

il campionato di basket

Il derby milanese, nella cornice del Palasport, rilancia gli uomini di Faina (105-95)

Undicimila spettatori applaudono il Cinzano

Silvester il migliore in campo - Per la Xerox, con Jura e Lauriski carichi di falli, tutto è finito a metà ripresa

CINZANO: D'Antoni (1), Boselli (9), Ferrarini (8), Hansen (25), Vecchiato (7), Bianchi (10), Silvester (33). Non entrati: Boselli (17), Guidali (8), Farina (18), Maccheroni (2), Jura (20), Serafini (10), Hansen (12), Lauriski (10), Magliolo. Non entrato: Pampuna. ARBITRI: Capozzo e Filippone di Roma. NOTE: Tiri liberi: Cinzano 13 su 21, Xerox 15 su 24. Primo tempo 59-36. Usciti per cinque falli: Lauriski al 15:20, s.t. Serafini al 15:40, s.t., Hansen al 18:31, s.t. Sostituito al 19:00 circa. MILANO. Tra Cinzano e Xerox ha vinto, al di là del punteggio che ha dato ragione agli uomini di Faina, il basket. Uno dei motivi di maggior spicco di questo derby di ritorno tra le due squadre milanesi era il trasferimento, per la prima volta in campionato, dal vetusto, e il caso di dirlo, Palalido, al modernissimo Palazzo dello sport, concepito, ed anche qui è bene sottolinearlo, per il ciclismo.

Per questa occasione per venire se ne era parlato di Milano, al solito ricevimento ai richiami del grande basket, avrebbe consacrato con una massiccia presenza, il definitivo exploit della pallacanestro milanese ed italiana in generale. Così è stato, il grande spettacolo stipato sulle tribune del Palazzo dello sport hanno suggerito uno spettacolo di prim'ordine con il derby tra il Cinzano e la Xerox. Le due formazioni milanesi

si hanno offerto un basket veramente spettacolare che ha giustificato in tutto e per tutto l'ardita decisione presa dal Cinzano, società ospitante. Due cose rimarranno impresse di questo importante e storico derby: il magnifico colpo d'occhio offerto dal pubblico sulle tribune ed il magnifico primo tempo disputato dal Cinzano e classificato tra i migliori spettacoli di basket visti in Italia da un paio d'anni a questa parte. Le ex «scarpette rosse», desiderose in tutto e per parte di riscattarsi dall'imprevisto scivolone patito a Bologna con il Fernet Tonic, sono scese sul parquet decisamente e concentratissime. Con un'attenta difesa ad uomo, e con uno splendido marcatore d'anticipo effettuato su Jura, il Cinzano è riuscito a staccarsi riuscendo a sfruttare al meglio la calda mano di Paolo Bianchi. Al 3° siamo già 14-4. Qui inizia lo show di Mike Silvester. Guerrieri cambia un cambio, immettendo alla difesa individuale alla zona 1-3-1, la Xerox sperava di rilanciare il ritmo. Ed in un quarto, notoriamente ostico ad attaccare la difesa schierata. Ma Silvester, come anticipato, era assolutamente inarrestabile. L'americano naturalizzato italiano di Faina, ha imperver-

sato offrendo un saggio della sua classe. Dopo aver sbagliato i tre tiri offertigli, durante l'attacco, per un fallo subito in attacco, Silvester si produceva in un clamoroso 9 su 10 nel 20' che frustrava la determinazione a chiudere le speranze di una Xerox, un tantino incredula di fronte a tanta precisione. Lauriski, invece, i suoi primi due punti al 16'. Il che è tutto dire per un tiratore come lui. Incredulità anche in Guerrieri che ha mantenuto la squadra a zona per un buon quarto d'ora. Quando la Xerox ripassava ad uomo era troppo tardi. Di questa partita per molti versi eccezionale, va ricordato l'ottimo 11 su 21 di Silvester al tiro a cui ha fatto il verso Farina, con un altrettanto pregevole 8 su 11. Fabrizio Canato

Resultati e classifiche SERIE «A1»: Tonia 75-74; Perugia 88-83; Gabetti 88-82; Milano-Pagnossin 101-82; Cinzano-Xerox 105-95. CLASSIFICA: Moleirats, Gabetti e Soudone 22; Cinzano 16; Perugia 16; Pagnossin 11; Canon 12; Fernet Tonic 10; Brill 8; Alco 7. SERIE «A2»: Mecap-Jolly-Columbiani 71-73; Hurlingham-Eldorado 96-95; Altea-Pinia 100-85; Sapori-Mobian 82-76; Chianurini-Seavolli 95-89; Vidal 6; Gio 4. CLASSIFICA: Altea 26; Sapori e Mecap 20; Pinia Ines e Jolly 17; Chianurini 16; Hurlingham 12; Seavolli 10; Vidal 6; Gio 4.

