il campionato di basket

Battendo i bolognesi (89-82) anche la Gabetti in vetta alla classifica

La regia di Marzorati imbriglia la Sinudyne

Ottime le prestazioni di Wingo e Dalla Fiori - Gli ospiti senza Bertolotti

GABETTI: Recalcati (4), Meneghel (3), Della Fiori (20), Tombolato (7), Wingo (29), Lienhard (3), Marzorati (17), Gergati (6). N.e.: Innocenti e Cappelletti. All. Taurisano.
SINUDYNE: Caglieris (8), Antonelli (4), Roche (20), Martini (2), Bonamico (12), Villalta (14), Driscoll (20), Pedrotti (2). N.e.: Baraldi e Pedrotto. All.: Peterson.
ARBITRI: Pinto e Teofili, di Roma.
NOTE: tiri liberi 16 su 27 per la Gabetti, 12 su 17 per la Sinudyne. Spettatori 4 mila circa. Usciti per cinque falli nel secondo tempo: Bonamico al 12' (62 70), Villalta al 15' (70 80) e Wingo al 18' (88-78).

SERVIZIO

CANTU' — La Gabetti ha sbagliato pochissimo, la Sinudyne, invece, ha pasticciato un tantino di più. E così alla fine il tabellone ha premiato i canturini col punteggio di 89 a 82. Lo scontro al vertice ha dunque promosso la Gabetti, catapultandola un gradino sopra in classifica generale, quel tanto che bastava per raggiungere ed appaiare a quota 10 proprio la Sinudyne.

Dicevamo che la Gabetti ha sbagliato meno degli ospiti, i quali, peraltro, possono appellarsi all'indisponibilità di Gianni Bertolotti (bloccato per qualche tempo a causa della distorsione alla caviglia), pedina di fondamentale importanza nello scacchiere biancoverde. Ma anche senza Bertolotti, la Sinudyne ha sciorinato un gioco incisivo, essenziale e senza fronzoli, tanto che alla fine del primo tempo, quando il punteggio la premiava con tre lunghezze di vantaggio (46-43), erano in pochi a scommettere su una ipotetica e fruttuosa riscossa di Marzorati e compagni.

Gli arbitri, infatti, avevano rischiato un tantino troppo e dopo i primi venti minuti di ostilità i canturini erano costretti ad inseguire con Della Fiori e Wingo accreditati di quattro falli ciascuno.

Bisognava rischiare, e Taurisano lo ha fatto. Ha mutato in una «zona» arcigna la difesa individuale ostinatamente ordinata nel primo tempo ed ha buttato nella mischia sia Della Fiori che Wingo. La mossa comportava un rischio notevole, ma il risultato ha dato ragione al vulcanico «Barba-Tau». La sua Gabetti ha pigiato sull'acceleratore, Marzorati ha sfoderato la classe che gli si riconosce da sempre, ispirando in modo invidiabile i compagni di squadra.

La Sinudyne, contro la quale gli arbitri hanno fischiato nel secondo tempo un considerevole numero di falli personali sperando così, e cioè nel peggiore dei modi, di rimettere in equilibrio l'asse della bilancia, non è stata in grado di parare l'affondo ed è colata lentamente a picco. Quando è stato il momento di appoggiare la rimonta, i felsinei si sono trovati con Bonamico a Villalta oberati di falli e a quel punto non sono più bastati i canestri dell'ottimo Roche e del solito Driscoll a ribaltare la situazione.

Marzorati ha duellato con John Roche, una guardia di 190 centimetri in possesso di numeri davvero eccezionali, vincendo il confronto diretto (anche se il freddo americano ha spanierato con regolarità impressionante) ed ha orchestrato la squadra in modo tale da portar facilmente al tiro gli scatenati Wingo e Della Fiori, totalizzatori rispettivamente di 29 e 20 punti.

Un po' di cronaca non guasta. Le due squadre si sono praticamente equivalse sino al 7' del secondo tempo. Dopo un abbozzo di fuga della Gabetti nelle fasi iniziali (20-14 dopo sette minuti), la Sinudyne ha recuperato il terreno perso tanto da operare al 15' il sorpasso (35-34) per andare poi al riposo col punteggio a suo favore di 46-43.

