Resoconto di un convegno, il primo del genere, a Mogliano Veneto

LO «SPONSOR» AL BIVIO

- In quale misura la realizzazione dell'impegno sociale
- Un organismo nazionale per normalizzare i disarmonici rapporti
- I grossi e gravi rischi del potere decisionale a senso unico

DALL'INVIATO

MOGLIANO VENETO — Mogliano, a 10 chilometri da Mestre, è un piccolo centro che della stessa Mestre è appendice e sfogo. E nei confronti di Mestre, lago di cemento, appare come un'isola di verde. La piccola città, provincia e periferia, ha preso in contropiede la metropoli organizzando il primo convegno sulla «Sponsorizzazione sportiva come strumento di pubblicità». L'argomento è di estremo interesse perché è piuttosto evidente, al giorno d'oggi, la grande importanza che hanno gli *sponsor* nell'attività sportiva.

Al convegno erano presenti pubblicitari delle Tre Venezie, dirigenti dell'hockey a rotelle, del rugby, della pallavolo, del basket, del motociclismo, della pallamano, della atletica e del tennis da tavolo. I convenuti hanno vissuto una intensa giornata e dibattuto, anche con calore, le relazioni di Gianfranco Scimma, presidente dei pubblicitari delle Tre Venezie, di Piero Sorteni, pubblicitario e dirigente del rugby, di Maurizio Piccin, funzionario del colorificio San Marco (sponsorizzatore — visto che siamo in tema — della manifestazione), di Livio Berruti, campione olimpionico dei 200 metri a Roma-'60 e *public relations man* del Centro sportivo FIAT, del dottor Pirovano, dirigente federale della palla ovale e del Concordia Milan e, infine, dell'estensore di queste note.

L'argomento, per quanto importante, era nuovo e ha immediatamente messo in evidenza la grande confusione che regna, sovrana o quasi, nel settore. I problemi, in effetti, sono mille, e la stessa massiccia presenza della FIAT, nel campo della sponsorizzazione sportiva, non contribuisce a chiarirli: al contrario li complica perché è facile e spontaneo, se non logico, osservare con sospetto le mosse della FIAT in quel mondo che dovrebbe avere core l'impegno di tutti (società sportive, Enti locali, enti di promozione sportiva, *sponsor*) verso la realizzazione dello sport sociale. Ma come, e in quale misura — se mai la cosa è possibile — possono contribuirvi gli *sponsor*?

Tutti voi sapete, anche per aver letto un precedente servizio su queste colonne, cosa sia lo *sponsor* e quale influenza sia in grado di avere nel mondo dello sport. Se si accetta la premessa, e non si può non accettarla, che ogni disciplina sportiva (salvo escluso; e qui si dovrebbe parlare anche di meccanismo, quasi mai disinteressato) spende più di quel che ricava, l'importanza degli *sponsor* si propone in tutta la sua enorme importanza.

Il convegno pur essendo nazionale ha vissuto la sua lunga giornata in un ambito locale e se ciò non ha avuto un significato di freno ha, comunque, contribuito a «personalizzare» i problemi. Sono emerse parecchie esigenze, la più sentita delle quali riguarda la creazione di un organismo nazionale che normalizzi i rapporti tra aziende intenzionate alla sponsorizzazione e società sportive desiderose di essere sponsorizzate.

Lo *sponsor* è in ogni caso a un bivio: i meccanismi che hanno *non* regolato finora la loro attività nel campo dello sport sono disarmonici e discriminatori. L'esigenza quindi di una normativa, di un codice di comportamento e non solo d'attualità ma d'obbligo. C'è chi ha sostenuto la necessità di un impegno sociale da parte dell'azienda sponsorizzatrice, c'è chi ha accusato i giornali di snobbare gli *sponsor* danneggiando le società sportive (e a costoro è stato risposto che spesso gli *sponsor* si fanno pubblicità indirettamente danneggiando i giornali che sono già in difficoltà sul piano dei costi e della diffusione), c'è chi ha accusato le agenzie pubblicitarie di sconsigliare le aziende dall'interessarsi di sponsorizzazione sportiva perché ciò toglie loro il potere decisionale d'intervento, c'è infine chi ha rilevato la necessità di moralizzare gli interventi degli *sponsor* troppo spesso propensi a disequilibrare il mercato pur di accaparrarsi, per le loro esigenze pubblicitarie, i migliori pezzi del mercato, costi quel che costi.

