*Nuovo exploit della nuotatrice padovana*

# La Calligaris «europea» negli 800 stile libero

Novella Calligaris, la «mattatrice» di Napoli

**NAPOLI**, [illegible]

Novella Calligaris della Rari Nantes Patavium ha battuto nel corso dei campionati italiani di nuoto il primato europeo dei m. 800 stile libero con il tempo di 9'38". Il precedente primato apparteneva alla finlandese Hata con il tempo di 9'42"07.

La Calligaris ha battuto il primato europeo dopo avere migliorato nella prima gara della giornata conclusiva dei campionati il primato italiano dei metri 200 quattro stili con il tempo di 2'38"8.

Dopo circa diciassette minuti la nuotatrice patavina si è presentata al blocco di partenza per partecipare alla gara dei metri 800 stile libero. La Calligaris ha avuto un inizio regolare passando ai metri cento in 1'10"1, ai duecento ha realizzato 2'24"3, ai trecento 3'38"01, ai quattrocento 4'51"5. Soltanto a metà gara la nuotatrice ha aumentato il ritmo delle bracciate ed ha toccato i metri cinquecento in 6'04"4. La sua azione è stata progressivamente sempre più poderosa ed ai seicento metri ha segnato il tempo di 7'16"4; ai settecento la Calligaris era sotto 8'29"2. Negli ultimi cento metri la giovane nuotatrice si è impegnata al massimo ed incitata dalla folla che era intorno alla piscina ha speso tutte le sue energie per ottenere un successo che ormai era a portata di mano. Dopo aver nuotato i cento metri finali in 1'08"8, la Calligaris ha ottenuto il tempo complessivo a fine gara di 9'38" netti.

All'arrivo la neo primatista è stata vivamente festeggiata. Avvicinata dai giornalisti, la Calligaris ha detto: «Sono davvero contenta per questo successo. Non credevo di potere battere il primato continentale soprattutto perchè pensavo di essere stanca per aver gareggiato poco prima nei metri 200 quattro stili».

Novella Calligaris ha compiuto da poco i quindici anni, ed è allieva di Bubi Dennerlein.

In questi campionati la Calligaris è apparsa irresistibile. Ha nuotato sempre con scioltezza senza mai risentire di alcuno sforzo al termine delle gare.

**Ecco i risultati delle finali disputatesi nel pomeriggio:**

**200 metri misti femminili**: 1. Calligaris Novella (R.N. Patavium) 2'38"8 nuovo primato dei campionati e di categoria juniores; 2. Maltagliati Franca (R.N. Florentia) 2'42"3; 3. Tricarico M. Rosaria (R.N. Napoli) 2'42"5.

**200 metri misti maschili**: 1. D'Oppido Michele (R.N. Auditore) 2'20"7; 2. Calligaris Mauro (R.N. Patavium) 2'20"7; 3. Palumbo Ladislao (R.N. Salerno) 2'25"8.

**800 m. stile libero femminile** - Classifica generale: 1. Calligaris Novella (R.N. Patavium) 9'38", nuovo primato europeo; 2. Pasetti Patrizia (N.I. Milano) 10'25"5; 3. Scassellati Giovanna (A.S. Roma Nuoto) 10'31"4.

**1500 m. stile libero maschile** - Classifica generale: 1. Albertini Sergio (Lib. Picanello) 17'52"8 a.p. campionati; 2. Greco Bernardino (Can. Napoli) 18'02"9; 3. Grassi Sandro (R.N. Florentia) 18'05"7.

**Staffetta 4x100 mista femminile**: 1. Lazio Nuoto «A» (Rasi, Morozzi, Berardi, Di Tomaso) 4'55"1; 2. Roma Nuoto «A» 4'58"; 3. R.N. Florentia 5'02".

**Staffetta 4x100 mista maschile**: 1. R.N. Patavium «A» (Chino, Duse, Spangaro, Castagnetti) 4'16"8; 2. Lazio Nuoto «A» 4'19"6; 3. C.S. Fiat 4'19"8.