Incredibile rimonta dei bolognesi (84-76) ai danni della Pagnossin

Antonucci spreca tre tiri liberi L'Alco vince nei supplementari

Il giovane pivot goriziano tradito dall'emozione ad un solo secondo dal termine - Cummings miglior tiratore

ALCO: Sarrà, Orlandi, Casanova (2), Cummings (33), Biondi (2), Ferro, Valentini (11), Raffalli (10), Benelli (21), Antonucci (4). PAGNOSSIN: Savio (16), Garret (14), Sora (2), Ardelli (12), Fortunato, Laing (24), Fiumi (2), Antonucci (2), Bruni (4).

un fallo ai bolognesi. Dalla pallanuoto della Pagnossin, ovviamente, si esula. La vittoria è nelle mani di Antonucci che dà il definitivo colpo ai liberi. Il giovane atleta però non regge a tutte le responsabilità che le circostanze gli hanno affidato: mani e gambe che gli tremano e ne tre volte consecutive non riesce a fare centro. La botta a questo punto è tutta la Pagnossin ad incassarla. E come se fosse in calata. Così i bolognesi, galvanizzati, non si fano

non sfuggire una partita che avevano avuto in pugno per tutto il primo tempo. Così basta il primo supplementare per darli definitivamente ragione: 84-76. Un finale al cardiopalma quanto, ma c'è da dire che, in completo, l'intero spettacolo anche se per alcuni tratti si è trasformato in una bolla, non ha annoiato, anzi. I motivi per giustificare una così alta tensione in campo erano, per entrambe le squadre la vittoria era obbligatoria. I bolognesi volevano salire la classifica e i goriziani restare nel giro della «poule» finale. Ora i goriziani hanno di che pentirsi per l'occasione più unica che rara che gli è scappata dalle mani, ma le loro autoreticchie dovrebbero invece concentrarsi sul gioco che propongono. La manovra è la più delle volte è caratterizzata da schemi incerti, affidati alla spontaneità e allo stato di grazia di Garret, Laing e dell'estroso playmaker Savio. La Pagnossin infatti ha sprecato un sacco di occasioni, specie nella ripresa quando l'Alco, dopo un primo tempo giocato alla «grande», aveva incominciato a perdere colpi. I colpi fino a quando l'Alco, dopo un primo tempo giocato alla «grande», aveva incominciato a perdere colpi. I colpi fino a quando l'Alco, dopo un primo tempo giocato alla «grande», aveva incominciato a perdere colpi.

spinge sull'acceleratore. Raffalli dirige i suoi compagni e Benelli si incarica di realizzare da ogni posizione fino a che il vantaggio si stabilizza sulla quindicina di punti. Garret e soci però non demordono e, punto dopo punto, vanno costruendo la loro vittoria. A 25 secondi si arrende l'Alco ma in barca sbagliando incredibilmente i tiri liberi. A due minuti dalla fine, i goriziani restano nel giro della «poule» finale. Ora i goriziani hanno di che pentirsi per l'occasione più unica che rara che gli è scappata dalle mani, ma le loro autoreticchie dovrebbero invece concentrarsi sul gioco che propongono. La manovra è la più delle volte è caratterizzata da schemi incerti, affidati alla spontaneità e allo stato di grazia di Garret, Laing e dell'estroso playmaker Savio. La Pagnossin infatti ha sprecato un sacco di occasioni, specie nella ripresa quando l'Alco, dopo un primo tempo giocato alla «grande», aveva incominciato a perdere colpi. I colpi fino a quando l'Alco, dopo un primo tempo giocato alla «grande», aveva incominciato a perdere colpi.

Le altre partite

Mobilgirgi 75 Canon 82 Fernet Tonic 74 Sinudyne 101

EMERSON: Ruscaglia (2), Gualeo (4), Sibbi (9), Natali (10), Carcano (15), Marzotti (22), Gerzani (13). Non entrati: Marzano, Montini, Compagnoni. GABETTI: Della Flora (15), Meneghini (24), Wimpio (10), Licchese (8), Marzotti (22), Gerzani (13). Non entrati: Bertazzini, Cappellotti. ARBITRI: Vitolo e Duranti di Pisa. NOTE: Tiri liberi: Emerson 22 su 30, Gabetti 22 su 31. Usciti per cinque falli: Sibbi 8' del secondo tempo. Spettatori 400.