Pur evidenziando il fatto che in genere è lo *sponsor* che si getta nel mondo sportivo con scarsa cognizione di causa si è anche chiarito che molto spesso sono le società sportive che pur di avere uno *sponsor* sono disposte a rinunciare alla propria realtà e a un patrimonio sociale da parte dell'azienda sponsorizzatrice, c'è chi ha accusato i giornali di snobbare gli *sponsor* danneggiando le società sportive (e a costoro è stato risposto che spesso gli *sponsor* si fanno pubblicità indirettamente danneggiando i giornali che sono già in difficoltà sul piano dei costi e della diffusione), c'è chi ha accusato le agenzie pubblicitarie di sconsigliare le aziende dall'interessarsi di sponsorizzazione sportiva perché ciò toglie loro il potere decisionale d'intervento, c'è infine chi ha rilevato la necessità di moralizzare gli interventi degli *sponsor* troppo spesso propensi a disequilibrare il mercato pur di accaparrarsi, per le loro esigenze pubblicitarie, i migliori pezzi del mercato, costi quel che costi.

Pur evidenziando il fatto che in genere è lo *sponsor* che si getta nel mondo sportivo con scarsa cognizione di causa si è anche chiarito che molto spesso sono le società sportive che pur di avere uno *sponsor* sono disposte a rinunciare alla propria realtà e a un patrimonio sociale così cospicuo e importante è necessario creare un organismo che armonizzi gli interventi dello *sponsor* nella attività sportiva. Se si vuole che l'interesse sia davvero reciproco e che non si danneggi nessuno non c'è altra via che questa.

Si è detto che il campione può far da traino in una situazione che vede lo Stato assente. E' un discorso bello e pericoloso. Ed è pericoloso, sottilmente pericoloso, se il potere decisionale sta soltanto da una parte.

Remo Musumeci

Carlo Grippo, con la maglia dell'Iveco-Fiat, il grande sponsor industriale.

Dal 20 al 26 giugno sui campi milanesi del Tennis Club Ambrosiano

Gli eredi di Panatta e di Borg Nascono al «torneo dell'Avvenire»

Molta attesa per le minitenniste cecoslovacche - In gara atleti di dodici Paesi

Il Torneo dell'Avvenire, *lo dice la parola, è una bella lizza per tennisti giovanissimi — 14, 15 e 16 anni — in cerca di notorietà. La manifestazione è giunta alla tredicesima edizione ed è organizzata dal Tennis Club Ambrosiano. Ma quest'anno all'Ambrosiano si affianca la Norditalia di Massimo Momigliano, uomo che ama il tennis praticamente da sempre e che in ricordo di passate esperienze giovanili di mediocre tennista ama occuparsi dei giovani.*

*All'*Avvenire, *basta dare uno sguardo al* palmarès, *si son messi in luce personaggi che oggi fanno bellissima figura nella graduatoria internazionale. Alcuni nomi: Adriano Panatta, Corrado Barazzutti, Javier Soler (uno spagnolo che non vale Panatta ma che ha sempre qualcosa da dire nei tornei ai quali partecipa), Bjorn Borg (un nome che non ha bisogno di commenti, il grande scandinavo vinse quattro titoli nel '71: singolare, doppio maschile, doppio misto, classifica per squadre razzoschi), Goran Berastrand, Rosalba Vido (la mancata erede di Lea Pericoli), Mima Jausovec (vincitrice agli «Internazionali» d'Italia dell'anno scorso) e una serie impressionante di straordinarie tenniste cecoslovacche: Helena Hradecka, Renata Marsikova, Ana Strokonova e Iva Budarova. Le tenniste boeme rappresentano sempre lo spettacolo nello spettacolo. La scuola femminile cecoslovacca è la migliore del mondo, non si inventa nulla e dirlo, e anche quest'anno si attendono con interesse le giovinette di Praga.*

Al Torneo dell'Avvenire, *dal 20 al 26 giugno, parteciperanno atleti di dodici Paesi: Austria, Cecoslovacchia, Francia, Germania Federale, Romania, Spagna, Svezia, Svizzera, Jugoslavia, Ungheria, Australia e, ovviamente, Italia. In campo italiano non ci si può attendere niente di particolare importante (escluso, forse, il settore femminile). E nemmeno dagli australiani ci si deve attendere cose particolarmente notevoli. Gli australiani stanno vivendo un curioso momento di crisi di identità, tant'è che hanno deciso di privilegiare le ragazze dalle quali i tecnici di quel Paese aspettano risultati migliori di quelli che potrebbero dare i ragazzi. Per quanto riguarda i pseudo canguri va anche annotato il fatto che essi sono abituati ai rapidi campi in erba e quindi la loro efficienza sui lenti terreni rossi sarà tutta da scoprire.*

