Basket-europei: Italia-Jugoslavia deciderà domani l'argento

Battuti anche i ceki 76-60 oggi «vigilia» con i turchi

Sull'altro fronte senza avversari la rinnovata URSS - Chi sono e come si presentano jugoslavi e sovietici - Zeravica ci pronostica al secondo posto

SERVIZIO

ESSEN, 12 settembre

Con un chiaro successo per parte, Italia e Jugoslavia volano verso il *clou* del loro girone (quello B, in corso a Boblingen) il loro scontro diretto di dopodomani I rispettivi impegni erano di ben diversa natura la Cecoslovacchia per l'Italia (vittoriosa per 76 60) e la Turchia per gli slavi (86 63)

I sedici punti inflitti ai ceki costituiscono una garanzia per la nostra nazionale, che tutti i tecnici, di parte ed avversari indicano nella terna del podio

Come già ieri contro la Bulgaria, la squadra di Primo si è mossa bene, palesando sicurezza e maturità E' apparsa ancora in possibilità di essere potenziata in avanti, ma ha confermato di possedere la miglior difesa del momento

La Cecoslovacchia era un ostacolo duro Per giungere in zona medaglia, supponendo una sconfitta con la Jugoslavia, era necessario batterla E così è stato fatto, puntualmente

Domani ci spetta la Turchia La nazionale turca è poco più che sconosciuta Si presenta agli azzurri avendo come uniche credenziali una sconfitta (ovvia) subita dalla Cecoslovacchia, un altra sconfitta inflittale dagli jugoslavi, ed una insospettata vittoria sugli «orlundi» di Istanbul E' una nazionale giovane il più vecchio è il ventottenne Hussein i più giovani i ventenni Abdullah, Ozet e Baris La sua struttura le deriva da quella del Teknik di Istanbul che schiera ben sei elementi Kemal Cihat, Hussein, Zeki Nuri Resat Il quadro è completato da Serdal Battal e Nadir

Ma l'impegno più gravoso, il più importante ed atteso resta quello di martedì data in cui il calendario a chiusura della fase di qualificazione, ci riserva *dulcis in fundo* i campioni mondiali, sul confronto con i quali proiettiamo fin d'ora l'interesse di una anticipata vigilia

Della Jugoslavia e delle sue poco convincenti apparizioni di Udine si è già detto giorni fa, la *bagarre* ha risvegliato gli uomini di Zeravica, che pur non impegnati a fondo giungono con tranquillità al *clou* del girone dopo essersi sbarazzati della sempre temibile Cecoslovacchia Pronostico aperto gli slavi ha da se il blasone e l'esperienza, ma anche i loro lunghi non paiono essere più in grado di cancellare i Meneghin nostrani L'Italia si presenta con ottime credenziali messe in mostra fin qui con perizione rigorosa Due giochi abbastanza simili ormai, scarni ed essenziali Difese d'aiuto, e palla giocata fino ai ventitre - venticinque secondi in avanti A noi mancano gli pesanti è vero, ma agli slavi muri» elastici e sufficientemente veloci

Questa è la scheda, per intenderci, dei campioni mondiali Georgijevic (Rabotnicki Skoplje 20 anni in 1 95), Simonovic (Stella Rossa Belgrado 22 1 95) Jelovac (Olimpija Lubiana 22, 2,07), Knezevic (OKK Belgrado, 21, 2,10), Zorga (Olimpija Lubiana 23 2 01), Kapetic (Stella Rossa Belgrado, 22, 1 98), Bassin (Olimpija Lubiana, 27, 1 82), Costic (Zara, 22, 2 07), Vucinic (Stella Rossa Belgrado, 21, 2 04); Plecas (Lokomotive Zagabria, 22 1 87) Cermak (Partizan Belgrado, 27, 1,90) Rukavina (Lokomotive Zagabria 20, 2 02)

La squadra è molto giovane Solo due elementi possono dirsi «anziani» Bassin e Cermak Zeravica commissario tecnico, ha operato fin dall'indomani del titolo conquistato lo scorso anno a Lubiana un profondo rinnovamento nei ranghi proiettando come del resto Primo, il proprio lavoro nel futuro Le Olimpiadi del '72, e gli «europei» del '73 sono gli obiettivi della Jugoslavia Ad Essen stando alle dichiarazioni di Zeravica arrivare nei primi tre posti costituirebbe già un successo

