Sabato a Palermo (con l'argentino Jana) il «mondiale» dei welter-juniors

Un derelitto per Arcari «Rapinato» Tiberia

I dilettanti azzurri disastrosamente battuti a Madrid durante gli «europei» che hanno confermato la superiorità dei pugili dell'Est - Passato e futuro di Adonis Ray, che ha debuttato a Novara

Lo sfidante economico di Bruno Arcari, campione mondiale delle «140 libbre», è il platense Enrique Jana la cui età risulta, oggi, più vicina ai 31 anni che ai trenta. L'età non ha importanza in un asso autentico mentre può diventare determinante in un raccoglitore di ingaggi. Jana non è un perditore, però potrebbe diventarlo sabato prossimo, 26 giugno, nel ring della Favorita a Palermo. Lo potrebbe diventare per rassegnazione e tranquillo vivere. Jana è sbarcato solitario da un «jet» partito da Los Angeles, California. A Fiumicino non c'era la solita banda pubblicitaria, neppure l'impresario Rodolfo Sabbatini salpato per Milano nel tentativo estremo, purtroppo fallito, di convincere Berlini e Lopopolo a battersi nel Vigorelli *in una notte del prossimo luglio.*

Dunque Jana è arrivato a Roma solo, senza manager *nè* trainer, *come si usa con i sacchi da pugni spediti dagli «States» dal sensale Fragetta. Senza dubbio lo sfidante di Arcari troverà da noi un volonteroso «suiveur», però un pugile senza gente sua intorno fa subito pensare ad un diseredato. Enrique Jana dovrebbe arrivare oggi, lunedì, a Palermo. Nel completare la preparazione in palestra lo vedrete lavorare poco mentre a tavola il ragazzo mangerà forte. La sfidante alla «cintura» dei* welter-juniors, *bis, non ha problemi di peso in quanto con le sue normali 135 libbre è un peso* leggero. *Si tratta, quindi, di un nuovo vantaggio per Arcari oltre gli altri dell'ambiente, dell'arbitro, dei giudici, della folla dell'impresario che ha la sua importanza come si è visto in Spagna prima con il «mondiale» di Madrid fra Carmelo Bossi e Josè Hernandez, quindi con «l'europeo» a Barcellona fra lo stesso Hernandez e Domenico Tiberia. Per essere più chiari Bossi pur avendo perduto, di misura, con Hernandez venne salvato da un pareggio che, nel medesimo tempo, salvò gli interessi del suo impresario. La giuria di Madrid era composta da tre meravigliosi Ponzio Pilato. E non aggiungiamo altro, stavolta.*

Il vecchio valoroso Tiberia, che fa il barbiere e l'infermiere a Ceccano, non tiene impresari potenti dietro alle spalle ed il suo pur abile manager Gigi Proietti non ha potuto sventare una rapina già programmata e del tutto immeritata. Difatti dopo i quindici rounds *di Barcellona, validi per la* Cintura *della «154 libbre», l'arbitro inglese George Smith votò l'italiano per 68-67 mentre i giudici Drust della Germania Occidentale ed il francese Ermon assegnarono il verdetto al pugile di casa con un 75-72 (il tedesco) e 73-72 l'altro. Gli spagnoli, bontà loro, hanno scritto che Tiberia meritava il pareggio. Le giurie sono sempre casalinghe, meno casi eccezionali, anche quella di Palermo la vedremo compatta nell'angolo di Bruno Arcari. Il ligure, al pari di Bossi, rappresenta un capitale. Quindi respingerà in qualsiasi maniera l'assalto di Enrique Jana, magari con una squalifica come capitò al francese Renè Roque in Lignano Sabbiadoro il 10 luglio scorso. Siamo dei cronisti, registriamo i fatti accaduti senza cortine fumogene, come purtroppo, si usa da queste parti. Tuttavia a Palermo, tenuto conto del temperamento battagliero di Arcari e di Jana, potrebbe uscirne una battaglia accesa, accanita, sanguinosa giacchè il campione e lo sfidante tengono la ferita facile intorno agli occhi.*

