

Uno dei dirigenti della squadra di Benny SCOTT è un cognato del compianto presidente Kennedy



Il primo pilota NERO



LONG BEACH (California) - Insegnante di psicologia, sposato con una insegnante di arte, soprannominato « il professore » appunto per la sua professione, Benny Scott, 27 anni, è il primo pilota negro degli Stati Uniti, per le gare di rilievo.

Con una McLaren M10A partecipa a tutte le gare di campionato Continental 5000, quello delle monoposto da 5000 cc. al quale partecipano anche parecchi europei come Hobbs e Bell. E in complesso egli si comporta molto bene, ottenendo risultati di rilievo.

Per gli Stati Uniti la presenza di un pilota negro è un avvenimento particolare, perché se è vero che in linea teorica le possibilità di affermazione sono uguali per tutti, in America, è altrettanto vero che finora nelle corse di negri se ne erano visti proprio pochini.

« Beh, si capisce — dice Scott — non è che tra i negri non ci sia chi vorrebbe correre, e ne abbia le qualità. E' che correre in automobile comporta la necessità di cominciare disponendo di abbastanza denaro per comprarsi un'automobile valida. E tra i negri non sono in molti quelli che hanno capitali... ».

Lui un poco di soldi li ha trovati: « Di negri che vorrebbero correre ce ne sono tanti, come me. Mio padre aveva fatto qualche corsa di midget tra il 1930 e 1940. Io avevo in testa di diventare pilota; e mi sono messo a risparmiare come fa un ragazzo per comprarsi un giocattolo; però ho anche dovuto pensare alla mia educazione ed è stato soltanto dopo che ho raggiunto una certa posizione professionale che ho potuto cominciare ».

Ha cominciato nel 1968, e ricordiamo di averlo

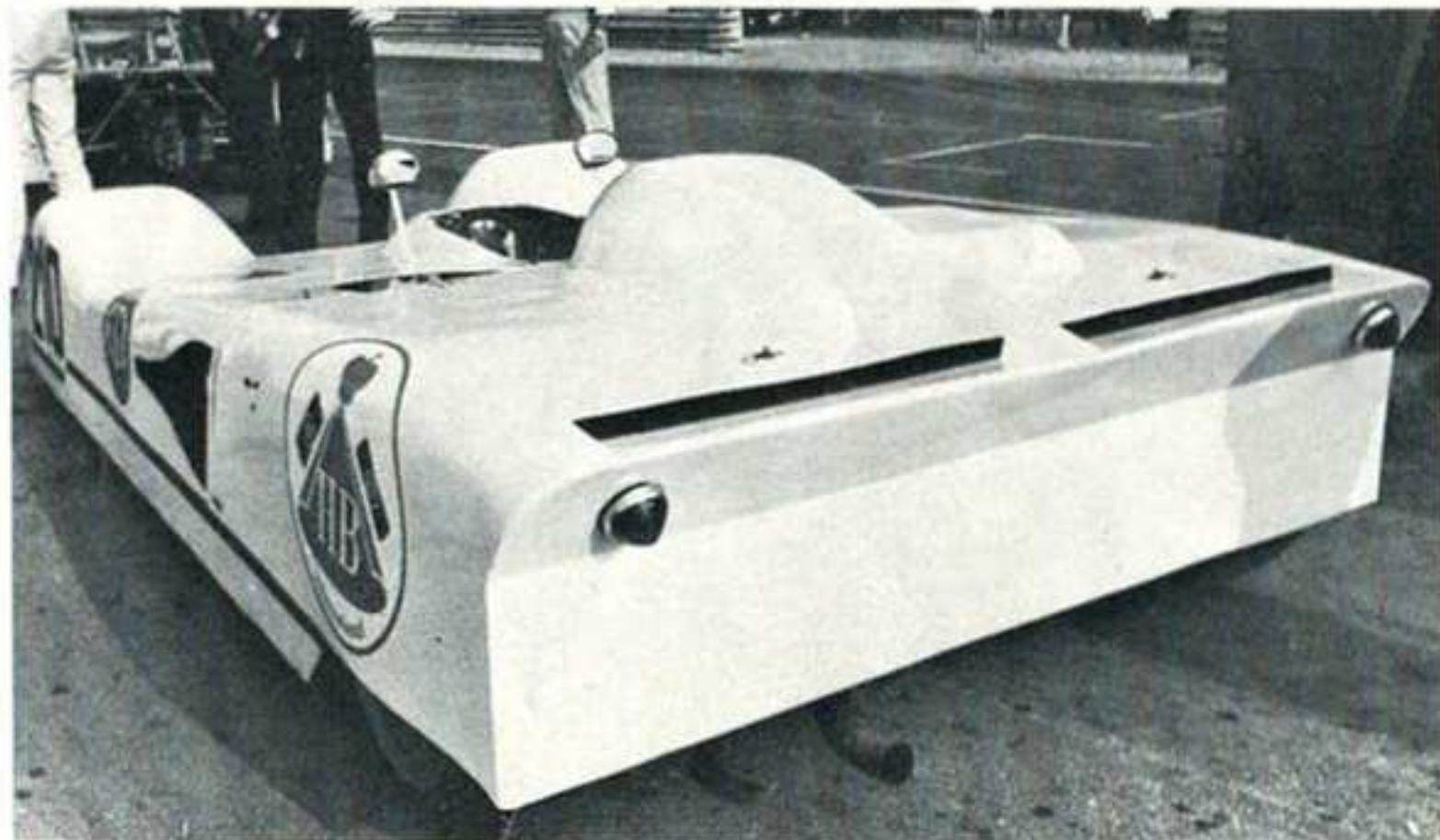
visto a Riverside con una monoposto della Formula B (il corrispondente americano delle F.2), ed ha poi corso con delle Stock-car, con una Austin-Healey Sprite e con macchine sprint (vincendo ed arrivando secondo a Phoenix e San Diego).

Le sue prestazioni, sempre in progresso, hanno interessato un gruppo di uomini d'affari di colore, tra i quali Leonard Miller e Mel Layton; e con l'apporto tecnico di John Mahler, pilota di Indianapolis, è stata costituita la Vanguard Racing, una squadra composta tutta di negri, piloti, tecnici e meccanici; tra i dirigenti della squadra c'è anche Sargent Shriver, marito di una sorella di Kennedy che è stato ambasciatore USA in Francia.

f. l.

Una categoria rilanciata dai piloti e da coraggiosi mini-costruttori: spetta agli organizzatori ora apprezzarla

La rinascita delle SPORT



La inedita Dallara 1000 alla sua prima uscita a Varano: in questi giorni Bruno Pescia ha continuato le prove di messa a punto con un test di lunga durata. A destra: la nuova Ferraris è derivata da un vecchio telaio Daren al quale il preparatore milanese ha dovuto apportare modifiche aerodinamiche e di carrozzeria sostanziali

Il 1972 è indubbiamente per l'Italia l'anno « sì » per le sue vetture sport: Ferrari passa da un trionfo all'altro nel campo delle tre litri, ormai senza rivali, mentre molto bene si stanno comportando nell'Euro 2000 le sport Abarth Osella che pare possano insidiare a fondo le classiche costruzioni inglesi. E tutto questo non solo nel campo dei telai, ma soprattutto coi propulsori made in Italy stiamo riuscendo a superare il monopolio ormai dilagante dei motori Ford. Sull'onda di questi successi internazionali anche in casa nostra abbiamo riassaporato il gusto della vettura sport, quest'anno giustamente unificata ai prototipi: e le gare cui abbiamo assistito in questi ultimi tempi ci hanno ricordato che non solo le monoposto danno al pubblico l'emozione e lo spettacolo, che potevamo pensare riservato alle ruote scoperte. Purtroppo, siamo alle solite, la cri-

accusa qualche anetto e soprattutto una costruzione meno moderna) con la quale Locatelli ha battagliato a lungo a Monza con l'AMS di Cerulli. Interessante invece in questa vettura il gruppo propulsore, opera del preparatore milanese. Partendo dal monoblocco Fiat 128 si è ottenuto un 998 cc (81x48,4) sul quale è stata sistemata una bellissima testa quattro valvole: con un rapporto di compressione di 10,2:1 si sono ottenute potenze sull'ordine dei 150 cv e il motore può girare fino a 11500 giri (al di là dei quali, ci ha detto il preparatore, non risponde delle bielle, per ora in acciaio). Il motore naturalmente è ad iniezione (Kugelfischer) e l'aria è dosata da singolari dosatori rotanti, che lo stesso Ferraris montava con successo sui motori Fiat 128 gr. 2.

