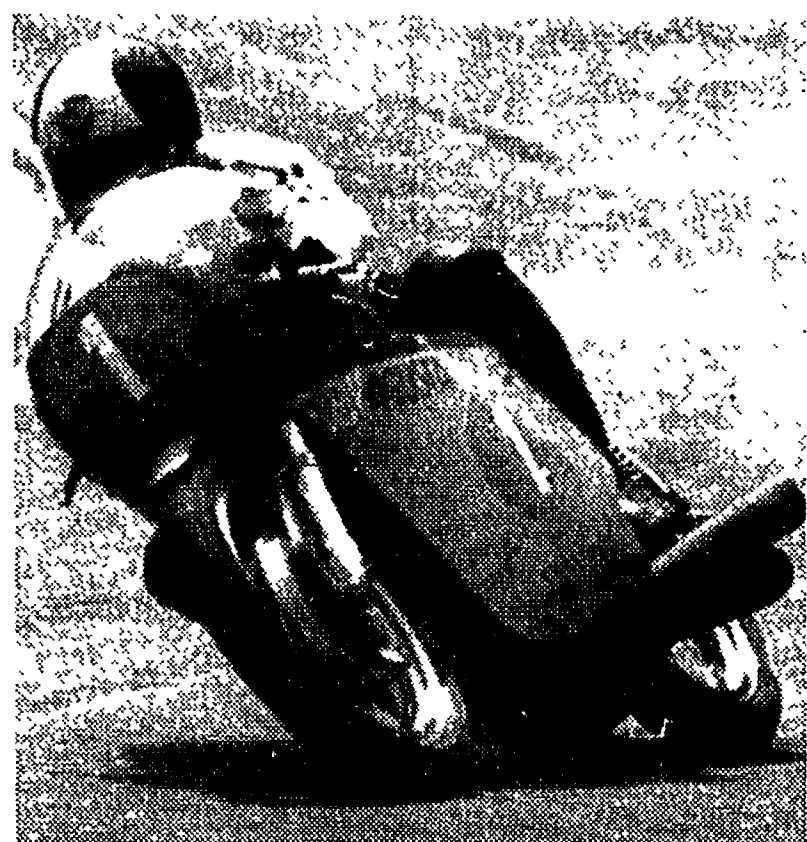


Entusiasmante domenica motoristica



CERDA - Sandro Munari (a sinistra) e Arturo Merzario, vincitori della «Targa Florio».



IMOLA - Giacomo Agostini, con la MV 350, vola verso il trionfo nel G. P. delle Nazioni.

Settimo successo del «Cavallino» nel mondiale marche

La Ferrari imbattibile anche nella «Florio»

Saarinén battuto e scavalcato in classifica

Agostini e MV cancellano tutti i dubbi

DALL'INVIATO

IMOLA, 21 maggio

Agostini nella «350» ha cancellato alla «grande» i dubbi e le polemiche di questi giorni. Ancora con la «MV» quattro cilindri già collaudata vittoriosamente a Salsomaggiore domenica scorsa, oggi ha condotto in testa dall'inizio alla fine la corsa di Imola. Il Gran Premio della Nazione catalana come quarta prova del Mondiale. Soltanto tre corridori, Pasolini, Saarinén e Read non sono stati neppure doppiati da Agostini.

«Ecco, a considerare l'andamento della corsa odierna proprio che la «MV» abbia trovato la moto adatta per un Agostini che collauda vittoriosamente a Salsomaggiore domenica scorsa, oggi ha condotto in testa dall'inizio alla fine la corsa di Imola. Il Gran Premio della Nazione catalana come quarta prova del Mondiale. Soltanto tre corridori, Pasolini, Saarinén e Read non sono stati neppure doppiati da Agostini.

«Ecco, a considerare l'andamento della corsa odierna proprio che la «MV» abbia trovato la moto adatta per un Agostini che collauda vittoriosamente a Salsomaggiore domenica scorsa, oggi ha condotto in testa dall'inizio alla fine la corsa di Imola. Il Gran Premio della Nazione catalana come quarta prova del Mondiale. Soltanto tre corridori, Pasolini, Saarinén e Read non sono stati neppure doppiati da Agostini.

«Ecco, a considerare l'andamento della corsa odierna proprio che la «MV» abbia trovato la moto adatta per un Agostini che collauda vittoriosamente a Salsomaggiore domenica scorsa, oggi ha condotto in testa dall'inizio alla fine la corsa di Imola. Il Gran Premio della Nazione catalana come quarta prova del Mondiale. Soltanto tre corridori, Pasolini, Saarinén e Read non sono stati neppure doppiati da Agostini.

«Ecco, a considerare l'andamento della corsa odierna proprio che la «MV» abbia trovato la moto adatta per un Agostini che collauda vittoriosamente a Salsomaggiore domenica scorsa, oggi ha condotto in testa dall'inizio alla fine la corsa di Imola. Il Gran Premio della Nazione catalana come quarta prova del Mondiale. Soltanto tre corridori, Pasolini, Saarinén e Read non sono stati neppure doppiati da Agostini.