Il pubblico siciliano gradirà, forse questo scontro senza esclusione di colpi. Sull'isola la «boxe» ci arriva di rado malgrado che la più antica e virile delle lotte fra uomini si addica ai suoi figli. Lo straordinario Giuseppe Carrora, alias Johnny Dundee, fu campione mondiale dei piuma, *dei* leggeri, *dei* welter-juniors, *era nato a Sciacca. Oriundi siciliani sono pure Tony Canzoneri vincitore delle «cinture» dei* piuma, *dei* leggeri, *dei* welter-juniors, *e Giovanni Panica, alias Johnny Wilson, inoltre Jake La Motta. Gli ultimi due vinsero il campionato del mondo per i pesi* medi. *La lista, naturalmente, non si ferma qui. Però tutti, Johnny Dundee e gli altri, impararono e praticarono la «boxe» in America mentre la Sicilia non produsse direttamente un grande campione, sia dilettante, sia professionista, malgrado Natalè e Castellini, Giovanni Girgenti e Gulino.*

Dal professionismo al dilettantismo il passo è corto, almeno in Italia, dove non esiste una divisione netta incominciando dai dirigenti federali, dagli arbitri, dalla mentalità, dalle abitudini che prevedono premi in denaro (sottobanco) per le cosiddette «maglie bianche» che, invece, sono «marron», sporche. L'ultimo dilettante diventato professionista è stato Adonis Ray del Ghana, 27 anni, un fisico maestoso che sembra impastato con il bronzo, uno sguardo fiero. Nel 1966, come peso massimo, *prese parte ai* Giochi del Commonwealth *che si svolsero a Kingston, Giamaica. Arrivò alla finale e cedette ai punti a Kini della Nuova Zelanda. Due anni dopo ecco* A Ray, *come lo chiamano nel mondo inglese, presentarsi a Mexico City per la Olimpiade. Rimase subito eliminato dall'idolo locale Joaquin Rocha e la medesima scarsa fortuna l'ebbe nel 1970 durante gli ultimi* Giochi del Commonwealth *disputati nel* Murrayfield Ice Rink *di Edimburgo, Scozia, dove venne battuto nei quarti di finale dal canadese Jack Meda di origine italiana. Adonis Ray vive da qualche tempo a Novara per prepararsi al nuovo mestiere come del resto ha fatto Eddy Blay, il brillante peso* welter *pure del Ghana, in Romagna. L'impresario pugilistico dott. Mornese della* Novara Boxe, *figlio di Edmondo Mornese il centro mediano alessandrino che vinse lo* Scudetto *con la Roma durante la guerra, intende lanciare Adonis Ray ed il suo compagno Peter Asandoh peso* medio. *Venerdì sera i due africani si sono presentati nel* Palazzetto dello Sport *di Novara e siccome sono dei picchiatori hanno liquidato in fretta gli avversari scelti per l'occasione. Sia A. Ray, sia Asandoh, non avranno da noi una carriera pugilistica facile. Come uomini di ring sono già temuti, quindi difficilmente troveranno avversari. Come ragazzi di colore hanno davanti barriere fatte di tabù, di pregiudizi, di razzismo*

Ci sarebbero stati sei casi di doping *a Madrid, durante i campionati europei dilettanti — uno jugoslavo, un francese, un'inglese, un tedesco orientale, un romeno, un greco — mentre l'arbitro italiano Pico ha dovuto fare le valige prima del tempo perchè sospeso dall'AIBA ed infine la spedizione «azzurra» è disastrosamente fallita: solo il peso* welters *Damiano Lassandro, da Bari, ha ricevuto una medaglietta di consolazione. Un premio dovuto, in parte, alla fortunata coincidenza della grave ferita toccata al sovietico Aodrahmanov, un siberiano, che sembrava il più forte, potente ed aggressivo nel ring. Lassandro ottenne così, per ordine del medico, quella vittoria.*

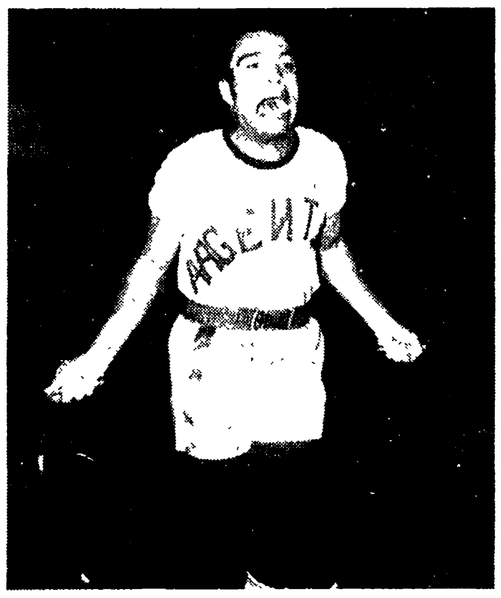
I nuovi undici campioni di Europa dai mini-mosca *ai* massimi *sono:* Gedò *(Ungheria,* Rodriguez *(Spagna),* Badari *(Ungheria),* Tomczyk *(Polonia),* Szczepanski *(Polonia),* Beyer *(RDT),* Kajdi *(Ungheria),* Tregubov *(URSS),* Youtslavicius *(URSS),* Parlov *(Jugoslavia),* Tschernischev *(URSS). Il nuovo successo complessivo della «boxe» orientale ha fatto, naturalmente, strillare i nostri federalotti e certa stampa.*