Quarto in questa graduatoria un altro 1000, l'AMS-Ford di Barone, che

SIONE (che comprende le classi 1600, 2000 e 3000) ancora in testa la coppia TONDELLI-FORMENTO, il primo con 13,2 punti e il secondo con 12 (10,8 dei quali presi a Monza nella 1000 km). La loro macchina è la Tondelli BT 16 (niente di più di una Chevron B 19 con motore Ford 1600) e l'alto punteggio che i due torinesi hanno lo devono al risultato della 1000 km di Monza, quando giunsero unici italiani al bagnatissimo traguardo. Terzi a pari merito sono Merzario e Munari, vincitori della Targa Florio con la Ferrari 312 P assieme all'anziano ma sempre validissimo « Noris », al volante di una Porsche 908/3. Al sesto posto il primo due litri: Carlo Facetti, che alterna gare con i vari modelli Abarth Osella e ottiene sempre ottimi risultati.

Carluccio Facetti potrebbe essere un



si degli impianti permanenti impedisce uno svolgimento organico di un campionato, che vedrà le sue lotte più aspre disputate in salite, meno adatte dei circuiti per queste vetture e soprattutto per dei piloti professionisti che preferiscono trovarsi a tu per tu col loro avversario diretto piuttosto che col solito anonimo cronometro. Diverse gare ormai sono state soppresse e per ora si tira avanti con le salite: tra l'altro per aggiudicarsi il titolo italiano bisogna raggiungere i 20 punti e le corse in pista ormai rimaste sono quelle di Enna e le ultime due di Monza, sempre che non intervenga qualche contrattempo e le gare non possano essere effettuate. Al momento attuale ci troviamo con tre punteggi nella prima divisione (classi 1000-1300) e quattro nella seconda (classi 1600-2000-3000) a causa della assenza di vetture inferiori a 1600 nella 1000 km di Monza.

Nella prima divisione nettamente in testa MAURIZIO ZANETTI che in coppia con Locatelli aveva vinto la classe alla Targa Florio: la macchina (con la quale Zanetti è poi giunto secondo anche a Monza dietro a Filannino) è la Lola T 210 con motore Alfa Romeo approntato dal torinese Monzeglio. La macchina si è dimostrata altamente competitiva: dobbiamo ricordare che il motore è ancora quello a due valvole, montato sulle GTA Junior gruppo due e appena si potrà disporre del nuovo motore a 4 valvole sarà questa certamente la macchina da battere.

Non poco handicappato dalla inferiore cilindrata del suo motore (il Ford Cosworth SCA 1000) Francesco Cerulli Irelli mantiene il secondo posto nella graduatoria, dopo aver vinto sia in Targa che a Monza, al termine di una aspra lotta con la debuttante Daren-Ferraris di Locatelli, il quale a sua volta risulta terzo nella classifica provvisoria del campionato italiano grazie ai punti guadagnati sempre in Targa in coppia con Zanetti. Il telaio su cui Cerulli monta il suo 1000 a iniezione è l'AMS, bella realizzazione dell'ing. Simonetti, che si sta rivelando sempre più come il telaio più adatto per qualsiasi motore (sono stati montati motori Fiat 128, Alfa 1300, Ford di tutti i tipi) e soprattutto come sicura vettura per chi intende iniziare in questa categoria.

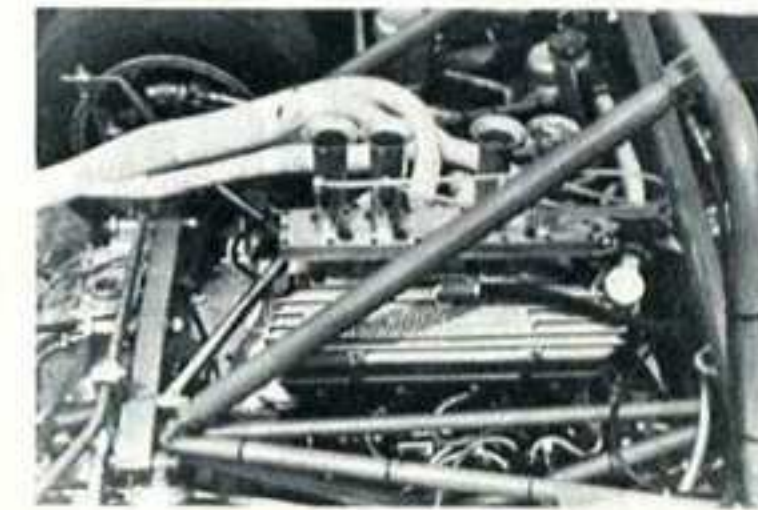
Non ancora all'altezza della realizzazione bolognese la Ferraris (in effetti si tratta di un vecchio telaio Daren adattato da Romeo, che però

a Monza montava un motore Nova sperimentale a iniezione: la potenza erogata pare sia la stessa del modello a carburatori, sull'ordine dei 120 cv, ma sembra migliore l'accelerazione. Poi vengono due 1300, il Chevron Ford di Anastasio e la Lola Abarth di Filannino, vincitore della divisione al suo debutto a Monza.

Fra le altre creazioni degne di nota l'AMS Alfa Romeo di De Antoni: realizzato dal preparatore Angelini, noto « mago » nelle preparazioni dei motori Alfa, si attendono anche per questo motore le testate a quattro valvole. Poi la bella Dallara 1000



Molto più interessante invece il motore, derivato dal Fiat 128. Di questo propulsore Romeo Ferraris ne costruirà diversi esemplari che metterà in vendita al più presto. Sotto: anche la Novamotor si è allineata alla nouvelle vague dell'iniezione: questo motore sperimentale, montato sull'AMS di Barone, non sembra però ancora all'altezza del Cosworth SCA di Bernasconi e Cerulli



(con motore Fiat 128) opera del noto ingegnere varanese: questa macchina tutta emiliana, non è ancora uscita dalla pista di casa, anche perché il motore che per ora eroga solo 115 cv non sarebbe competitivo con i più raffinati bialberi a quattro valvole. Lo spauracchio poi nella 1300 sarà il motore 6 cilindri « flat » che Romeo Ferraris sta ultimando sul suo banco prova: sarà indubbiamente una bomba e speriamo al più presto di sentirne il suo ruggito sulle piste.

Passando alla SECONDA DIVI-

probabile vincitore della divisione: ma non dobbiamo dimenticare altri ottimi elementi, tra i quali fa spicco il giovane Serblin, dalla guida molto irruenta, che ha condotto in questa prima fase del campionato una Chevron B 21. Con macchine analoghe hanno corso anche Danieli (che ha distrutto la sua Lola T 290 alla Bolzano Mendola) e Mauro Nesti, che alla prima uscita a Monza ha rovinato la sua fiammante Chevron con una uscita alla seconda di Lesmo, dopo un contatto con Serblin (pare a tal proposito che tutti abbiano notato questo contatto, tranne i commissari di percorso che hanno smentito il pilota della Nettuno in modo categorico).

Vi sono poi una schiera di giovani che si stanno cimentando con vecchie Abarth 2000, fra i quali « Gianfranco », autore di ottimi piazzamenti in varie salite, poi al sud Raffaele Restivo, primo al Montepellegrino: vengono poi i ben noti Scola, che sta facendo sue molte delle più belle cronoscalate italiane, « Amphicar » Virgilio e altri.

