Oggi, da Carpi a Bologna, il 59° Giro dell'Emilia

Tra i favoriti Moser (ma attenti a Gimondi)

Assieme al trentino (che soffre d'una tracheite) pronosticati De Vlaeminck e Bitossi

DALL'INVIATO

CARPI, 3 ottobre

Nel pomeriggio il sole illumina la grande, magnifica piazza di Carpi dopo una mattinata di nubifragio. Un filo di vento spazza le nuvole e il cielo lascia intravedere un po' d'azzurro. Sono note che confortano i ciclisti chiamati ad entrare nel Castello del XIV secolo per le operazioni di vigilia del 59° Giro dell'Emilia, è il miglior augurio per la corsa di domani: mercoledì scorso il campionato italiano è giunto in porto fra allagamenti, frane e pioggia battente dalla prima all'ultima pedalata, con ripetuti allarmi di sospensione, e nessuno, proprio nessuno vorrebbe ritrovarsi nel clima e nel buio di Legnano.

E' un ciclismo con la stanchezza di una stagione prossima a calare il sipario. Tre prove in una settimana contando la Coppa Agostoni, « staffetta » della classicissima di chiusura in programma sabato e cioè il Giro di Lombardia. Troppo, veramente troppo per una truppa in fase di smobilitazione. Purtroppo comanda una schiera di gente incapace di guarire i mali del supersfruttamento, di umanizzare una professione, un mestiere che chiede molto e rende poco.

Certo il giro dell'Emilia è da rispettare perchè competizione antica e prestigiosa, vinta da Eberardo Pavesi nel 1908 e da Enrico Paolini nel '75, con intermezzi siglati da Girardengo (cinque vittorie), Coppi, Bartali, Baldini e via di seguito. Domani andremo da Carpi a Bologna lungo un tracciato di 237,500 chilometri planeggiante all'inizio e poi montagnoso: dapprima le colline di Montemaggiore e Mongardino, quindi le alture di Monzuno, Monghidoro, Madonna dei Fornelli, e nel finale il dosso delle Ganzole al quale è stato aggiunto lo strappo di Montecalvo situato nelle vicinanze del traguardo, sicchè sembra scontata la selezione, e s'annuncia il successo di un campione.

I pronosticati sono tre: De Vlaeminck, Bitossi e Moser. E a questo bel trio fanno corona Gimondi, Panizza, Bertoglio, De Muynck, Vandi, Paolini, Riccomi, Zilioli, Pesarrodona, Lopez Carril e compagnia della spagnola Kas per non dire di altri che potrebbero avere voce in capitolo. Nella recente Coppa Bernocchi, ad esempio, ha impressionato il soldato semplice Dorino Vanzo, e se da queste parti attendono l'acuto del giovane Vandi (21 primavere a dicembre, un ragazzo ben dotato, intelligente, in piena fase di crescita e col vantaggio di essere poco... chiacchierato), nello storico cortile della punzonatura Moser accetta il suo ruolo nonostante si trovi ancora alle prese con una tracheite bronchiale che per scomparire richiederebbe almeno 15 giorni di cure e riposo. « Probabilmente il pubblico di via Stalingrado assisterà a una volata fra cinque o sei elementi. Brutto rospo De Vlaeminck: bisognerebbe staccarlo sul Montecalvo. L'ultima salita mi interessa e adesso vado in ispezione ».

Gimondi fa il sornione, e gatta ci cova, secondo il modo di esprimersi. « Il Giro dell'Emilia è una gara che non figura nella mia collezione... ». Bitossi inaugura la maglia tricolore con un rilievo e una promessa: « Tracciato severo. Sto bene e sarò coi migliori ». Il microfono segreto aggiunge che il toscano ha rinnovato con la Zonca Santini. Per l'allegro De Vlaeminck il rivale più pericoloso è appunto Bitossi perchè in condizioni smaglianti. Riscontriamo in Bertoglio le solite incertezze, i « se » e i « ma » di sempre. Più loquace Panizza: « Il Montecalvo farà vittime illustri ed è mia intenzione essere con i mattatori ».

