Lo scozzese saldamente in testa al «mondiale»

Stewart bis a Barcellona Amon tradito dal motore

Al momento del ritiro il pilota della Ferrari era al comando - Pauroso incidente a Rindt che se la cava con ferite non preoccupanti - Anche Hill fuori pista

BARCELLONA, 4 [illegible]

Con una condotta di gara accorta in una corsa caratterizzata da una lunga serie di ritiri, lo scozzese Jackie Stewart su «Matra Ford» ha conquistato la sua seconda grande vittoria dell'anno aggiudicandosi il G.P. di Spagna di Formula 1 valevole per il campionato mondiale conduttori, dopo essersi imposto nel G.P. del Sud Africa. Con questo successo, peraltro favorito da una serie di circostanze, Jackie Stewart si trova così saldamente al comando della classifica iridata con otto punti di vantaggio sul neozelandese Bruce McLaren il quale con la sua «McLaren» si è classificato al secondo posto a due giri dal vincitore.

È da rilevare tuttavia che Stewart e il direttore con poca gloria di questo G.P. di Spagna. Su tredici concorrenti partiti infatti soltanto cinque hanno concluso la prova di [illegible] chilometri. Fra i ritirati figurano i grandi favoriti della vigilia, i due piloti della «Lotus» Graham Hill e Jochen Rindt, usciti di pista, e il neozelandese Chris Amon della «Ferrari» costretto all'abbandono al [illegible] giro quando era in prima posizione per un guasto ad un pistone che ha spento il motore della sua vettura.

È stata in pratica una corsa ad eliminazione dove il pilota e la macchina più regolari hanno avuto la meglio anche se non hanno mostrato una chiara superiorità. Mentre Hill è scomparso subito dalla scena dopo un testacoda, Rindt che era al comando dalla partenza, nel 19° giro è finito contro la «Lotus» di Hill abbandonata ai lati della pista ed è andato fuori strada. L'austriaco, subito soccorso, è stato trasportato in ospedale dove i medici gli hanno riscontrato ferite ed escoriazioni alla testa e al braccio destro, una frattura al naso e un leggero stato commotivo. Le sue condizioni, comunque, non destano preoccupazione.

Poco prima della partenza, mentre i 14 concorrenti iscritti stanno compiendo un giro del circuito per presentarsi al pubblico (50 mila persone), la «BRM» del britannico Jackie Oliver ha un guasto all'impianto dell'alimentazione dell'olio ed il pilota era costretto a rinunciare alla partenza. Al via scattavano così 13 concorrenti e Rindt era il più pronto a prendere il comando. All'ottavo giro, quando le posizioni erano ancora in fase di assestamento, Graham Hill a 200 metri dalla curva di Miramar sbandava e finiva contro la barriera di protezione. Il pilota usciva incolume dalla vettura, che, notevolmente danneggiata, veniva lasciata ai bordi della pista.

Il carosello era sempre guidato da Rindt quando al 19° giro l'austriaco mentre si apprestava a scalare la marcia per entrare nella curva di Miramar finiva contro la «Lotus» di Hill. Si temeva il peggio sul momento ma subito si apprendeva che il pilota era rimasto leggermente ferito.

Al comando della corsa si portava il neozelandese Chris Amon, su «Ferrari», che era seguito, nell'ordine, da Stewart e da [illegible] Brabham. Al 34° giro Siffert e Courage erano costretti ad abbandonare per guasti ai motori delle loro vetture. Stewart così passava in seconda posizione e dava vita con Amon ad un appassionante duello che sembrava comunque risolversi a favore del pilota della «Ferrari».

Al 55° giro però l'ennesimo colpo di scena: il motore della «Ferrari» di Amon si spegneva e Stewart passava in prima posizione. Si saprà poi ai box che Amon è stato fermato da un guasto ad un pistone. Stewart intanto proseguiva la sua marcia regolare mentre Jackie Ickx e Bruce McLaren tentavano di insidiare il primato dello scozzese. Dopo qualche giro, però, anche Ickx era costretto al ritiro per un guasto e Stewart aveva così via libera.