*L'*Avvenire *è aperto a minitennisti nati nel 1961 e nel 1962 e a un numero ristretto di ragazzi del 1963. La definizione del torneo, Avvenire, è quindi ben scelta.*

La Federazione italiana tennis ha grossi problemi con i giovanissimi: anche perché i ragazzini, per quanto giovani siano, sono già condizionati — non appena in grado di esprimere un certo talento — dalle industrie che ci lucrano nel settore. L'argomento è grave e importante (in questa stessa pagina si parla dei problemi della sponsorizzazione sportiva) e racchiude un vasto interesse sociale. Ce ne occuperemo quindi da vicino con l'Avvenire prossimo venturo di tredicesima edizione, ma che, nello stesso tempo, la società sia in grado di vaccinarsi dalle insidie degli industriali del settore che concorrono della loro opinione tendono a trasformarli in bambini-sandwich, esaltatori dietro compenso — dei loro prodotti.

Al Torneo dell'Avvenire *si sono messe in luce, nelle ultime edizioni, Manuela Zoni e Sabina Simonds. La prima è già diventata campionessa italiana indoor, mentre la seconda, nata in Sudafrica da un polacco naturalizzato inglese e da una italiana, è stata subito «fasconarizzata».*

Il torneo è bello, con tanti ragazzi in cerca, forse troppo precocemente, di una identità sportiva, e vale la pena seguirlo. Tra l'altro l'ingresso al Tennis Club Ambrosiano è gratuito e quindi si tratta di una occasione da non perdere.

r. m.

Agli «Internazionali» di tennis

Zugarelli, mal di spalla dà forfait a Parigi

PARIGI — Tonino Zugarelli, che già aveva avuto grossi problemi agli «Internazionali» d'Italia, al Foro Italico a Roma, ha dovuto dare *forfait* al Roland Garros parigino. Zugarelli non è riuscito a guarire dello stiramento alla spalla subito a Roma e non ce l'ha fatta a scendere in campo per affrontare John Yuill che, ovviamente, ha passato il turno per ritiro dell'avversario. E' un peccato che il torneo parigino sia finito così per l'ottimo tennista azzurro perché Zugarelli in questo momento stava attraversando un periodo felice e certamente sarebbe stato capace di percorrere molta strada sui campi in terra rossa del Roland Garros.

Agevole successo in campo femminile della cecoslovacca Renata Tomanova che si è sbarazzata di Brigitte Cuypers in due set: 6-3, 6-4.

Sicura marcia di avvicinamento ai turni conclusivi anche per il polacco Wojtek Fibak, uno dei migliori tennisti del mondo. Fibak si è sbarazzato del neozelandese Chris Lewis in quattro set: 6-2, 6-3, 3-6, 6-3. Va ricordato che a Parigi, come a Wimbledon e contrariamente alla maggior parte dei tornei, si gioca al meglio delle cinque partite fin dai primi turni.

Adriano Panatta non ha avuto difficoltà nel superare l'australiano Pat McNamee in tre set: 6-1, 6-4, 6-2. E' andata male invece a Paolo Bertolucci che ha ceduto in quattro partite al britannico Buster Mottram (0-6, 6-3, 7-6, 7-5).

Conclusa allo sprint la «Cento chilometri del Passatore»

Melito, impiegato bolognese fa il bis da Firenze a Faenza

SERVIZIO

FAENZA — Una «100 chilometri» al cardiopalma si è conclusa agonisticamente sabato sera nella piazza del Popolo di Faenza, dove allo sprint (una vera novità per una gara di tale lunghezza) si sono contesi la vittoria nell'ultimo chilometro Vito Melito, un impiegato bolognese, Elvino Gennari, un operaio meccanico, Olimpio Paolinelli, un operaio forestale della Garfagnana. L'ha spuntata Vito Melito