Conti è qui con la tonsillite; manca Baronchelli, spera nel bel tempo Paolini, ascolta e tace Vandi nonostante le sollecitazioni dei tifosi. Vandi ha l'aria dello scolaretto che aspetta di parlare a colpi di pedale. Domani la verifica di un ciclismo alle ultime cartucce.

Gino Sala

BASKET A BAIRES

Secondo successo per la « Girgi »

BUENOS AIRES, 3 ottobre

Ancora una volta la Mobilgirgi è stata protagonista dell'incontro più interessante della seconda giornata del decimo campionato mondiale interclub di basket. I Varesini questa volta, contro i brasiliani dell'Amazonas Franca, campioni del Sudamerica, hanno dovuto sudare molto di più che nella giornata inaugurale del torneo, quando la squadra diretta da Sandro Gamba si era imposta sull'Università di Missouri con una relativa facilità.

Mobilgirgi e Amazonas Franca sono stati protagonisti del più « drammatico » dei sei incontri sinora disputati. I varesini, infatti, hanno vinto per un'inezia dopo un incontro combattuto, dal primo all'ultimo minuto. Il punteggio finale è stato di 68 67, ma il primo tempo era terminato con i brasiliani in vantaggio di quattro punti (34 38), e nel secondo tempo la squadra campione del Sudamerica è arrivata ad avere un vantaggio di ben undici punti sugli italiani.

L'esito dell'incontro è rimasto incerto sino agli ultimi secondi. E' stato Zanatta che, con un « doppio » di bella fattura, ha capovolto il risultato.

Il venerdì nero dell'impresario Rodolfo Sabbatini

Antuofermo ha pagato l'errore d'aver lasciato i pesi medi

Vito segua l'esempio di Bosisio - Valsecchi non vale gli illustri predecessori Frattini, Jacovacci, Mitri, Duran e Benvenuti

Si sentiva maledettamente stanco Vito Antuofermo, per lui il centro del mondo era ormai diventato quel sinistro che il negro usava come clava. Il negro, ossia il suo sfidante Maurice Hope, è arrivato a Roma dall'Inghilterra con la fama di essere uno specialista del colpo duro. Le sue numerose vittorie per ko e per ko tecnico rappresentavano l'ignoto, un pericolo oscuro per Vito Antuofermo campione d'Europa delle «154 libbre»: lo abbiamo scritto alla vigilia.

Al termine del 13.o assalto Hope sembrava nelle sue mani, la cintura al sicuro, ma nel round seguente la situazione si è deteriorata. Il negro, improvvisamente, tornava di nuovo rapido, energico, vigoroso nei colpi come all'inizio mentre lui, Vito, oltre a perdere sangue dalle arcate sopracciliari, si era sentito stanchissimo come mai gli era accaduto nelle corde. Neppure a Berlino, davanti al grande Dagge, aveva provato tanta disperazione dentro. Sentiva gambe e braccia fatte di piombo, gli era quasi impossibile muoverle. Malgrado la mancanza di forze Vito si manteneva lucido, sapeva quello che avrebbe dovuto fare per evitare la bufera.

Per imbrigliare il demonio che lo stava picchiando con furore, bisognava muoversi e buttarsi contro le corde, poi entrare in clinch ma gamoe, braccia e riflessi lo avevano abbandonato. Era inerme davanti a Renato Maurice Hope, ancora una volta il peso delle 154 libbre lo aveva tradito. I molti sacrifici a tavola, il duro training sostenuto a New York, nella palestra di Tony Carione il suo manager, gli avevano bruciato le forze. Non riuscirà più a ritrovare al momento giusto il «secondo fiato», era una disperazione. Stava scontando la follia di aver lasciato la divisione dei medi, la sua.