La ripresa ha sancito la riscossa dei canturini che in quattro minuti hanno totalizzato un parziale di 16-6, passando dal 50 del sesto minuto ad un eloquente 66-56 a metà esatta del secondo tempo.

La Gabetti ha salomonicamente amministrato le dieci lunghezze di vantaggio conquistate con l'impennata di cui si è detto, portando in porto una vittoria che la premia in giusta misura e che le ha permesso di affiancare a quota 10 la Sinudyne. 89-82, il risultato a favore della Gabetti.

Angelo Zomegnan

Prezioso successo della Xerox sulla squadra bolognese (96-86)

La Xerox ringrazia Jura Fernet tradita da Elliot

XEROX: Rodà (4), Guidali (4), Maccheroni (6), Jura (38), Serafini (17), Rancati (12), Lauriski (15), Maggiotto. N.e.: Nenni.
FERNET TONIC: Franceschini (5), Frediani (10), Hayes (19), Bariviera (14), Elliot (14), Anconetani (7), Sacchetti (17). N.e.: De Honis, Gelsomini, Rizzardi.
ARBITRI: Bottari e Guglielmo, di Messina.
NOTE: tiri liberi Xerox 14 su 20, Fernet Tonic 20 su 28. Usciti per cinque falli: Guidali e Jura; fischiato fallo tecnico a Serafini, Rodà ed alla panchina del Fernet Tonic.

MILANO — *Un'autentica ovazione ha salutato l'uscita dal parquet, per raggiunto limite di falli, di Charles Jura, l'artefice primo, con i suoi 38 punti all'attivo, della vittoria della Xerox sul Fernet Tonic. Grazie all'apporto del suo americano-monstre, Guerrieri incasella due punti preziosissimi, e per di più ottenuti con una diretta avversaria, per lo accesso in poule scudetto.*

Detto questo non va dimenticato che seppur la Xerox abbia fatto suo l'incontro per 96-86, le cose non è che siano andate tranquillamente per la formazione milanese. Il Fernet Tonic pur presentando i suoi conclamati americani notevolmente al di sotto di un apprezzabile rendimento, ha avuto la possibilità di aggiudicarsi l'incontro, quando, recuperati i dieci punti di scarto che accusava nei primi quattro minuti dell'incontro, si è portato a condurre per tutto il primo tempo e metà ripresa.

Lamberti al termine se avesse potuto si sarebbe strappato tutti i capelli. I suoi americani lo hanno fatto impazzire. Elliot, un armadione dalle movenze feline, e un po' «crazy», alternando cose bellissime a pause ed errori veramente clamorosi Hayes è molto più essenziale come giocatore, ma con la Xerox non e che di palloni ne abbia visti molti. Guerrieri con opportune variazioni di difesa: ora zona, poi uomo, poi ancora zona, ha chiuso inesorabilmente i due americani di Lamberti.

Nonostante ciò, dicevamo, i bolognesi hanno rischiato di vincere. La Xerox aveva, dal suo canto, un Lauriski alquanto opaco che ha «spadellato» l'incredibile nel primo tempo. Il solo Jura (25 punti all'attivo nella sola prima parte) ha tenuto su la baracca, facendosi aiutare, a sprazzi, per la verità, dal giovane Rancati. Ma la Xerox che al 3' della ripresa era sotto di 12 punti (50-62), ha trovato la concentrazione e la carica necessarie per raggiungere prima e staccare poi i bolognesi. In 7' si passava dal 50-62 per il Fernet Tonic al 73-70 per la Xerox.

Lauriski si ricordava di essere un tiratore infallibile o quasi e Serafini riusciva a far valere la sua mole sotto i tabelloni facendosi un ricco bajfo, sia di Elliott che di Hayes.

Nella concitatissima seconda parte di ripresa, con il Fernet assolutamente incapace di andare a canestro per le «scelleratezze» di Elliot, gli uomini di Guerrieri si esaltavano realizzando da tutte le posizioni. Il solo Bariviera, peraltro acciaccato, causa una distorsione patita nel primo tempo che anzi aveva fatto temere un suo anticipato abbandono del campo, riusciva a dare concretezza agli schemi della sua squadra.

A risultato acquisito Guerrieri faceva ruotare tutti gli uomini a disposizione. Così i vari Maccheroni, Maggiotto, ancora in «castigo» dopo il clamoroso errore che è costato la sconfitta con la Sinudyne, facevano il loro ingresso sul parquet per raccogliere la loro dose di applausi.

