In un match assai combattuto, vinto dai varesini 84-76

Il Cinzano perde la bussola: il «Lombardia» è della Girgi

Terzo posto alla Gabetti a spese di una scombiccherata Xerox (107-94)

MILANO — *Non si è ripetuto l'exploit dello scorso anno. Le finali per il primo e terzo posto del trofeo Lombardia hanno sì attirato gente, ma il Palasport milanese di via Tesio presentava larghi squarci di poltroncine vuote. Dodici mesi fa accorsero in oltre settemila in un impianto poco sfruttato e nel quale il basket ha conosciuto ieri la terza occasione di presentarsi a un pubblico più numeroso del solito, ma numericamente inferiore a quello dell'esordio. Eppure l'eco suscitata dai campionati europei, le impennate e le delusioni fornite da una nazionale in via di maturazione, lasciavano sperare in un pubblico ben più numeroso. Cinquemila appassionati, comunque, costituiscono un pubblico consistente, fuori dal comune, anche se, per ovvii motivi, eterogeneo.*

Quattro squadre si sono infatti avvicendate sul parquet e ognuna di esse ha potuto contare sulla sua fetta di sostenitori. I mini-gironi ideati dal vulcanico Triceri, vicepresidente della Federbasket e animatore del trofeo Lombardia, avevano dirottato la carovana da Brescia a Vigevano, da Varese a Cantù, per presentarsi ieri al pubblico milanese.

Perse lungo il cammino le matricole Pinti-Inox e Mecap, le semifinali avevano promosso Girgi e Cinzano e, così, il primo match in programma ieri, quello valido per il terzo posto, ha visto opposte Gabetti e Xerox.

La nazionale ha restituito i giocatori ai propri club di appartenenza da poco più di una settimana, gli stranieri ingaggiati per quest'anno sono in Italia da non molto tempo e così il basket vistosi non poteva ovviamente essere di levatura eccezionale. Tutte le compagini hanno il problema di amalgamare i vecchi coi nuovi e qualcuna di esse è ancora in ritardo con la preparazione. Il campionato comincerà tra una ventina di giorni e la formula che lo caratterizza suggerisce un avvio lento per non restare senza energie nel momento cruciale del torneo.

Le due partite, comunque, hanno messo in evidenza il fatto che le quattro «Big» lombarde hanno tutte le carte in regola per contrastare il passo delle bolognesi e che almeno tre di esse (Gabetti, Xerox e Cinzano) si sono rinforzate notevolmente e determineranno, con la Girgi, un certo equilibrio nell'evolversi del campionato di imminente avvio.

Sono bastati dieci minuti di gioco decente per permettere alla Gabetti di conquistare la terza piazza a scapito di una Xerox oltremodo farraginosa. Nonostante la cattiva condizione fisica di Bob Lienhard, il mulinare a vuoto di Tombolato e una comprensibile difficoltà dell'attuare nel modo dovuto gli schemi architettati da Taurisano, la Gabetti non ha faticato più del consentito per avere la meglio nei confronti degli uomini del baffuto Guerrieri. Terminato sul punteggio di 55-43 il primo tempo, nella ripresa i canturini si sono limitati ad amministrare il vantaggio lasciando spazio alle impennate individuali di Gergati, Wingo e Marzorati.

La Xerox, da parte sua, ha lasciato intendere di poter sviluppare un gioco decisamente efficace e concretizzabile dai cecchini Lauriski e Jura, anche se quest'ultimo ieri è apparso stranamente fermo sulle gambe nonostante i 35 punti segnati. La sirena ha bloccato le ostilità sul punteggio di 107-94, ovviamente a favore della Gabetti.

Un tantino di coreografia spicciola e via con la finalissima. La Cinzano dei giovani promettenti si trova di fronte la Mobilgirgi, che per otto decimi del suo organico è la stessa che nel 1975 conquistò la coppa europea. Ceduti Jellini e Meister, Messina, subentrato a Sandro Gamba, ha rivoluto a Varese Yelverton e Rusconi.

Sostanziale parità di punteggio e di gioco nei primi minuti, coi varesini pronti a sfruttare le ingenuità sotto canestro degli avversari. Al 6', comunque, la Girgi può già contare su di un vantaggio di 5 punti, ma non riesce a scrollarsi d'attorno i ragazzi di Faina che all'8' passano a condurre 17-16.