BRISBANE - Gli italiani Carlo Grippio e Gabriella Doris si sono classificati terzi rispettivamente nelle gare dei 1000 e degli 800 metri della riunione internazionale del Brisbane, debutto della loro tournée australiana. Nella gara del mille, vinta dal neozelandese Walker in 2'25", con l'australiano Hugham e spalla, Grippio ha corso in un mediocre 2'27". Al trentatavo modesto il tempo della Doris, 1'11", nella prova degli 800 metri dalla statunitense Mary Decker in 2'05"3 davanti all'australiana Wright (2'08"7).

Giuliano Musi Grippio e la Doris terzi in Australia

Emerson 82 Gabetti 88

Perugina 89 Brill 83

PERUGINA JEANS: Lazzari (22), Masetti (12), Giardini (11), Masini. Non entrati: Giusti, Bellini, Lorenzini. BRILL: Ferrillo (10), Serra (6), Giordani (6), Ward (33), Palfidax (24), De Rossi (21), Lucarelli. Romano. Non entrati: Esana, D'Arbano. ARBITRI: Giordani di Udine e Zanoni di Gorizia. NOTE: Tiri liberi: Perugina 7 su 10, Brill 9 su 14. Nessuno uscito per cinque falli. Spettatori 2.500.

Altri risultati: 100 e 200: Narrcott (Aust.) 10"3 e 20"6; 400: Mitchell (Aust.) 46"3; 800: Moorcroft (GB) 1'50"7; 1.000: Coughlin (Irl.) 2'04"6; Femminili: 100 e 200: Denise Robertson (Aust.) 11"3 e 22"3. Deludenti gli olimpionici Lasse Viren (Fin.) e Irena Szewinska (Pol.), non classificati il primo nei 3000 metri e quarta la polacca nei 400 metri.

Netta vittoria nel premio Epifania a Tor di Valle

Atollo: promosso a pieni voti

ROMA - Una corsa dieci volte milionaria (il premio Epifania, m. 1000) era al centro del convegno di troto di ieri all'ippodromo romano di Tor di Valle, ed era una corsa atlessa non solo per la ricca moneta (cinque milioni e mezzo al vincitore) ma anche dal lato tecnico perché costituiva un valido esame per Atollo (ottimo allievo di Carlo Bottoni) che doveva vedersela con alcuni «importati». Soprattutto atteso era il suo confronto con Justacchini, vanta ha corso in 1'15"4 al

chilometro e che vanta lo stesso padre (Aures) di Timothy Tim e Top Hannover. Atollo ha superato a pieni voti l'esame vincendo (in 1'16"7, suo record personale) per un pelo davanti a Dargun e Quaker Ross. Justacchini, evidentemente, non si è ancora ambientato. A Napoli, dov'è finito alla scuderia Teresa, ne dicono un gran bene. Se sono rose fioriranno. In programma a Tor di Valle anche due corse Totip; la prima, il premio Gasparre, è

stata vinta da Baulado su Bischerio e Equipage; la seconda, il premio Baldassarre, ha visto Vulpera strecciare davanti a Syren e Negrino. Prima corsa: 1. Pedavana, 2. Fascio, V. 34; P. 22,17; Acc. 36. Seconda corsa: 1. Cordon Bleu, 2. Edanger, 3. Zapattilla, V. 41; P. 12,18,21; Acc. 92. Terza corsa: 1. Reinless, 2. Uhuru, V. 63; P. 25,98; Acc. 391 (per le sole corse scatta il massimo di 310). Quarta corsa: 1. Fiteg, 2. Nobilita, 3. Zudema, V. 31; P. 12,12,13; Acc. 42. Quinta corsa: 1. Baulado, 2. Quicorta, 3. Equipage, (Negrino e Cot non hanno corso). V. 12; P. 11,12,13; Acc. 47. Sesta corsa (Premio Epifania, m. 1000): 1. Atollo, 2. Dargun, 3. Quaker Ross, V. 23; P. 14,41; Acc. 169. Settima corsa: 1. Vulpera, 2. Syren, 3. Negrino, V. 25; P. 18,35,7; Acc. (gruppi 3-6) un americano che in Pensilvania.