Con questa vittoria la Xerox fa un altro passo avanti sulla strada della poule, ma le sorprese non sono un'eccezione, anzi. Il Fernet Tonic, dal suo canto, ha dimostrato che se i suoi due americani, particolarmente Elliot, sono in giornata giusta, non ha da temere nessuno.

Fabrizio Canato

La Mobilgirgi battuta di misura sul parquet di Venezia (93-91)

Neppure il grande Morse regge al forcing Canon

CANON: Gennaro, Carraro (27), Walk (21), Dordei (9), Pieric (4), Silvestri, Giacon (2), Grattoni, Gorghetto (24), Suttle (6).
MOBILGIRGI: Rusconi, Campiglio, Colombo, Zanatta (2), Morse (45), Meneghin (13), Bechini, Pozzati, Bisson (21), Yelverton (10).
ARBITRI: Morelli di Pontedera e Baldini di Firenze.
NOTE: tiri liberi per la Canon 19 su 22, per la Mobilgirgi 21 su 26. Usciti per cinque falli nel secondo tempo Zanatta al 13'43", Suttle al 13'45". Spettatori 4 mila.

SERVIZIO

VENEZIA — I campioni d'Italia sono caduti a Venezia. I lagunari, reduci dall'avere messo strepitosamente e vittoriosamente a soqquadro il campo bolognese del Fernet Tonic (dove caddero Gabetti e la stessa Girgi) dovevano oggi cercare la vigoria e la volontà sufficienti per esorcizzare quei mastodonti che sono Meneghin e i suoi colleghi.

Per raggiungere questo scopo la Canon, che partiva col pronostico contrario, tentava subito di sorprendere i varesini, ma questi, forti di un Morse di eccezionale bravura al bersaglio con una percentuale di 15 su 19 (45 punti segnati alla fine!) riuscivano a controllare i veneziani i quali apparivano in verità un tantino incerti nelle loro manovre e troppo spesso mancavano di precisione al tiro. Il tempo finiva comunque 51-50 per gli ospiti.

Nella ripresa il quintetto locale, incitato a gran voce dai 4 mila e più che gremivano il Palazzetto dello Sport, cresceva di grinta quel tanto che era necessario per mantenere la situazione fluida, in ciò favorito anche dal fatto che Morse era calato un po' di tono. Nelle battute di chiusura si giocava ormai allo spasimo per l'alternarsi delle segnature che davano il vantaggio ora all'una ora all'altra squadra. Nella bengalata finale però la Canon sparava i suoi botti migliori, quelli appunto che le permettevano di bruciare allo sprint i pur bravissimi campioni lombardi.

Marino Marin

74-69 per i romani

La Cinzano si sgretola: via libera per la Perugina

PERUGINA: Masini (8), Lazzari (16), Moore (5), Malaschin (4), Girardi (17), Ricci (1), Tomassi (4), Sorenson (19), Giusti; n.e. Bellini.
CINZANO: D'Antoni (12), Boselli D. (5), Terracini (10), Hansen (10), Vecchiato (12), Bianchi (2), Silvester (18); n.e. Boselli S., Gallinari e Fritz.
ARBITRI: Ugatti G. e Ugatti V. (Salerno).
NOTE: tiri liberi: Perugina 16 su 19; Cinzano 5 su 10. Usciti per cinque falli nella ripresa al 13'20" Silvester, al 16'40" Vecchiato. Spettatori 2.500.

ROMA — Perugina e Cinzano dovevano assolutamente vincere per riabilitare la situazione di classifica non troppo felice.

Si sono affrontate due squadre ambiziose e sfortunate, abbonate negli ultimi turni alle sconfitte con il minimo scarto.

Ma non è stata una bella partita nonostante i cinque giocatori di scuola americana in campo. Il nervosismo, dettato dall'imperativo assoluto di conquistare i due punti, si è riflesso sulla qualità del gioco.

L'allenatore Bianchini per la Perugina ha mischiato le carte nei primi minuti lasciando in panchina Sorenson e Tomassi. La mossa è stata felice vista la cattiva condizione dei due elementi.