Quella di quest'anno è stata l'edizione dei record, dei colpi di scena e delle emozioni. Fino all'ultimo è stata indecisa la palma della vittoria. Per la prima volta i primi tre concorrenti sono scesi sotto il muro delle sei ore e mezzo in cento chilometri; hanno migliorato le loro precedenti prestazioni. La quinta edizione della «Marcia del Passatore» nata nel 1973 da un'idea della «Società del Passatore» e dalla UOEI di Faenza, per unire idealmente la Toscana alla Romagna e il Chianti al Sangiovese, ha dimostrato anche quest'anno i suoi lati spettacolari. I concorrenti, partiti in 2.519 — un record di partecipazione — si sono dati battaglia lungo i saliscendi dell'Appennino tosco-romagnolo, accolti ovunque da migliaia di spettatori (si calcolano in oltre 200 mila) i quali sfidando i rigori di una notte freddissima hanno assistito e rincuorato in tutti i modi i concorrenti. Dal punto di vista agonistico la corsa è stata appannaggio di una decina di concorrenti, sui quali hanno svettato i primi tre classificati. Vito Melito, partito in testa da piazza del Signoria a Firenze ha fatto da battistrada fino a dopo il passo del Colla, dove colpito da una crisi si è fatto superare da Paolinelli che era staccato di oltre quattro minuti; quindi nelle vicinanze di Faenza, Melito è stato superato anche da Gennari, il quale al centesimo chilometro passava in un tempo veramente eccezionale: 6 ore 20'35", abbassando il record detenuto dal tedesco Helmut Urbach. Al centesimo chilometro quello che sarà il vincitore era staccato di circa quattro minuti; in sette chilometri Vito Melito ha ribaltato ben sei minuti a colui che ormai veniva considerato il trionfatore.

f. n.

motori

Queste le indicazioni di «Automotor '77»

Per l'assistenza ormai ci vuole l'elettronica

Trecentosettanta espositori - L'importanza della diagnosi sullo stato delle vetture - Un esempio dalla Svezia

Il successo, previsto, della terza edizione della manifestazione torinese «Automotor» sta a dimostrare come il continuo aumento dei listini (dovuto tutti (compresi, per forza, i costruttori) a un diverso discorso sull'automobile: alle «virtù» di un tempo, che fattualmente erano soltanto «forma e velocità» e che già erano state «aggiornate» con la richiesta della sicurezza, attiva e passiva, da un po' si è aggiunta la richiesta della «durata».

Se occorre il salario medio di un anno per acquistare un'auto media è comprensibile che l'utente chieda a questo *bene* (che è mal stato considerato «durevole») una più lunga vita.

Le grandi Case si sono «sintonizzate» su questa richiesta e il «Salone internazionale professionale per l'assistenza e la manutenzione dell'automobile», che ha tenuto aperti i battenti di «Torino Esposizioni» dal 25 scorso a ieri ha sintetizzato, con i suoi 370 espositori, il livello raggiunto nell'assistenza tecnica e nell'attrezzatura per officina, ha sottolineato lo scontro sulla questione dei ricambi e degli accessori. Sono state queste infatti le quattro direttrici, i binari sui quali è corso «Automotor '77» e la domanda e l'offerta (l'utente è ancora troppo «estraneo») hanno avuto più momenti di confronto. Tra le riunioni più significative, su questi temi, gli seminari della CIMAPA (Direzioni assistenza tecnica Case automobilistiche italiane e Associazione dei costruttori macchine e attrezzature per autoriparazioni) e il convegno nazionale ANTAR (l'Associazione nazionale fra autoriparatori) con un tema importante: «La garanzia ANTAR per le autoriparazioni». Ieri è stato presentato un nuovo lubrificante che farebbe, secondo lo slogan pubblicitario, percorrere più chilometri con meno benzina.

In una rassegna di questo genere non ha molto senso la «caccia all'invenzione», anche se nel settore degli accessori si può ancora trovare la piccola «scoperta» destinata negli anni a diventare un «optional» o un accessorio d'obbligo. Meglio affidarsi — per conoscere le dimensioni del fenomeno e per sapere che cosa c'è di nuovo a proposito di assistenza e manutenzione alle iniziative di maggior rilievo. — Interessanti, per esempio, le cifre di un'inchiesta della AB Svensk Bilprovning (una società a capitale misto) a cui il governo svedese demanda, per legge, la revisione periodica degli autoveicoli. I dati desunti dalla relazione riguardano le ispezioni effettuate su 641.172 veicoli nel primo trimestre del '76. Il 37,4% ha superato indenne la prova, il 40,9% ha presentato difetti di modesta entità e il 21,8% ha imposto un controllo supplementare che ha determinato una vera e propria decimazione: un alto numero di vetture ha finito con l'essere considerato «non atto alla circolazione». Dopo i primi 5 anni di vita il 27,7% degli autoveicoli sottoposti a esame viene mediamente «bocciato».