Se sia solo prudenziale prestattica od un vero programma immediato saranno i risultati a stabilirlo E' prima di tutto quello con l'Italia, che il tecnico slavo vede come favorita dietro all URSS

E con l'URSS si entra nel secondo girone quello di Essen, là dove la formazione di Kondrashine non ha praticamente rivali

I campioni uscenti sono rimasti almeno per quanto riguarda la formazione gli stessi che si assicurarono il titolo europeo a Napoli solo quattro giocatori su dodici sono nuovi del torneo Tutto il resto è cambiato dal punto di vista tecnico con l'assunzione di Vladimir Kondrashine al posto di Gomelski

Kondrashine professore di educazione fisica si è attorniato di nuovi collaboratori e di nuove tattiche A Gomelski era stato rimproverato di essere troppo teorico ed in effetti l URSS di teoria aveva peccato sia a Milano quando si ebbe occasione di vederla contro l Italia sia negli altri impegni internazionali Il nuovo c t gode fama di assoluta praticità e l ha dimostrato guidando con successo lo Spartak di Tenin grado sino ai più alti traguardi

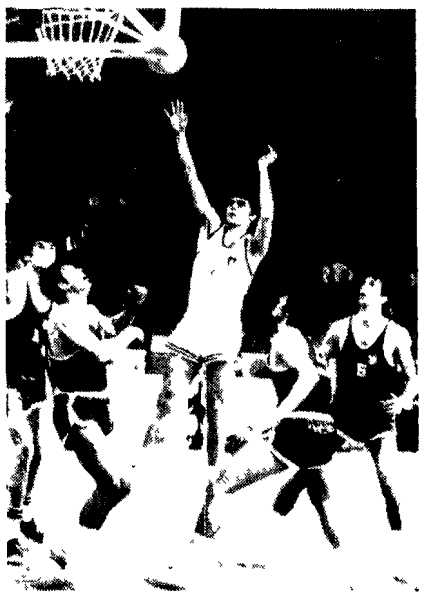
Gomelski giocava sui *pivot* e sugli esterni fidando nella precisione di tiro di fuori Ma si è capito che il tiro una volta imparato anche dagli altri, non era più un'arma sufficientemente affilata, da sola

Kondrashine ha liberato la fantasia dei suoi uomini, introducendo il contropiede veloce Sembra uno scherzo, pensando ai nostri De Rossi ma lasciar partire uomini di due metri e oltre palla alla mano verso il canestro, non è responsabilità che tutti sono in grado di prendersi Il nuovo c t l'ha fatto, ed ha ottenuto buoni risultati, svelendo gioco ed aumentando i distacchi

Gomelski aveva come punto dolente i suoi *playmaker*, che trattenendo la palla al limite rischiavano di farsi infilare Kondrashine ha distribuito loro solo compiti di raccordo dai e vai nel più breve tempo possibile Questa la scheda dei sovietici Tommiste (Kalev Tartu, 25 anni, 1,86), Paulauskas (Zhalgiris Kaunas, 26 anni, 1,94), Sakandelidze (Dynamo Tiflis, 24 1,88), Zarmukhamedov (Armata Rossa, 27, 2 07), Boloshev (Armata Rossa, 24, 2,05) Edeshok (Armata Rossa, 26, 1,96), Belov (Armata Rossa 27, 1,93), Tomson (Kalev Tartu, 29, 1 95), Polivoda (Stroitel Kiev, 24 2 00), Korkja (Dynamo Tiflis, 22, 1,97), Belov (Spartak Leningrado, 20, 2,03), Andreev (Armata Rossa, 26, 2,15)

Questo il programma di domani Girone A Romania Polonia, Francia URSS, Germania Fed -Spagna Girone B Bulgaria Cecoslovacchia, Israele Jugoslavia, Italia Turchia

g. m. m.