La sua squadra ha marciato a pieno regime solo nelle prime battute. I padroni di casa, dopo essere passati chiaramente a condurre (21 a 14 al 10'), sono calati nettamente di tono consentendo a Silvester di segnare a ripetizione.

I romani venivano raggiunti al 15' su 29 a 29 e gradualmente staccati. I milanesi utilizzavano la maggiore utilità dei lunghi Terracini e Vecchiato imbrigliando l'americano Moore sotto canestro.

La Cinzano resisteva fino al 15' della ripresa, poi si agretolava perchè perdeva per cinque falli Vecchiato e Silvester, i suoi più assidui marcatori.

La Perugina così dilagava in un finale aspro e seppo di episodi contestati, scacciando la minaccia di crisi.

Vittoria del Brill: 84-82

Negli ultimi minuti Ward affonda la Pagnossin

BRILL: Ferello, Ward (22), Romano (12), Serra (4), Giroldi (25), Puidokas (14), Lucarelli (6). Non entrati: Exana, De Rossi, Urbano.
PAGNOSSIN: Savio (16), Garett (17), Sore (9), Ardesai (6), Laing (18), Flebus (8), Bruni (8). Non entrati: Puntin e Antonucci.
ARBITRI: Filippone e Cagnano di Roma.

DAL CORRISPONDENTE

CAGLIARI — *Seppur nettamente battuto sul piano tecnico, il Brill ha saputo sopperire con l'agonismo e far sua una partita che a cinque minuti dalla fine — con i cagliaritani distanziati di dieci punti — sembrava irrimediabilmente persa.*

Dopo aver condotto per i primi dieci minuti, ancorchè col minimo scarto, la squadra di Rinaldi ha dovuto cedere il passo agli uomini di Benvenuti che per quanto a disagio nei rimbalzi (25 a 16 per il Brill nel primo tempo) dettavano legge in attacco con una percentuale di tiro globale che superava il 50 per cento.

Fortuna per il Brill che all'iniziale imprecisione dei suoi americani faceva riscontro la superba prova di Giroldi (11 su 13 nel tiro e 10 rimbalzi) e di Romano che, liberato dal complesso di De Rossi, relegato in panchina da una fastidiosa lombalgia, ha saputo imporsi per tutta la gara sia nell'impostazione del gioco che nelle conclusioni (6 su 10). La prima frazione si chiudeva con la Pagnossin in vantaggio di 3 punti (45-42). Nella ripresa, approfittando degli errori dei cagliaritani, Savio e compagni aumentavano il vantaggio che però, forse peccando di presunzione, non hanno saputo amministrare saggiamente.

Rinaldi rimetteva allora in campo Ward che negli ultimi cinque minuti con una serie positiva nel tiro, ricuperando palloni e catturando rimbalzi in attacco, si ergeva a protagonista assoluto offrendo ai suoi compagni l'insperata vittoria.

Rogelo Rossi

Stevenson ritorna al ring con un ko

L'HAVANA — Il cubano Teofilo Stevenson, medaglia d'oro nei pesi massimi a Monaco di Baviera e a Montreal, è tornato vittoriosamente sul quadrato dopo un lungo periodo di riposo causato da gravi ustioni riporte l'agosto scorso in un incidente nella propria abitazione.

Stevenson ha battuto il connazionale Ricardo Avila per K.O.

Risultati e classifiche

Risultati e classifiche del campionato maschile di pallacanestro dopo la sesta giornata del girone di andata:

A-1: Alco-Emerson 89-79, Brill-Pagnossin 84-82; Canon Mobilgirgi 93-91; Gabetti-Sinudyne 89-82; Perugina Jeans-Cinzano 74-69; Xerox-Fernet Tonic 96-86.

CLASSIFICA

Sinudyne e Gabetti 10; Mobilgirgi, Xerox, Pagnossin e Canon 8; Brill e Fernet Tonic 6; Perugina Jeans 4; Alco e Cinzano 2; Emerson 0.

A-2: Althea-Jollycolombani 91-70; Mecsp-Chinamartini 81-78; Pinti Inox-Vidal 88-65; Sapori-Eldorado 101-86; Scavolini-Gis Partenope 88-75; Mobiam-Hurlingham 94-80.