LA CLASSIFICA

1. JACKIE STEWART (Scozia) su «Matra Ford» 90 giri di km. 3,788 per complessivi 341 km., in ore 2.16'54"8 media km. 149,521; 2. McLaren (N. Z.) su «McLaren» a 2 giri; 3. Beltoise (Fr.) su «Matra Ford» a 3 giri; 4. Hulme (N. Z.) su «McLaren» a 3 giri; 5. Surtees (G.B.) su «BRM» a 6 giri; 6. Ickx (Bel.) a 7 giri; 7. Rodriguez (Mes.) a 11 giri.

Giro più veloce di Jochen Rindt (Au.) su «Lotus Ford» in 1'28" e 3/10, media km. 154,545.

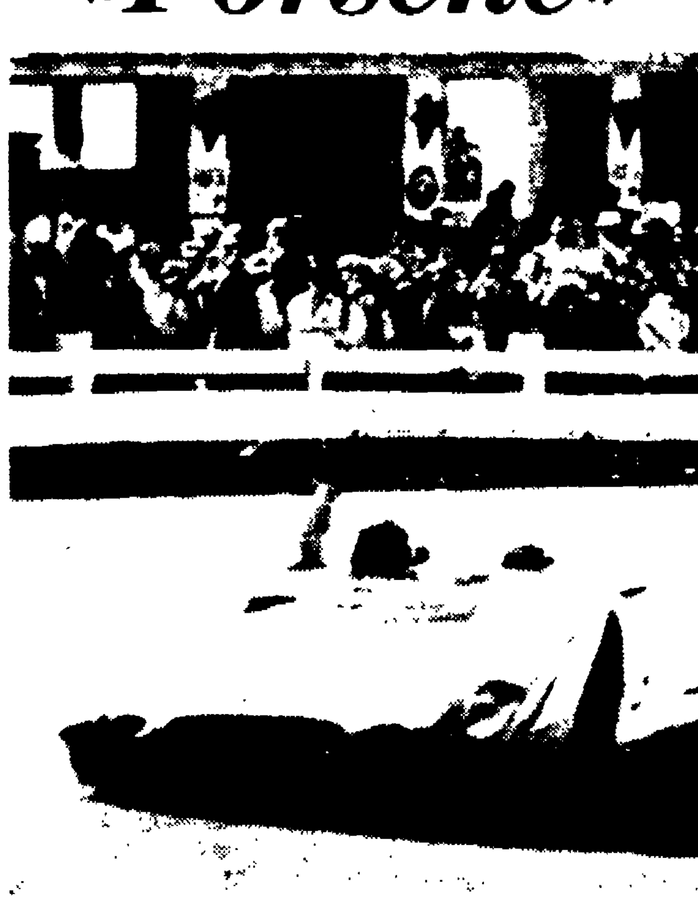
Classifica del mondiale conduttori

1. STEWART punti 18; 2. McLaren, 8; 3. Hulme, 7; 4. Hill, 6; 5. Beltoise, 5; 6. Siffert, 3; 7. Surtees, 2.

Florio: senza avversari le macchine di Stoccarda

Scontato trionfo delle «Porsche»

L'Alfa Romeo di Vaccarella-De Adamich ritirata al 6° giro - Casoni ustionato nell'incendio della sua vettura



CERDA — La «Porsche» di Mitter-Schutz taglia vittoriosa il traguardo della 53 Targa Florio

CERDA, 4 [illegible]

La Porsche 908 di Gerard Mitter e Udo Schutz ha vinto la cinquantatreesima «Targa Florio», compiendo i 10 giri del percorso, per un totale di km 720, in sei ore, 7'45"3 alla media di 117,469 chilometri l'ora. Altre tre Porsche 908 hanno tagliato il traguardo sulla scia del vincitore: sono le vetture di Vic Elford e Umberto Maglioli, di Hans Herrmann e Rolf Stommelen e di Karl Von Wendt e Willy Kauhsen, classificatisi nell'ordine. Quinta è arrivata l'Alfa Romeo 33 di Enrico Pinto e Giovanni Alberti.

Questo è il quarto anno consecutivo che la Porsche vince la Targa Florio: nel '68 con Elford e Maglioli; nel '67 con Hawkin-Stommelen e nel '66 con Mairesse-Mueller. Lo anno precedente, il 9 maggio 1965, aveva vinto la Ferrari di Vaccarella e Bandini. In questa 53ª Targa la Porsche ha schierato sei vetture 908 e due 907 nella classe fino a 3000 cc per la categoria sport prototipo.