Recalcati in sospensione è un'immagine di Italia-Jugoslavia ai mondiali di Lubiana lo scorso anno Si imposero i padroni di casa per 66-63 soffiandoci la possibilità di una medaglia Domani è tempo di rivincita

Nel combattuto Trofeo Città di Lucca

Brentegani risponde a Rimedio vincendo

SERVIZIO

LUCCA, 12 settembre

Enzo Brentegani, il dilettante del momento ha vinto a quasi 41 di media la classicissima internazionale «Trofeo città di Lucca» Il portacolori della Ponton di Verona si è imposto in volata piegando sul rettilineo d'arrivo un gruppetto di sei corridori fra cui l'azzurro Walter Riccomi e Camanini vincitori della passata edizione della corsa lucchese, il romano Tirabassi, Mugnaini Gatta Rosani Una prestazione limpidissima, fresca di questo Brentegani che non finisce di stupire

Lungo i 157 chilometri di un tracciato nervoso e selettivo, sotto una pioggia incessante, Brentegani ha dato un ampia conferma delle sue qualità Nel giro di poco più di una settimana ha vinto Firenze, conquistando con oggi la sesta vittoria di stagione La corsa di Lucca rappresentava un po la rivincita dei mondiali e degli esclusi dalla maglia azzurra, fra cui appunto Brentegani Alla gara odierna erano presenti francesi tedeschi jugoslavi oltre a numerosi lombardi veneti, toscani, laziali ed emiliani Una corsa polemica quella di Brentegani Vincitore della prima premondiale il veronese è stato lasciato a casa dal commissario tecnico Rimedio nonostante avesse dimostrato di essere in splendida forma

Passista eccezionale ottimo scalatore e velocista di rango Brentegani con la vittoria odierna ha inteso rispondere a Rimedio Dallo scontro odierno dobbiamo però riconoscere che l'azzurro Riccomi è uscito a testa alta Ha ceduto allo sprint, ma è stato uno dei principali protagonisti di questa corsa insieme a Camanini, Tirabassi, Mugnaini, Gatta e Rosani che vanno messi sullo stesso piano del vincitore Questa corsa è stata spettacolare non ha tradito le aspettative della vigilia Ci voleva uno che la movimentasse Ecco saltar fuori dal gruppone (72 partenti) il toscano Scorza che è evaso lungo i tornanti del Quiesa

Per un po il plotone è rimasto a guardare ma a Capannoli sotto una bufera d'acqua Scorza veniva riacciuffato In contropiede scattavano come i limiti Camanini e Pennesi Alle porte di Lucca i due venivano impallinati dal gruppo condotto da Magnoni e Rosani Quest'ultimi tentavano la soluzione di forza Guadagnavano qualche centinaio di metri e il gruppo non reagiva

Magnoni e Rosani affrontavano il secondo passaggio dal Quiesa con 45 di vantaggio Il gruppo intanto si sfilacciava I migliori però si trovavano nelle prime posizioni Riccomi suonava la sveglia Il ravennate Magnoni lasciava al compagno di fuga Rosoni il comando della corsa La corsa era tutta da decidere Mancavano 38 chilometri all'arrivo e rimaneva da superare ancora il colle del monte Pitoro

Riccomi si scatenava e lasciava all'inseguimento di Rosoni anche Brentegani Mugnaini e Tirabassi I quattro piombavano alle spalle di Rosoni prima di affrontare l'ultima asperità della giornata Dietro intanto Camanini e Gatta si sganciavano dal gruppo e inseguivano il quintetto di testa Un inseguimento furioso coronato da successo dopo il monte Pitoro Sette al comando che sfilavano verso il traguardo posto lungo le mura della città

Brentegani tentava di andarsene ma Riccomi saltava sulla sua ruota Non rimaneva che disputarsi la vittoria in volata Il veronese Brentegani attaccava lo sprint a 400 metri Riccomi rispondeva ma non riusciva a superarlo Così doveva accontentarsi della piazza d'onore Camanini è buon terzo Poi subito dopo l'arrivo Camanini presentava reclamo in quanto sosteneva di essere agganciato da Brentegani nel secondo passaggio Il reclamo veniva dichiarato non fondato lasciando il titolo di terzo a Camanini