CLASSIFICA

Althea 12; Sapori 10; Jollycolombani e Mecsp 8; Pinti Inox, Hurlingham e Mobiam 6; Chinamartini, Eldorado e Gis Partenope 4; Scavolini e Vidal 2.

motori

Una nuova berlina dell'Alfa Romeo

Torna la «Giulietta» ma con la linea a cuneo

La vettura è all'altezza della fama del modello da cui ha preso il nome - Due cilindrate - Le prestazioni e i prezzi

Dopo 22 anni torna la «Giulietta», una delle macchine più famose dell'Alfa Romeo. La scelta del nome per questa nuova berlina a quattro porte, cinque posti, motore anteriore e trazione posteriore dovrebbe suonare di buon auspicio, visto il successo che la «Giulietta» ebbe nei primi anni del dopoguerra. Ma sarebbe avventato, in questi anni di difficile concorrenza, affidarsi soltanto agli auspici e in effetti la Casa di Arese si è affidata soprattutto alla sostanza, lanciando sul mercato — la commercializzazione è già cominciata — una vettura al di sopra dei 1300 cc di cilindrata quel tanto che basta (1357 centimetri cubi e 95 CV a 6000 giri) per consentire di viaggiare in autostrada alla velocità di 140 chilometri.

La nuova «Giulietta» 1.3/1.6 vista di fronte e in trasparenza.

La sostanza, sia per il modello base che per quello, offerto in alternativa, con motore di 1570 cc e 109 CV a 5600 giri, è rappresentata da una meccanica già largamente e positivamente collaudata con l'Alfetta — sistema Transaxle e quindi gruppo frizione-cambio in blocco con il differenziale per assicurare una perfetta ripartizione dei pesi, ponte De Dion — da un livello di abitabilità e di confort più che soddisfacente, anche se la capacità del bagagliaio è ridotta a 420 litri e da una carrozzeria che ha il pregio indiscutibile di risultare inconfondibile in un momento in cui, per ragioni sicuramente validissime, tutte le automobili sembrano essere state disegnate dalla stessa mano.

Proprio sulla linea della vettura, nel corso della breve prova alla quale ci è stato dato di sottoporla, si sono avute le più accese discussioni. Per noi — le foto ci sembrano confermarlo — l'Alfa Romeo ha fatto centro soprattutto sulla linea della nuova «Giulietta», un «cuneo» che non perde di grazia e di originalità e che, per di più, consente finalmente di «vedere dove finisce la macchina», caratteristica particolarmente apprezzabile durante le manovre di parcheggio in retromarcia, oltre che durante la guida.

A proposito di guida va detto subito che la «Giulietta» non richiede periodi di assuefazione. Basta mettersi al volante per trovarsi a proprio agio in un ambiente confortevolissimo sia per gli allestimenti, sia per la abilità con la quale i tecnici dell'Alfa sono riusciti a insonorizzare l'abitacolo. La guida è molto precisa, l'auto tiene perfettamente la strada anche su percorsi tormentati più congeniali alle trazioni anteriori, i freni (a disco) sono eccellenti e le prestazioni sono degne della tradizione Alfa.

Basta, a questo proposito, ricordare che, nonostante il motore sia stato ampiamente ritoccato per ridurre i consumi e che anche nei rapporti adottati si è tenuto conto del prezzo della benzina, le capacità di accelerazione della «Giulietta» sono di tutto rispetto: 32,2 secondi per percorrere il chilometro con partenza da fermo per il 1300; 33 secondi per coprire da fermo il chilometro con il 1600.

La «Giulietta» base può raggiungere la velocità massima di 165 chilometri orari; quella con motore di 1,6 litri supera i 175. Si tratta, come si sa, di velocità ormai puramente teoriche, a meno che non si giri su un autodromo, ma valgono a dimostrare quali siano le possibilità della vettura che, con i limiti di velocità, dispone di una riserva di potenza eccezionale, mentre i consumi normalizzati sono adeguati ai tempi: 1 litro di carburante per percorrere, alla velocità costante di 100 chilometri orari, 13,3 chilometri.