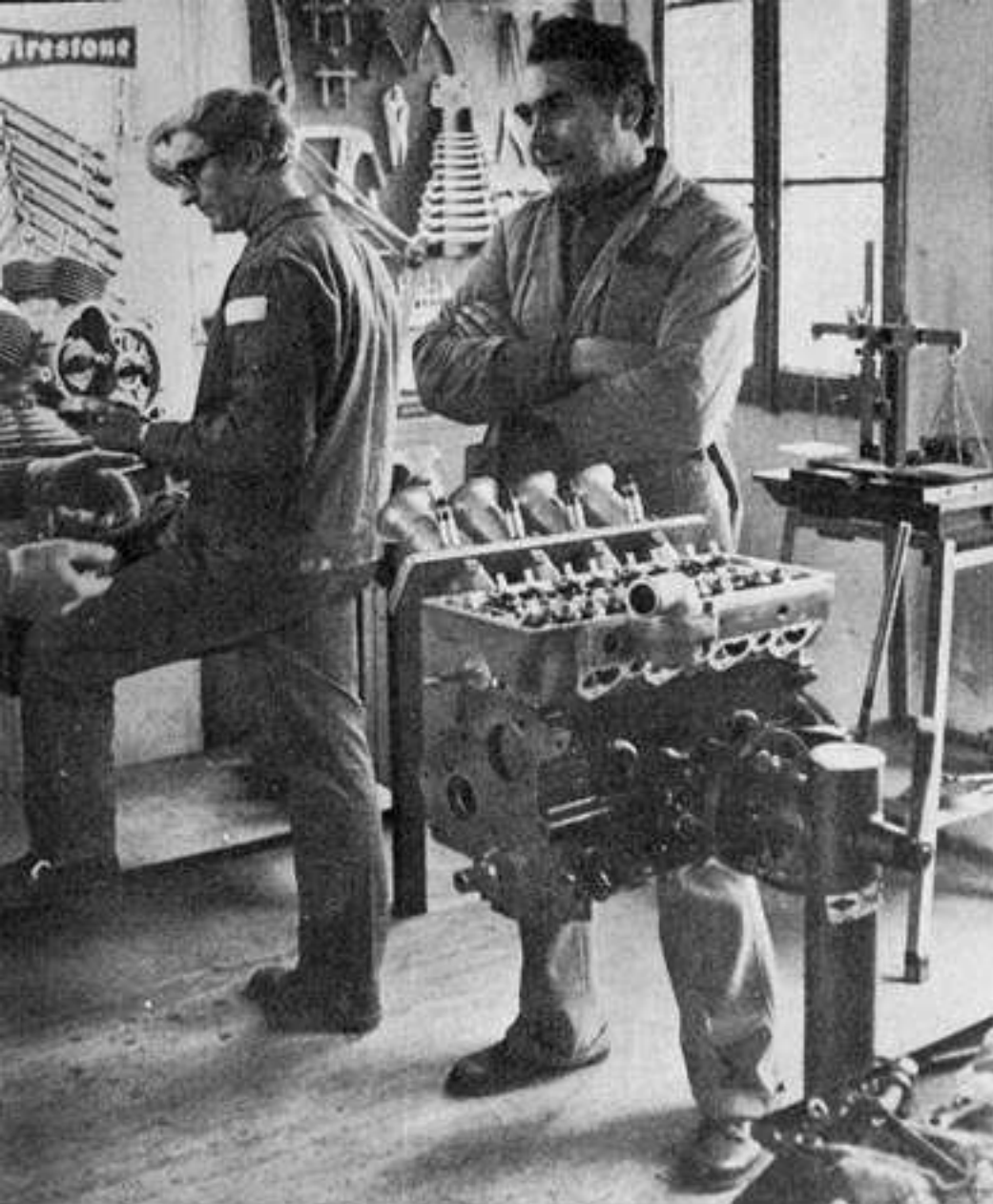
Ritornando al nord buone anche le recenti prestazioni di Giorgetto Pianta, al volante della Lola T 210 che era stata di Zuccoli, poi « Pal Joe » sempre fedele all'Abarth e infine Pasolini, che dopo un lungo periodo di astinenza è tornato alla ribalta e disputerà le corse della stagione con la nuovissima Lola T 290 vendutagli da Zadra, che ha deciso pare definitivamente di abbandonare, forse colpito dalla recente scomparsa dell'amico Joachim Bonnier.

Nella classe fino a 1600, oltre ai già citati Tondelli e Formento, continuano a mietere risultati di rilievo Stefano Buonapace (sempre al volante di una Chevron B 19 aggiornata B 21) che pur vincendo la categoria a Monza non è riuscito a racimolare punti per la scarsità dei partenti, mentre Nardari, che dispone di un potentissimo Ford Broadspeed sul suo telaio AMS non riesce per ora ad ottenere risultati, forse per la difficile concentrazione della coppia, a regimi troppo alti.

Insomma, di carne al fuoco ce n'è a sufficienza: speriamo solo che gli organizzatori si convincano della spettacolarità e validità di questo gruppo, per poter dare a tutti questi piloti la possibilità di trovare tra loro il vero fuori classe da portare su vetture sempre più impegnative.

Leopoldo Casetoli





Mentre Nerio Negrini si occupa del bicilindrico Ducati, Renato Armadori ci parla del suo «super BDA», il 4 cilindri portato al limite dei due litri che appare in allestimento in primo piano

Un ex (TECNO) con molte ambizioni

RENATO ARMADORI

«Inventa» motori SUPER

Di Renato Armadori si cominciò a parlare circa tre anni fa, quando fu assunto dalla Tecno con il compito di capo-motorista. Con alle spalle una vasta esperienza in campo motociclistico (alla Moto-Trans spagnola quindi alla Benelli), Armadori sviluppò alla Tecno le sue concezioni meccaniche, che culminarono nell'ottima elaborazione del Cosworth FVA che permise la conquista del Campionato F. 2 con Regazzoni. Nell'anno successivo, Armadori studiò (con l'ispirazione di Luciano Pederzani) ed allestì un rifacimento della distribuzione e della parte superiore della testa del 1600 Ford, utilizzando per primo la cinghia dentata, che si dimostrò anche troppo ben riuscita, tanto che altri organi, come ad esempio i pistoni, non reggevano i regimi di giri possibili, e quindi Cévert — dopo un inizio eccellente — lasciò il Campionato a Peterson.

Da qualche tempo, dopo aver preso parte alla prima fase di allestimento del 12 cilindri boxer, Armadori ha lasciato la Tecno, per intraprendere la carriera, abbastanza inusitata nel nostro paese, del «libero professionista» in motori da corsa. Assieme a Nerio Negrini, ottimo motorista cresciuto anch'egli con le moto e proveniente come lui dalla Tecno, Armadori ha infatti aperto a Bologna, in via della Salute 20, una piccola ma attrezzatissima officina (tornio, fresa, banco di prova, apparecchi per la costruzione dei profili-campione delle cammes, ed altro), con l'intenzione di assumersi, come lui stesso ci ha detto, «ogni tipo di lavoro nel campo dei motori con caratteristiche spinte, sia esso un monocilindrico da moto o un 12 cilindri da Formula 1».

Non si tratta, quindi, di una delle tante officine di elaborazione, ma di azienda in grado di appaltare, al limite, anche la costruzione di un motore completamente nuovo, e questo con la garanzia della massima discrezione, che non è una qualità da poco neppure in questo campo. Il primo traguardo di Armadori e Negrini è il

portare a termine l'assemblaggio del motore BDA per F. 2 cui già lavoravano quando erano alla Tecno, e che dovrebbe andare al banco in questi giorni.

La caratteristica principale di questo motore è di essere ancora più «super» dei ben noti Super-Cosworth, nel senso che si è giunti al limite massimo di cilindrata ammessa, cioè 1990 cc, mentre invece fino ad ora risulta che i motori F. 2 più «grossi» si sono fermati a 1930. Questo traguardo, non certamente semplice, è stato ottenuto lavorando sia sull'alesaggio che sulla corsa, mediante un albero motore realizzato ex-novo da Armadori, il quale è giustamente restio a dichiarare le relative misure geometriche. In ogni modo, per stessa ammissione del costruttore, sarà un motore che sfrutterà i suoi centimetri cubi soprattutto per aumentare la potenza ai regimi intermedi, senza limiti vertiginosi di CV.

Contemporaneamente, Armadori e Negrini hanno ricevuto dalla Ducati il compito di studiare una nuova testata per il suo bicilindrico a V di 500, accoppiata ad un più razionale sistema di distribuzione. A questo proposito, c'è da dire che Armadori è un po' un maniaco del «non-spreco» di potenza con la distribuzione: a parte la piccola rivoluzione della cinghia sul Formula 2 Tecno dello scorso anno, già quasi dieci anni fa Armadori, quando era in Spagna, aveva realizzato una distribuzione a cinghia dentata in un monocilindrico Ducati 250, eliminando gli attriti delle molte coppie coniche che caratterizzano da sempre le distribuzioni della Casa bolognese, accoppiandola ad una ingegnosa testata scomponibile con 4 valvole che dava 34 CV a 10.500 giri.

