

La sconfitta di Jimmy Connors fa meno sorpresa di quel che sembra

Borg non sorride mai ma vince a Wimbledon



WIMBLEDON — Connors deluso, con la racchetta e Borg felice con la coppa.

Bjorn Borg, svedese, 21 anni appena compiuti, è come Buster Keaton: non ride mai; e si fa crescere una barba rada e rassicura per apparire più vecchio dei pochi anni che ha. Ma non ci sarebbe bisogno della barba. Lo svedese è già più vecchio, per quegli impassibili occhi che non sorridono e per quella sicurezza disumana che lo conduce a spogliare con un rapporto di uno a dieci rispetto ai « comuni » tennisti.

Borg ha battuto Connors, nella finale di Wimbledon, dopo una terribile battaglia durata tre ore e mezzo. Nel primo set la vitalità dell'americano, quel suo saper essere supremamente violento in uno sport che non prevede il contatto fisico, consistero la gente — spettatori, critici, appassionati — che il pronostico stava seguendo il suo corso. Il secondo set ha gettato all'aria lo schema del seeding: lo svedese, infatti, è riuscito a tenere lo yankee a fondo campo e l'ha costretto a giocare sul diritto, colpo che gli riesce senz'altro meno bene del sinistro metrico e terribile rovescio.

Connors si stava spretolando. Lui è abituato a spazzar via gli avversari con la potenza di un gioco che ha pari eguali. Bene, Borg non gli ha lasciato né spazio né tem-

po per proporre quel gioco violento come l'azione del carro armato. Bisogna riflettere sul fatto che il tennis di oggi è e cioè il triplo di quanto lo era quello di 10 anni fa. Quando Pietrangeli batté Laver, nel 1961 a Torino (finale degli Internazionali d'Italia), si scrisse di tennis d'artista (quello di Nicola) e di tennis violento (quello di Laver). Giocando, ovviamente, per il trionfo del campione italiano. In realtà il tennis veloce di Laver paragonato al tennis di Connors e Borg è stato un gioco di un altro mondo.

Quando Borg si avventa di rovescio sulla palla impugnando la racchetta con le due mani, da quella innata in provvisoria sprizza un proiettile devastante e preciso al millimetro. Contro quei colpi non c'è difesa. Come non ha difesa Adriano Panatta contro quei tennisti violenti e professionisti ineccepibili che sono Bjorn Borg e Jimmy Connors.

Nei quarti di finale lo svedese ha tralocato il romeno Ilie Nastase. Ilie è un fantasista. Si regala sulla mobilità e sull'invenzione e quando mobilita e intenzione non gli garantiscono salvaguardia sufficiente lui tenta di irrobire il gioco, di sminuirlo, di farlo scendere a livello di esibizione.

Ma con gente come Borg, che al massimo stira la bocca in un simulacro di sorriso quando gli consegnano il piatto di argento e il robusto assegno di 23 milioni, questi giochetti non funzionano. Avrei applaudito Nastase vincitore di Borg. E proprio perché l'eroe invitato e gelido è perfino bello vederlo soccombere sotto i colpi di chi ha paura e cerca rifugio nel sogno e nella fantasia. Ma è anche giusto applaudire chi per tre ore ha combattuto una grande battaglia e non l'ha perduta nemmeno quando (sul 4 par) della quinta partita con Jimmy (alla battuta) neanche un parente stretto avrebbe puntato un soldo su un suo successo dello scandinavo.

Borg ha battuto Connors in gennaio e l'ha ribattuto nel torneo che conta di più, A. T. Wimbledon non c'è nessuno che ci vada per fare esperienza. Non i campioni, comunque. Ora lo svedese è il più forte di tutti e pare uscito sulle orme dei grandi del passato visto che è stato capace di vincere due volte Wimbledon e venti e ventuno anni.