D'Antoni, il regista americano ingaggiato dal Cinzano, sa imprimere un ritmo asfissiante al gioco e al suo fianco si muove con disinvoltura Silvester, che in dieci minuti racimola un bottino personale di tredici punti mentre in difesa Hansen temporeggia eccessivamente lasciandosi prendere in contropiede più di una volta da Yelverton e Morse.

Al 13', comunque, il tabellone premia la Girgi (26-25), ma al 16' la situazione è di parità (33-33), come del resto impattata è la partita (38-38) a due minuti dalla fine del primo tempo. Le due squadre vanno però al riposo con la Girgi in vantaggio di un solo punto (43-42) nei confronti di un Cinzano galvanizzato da un D'Antoni felino.

Nella ripresa, grazie ad una partenza veloce, i cinzanini sorprendono la Girgi ed al 5' hanno dalla loro sette punti di vantaggio (56-49). Faina concede un attimo di relax a D'Antoni e all'11' la Girgi recupera lo svantaggio, ma quando mancano quattro minuti è tutto da rifare: 72-72.

La Girgi sa sfruttare ancora una volta la maggiore esperienza, gli arbitri e il Cinzano perdono la testa e alla fine la sirena premia i varesini squillando sul punteggio di 84-76. La Girgi si aggiudica così, con non poca fatica, il XVI Trofeo Lombardia succedendo nell'albo d'oro alla Forst, ora Gabetti, trionfatrice della passata edizione.

Angelo Zomegnan

Pallavolo: l'Unione Sovietica campione d'Europa

HELSINKI — L'Unione Sovietica ha vinto i campionati europei di pallavolo sia in campo maschile che in quello femminile, riconfermandosi al vertice dei valori europei, dopo i campionati continentali del 1975 a Belgrado.

Nella finale per il titolo maschile, i sovietici hanno battuto per 3 1 polacchi.

L'Italia si è confermata la migliore squadra dell'Europa occidentale, ma è crollata nella finale contro la Jugoslavia ed ha perso per 3-0, conseguendo il settimo posto.

A Montagnano Romano

La «giornata della bicicletta»: un successo

SERVIZIO

CAMPAGNANO ROMANO — Al termine di due giornate di gare intensamente vissute, la ventiduesima «giornata della bicicletta», indetta dal comitato laziale della Federciclismo e organizzata dal Gruppo ciclistico Campagnano, ha riscosso un vivo successo di partecipanti e di pubblico. Hanno iniziato sabato le categorie veterani cicloamatori e giovanissimi all'interno dell'autodromo di Vallelunga e ieri, sui percorsi diversi attraverso le zone del Viterbese e del lago di Bracciano, è stata la volta degli esordienti, degli allievi e dei dilettanti.

La partecipazione più massiccia (oltre 150 concorrenti) si è avuta per la categoria esordienti. Al termine dei tre giri del difficile circuito locale di tredici chilometri l'ha spuntata il ciociaro Gaetano Cardarilli davanti a Cristofori e a Ricci. Un «tris» ben assortito che non ha tradito le aspettative della vigilia. Il secondo epilogo, nella rapida successione di eventi che ha caratterizzato la mattinata sportiva della cittadina laziale, è stato quello degli allievi che hanno compiuto un percorso di 103 chilometri al posto dei 90 previsti dal programma ufficiale.

Le difficoltà del percorso (un continuo saliscendi) hanno portato alla ribalta il «forestale» Colamartino che ha sovvertito il pronostico che vedeva favoritissimi Gentili e Stefano Natale. E' stata poi la volta degli juniores, una delle categorie più espressive del vivaio laziale. Ha vinto il giallorosso Erminio Olmati, già campione italiano nell'inseguimento individuale su pista e azzurro della strada l'anno scorso. L'atleta di Caprarola ha preceduto il piccolo e generoso Carradori e il siciliano Patellaro. Assenti Petito, Ragusa e Dina, troppo generoso l'azzurro Emilio Natale finito soltanto all'ottavo posto.