*Mondiali di sci nautico*

## Roby Zucchi danneggiato dal vento

**COPENAGHEN**, [illegible]

Giornata intensa a Copenaghen per i campionati del mondo di sci nautico: sono stati assegnati [illegible] titoli mondiali ed europei di combinata. [illegible] vittoria è andata [illegible]. Roby Zucchi è stato [illegible] danneggiato dal [illegible] vento che soffiava [illegible] al momento della sua prova [illegible] piazzato solo al [illegible] posto [illegible]. Al [illegible] posto [illegible] figura l'altro italiano Max Hofer. A causa di questa mediocre prestazione, Roby Zucchi ha dovuto cedere al francese Jean Yves Parpette il primo posto nella combinata europea. In questa classifica è stato preceduto anche dal [illegible] francese Raison. Nella combinata mondiale Zucchi figura al [illegible] posto mentre Max Hofer è quattordicesimo. Nella classifica mondiale è primo lo statunitense Mike Suydam [illegible] che precede il francese Parpette.

Nella [illegible] di figure la sorpresa è venuta dall'australiano Cockburn [illegible] con un punteggio di 4.709 si è piazzato al primo posto precedendo l'australiano Mc Cormick [illegible] francese Tillement. Roby Z[illegible] [illegible].

[illegible]

● PALLANUOTO — [illegible] [illegible] ha battuto con [illegible]

● BASEBALL — Nella prima [illegible] Coppa Italia [illegible] Europa: Milano ha battuto a Bologna [illegible] Tarcisio di Torino [illegible]

Tuffi

## Dibiasi e la Rossi mattatori a Pescara

**PESCARA**, [illegible]

La romana Rossi ed il «mitratore» Dibiasi hanno riconfermato nella piscina «Le Naiadi», davanti a un numerosissimo pubblico, i successi di ieri aggiudicandosi così l'una e l'altro entrambi i titoli tricolori dei tuffi in palio qui a Pescara, quelli dalla piattaforma e dal trampolino.

Nella gara femminile dal trampolino la Rossi ha praticamente fatto gara a sè come del resto era avvenuto ieri non avendo trovato antagoniste in grado di spodestarla, la sola Wais ha cercato di infastidirla ma si è dovuta accontentare della piazza d'onore.

In campo maschile l'olimpionico Dibiasi ha vinto il titolo dalla piattaforma dei dieci metri distanziando il suo pur bravo rivale Cagnotto che nella giornata di ieri, dal trampolino, si era arreso solo in extremis. Buon terzo si è classificato Klammsteiner.

Le classifiche:

*Trampolino femminile tre m.*: 1. Rossi (Circolo Canottieri Aniene) punti 336,45; 2. Wais (Bolzano Nuoto) 307,30; 3. Masetti (Bolzano Nuoto) 292,90; 4. Sevalle (Rari Nantes Pentegosi) 282,80; 5. Sesta (S.S. Lazio Nuoto) 269,65; 6. Marchi (S.S. Sturla) 267,70.

*Piattaforma maschile m. 10*: 1. Dibiasi (Bolzano Nuoto) p. 521,30; 2. Cagnotto (G.S. Lancia Torino) 466,30; 3. Klammsteiner (Bolzano Nuoto) 446,60; 4. Giannini (G.S. Fiamme Oro) 342,45; 5. Zavattini (Circolo Canottieri Aniene) 282,25; 6. Di Baudo (G.S. Fiamme Oro) 251,75.

Classifica per società dopo i campionati italiani: 1. Gruppo Sportivo Fiamme Oro Roma, p. 3187,60; 2. Circolo Canottieri Aniene di Roma 1490,30; 3. Bolzano Nuoto 1129,90.

*La «Mille chilometri» austriaca*

# Siffert e Ahrens portano al successo la Porsche 917

*Ickx-Oliver costretti al ritiro - Bonnier-Müller (Lola T-70) al secondo posto*

**ZELTWEG**, [illegible]

Lo svizzero Jo Siffert e il tedesco Kurt Ahrens, su Porsche 917, si sono imposti nella «Mille chilometri» automobilistica austriaca, gara valevole per il campionato mondiale marche, svoltasi oggi sui 5,9 chilometri di asfalto dell'anello di Zeltweg.