Anche il 15.o ed ultimo assalto è stato un calvario per Vito Antuofermo spaccato in faccia e coperto di sangue; il cranio di Hope è duro, i suoi guantoni taglienti. Vito è un guerriero intrepido e stoico che conosce il suo dovere. Stringendo i denti pensava di farcela, di riuscire a salvare la cintura, magari con un pareggio, invece la situazione si fece sempre più rovinosa e preoccupante. L'arbitro Perolt, spagnolo, tentò di fargli tirare il fiato con un paio di «conteggi» in piedi, ma il negro era inesauribile, implacabile ed ormai lanciato verso la sua gloria.

Per Vito poteva diventare gli ultimi 13 secondi più lunghi e pericolosi della sua vita ma, all'improvviso, l'arbitro gli è balzato davanti e, alzando le braccia, ha bloccato l'avanzata distruttrice di Maurice Hope, il fosco gladiatore di Antigua, Antille, che in tal modo è diventato il nuovo campione d'Europa dei medi-juniors.

Nel palazzone all'Eur, davanti ad una folla nervosa, che versò all'impresario 30 milioni di lire circa, Hope ha potuto vendicare il suo quasi paesano Bunny Sterling che la scorsa primavera a Milano dovette cedere, di stretta misura, il campionato dei medi al deludente Angelo Jacopucci che proprio venerdì notte, nel ring di San Siro, si è comportato nella maniera peggiore facendosi battere dal volenteroso Valsecchi. La drammatica sconfitta di Vito Antuofermo ricorda l'altra altrettanto brutale subita dal francese Laurent Dauthuille, a Detroit, il 13 settembre 1950. Ad una dozzina di secondi al gong dell'ultimo round, il 15.o anche allora, Jake La Motta, campione mondiale dei medi, appariva largamente battuto ai punti quando il Toro del Bronx sparò la sua bomba. Per il povero Dauthuille, scaraventato violentemente sul tavolato, fu la fine di un sogno, della carriera, della vita anche, perchè il Tarzan francese, dopo quel feroce ko, vegetò come un'ombra fino alla morte.

Vito Antuofermo, che ha 24 anni soltanto, può rifarsi nella categoria delle «160 libbre» imitando in ciò Mario Bosisio. Il 26 gennaio 1930, una domenica pomeriggio, quando il milanese entrò nel vecchio palazzo dello sport ambrosiano era campione d'Italia dei welters, aveva accettato la sfida di Vittorio Venturi, il silenzioso martellatore romano. Esauritosi per lo sforzo di pesare 147 libbre soltanto, Bosisio si arrese con un gesto di dispetto nella tredicesima ripresa. Il biondo, che aveva quasi 30 anni, decise di battersi soltanto nei medi. Conquistò la cintura nazionale delle 160 libbre contro Leone Jacoracci e quella europea davanti al francese Marcel Thil, futuro campione del mondo per 5 anni. L'attuale campione d'Europa dei medi Germano Valsecchi non vale certo il villoso e distruttivo Thil che ai suoi tempi scontrisse Jacoracci e Gorilla Jones, Vince Dundee e Lou Brouillard, Len Harvey, Ignacio Ara, Jock McAvoy, Gustave Roth, Erich Seelig, Oddone Piazza e Kid Tunero, tutti assi di leratura mondiale. Quindi Vito Antuofermo potrebbe tornare in sella, è una speranza logica e fondata.

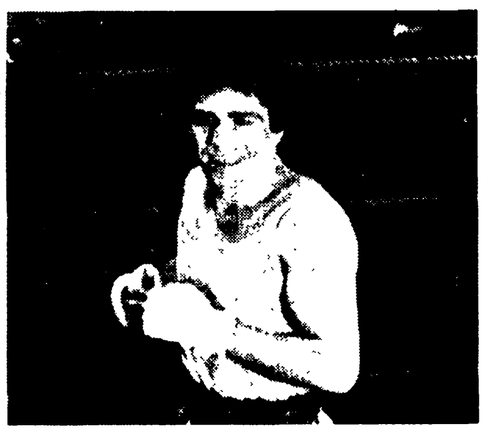
L'ultimo venerdì pugilistico, svoltosi a Roma e a Milano, è stato proprio nero per lo impresario Rodolfo Sabbatini che ha perduto due campionati d'Europa con Angelo Jacopucci e Vito Antuofermo. Al contrario è stata un magica notte per il manager Umberto Branchini che con Valsecchi ha portato a tre le sue cinture europee: le altre due appartengono al peso mosca Franco Udella e al peso welters Marco Scano. In più Branchini si trova adesso alla guida di due crack internazionali come Rocky Mattioli e Miguel Angel Cuello. Nella categoria delle 154 libbre, Rocky può arrivare sulla vetta. Il sinistro dinamitardo con il quale ha steso il portoricano Pablo Torres Rodriguez nel secondo round è un colpo da campione.