Ha concluso la serie degli arrivi la corsa dei dilettanti di prima, seconda e terza serie. Le notevoli difficoltà del percorso (scalata del monte Cimino), l'esigua partecipazione di atleti e la distanza (153 chilometri) hanno reso la gara non molto interessante. Michele De Totto, già campione laziale terza serie, è riuscito ad avere ragione della coalizione del Gruppo sportivo la Nationale e ha piegato quindi la resistenza di Grossi e Cea che si sono dovuti accontentare delle piazze d'onore. Generosa anche la partecipazione dell'azzurro della pista Callari, che ha fatto parte a lungo del gruppo dei migliori.

a. v.

A CASTROCARO

Concluso il convegno su «donna e sport»

CASTROCARO — (g.m.m.) Si sono conclusi a Castrocaro Terme i lavori del convegno medico-sportivo «Lo sport per la donna e la donna nello sport» organizzato dalla Commissione Attività Femminile della Federazione Italiana Pallacanestro. E' stata la prima volta in assoluto in Italia che si è affrontato il tema della pratica agonistica femminile, con la complessità dei problemi di ordine tecnico, scientifico, psicologico e sociale a essa legati, e per quanto in modo frammentario e limitato si può dire che gli argomenti siano stati indubbiamente carichi di interesse.

Nei due giorni del convegno dalla tribuna di Castrocaro hanno parlato il professor Igino Terzi, primario ginecologico dell'ospedale Maria Vittoria di Torino, il professor Elio Locatelli, responsabile tecnico della Nazionale femminile di atletica leggera, il dottor Mario Parenti alimentarista della Facoltà di Fisiopatologia della Università di Bologna, il professor Alessandro Salvini, incaricato di psicologia all'Università di Padova, la dottoressa Angela Ramello del Centro studi psicologici di Mestre e la cestista azzurra Mabel Bocchi. Nella giornata conclusiva ha relazionato il dottor Eugenio Boccardo sulle pratiche di pronto intervento negli infortuni e ha tratto le conclusioni finali Giancarlo Primo commissario unico del settore squadre nazionali di basket.

Estremamente salutato è risultato il dibattito in sala a testimonianza dell'enorme interesse suscitato da un'iniziativa (della quale dovremo ampio resoconto nei prossimi giorni) che non può e non deve restare isolata.

Nei «mondiali» di karting a Parma

Felice Rovelli casco iridato

SERVIZIO

PARMA — Sulla pista di Fraore, presso Parma, il milanese Felice Rovelli si è riconfermato campione del mondo di karting. Quella dell'italiano è stata una vittoria che ha premiato il pilota migliore, costruita attraverso eccellenti prestazioni nelle prove e nelle qualificazioni e ribadita da tre magnifici successi in altrettante corse di finale.

Le gare che assegnavano il titolo in effetti, almeno per quanto riguarda la prima piazza, proprio per la supremazia di Rovelli, non hanno avuto storia in quanto netto è stato il dominio del diciottenne pilota italiano. Nella prima manche Rovelli è partito ed è rimasto in testa dall'inizio alla fine mentre alle sue spalle si accendeva il duello per la piazza d'onore che andava all'inglese Allen.

Rovelli imponendosi nella gara successiva — la più spettacolare e combattuta della giornata per i continui cambiamenti di posizione — si assicurava il titolo così come l'inglese Allen la piazza d'onore. Sfortunata la prestazione di De Cesaris, il quale all'ultimo giro è stato costretto ad abbandonare quando occupava il secondo posto e ciò gli ha impedito di andare oltre la pur dignitosa quita piazza finale.

La terza manche doveva solamente designare le posizioni di rincalzo in quanto già matematicamente sicuri del primo e secondo posto erano Rovelli e Allen. Nonostante ciò i due piloti terminavano ancora una volta nell'ordine mentre, per il terzo posto, lo svedese Larsson aveva la meglio sull'italiano Fabi che a causa di noie meccaniche finiva quarto.

Come si può notare, per l'Italia è un successo non solo assoluto — con Rovelli — ma anche di squadra in quanto i nostri piloti, oltre a occupare tre posizioni nelle prime cinque, sono stati sicuramente i protagonisti delle gare interessanti che hanno divertito il numeroso pubblico accorso a Parma. Tutto ciò ha confermato che in questo sport l'Italia è all'avanguardia sia come mezzi (quasi tutti i propulsori e i telai, anche quelli degli stranieri, sono costruiti in Italia) che come piloti.

g. c. c.