L'Alfa Romeo 33 di 2500 cc di Vaccarella e De Adamich, l'unica vettura italiana che potesse inserirsi nella lotta per i primi posti, è stata costretta al ritiro al sesto giro per noie al motore. La notizia del ritiro del campione palermitano diffusa dagli altoparlanti è stata accolta con vivo disappunto dagli spettatori.

Due giri prima, altre due Alfa Romeo, quelle di «Nanni» Galli e di Casoni venivano tolte di gara da incidenti. La prima per un tamponamento da parte della Porsche di Elford, la seconda per un fuoristrada seguito da incendio, nel quale Casoni ha riportato ustioni di primo grado. Il pilota è stato ricoverato all'ospedale di Termini Imerese dove le sue condizioni sono state giudicate «non preoccupanti».

La corsa ha fatto registrare alcuni altri incidenti, che per fortuna non hanno avuto conseguenze per i piloti. Solo il britannico Smith Alan, la cui Triumph PH, è uscita di strada capovolgendosi, ha riportato lievi abrasioni.

LA CLASSIFICA

1. MITTER-SCHUTZ («Porsche 908») in ore 6.07'45"3, media km. 117,469 (nuovo record della corsa); 2. Elford-Maglioli («Porsche 908») a 6'10"34; 3. Herrmann-Stommelen («Porsche 908») 6.21'26"7; 4. Von Wendt-Kauhsen («Porsche 908») 6.35'33"5; 5. Pinto-Alberti («Alfa Romeo 33») 6.46'35"3; 6. Decker-Koch («Porsche 907») 6.09'25" [illegible]; 7. Manfredini-Selva («Porsche 907») a 1 giro; 8. Bitter-Kelleners [illegible]; 9. Munari-Aaltonen («Lancia Fulvia HF»); 10. Bononani-Guzzi («Porsche 911»); 11. Ostr-Nomex («Porsche 911»); 12. Calascibetta-Ferlito («Abarth 1000»).

Nelle classi «500» e «350»

Doppietta di Agostini nel G. P. di Spagna

MADRID, 4 [illegible]

Nella 19ª edizione del Gran Premio Motociclistico di Spagna svoltosi oggi sul circuito «Jarama» l'italiano Giacomo Agostini ha conseguito una esaltante doppietta, imponendosi, come le previsioni della vigilia lasciavano supporre, nelle classi 350 e 500 cc.

Nella prima prova l'asso italiano ha preceduto l'australiano Kel Karruters su Aermacchi percorrendo i 129,364 km dei 38 giri alla media oraria di 99,315.

Nella prova riservata alle 500 cc il campione del mondo non ha avuto rivali in grado di tenergli testa, infatti egli ha largamente dominato lasciando un giro di distacco al secondo arrivato, l'altro italiano Angelo Bergamonti che correva su una «Paton».

Agostini ha percorso i 40 giri per un totale di 131,172 km alla media oraria di 111,639 km.

Lo spagnolo Santiago Herrero si è aggiudicata la vittoria nella categoria 250 cc percorrendo i km. 119,151 in sella ad una «Ossa» alla media oraria di 92,625 km. L'italiano Renzo Pasolini ha effettuato in questa categoria il giro più veloce su «Benelli» alla media di kmh 97,313. Successivamente è stato costretto al ritiro.

LE CLASSIFICHE

Classe 50 cc: 1. AALT TOERSEN (O.) su Kreidler [illegible] Vries [illegible] Kreidler [illegible]

Classe 125 cc: 1. CEES VAN DENGEL (O.) [illegible] Kent Andersson [illegible] Maico [illegible]

Classe 250 cc: 1. SANTIAGO HERRERO (Sp.) su Ossa [illegible] Kent Andersson (Sve.) su Yamaha; 3. Borje Jansson (Sve.) su Kawasaki.

Classe 350 cc: 1. GIACOMO AGOSTINI (It.) su MV [illegible] media oraria di km 99,315; 2. Kel Karruters (Aus.) su Aermacchi [illegible]; 3. Giuseppe V[illegible] (It.) su Yamaha [illegible]

Classe 500 cc: 1. GIACOMO AGOSTINI (It.) su MV [illegible] 111,639; 2. Angelo Bergamonti (It.) su Paton [illegible] a un giro; 3. Ginger Molloy (Aus.) su Bultaco in 1.14.03"6 a due giri.