Non tengono conto i protestanti, che hanno vinto quasi tutti i favoriti e che nei paesi dell'Est il pugilato dilettantistico viene curato con una serietà del tutto sconosciuta da noi dove intorno al presidente Erangelisti esistono il caos, la confusione, la incompetenza, le ambizioni.

L'onorevole presidente, poi, tra dilettantismo e professionismo, mescolato come in un cocktail, *finisce per non capire più niente. Ecco uno degli errori fondamentali della declinante «boxe» italiana, la* promisquità. *A Madrid hanno primeggiato i piccoli discepoli del grande Laszlo Papp mentre i sovietici sono apparsi meno quadrati del solito e quel loro peso medio baltico. Youtslaricius, venne favorito dalle giurie in tre occasioni contro il polacco Syachurski, contro il tedesco orientale Brauske forse il più forte «75 chili» del momento, contro il romeno Nastase, però non tocca proprio agli spagnoli protestare e neppure agli italiani. Gli uni e gli altri hanno arbitri e giudici fra i peggiori del mondo per il loro opportunismo*

D'altra parte per anni, per decadi, prima Mazzia e quindi Toncy Gilardi, maneggiarono disinvoltamente Olimpiadi e Campionati d'Europa, adesso il bastone è passato al polacco Lisowsky, ai sovietici, agli inglesi: ecco tutto. Far girare il solito disco del lamento alla vigilia di Monaco è mentalità puerile. Studiamo invece la situazione, troveremo i nostri errori ed il modo di ripararli.

Giuseppe Signori



ROMA — Enrique Jana si allena in vista del match di sabato a Palermo contro Bruno Arcari.

E' la stagione d'oro del tennis

Per romeni e cèchi rivincite in «Davis»

Semifinali di zona di Coppa Davis, campionati internazionali di Francia a Roland Garros e di Gran Bretagna a Wimbledon, tornei internazionali di Bournemouth, Amburgo, Bruxelles, Beckenham, Manchester, Bristol: è davvero la stagione del tennis; anzi, il *cuore* della stagione tennistica, anche se, in realtà questa, oggi come oggi, tra erba, asfalto, cemento e il legno e l'«uni-turf» delle «indoor», dura 12 mesi su 12.

Gettiamo quindi uno sguardo — non certamente impediti dalla eliminazione della squadra azzurra — sulla 60ª edizione della Coppa Davis. Riferiamo anzi subito come questa edizione si sia, dopo il grigiore iniziale, scaldata parecchio, grazie a certi matches-rivincita proposti dal tabellone. La Davis 1971 non è quella di Laver e di Newcombe, nè quella di Pietrangeli e Sirola o di Lundqvist, Drobny, Asboth, Mottram, Brichant, Washer, Lejus. E' una mini-Davis, se vogliamo restare strettamente ligi ai valori. Anche se l'Europa è in grado di mettere assieme un bel mazzetto di campioni come Kodes, Nastase, Franulovic, Metreveli, Orantes, Goven, Proisy, Panatta, Kary è pur sempre vero che i britannici Taylor e Cox sono «pro» e così lo spagnolo Gimeno e lo jugoslavo Pilic; che Bungert e Kunkhe, dopo il boom dell'anno scorso paiono in fase calante; che Gulyas, ultraquarantenne magiaro dalle sette vite, ha, appunto, più di quarant'anni; che Metreveli è sempre valido ma non ce la fa a risolvere da solo — dopo il quasi ritiro del grande Lejus — i problemi del suo Paese; che i francesi stentano a districarsi sulla priorità dei valori nel mucchietto di quasi-assi che possiedono; che la Spagna non pare abbia trovato il nuovo Santana nel pur bravo Orantes; che i Paesi scandinavi vivono di glorie passate. La fortuna di questa competizione sta, piuttosto, nel fatto che nulla *riesce* a perdere (nonostante la stoltidità di certe azioni dirigenziali di varie federazioni) del suo fascino originario: dal lontano 1900, anno della prima edizione vinta dagli Stati Uniti sulla Gran Bretagna (5-0), la strada percorsa dall'insalatiera di mister Davis è davvero lunga. Si può esser lieti del fatto che il calendario riesca, spesso, a risolvere problemi che gli uomini non *vogliono* o non *possono* risolvere.