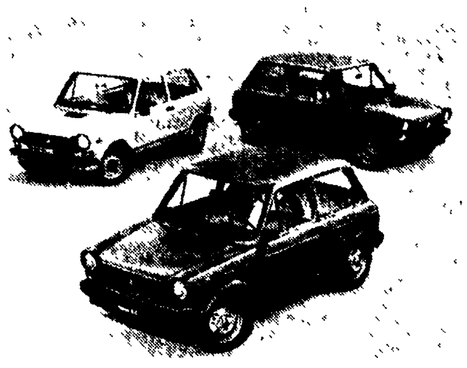
Naturalmente la «Giulietta» non è del tutto priva di pecche. La principale, per noi almeno, è rappresentata dal prezzo che pur essendo, come usa dire, «concorrenziale» è pur sempre di 6.500.000 lire (compresa l'IVA del 18%) per il modello base e di circa 6.700.000 lire per il modello con motore di 1,6 litri. C'è poi da notare la pertinacia con la quale i progettisti, pur attenti ad assicurare il massimo confort di guida, continuano a trascurare le esigenze dei fumatori — collocando il posacenere in una posizione disagevolissima e continuando a installare un accendisigari inutilizzabile a macchina ferma — anche in una macchina della quale si vantano le 12 bocchette di aerazione che assicurano una portata d'aria di 6500 litri al minuto.

Ma queste, così come la scarsa visibilità diurna dell'orologio digitale o come la foggia discutibile del volante, sono piccole pecche (anche nel cambio a 5 marce abbiamo notato una riprovevole pertinacia alle impuntature e alle vibrazioni) rispetto ad una macchina che, pur nella sua compattezza (è lunga complessivamente 4 metri e venti) assicura una grande abitabilità.

Dopo la vendita di seicentomila esemplari

72 modifiche alle «A 112»

Le differenze tra Normale, Elegant e Abarth 70 HP - Ridotta la rumorosità dell'abitacolo



Le tre nuove «A 112»: in primo piano la Elegant; in secondo piano a sinistra la Normale, a destra l'Abarth 70 HP.

Se non abbiamo sbagliato i conti, la Autobianchi ha apportato ben 72 modifiche alle tre versioni della «A 112» che sta immettendo sul mercato attraverso la organizzazione commerciale della Lancia. Se ciò non basta per parlare di «nuove Autobianchi» è però sufficiente per dire che la vetturetta nata a Desio 8 anni fa ha raggiunto un livello tale di perfezione da garantirle, ancora per un lungo periodo, l'interesse di un pubblico che predilige le automobili di piccole dimensioni ma di una certa «classe».

Che non sia un pubblico poi tanto ristretto è dimostrato dal fatto che, a tutt'oggi, l'Autobianchi ha venduto qualcosa come 600 mila «A 112», delle quali oltre 175 mila sui mercati di esportazione ed è certo che i miglioramenti apportati alla meccanica, alla linea, ai confort, alle finizioni le assicureranno ancora una interessante fascia di mercato, anche se la Casa ha approfittato dell'occasione per ritoccare lievemente i prezzi. Questi ora sono, IVA compresa, di 3.186.000 lire per la Normale, di 3 milioni e 528 000 lire per la Elegant, di 3.894.000 lire per la Abarth 70 HP.

Vediamo, dunque, in che cosa questa serie di «A 112» si differenzia dalle precedenti. Per quel che si riferisce alla meccanica gli interventi riguardano in particolare la Elegant e l'Abarth. La cilindrata della Elegant è passata da 903 a 965 cc — le cilindrate di Normale ed Abarth sono rimaste rispettivamente a 903 e a 1050 cc — e così la potenza del motore è salita a 48 CV a 5600 giri al minuto, con una coppia motrice di 7,3 mkg a 3300 giri al minuto. Per l'Abarth si è deciso di rinunciare al servofreno Hydrovac e di sostituirlo con una pompa tandem a cilindri differenziali che — spiegano alla Casa — assicurando una migliore ripartizione della frenata tra i due assi, consente la riduzione degli spazi di arresto.

Tra le dotazioni di serie la «A 112» vanta ora la pompa elettrica per il lavavetro, l'accendisigari e l'indicatore di inserimento del freno a mano o del livello minimo del liquido dei freni.

Le altre innovazioni riguardano la linea della vettura, l'allestimento, qualche particolare meccanico. Vedremo qui di elencare le più appariscenti o le più importanti.