La Porsche dei due vincitori si è portata decisamente e definitivamente al comando della corsa dopo l'uscita di gara della Ford-Mirage del belga Jackie Ickx e dell'inglese Jack Oliver. La coppia anglo belga è stata infatti costretta al ritiro al novantanovesimo giro dopo che la macchina aveva denunciato noie allo sterzo.

Il secondo posto è stato conquistato dalla Lola T70 dello svedese Joachim Bonnier e dello svizzero Herbert Muller. Una seconda Porsche 917 pilotata dagli inglesi Dick Attwood e Brian Redman si è classificata terza.

Fin dalle prime battute la gara si è articolata sul duello Ickx-Siffert con il belga in vantaggio grazie soprattutto alle difficoltà incontrate dallo svizzero nelle primissime fasi della competizione durante le soste per rifornimento.

Dopo l'uscita dalla scena di Ickx, che era il gran favorito per un breve periodo la Matra del messicano Pedro Rodriguez e del francese Servoz Gavin è stata in testa ma al 103. giro mentre era al volante il francese, la macchina è uscita di strada ad una curva finendo in un prato senza danni per il pilota.

Da quel momento Siffert, che seguiva al volante della sua Porsche è passato in testa, seguito da Bonnier, Gregory, Broestroem e Giunti Galli su Alfa Romeo 33/3.

Nel 119 giro per pochi secondi la Porsche ha rallentato e Bonnier è passato a condurre ma il suo vantaggio è durato poco perchè nel giro successivo Siffert passava nuovamente a condurre e manteneva il vantaggio fino alla conclusione.

## «Bitter» (Abarth 2000) trionfa sul Monte Erice

**TRAPANI**, [illegible]

«Bitter» su Fiat Abarth 2000 ha vinto la quindicesima edizione della corsa automobilistica in salita al Monte Erice.

La classifica: 1. «Bitter» su Fiat Abarth 2000 in 4'21" media [illegible]; 2. Pietro Lo Piccolo su Ferrari Dino in 4'25"; 3. Black and White su Ferrari Dino in 4'21"; 4. Vincenzo Virgilio su Fiat Abarth 2000 in 4'34"; 5. Mike Mouse su Fiat Abarth 2000 in 4'49".

Alla gara hanno assistito 30 mila spettatori assiepati sui tornanti del tracciato di gara che collega Trapani alla cittadella di Erice.

● PUGILATO — A Montevideo i pesi massimi argentino Oscar Bonavena e Gregorio Peralta hanno pareggiato al termine di un incontro sulla distanza delle dieci riprese.

● HOCKEY SU GHIACCIO — In un incontro amichevole a Cortina [illegible] ha battuto Innsbruck per [illegible]

## Cervia: a Basso il «rally» motonautico di Ferragosto

**CERVIA (Ravenna)**, [illegible]

Sul mare di Romagna compreso fra i litorali di Cervia, Cesenatico e Ravenna si è svolto oggi il tredicesimo «rally» motonautico di Ferragosto [illegible]

[illegible] Basso [illegible] con [illegible] 2000 [illegible] la vittoria nella categoria [illegible] Basso [illegible] al secondo posto [illegible] classificato [illegible]

Nella categoria [illegible] classificato primo Bo[illegible] con [illegible] penalità, secondo Conti con 75 penalità.

● PUGILATO — [illegible] giapponese Hiroshi Kobayashi difenderà il titolo mondiale dei leggeri jr. (versione «World Boxing Association») il 9 novembre prossimo a Tokyo contro l'argentino Carlos Canete.

*Presa di posizione dell'ARCI e dell'UISP*

# Nessun impegno del governo per i problemi dello sport

Dopo un primo esame delle dichiarazioni programmatiche presentate dall'on. Rumor, le direzioni dell'ARCI e dell'UISP hanno rilevato criticamente la assenza in esse di un minimo accenno ai problemi della cultura e dello sport di massa.

Si ha l'impressione che ancora una volta il nuovo governo intenda proseguire una politica di completo disinteresse per gli aspetti che caratterizzano il tempo libero dei lavoratori, oggi non più elemento marginale della loro condizione di vita.