I quattro semifinalisti erano ragazzi terribili e implimi. Ma molti tutti da molte che i nostri nemmeno concepivano. Ecco la loro età: Borg 21 anni, Connors 25, Gerulaitis 23, McEnroe 18. Quest'ultimo

è il tipico rappresentante di una società americana dalla mentalità altamente competitiva. Le molle di Corrado Bonazzoli sono la rabbia, la coscienza di essere inferiore ma di poter battere i più bravi. La molla di John McEnroe è il futuro visto attraverso la lente deformante (ma terribilmente efficace) della competitività.

Virginia Wade, 32 anni, inglese, ha vinto il singolare femminile sotto gli occhi della sua regina, Elisabetta ama i carrelli e il tennis le interessa poco. Ma quella sudita bella e coraggiosa che stava regalando un grande successo sportivo alla Gran Bretagna voleva bene la pena di seguirlo e di soffrire con lei la dura battaglia imposta alla partita dalla massiccia e forzuta avversaria olandese.

Bellissime cose a Wimbledon e pubblico enorme. Peccato che la nostra TV abbia snobbato la semifinale tra Borg e Gerulaitis intendendo, per bocca del suo radiocronista Guido Oddo, una scusa assurda (erano le 18.30 di venerdì): la TV svizzera ha continuato fino alle 20.25: « Interrompiamo il collegamento a causa di difficoltà sulla rete televisiva con Londra ».

r. m.

Nel premio Monterosa di galoppo, a San Siro

Casanova Boy sfiora il colpaccio In extremis vince French Scandal

Roma: successo del torneo di calcio della XV Circostrizione

ROMA — La XV Circostrizione per dare una prima risposta alla crescente domanda di attività sportiva nell'ambito del lavoro, che caratterizza il suo personale, ha organizzato il 1° Torneo di calcio XV Circostrizione per propagandare il calcio fra gli operai e i giovanissimi tra gli 8 e i 16 anni.

Il suddetto torneo ha avuto il contributo organizzativo e tecnico del Comitato di quartiere di viale Fatti di propaganda e delle associazioni sportive federali della Circostrizione. Le gare si sono svolte negli impianti di viale Fatti, a disposizione dei gestori privati dopo un accordo raggiunto con la commissione sport della circostrizione. Al torneo hanno partecipato 13 squadre sportive per un totale di 400 ragazzi. Le premiazioni finali si sono svolte alle 18 ore presso il campo sportivo di Villa Fiora (Portuense).

MILANO — French Scandal ha fatto valere la sua migliore classe nel premio Monterosa di galoppo, a San Siro, imponendosi negli ultimi metri, nettamente, a Casanova Boy che aveva cercato di sfruttare al massimo il vantaggio di portare il peso più basso di tutta la scala dell'handicap.

Il francese di proprietà della scuderia Incolturi era partito favorito, offerto sulle lavagne dei bookmakers a uno e mezzo, preferito a un Black Marlin a tre e mezzo. I rimanenti del campo figuravano poi tutti a quote più alte: dal cinque contro uno di Ostello fino al 12-15 di Parifric e Fioretto.

Al via ha assunto il comando Grey Tiger davanti a Casanova Boy, Kyoto, Black Marlin, Daniela Umbra, Ostello e Fioretto. Ritmo abbastanza lungo la prima curva che vede sempre in testa Grey Tiger, incalzato da Casanova Boy, che ha vicino Parifric, poi gli altri in fila indiana con Fioretto a fare il fanalino di coda.

All'inizio della retta di fronte ai giudici Casanova Boy supera Grey Tiger. Intanto dalle retrovie rimonta Fioretto. Sulla grande curva Casanova Boy conquista un buon margine di vantaggio tanto da far pensare ad una possibile grossa sorpresa. Dietro di lui galoppa Parifric e Grey Tiger, poi Kyoto, French Scandal e gli altri. In retta cala il distacco tra Casanova Boy e gli inseguitori e tra questi French Scandal il più attento e il più deciso nel portarsi sul battistrada. Al paroli Grey Tiger e Casanova Boy sono raggiunti dal francese che alle tribune è costretto alla resa.

Vince così French Scandal per una buona lunghezza su Casanova Boy che mantiene il secondo posto su Black Marlin autore di un discreto finale. Al quarto posto Kyoto, poi gli altri in fila indiana con Fioretto a fare il fanalino di coda.