Ritorniamo, dopo il servizio del mese scorso nel quale pronosticavamo il trionfo finale degli americani sui romeni, a questa bella competizione mondiale per squadre nazionali. Il tabellone, come avevamo annunciato, ha proposto una serie di incontri-rivincita davvero formidabili: Cecoslovacchia-URSS, Spagna-Francia e Romania-Jugoslavia. I cèchi, nonostante la sconfitta del loro asso Kodes di fronte al vecchio volpone Metreveli, hanno prevalso nettamente (4-1) giovandosi di un Pala agonisticamente assai valido e abile nello sfruttare la mediocrità di Korotkov.

Vendetta completa, comunque, quella dei padroni di casa sui sovietici netti vincitori del confronto dell'anno passato. Mancata invece la rivincita francese sugli spagnoli orfani-Santana. Sono bastati l'avvocato catalano Gisbert e Manolo Orantes a spezzare le illusioni transalpine che i vari Proisy e Dominguez siano atleti maturi o che Jauffret, Barthès e Goven abbiano più classe di quella che realmente possiedono. Rivincita, invece, totale se non con gli interessi dei romeni Nastase e Tiriac sulla formazione jugoslava che li aveva battuti l'anno scorso.

Nel quarto match facile vittoria dei veterani tedeschi sui magiari Gulyas e Baranyi. Ora avremo cèchi e spagnoli nella finale europea del gruppo «A» (la squadra vincitrice incontrerà il Brasile presumibile trionfatore del Messico); e tedeschi e romeni per la vittoria nel gruppo «B».

A conclusione possiamo ribadire il pronostico del precedente servizio: cioè successo americano sulla Romania. E ribadire pure le riserve allora espresse: e cioè che la Davis deve divenire «open», prima che il moltiplicarsi degli equivoci crei guasti irreparabili a questo bellissimo sport.

Remo Musumeci

Sull'erta di Ravoledo

Borlotti guizza nel G.P. Grosio

SERVIZIO

GROSIO, 20 giugno

Imperioso guizzo di Roberto Borlotti, 21enne piemontese di nascita e bergamasco di adozione, sul traguardo del VI Gran Premio Grosio posto sulla ripida erta di Ravoledo. La gara, ottimamente allestita dall'Unione sportiva Grosio, ha visto al via, nel pomeriggio pieno di sole e caldissimo, una quarantina di dilettanti.

Borlotti ha battuto allo sprint il pur bravo Bonacina che sulle dure rampe della ripida impennata aveva validamente contrastato il passo allo scatenato bergamasco. Il vincitore, senza dubbio il migliore in gara, era uscito di prepotenza da una pattuglia di 15 uomini riunitasi dopo Sondrio unitamente al consocio Italia. Prima di allora la gara, vivacissima e combattuta, era stata movimentata da una lunga fuga solitaria di Giuppone (il bergamasco era rimasto al comando per una sessantina di chilometri) e poi dai vari tentativi operati da Marelli, Testoni, Nespoli e dal giovanissimo Prandi.

A 40 km. dal traguardo la azione di Borlotti che si trascinava Italia. Sui duo poi rinvenivano Bonacina e Antonini. Il quartetto sotto l'azione di Borlotti si sfaldava poi sulla salita finale.

r. s.

Ordine d'arrivo:

1) Borlotti Roberto (G.S. Giassi), km. 142 in 3 ore 42', alla media di km. 38,378; 2. Bonacina Claudio (Pedale Monzese); 3. Antonini Alessio (G.S. Pejo), a 12"; 4. Italia Franco (G.S. Giassi), a 23"; 5. Mirri Gabriele (S.C. Seriatese), a 1'3"; 6. Bianchi Sergio (S.C. Mobili Carugo), a 1'22"; 7. Lodetti Amelio (G. S. Domus), a 2'; 8. Clivati Antonio (S.C. Seriatese), a 2'6"; 9. Beloli Riccardo (G.S. Domus), a 2'40"; 10. Rossato Carlo (S.C. Binda), a 2'51".