Sarebbe davvero interessante vederlo opposto a quella gloriosa volpe di Emile Griffith che di recente a Berlino ha impegnato severamente Dagge, campione mondiale per il W.B.C., mentre a sua volta il mediomassimo argentino Miguel Angel Cuello, che però deve perdere un paio di chili, ha confermato di essere un fighter micidiale. E' riuscito a distruggere il Wayne Magee di Filadelfia in quattro movimentati e spettacolari assalti con un gioco corto basato su crochets e hooks a due mani rabbiosi, pesanti, spietati, tanto da sfiorare la scorrettezza. Il gioco di Cuello, essenziale e scarno, è adatto alla sua bassa statura. Il problema del gladiatore platense è quello di accorciare le distanze senza subire troppi danni. Domenico Adinolfi lo ha sfidato, ebbene si faccia avanti.

Il nuovo impresario Bruno Branchini avrebbe incassato, nel palazzone di San Siro, circa 54 milioni di lire. Non sappiamo se è riuscito a quadrare i conti, però ha presentato un meeting interessante malgrado le ombre uscite dal fight europeo tra Jacopucci e Valsecchi che è stato votato compatto dalla giuria. Anche sul nostro taccuino c'era un punto per lo sfidante, perciò Jacopucci è uscito indiscutibilmente battuto e ridimensionato. Il suo è stato un campionario di errori, il primo lo commise sulla bilancia in mattinata essendosi presentato con 400 grammi in più che lo costrinsero a una piccola sauna.

L'etrusco, con la sua prova avara, ha profondamente deluso tutti incominciando dal suo preparatore Golinelli. Al contrario Valsecchi ha dato onestamente e coraggiosamente il suo meglio, merita la cintura sebbene non lo si possa paragonare ai predecessori più illustri da Bruno Frattini a Mario Bosisio, da Leone Jacoracci a Tiberio Mitri, da Juan Carlos Duran a Nino Benvenuti. Adesso per Germano Valsecchi incomincia il difficile, ossia la difesa del titolo In Italia Mario Romersi e Vito Antuofermo chiedono una chance, inoltre premono l'inglese Alan Minter, il francese Gratien Tonna, l'olandese Rudi Koopmans. Se la legge è uguale per tutti Valsecchi, al pari del mediomassimo jugoslavo Mate Parlov, non potrà disporre di una difesa volontaria. In compenso è arrivato, per lui, il momento per raccogliere qualche milione.

Giuseppe Signori



Vito Antuofermo, duramente battuto dal britannico Maurice Hope.

Terzo successo per Freddie Head

L'Arco di Trionfo vinto da Ivanjica

PARIGI, 3 ottobre

Successo personale di Ivanjica e per la famiglia Head nell'edizione 1976 dell'« Arco di Trionfo », la più ricca e prestigiosa delle classiche di galoppo europee. La quattro anni allenata da Alec Head e splendidamente montata da Freddy Head ha preceduto sul palo di arrivo di tre lunghezze Crow e più nettamente Youth. Un successo netto, che non lascia il campo a recriminazioni di sorta.

L'unico a dover recriminare è semmai proprio Freddy Head l'uomo che ha portato alla vittoria Ivanjica e che ha iscritto per la terza volta il suo nome nella storia dell'« Arco di Trionfo ». Il tempo di tagliare il palo d'arrivo e Freddy è stato sbalzato di sella ed ha concluso la sua corsa con uno spettacolare volo sul prato che per fortuna lo ha lasciato indenne.