Vittoria a tempo di record di Alpherat sui 1200 metri del premio Toce. Il fuoriclasse grigio della scuderia Hermes ha vinto in 1'08"04 relegando Favretto a quarto lunghezze. Le altre corse sono state vinte da: J. J. Jay (C. Erani); Samar (2. Bosisi Sforza); Western Spring (2. Viraz); Paris Star (2. Chrystal); Infidel (secondo Lord of the silk); Marengo (secondo A. bernhard).

« CALCIO — In una partita del girone finale asiatico di qualificazione per la Coppa del Mondo 1978 del calcio del Sud e Iran hanno pareggiato 0-0 nel girone finale fanno parte anche Australia e Kuwait. Al momento di mezzogiorno il risultato è di 1-1. (Correa del Sud) hanno assistito 25 mila spettatori.

Secondo la legge 382

Le attività sportive decise dalle Regioni

Una dichiarazione dell'onorevole Alessandra Miluccio

L'onorevole Alessandra Miluccio, membro della commissione interparlamentare per le questioni regionali, subito dopo l'approvazione del parere sul decreto di attuazione della legge 382 ha dichiarato: « E' da considerarsi un importante risultato la reintroduzione nello schema (all'art. 57) della norma che trasferisce alle Regioni anche i poteri di promuovere le attività sportive e ricreative e le realizzazioni di relativi impianti ed attrezzature, di interesse di natura regionale e di interesse dei giovani in età scolare, con gli organi scolastici.

« E' stato stabilito, inoltre, che restano ferme le attribuzioni del CONI per l'organizzazione delle attività agonistiche ad ogni livello e delle relative attività promozionali e che per gli impianti e le attrezzature promossi dalla Re-

gione si deve arruolare della consulenza tecnica del CONI. « Questa decisione consente alle Regioni di esercitare in modo più diretto e responsabile le attività di impugnatrice, l'iniziativa nel settore delle attività sportive.

« Desidero sottolineare che la competenza è stata estesa, con una formulazione molto ampia, anche alle attività e agli impianti destinati ai giovani della scuola. Poiché lo schema è il risultato di un ampio accordo politico si è da ritenere che il governo lo farà proprio in sede di attuazione aprendo così la strada a un intenso impegno per realizzare i programmi che attengono alle attività sportive e ricreative e alle forze impegnate nello sviluppo dell'attività sportiva stimolare e sostenere l'iniziativa delle Regioni ».

Nella scalata motociclistica Polverino-Poggio

Nuovo record alla crono di Camerino

Ottenuto dal romano Di Bartolomeo su Suzuki 500

SERVIZIO

CAMERINO — Si è svolta organizzata dal Club Camerino ieri pomeriggio la seconda edizione della Cronoscalata motociclistica Polverino-Poggio che ha visto la vittoria assoluta della Suzuki del romano Angelo Di Bartolomeo che oltre ad aver vinto nella sua classe ha effettuato il tempo assoluto in 41'32" alla media di chilometri 105,861 distruggendo anche ogni record precedente che era del pesarese Rossi in 4'46".

La cronoscalata si è svolta su un tracciato di 7,200 km con venticinque curve che hanno messo a dura prova sia piloti che moto i quali hanno dovuto affrontare un dislivello dalla partenza all'arrivo di ben 400 metri. Va sottolineato la seconda posizione in senso assoluto del camerinese Saurò Valentini che con una Harley Davidson 250 in 4'24" ha effettuato

Il secondo tempo migliore. Va aggiunto che il terzo miglior tempo è stato dell'equipaggio sdecastriano Bennatini su Suzuki.