«Ecco, a considerare l'andamento della corsa odierna proprio che la «MV» abbia trovato la moto adatta per un Agostini che collauda vittoriosamente a Salsomaggiore domenica scorsa, oggi ha condotto in testa dall'inizio alla fine la corsa di Imola. Il Gran Premio della Nazione catalana come quarta prova del Mondiale. Soltanto tre corridori, Pasolini, Saarinén e Read non sono stati neppure doppiati da Agostini.

«Ecco, a considerare l'andamento della corsa odierna proprio che la «MV» abbia trovato la moto adatta per un Agostini che collauda vittoriosamente a Salsomaggiore domenica scorsa, oggi ha condotto in testa dall'inizio alla fine la corsa di Imola. Il Gran Premio della Nazione catalana come quarta prova del Mondiale. Soltanto tre corridori, Pasolini, Saarinén e Read non sono stati neppure doppiati da Agostini.

«Ecco, a considerare l'andamento della corsa odierna proprio che la «MV» abbia trovato la moto adatta per un Agostini che collauda vittoriosamente a Salsomaggiore domenica scorsa, oggi ha condotto in testa dall'inizio alla fine la corsa di Imola. Il Gran Premio della Nazione catalana come quarta prova del Mondiale. Soltanto tre corridori, Pasolini, Saarinén e Read non sono stati neppure doppiati da Agostini.

«Ecco, a considerare l'andamento della corsa odierna proprio che la «MV» abbia trovato la moto adatta per un Agostini che collauda vittoriosamente a Salsomaggiore domenica scorsa, oggi ha condotto in testa dall'inizio alla fine la corsa di Imola. Il Gran Premio della Nazione catalana come quarta prova del Mondiale. Soltanto tre corridori, Pasolini, Saarinén e Read non sono stati neppure doppiati da Agostini.

«Ecco, a considerare l'andamento della corsa odierna proprio che la «MV» abbia trovato la moto adatta per un Agostini che collauda vittoriosamente a Salsomaggiore domenica scorsa, oggi ha condotto in testa dall'inizio alla fine la corsa di Imola. Il Gran Premio della Nazione catalana come quarta prova del Mondiale. Soltanto tre corridori, Pasolini, Saarinén e Read non sono stati neppure doppiati da Agostini.

«Ecco, a considerare l'andamento della corsa odierna proprio che la «MV» abbia trovato la moto adatta per un Agostini che collauda vittoriosamente a Salsomaggiore domenica scorsa, oggi ha condotto in testa dall'inizio alla fine la corsa di Imola. Il Gran Premio della Nazione catalana come quarta prova del Mondiale. Soltanto tre corridori, Pasolini, Saarinén e Read non sono stati neppure doppiati da Agostini.

«Ecco, a considerare l'andamento della corsa odierna proprio che la «MV» abbia trovato la moto adatta per un Agostini che collauda vittoriosamente a Salsomaggiore domenica scorsa, oggi ha condotto in testa dall'inizio alla fine la corsa di Imola. Il Gran Premio della Nazione catalana come quarta prova del Mondiale. Soltanto tre corridori, Pasolini, Saarinén e Read non sono stati neppure doppiati da Agostini.

«Ecco, a considerare l'andamento della corsa odierna proprio che la «MV» abbia trovato la moto adatta per un Agostini che collauda vittoriosamente a Salsomaggiore domenica scorsa, oggi ha condotto in testa dall'inizio alla fine la corsa di Imola. Il Gran Premio della Nazione catalana come quarta prova del Mondiale. Soltanto tre corridori, Pasolini, Saarinén e Read non sono stati neppure doppiati da Agostini.

«Ecco, a considerare l'andamento della corsa odierna proprio che la «MV» abbia trovato la moto adatta per un Agostini che collauda vittoriosamente a Salsomaggiore domenica scorsa, oggi ha condotto in testa dall'inizio alla fine la corsa di Imola. Il Gran Premio della Nazione catalana come quarta prova del Mondiale. Soltanto tre corridori, Pasolini, Saarinén e Read non sono stati neppure doppiati da Agostini.

«Ecco, a considerare l'andamento della corsa odierna proprio che la «MV» abbia trovato la moto adatta per un Agostini che collauda vittoriosamente a Salsomaggiore domenica scorsa, oggi ha condotto in testa dall'inizio alla fine la corsa di Imola. Il Gran Premio della Nazione catalana come quarta prova del Mondiale. Soltanto tre corridori, Pasolini, Saarinén e Read non sono stati neppure doppiati da Agostini.

«Ecco, a considerare l'andamento della corsa odierna proprio che la «MV» abbia trovato la moto adatta per un Agostini che collauda vittoriosamente a Salsomaggiore domenica scorsa, oggi ha condotto in testa dall'inizio alla fine la corsa di Imola. Il Gran Premio della Nazione catalana come quarta prova del Mondiale. Soltanto tre corridori, Pasolini, Saarinén e Read non sono stati neppure doppiati da Agostini.