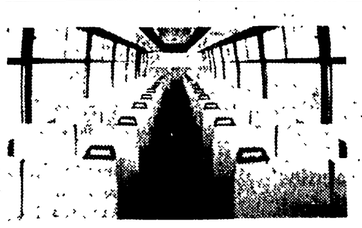
La corsa, ricca di un monte premi di quattrocentomila dollari, è stata vinta da Ivanjica, offerto sette a uno, grazie soprattutto alla saggia condotta tattica del suo fantino.

Su un *turf* perfetto Freddy Head ha fatto una gara sostanzialmente d'attesa, ha frenato la corsa della sua cavalla sino alla grande curva finale per lanciarla poi decisamente in una spettacolare e sicura rimonta. A metà del rettilineo finale la figlia di Sir Ivor, è venuta fuori dal centro del gruppo, ha appaiato e superato con irrisoria facilità Crow montato da Yves Saint Martin e se ne è andata a cogliere il meritato trionfo con l'andatura della fuoriclasse. Al terzo posto si è piazzato Youth e al quarto Noble Dancer.

Per Ivanjica, cavalla allevata negli Stati Uniti, una vittoria che sa di ottimo viatico per il « Washington International » al quale parteciperà in novembre all'ippodromo di Laurel.

motori

Con questo slogan l'IVECO ha presentato i « Fiat 370 »



Il piacere di viaggiare

Le caratteristiche di avanguardia delle prime quattro versioni di questi autobus costati cinque anni di studi e sperimentazioni - Il problema delle responsabilità del ritardo nello sviluppo dei trasporti collettivi nel nostro Paese

Accompagnandolo con lo slogan « Fiat 370, il piacere e la sicurezza del viaggio » l'IVECO (Industrial Vehicles Corporation), ossia la società che raggruppa le aziende Fiat Veicoli Industriali, OM, UNIC, Magirus Deutz e Lancia Veicoli Speciali, ha lanciato in questi giorni sul mercato italiano un nuovo autobus, il « Fiat 370 », che viene offerto nelle versioni linea, noleggio di rimessa, turismo e granturismo. Il nuovo veicolo è stato presentato a Roma e proprio nei dintorni di Roma si sono svolte le prove riservate alla stampa. Cinque anni e cinque miliardi sono stati spesi per la progettazione e la sperimentazione e sembrano essere stati spesi bene, visti i risultati ottenuti per quel che si riferisce al confort, alla velocità di crociera, alla capacità trasporto passeggeri e bagagli e, perchè no?, alla estetica.

Tecnicamente, il « 370 » si presenta come il modello base di una gamma di autobus costruiti secondo il principio degli elementi modulari. Tutte e quattro le versioni lanciate sul mercato sono lunghe 12 metri e larghe 2,49; tutte e quattro sono equipaggiate con un motore collocato longitudinalmente, nello sbalzo posteriore, in posizione verticale.

Come propulsore è stato scelto il noto Fiat Diesel 8210, un sei cilindri in linea di 13700 cc di cilindrata, capace di erogare una potenza di 260 CV (DIN) a 2200 giri al minuto, con una coppia massima di 101 kgm a 900 giri al minuto, questo Diesel consente al « 370 » di raggiungere una velocimassima superiore ai 100 chilometri orari e di superare pendenze del 40%.

Il passo lungo del veicolo (metri 6,290), gli sbalzi ridotti, le sospensioni pneumatiche, assicurano il massimo di confort e di abitabilità. I posti a sedere, escluso l'autista, sono 55 - 1 su 14 file nella versione « Linea »; 57 - 1 su 14 file nella versione « Noleggio rimessa »; 53 - 1 su 13 file nella versione « Turismo »; 48 - 1 su 12 file nella versione « Gran Turismo ».