Attendiamo quindi di vedere come si comporterà su strada il Ford 2 litri, che sarà provato non appena sarà possibile. Se i collaudi andranno bene, Armadori ha intenzione di affidarlo ad un pilota italiano (probabilmente Brambilla) per le prossime gare della stagione: «Io mi fido molto del banco di prova» ha detto Armadori «ma le corse non si vincono col dinamometro, e se vogliamo imporci dobbiamo far vedere agli altri che il nostro motore va forte in pista e non si rompe!».



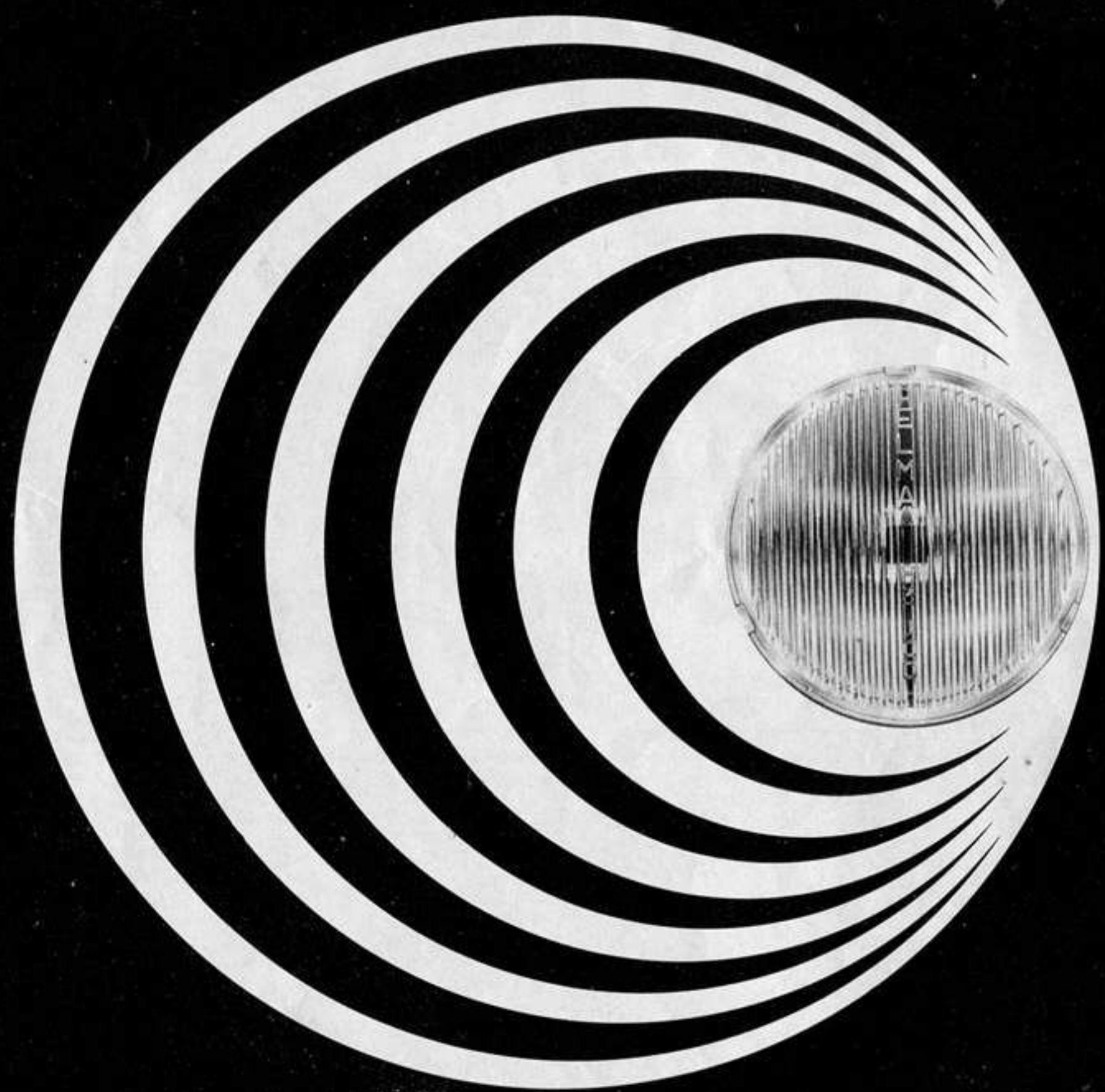
Armadori presenta uno dei suoi tanti «studi» giovanili, una testata quattro valvole bialbero a cinghia dentata realizzata nel '64 per un 250 monocilindrico Ducati. I due tecnici bolognesi stanno anche ricostruendo un 8V Cisitalia

mag

cos elma!

e' un raggio
di luce
che ti precede e
ti guida

proiettori jod H4
fendinebbia jod



aspes

anni di esperienza
al servizio dell'automobilista

e' un prodotto **elma** S.p.A.
stab. Str. Orbassano - Piosasco 120
10040 Rivalta (TO)
tel. 900.31.83 - 900.34.00 - 900.25.77



Un trionfo
a JESOLO
per il karting
europeo

GORINI zero (alla Goldstein)

LE PROSSIME GARE 13 luglio, PISTA S. PANCRAZIO, Parma - gara naz. cl. 100 e 125 cc. (notturna); 16, PISTA ROMEA - S. GIUSEPPE - gara naz. cl. 100 e 125 cc.; 3. prova Campionato Regionale; 20, PISTA S. PANCRAZIO, Parma - gara naz. cl. 100 e 125 cc. (notturna); 22, PISTA D'ORO, Roma - gara naz. cl. 100 e 125 cc. (notturna); 23, PISTA AL LAGO, Varese - gara naz. cl. 100 e 125 cc.; 23, CIRCUITO DI MILAZZO - gara ch. cl. 100 e 125 cc.; 3. prova Campionato Regionale; 23, CIRCUITO DI FALCONARA - gara naz. cl. 100 e 125 e K 250; 27 PISTA S. PANCRAZIO, Parma - gara naz. cl. 100 e 125 cc. (notturna); 29, PISTA MILLE MIGLIA, Brescia - gara naz. cl. 100 e 125 cc. (notturna); 30, CIRCUITO DI MINERBIO (Mo) - gara naz. cl. K 250; 30, PISTA I. GIUNTI, Falerna Lido - gara naz. cl. 100 e 125 cc.



vitaloni
RETROVISORI
CON LICENZA
DI SORPASSO

montati dalle principali case
automobilistiche-omologati
dalle norme europee

Oltre i limiti delle sollecitazioni più gravose
senza cedimenti.
Da anni i dischi freno BREMBO colgono
le più belle vittorie.
In queste competizioni la riprova della loro
qualità.

DISCHI FRENO BREMBO



STUDIO SALODINI

Pilota	Naz.	1. Finale	2. Finale	Totale
GORINI	(I)	P. 0	P. 0	P. 0
MOMBELLI	(I)	P. 5	P. 2	P. 7
BEGGIO	(I)	P. 6	P. 4	P. 10
PERNIGOTTI	(I)	P. 8	P. 3	P. 11
PIAZZA	(I)	P. 9	P. 5	P. 14

Pilota	Naz.	1. Finale	2. Finale	Totale
MAZZOTTI	(I)	P. 7	P. 22	P. 29
BRANDHOFFER	(D)	P. 23	P. 7	P. 30
GYSYN	(CH)	P. 15	P. 16	P. 31
CARNELLI	(CH)	P. 18	P. 15	P. 33
SOREN	(DK)	P. 21	P. 14	P. 35

Pilota	Naz.	1. Finale	2. Finale	Totale
LARRSON	(S)	P. 10	P. 10	P. 20
NECCHI	(I)	P. 2	P. 18	P. 20
DEL FANTE	(I)	P. 17	P. 6	P. 23
HAGENBUCH	(CH)	P. 12	P. 11	P. 23
FULLERTON	(G.B.)	P. 4	P. 19	P. 23
SALA	(I)	P. 3	P. 20	P. 23
VAN DER POL	(NL)	P. 19	P. 8	P. 27
DIXEN	(DK)	P. 20	P. 9	P. 29
ERIKSON	(S)	P. 16	P. 13	P. 29

Pilota	Naz.	1. Finale	2. Finale	Totale
ROSBERG	(FL)	P. 14	P. 21	P. 35
ALLEN	(G.B.)	P. 11	P. 24	P. 35
ZWELBAR	(D)	P. 24	P. 12	P. 36
ZOSERL	(A)	P. 13	P. 23	P. 36
BOUSQUET	(F)	P. 22	P. 17	P. 39

DAI RECUPERI: 25. Giammiro (I); 26. Wettstein (A); 27. Konas (A); 28. Ihle (D); 29. Kiecle (D); 30. Noaro (MC); 31. Derksen (NL); 32. Tomas (E); 33. Villeiro (E); 34. Vijfhuizen (NL); 35. Gargia (E); 36. Gabbiani (I); 37. Lane (G.B.). N. 13: non partito. N. 42: escluso dalla classifica.