RI-MOTORI-MOTORI-MOTORI-MO

Un dibattito alla BP

I freni non sono ancora perfetti

Sono sicuri i freni delle automobili che guidiamo? La risposta alla domanda sarebbe dovuta venire dal dibattito organizzato a Milano dall'«Automobile speciale», in collaborazione con l'ACI e con la BP che, da qualche tempo, ospita convegni sulla sicurezza della circolazione. In realtà una risposta precisa non c'è stata, non fosse altro che per il fatto che è difficile stabilire con esattezza che cosa si intenda per automobile sicura. Quel che è certo è che, almeno per quanto riguarda i freni, si è ancora lontani dalla perfezione, nonostante sia trascorso quasi un secolo da quando — come ha ricordato l'ing. Canestrini — Cavello mise a punto il primo freno idraulico e siano passati più di sessant'anni da quando Giustino Cattaneo equipaggio con freni sulle quattro ruote la Isotta Fraschini.

Certo, passi avanti ne sono stati fatti, come hanno rilevato gli specialisti intervenuti nel dibattito — funzionari ministeriali, tecnici delle case automobilistiche, giornalisti — ma molti ancora restano da fare e non tanto perchè non si conoscano le soluzioni — lo sviluppo dell'elettronica consente già oggi la messa a punto di sistemi di frenatura assolutamente efficienti — quanto per il fatto che questi sistemi sono troppo cari rispetto al costo di gran parte delle vetture in circolazione.

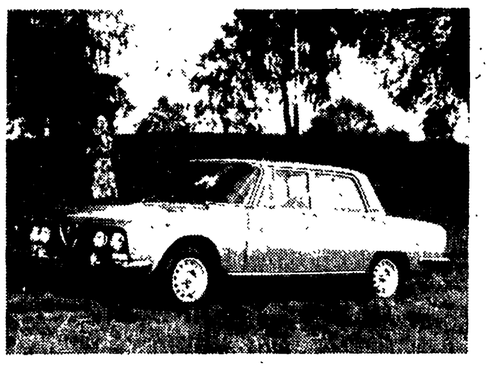
Anche in campo automobilistico, quindi, si crea una sorta di discriminazione tra chi può spendere molti quattrini per comprare una vettura munita di dispositivi che impediscano il bloccaggio delle ruote e la perdite del controllo del veicolo in caso di violenta frenata e chi invece questa spesa non può sopportare. Non a caso, tanto per fare un esempio, la Fiat sta studiando l'*antiskid* (di cui abbiamo avuto occasione di parlare) per gli autocarri e non per le vetture, in considerazione del fatto che il prezzo di un autocarro è tale che la spesa non cambia molto se l'autoveicolo è dotato di un normale impianto frenante o di un sistema a controllo elettronico. Non a caso, impianti di frenatura con controllo elettronico, sono stati adottati dalla General Motors, dalla Chrysler e dalla Mercedes e con risultati che i tecnici non ritengono tutti soddisfacenti, soltanto sulle autovetture di maggior prezzo della loro produzione.

Dai freni con controllo elettronico sulle automobili, quindi, si è ancora parecchio lontani ed è singolare che nessuno dei rappresentanti delle case automobilistiche abbia risposto alla domanda sul prezzo di questi dispositivi. C'è stato anzi chi — come l'ing. Puleo della Fiat — si è limitato ad affermare a questo proposito che tutti sono disposti a sostenere che «la sicurezza non ha prezzo», ma che in realtà i clienti non vogliono pagarla.

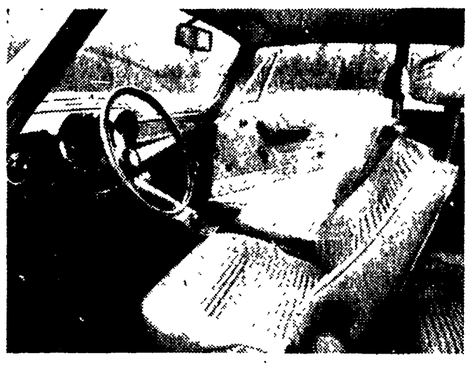
Fatto è che — in generale — i costruttori sono soliti preoccuparsi della sicurezza degli autoveicoli soltanto quando precise norme di legge glie lo impongono. Si capisce quindi perchè — come ha ricordato l'ing. Pocci del ministero dei Trasporti — ci siano voluti tanti anni per la messa a punto e la approvazione del Regolamento numero 13, varato dalla commissione economica per l'Europa è che è stato alla base della discussione in quanto si occupa dei prezzi.