La validità della Simca 1000 è confermata dal fatto che solo nel 1976, 15 anni dopo la presentazione, la Simca 1000 ha subito una modifica alla sua meccanica, e di questa natura, si parla di modifiche di dettaglio, non di sostanziali. La Simca 1000 è un'automobile che ha resistito in linea d'epoca, pur differenziandosi da altri modelli, pur differenziandosi da altri modelli, pur differenziandosi da altri modelli.

motori

Anche se non nasce più in Germania

Due giornalisti e un ex corridore

Il «Maggiolino» non va in museo

Continuerà ad essere costruito in Messico e verrà importato in Europa

Fanno il giro del mondo su un Fiat 75 PC 4x4

Già percorsi 80 mila chilometri - Ma solo ora sta per cominciare la parte più impegnativa del viaggio

Con l'inizio dell'anno nuovo gli stabilimenti Volkswagen di Wolfsburg hanno cessato del tutto la produzione del «Maggiolino». Cambiati gli stampi delle presse, ora sulle catene di montaggio scorrono soltanto i nuovi modelli Volkswagen: la Golf, la «Passat». Ma il «Maggiolino» non è morto, non diventerà un pezzo di museo. In Germania gli esperti del mercato automobilistico assicurano anzi che avrà ancora vita lunga. Lo stabilimento della Volkswagen messicana, a Puebla poco lontano da Città del Messico, continuerà a produrre «Maggiolino» e forse anche gli stabilimenti in Brasile e in Sud Africa. Dal Messico, la vettura popolare continuerà a raggiungere i mercati europei. Un primo contingente di 1700 «Maggiolino» è stato esportato proprio in questi giorni nel porto di Amburgo. Altri 12 mila arriveranno nel corso dell'anno, destinati oltre che alla Repubblica federale, all'Austria, all'Italia, alla Svizzera e al Benelux. Lo stabilimento messicano produce circa 150 «Maggiolino» al giorno e un terzo circa della produzione è destinato ai paesi europei. Il tipo prodotto a Puebla è quello classico, il 1200 L, con il famoso motore da 34 HP a 3000 giri al minuto, 4 cilindri raffreddati ad aria, velocità 155 chilometri l'ora, 22 secondi per raggiungere i 100 chilometri, peso complessivo dell'automobile 780 kg., capacità di trasporto 430 kg. Il prezzo di vendita in Italia è di 1.100 milioni. La pubblica federale (comprensive le tasse) sarà inferiore ai 900 milioni.



Due giornalisti milanesi, Lino e Daniele Pellegrini, padre e figlio, stanno compiendo il giro del mondo in camion. In compagnia dell'ex corridore automobilistico dilettante Cesare Gerolimetto, al volante di un'autocarro Fiat 75 PC 4x4, un veicolo a trazione integrale particolarmente adatto alla marcia fuoristrada e ribattezzato, per l'occasione, Antonio Pigafetta, in onore dello storiografo vicentino che compì la prima circumnavigazione del globo nel XVI secolo.

Le indagini di mercato dicono che il «Maggiolino» è ancora appetibile. E' di moda avere un'auto che sia pratica e che sia economica. VW. Ma non è soltanto una questione di moda. Gli acquirenti ne apprezzano la silenziosità, la spaziosità, la facilità di manutenzione, la ricerca come seconda vettura, la spinge sull'acceleratore. Raffalli dirige i suoi compagni e Benelli si incarica di realizzare da ogni posizione fino a che il vantaggio si stabilizza sulla quindicina di punti. Garret e soci però non demordono e, punto dopo punto, vanno costruendo la loro vittoria. A 25 secondi si arrende l'Alco ma in barca sbagliando incredibilmente i tiri liberi. A due minuti dalla fine, i goriziani restano nel giro della «poule» finale. Ora i goriziani hanno di che pentirsi per l'occasione più unica che rara che gli è scappata dalle mani, ma le loro autoreticchie dovrebbero invece concentrarsi sul gioco che propongono. La manovra è la più delle volte è caratterizzata da schemi incerti, affidati alla spontaneità e allo stato di grazia di Garret, Laing e dell'estroso playmaker Savio. La Pagnossin infatti ha sprecato un sacco di occasioni, specie nella ripresa quando l'Alco, dopo un primo tempo giocato alla «grande», aveva incominciato a perdere colpi. I colpi fino a quando l'Alco, dopo un primo tempo giocato alla «grande», aveva incominciato a perdere colpi.