La Coppa Autodromo di F. 3

Picchi su Francisci Terzo è Brambilla

SERVIZIO

MONZA, 4 [illegible]

[illegible] Monza [illegible] Vittorio Brambilla [illegible]

[illegible] Francesco [illegible]

Per questa batteria [illegible] Picchi [illegible]. Nella batteria ha [illegible] sotto la pioggia battente. Sullo stesso [illegible] tuttavia, e dalla torre senza [illegible] Vittorio Brambilla, fratello del più celebre Tino, pilota ufficiale della Ferrari.

Una volta tanto Brambilla è venuto meno alla sua fama di specialista e dopo una batteria giuoca, in finale non si è lasciato trascinare dalla foga. Ha seguito come un'ombra Picchi e Francisci che si battevano a coltello attendendo il momento propizio per [illegible] proprio mentre cercava [illegible] posizione per disputare la volata. Gagliardi, che stava per essere doppiato per la seconda volta, ha fatto strada ai due romani ma non [illegible] Così la rossa Brabham [illegible] che i 3 [illegible] posto.

Non [illegible] lasciato a [illegible] corsa [illegible] ben guardato dai [illegible] Forse [illegible] non si deve fare [illegible] squadra.

[illegible] Brambilla [illegible] Picchi [illegible] Montagnani [illegible] Brambilla e Francisci che [illegible] volata.

In questa batteria ha esordito a Monza il giovane pilota genovese Enzo Pozzetto che ha vinto [illegible] Formula [illegible] alla scuola di Morrogh a Vallelunga. Il ragazzo ha delle qualità ma ha bisogno di affiatarsi di più con il mezzo.

Nelle finali si formano due gruppi: il primo con Brambilla, Picchi, Francisci, quello di Montagnani, Petri, Balbini e Pica. Poi tutti gli altri. Picchi e [illegible] a scomparire dalla scena e la corsa si conclude con la vittoria di Picchi.

Alla mattina le corse della «850» si sono disputate tutte sotto la pioggia e le teste [illegible] 1.05 si sono contati. Il favorito Sandro Cinotti su Beliasi è stato costretto al ritiro in batteria da un incidente. Così scomparso il principale avversario «Memo» su Bignami ha vinto prima la batteria e poi la finale. La seconda batteria è stata vinta da De Antoni [illegible]

Eros Corolli

Motonautica

Libanori «europeo» nei racers da 2500

SERVIZIO

PARMA, 4 [illegible]

Alla [illegible] di Colorno si è svolto il campionato d'Europa degli entrobordo corsa della 2500. Fortunato Libanori (C.e. Alfa Romeo) vincendo tre delle quattro prove in programma si è confermato campione d'Europa con punti 1200. La quarta prova è stata appannaggio di Giuseppe Colnaghi. Alle spalle del neo campione si sono classificati: Enzo Neri p. 779, Roberto Brunelli p. 750, Giuseppe Comagni p. 700.

Hanno fatto da contorno le prove di campionato italiano che hanno visto le vittorie di Luigi Dell'Orto ed Edgardo Ferrari nelle due prove dei fuoribordo corsa classe 250.

Il pilota romano Giulio De Angelis ha vinto le due gare dei fuoribordo classe 500, mentre negli entrobordo corsa classe 1300 le due manche sono state vinte da Leopoldo Casanova e Guido Caimi.

br. bog.

NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTI
CA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO
AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERO
NAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTI
CA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MO
TO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAU

Arriverà in autunno la nuova «tutt'avanti» inglese

Dopo il boom della «Mini» quello della «Maxi»?

Della famosa utilitaria sono già stati venduti oltre due milioni di esemplari - Le caratteristiche principali dell'ultimo modello del gruppo Leyland

Dieci anni per un modello di vettura non sono pochi, eppure un'auto [illegible] l'Austin non soltanto ha resistito con successo alla «mode» ma [illegible] va aumentando la sua popolarità: si tratta della «Mini» la cui fama di vettura «giovane» e sportiva è sintetizzata da un dato preciso: quasi due milioni di queste vetture circolano attualmente sulle strade di tutto il mondo. E grazie ai continui miglioramenti e alle innovazioni che la casa inglese ha avuto cura di apportare alla «Mini», il suo ritmo di vendita resta elevato sul mercato europeo.

Dopo la famosa vettura la casa inglese punta ora sulla «Maxi», una famiglia[illegible] media con la quale si propone l'ambizioso progetto di determinare un altro «boom».