L'ARCI e l'UISP s'impegneranno e impegneranno le loro associazioni, di conseguenza, perchè siano risolti i seguenti nodi della nostra società nazionale:

1) la riforma urbanistica, che stabilendo l'esproprio generalizzato, divenga un valido strumento per dotare la città di verde pubblico, impianti polivalenti sportivi, ricreativi e culturali; elimini la speculazione edilizia e la distruzione definitiva del patrimonio artistico e paesaggistico;

2) il decentramento dei poteri dello Stato e avvio regionale e comunale: in questo campo le dichiarazioni di Rumor sono chiaramente diluite e [illegible] dalla [illegible] obbligatoria delle spese per lo sport e la cultura sui bilanci degli enti locali e una richiesta demagogica se non si affronta tutto l'insieme della revisione della finanza locale;

3) provvedimenti di carattere legislativo che, tenendo conto del ruolo che nel Paese esplica il libero associazionismo culturale, sportivo, ricreativo e turistico, stabiliscano:

a) l'abolizione dell'ENAL;

b) la revisione di tutta la legislazione sportiva riconoscendo con legge gli enti di propaganda;

c) la democratizzazione e lo svincolamento dal potere esecutivo della RAI-TV;

d) una nuova legge sulla cinematografia poichè quella in atto si è dimostrata del tutto inadeguata;

e) una legge sui teatri che abbia per obiettivo fondamentale la creazione di un nuovo teatro popolare.

4) una legge quadro sul turismo sociale che dia ai lavoratori la reale possibilità di usufruire delle ferie tutelate [illegible] prevedendo prioritariamente la costruzione di impianti ricettivi a bassi costi.

Queste esigenze finora sono state impegnato solennemente verbalmente i ministri che si sono succeduti ai dicasteri competenti e la soluzione di tali problemi è stata vanificata dalla mancanza di una concreta volontà politica: basti quale esempio nella mancata attuazione del piano di sviluppo economico, la sorte del cap. XV sullo sport: non solo non sono stati spesi i 35 miliardi previsti dallo Stato in cinque anni soltanto dal Totocalcio circa 20 miliardi l'anno, ma anche i provvedimenti di carattere legislativo che non prevedevano oneri finanziari non sono stati attuati.

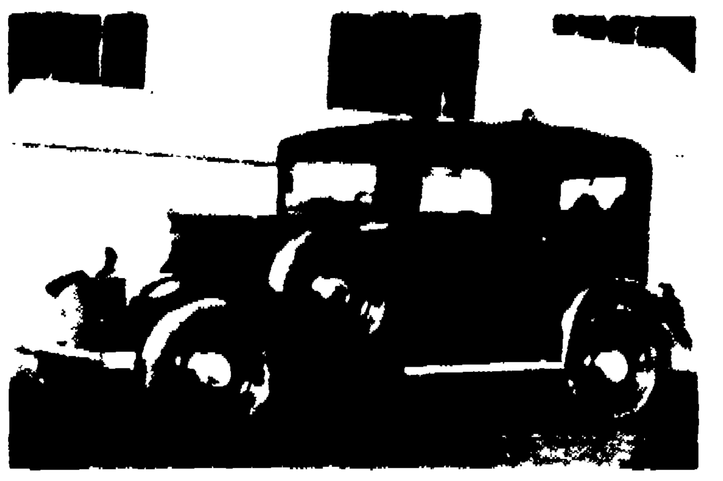
L'ARCI e l'UISP non hanno secondo la loro impressione [illegible] di [illegible] governo [illegible] quantificare [illegible] impegno [illegible] problemi [illegible] La situazione quale sotto [illegible] al [illegible] ministero del [illegible] e solo esponenti dello sport professionistico [illegible] confermano tale sospetto.