Nel 1944 la Volkswagen venne ridotta a un cumulo di rovine dai bombardamenti aerei. Subito dopo il crollo del nazismo venne rinata la produzione del nuovo stabilimento a Wolfsburg e 10 anni dopo, nel '55, per le strade dell'Europa circolavano già un milione di «Maggiolino». Il massimo della produzione venne raggiunto nel 1971, assai bene al di là di quanto si potesse immaginare. Ma il «Maggiolino» ha percorso altri 30 mila chilometri attraversando il continente da Ovest verso Est e viceversa, passando per i deserti di Simpson, Gibson e Great Victoria. Raggiunta via mare Città del Capo in Sudafrica, il camion ha risalito il continente attraverso Zambia, Tanzania, Camerun e Tunisia. Altra traversata in mare è stata a Genova, per le feste natalizie. Da Genova il Pigafetta è stato imbarcato nei giorni scorsi per Buenos Ayres, da dove prenderà il via l'ultima parte, forse la più difficile ed impegnativa del viaggio, che si concluderà fra un anno. Scenderà infatti sulla Terra del Fuoco, effettuerà tutta la risalita delle Americhe fino all'Alaska, poi la traversata di Canada e Stati Uniti fino a New York. Dovrebbe rientrare a Vicenza per il prossimo Natale. Il bilancio del viaggio di questo potente autoveicolo è indubbiamente un gran successo. Sono stati infatti percorsi 80 mila chilometri dei quali almeno la metà di piste stierate e di fuoristrada, sono stati attraversati «i deserti» di Simpson, Gibson, Great Victoria, Kalahari, Sahara, una decina di valichi asiatici sopra i 3.000 metri e circa 6.000 chilometri di piste fuoristrada, piena stagione delle piogge in Australia ed Africa. E nonostante la difficoltà, si lamenta una sola fuoristrada, in India, su asfalto, i pneumatici non sono stati mai sostituiti, si è verificata una usura di strada (fortunatamente senza serie conseguenze) in Australia, ma sotto un diluvio in una pista ai limiti della percorribilità.

La frenata, nella versione 1065 cc, è «lunga», e costituisce l'unico punto debole del veicolo. La versione 1066 GLS, però, che adotta il motore da 1118 cc., sono stati sostituiti i tamburi anteriori e i freni a disco. La frenata è molto buona, la frenata (un po' meno), dolcezza di guida, poca rumorosità. La ventilazione interna, in caso di pioggia e conseguente appannamento dei vetri, è un problema. Nella tratta comunque di dettagli che non inficiano il giudizio complessivo su questa «impalpabile classe della vettura»: l'intero motore montato su cinque supporti, una linea tecnica per una vettura da un litro di cilindrata, vi contribuisce molto.

Tremila chilometri alla guida di un'automobile degli anni sessanta

La seconda giovinezza della collaudata Simca 1000 non si spiega soltanto con un prezzo contenuto

Le caratteristiche positive della vettura francese con motore e trazione posteriori - Come evitare gli «ondeggiamenti» alle alte velocità - Consumi ridotti anche nell'uso cittadino

Non sono molte le automobili che resistono in listino per più di dieci anni, e vengono costruite in alcuni milioni di esemplari. L'evoltersi dei gusti del pubblico, le mutate esigenze tecniche, le variazioni di concorrenza fanno sì che ben poche siano oggi le vetture che sopravvivono. La Simca 1000 è un'eccezione. Nata nel 1961, dopo 17 anni è ancora molto richiesta, ed è tuttora uno dei modelli più venduti della gamma Chrysler-France. La spiegazione del suo successo, e della sua longevità, è comune ad altre due automobili francesi di piccola cilindrata, nate diversi anni fa: la Renault 4 e la Citroën 2CV. Entrambe rispettivamente nel 1962 e addirittura nel 1948. Questi tre modelli, pur differenziandosi per la meccanica, hanno ottenuto fin dall'inizio i favori della clientela per doti preziose: affidabilità, facilità di manutenzione, consumi ragionevoli, e soprattutto basso costo d'acquisto e di manutenzione. In più, tutte erano caratterizzate da un grado di confort superiore alla media delle concorrenti. Impressioni sbagliate, in termini della nostra prova, per una percorrenza complessiva di 3000 chilometri, la 1000 ci ha pienamente convinto: non solo «tira» molto bene la strada, ma anche prestazioni all'altezza di altre più moderne concorrenti, ed una abitabilità sufficiente al trasporto comodo di quattro persone, anche se di taglia forte. La posizione di guida, in particolare, è ben studiata, e consente una razionale sistemazione anche a chi sia alto ben più del m. 1,70: indicato come altezza media degli italiani. E' un pregio difficilmente riscontrabile anche in vetture più grandi e costose di questa Simca. Lo sterzo è morbido e diretto (bastano meno di dieci metri per una volta completa), ottima in città, fin troppo leggera durante la marcia in autostrada dove contribuisce alle alte velocità all'insorgere di un'ondeggiamento in senso tra-