Prima di proporre la nuova nata all'esame del pubblico, l'Austin ha sottoposto i prototipi a collaudi severissimi che si sono prolungati per parecchi mesi. Le prove hanno portato la «Maxi» a percorrere migliaia e migliaia di chilometri sulle strade di tutta Europa fino al Circolo polare artico.

I risultati sono stati soddisfacenti e la casa costruttrice ha annunciato che dalle catene di produzione di Oxford usciranno [illegible] vetture ogni settimana. Intenzione dell'Austin è di preparare uno stock sulla [illegible] di pezzi separati a disposizione dei concessionari e delle agenzie che [illegible] inoltre [illegible] tecnica necessaria [illegible] un servizio post[illegible] ad alto livello.

Il prossimo autunno [illegible] l'inizio delle consegne sul mercato europeo [illegible] anche in Italia.

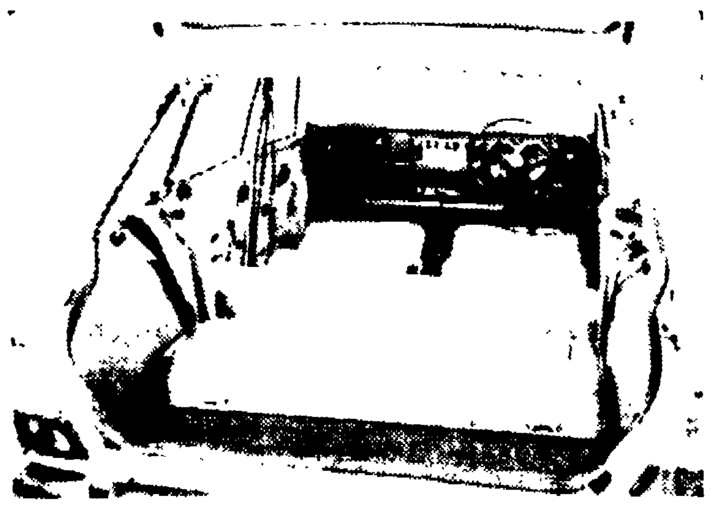
La «carta d'identità» della «Maxi» presenta due caratteristiche di particolare interesse: è la prima vettura inglese che viene realizzata con cinque porte (quattro laterali e una posteriore incernierata superiormente al tetto) e che adotta il cambio a cinque rapporti.

[illegible] fruendo tutti i vantaggi della trazione anteriore [illegible] delle Austin Morris [illegible] spazio per i passeggeri [illegible] «Maxi» [illegible] sedili posteriori [illegible] possono essere ribaltati [illegible] aumentare lo spazio [illegible] bagagli. Con la possibilità [illegible] togliere o reclinare [illegible] i sedili anteriori [illegible] si può trasformare [illegible] in un letto per una o due [illegible] soluzione utilissima [illegible] del «camping».

Il cambio a cinque rapporti [illegible] una berlina [illegible] come la «Maxi» offre vantaggio nella velocità di crociera (140 km [illegible]), senza forzare eccessivamente del motore, ottenendo in questo modo apprezzabili risultati: riduzione del consumo, maggiore durata del motore stesso e guida più morbida e silenziosa.

Ecco infine alcuni altri dati della scheda tecnica:

- il *motore* è a quattro cilindri con albero a camme in testa, e con una cilindrata di 1485 cc.
- il *serbatoio* ha una capacità di 45,5 litri ed è applicato sotto il pianale del bagagliaio
- la *carrozzeria* è monoscocca a struttura integrale d'acciaio con sei luci.
- i *freni* sono a disco sulle ruote anteriori e a tamburo su quelle posteriori.
- la *velocità* massima è di 148 km in quinta.



Con gli schienali dei sedili anteriori e posteriori completamente abbattuti l'abitacolo della «Maxi» si trasforma in una comoda «camera da letto» per chi ama il «camping». Nella foto sopra il titolo la nuova vettura inglese con lo sportellone posteriore sollevato

Rubrica a cura di **Fernando Strambaci**

Andare in barca è divertente ma...

In acqua è essenziale la sicurezza

Il problema della sicurezza dei piccoli natanti da diporto è un problema di attualità ed è abbastanza sentito per varie ragioni: innanzi tutto è una questione di inesperienza per moltissimi che sull'acqua ci vanno qualche volta all'anno, poi è anche una questione di impreparazione, dato che si può guidare senza patente una discreta barchetta purchè sia azionata da un fuoribordo di meno di 500 cc di cilindrata, ed infine non si ricorda mai abbastanza che l'acqua è molto più infida della strada.