Apartheid: indagine della FILT in Sud Africa

BARCELLONA — L'invio di una delegazione in Sudafrica, allo scopo di esaminare l'evoluzione della situazione sportiva del Paese, e l'adeguamento alle norme del Comitato olimpico internazionale per quello che riguarda i problemi dei giocatori «transessuali», sono state le decisioni adottate ieri dal comitato direttivo della Federazione tennis internazionale riunito a Barcellona.

Il presidente della Filt, Philippe Chatrier, ha precisato che la delegazione si recherà in Sudafrica nel febbraio prossimo e avrà il compito di preparare un rapporto che sarà presentato all'assemblea generale di Londra a luglio.

Nell'«Arc de Triomphe» a Parigi

Alleged-Piggott binomio vincente

PARIGI — Era un «Arco di Trionfo» un poco in tono minore perchè mancavano The Minstrel ed Exceller. E così favorito era il cavallo inglese Alleged e non tanto perchè si trattava di un cavallo irresistibile ma soprattutto perchè montato da quel mago della monta che è Lester Piggott. E Alleged ha vinto davanti a Balmerino.

Un altro dei favoriti era Crystal Palace, un cavallo di proprietà di Guy De Rothschild. Ma Crystal Palace ha dovuto contentarsi della terza moneta. Al quarto posto si è piazzato Dunfermline di proprietà della regina Elisabetta d'Inghilterra.

Lester Piggott è sempre un mago e nonostante le recenti disavventure — gli è stata ritirata la patente per aver attraversato un centro urbano a 130 km. orari — ha vinto brillantemente allungando così con un'altra prestigiosa vittoria la sua splendida carriera di fantino più bravo e più popolare nella storia dell'ippica.

Alleged ha così confermato il bel successo ottenuto nelle Great Voltigeur Stakes sulla distanza di 2.800 metri. Giova ricordare che un «Arc de Triomphe» per quanto depauperato è sempre una grande classica, una corsa cioè che tutti vogliono vincere. Era in gara anche il nostro Orange Bay che tuttavia non è riuscito a figurare come si pensava alla vigilia.

Sui 2800 metri del St. Leger italiano

Un sorprendente Novigrad batte i favoriti a San Siro

MILANO — Grossa sorpresa di Novigrad a San Siro sui 2.800 metri del St. Leger italiano. Sulla lunga distanza sono mancati clamorosamente i favoriti Stateff e Capo Bon, che sono stati preceduti al traguardo anche dal romano Kontiki.

Dopo i ritiri dell'ultima ora di Wale, Jean d'Or e Doctor Dogon, erano rimasti solo in cinque a dare l'assalto ai 22 milioni messi in palio: Kontiki di Antonio Bardini, Stateff di Lady «M», Prestigio della razza della Farnesina, Capo Bon della razza di Vedano, Novigrad della scuderia Viorel.

Sembrava quindi che la corsa dovesse risolversi in un match tra Stateff e Capo Bon, finiti nell'ordine di recente nel Premio Federico Tesio, separati da una lunghezza (fra i due, allora, si era insinuato Rue de la Paix).

Ora si aspettava la rivincita dei tre anni della razza di Vedano, che, a tre settimane dalla prova di rientro, lo si attendeva presumibilmente progredito. Capo Bon invece ha fatto i capricci, ha scartato dopo 800 metri di corsa, si è indispettito e poi non ha reso all'altezza dei suoi mezzi. Stateff, per contro, ha denunciato chiaramente una scarsa attrezzatura al fondo.

Al via è andato al comando Novigrad, davanti a Capo Bon, Kontiki, Stateff e Prestigio. La prima curva viene superata nell'ordine, poi, all'ingresso della dirittura di fronte la battuta a vuoto di Capo Bon. Novigrad intanto accumula lunghezze di vantaggio su Kontiki, Stateff, Prestigio e Capo Bon.