Queste le classifiche: Classe 50. 1. Mancini (Kreidler) 5'19"71, media 80,102; 2. Masetti (Rughini) 5'25"90; 3. Giovannini (Rughini) 5'42"95. Classe 125. 1. Vernocchi (Morbidelli) 4'33"51, media 93,280; 2. Proliani (Morbidelli) 4'38"91; 3. Petrelli (Morbidelli) 4'50"08. Classe 250. 1. Valentini (Harley Davidson) 4'24"71, media 105,861; 2. Rossi (Benelli) 4'34"76; 3. Federico (Benelli) 4'36"38. Classe 500. 1. Di Bartolomeo (Suzuki) 4'18"72, media 105,861; 2. Rossi (Benelli) 4'28"14; 3. Casapoccia (Honda) 4'43"81. Classe Sidecar. 1. Bennatini (Suzuki) 4'30"94, media 94,487; 2. Bonanni-Terroni (Suzuki) 4'34"60; 3. Donati-Vani (Suzuki) 4'36"30.

d. f.

Secondo i gerontologi

Anziani al volante: troppi i pregiudizi

Con qualche cautela possono continuare a guidare

E' opinione diffusa che gli anziani non siano adatti alla guida. Eppure molte scienze — fra le quali medicina, psicologia, fisiologia — rifiutano, oggi, una « rigida prospettiva biologica » come hanno scritto Bates e Schae in uno studio sul rapporto fra età e quoziente di intelligenza — che prevede come inevitabile il declino.

Secondo il dottor Paoloni, direttore generale dell'INRCA (Istituto nazionale di riposo e cura per anziani), la diffidenza nei confronti degli automobilisti anziani è un atteggiamento ingiustificato. Sulla base delle ricerche svolte dal dipartimento gerontologico e geriatrico dell'Istituto, Paoloni ha osservato che lo anziano avverte prima la fatica psichica, ma è capace di maggiore concentrazione. Quest'ultima fattore, unito alla maggiore esperienza, compenserebbe un allungamento dei tempi di reazione (la velocità di conduzione dell'impulso nervoso varia da 7,5 metri/secondo nel giovane adulto a 5 metri/secondo nell'ottantenne).

Anche la forza muscolare diminuisce con l'età, mentre la pressione arteriosa tende ad elevarsi e reazioni ipertensive vengono provocate più facilmente da stimoli connessi con la guida. « Ma le reazioni sulla attività cardiaca.

E' evidente quindi che gli anziani, se si può parlare di « prima vecchiaia » (dai 60 ai 75 anni) e di « grande senescenza » (dopo i 75) — devono usare alcune precauzioni nei loro viaggi: fare soste frequenti; evitare fumo e alcool; non mettersi in viaggio durante l'ora di pranzo; non guidare in condizioni di visibilità non peggiori o nelle ore molto calde; non mettersi al volante di automobili troppo potenti.

Rispettate queste regole, non vi sono per l'anziano, gli ostacoli che gli impediscono di guidare. L'INRCA, particolari limitazioni alla guida. Naturalmente il soggetto — ma questo vale anche per i giovani anziani — deve essere in buona salute.

Le statistiche del ministero dei Lavori Pubblici sembrano confermare i risultati della ricerca fisiologica e psicologica sull'anziano: nel 1975 in Italia ci sono stati 880 morti fra i guidatori dai 18 ai 24 anni, cioè un arco di età di sei anni, 423 fra i 25 e 34 anni, 771 fra i guidatori dai 65 anni in poi.

Per ogni cento incidenti provocati da guidatori con età superiore ai 30 anni, i ventiquattenni ne provocano 160, i ventiduenni 165, i ventenni 176 e 244 i diciottenni.

Secondo il ministero dei Lavori Pubblici, tra i molti fattori che incidono sui ciclisti la palma della pericolosità si è guadagnata da un'esperienza di guida, l'eccezionale velocità di reazione, la prontezza di riflessi, la conoscenza delle norme del Codice, una vitalità che il guidatore più attento non esprimeva.

Tornando agli anziani è quindi opportuno che al volante non ci siano guidatori di certe oggettive limitazioni che la loro età comporta; ma è altrettanto opportuno sostenere gli sforzi di chi non si arrende ad essi, con condizionamenti di vario tipo, il diritto all'automobile, un diritto che può facilitare un inserimento produttivo, e non passivo, dell'anziano nella società.