Basta prendere posto su uno di questi veicoli per rendersi conto che lo slogan coniato per il loro lancio « la sicurezza e il piacere del viaggio » risponde, complessivamente, alla realtà. E' infatti perfettamente aderente se si bada alle versioni « Gran Turismo » e « Turismo »; lo è un po' meno se si considera la sola versione « Linea ».

Se « il piacere del viaggio » invece si commisura alla silenziosità del veicolo, allora tutte e quattro le versioni possono essere promosse a pieni voti. Nessun appunto da fare, infine, alla maneggevolezza di questi veicoli (il loro diametro di volta è di metri 19,8), alla capacità della loro bagagliera (da 7 a 8 metri cubi), alla facilità di accesso, alla morbidezza delle sospensioni.

A proposito delle sospensioni val la pena di sottolineare che sono di tipo pneumatico integrale, con correttore di assetto a tre valvole livellatrici, agenti sulla pressione nelle molle ad aria. Grazie alle tre valvole, la regolazione della pressione all'interno delle molle ad aria è continua ed automatica, con la conseguenza che il piano di calpestio del veicolo rimane a livello pressoché costante sotto ogni condizione di carico.

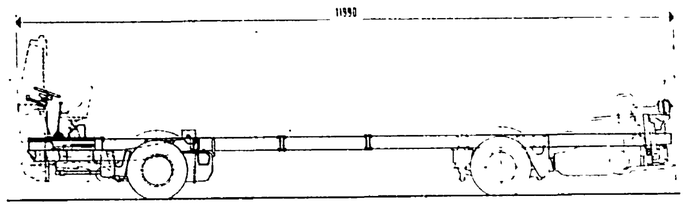
Buono anche lo stile dei veicoli, la cui carrozzeria è stata realizzata dopo le prove nella galleria del vento, tenendo d'occhio, oltre che l'estetica anche l'aerodinamica. Il risultato è stato che, oltre ad un aspetto piacevole, i « Fiat 370 » presentano un coefficiente di penetrazione aerodinamica tra i più favorevoli oggi esistenti.

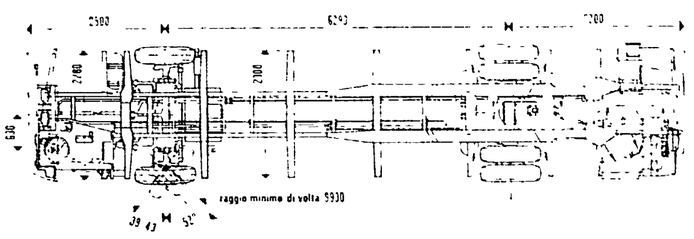
Molta cura è stata dedicata anche alle caratteristiche di sicurezza di questi autobus, sia per quel che si riferisce alle strutture, sia per quel che concerne la visibilità dal posto di guida, sia per quel che riguarda l'impianto frenante, conforme alle norme CEE. Il sistema è formato da un freno di servizio e soccorso pneumatico con comando a pedale a due circuiti indipendenti, uno per l'asse anteriore, l'altro per l'asse posteriore (la sezionatura dell'impianto consente anche la frenatura di soccorso); da un freno di stazionamento meccanico con comando a manettino (posizione bloccata di fine corsa) agente sulle ruote posteriori, tramite scarico dell'aria dalla sezione a molla dei cilindri pneumatici (con lo stesso manettino è possibile ottenere una frenatura ausiliaria moderabile agente sulle ruote posteriori); da un freno motore di rallentamento mediante valvola a farfalla di strozzamento, disposta all'uscita del collettore di scarico (l'inserimento avviene pneumaticamente con comando a pedale autonomo e contemporaneamente si annulla la mandata della pompa di iniezione).