Il bello è che non tutti gli esperti presenti al dibattito si sono detti soddisfatti di questo regolamento recentissimo, che tra l'altro non è ancora stato approvato da tutti gli Stati europei. Sarebbe qui troppo lungo elencare tutte le ragioni di disaccordo. Basti dire che si è rilevato che indicare in 70 chilogrammi la forza massima che si deve esercitare sul comando a pedale per frenare, senza indicare anche un minimo di carico, non dà sufficienti garanzie; che l'adozione dei freni a disco è stata una soluzione di compromesso.

Come spesso succede in questi convegni si è poi finito per rilevare che le scarse conoscenze che l'utente ha del mezzo che usa sono spesso la causa di incidenti e quindi la conclusione è stata che, in attesa dei freni perfetti, bisogna aumentare le conoscenze degli automobilisti, invitarli a più frequenti controlli dell'efficienza dell'impianto frenante della loro macchina, insegnare loro a frenare tenendo conto del fatto che i freni a tamburo reagiscono in un certo modo, che quelli a disco si comportano in un altro, che i correttori di frenata esercitano solo parzialmente la funzione a cui sono chiamati, che il servofreno può combinare guai se la pressione sul pedale non viene giustamente dosata, che anche i freni hanno bisogno di un periodo di rodaggio e via elencando. La conclusione quindi è una sola: in attesa di freni veramente sicuri ed efficaci, pensino gli automobilisti a viaggiare sempre in modo da evitare di ricorrere ad una brusca e spesso incontrollabile frenata.



La nuova berlina Alfa Romeo «2000» ha praticamente la stessa linea della «1750». Nuovo è soprattutto il frontale e la calandra.



L'interno dell'Alfa «2000» nella versione «GT Veloce». Si notino i sedili avvolgenti, classificati i migliori tra quelli esistenti.

PRESENTATE LE VERSIONI BERLINA, COUPÉ E SPIDER

Le tre nuove Alfa «2000» sfruttano l'esperienza e i successi delle «1750»

Motori potenziati ed interni più confortevoli - Praticamente immutata la linea, tranne che per il frontale della berlina - I tre modelli sono nati in singolare coincidenza con le «2000» della Lancia

Se non si sapesse che dalla progettazione alla realizzazione di una vettura passano anni, si sarebbe portati a pensare che la recentissima immissione sul mercato della Lancia «2000» ha costretto l'Alfa Romeo a correre ai ripari, approntando nuove vetture della stessa cilindrata. In realtà non si è trattato altro che di una coincidenza, anche se la decisione della casa torinese di mandare in pensione le «Flavia» può aver contribuito a far accelerare i tempi alla casa del Portello.

Fatto è che, da ieri, le nuove Alfa Romeo «2000» nelle versioni berlina, coupé e spider sono a disposizione di coloro che possono permettersele. I prezzi delle Alfa «2000» sono stati fissati in 2.295.000 lire per la berlina, in 2.675.000 per il coupé, al quale la fabbrica ha dato la denominazione di *GT Veloce*, e di 2.630.000 per lo spider, la cui denominazione ufficiale è *Spider Veloce*.

Se si dà un'occhiata al listino della Lancia ci si rende subito conto che le nuove Alfa sono più economiche (se si può usare la parola economia, parlando di automobili il cui prezzo è al di sopra di 2 milioni di lire) nonostante offrano migliori prestazioni. La Lancia berlina «2000» ha infatti un prezzo di listino di 2.795.000 lire (mezzo milione più dell'Alfa), è meno potente (115 CV SAE a 5500 giri contro i 150 CV dell'Alfa) meno veloce (180 km. orari contro 190), meno scattante. Lo stesso discorso vale per il coupé Lancia che costa 525.000 lire più della *GT Veloce*.

Ma lasciamo stare i raffronti tra le più dirette concorrenti e vediamo quali sono le caratteristiche delle nuove Alfa Romeo, non senza ricordare che le «2000» delle due case nascono allo stesso modo, sono cioè il frutto di un potenziamento e di una rielaborazione di modelli precedenti.

Le tre nuove vetture dell'Alfa, infatti, derivano direttamente dalla «1750», della quale continua la produzione che ha già superato le 150.000 unità. La linea dei tre modelli «2000» è la stessa delle «1750», salvo per qualche particolare (proiettori, gruppi ottici posteriori, frontale e calandra della berlina, disegno delle ruote). Un intervento radicale i tecnici dell'Alfa hanno invece compiuto per l'interno delle vetture, che è stato reso ancor più confortevole. Rispetto alla «1750», inoltre, è cambiato completamente il pannello portastrumenti, che sulle «2000» sono stati raggruppati, forse perchè ci si è resi conto che gli utenti preferiscono dover tener d'occhio un unico quadro.