Uscito un bimestrale per chi usa i gommoni

Un mercato di alcune decine di miliardi, un utilizzatore finale estremamente interessante ed in continua evoluzione, un mezzo estremamente versatile, che si pone come una delle più valide risposte al problema di trasporto per il mezzo libero queste, le premesse che hanno stimolato il Gruppo Editoriale Stammer di Milano a studiare con massima attenzione una nuova iniziativa commerciale. Questo è il Gommonone, il primo bimestrale di natura alternativa.

Curata da un cast di esperti e di veri appassionati di gommoni, è uno strumento per « addetti ai lavori », ma costituisce un mezzo di informazione serio e preciso a chi intende andare per acqua. Fornisce, insomma, strumenti di scelta e non scelte preconcette.

Larghissimo spazio — come si può vedere nei due numeri già usciti, in edicola a 1.200 lire — è riservato al turismo nautico, agli itinerari, ai raid di semplicità e non pericolosa realizzazione, dove gomma, natura e l'uomo sono insieme i veri protagonisti.

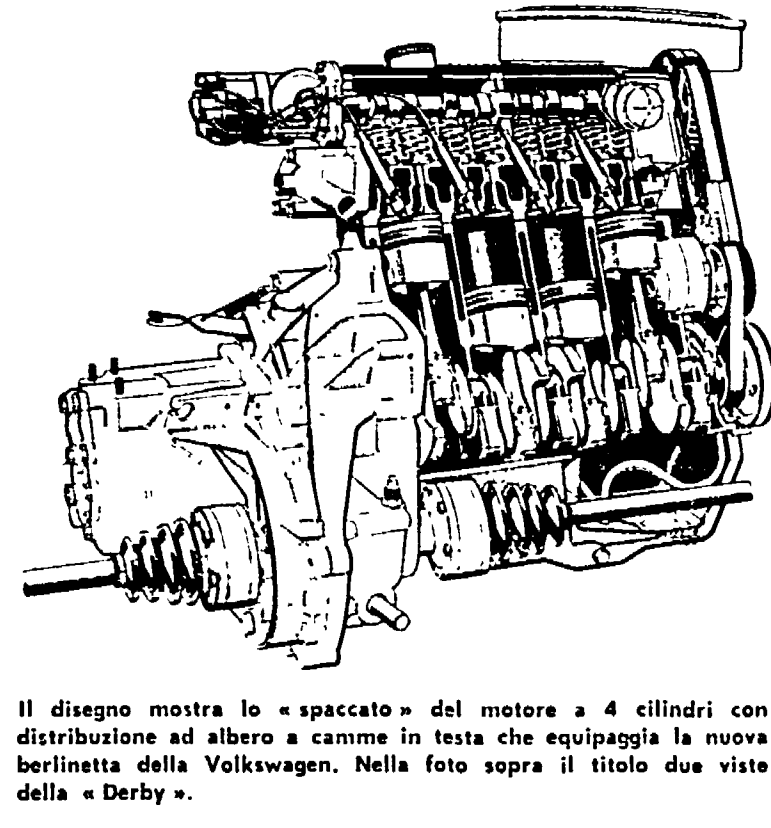
motori



Ecco perchè la Volkswagen ha lanciato una « tre volumi »

Anche in cinque sulla «Derby» non c'è problema per i bagagli

Arriverà in Italia dopo le ferie - Sarà importata in tre versioni e due cilindrata - La vettura deriva dalla « Polo » - La berlinetta è brillante anche se consuma modestamente



Il disegno mostra lo «spaccato» del motore a 4 cilindri con distribuzione ad albero a camme in testa che equipaggia la nuova berlina della Volkswagen. Nella foto sopra il titolo due viste della «Derby».

Dopo la serie di modelli a «coda raccorciata» o a «coda allungata», caratterizzati dal portellone posteriore, la Volkswagen ha realizzato ora un modello a «tre volumi», cui ha dato il nome «Derby». In verità non si tratta di un'auto nuova in senso assoluto, ma, più precisamente, della trasformazione della «Polo», alla quale è stata cambiata la parte posteriore, partendo dal montante centrale.