Il più recente modello della Simca 1000 nella versione LS.

La ventilazione interna, in caso di pioggia e conseguente appannamento dei vetri, è un problema. Nella tratta comunque di dettagli che non inficiano il giudizio complessivo su questa «impalpabile classe della vettura»: l'intero motore montato su cinque supporti, una linea tecnica per una vettura da un litro di cilindrata, vi contribuisce molto. La ventilazione interna, in caso di pioggia e conseguente appannamento dei vetri, è un problema. Nella tratta comunque di dettagli che non inficiano il giudizio complessivo su questa «impalpabile classe della vettura»: l'intero motore montato su cinque supporti, una linea tecnica per una vettura da un litro di cilindrata, vi contribuisce molto.

La ventilazione interna, in caso di pioggia e conseguente appannamento dei vetri, è un problema. Nella tratta comunque di dettagli che non inficiano il giudizio complessivo su questa «impalpabile classe della vettura»: l'intero motore montato su cinque supporti, una linea tecnica per una vettura da un litro di cilindrata, vi contribuisce molto. La ventilazione interna, in caso di pioggia e conseguente appannamento dei vetri, è un problema. Nella tratta comunque di dettagli che non inficiano il giudizio complessivo su questa «impalpabile classe della vettura»: l'intero motore montato su cinque supporti, una linea tecnica per una vettura da un litro di cilindrata, vi contribuisce molto.

La ventilazione interna, in caso di pioggia e conseguente appannamento dei vetri, è un problema. Nella tratta comunque di dettagli che non inficiano il giudizio complessivo su questa «impalpabile classe della vettura»: l'intero motore montato su cinque supporti, una linea tecnica per una vettura da un litro di cilindrata, vi contribuisce molto. La ventilazione interna, in caso di pioggia e conseguente appannamento dei vetri, è un problema. Nella tratta comunque di dettagli che non inficiano il giudizio complessivo su questa «impalpabile classe della vettura»: l'intero motore montato su cinque supporti, una linea tecnica per una vettura da un litro di cilindrata, vi contribuisce molto.

Sarà commercializzata negli anni 80

Una nuova utilitaria sovietica

Lente sovietico per le esportazioni automobilistiche Avtoexport ha riferito che tecnici russi stanno lavorando alla messa a punto di un'autovettura «utilitaria» a portello posteriore, interamente progettata e costruita in Unione Sovietica, che sarà destinata a competere con i similari modelli occidentali negli anni '80.

La nuova auto sovietica sarà leggermente più grande della «Mini» della British Leyland e sarà dotata di un motore da 1.000 cc. di cilindrata, di trazione anteriore nonché di carrozzeria a 3 porte e 2 laterali più una posteriore; si tratta in sostanza di dettagli tecnici analoghi a quelli che caratterizzano, tra gli altri, i modelli «127» della Fiat, «Polo» della Volkswagen e «Fiesta» della Ford. Le fonti hanno precisato che la vettura sarà progettata presso il complesso automobilistico di Togliattigrad, sul fiume Volga, ma che non è ancora stato stabilito se essa sarà anche prodotta in tale stabilimento.

La nuova auto sovietica sarà leggermente più grande della «Mini» della British Leyland e sarà dotata di un motore da 1.000 cc. di cilindrata, di trazione anteriore nonché di carrozzeria a 3 porte e 2 laterali più una posteriore; si tratta in sostanza di dettagli tecnici analoghi a quelli che caratterizzano, tra gli altri, i modelli «127» della Fiat, «Polo» della Volkswagen e «Fiesta» della Ford. Le fonti hanno precisato che la vettura sarà progettata presso il complesso automobilistico di Togliattigrad, sul fiume Volga, ma che non è ancora stato stabilito se essa sarà anche prodotta in tale stabilimento.