Nuovo è il frontale, che ora incorpora i fari. Anche la fanaleria posteriore è stata ridisegnata ed è ad andamento orizzontale. I segnalatori di direzione anteriori e laterali sono più grandi e di nuova forma. Di nuova forma pure le prese d'aria sul cofano motore. La linea complessiva della vettura è diventata più «aggressiva» grazie allo spigolo del contorno del tetto, ma la modifica è stata attuata non tanto per motivi di stile, quanto per consentire l'utilizzazione di un padiglione preformato di materiale fonoassorbente che, oltre a ridurre la rumorosità, ha consentito di guadagnare un paio di centimetri nell'altezza dell'abitacolo. L'insonorizzazione è migliorata anche grazie all'adozione di più efficaci sospensioni per il motore e di un comando cambio che riduce le vibrazioni.

Sulla Normale e sull'Elegant la tubazione di scarico ha ora l'uscita a destra. Maggiorato di 10 mm il diametro della frizione, si è intervenuti anche sui sincronizzatori del cambio e sulle valvole di scarico.

Paraurti di resina per Elegant e Abarth, con spoiler all'anteriore, migliorano l'aspetto esterno della vettura che ha anche i fascioni laterali. Trasferita sulla Normale la plancia della Elegant, questo modello e quello Abarth hanno ora una plancia completamente ridisegnata e più ricca di strumenti.

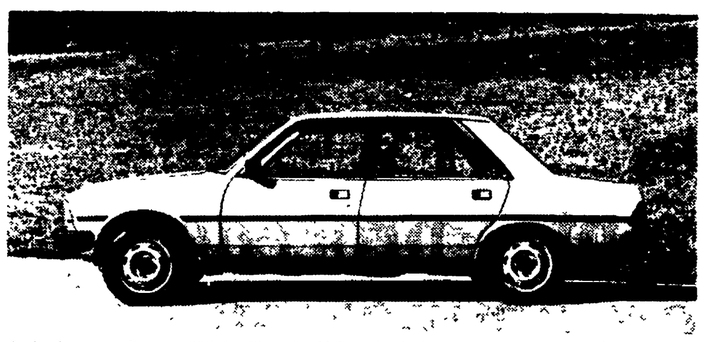
Sono stati adottati nuovi rivestimenti interni, ma quel che particolarmente apprezzeranno i clienti della Casa sono il nuovo disegno dei sedili anteriori, più avvolgenti, e la maggiore comodità del sedile posteriore. Di nuovo disegno su Normale ed Elegant il volante e la leva del cambio. La vettura conserva, e per la Elegant migliora, la sua agilità e lo scatto che dal 1973, con la omologazione della 70 HP, l'hanno fatta ben figurare nelle competizioni sportive.

I tre modelli possono raggiungere le seguenti velocità massime: Normale 135 km/h, Elegant 140 km/h, Abarth 160 km/h.

L'ultima nata della Peugeot

305: sicurezza e economia le sue qualità principali

La carrozzeria ha lo stile Pininfarina e deriva dalla VVS - Ottimi tenuta di strada e confort



Anche la nuova Peugeot 305 ha l'inconfondibile stile di Pininfarina.

VISTO il positivo andamento del mercato e considerata anche la crescente domanda di medie cilindrate, la Peugeot ha realizzato una vettura completamente nuova, la 305, con caratteristiche di linea, prestazioni e comfort tali da garantirle una sicura competitività in questo difficile settore.

La 305 — la si vedrà in Italia in primavera — è una tre volumi, moderna e filante — frutto dello styling Pininfarina — che appartiene alla nuova generazione delle vetture Peugeot. La carrozzeria è direttamente derivata dal VVS Peugeot (Vehicule Synthese Securite) e prevede due zone, una anteriore e una posteriore, d'assorbimento d'urto, un pianale rinforzato da archi di spinta e una traversa supplementare per la protezione dagli urti laterali.

Il cofano anteriore è fissato con tre ganci di chiusura e le quattro portiere laterali sono garantite: grazie alle loro serrature di sicurezza e alle maniglie esterne, non si aprono in caso di urto o di capovolgimento, mentre — sempre in caso di incidente — non rimangono bloccate in seguito a deformazione della monoscocca dato il loro profilo antiurto.