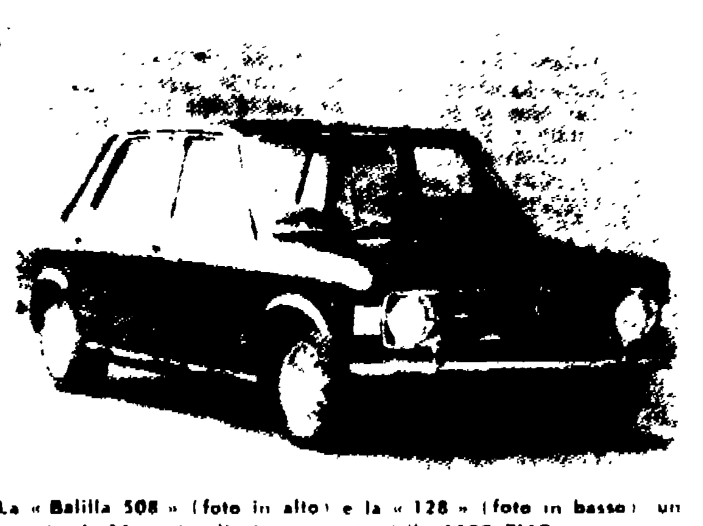
L'ARCI e l'UISP facevano inoltre espressa intenzione di istituire un servizio per la gioventù: il problema è più che mai attuale ma un tale provvedimento preso senza la consultazione delle organizzazioni democratiche di tempo libero diviene una soluzione eminentemente burocratica. Di fatto i problemi del tempo libero sono stati ormai acquisiti nella coscienza dei lavoratori e dei giovani quali diritti irrinunciabili, di primaria importanza nella vita sociale. L'azione quindi dell'ARCI e dell'UISP avrà il supporto e la forza determinante del mondo giovanile ed operaio perchè le loro esigenze ed aspirazioni non siano più disattese.

*Dalla «508», la Balilla a tre marce, alla «128» la FIAT tutt'avanti*

# Un viaggio di 37 anni nella storia della «1100»

***Una interessante pubblicazione della Casa torinese - La prima «utilitaria» italiana costava meno di 10.000 lire - Le «millecento» del dopoguerra***





La «Balilla 508» (foto in alto) e la «128» (foto in basso): un viaggio di 37 anni nella lunga storia della 1100 FIAT

Ce n'è ancora qualcuna in giro, nei concorsi mondani fra «vecchie signore» o più audacemente ad affrontare la strada nonostante l'età veneranda che consiglierebbe di starsene buona a ripararsi gli acciacchi. Parlo della Balilla 1100 la cui data di nascita appartiene alla preistoria: 1932. Trentasette anni per un'auto in un'epoca che brucia le tappe della tecnica sono un tempo infinito se si pensa alle esili strutture dei primi aerei che solcavano l'Atlantico, paragonate alla poderosa tecnologia delle macchine lunari che tentano la fantascienza [illegible] realtà.

Una pubblicazione della FIAT ripercorre le tappe della lunga storia della famosa macchina [illegible] appunto che nasce come dicevamo [illegible] un nome [illegible] alla 508. L'altro nome [illegible] 1100 [illegible] noto, alla cilindrata del motore, una cilindrata che sarebbe stata destinata a lasciare un segno profondo nell'automobilismo italiano e non solo di casa nostra.

Quell'anno, il 1932 attorno alla «Balilla 1100» fiorì in quei tempi anche la retorica: «La Balilla per gli italiani» e si [illegible] la stessa pubblicazione [illegible] la FIAT [illegible] rivela [illegible] che portò [illegible] bile alla portata del grande pubblico [illegible] quello che la vecchia Ford T era stata per l'America».

La FIAT non forzava [illegible] sulla diffusione della Balilla fra [illegible] pubblico, per [illegible] con la Ford [illegible] meno azzardato.

Il lancio della [illegible] allora in tre versioni: berlina a due porte, torpedo e spider, i cui prezzi variavano di lire 10.800, 11.900 e 9.900; avvenne il 12 aprile 1932 al Salone di Milano. Una carovana dimostrativa fece il Giro d'Italia. Il motore della «prima nata» era a 4 cilindri con cambio a tre marce e retromarcia che assicuravano una velocità di 85 chilometri ora.