Perché questa scelta? I dirigenti della fabbrica tedesca la spiegano così: da una attenta ricerca di mercato risulta che c'è una parte non trascurabile di utenti dell'automobile attenti alla vettura classica, con tipico baule posteriore. I motivi di tale preferenza sono diversi: vanno dal gusto estetico all'esigenza di un grande vano di carico, anche quando sulla vettura viaggiano quattro o cinque passeggeri (come si sa le berline a due volumi hanno il bagagliaio a capacità variabile, il qua-

lo offre la massima capacità quando a bordo le persone sono soltanto due).

E la capacità di carico della «Derby» è davvero notevole, grazie anche alla trazione anteriore con motore trasversale, che consente la migliore utilizzazione dello spazio per passeggeri e bagagli. Il vano riservato a questi ultimi è di ben 315 litri (misurazione con parallelepipedo 125 litri), molto ben sfruttabile per la forma e l'accessibilità.

La nuova Volkswagen non è ancora giunta in Italia e perciò siamo andati a provarla sulla pista della Casa tedesca un enorme impianto (il più grande del mondo) il cui tracciato ha uno sviluppo di oltre 120 chilometri. Le impressioni riportate guidando la «Derby» sono state ottime sotto ogni profilo, ma per poterla valutare sotto ogni aspetto occorre chiarire che la vettura viene prodotta in tre diverse cilindrata: 40 CV (1100 CV) e 1300 (60 CV). Inoltre va precisato che ci occuperemo solo delle prime due, perché la «1300» non verrà esportata in Italia.

La «1100» (per l'esattezza 1093) è ovviamente più brillante, ma anche la «900» (888) ha un motore soddisfacente. Particolarmente bene ci ha impressionato la tenuta di strada, che abbinata ad una buona sterzata, a sterzate brusche o a frenate in piena curva, conservando una posizione equilibrata, è un pregio che non può essere sottovalutato. Sfruttando bene le marce, pure nei modelli più piccoli, si può considerare ben rispettabile. La velocità massima (130 km/h la 900 e 140 km/h la 1100) si raggiunge in tempi relativamente brevi e si può mantenere a lungo senza che il motore accusi affaticamento. La «1100» ha un motore soddisfacente. Particolarmente bene ci ha impressionato la tenuta di strada, che abbinata ad una buona sterzata, a sterzate brusche o a frenate in piena curva, conservando una posizione equilibrata, è un pregio che non può essere sottovalutato.

Dieci giorni al volante dell'Alfasud Sprint

Una sportiva per famiglia sulle strade dell'estate

I posti veramente comodi sono quattro - Elevato comfort di viaggio - Se si procede a 100 orari si possono percorrere quasi 14 chilometri con un litro di benzina

Alfasud Sprint, una vettura sportiva che sta affrontando la sua prima estate, essendo stata presentata al pubblico il 21 settembre, primo giorno d'autunno. L'abbiamo provata per un periodo di dieci giorni, e ci siamo trovati in compagnia di un'anziana — deve essere in buona salute.

Le statistiche del ministero dei Lavori Pubblici sembrano confermare i risultati della ricerca fisiologica e psicologica sull'anziano: nel 1975 in Italia ci sono stati 880 morti fra i guidatori dai 18 ai 24 anni, cioè un arco di età di sei anni, 423 fra i 25 e 34 anni, 771 fra i guidatori dai 65 anni in poi.

Per ogni cento incidenti provocati da guidatori con età superiore ai 30 anni, i ventiquattenni ne provocano 160, i ventiduenni 165, i ventenni 176 e 244 i diciottenni.

Secondo il ministero dei Lavori Pubblici, tra i molti fattori che incidono sui ciclisti la palma della pericolosità si è guadagnata da un'esperienza di guida, l'eccezionale velocità di reazione, la prontezza di riflessi, la conoscenza delle norme del Codice, una vitalità che il guidatore più attento non esprimeva.