L'individualismo ci costa caro in GERMANIA

Il destino sportivo ci aveva offerto una vittoria in carrozza, ma la mancanza assoluta di autorità, una carenza di segnalazioni, l'ansia di straripare, hanno trasformato in una debacle (vergognosa) quella che a circa metà della finale era una certa vittoria della squadra (si fa per dire) italiana.

Bastava imporre ai piloti di tenere le posizioni acquisite, cioè a Gorini, Necchi e Mombelli, per trionfare. Invece Gorini e Necchi sono andati per i fatti loro, o se più piace per gli altri, in cerca dell'affermazione individuale di prestigio. Hanno forzato, hanno rotto, mentre il commovente Mombelli, in seconda posizione dopo il fermo dei due della BM, è stato arrestato da una foratura. Restava Neri, ma viaggiava nelle retrovie. Quanto è accaduto non ammette equivoci. Delle due l'una. Se Gorini e Necchi non hanno rispettato le segnalazioni, che peraltro i piloti negano di aver ricevuto, che siano richiamati severamente; se invece le segnalazioni non ci sono state, che si sostituisca l'uomo della panchina! L'entusiasmo nel nostro clan, la voglia del clamoroso che si stava verificando, ha fatto pensare al trionfo e tutto è stato trascurato. Peccato d'entusiasmo; carenza di freddezza: tutto quello che volete, ma era necessario più preparazione di spirito di squadra.

Questo per quanto ci riguarda direttamente. Poi la farsa dei «phon» giunta all'eclatante conclusione, che trovano solo, diciamo solo, il campione del Mondo Goldstein fuori del limite dei 93, escluso dalla classifica è stato riammesso a furor di piloti, che, nella totalità si rifiutavano di partire se non in compagnia del belga. Goldstein, poi, ha ringraziato gli amici vincendo con una gara degna di manuale.

Hanno fatto muro i piloti che hanno ridicolizzato la CIK, che due giorni prima, nella riunione di Karlsruhe, aveva decretato più severità, in tanto sollecitati dal francese Alazard in difesa delle piste di Villecoublay e Thiverval.

Alla luce di quanto accaduto un serio ripensamento s'impone da parte degli organi sportivi. Il punto chiave è quello di saper scegliere l'uomo che deve selezionare e condurre la squadra. Non è problema di piloti, ma solo ed unicamente di scelte per conseguire affermazioni più consoni alle nostre possibilità. Come sono andate le cose, è possibile ogni tentativo, anche il più temerario. Peggio non è possibile.

LA CLASSIFICA PER NAZIONI:

1. Germania p. 264; 2. Gran Bretagna p. 261; 3. Belgio p. 259; 4. Svizzera p. 243; 5. Austria p. 240; 6. Svezia p. 234; 7. Olanda p. 228; 7. Italia p. 228; 9. Francia p. 198; 10. Danimarca p. 196; 11. Scozia p. 166; 12. Norvegia p. 163; 13. Finlandia p. 69.

Vince BINDA

VARESE - La pista locale, insegue Parma, con le sue gare sempre più seguite dai piloti, con la sua organizzazione ogni volta più affinata, nella prima categoria, assenti i varesotti Mombelli e Neri, impegnati in Germania nella prima dell'europeo a squadre, ha prevalso Carlo Spinelli che fatti suoi i due traguardi delle manches, ha regolato con disinvoltura Giammiro finito secondo.

Ottima Paola Marchetti, terza nella prima manche, ma ferma nella seconda per avaria, così come Maino che ancora una volta ha dovuto lamentare la sua non perfetta preparazione.

Nella seconda categoria stessa storia per Vittorio Binda, alla sua seconda gara stagionale, che vincendo su Bona-

L'Euro Kart - Coppa dei Campioni, una manifestazione sui generis, che aveva il preciso obiettivo di rimuovere ogni ambiente, non poteva non essere avversata e boicottata dagli strenui difensori dello statu-quo della CIK, che si sentono travolti dalla frana del loro immobilismo. Il successo organizzativo, l'agonismo profuso dai piloti, che hanno gareggiato, vinto e perduto in un ambiente sportivo più umano e disteso, l'apporto determinante dei costruttori, decisi a dire e far sentire la loro voce, il favore del pubblico, hanno fatto piazza pulita delle polemiche e indicata una nuova via al karting internazionale.

Una manifestazione da ripetere e potenziare, così come è stato già deciso. Un incontro dell'Europa kartistica da aprire ai più giovani.

C'erano tutti i migliori piloti europei a Jesolo, ad esclusione di Goldstein, che non sappiamo quanto sia stata determinante nella sua non venuta, il dover incontrare i vari Beggio, Pernigotti e Sala, i piloti, cioè, che l'hanno, negli anni '60-'70, sempre battuto. Ecco un altro motivo che ha tenuto banco a Jesolo. L'incontro a viso aperto tra la vecchia guardia ed i nostri giovani. Un incontro che finalmente ci voleva, per mettere una buona volta fine per sempre alle chiacchiere dell'ambiente.

Con tutto il rispetto sportivo verso i «senatori» dobbiamo dire che, allo stato delle cose, i giovani hanno fatto loro il motivo. La classifica finale vede sia Beggio e Pernigotti in terza e quarta posizione, ma la loro classifica è più fortunosa che di merito. Senza gli inopinati fermi dell'inglese Fullerton, di Larson, di Necchi, Mazzotti e Del Fante, per non dire di Brandhofer e Allen, avrebbero avuto avanti almeno parte dei piloti citati.

Un dispiacere per Goldstein che, alla luce di quanto constatato, a Jesolo avrebbe trovato sulla sua strada solo il nostro magnifico Gorini, l'unico pilota all'altezza d'impegnarlo a fondo mettendo in forse la sua supremazia. Il forlivese a Jesolo, non era battibile neanche dal miglior Goldstein, tanto è stata la sua determinazione, tanto era concentrato, tanto ben preparato.

Ha trovato sulla strada un grande Fullerton e l'ha demolito, un tenacissimo Brandhofer e l'ha trascurato, un validissimo Allen e poi... poi i nostri Mombelli, Beggio, Pernigotti, Mazzotti, Piazza, tutti regolati diciamo con eleganza e cattiveria. Gorini non è stato battuto una sola volta, collezionando uno zero tondo di penalità. Ha straripato sia nel condurre, che nell'inseguire e, rimontare quando circostanze l'hanno costretto a tanto. Ha dato lezione di stile, di coraggio ed alla fine, quando ha tagliato il traguardo della seconda finale, che l'aveva fatto soffrire non poco, ha esultato con le braccia al cielo ed osannando con un grido di liberazione. Pensate, che a metà della seconda finale era ad un certo punto, per momentaneo arresto del motore di Gorini, tutto in forse. Potevano vincere in quattro e cioè Necchi, Mombelli e Fullerton. Il portacolori della BM riprende in quarta posizione e compie il suo capolavoro. E' subito a ridosso di tutti ed in meno di quattro giri si riporta in testa. Gli avversari sono letteralmente storditi, non v'è scampo per nessuno. Così trionfa.