Il successo sul mercato nazionale non mancò come non mancò l'affermazione all'estero. La «Balilla 508» si pavoneggiò in concorsi di bellezza e di eleganza vinse premi e riconoscimenti a non finire mentre la versione sportiva si affermava nelle prove di gara di velocità. L'auto «acquista» una marcia in più, la «quarta» nel 1934 e registra modifiche alla struttura migliorando anche la potenza. Il 1937 è un anno importante nella evoluzione da poco cominciata: nasce la «Nuova Balilla 508 C». Ha abbandonato il suo volto un po' arcigno per una «faccia» più smagata ed elegante. Se la fisionomia tecnica è migliorata, quella pratica resta inalterata. È nata una vettura (prezzo 19.500 lire) che assomma due caratteristiche importanti: basso costo di esercizio e sicurezza. Le versioni collaterali sono tra stormabile, taxi, mille miglia, spider militare, berlinetta. Sale anche la velocità massima 110 km ora.

Il primo nome di battesimo «Balilla» è destinato a durare ancora, ma dopo la guerra e il primo dopoguerra all'anagrafe viene registrato quello della «Nuova millecento». È l'anno 1953. Lo slogan che accompagna quest'altra nipote è «La 1100 non muore» ecco la nuova 1100. Le caratteristiche infatti sono rivoluzionate: la vettura denominata 1100/103 rimane a lungo in produzione subendo via via modifiche estetiche e meccaniche.

La gamma si estende: 103 D Lusso, Export Speciale, Familiare, IV 103 eccetera. Il 1966 vede uscire ancora una versione che per la tecnica e l'eleganza si lascia ampiamente alle spalle le esperienze precedenti: è la 1100 R: la velocità massima è di 130 km ora, il costo è di 885 mila lire. Infine pochi anni dopo la lunga storia della «1100» conosce una tappa di prestigio con la 128, un prodotto che si afferma in vasti settori del mercato per lo stile, la stabilità, la sicurezza.

Dalla Balilla 508 alla 128 un «viaggio» lungo 37 anni, e che sembra destinato a proseguire.

*Un esempio che ci viene dall'estero*

# Per andare in barca con poca spesa la soluzione sta nell'associazione

*I soci della sezione nautica di un circolo ricreativo potrebbero gareggiare anche nel lavoro di manutenzione degli scafi*

Andare in barca è stato sempre considerato un lusso da nababbi per il semplice fatto che una «barca» degna di questo nome e che offra un minimo di garanzia e di efficienza costa molto cara. Questo però solo se ci si vuol attenere al concetto della proprietà della barca, concetto oltremodo superato dai tempi e dalle circostanze, infatti a meno di voler fare grandi traversate (che è attività riservata a pochissimi specialisti) e non [illegible] si va poche ore al giorno e per pochi giorni della intera stagione.

Ecco quindi sorgere la possibilità della associazione, ancora poco o niente sfruttata da noi mentre è ben nota in numerosi Paesi esteri. Si tratta in sostanza di creare un circolo ricreativo o villaggio sulla riva di acqua fiume o del mare oppure di integrare un circolo già esistente con una [illegible]

[illegible]

Sono anche [illegible] per barche di maggiore impegno a vela o a motore: i prezzi infatti sono sproporzionatamente alti e spesso le barche date in affitto sono sprovviste delle regolamentari attrezzature di sicurezza: si va dalle due alle quattromila lire l'ora per barchette a motore con cui fare un giro a poche centinaia di metri dalla riva.

Completamente fuori discussione i grandi «yachts», che ora vengono offerti in affitto per periodi di tempo prolungati ma a prezzi che più che di affitto sembrano di vendita.

[illegible]

Secondo [illegible] interessante il circolo [illegible] parazioni. È un sistema molto diffuso in Unione Sovietica dove i club nautici sorgono sulle rive dei grandi fiumi oltre che nelle località di villeggiatura sul Mar Nero ed altrove.

Una soluzione abbastanza diffusa da noi è quella dell'affitto a ore della imbarcazione: questa soluzione però se può andar bene per il pattino o la barca a remi da poche centinaia di lire all'ora non può più considerarsi accettabile per barche di maggiore impegno [illegible]

## Norme rigorose per i freni delle auto in Svezia

Il Parlamento svedese per la sicurezza stradale ha reso noto che tutti i veicoli nuovi venduti in Svezia a partire dal 1972 dovranno essere dotati di doppi circuiti frenanti con tubazioni trattate [illegible] sostanze anticorrosive.