Tornando agli anziani è quindi opportuno che al volante non ci siano guidatori di certe oggettive limitazioni che la loro età comporta; ma è altrettanto opportuno sostenere gli sforzi di chi non si arrende ad essi, con condizionamenti di vario tipo, il diritto all'automobile, un diritto che può facilitare un inserimento produttivo, e non passivo, dell'anziano nella società.



Anche se si tratta di un «coupé» per famiglia l'Alfasud sprint rivela nella linea la sua origine sportiva.

Detto questo viene spontaneo soffermarsi sulla sua abitabilità, che ne fa appreso il suo uso. L'Alfasud Sprint ha una linea corretta e «onestà», da coupé per famiglia, e di quelle del resto, tutto è normale.

Entrando subito che l'Alfasud Sprint, erede della fortunatissima, e indovinata, serie delle «Sportive», ci si sente a casa. La guida è fluida e piacevole, la vettura è spaziosa, e soprattutto rassicurante, nel senso che nessuno all'idea di manovre e di manovre, il volante si fa prendere dal complesso del «mostro», come accade per alcune vetture troppo vistose. Dunque, diciamo che l'Alfasud Sprint ha una linea corretta e «onestà», da coupé per famiglia, e di quelle del resto, tutto è normale.

Detto questo viene spontaneo soffermarsi sulla sua abitabilità, che ne fa appreso il suo uso. L'Alfasud Sprint ha una linea corretta e «onestà», da coupé per famiglia, e di quelle del resto, tutto è normale.

Per coloro che hanno gusto a queste cose, diciamo che un 4 cilindri contrapposti di 1296 cc. di cilindrata con una potenza di 87 CV SAE, che permette alla vettura un'andatura massima di 163 chilometri l'ora e che è equipaggiata da un carburatore a doppio corpo invertito.

Un acceno a parte meritano i freni, 4 a disco, che si rivelano veramente efficaci, che non risentono dell'umidità e che perdono anche negli automobili, e che usano frenare all'ultimo momento e di colpo. Aggiungiamoci una frizione solida.

Una certa vicinanza nella ripresa anche in quarta marcia, e a basso regime, e di questa Alfasud Sprint una vettura che mantiene le promesse del nome.

Ultima questione: i consumi. Un dato confortante e senz'altro questo, fornito dalla casa, e verificato sul campo, è che a 100 chilometri l'ora si fanno 13 e rotti, quasi 14, chilometri con un litro. Certo il discorso cambia se si viaggia a «tavoletta», ma questo è affare che riguarda chi ignora — oltre ai limiti di velocità — la necessità concreta di risparmiare carburante.

Per coloro che hanno gusto a queste cose, diciamo che un 4 cilindri contrapposti di 1296 cc. di cilindrata con una potenza di 87 CV SAE, che permette alla vettura un'andatura massima di 163 chilometri l'ora e che è equipaggiata da un carburatore a doppio corpo invertito.

Un acceno a parte meritano i freni, 4 a disco, che si rivelano veramente efficaci, che non risentono dell'umidità e che perdono anche negli automobili, e che usano frenare all'ultimo momento e di colpo. Aggiungiamoci una frizione solida.

Una certa vicinanza nella ripresa anche in quarta marcia, e a basso regime, e di questa Alfasud Sprint una vettura che mantiene le promesse del nome.

Ultima questione: i consumi. Un dato confortante e senz'altro questo, fornito dalla casa, e verificato sul campo, è che a 100 chilometri l'ora si fanno 13 e rotti, quasi 14, chilometri con un litro. Certo il discorso cambia se si viaggia a «tavoletta», ma questo è affare che riguarda chi ignora — oltre ai limiti di velocità — la necessità concreta di risparmiare carburante.

Parliamo ora del motore. E' l'ormai classico, anche se giovane (ha solo 5 anni) motore boxer, silenzioso, generoso in rapporto alla sua cilindrata e che con l'adozione della quinta marcia si rivela abbastanza simpatico.

G. C.

Rubrica a cura di Fernando Strambaci