Il serbatoio del carburante trova sistemazione sotto il pianale tra le due ruote posteriori, in posizione molto riparata quindi, e il bocchettone di immissione è realizzato in gomma in modo da garantire la massima sicurezza anche in caso di tamponamenti violenti. Numerosi e importanti accorgimenti in tema di sicurezza, quindi, su questa vettura che ha una discendenza diretta dagli esperimenti compiuti da tutte le più importanti industrie mondiali alla ricerca della «automobile sicura».

Gli allestimenti della 305 sono tre: GL e GR dotati di un propulsore di 1290 cc che eroga 65 CV DIN a 6000 giri/min. e garantisce una velocità massima di 147 kmh, mentre la versione SR dispone di un motore di 1472 cc, più potente ed elastico (74 CV DIN a 6000 giri/min. e coppia max di 11,8 kgn a 3000 giri/min.) che consente anche punte velocistiche maggiori: raggiunge infatti i 153 kmh.

LO SCHEMA costruttivo del motore è identico per entrambe le cilindrate; costruito in alluminio pressofuso è disposto trasversalmente e, sebbene di concezione nuova, non interrompe la continuità derivata dall'esperienza. Come è tradizione della Casa francese non si è puntato alle alte potenze ma piuttosto all'elasticità e alla coppia da cui scaturisce poi un consumo estremamente limitato: ogni 100 km percorsi a velocità stabilizzata di 90 kmh sono necessari 6,5 litri (GL e GR) oppure 6,2 litri (SR); ogni 100 km a 120 kmh il consumo è di 9,1 litri (GL e GR) e di 8,4 litri (SR); sempre per 100 km, però su percorso urbano, la richiesta di carburante resta ancora contenuta, 9,5 litri per le versioni GL e GR e 8,3 litri per la SR.

Come si vede, consumi bassi, specialmente per il modello di cilindrata superiore grazie alle caratteristiche del propulsore leggermente meno spinto dell'altro.

Anche per ciò che concerne la manutenzione la 305 non smentisce le sue doti di economia: sono assenti infatti i punti di ingrassaggio, l'olio motore va sostituito solamente ogni 7500 chilometri e qualsiasi tipo di controllo e regolazione è facilitato dalla presenza di una presa diagnostica che evita lo smontaggio preventivo degli organi meccanici.

La tenuta di strada, il comfort anche su percorsi accidentati e la sicurezza attiva sono garantiti da soluzioni ormai largamente sperimentate e di sicuro affidamento presenti già da molti anni sulle altre vetture della gamma Peugeot. La trazione è anteriore e la trasmissione avviene per mezzo di due alberi dotati di due giunti omocinetici tripodi, di cui uno scorrevole, che aumentano la leggerezza di sterzo, soprattutto alle basse velocità e in fase di manovra. La sospensione anteriore è del tipo Mac-Pherson integrale, con ruote indipendenti, molle elicoidali, ammortizzatori integrati e barra antirollio; la posteriore è a ruote indipendenti, ammortizzatori telescopici, molle elicoidali e barra antirollio.

L'impianto frenante prevede dischi anteriori con pinze Teves e tamburi posteriori a regolazione automatica, comando idraulico a doppio circuito, servofreno con amplificatore a depressione e ripartitore di frenata agente a seconda del carico sui due assi.

IN ULTIMO, ma non certo per importanza, il comfort interno del guidatore e dei passeggeri: veramente notevole, grazie ad una plancia comandi ridisegnata molto curata e completa, ai sedili, allo spazio interno e del baule (464 dm cubici) e agli opzionali come il tetto apribile con comando a manovella o gli alzacristalli elettrici.

La 305 è in sostanza il frutto della nuova «filosofia costruttiva» che vuole macchine robuste, confortevoli e funzionali che permettano di viaggiare con uguale disinvoltura su strade urbane e extraurbane mantenendo consumi accettabili. Va ricordato infine che la Peugeot, esportando il 52% della sua produzione, ha dovuto realizzare un prodotto valido in tutto il mondo: è così che in ben 86 Paesi con diverse legislazioni la 305 mantiene la sua validità, grazie anche alle sue caratteristiche antipollution.

E' significativo comunque come la Peugeot pur presentando questa nuova vettura, che si inserisce nella gamma tra la 304 e la 504, non abbia tolto di produzione nessuno dei suoi già affermati modelli, segno evidente di come essi siano ancor oggi reputati validi e competitivi anche nei confronti dell'ultima nata.

G.C.

Rubrica a cura di Fernando Strambaci