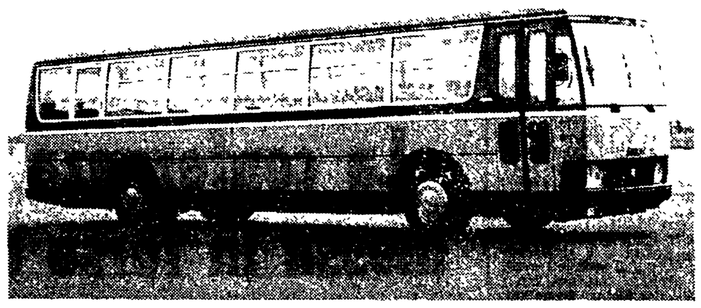
I prezzi di questi veicoli, ai quali va aggiunto il 6 per cento di IVA, sono stati così indicati: telaio da carrozzare 31.500.000 lire; autobus versione « Linea » 51.500.000 lire; versione « Noleggio rimessa » 51.950.000 lire; versione « Turismo » 54.500.000 lire; versione « Gran Turismo », circa 60 milioni.

A questo punto è necessario almeno un accenno alle questioni di mercato, tanto più che i dirigenti della Fiat Veicoli industriali vi hanno accennato durante la presentazione dei nuovi autobus. E' chiaro che con i « 370 » l'IVECO vuole assicurarsi la maggior fetta possibile, se non la totalità, della torta rappresentata dal piano di finanziamento di 30 miliardi alle Regioni per iniziative nei settori dei trasporti collettivi.

L'intenzione è perfettamente comprensibile e per raggiungere lo scopo la Fiat sta accelerando la costruzione dello stabilimento di Flumeri, in provincia di Avellino, non essendo sufficiente quello di Cameri. Quel che è strano è che proprio i dirigenti di una azienda del gruppo Fiat denuncino il ritardo in cui si trova il nostro Paese nel settore dei trasporti pubblici e si mettano ora a snocciolare le cifre della anzianità del nostro parco autobus. Hanno ricordato che il 41 per cento degli autobus in servizio in Italia ha oltre 15 anni e che il 22,5 per cento ne ha oltre 20; hanno dimostrato che da noi si è, rispetto ad altri Paesi europei, al livello più basso (8,2 veicoli ogni 10.000 abitanti contro i 17,5 della Svezia) nella densità autobus, quasi la Fiat non c'entrasse per nulla nello sviluppo distorto della politica dei trasporti in Italia.







La elegante linea del nuovo autobus « Fiat 370 » nella versione Gran Turismo. Nel disegno in alto le dimensioni dell'autotelaio. Nelle foto del titolo: a sinistra l'interno del « 370 » nella versione « Linea »; a destra una vista dell'ampio bagagliaio.

Debutto ufficiale a Parigi

La VW presenta la «Golf» Diesel

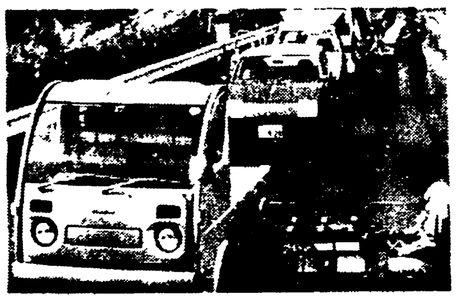
Questa versione della vettura è attualmente prodotta al ritmo di 100 unità giornaliere

La Volkswagen ha presentato in Germania la « Golf » con motore Diesel. La vettura — come si vede dalla foto — è praticamente immutata nella carrozzeria che tanta parte ha avuto nel successo ottenuto dalla « Golf », della quale sono già stati venduti circa un milione di esemplari. Il motore che equipaggia questo modello è stato progettato e costruito dalla Volkswagen. Si tratta di un quattro cilindri, con cilindrata di 1471 cc e con una potenza di 50 CV a 5.000 giri al minuto. La velocità massima della « Golf » Diesel è stata indicata in 140 chilometri orari. Il consumo normalizzato è di soli 6,5 litri di gasolio per 100 chilometri. Secondo i programmi della Casa la « Golf Diesel », che attualmente viene prodotta ad un ritmo di 100 unità giornaliere, raggiungerà le 300 unità giornaliere a fine anno. La « Golf D » debutterà ufficialmente al Salone di Parigi e sarà presentata a metà ottobre in Italia; a quella data se ne conoscerà il prezzo sul nostro mercato. In Germania è a listino a 10.300 marchi (3 milioni 574.000 lire).