Giorgio Sgherri

Dilettanti lombardi ai ferri corti

Vittorio Algeri primo a Sondrio

SERVIZIO

SONDRIO, 12 settembre

Si è disputata oggi a Sondrio la finale del Trofeo Tricolore classica manifestazione lombarda riservata ai corridori dilettanti di terza serie selezionati attraverso dieci prove svoltesi nel corso della stagione agonistica Ha vinto allo sprint una volata pulita a tre concorrenti il bergamasco Vittorio Algeri fratello del campione del mondo dell'inseguimento a squadre su pista Pietro Ha vinto in virtù della sua classe e della sua potenza al termine di una competizione vissuta all'insegna della più accesa combattività

Algeri con l'orlando Italia (un italiano residente in Belgio che ha preferito le corse della sua Bergamo) è stato uno dei migliori in corsa insieme al bresciano Porteri che difende i colori della IAG di Gazoldo la società che cura il vivaio della Molteni di Merckx Vittorio Algeri in compagnia di Italia di Porteri e di Provezzi (che ha ceduto poi nel sostenuto finale) ha prodotto il suo strappo dopo 100 km con una splendida progressione che lo ha portato a guadagnare una manciata di secondi sul gruppo vantaggio abbastanza consistente per poter disputare una volata in tutta tranquillità

La corsa che ha radunato ai nastri di partenza circa 50 concorrenti provenienti da tutte le province lombarde è stata abbastanza interessante sotto il profilo tecnico per l'impegno dimostrato dai concorrenti Traguardo ambito era infatti il piazzamento tra i primi quindici classificati (che dava la possibilità di partecipare al campionato italiano di Polignano a Mare (Bari) in programma il prossimo 26 settembre a spese del Comitato regionale lombardo

r. s.

ORDINE D'ARRIVO 1 **Vittorio Algeri (G S Torre de Roveri), km 125 in 3 4 media km. 40,760, 2 Giancarlo Porteri (IAG Gazoldo) 3 Francesco Italia (G S Giassi di Zanica), a 15 4 Osvaldo Bettoni (G S Cologno al Serio), a 30" 5 Serge Parsani (G S Torre de Roveri) 6 Franco Marchetti (G S Urgnano) 7 Fabio Perzotti (G S Rota di Nembro) 8 Luciano Spagnoli (Pedale Bresciano) a 1' 9 Vittorino Ravasio (G S Pellegrini) 10 Pasquale Pugliese (S S Cedratese)**

Nella Milano-Rapallo

Di Lorenzo vince per distacco

RAPALLO

Alberto Di Lorenzo vince la 19 Milano Rapallo di ciclismo per dilettanti Il portacolori del Pedale Monzese trionfa più di un minuto [illegible] Finale fulmineo su un gruppetto di inseguitori [illegible] Classifica finale 1 Di Lorenzo [illegible] 2 Passi della Scuderia [illegible] 3 Vitali [illegible] 4 Chiavari [illegible] 5 Lenzi [illegible] 6 Strambi [illegible] che abbia terminato la corsa ha, sia vi è tedeschi avevano abbandonato a metà gara troppa dura

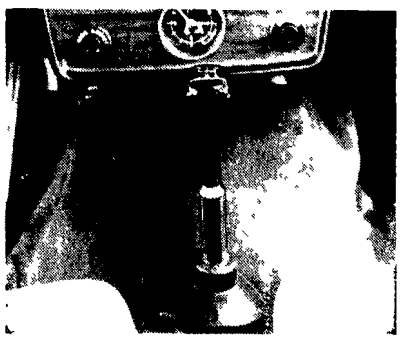
ORDINE D'ARRIVO

1 ALFILIERO DI FIORENZO (Pedale Monzese) km 21 in 1 00 media km 4 600 2 Giacomini (G S Longhi) in 20 3 Ottaviano (G S Costa Azzurra) 4 Melli (G S Jo) 5 Cerini Pad [illegible] Juliano (G S Libertas Ferrara) 7 Pirro (G S Costa Azzurra) 8 [illegible] (S C Impex Ponzano) [illegible]