Per quel che si riferisce alla meccanica, in pratica le «2000» sfruttano le esperienze della «1750» e, in particolare, quella della GT/Am che, guidata da Toine Hezemans, ha vinto l'anno scorso il Campionato europeo per vetture da turismo.

Per rendersi conto in che cosa le «2000» sono diverse dalle «1750» — più che alle positive impressioni di una breve prova su strada — conviene riferirsi alla scheda tecnica della berlina, ricordando soltanto che gli altri due modelli superano i 195 chilometri orari di velocità massima, che coprono il chilometro con partenza da fermo in secondi 30,6 e che sono equipaggiati di serie con differenziale autobloccante.

Portando l'alesaggio dei cilindri da 80 a 84 millimetri e conservando la corsa di mm 88,5 la cilindrata totale del collaudatissimo motore a quattro cilindri in linea è stata portata da 1779 cc a 1962 cc. La potenza massima è aumentata da 132 cavalli a 150 CV; la coppia massima è passata da 19 Kgm a 3000 giri a 21,1 Kgm a 3500 giri. Sono di conseguenza migliorate le prestazioni: da 180 a 190 chilometri orari la velocità massima; da 32,8 a 31,2 secondi il tempo necessario per percorrere un chilometro con partenza da fermo.

Sono naturalmente aumentati anche i consumi, che passano da litri 11,6 per 100 chilometri a litri 12,1.

Per quel che si riferisce al corpo vettura ricordiamo che la capacità del serbatoio è passata da 46 a 53 litri, che sono stati adottati pneumatici 165 HR 14, che sulle 4 porte c'è un segnale luminoso che funziona quando sono aperte.

Strumentazione e comandi, come si è detto, sono stati ridisegnati e modificati. In particolare l'illuminazione del quadro, che sulla «1750» è fissa, sulla «2000» è ad intensità variabile.

Un accenno ancora alle differenze tra le due berline nelle finizioni e negli accessori, limitandoci alle più importanti: otto bocchette regolabili per il riscaldamento e l'aerazione in luogo di sei, moquette di maggior pregio, nuove maniglie con luce per lettura, sedili anteriori e posteriori completamente ridisegnati.

Per la berlina «2000» sono previste opzioni non disponibili per la «1750»: condizionatore, alzacristalli elettrico, appoggiatesta per i sedili anteriori, vetri azzurrati atermici, ruote in lega leggera e — quel che ci pare più importante — il differenziale autobloccante che, come si è detto, equipaggia di serie la *GT Veloce* e la *Spider Veloce*.

Come si sa, con il differenziale tradizionale la potenza viene ripartita in egual misura sulle due ruote motrici, indipendentemente dall'attrito con il fondo stradale; con quello autobloccante, invece, quando una ruota presenta minor attrito (in curva, su ghiaccio, su ghiaia, ecc.) parte della potenza viene riversata sull'altra ruota, migliorando così la tenuta di strada.

I temi della XXVIII Conferenza di Stresa

Il dott. Alfredo Arienzo, magistrato della Corte suprema di cassazione, e il dottor Pierluigi Sagona, direttore dell'«Automobile speciale» ed esperto dell'OCSE, saranno relatori alla XXVIII Conferenza del Traffico e della Circolazione, in programma a Stresa dal 30 settembre al 3 ottobre.

Il dott. Sagona svolgerà il tema tecnico: «Sistemi metropolitani, infrastrutture e uso degli autoveicoli», mentre il dott. Arienzo tratterà il tema giuridico «La circolazione stradale: la legge e la realtà».

Coloro che intendono collaborare con studi e proposte all'approfondimento dei temi, possono inviare le memorie alla segreteria della Conferenza, presso l'Automobile Club di Milano, corso Venezia 43, 20121 Milano.