Alle sue spalle un superlativo Mombelli che sta conducendo una stagione a mo' del vecchio Bartali. Una stagione piena diremo, una stagione che il varesotto non ha mai incontrata nella sua lunga carriera. Sfortunato, ma quanto sfortunato l'altro leone, il ravennate Mazzotti, mentre Piazza ha regolato la sua corsa con regolarità finendo quinto, il che è tutto dire. Giammiro ed il giovane Gabbiani non sono arrivati in finale. Giammiro per un peccato d'ingenuità, Gabbiani al suo primo appuntamento internazionale ed a così alto livello, se avesse avuto meno frenesia e più acume, lo avremmo trovato almeno fra i primi dieci della classifica assoluta.

dei e Gallo, ha ricominciato a collezionare vittorie. Lunga e dura la selezione dei dodici finalisti della terza categoria, per la vittoria a sorpresa, ma ampiamente meritata di P. Luigi Mascetti, su un lotto di avversari che hanno nome di Lorenzi, Lotteri e Bertolini, piloti di un certo rispetto e decisamente all'apice delle loro prestazioni. La terza categoria, con le alterne vittorie di tanti piloti, è veramente una palestra aperta a tutte le sorprese, dimostrando così tutta la sua intrinseca validità sportiva.

LE CLASSIFICHE

cl. 100 cc. 1. cat.: 1. Spinelli; 2. Giammiro; 3. Alfieri E.; 4. Maino; 5. Marchetti Paola.

cl. 100 cc. 2. cat.: 1. Binda; 2. Bonadei; 3. Gallo; 4. Perrone; 5. Prebianca. cl. 100 cc. 3. cat.: 1. Mascetti; 2. Lorenzi; 3. Lotteri; 4. Bertolini; 5. Costacurta.

Tris di gare per agosto in CALABRIA

CATANZARO - In attesa della seconda pista calabrese è stata programmata «La settimana kartistica della Calabria». Un tritico di gare, due su circuiti cittadini e la conclusiva sulla pista «Giunti» di Falerna Lido. Sarà in palio un monte premi rilevante. Una buona occasione per i piloti per trascorrere un buon ferragosto sportivo in Calabria.

Queste le gare previste:
13 agosto: circuito di Crotona;
16 agosto: circuito di Soverato;
20 agosto: pista Giunti - Falerna Lido.
E' prevista una classifica finale a punteggio con premiazioni rilevanti oltre naturalmente le premiazioni parziali.



Ha la sua
DAYTONA
l'automobilismo
telecomandato



Il pescatore del NAVIGLIO



ROLANDO VERNAGLIONE, «patron» della Mini Dream Car e della pista di Trezzano mostra, con compiaciuto orgoglio, uno degli automodelli da lui fabbricati e venduti. Secondo Vernaglione, le piste permanenti sono essenziali per assicurare uno sviluppo duraturo all'automodellismo radiocomandato. Con queste piste è possibile, infatti, continuare a provare per migliorare il livello di preparazione e disporre sempre di validi termini di paragone, costituiti sia dalle prestazioni dei modelli altrui che dai precedenti record personali. E' inoltre più facile avvicinare un numero sempre crescente di appassionati. (Dove li abbiamo già sentiti questi discorsi? Forse a molti fischieranno le orecchie). La pista della Mini Dream Car a Trezzano è aperta agli appassionati tutte le sere dalle 18 alle 24 e dalle 9 alle 24 al sabato, alla domenica e nei giorni festivi. L'indirizzo è Viale Rimembranze 3, Trezzano sul Naviglio (Milano).

MILANO - Si chiama Walter Rodari; è a Trezzano sul Naviglio, alle porte della capitale lombarda. Ma, nonostante le apparenze e l'attenzione con cui è seguito da amici e bambini, non sta pescando. E' impegnatissimo a guidare il proprio automodello radiocomandato lungo la nuova pista della Mini Dream Car, che è stata inaugurata nella serata di sabato 1 luglio.

La pista, lunga circa 180 metri e larga 5, ha la forma di una «U» chiusa da una seconda «U», più piccola. Delle quattro curve, tre sono piane ed una è sopraelevata; grazie alla sopraelevazione è possibile affrontare la «parabolica» — così è stata chiamata questa curva — a tutto gas. Proprio come a Daytona dove l'anello di alta velocità è raccordato da un tratto tipicamente stradale.

All'inaugurazione erano presenti parecchi dei migliori «piloti» italiani con i loro automodelli più nuovi e con le loro radio. Tutti hanno sfilato le loro antenne ed hanno iniziato a gareggiare inseguendosi, con i modelli, lungo la pista. Abbiamo visto una Ferrari 712 Can-Am inseguire una bellissima BRM P154 ed una Porsche 917/10 dando vita ad una gara breve ma che ha entusiasmato anche il pubblico. Questa capacità di entusiasmare è una delle componenti più importante dall'automodellismo radiocomandato, un hobby-sport divertente e affascinante che permette di guidare, veramente guidare, i più prestigiosi bolidi, anche se soltanto in scala 1:8.



Più economico dello «slot»?

Foto ricordo di una sera d'estate. All'inaugurazione della pista di Trezzano erano presenti quasi tutti i «big» del tempo dello slot racing (sono passati quattro anni, ma sembrano molti di più). Da destra vediamo Giorgio Braziosi, Rolando Vernaglione, Gino Pizzi, Giorgio Pelucchi, Franco Baldrighi e, all'estrema sinistra, Nevio Merlotti, pilota di automodelli radiocomandati che può vantare una prestigiosa carriera sportiva con gli scafi di velocità.

Gli automodelli radiocomandati sono più economici dello slot racing: Come è noto con circa 180.000 lire è possibile acquistare un modello completo di motore, radio ricevente e servocomandi ed una buona radio trasmittente a quattro canali (in grado cioè di inviare quattro impulsi diversi che possono, ad esempio, fare sterzare il modello a destra o a sinistra, regolare il regime del motore e azionare il freno). Dopo questa spesa iniziale il divertimento e le soddisfazioni sono assicurati per parecchio tempo, magari per anni. Automodelli e radio sono infatti molto robusti, resistono ai maltrattamenti più udi e funzionano sempre.



La PORSCHE «fumante»

Facendo fumare le gomme, una Porsche 917/10 (sotto) lascia la linea di partenza della nuova pista di Trezzano. Questo modello, pilotato mediante impulsi radio che agiscono sullo sterzo, sul regime del motore e sul freno, è in grado di raggiungere la velocità di oltre 80 kmh. Otto volte più piccolo del vero, monta un motore a scoppio di 3,2 centimetri cubici che viene messo in moto da appositi avviatori automatici, già installati sulla pista di Trezzano.

IL SALONCINO delle novità

La Citroen SM, la berlina di gran classe lanciata lo scorso anno dalla Casa francese, viene oggi presentata in miniatura dalla Matchbox. Questo modello, lungo circa dieci centimetri, è dipinto in marrone metallizzato, dispone di portiere apribili, interni in colore cuoio, vetri azzurrati. Le ruote sono particolarmente scorrevoli e garantiscono corse lunghe e veloci sia lungo le speciali piste tipo otto volante, vendute dalla Matchbox, che sui più consueti pavimenti di casa.



Dalla SM alle «corsaiole» G.70



Ford GT 70; Modello in scala 1:43 della Corgi Toys. Questa berline, che è stata realizzata dalla Ford inglese per i grandi rallies europei, monta un motore V-6 in posizione centrale. La riproduzione Corgi Toys, dipinta in verde Inghilterra, ha portiere apribili ed interni con sedili tipo competizione. Il cofano posteriore si solleva e consente di osservare un ottimo minimotore, in plastica di vari colori, ed il gruppo cambio-trasmissione. Una serie di emblemi autoadesivi conferisce una grinta decisamente «corsaiole» a questo bel modello



America Motors Javelin. Modello, sessanta volte più piccolo del vero, presentato dalla Matchbox, la Casa inglese di auto in miniatura che è diventata famosa con le automobili contenute nelle scatole di fiammiferi. Questa Javelin è dotata di portiere apribili, interni completamente arredati, ruote veloci e voluminosa (forse troppo) presa d'aria sul cofano motore

MATTHEW

MATCHBOX

a cura di ALDO ZANA

Munari collauda il "vostro" volante

ferrero
VOLANTI SEDILI

Direzione e Redazione
40068 S. Lazzaro di Savena (BO)
via dell'Industria 6
casella postale A.D. 1734
40100 Bologna
Tel. 46 56 24 - 46 56 32
prefisso interurbano 051
Telex: 51212 e 51283 Autosprint

Una copia L. 250 (arret. L. 500); Abbonamenti: annuale L. 10.000; semestr. lire 5.500; estero L. 15.000. Conto corrente postale n. 8/4323.