Molti miglioramenti ai modelli della casa svedese

Presentando la gamma 1972 la Volvo ha puntato su auto «ancora più Volvo»

Le innovazioni alla meccanica e agli equipaggiamenti - Le novità della Saab



La nuova leva del cambio a cloche adottata sulla Volvo «140»

«Modelli più sicuri più comodi qualitativamente migliori» la formula è della Volvo la Casa svedese rappresentata in Italia dalla Motauto di Bologna

Le modifiche del programma 1972 rispetto a quanto precedente sono riprontate fedelmente a questa scelta Esaminiamo per esempio, la serie 142 Il cambio che era comandato da una lunga cloche è stato sostituito da una corta ed elegante leva centrale posta sul tunnel di trasmissione Una piccola bilancia collocata centralmente sul cruscotto lo completa ospitando un orologio elettrico ed alcuni comandi i cui pomelli sono stati ridisegnati e costruiti con materiale morbido anturio La stessa tappezzeria interna opportunamente modificata si presenta più resistente al fuso e di facile pulizia I poggiatesta, più piccoli rispetto a quelli delle edizioni precedenti consentono una migliore visibilità posteriore Una migliore visibilità della strumentazione di bordo durante la guida è inoltre garantita dal nuovo volante a quattro razze a calice in materiale antiriflesso

Immutata esternamente nella sua sagoma caratteristica (salvo le nuove maniglie incassate nelle portiere) la serie 140 è più elastica e robusta nelle parti meccaniche è completata dal rendimento con l'adozione di pastiglie di freno sui freni posteriori Le berline [illegible] con cambio automatico [illegible] Questo [illegible] dispone di sedile posteriore [illegible] parcheggio retromarcia [illegible] posizione [illegible] Wanko [illegible] automatico [illegible]

La 164 [illegible] prima marca [illegible] mile nel prezzo [illegible] montagnosi

I motori sono gli ormai collaudati B 18 A da 90 CV e B 20 A da 108 CV e non hanno subito modifiche mentre le sospensioni sono state rese più morbide

Un rapido esame merita anche la serie 164 A 3 berline a cilindri da 1 4 HP si affiancano alla 164 E con motore ad iniezione elettronica da 1 7 HP e 5300 giri La velocità massima [illegible] di 1 [illegible]

Anche quest'ultimo modello fruisce dello stesso tipo di cambio manuale o automatico I dischi maggiorati di spessore e muniti di pastiglie di maggior superficie hanno anteriormente delle bocchette di ventilazione periferiche

Il modello di importazione in Italia denominato «Top Executive» sarà particolarmente rifinito e comprenderà nel prezzo di vendita i seguenti accessori motore ad iniezione freni a disco ventilati servofreni a doppio stadio servosterzo condizionatore d'aria poggiatesta anteriori e posteriori cinture di sicurezza interno in pelle console con orologio e altri strumenti lavatergi fari carrozzeria metallizzata lunotto termico pistoni verniciati azzurrati

Se questo è sono in sintesi le modifiche apportate ai modelli Volvo 1972, la vera novità della Casa svedese è il nuovo coupe 1800 ES completamente ridisegnato nella parte posteriore Esso abbina così alla eleganza una maggiore praticità per quanto concerne lo spazio del bagaglio e la sua accessibilità

Il coupe 1800 ES e l'altro [illegible] 1800 ES che con serva la sua tipicità tradizionale dispongono di un motore ad iniezione elettronica da 135 HP SAE a 6000 giri La velocità massima è di 200 km ora Va notato che questi due modelli dispongono di una spia luminosa che rimane accesa finché la condizione [illegible] è stata [illegible]

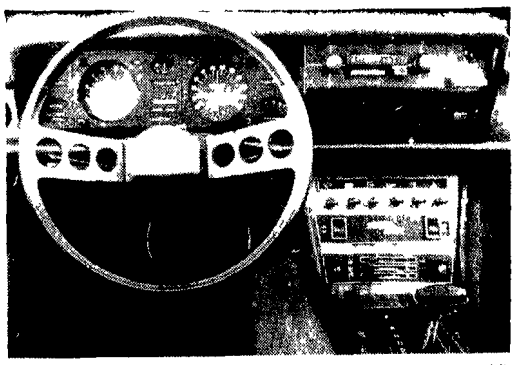
★

Anche la SAAB [illegible] è stata dalla Motauto di Bologna presenta [illegible] 1972 [illegible] modelli 97 [illegible] è [illegible] interessante [illegible] SAAB 99 [illegible] parametri nuovi [illegible] sedili [illegible] sedili [illegible] ardente [illegible] una discussione di colori