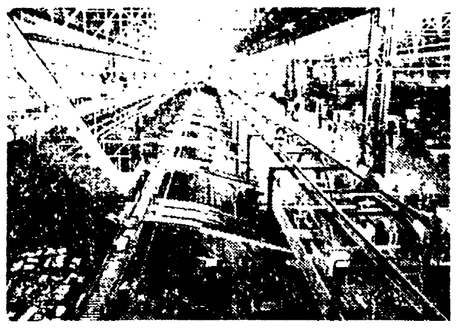
Per questo, soprattutto nei Paesi dove le revisioni vengono fatte seriamente, la garanzia che ora l'utente richiede e che la vettura, non sottoposta a prestazioni straordinarie, sia in grado di reggere all'incalzare degli anni e dei chilometri tenendo conto delle difficoltà delle strade che percorre e delle condizioni di traffico e ambientali.

Come per la nostra salute non ci affidiamo a una «clinica qualunque» così l'auto deve essere soprattutto garantita da una diagnosi precisa, il «dottore» affida all'elettronica questo compito — anche se l'elettronica dimostra difficoltà e preferisce ancora il suggerimento (artigianale) del meccanico, del garagista «di fiducia» — e vuole dimostrare che è possibile, una volta stabilita la «diagnosi» garantire che quella tale vettura, di nuovo, non ci tradirà. Il discorso si richiama di origini che presupporrebbe però un accordo di costi e di prezzi.

Il settore si sta solidificando e si avverte una più essere solo un'impressione: un distacco tra l'alto livello dell'attrezzatura per officina e la capacità d'uso, anche se parte della grande industria (per intendersi: la FIAT) con la sua «linea tecnica» tenta di rivogersi ai 70.000 autoriparatori italiani per accrescere, attraverso varie iniziative, la professionalità delle officine esterne alla sua organizzazione.

L'assistenza post-vendita (questa è la contraddizione entro cui si muove il costruttore) è naturalmente destinata a contenere il consumo, ma non esiste alternativa.

O. P.


Il magazzino ricambi Fiat a Volvera: un esempio di razionalità.

Il motore Ford Cosworth DFV (Double Four Valve) di Formula 1.

Con il Gran premio di Monaco

Cento vittorie per il DFV

Le caratteristiche del motore che equipaggia l'auto di Scheckter

La recente vittoria di Jody Scheckter nel Gran Premio di Monaco sulla sua Wolf Ford rappresenta un importante traguardo per il motore Ford Cosworth, è la centesima volta infatti che una vettura di Formula 1 equipaggiata con questo motore si presenta per prima davanti alla bandiera a scacchi che segna la conclusione di un Grand Prix.

Giunto al suo undicesimo anno di competizioni il motore Ford Cosworth di Formula 1 ha equipaggiato le vetture con cui otto piloti si sono aggiudicati il campionato mondiale e sette vetture che hanno vinto il mondiale marche.

Il motore DFV di 3 litri è stato progettato e realizzato da Keith Duckworth, presidente della Cosworth Engineering di Northampton. Esso fa parte di un vasto programma sportivo iniziato dalla Cosworth in collaborazione con la Ford nel 1966. Da questa collaborazione sono anche nati il motore FVA 16 valvole di Formula 2 ed il motore BDA 4 cilindri 16 valvole a doppio asse a camme che ora equipaggia la Escort RS 1800.