Diffusione: concessionario esclusivo per l'Italia SO.DI.P. s.r.l. - Angelo Patuzzi - Società di diffusione periodici - 20125 Milano - Via Zuretti 25 - Tel. 688.4251/2/3/4/5 - 00197 Roma - Via Serpieri 11/5 - Spedizione in abbonamento postale - Gruppo II.

Distributore esclusivo per l'estero: MES-SAGGERIE INTERNAZIONALI, via M. Gonzaga, 4 - 20123 MILANO.

Quanto costa AUTOSPRINT all'estero: ARGENTINA AUSTRALIA \$ 0,60 - AUSTRALIA Sc. 20 - BELGIO Bir. 33 - BRASILE - CANADA \$ 0,75 - CANTON TICINO Sfr. 2,10 - DANIMARCA Kr. D 5,50 - EGIPTO Eth. \$ 2,25 - ECUADOR - FRANCIA F. 4,20 - GERMANIA Dm. 3,20 - GRECIA Dr. 38 - INGHILTERRA P. 32 - IRAN - JUGOSLAVIA D. 15 - LIBANO L.P. 3,50 - MALTA - OLANDA Hfl. 2,50 - PARAGUAY - PORTOGALLO Esc. 25 - PRINCIPATO DI MONACO e COSTA AZZURRA Fr. 4,20 - SPAGNA Pts. 45 - SUD AFRICA R. 0,60 - SVEZIA Skr. 5,25 - SVIZZERA Sfr. 3 - TURCHIA TL. 15 - URUGUAY - U.S.A. \$ 0,80 - VENEZUELA.

Ed ecco l'elenco delle edicole e delle librerie dove potrete trovare AUTOSPRINT all'estero: Argentina: VISCONTEA DISTRIBUIDORA, Calle La Rioja 1134/56, BUENOS AIRES; Austria: MORAWA & CO., Wollzeile 11, WIEN; Australia: COMEGAL PTY LTD, 82/C Carlton Crescent, SUMMER HILL - NSW 2130; Belgio: AGENCE & MESSAGERIES DE LA PRESSE, 1, Rue de la Petite-Île, BRUXELLES; Brasile: LIVRARIA LEONARDO DA VINCI LTDA, Rua 7 de Abril 127 - Lojas 5/7, Galeria das Artes, SAN PAULO; Canada: SPEEDIM-PEX LTD., 6629 Papineau Avenue, MONTREAL 35 P.O.; Danimarca: DANSK BLADISTRIBUTION, Hovedvagtsgade 8, KOPENHAGEN; Ecuador: OVIEDO HERMANOS, Agencia De Publicaciones S.A., Chimborazo Sil y Luque, GUAYAGUIL; Francia: BRENTANO'S, 37, Avenue de l'Opéra, PARIS; Germania: W.E. SAARBACH Grubh, Follerstrasse 2, KOELN; Grecia: THE AMERICAN BOOK & NEWS AGENCY, 68 Syngrou Avenue, ATHENS 403; Inghilterra: HACHETTE C.P.D. LTD., 4, Regent Place, LONDON W. 1; Iran: I.A.D.A., 151 Klaban Soraya, TEHERAN; Jugoslavia: PROSVETA, Terazije 16, BEOGRAD; Libano: THE LEVANT DISTRIBUTORS CO., Place de l'Étoile, D. Assell Building, BEIRUT; Malta: W.H. SMITH CONTINENTAL LTD, 18/A Scots Street, VALLETTA; Olanda: VAN GELDEREN & ZOON N.V., N.V. Voorburgwall 140-142, AMSTERDAM; Paraguay: VALDEZ & DI MARTINO, Calle Palma 595, ASUNCION; Portogallo: ALBERTO ARMANDO PEREIRA, Rua Rodrigo Da Fonseca 135 - 5.E, LISBOA - 1; Principato di Monaco e Costa Azzurra: PRESSE DIFFUSION S.A., 12 Quai Antoine - 1er, MONACO; Spagna: SOCIEDAD GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA, Evaristo San Miguel 9, MADRID; SOCIEDAD GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA, Marqués de Barbara 14, 16 y 16 bis, BARCELONA; Stati Uniti: SPEEDIMPEX U.S.A. INC., 23-16 40th Avenue, LONG ISLAND CITY, N.Y. 11101; Sud Africa: L'EDICOLA MICO (PTY) TD., Fanora House, 41 Kerk Street, JOHANNESBURG; Svezia: WENNERGREN - WILLIAMS AB Nordenflychtsvaegen 70, S-104 25 STOCKOLM 30; Svizzera: AZED A.G., Dornacherstrasse 60/62, BASEL; KIOSK A.G., Maulbeerstrasse 11, BERN; SCHMIDT-AGENCE A.G., Sevogelstrasse 34, BASEL; MELISA, via Veggezi 4, LUGANO; NAVILLE & CIE., 5/7 Rue Lévrier, GENEVE; Turchia: A. POLIOGLU BOOKSTORE, Cumhuriyet Caddesi 171/A, ELMADAG-ISTANBUL; Uruguay: JULIO NUNEZ, Av. Genzalo Ramirez 1393, MONTEVIDEO; Venezuela: LIBRERIA MONDADORI C.A., Av. Francisco de Miranda, Edif. Socorralma (Chacao), CARACAS; DISTRIBUIDORA LIBROVEN, Apartado del Este 60811, CARACAS; EDITAL C.A., Calle Negrin - Edificio Davolca Planta Baja, Apartado De Correos 50683 CARACAS.

Editoriale il borgo s.r.l.

ALBERTO DALL'OCCA
direttore generale

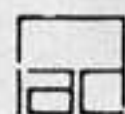
Amministrazione: 40068 S. Lazzaro di Savena (Bologna), via dell'Industria 6, tel. 465624/32 - Cas. post. A.D. 1734 - 40100 Bologna.

Pubblicità: 40068 S. Lazzaro di Savena (Bologna), Via dell'Industria 6, tel. 465624/32 - Cas. Post. A.D. 1734 - 40100 Bologna.

Stampa: Poligrafici Il Borgo - 40068 S. Lazzaro di Savena (Bologna) - Via dell'Industria 6 - Tel. 46 52 52 - 46 52 53 - 46 52 54.

Fotolito: Zincografica Felsinea Bologna.

La tiratura e la diffusione di questo periodico (che ha pubblicità inferiore al 70%) sono controllate dalla



Istituto Accertamento Diffusione



Una STORIA
dell'AUTOMOBILE in
offerta speciale



STORIA DELL'AUTOMOBILE di Marco Matteucci è un elegante volume di 420 pagine, rilegato in tela e riccamente illustrato con centinaia di foto a colori, che illustra la storia di una delle più grandi invenzioni dell'epoca moderna dai primi progetti sino alle fantastiche realizzazioni di oggi.

AUTOSPRINT vi offre il volume, edito dalla Edisprint, con uno sconto del 50 per cento. Lo pagherete così L. 7.750 (porto franco) e per i soci del Club lo inviamo a L. 6.750. Ordinatelo subito.

I nostri MANIFESTI Sono disponibili sia in stampa normale L. 300 che in versione plastificata L. 600: (vedi scheda per ordinazione, sotto) ● 2 manifesti plastificati, (a scelta) lire 1.000.



Le foto pubblicate da AUTOSPRINT sono cedute a queste condizioni: FOTO IN BIANCO E NERO 20x30, L. 300 cad.; FOTO A COLORI 18x24, L. 1.000 cad. (comprese spese di spedizione). Per averle (in linea di massima saranno tutte disponibili; e ci scusiamo fin da ora per quelle - poche - che non potremo riprodurre) basterà:

SCRIVERCI UNA SEMPLICE LETTERA nella quale va indicato: ① il numero della rivista, il numero di PAGINA e... ② ... il riferimento alla FOTO che si desidera sulla base della didascalia descrittiva. ③ L'indirizzo completo del richiedente.