In particolare giova ricordare il paraurti assolutamente nuovo è stato progettato soprattutto per evitare danni dovuti ad errate manovre di parcheggio Una serie di *test* effettuati contro barriere e pali hanno dimostrato che i paraurti e la carrozzeria non subiscono danni da collisioni a avvengono a velocità fino a [illegible] chilometri ora

Fernando Strambaci

RI - MOTORI - MOTORI - MOTORI - MO



Il coupé Fiat «130» carozzato da Pininfarina e in secondo piano, la berlina «130» (foto di sinistra) Nella foto di destra il nuovo elegantissimo cruscotto delle «130». Quello riprodotto è del coupé A parte il volante, tra i due tipi le differenze sono minime

Provate su strada la berlina e il coupé disegnato da Pininfarina

Tanti cavalli e velocità irrealizzabili con le ultime versioni della Fiat «130»

La maggiore potenza come fattore di sicurezza - Due macchine realizzate per affrontare meglio la concorrenza nel settore delle tre litri di cilindrata - Le prestazioni quando la strada è completamente sgombra - Le modifiche rispetto al precedente modello

La «A6», l'autostrada Torino-Savona, è stata raddoppiata per una dozzina di chilometri, ma non è il caso che gli utenti se ne rallegrino il raddoppio è stato realizzato dalla Fiat al solo scopo di disporre di una nuova «base» per il rilevamento delle prestazioni su autostrada delle sue vetture D'altra parte era questo il solo modo per far svolgere le prove di accelerazione e di velocità in condizioni di sicurezza anche se non è stata, quella della realizzazione del tronco una spesa a fondo perduto, visto che prima o poi, la «A6» dovrà essere raddoppiata

In prossimità del casello di Marene, dunque, hanno avuto inizio le prove della nuova berlina e del nuovo coupe «130» organizzate per i giornalisti alla vigilia della immissione delle nuove macchine sul mercato Quattro traguardi fotoelettrici hanno consentito di rilevare i tempi progressivi e le velocità distanze di 400, 1000 e 5000 metri Le prove tipo hanno dimostrato che le prestazioni delle nuove «130» sono leggermente superiori a quelle ufficialmente indicate dalla casa Ecco, infatti, i risultati ottenuti e, tra parentesi quelli indicati dalla Fiat

130 BERLINA CON CAMBIO AUTOMATICO

Con partenza da fermo 400 metri percorsi in secondi 18 01 (18 8), 1000 metri in secondi 33,15 (34,4), velocità massima sul traguardo dei 5 chilometri 187 7 Km/h (185)

130 BERLINA CON CAMBIO MECCANICO

Con partenza da fermo 400 metri percorsi in secondi 17 06 (17 4) 1000 metri in secondi 31 6 (32,1) velocità massima in quarta marcia sul traguardo dei 5 chilometri 192 Km/h (circa 190 e circa 185 in quinta marcia)

130 COUPE' CON CAMBIO AUTOMATICO

Con partenza da fermo 400 metri percorsi in secondi 17 7 (18 3) 1000 metri in secondi 32 5 (33 7) velocità massima sul traguardo dei 5 chilometri 190 9 Km h (circa 190)

130 COUPE' CON CAMBIO MECCANICO

Con partenza da fermo 400 metri percorsi in secondi 16 9 (17 2 1000 metri in secondi 31 5 (31 9) velocità massima in quinta marcia sul traguardo dei 5 chilometri 195 2 Km/h (195)