Basti ricordare che in caso di incidente in acqua, oltre che ferirsi, si corre anche il rischio di annegare, e che il fuoco a bordo è un guaio serio dal momento che non si può scendere facilmente come da un'auto. A maggior pericolo dovrebbero quindi corrispondere maggiori precauzioni.

Vi sono norme ben precise riguardo all'attrezzatura di sicurezza per le imbarcazioni da diporto, norme che purtroppo ben pochi rispettano ed in particolare coloro che affittano le barche a ore.

Diamo qui di seguito la lista delle attrezzature obbligatorie anche per allontanarsi di poche centinaia di metri (e fino a tre miglia) dalla riva, raccomandando di portarle a bordo della propria barca e di controllare che siano a bordo di quella che si sta per affittare.

Una piccola imbarcazione a motore deve essere provvista di: due remi con i relativi scalmi, un gancio di accosto (il mezzomarinaio), un salvagente per ogni persona trasportata, un estintore efficiente per ogni 100 CV o frazione (cioè vuol dire che con un motore da 110 CV ci vorrebbero due estintori), una pompa a mano, una sagola (cordicella) lunga 20 metri, segnale acustico e segnali luminosi (stelle rosse e torce fumogene) e [illegible] ancora.

Detto così [illegible] brare [illegible] quella [illegible] piccola barca [illegible] tutto [illegible] di poco peso [illegible] il gancio di [illegible] essere attaccato [illegible] di un remo [illegible] salvagente possono essere [illegible] pneumatico, par[illegible] ti ed in buono stato e quanto agli estintori ed ai segnali oggi se ne trovano in commercio tipi compatti ed economici che durano lungo tempo, sono sempre pronti all'uso e costituiscono motivo di tranquillità.

Le nozioni elementari di sicurezza riguardano in primo luogo la velocità, che deve sempre essere proporzionata allo spazio che si ha per manovrare, e quindi la cautela nel maneggiare la benzina: non si deve lasciare accumulare benzina nel fondo della barca, nè si deve travasare il carburante dalle tanniche al serbatoio col motore in moto.

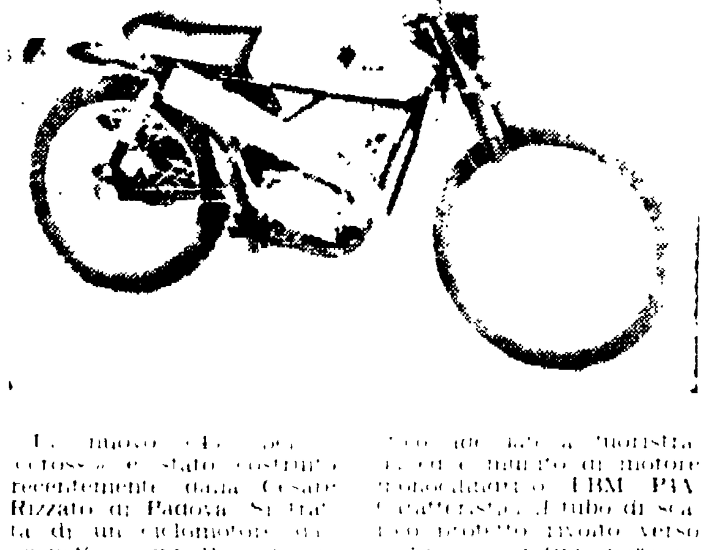
Ricordiamo ancora che i passeggeri di un piccolo scafo non debbono stare in piedi durante la marcia, per evitare di cadere in acqua o di sbilanciare tutta l'imbarcazione, particolarmente importante è l'evitare che tutti si spostino su uno stesso lato, perchè in tal caso il rovesciamento è molto probabile.

Infine è assurdo voler dimostrare coraggio viaggiando senza salvagente, specie chi guida e specie chi non sa nuotare.

Infine è bene ricordare che i motonauti seri adottano un dispositivo di sicurezza consistente in una funicella legata al polso, tirando la quale si ferma il motore: in tal modo si può fermare il motore in caso di emergenza, e soprattutto esso si arresterà da solo in caso di caduta fuoribordo del pilota.