ATTENZIONE ● Non si accettano contrassegni. ● Le foto a colori possono essere fornite SOLO in riproduzione a colori e non in bianco e nero. Naturalmente non si possono chiedere a colori quelle pubblicate in bianco e nero. ● Il servizio FOTO-SHOP fornisce soltanto le fotografie comparse dal n. 12 di AUTOSPRINT (23 marzo 1970) in poi. Non si accettano richieste riguardanti numeri precedenti.

è il nostro
supplemento filmato
I films disponibili:



Retrospettiva sul G.P. Spagna F. 1 1970

LA GRANDE PAURA

Il prezzo della solitudine
LA RABBIA DEL 312 P

I prezzi: Ogni FILM a colori di circa 60 m in 8 m/m o super 8

Edizione MUTA L. 7.000 L. 8.300

Edizione SONORA L. 8.500 L. 7.800

solo in super 8

ritagliare e spedire questo tagliando a: **AUTOSPRINT MARKET**
casella postale AD. 1734 40100 Bologna

desidero ricevere:

Volume STORIA DELL'AUTOMOBILE di Marco Matteucci

Descrizione foto:

Manifesti plastificati:

- LOTUS 72 in memoria di Jochen RINDT
- F. 1 MARCH-ALFA ROMEO 8 V Nanni Galli
- Partenza FORMULA 1 al Nurburgring
- McLaren-Ford M 19 Mark Donohue
- Ferrari 312 B2 Mario Andretti
- Surtees Ford TS-9a John Surtees
- Brabham Ford BT 34 Graham Hill
- Tyrrell-Ford Jackie Stewart
- March-Ford 711 Ronnie Peterson
- Lotus Ford 72 Reine Wisell
- Matra-Simca MS 120 B Chris Amon
- BRM P. 160 Pedro Rodriguez
- LANCIA Fulvia HF Sandro Munari
- Partenza 1000 Km di Buenos Aires 1972
- MATRA MS 210 Henri Pescarolo
- BRM P 153 Pedro Rodriguez
- March 711 Ronnie Peterson
- SURTEES Ford
- McLaren Ford M 14 - A2 Denis Hulme
- TYRRELL FORD 001 Jackie Stewart
- TS 7 Derek Bell
- BRABHAM Ford Jack Brabham
- SURTEES Ford TS 9B

Manifesti normali:

- FERRARI 212 Peter Schetty
- Clay REGAZZONI e la Ferrari F. 1 312/B2a
- LOTUS 72 in memoria di Jochen RINDT
- F. 1 MARCH-ALFA ROMEO 8 V Nanni Galli
- Partenza FORMULA 1 al Nurburgring
- McLaren-Ford M 19 Mark Donohue
- Ferrari 312 B2 Mario Andretti
- Surtees Ford TS-9a John Surtees
- Brabham Ford BT 34 Graham Hill
- Tyrrell-Ford Jackie Stewart
- March-Ford 711 Ronnie Peterson
- Lotus Ford 72 Reine Wisell
- Matra-Simca MS 120 B Chris Amon
- BRM P. 160 Pedro Rodriguez
- LANCIA Fulvia HF Sandro Munari
- Partenza 1000 Km di Buenos Aires 1972
- SURTEES Ford TS 9B Andrea de Adamich.

Lungometraggi: 8 m/m mutuo Super 8 mutuo Super 8 sonoro

LA RABBIA DEL 312 P Esaurito

LA GRANDE PAURA AL JARAMA

(Segnare con una croce la casella che interessa)

INVIO Lire pari al totale del prezzo

versamento sul c/c postale o vaglia

escluso in assegno n. _____ Firma _____

Nome e cognome _____

Via _____ CAP _____ Città _____

Intestare il pagamento sul c/c postale n. 8/4323 a EDITORIALE IL BORGO - SAN LAZZARO DI SAVENA - oppure con vaglia postale o assegno bancario intestato sempre a EDITORIALE IL BORGO

Pagamento anticipato



● Creata dalla nota ditta «L'AUTO-ACCESSORIO» di Milano, è nata, per i piloti e gli sportivi motoristici in genere, una nuova linea la «ASA racing line» che comprende tutti i prodotti necessari a soddisfare ogni esigenza: caschi, tute, sottotute, calze e passamontagna ininfiammabili, scarpe, stivali, guanti, cinture di sicurezza, ecc. per espandersi all'accessorio vero e proprio fra cui volanti, fari fendinebbia, borse per abbigliamento e tanti altri prodotti.

INFORMA TUTTO
Rubrica a cura del Servizio Relazioni Pubbliche di AUTOSPRINT



Personalizzata in Italia
la SKODA «110 R» coupé

La Skoda «110 R» coupé è una vettura che non teme le lunghe corse sulle autostrade anche con la canicola ferragostana. Infatti è dotata in serie di una coppa dell'olio fusa in lega leggera e provvista di abbondante alettatura; ma ciò che più conta è che monta un radiatore dell'olio, sistemato di lato accanto al radiatore dell'acqua. Questa soluzione, consistente di mantenere la temperatura del lubrificante entro valori normali anche durante il periodo estivo, quando più frequente capita di dover compiere dei lunghi tragitti autostradali sotto il solleone. La Motorest di Roma, importatrice generale per l'Italia della Skoda ha tenuto anche a sottolineare che le «110 R» coupé vendute nel nostro Paese, oltre al già citato radiatore dell'olio, presentano pure i cerchi in lega leggera forniti dalla F.P.S.; si tratta di accessori che contribuiscono alla sportivizzazione di questa robusta vettura coupé che ha il non indifferente pregio di offrire quattro posti comodi. Per quanto riguarda le sue doti più interessanti possiamo citare le prestazioni più che soddisfacenti in rapporto alla cilindrata del motore (1107 cc), la notevole robustezza di tutti gli organi meccanici e il ridotto consumo di benzina. A questo proposito possiamo dire che la velocità massima è dell'ordine dei 152 chilometri orari e che l'accelerazione è sintetizzabile nel tempo occorrente per percorrere il chilometro con partenza da fermo: 36" netti. Sulla Skoda «110 R» coupé (in vendita nel nostro Paese al prezzo di listino di lire 1.185.000) risulta particolarmente ricca la dotazione di bordo: infatti la strumentazione comprende il contagiri, il tachimetro, il termometro acqua, il manometro olio, l'indicatore della benzina e le spie luminose, tra le quali quella della riserva benzina e quella del circuito idraulico frenante. Il tergicristallo dispone di quattro velocità e il lavavetro è a funzionamento elettrico; la dotazione comprende pure il bloccasterzo e il lampeggio di emergenza.



L'ultimo modello di condizionatore Frigette, il «Miami 1040», prodotto esclusivamente per essere montato (davanti al posto del passeggero) sulla nuova «Alfetta»

La sicurezza
viene (anche)
dal freddo

● La FRIGETTE ha fatto del «freddo in macchina» un traguardo raggiungibile per tutti. La Frigiquip Corporation per gli Stati Uniti e la FRIGETTE DIAVIA per l'Italia e l'Europa, hanno attualmente in produzione 95 tipi di condizionatori per auto, di cui 60 per le vetture americane e 35 per quelle europee. Gli ultimi modelli immessi sul mercato italiano sono il «Miami 10» per Alfetta e il «Miami 1039» per Fiat 132. Lo slogan della Frigette dice: «Aria condizionata, perfetta guida assicurata» in quanto il condizionatore annulla il fastidioso e deprimente senso di apatia che vi assale guidando nella calura estiva respirando gas tossici, somministra aria giustamente ossigenata a temperatura stimolante per il sistema nervoso e assicura una confortevole e fisiologica condotta di guida.

● Il TYROMETER, un sistema elettronico che misura la pressione dei singoli pneumatici, indicando all'automobilista in marcia, qualsiasi eventuale diminuzione di pressione mediante un piccolo quadro indicatore che riporta il diagramma delle ruote, si sta brevettando in 23 paesi ad opera della costruttrice VEDYNE DEVELOPMENT Ltd di Johannesburg. Il Tyrometer introdurrà quindi un nuovo elemento di sicurezza nella guida.