Questi dunque i risultati delle prove di accelerazione e di velocità compiute sulla apposita base che dimostrano le possibilità «teoriche» di queste vetture In pratica poi il discorso cambia che di tante i 400 chilometri della prova su strada compiuti in gran parte in autostrada e per un non lungo tratto su strade statali e provinciali le indicazioni del traffico sia pur non eccezionale non hanno mai consentito di sfruttare le vetture al massimo delle prestazioni

D'altra parte [illegible] della [illegible] sostituito nel rinnovamento [illegible] dei pistoni [illegible] pur [illegible] del motore [illegible] sicurezza della vettura

In non per soddisfare le esigenze dei clienti [illegible] isando la 140 sulle normali strade con hanno mai avuto occasione di lamentare squilibri tra potenza e prestazioni

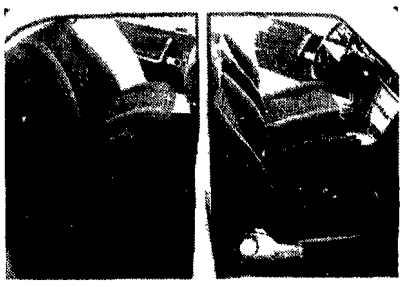
E qui il discorso cade su quella che per dare una parvenza di nobiltà a quel [illegible] non è altro che un mezzo di trasporto [illegible] dominata la [illegible] dell'automobile La [illegible] presentandone 1969 [illegible] 140 contava di [illegible] ad una determinata regola di [illegible] dire a colore che sono ad [illegible] si erano accontentati della «2300» e che cominciavano ad orientarsi verso le grosse macchine di produzione straniera, ossia verso le vetture cosiddette «di prestigio», settore nel quale la Fiat era assente

La «130» è nata come una macchina per ricchi e tale rimane anche ora che è disponibile la versione coupe disegnata da Pininfarina — desiderosi di viaggiare comodamente i ricchi con pretese cortesie hanno altre macchine (anche della Fiat) a cui rivolgersi La «130», dunque, è nata perchè la Fiat voleva essere presente in una certa classe di vetture e non voleva lasciare in questo settore il campo sgombro alla concorrenza, visto che, dati i prezzi, è un campo che rende

Di «130» sino ad oggi ne sono state vendute 7 000 Dei nuovi modelli se ne venderanno certo ancora di più e non tanto perchè sono più potenti e più veloci, ma perchè — come si è già detto in altra occasione — sono più confortevoli e perchè la Fiat ha eliminato alcuni inconvenienti lamentati dai clienti (la difficoltà di avviamento a caldo, per esempio) ed ha dotato le vetture di un cambio automatico che da maggiore affidabilità ha reso più pronti i freni, più rigide le sospensioni

Le «130» sono così in grado di affrontare meglio la concorrenza nel settore dei tre litri di cilindrata (tremila «130» sono già state vendute all'estero) che è poi un modo per dare lustro a un marchio che continua ad avere il suo punto di forza nelle «utilitarie» sino ad un litro

Resta da vedere quale sarà il prezzo dei nuovi modelli con il motore a 6 cilindri di 3235 cc e con una potenza di 165 CV ma ai lettori interesserà soltanto sotto l'aspetto della curiosità visto che sarà prossimo ai 4 milioni di lire Più interessante sapere che, nell'ipotesi si potesse viaggiare con il piede a tavoletta, la «130» consuma sui 23 litri di benzina per 100 chilometri Il consumo in condizioni di viaggio tenti (140 150 chilometri orari) è di circa 17 litri per 100 chilometri



L'abitacolo delle nuove «130» è accoglientissimo Qui è riprodotto quello della berlina

Deciso dalla CEE

Obbligatorio sulle auto il retrovisore esterno

[illegible]

Realizzato in Australia

Un nuovo miniveicolo anfibio e per fuori strada

Il primo miniveicolo per fuori strada interamente progettato e costruito in Australia [illegible] Vista [illegible] ditta spa [illegible] Dunque [illegible] Wanko [illegible] Complessivamente anfibio il Goanna è in grado di trasportare un carico di 201 kg attraverso corsi d'acqua e terreni paludosi sabbiosi rocciosi [illegible] aperti di [illegible] su strada è di 46 km ora [illegible] acqua [illegible] Goanna [illegible] sterrato [illegible] battute di [illegible]