Sulla grande curva aumentano le lunghezze di distacco tra il battistrada e Kontiki che è seguito da Prestigio appaiato da Stateff, in coda Capo Bon. In retta d'arrivo sempre primo netto Novigrad, mentre Kontiki è in chiaro vantaggio su Stateff che tenta di farsi luce.

L'arrivo non presenta però particolari emozioni. Novigrad si impone facile per cinque lunghezze a Kontiki, secondo per due lunghezze su Stateff, finito fiacco. Quarto Capo Bon su Prestigio che è naufragato.

Il vincitore ha coperto i 2.800 metri del percorso in 2'50"4/5.

Le altre corse soon state vinte da Paddy's (Atabai); Croda Alta (Miss Carina); Arnaz (Cidonia); Jimmy Polly. (Tiranno); Son of Sequel (Fielding); Oiderigo (Oltre il Colle).

Valerio Setti

Sci nautico sul Lario

Penalizzato Rixon vittoria a Cassin

LECCO — *(b.b.)* Il lecchese Pier Antonio Cassin ha vinto il primo giro del Lario di velocità nel tempo di 1 ora 41'54" alla media di chilometri 80,184. Il campione d'Europa della specialità 1977 l'inglese Billy Rixon che aveva concluso vittoriosamente il percorso veniva penalizzato del 5 per cento per un salto di una boa e automaticamente dal primo posto passava al secondo.

Diciannove partenti di cinque Paesi su percorso battuto da vento e acque mosse. E' Venini che assume il comando seguito da Rixon, Guido Cassin, il tedesco Becher, l'inglese Coe e Trezzi. Antonio Cassin caduto dopo tre chilometri dalla partenza segue in nona posizione. Alla virata della boa di Como dopo 97 chilometri è al comando Rixon seguito da Antonio Cassin che (come pilota ha il vincitore della cento miglia Giuseppe Todeschini) è riuscito in un arco di 50 chilometri a recuperare lo svantaggio. Posizioni che non mutano fino all'arrivo a Lecco e che poi la giuria rivolta. Al terzo posto si è classificato l'inglese Coe, al quarto il campione di Italia Trezzi, al quinto il tedesco Hans Becher, al sesto il belga Bertels.

totip

PRIMA CORSA
1) BULVON 2
2) ZABAFO 2

SECONDA CORSA
1) LARRA 1
2) EL GRAFO 2

TERZA CORSA
1) VIARRIZ 1
2) AGRATE 1

QUARTA CORSA
1) LAMBRUSCHINO 1
2) GUFIMAN 1

QUINTA CORSA
1) MARMORI 2
2) MINISTRO 1

SESTA CORSA
1) ANNA CHINA 2
2) BLACK VELVET 1

Ai 2 «12» L. 8.639.334; ai 78 «11» L. 221.500; agli 892 «10» L. 10.800.

RUGBY

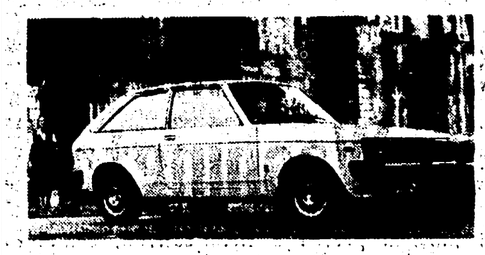
Risultati della terza giornata del campionato italiano di Rugby, serie A:

A Parma: Parma-Amatori Catania 9-6; a Roma: Algida-Brescia 6-0; a Padova: Petrarca-Fiamme Oro 46-6; a Treviso: Metalsarda-Canale 24-0; a Rovigo: Sanson-Ambrosetti 32-7; a Reggio Calabria: Reggio Calabria-Intercontinentale 12-3; all'Aquila: Aquila-Benetton Treviso 28-10 (giocata sabato).