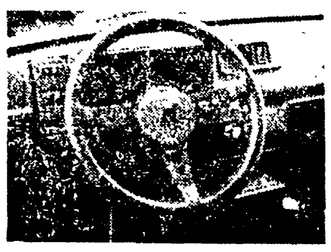
Il DFV è un motore a 8 cilindri a V aperto a 90° con doppio asse a camme in testa per ogni testata e quattro valvole per cilindro. Ha una cilindrata di 2993 cc e sviluppa una potenza di 470 CV a 10.500 giri. Al suo debutto, avvenuto il 4 giugno 1967 nel Gran Premio d'Olanda, portò la Lotus 49 di Jim Clark alla vittoria, fece ottenere a Graham Hill il miglior tempo in prova e valse a Jim Clark, oltre alla vittoria assoluta, il miglior tempo sul giro. Da allora il DFV ha fatto molta strada: ha percorso più di 450.000 chilometri in gare di F.1. Ha occupato la «pole position» (posizione di prima fila) 85 volte ed ha stabilito il miglior tempo sul giro in 57 gran premi. Ha ottenuto il secondo posto 91 volte ed il terzo 89. Ed ha ora raggiunto il record delle 100 vittorie, seguito dalla Ferrari con 66 vittorie assolute.

Fino ad ogni sono stati costruiti 270 esemplari di questo motore. La compresa più agguerrita comprende dei motori Ferrari 12 cilindri ha impegnato Keith Duckworth in un programma intenso di studi e esperimenti per il potenziamento del DFV. A tre delle più forti squadre che disputano il mondiale — la Lotus, la Tyrrell e la McLaren — è stata data la possibilità di equipaggiare una delle proprie vetture con un nuovo motore Ford

Ampliata la gamma della piccola vettura francese

Ora anche in versione sport la diffusissima Renault 5

La Alpine è in grado di raggiungere i 178 orari ma sa dimostrarsi parca nei consumi se si mantiene sui 100 chilometri l'ora


La piccola «sportiva» della Renault si distingue dalle altre vetture della gamma, oltre che per il colore nero per la sigla A 5 sulle fiancate. Molto completa e raccolta si presenta la strumentazione.

LA RENAULT 5, sin dalla sua apparizione nel 1972, ha riscosso un grande successo, sia per la sua linea nuova e simpatica, sia per le caratteristiche di robustezza e funzionalità che ha mostrato di possedere. Su un milione e 600 mila vetture prodotte fino ad oggi, ben 250 mila circolano in Italia, segno evidente che la «cittadina del mondo» è riuscita facilmente a prendere anche la cittadinanza italiana e, come indicano gli studi di mercato, con piena soddisfazione di chi l'ha scelta.

Ora la Renault ha voluto ampliare ulteriormente la gamma, perché di gamma si tratta, della «Cinque», proponendo un nuovo modello più aggressivo e più potente, una vera sportiva: la Renault 5 Alpine. Si tratta di una versione preparata dalla ormai famosa officina specializzata di Dieppe, attraverso la quale la Renault partecipa alle competizioni sia stradali che su pista con indubbio successo.

Ci è stata messa a disposizione la nuova R 5 Alpine durante la sua presentazione alla stampa, avvenuta a Roma, in modo che ne potessimo saggiare le doti sia sulla pista di Vallelunga, sia, un poco più tranquillamente, sulle strade intorno alla capitale. Bene, la macchina è veramente notevole in accelerazione e in tenuta di strada e dimostra di poter reggere brillantemente, su percorso misto, il confronto con sportive anche più potenti.

LA VETTURA, infatti, dispone di un motore a quattro cilindri in linea di 1397 cc che sviluppa 94 CV DGM a 6400 giri con una coppia massima di 11,7 kgm DGM a 4000 giri che permette, con un poco di tecnica e sfruttando il cambio a 5 marce, di ottenere delle accelerazioni fulgoranti: si percorre il chilometro partendo da fermo in soli 35,1 secondi.

Come già accennato la tenuta è eccellente, grazie anche alle nuove barre di torsione, alla sospensione a quattro ruote indipendenti e ai pneumatici di dimensioni adeguate montati su cerchioni di tipo sportivo. I freni sono adeguati alle velocità raggiungibili: a disco anteriori e a tamburo posteriori, con servofreno Master-Vac, comprendente un ripartitore di pressione sensibile al carico per evitare pericolosi bloccaggi.

La finizione e la strumentazione sono senz'altro di livello superiore: sedili anatomici con poggiatesta, moquette, volante sportivo rivestito, contagiri e tutta una serie di quadranti e comandi che garantiscono sicurezza al guidatore, il quale, con un solo colpo d'occhio o spostando una mano, può far funzionare ogni cosa e rendersi conto in ogni momento se tutta funziona a dovere.