Provati i consumi in occasione della «Mobil Economy Run»

Con la «127» si possono anche fare circa 16 km con un litro sul «misto»

E' il miglior risultato ottenuto da un giornalista svedese tra centotredici partecipanti alla gara
Una prova impegnativa e senza possibilità di ricorrere ad espedienti per risparmiare carburante

Nell'aprile scorso, in occasione della presentazione della «127», i tecnici della Fiat furono molto esaurienti nell'illustrare le caratteristiche della nuova vettura, destinata a diventare nelle intenzioni della casa torinese una delle macchine più diffuse sul mercato italiano; su un solo punto non aprirono bocca: su quello dei consumi, tanto che furono in molti a immaginare che quella vetturetta — in grado di trasportare cinque persone, di raggiungere e di superare i 140 chilometri orari e di percorrere il chilometro da fermo in 36,5 secondi — si sarebbe rivelata ad un esame più attento una grande «bevitrice». Bene, ora l'esame c'è stato, organizzato dalla Mobil Oil Italiana, e la «127» ha dimostrato di essere se non proprio astemia, cosa ovviamente impossibile, molto parca.

Come si sa è consuetudine indicare i consumi di un'autovettura in base a norme standard, ma sono dati che hanno scarso significato. Prove effettuate con la «127» hanno invece consentito di indicare consumi di 1 litro ogni 20 chilometro se si viaggia sugli 80 chilometri orari, un litro ogni 13 chilometri se si viaggia su autostrada intorno ai 120 chilometri orari. Sono consumi molto bassi, ma presuppongono che si viaggi sempre a velocità costante. Diverso diventa il discorso se si viaggia sul «misto» essendo costretti ad accelerare e a decelerare, a cambiare marcia, a frenare, ad affrontare una curva. Per questo si può oggi dire che la «127» ha affrontato e superato l'esame. Lo ha fatto all'autodromo di Vallelunga, dove la Mobil ha organizzato una *Economy Run* (corsa all'economia) che ha costretto 55 giornalisti italiani e 58 stranieri a impegnarsi al meglio delle loro capacità, per percorrere trenta giri dell'autodromo, per complessivi 96 chilometri, in 77 minuti primi, consumando la minor quantità di carburante possibile.

Il fatto che trentasette dei partecipanti alla gara abbiano impiegato a percorrere i 96 chilometri del circuito più dei 77 minuti fissati, sembra essere la migliore prova che non c'era per niente da scherzare, così come si era invece scherzato in precedenti edizioni della *Economy Run*, sempre organizzata dalla Mobil, quando si erano ottenute medie di consumo eccezionalmente basse e in qualche caso addirittura incredibili. Basti ricordare che nel 1969 a Vallelunga, in occasione della *Mobil Economy Run - Fiat 128*, Taruffi ottenne il miglior risultato percorrendo con un litro di benzina 19,61 chilometri, per la buona ragione che non era vietato sfruttare lo slancio, viaggiare in folle e, addirittura, spegnere il motore.

Con la «127», invece, il regolamento della gara prescriveva che si guidasse come si guida normalmente e una apparecchiatura collocata sull'auto controllava persino quanti secondi il cambio restava in folle durante i cambi di marce, mentre una «chicane» costringeva a rallentare, a passare in seconda e a riprendere la marcia usando il cambio. Ciò, ovviamente, non ha impedito a Taruffi di realizzare con 14,53 chilometri per litro il secondo miglior risultato tra i concorrenti italiani (il migliore tra gli italiani è stato Castellani con 14,75 chilometri con un litro, il migliore tra gli stranieri è stato lo svedese Sogaard con 15,91 km/litro) ma ha dato la misura reale di quanto consuma la «127» quando si viaggia veloci su di un percorso come quello dell'autodromo di Vallelunga.

Certo la bravura dei piloti impegnati nella gara ha inciso sui risultati, ma non tutti erano ex corridori o rallysti famosi, ciononostante la media ottenuta dai classificati è stata di 14,04 chilometri per litro per gli stranieri e di 17,56 chilometri per litro per gli italiani.

«Un po' del merito — ha detto scherzosamente l'ing. Virno della Mobil durante la premiazione — è anche del nostro carburante e dei nostri oli». Ma chi gongolava davvero era l'ing. Zandonà, direttore delle «esperienze» alla FIAT. L'*Economy Run* ha infatti dimostrato che la «127» risponde al secondo requisito, in ordine di importanza, (il primo è il prezzo) che un automobilista italiano richiede alla sua macchina: l'economicità di esercizio.

Le Fiat «127» allineate alla partenza di una delle sei batterie della «Mobil Economy Run». Alla gara per il minor consumo hanno partecipato giornalisti di tredici nazioni. Il miglior risultato è stato ottenuto da uno svedese

Rubrica a cura di **Fernando Strambaci**