatiche della CX sono state adattate alle prestazioni di questo nuovo modello, soprattutto nell'ammortizzamento e nel dispositivo antirollio.

Rubrica a cura di Fernando Strambaci