La classifica:

Aquila, Sanson e Petrarca 6 punti; Algida 5; Metalsarda e Intercontinentale 4; Amatori Catania, Fiamme Oro, Brescia, Reggio Calabria e Parma 3; Benetton e Ambrosetti 0; Canale — 1. Brescia e Canale penalizzati di un punto.

motori



Già in vendita in Gran Bretagna il nuovo modello Sunbeam

«Raggio di sole» dall'Inghilterra in Italia la prossima primavera

Un'auto che potrebbe dare filo da torcere alle concorrenti nella categoria intorno al litro di cilindrata - C'è però il problema del numero di unità prodotte - Molto soddisfacenti le impressioni ricavate in una breve prova sulle strade scozzesi

La prossima settimana la nuova Sunbeam comincerà a circolare sulle strade inglesi, poi calerà su quelle continentali e da noi arriverà la prossima primavera in perfetta sintonia tra il suo nome, che significa raggio di sole, e la stagione nella quale verrà commercializzata.

Tra il lancio della Sunbeam e la sua vendita in Italia saranno però così trascorsi sei mesi. Troppi perchè i potenziali clienti italiani se ne ricordino; ma Georges Boyon, amministratore delegato della Chrysler Italia, non sembra preoccuparsene. «Ci sarà modo di rinfrescare la memoria alla clientela» dice. Il problema è un altro: quello che già si era proposto con le Simca 1307-1308.

Quelle vetture ebbero, per usare un'espressione cinematografica, un grande successo di critica e di pubblico ma un relativamente modesto successo commerciale perchè la fabbrica non produceva ad un ritmo sufficiente per far fronte rapidamente alle richieste. Per la Sunbeam rischia di ripetersi la stessa situazione, visto che dagli stabilimenti di Linwood partiranno per l'Italia non più di 1000 macchine al mese.

E' chiaro che se facciamo questo discorso è perchè siamo stati molto favorevolmente impressionati dalla vettura che, apertamente, si presenta in concorrenza con le automobili tipo Fiesta o FIAT 127 a prezzi che, pur senza essere stati ancora fissati, ci assicurano daranno filo da torcere alle case rivali. L'impressione favorevole nasce da un esame statico della Sunbeam — più lunga, più larga, meglio rifinita, più accessoriata — e da una prova di poche centinaia di chilometri sulle strade della Scozia nel corso della quale la docilità della macchina, l'elasticità del motore, la tenuta di strada si sono rivelate tali da annullare l'imbarazzo provocato dalla circolazione sul lato sinistro della strada, dal volante collocato sul lato destro dell'auto e dalla leva del cambio messa a sinistra.

La Sunbeam — con questa vettura la Chrysler ha deciso di rinunciare alla consuetudine di indicare i modelli con dei numeri e quindi la macchina sarà identificata da noi come Chrysler Simca Sunbeam — sarà equipaggiata con motori di tre diverse cilindrate (928, 1295 e 1598 cc) ma in Italia giungeranno soltanto i modelli con i due propulsori di cilindrata inferiore, considerati sufficienti a far fronte alle esigenze del mercato.

A proposito di motori val la pena di ricordare che quello più piccolo è in pratica il collaudatissimo quattro cilindri della Hillman Imp. aumentato di cilindrata, mentre gli altri sono gli stessi che equipaggiano le Avenger. Ciò spiega perchè alla Chrysler U.K. siano riusciti a bruciare i tempi e a realizzare un nuovo modello — condizione per uscire dalla crisi dell'azienda con l'intervento del governo inglese — in soli 18 mesi e spiega anche perchè per la nuova Sunbeam si sia adottato lo schema motore anteriore-trazione posteriore, nonostante si tratti di una «due volumi» a tre porte e 5 posti.

Durante la prova su strada con il modello di minore cilindrata non abbiamo notato nessuna differenza di comportamento rispetto alle tutt'avanti concorrenti; in compenso abbiamo apprezzato la spaziosità dell'abitacolo e la sua luminosità in buona parte determinata dall'adozione di un portellone «tuttovetro» di derivazione Matra-Simca.

Accettabile l'insonorizzazione dell'abitacolo, meno buona la sua ventilazione — almeno per l'uso della Sunbeam in Paesi caldi — per l'assenza dei deflettori che, ci è stato assicurato, saranno però rimpiazzati dalla apertura a compasso dei vetri posteriori.

Risolto molto bene il problema della non eccessiva capacità del bagagliaio con la soluzione — già proposta in altre macchine di ben altre pretese — del sedile posteriore abbattibile a metà che consente di disporre così di tre diversi volumi di carico: 420 - 1210 - 810 dmc.