Dal 1975 l'impianto di frenatura dei veicoli nuovi dovrà essere dotato anche di dispositivo antibloccaggio.

Le nuove norme per i doppi circuiti frenanti prevedono inoltre che l'impianto debba conservare almeno il 40 per cento della capacità di frenatura se uno dei due circuiti cessa di funzionare.

*Vietati a partire dal 1975 i motori a scoppio*

## A Los Angeles provano l'auto a... vapore

Si è [illegible] quasi sensazionale [illegible] passata per ora inosservata. La California, lo stato americano a più elevata densità automobilistica e perciò di «smog», il Senato ha approvato ora una legge che da tempo fissa al 1975 ai costruttori di [illegible] produrre un motore [illegible] non sia a combustione interna, cioè non alimentata a benzina o nafta.

[illegible] fatto si [illegible] contemporanea [illegible] la [illegible] Dodge [illegible] sperimentazione [illegible] vettura detta «Polara» [illegible] di un propulsore [illegible] dello stesso tempo [illegible] La vettura [illegible] ha un «motore» [illegible] due passi [illegible] la turbina del W. [illegible] P. Lear di Reno [illegible] almeno che un motore a vapore [illegible] degli immensi progressi compiuti da allora [illegible] Le Uomo [illegible] sulla Luna [illegible] 1894 [illegible] Parigi [illegible]

[illegible]

## Il «re del cross»

Questo ciclomotore della Testi di Bologna si chiama «Trail King-Cross» che, con traduzione libera si può chiamare «re del fuoristrada». E' dotato di motore monocilindrico a quattro tempi e di cambio a 4 velocità con comando a pedale. Le sospensioni sono particolarmente indicate all'uso, così come le gomme artigliate. Per la sua estetica e per le prestazioni costituisce il «sogno» dei giovanissimi appassionati delle due ruote

*In montagna con l'automobile*

# Potenza minore alle quote elevate

***Il fenomeno si verifica per l'aria rarefatta***

Non sempre le prestazioni di un'automobile in montagna sono buone come a livello del mare. Secondo i tecnici della Champion, può essere necessario, prima di partire per un viaggio [illegible] regolare [illegible] e controllato [illegible]

I carburatori sono tarati [illegible] in modo da fornire il rapporto aria-carburante per l'accensione [illegible] Il punto di vista della corsa [illegible] e del rendimento [illegible] condizioni di altitudine normale, cioè dal livello del mare a circa 600 metri. La potenza e l'efficienza del motore diminuiscono con l'aumento dell'altitudine. A [illegible] metri il motore perde [illegible] della potenza [illegible] al [illegible] metri [illegible]

[illegible]

[illegible] carburatore può causare un corto circuito sotto sforzo. Bisogna provvedere alla sostituzione delle candele se la loro usura non consente che vengano pulite e regolate che candele possono funzionare al massimo [illegible]

Controllare attentamente [illegible] altre parti dell'apparato [illegible] elettrico [illegible] candele [illegible] un [illegible] adeguato [illegible] importante anche per assicurare [illegible] soprattutto in [illegible] Già le temperature basse riducono la potenza della batteria e [illegible] il motorino d'avviamento assorbe maggiore corrente quando deve mettere in moto un motore freddo. Solo un sistema d'accensione in perfetto ordine può fornire una scintilla abbastanza efficiente [illegible] avviare il motore.

Con un carburatore [illegible]

[illegible]

Inoltre se si [illegible] di compiere [illegible] percorsi a quote elevate sarà opportuno controllare [illegible] l'apparato d'accensione. Dato che per la maggior parte del tempo si guiderà con la farfalla del carburatore aperta, le candele saranno sottoposte a temperature e pressioni superiori al normale. Controllare che le candele siano ben pulite e che gli isolatori siano in buone condizioni visto che la minima [illegible]

## Il calore del vanomotore non danneggia i pneumatici

[illegible]

[illegible] le temperature di circa 40 [illegible] [illegible] motore delle automobili non [illegible] dei pneumatici di [illegible] vetture nei quali la ruota di scorta abbia trovato collocazione nel vano motore.

Rubrica a cura di **Fernando Strambaci**