ESTERNAMENTE LA R 5 ALPINE si fa riconoscere per la sua notevole aggressività, esaltata dal colore nero con bordature rosse su tutto il corpo vettura, nonché per lo spoiler anteriore con cui sono contenuti i fari supplementari. La macchina è anche dotata di luci di retromarcia e dell'utilissimo tergicristallo posteriore.

Questa vettura sportiveggiante, di notevoli qualità velocistiche (supera i 178 km/h) si presta anche alla guida tranquilla e non soffre la città o la marcia lenta. Non trascurabile l'economicità del consumo, che a 100 km/h è di 7,5 litri per 100 chilometri.

G. C.

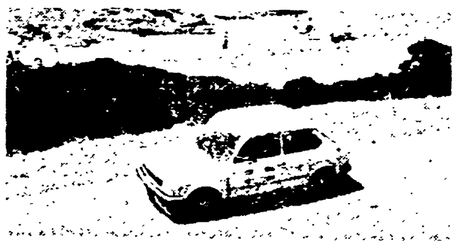
Il migliore risultato al Mobil Economy Run in Sardegna

Con la Nuova 127-1050 quasi 22 Km con un litro

A parte il record di Taruffi, tutti i consumi sono stati inferiori a quelli realizzati nel 1971 con la 127 di 900 cc - Cosa occorre fare per risparmiare benzina

Nona edizione del Mobil Economy Run. Questa volta la gara si è svolta in Sardegna ed i risultati ottenuti devono essere di grande conforto per gli automobilisti che ormai si avvicinano con una certa apprensione alla distribuzione di benzina, come dimostra il fatto che alcune ditte, dopo il marzo, sono tra i promotori — le vetture di cui parliamo sono di ditte che [illegible] al concorso stesso nel corso dello scorso anno.

Certo pochi automobilisti in tema di risparmi stanno in grado di emulare Taruffi che è riuscito ad andare di una Nuova 127 1050, a percorrere 21,36 chilometri con un litro di benzina alla velocità media di 65,50 km/h, ma è anche vero che questa gara ha dimostrato come, volendo, si possa non sprecare un carburante diventato ormai tanto prezioso. A facilitare il compito provvedono sia l'affinamento delle tecniche costruttive delle automobili che il miglioramento dei lubrificanti, i quali giocano un ruolo non indifferente nel far diminuire o aumentare i consumi di benzina.


Una delle Fiat Nuova 127-1050 impegnate nel Mobil Economy Run.

La conferma la si ha proprio se si raffronta il migliore risultato, quello di Taruffi appunto, ottenuto in questa edizione del Mobil Economy Run, con quello raggiunto nel 1971 da Ibelga De Vanssay che, con 16,41 chilometri per litro, aveva realizzato il minor consumo sempre alla guida di una Fiat 127. La differenza, si noti bene, è tanto più rimarchevole se si considera che nel 1971 l'auto usata aveva una cilindrata di soli 900 cc e che la prova si era svolta all'autodromo di Vallelunga, mentre quella di quest'anno si è svolta nel sud della Sardegna, su strade aperte al traffico e su un tracciato — Statale 195, Domus de Maria, Nuraxi de Mesu, Teulada, Capo Malfatano, Torre di Chia, Pula — che accompagnava a paesaggi splendidi, ma scarsamente godibili durante una gara, notevoli dislivelli, curve e tornanti e una particolare avarizia di rettifili.

Migliorata dunque la 127, agli effetti dei consumi, è migliorato i lubrificanti (è stato impiegato il nuovissimo Mobil 1) e i risultati non potevano che essere soddisfacenti, anche se un automobilista normale non potrebbe arrischiarsi ad adottare la tecnica di guida di Taruffi che — il regolamento lo prevedeva parte della gara di guida consentiva — non deve essere usata nelle discese con la marcia in folle.

I risultati, assai più modesti, che ha conseguito la scuola vuoto dunque a dimostrare quanto si può effettivamente fare, su un percorso non facile, con una guida attenta ma al tempo stesso al riparo da rischi: 18,13 chilometri con un litro di benzina. Vale a dire un risultato migliore di quello ottenuto, su un tracciato ben più sicuro e senza dislivelli, dal «campione» del 1971. Il segreto, al solito, è quello — oltre all'auto perfettamente a punto — di evitare le brusche accelerazioni, di tenere il piede leggero, di «prevedere» quanto può succedere sulla strada davanti a chi guida: con la benzina a 500 lire il litro ne vale la pena.

Rubrica a cura di Fernando Strambaci