Della linea della vettura, molto piacevole, anche se ormai consueta, rendono solo parziale testimonianza le fotografie che pubblichiamo. Circa le prestazioni della vettura conviene riferirsi ai pochi dati indicati dalla casa che fissano in 129 chilometri orari la velocità massima per il modello con motore di 928 cc e in 151 chilometri orari quella del modello con motore di 1295 cc (a titolo di informazione ricordiamo che il più potente dei 1600 consente alla Sunbeam di raggiungere i 159 orari).

Per i consumi e per i tempi di accelerazione converrà attendere l'arrivo in Italia dei primi modelli, anche perchè per il nostro mercato è previsto un incremento delle potenze, ferma restando la cilindrata e la velocità massima. Da notare ancora che in Italia le Sunbeam monteranno di serie le cinture di sicurezza ad avvolgimento automatico, il lunotto termico, i poggiatesta, il volante imbottito, il tergivetro a due velocità, oltre alle normali dotazioni.

Nelle foto sopra il titolo: due viste delle nuove Sunbeam. Le dimensioni delle vetture sono: lunghezza m. 3,829; larghezza m. 1,603; altezza in ordine di marcia 1,395.

La vettura ha la carrozzeria dell'«ammiraglia» e un nuovo motore

Con la 20 TS di 2 litri di cilindrata la Renault ha completato la sua gamma

Con una carrozzeria già abbondantemente nota, apprezzata, e in qualche caso imitata — giusto quella della «ammiraglia» 30 TS e della 20 TL — e con un motore completamente nuovo, la Renault ha messo ieri l'altro in commercio in Italia l'auto che ancora mancava alla sua gamma. Si tratta di una due litri che va sotto il nome commerciale di 20 TS e il cui motore è al di sotto dei 2000 cc giusto quel poco (5 cc) che consente di evitare che la vettura sia sottoposta all'IVA del 35 per cento. Ciò ha consentito così alla Renault Italia di fissare per la vettura — compreso il 18 per cento di IVA — un prezzo di 6.726.000 lire. Si tratta di un cifra, per noi almeno, più che ragguardevole, ma che colloca la 20 TS in una buona posizione rispetto alle vetture della concorrenza in questa fascia di cilindrata, fascia che è in costante ascesa e che conta in Italia oltre 60.000 acquirenti ogni anno.

La nuova Renault 20 TS. Con questa vettura la Casa francese conta di rafforzare ancor più la sua posizione in Italia, dove detiene il secondo posto nelle vendite, preceduta, naturalmente con molto distacco, dalla FIAT.

Corrozzeria nota, dunque si diceva, e motore completamente nuovo. Si tratta infatti di un propulsore a 4 cilindri in linea di 1.995 cc di cilindrata in grado di erogare a 5500 giri al minuto una potenza massima di 109 CV DGM e che a 3000 giri offre una coppia massima di 17,25 Kgm. Il suo rapporto di compressione è 9,2 x 1. Si tratta di un superquadro (alesaggio 88 mm, corsa 82 mm) la cui caratteristica principale, come è ormai consuetudine per i motori Renault, è di essere dotato di camicie umide estraibili che offrono il vantaggio — in caso di necessità — di poter revisionare il motore rapidamente e quindi ad un costo contenuto.

La testata, in lega leggera, è del tipo «cross-flow», ossia con l'immissione dei gas nella camera di scoppio da una parte e lo scarico dall'altra, il che assicura una perfetta miscelazione dell'aria con la benzina. Le valvole di aspirazione hanno un diametro di 44 mm e quelle di scarico, di tipo «satellite», e quindi ad elevatissima resistenza, un diametro di 38,5 mm. Le bielle sono in acciaio forgiato. L'albero a came, del tipo a 5 supporti, è realizzato in un particolare tipo di ghisa che offre il massimo di garanzia di resistenza meccanica e di tenuta all'attrito.

Il dispositivo del comando di distribuzione è assicurato da una cinghia dentata che aziona l'albero a camme in testa, con il vantaggio di un funzionamento silenzioso e facilità di intervento in caso di riparazione.