Messi a punto in Giappone

Sette prototipi di auto elettriche

Quello che ha dato i risultati più soddisfacenti ha un'autonomia di 496 chilometri



Sette prototipi di autoveicoli a trazione elettrica sono stati costruiti e messi a punto in Giappone per conto e sotto il controllo del MITI (il ministero dell'Industria e del Commercio nipponico) nel quadro delle misure per contenere i consumi di benzina e per ridurre l'inquinamento atmosferico. Il programma prevedeva che i veicoli elettrici avessero una autonomia di almeno 400 chilometri. L'obiettivo è stato raggiunto come si è dimostrato durante un percorso di prova sul circuito dell'Ente per le Scienze industriali e la tecnologia, alla periferia occidentale di Tokio. Il camioncino che si vede in primo piano nella foto mentre un tecnico ne controlla le batterie, ha percorso 496 chilometri prima che gli accumulatori si esaurissero. La vetturetta che si vede in secondo piano ha girato sul circuito per 455 chilometri. Per mettere a punto questi prototipi sono occorsi cinque anni di esperimenti e di ricerche, che i tecnici giapponesi hanno valutato come molto positivi. I modelli di auto elettriche saranno ora esposti in una mostra.

Guidata da Taruffi al Mobil Economy Run francese

Una Fiat «128 3P 1300» fa 16,2 km con un litro

La 21ª edizione francese del Mobil Economy Run si è conclusa a Aix en Provence con un risultato di grande rilievo per le vetture Fiat che hanno ottenuto due primi posti di classe e un secondo posto. Un primo posto e un terzo posto è stato ottenuto dalla Audi 50, mentre le Volkswagen hanno ottenuto il secondo e il terzo posto nella terza classe.

La Fiat « 128 3P 1300 » guidata da Piero Taruffi ha ottenuto il miglior risultato nella seconda classe (riservata alle vetture da 1135 a 1483 cc), con un consumo medio di 6,17 litri ogni 100 km, pari a 16,20 km con un litro di benzina.

La Fiat « 131 1600 » guidata dal giornalista tedesco Urban ha vinto la terza classe (da 1484 a 2000 cc), percorrendo 15,92 km con un litro (6,28 litri 100 km).

La Fiat « 127 » del giornalista inglese Lewellin si è classificata seconda tra le vetture della prima classe (da 436 a 1134 cc), con un consumo medio di 5,1 litri ogni 100 km (19,37 km con un litro).

Quest'anno il Mobil Economy Run era organizzato dalla Federazione francese dello sport automobilistico e posto sotto il patronato dell'Agenzia francese per il risparmio di energia.

La prova, riservata alle vetture di serie, divise in 5 classi di cilindrata, e alle vetture sperimentali in un'unica classe si è svolta in 2 tempi: il primo giorno su un percorso stradale extraurbano di 292,6 km; il secondo giorno su un percorso urbano di 45 km. Per la classifica finale è stata fatta la media tra i due consumi ottenuti.

Ecco i migliori risultati nella classifica finale per le auto sino a 2 litri di cilindrata:

I CLASSE: 1. Audi « 50 GL » litri 4,91 100 km = km 20,36 litro; 2. Fiat « 127 » litri 5,16 100 km = 19,37 litro; 3. Audi « 50 » litri 5,25 100 km = km 19,04 litro

II CLASSE: 1. Fiat « 128 3P 1300 » litri 6,17 100 km = km 16,20 litro; 2. Toyota « Corolla » litri 6,40 km = km 15,62 litro; 3. Simca « 1308 GT » litri 6,63 100 km = km 15,08 litro.

III CLASSE: 1. Fiat « 131 1600 S » litri 6,28 100 km = km 15,92 litro; 2. VW « Golf GTI » litri 6,49/100 km = km 15,40 litro; 3. VW « Scirocco » litri 6,71 100 km = km 14,90 litro.

Rubrica a cura di Fernando Strambaci