Costruito dalla Rizzato

Per il «cross» un nuovo «48»



Il nuovo «[illegible]» per motocross è stato costruito recentemente dalla Cesare Rizzato di Padova. Si tratta di un ciclomotore dall'aspetto compatto ed elegante che è stato chiamato «Satan». Ha un telaio particolarmente robusto [illegible] [illegible] motorista [illegible] motore [illegible] IBM P4V [illegible] il tubo di scarico [illegible] rivolto verso [illegible] parafango [illegible] Il «Satan» [illegible] costa 130 [illegible]

Con lo scafo in vetroresina

Una barca cara come un'auto

L'«R [illegible]», prodotto dalla Callegari e Ghigi è un moderno motoscafo in vetroresina, con carena ad ala di gabbiano, di metri 4,20 per 1,7 [illegible]. L'«R 1» pesa 160 chili e può montare motori F.B. da 10 fino a 150 HP. Il suo prezzo è di lire 460 mila.

Nella foto sull'«R 1» è montato un motore Mercury da 50 HP, per cui prezzo complessivo di scafo e motore è di [illegible] milione 200 mila lire. Più di un'automobile di media cilindrata quindi.

Singolare risultato di un controllo

Il 69 per cento degli automobilisti «butta via» metà dei pneumatici

Pochi si preoccupano di mantenerli alla pressione regolamentare

[illegible] costruttori di pneumatici [illegible] risultati [illegible] controllato [illegible] pressione [illegible] veicoli [illegible] degli automobilisti [illegible] danno l'impressione di voler letteralmente buttar via buona parte della durata dei loro pneumatici. Nel 23 per cento delle macchine prese in esame è stata infatti registrata una pressione inferiore del 20 per cento a quella dovuta. La qual cosa significa che le gomme così trattate raggiungeranno solo il 70 per cento della durata prevista, ossia percorreranno 35 mila chilometri anzichè 50 mila.

Risultati ancora peggiori in un altro 17 per cento dei casi, nei quali la pressione mancante equivaleva al 30 per cento. [illegible] la ridotta [illegible] chilometri.

Ma c'è ancora qualcosa di più stupefacente: il 14 per cento dei veicoli controllati aveva i pneumatici con il 40 per cento in meno di pressione! Tirando le somme si ottiene: nel 69 per cento dei casi, le macchine esaminate avevano nei loro pneumatici una quantità insufficiente di aria.

Incidentalmente, poi i tecnici della [illegible] Englebert sono giunti ad altre considerazioni di fronte alle quali bisogna scuotere il capo. Ad esempio hanno trovato una macchina la cui ruota anteriore sinistra aveva [illegible] pressione [illegible] mentre la destra [illegible] In altro caso è stato registrato nella gomma posteriore sinistra una pressione [illegible] quella destra [illegible]

[illegible] costruttori di pneumatici si sforzano costantemente di realizzare gomme sempre migliori e sempre meno sensibili agli strapazzi nell'[illegible] di conquistare nuovi clienti. Il loro lavoro viene però «sabotato» da una parte degli automobilisti a proprio danno, naturalmente, dal momento che i più si preoccupano magari di montare un certo tipo di pneumatico, ma poi dimenticano regolarmente di controllare se hanno i pneumatici alla pressione giusta.

A San Martino in Rio

Un nuovo Museo dell'auto

È stato recentemente inaugurato a San Martino in Rio in provincia di Reggio Emilia un nuovo Museo dell'automobile. Vi sono esposte quarantacinque vetture d'epoca che hanno suscitato grande interesse tra i numerosi visitatori giunti da ogni parte d'Italia.

Accanto delle auto d'epoca esposte sono infatti rarissime come ad esempio la «Ferrari 815», la «De Dion Bouton Quadriciclo», [illegible] del 1898, la «Prinetti e Stucchi» triciclo a motore del 1893, la «Fiat Biblocco» elaborazione Chiribiri del 1911, [illegible] Bugatti corsa 1500 cc, la «Rolls Royce Phantom» del 1925, la «Benz 8 CV» del 1890, la «Zedel Landaulet» del 1910 ed altre.

Negli stessi locali è stata aperta anche la Mostra d'arte di primavera, nella quale sono esposte opere dei pittori Daniela Campari, Cara, Cardinali, Domenico Catellani, Emanuela Primo, Tea Santini, Lucifero Sgarbati, Umberto Sgarzi e Vittorio Vincenzi.