L'impianto di raffreddamento a circuito chiuso comprende una pompa dell'acqua, un radiatore, un ventilatore, un termostato e un vaso d'espansione. La pompa dell'acqua è azionata dalla stessa cinghia che aziona l'alternatore ed è alloggiata nella parte anteriore del motore. Per ottenere che il motore raggiunga rapidamente la migliore temperatura di funzionamento, l'impianto di raffreddamento comprende un termostato situato sopra la pompa dell'acqua che serve a bloccare il circuito in direzione del radiatore a motore freddo e a collegarlo in direzione del motore a motore caldo.

La carburazione è assicurata da un Weber doppio corpo con apertura differenziata, con comando meccanico del secondo corpo che si apre soltanto quando il pedale dell'acceleratore si abbassa oltre una certa posizione.

Alla guida della 20 TS ci si rende subito conto di quanto questo propulsore, oltre che silenzioso, sia elastico e generoso. Con cambio meccanico la 20 TS può superare di 40 km orari il limite di velocità massima previsto dalle nuove norme, il che significa che si viaggia sempre disponendo di una riserva di potenza utilissima in caso di manovre di emergenza.

La Renault 20 TS copre i 400 metri con partenza da fermo e con l'uso del cambio meccanico in soli 18,2 secondi (19,7 con l'automatico). 37,7 secondi (39,4) le sono sufficienti per coprire il chilometro con partenza da fermo.

Oltre che generoso il nuovo motore Renault è anche parco nei consumi, che riportiamo così come ci sono stati forniti dalla casa (tra parentesi quelli ottenuti con il cambio automatico) ricordando che questa trazione anteriore cinque porte, cinque posti pesa a vuoto in ordine di marcia con conducente 1.320 kg.

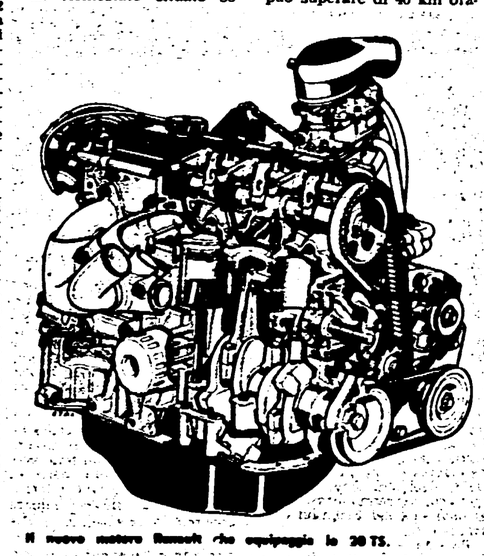
Velocità stabilizzata a 90 km/h litri 7,91 (8,51) per 100 chilometri; velocità stabilizzata a 120 km/h litri 10,41 (10,91); circolazione urbana litri 12,41 (11,41); consumo secondo le norme CUNA litri 9,61 (10,21).

La vettura si manovra molto facilmente grazie al servosterzo ad irrigidimento progressivo, tiene molto bene la strada ed il comfort per i passeggeri è di alto livello. Anche l'equipaggiamento non lascia a desiderare; basti ricordare che la 20 TS monta di serie i vetri azzurrati, gli alzacristalli elettrici, i poggiatesta anteriori, il lunotto termico, il contagiri elettronico, le cinture di sicurezza autoavvolgenti, ecc.

Oltre che l'abitabilità è anche molto buona la capacità di carico, che può passare dai 400 dmc con 5 persone a bordo ai 1500 dmc con i sedili posteriori abbattuti.

Qualche riserva può far sorgere il fatto che su questa vettura non sia stato montato un cambio a cinque marce, ma i tecnici della casa sostengono che — e le cifre dei consumi lo dimostrano — i rapporti del cambio sono tali da consentire l'utilizzazione della vettura in soddisfacenti condizioni di economia.

Durante le prove riservate alla stampa, prima della commercializzazione della nuova 2 litri, è stato fatto notare che in caso di uso prolungato i freni — peraltro efficientissimi e servoassistiti — stridono. E' un fenomeno — dicono alla Renault — provocato dalla durezza di un certo tipo di pastiglie. Saranno sostituite.



Il nuovo motore Renault che equipaggia la 20 TS.

Rubrica a cura di Fernando Strambaci