«Ecco, a considerare l'andamento della corsa odierna proprio che la «MV» abbia trovato la moto adatta per un Agostini che collauda vittoriosamente a Salsomaggiore domenica scorsa, oggi ha condotto in testa dall'inizio alla fine la corsa di Imola. Il Gran Premio della Nazione catalana come quarta prova del Mondiale. Soltanto tre corridori, Pasolini, Saarinén e Read non sono stati neppure doppiati da Agostini.

«Ecco, a considerare l'andamento della corsa odierna proprio che la «MV» abbia trovato la moto adatta per un Agostini che collauda vittoriosamente a Salsomaggiore domenica scorsa, oggi ha condotto in testa dall'inizio alla fine la corsa di Imola. Il Gran Premio della Nazione catalana come quarta prova del Mondiale. Soltanto tre corridori, Pasolini, Saarinén e Read non sono stati neppure doppiati da Agostini.

«Ecco, a considerare l'andamento della corsa odierna proprio che la «MV» abbia trovato la moto adatta per un Agostini che collauda vittoriosamente a Salsomaggiore domenica scorsa, oggi ha condotto in testa dall'inizio alla fine la corsa di Imola. Il Gran Premio della Nazione catalana come quarta prova del Mondiale. Soltanto tre corridori, Pasolini, Saarinén e Read non sono stati neppure doppiati da Agostini.

«Ecco, a considerare l'andamento della corsa odierna proprio che la «MV» abbia trovato la moto adatta per un Agostini che collauda vittoriosamente a Salsomaggiore domenica scorsa, oggi ha condotto in testa dall'inizio alla fine la corsa di Imola. Il Gran Premio della Nazione catalana come quarta prova del Mondiale. Soltanto tre corridori, Pasolini, Saarinén e Read non sono stati neppure doppiati da Agostini.

«Ecco, a considerare l'andamento della corsa odierna proprio che la «MV» abbia trovato la moto adatta per un Agostini che collauda vittoriosamente a Salsomaggiore domenica scorsa, oggi ha condotto in testa dall'inizio alla fine la corsa di Imola. Il Gran Premio della Nazione catalana come quarta prova del Mondiale. Soltanto tre corridori, Pasolini, Saarinén e Read non sono stati neppure doppiati da Agostini.

«Ecco, a considerare l'andamento della corsa odierna proprio che la «MV» abbia trovato la moto adatta per un Agostini che collauda vittoriosamente a Salsomaggiore domenica scorsa, oggi ha condotto in testa dall'inizio alla fine la corsa di Imola. Il Gran Premio della Nazione catalana come quarta prova del Mondiale. Soltanto tre corridori, Pasolini, Saarinén e Read non sono stati neppure doppiati da Agostini.

«Ecco, a considerare l'andamento della corsa odierna proprio che la «MV» abbia trovato la moto adatta per un Agostini che collauda vittoriosamente a Salsomaggiore domenica scorsa, oggi ha condotto in testa dall'inizio alla fine la corsa di Imola. Il Gran Premio della Nazione catalana come quarta prova del Mondiale. Soltanto tre corridori, Pasolini, Saarinén e Read non sono stati neppure doppiati da Agostini.

«Ecco, a considerare l'andamento della corsa odierna proprio che la «MV» abbia trovato la moto adatta per un Agostini che collauda vittoriosamente a Salsomaggiore domenica scorsa, oggi ha condotto in testa dall'inizio alla fine la corsa di Imola. Il Gran Premio della Nazione catalana come quarta prova del Mondiale. Soltanto tre corridori, Pasolini, Saarinén e Read non sono stati neppure doppiati da Agostini.

«Ecco, a considerare l'andamento della corsa odierna proprio che la «MV» abbia trovato la moto adatta per un Agostini che collauda vittoriosamente a Salsomaggiore domenica scorsa, oggi ha condotto in testa dall'inizio alla fine la corsa di Imola. Il Gran Premio della Nazione catalana come quarta prova del Mondiale. Soltanto tre corridori, Pasolini, Saarinén e Read non sono stati neppure doppiati da Agostini.

«Ecco, a considerare l'andamento della corsa odierna proprio che la «MV» abbia trovato la moto adatta per un Agostini che collauda vittoriosamente a Salsomaggiore domenica scorsa, oggi ha condotto in testa dall'inizio alla fine la corsa di Imola. Il Gran Premio della Nazione catalana come quarta prova del Mondiale. Soltanto tre corridori, Pasolini, Saarinén e Read non sono stati neppure doppiati da Agostini.

«Ecco, a considerare l'andamento della corsa odierna proprio che la «MV» abbia trovato la moto adatta per un Agostini che collauda vittoriosamente a Salsomaggiore domenica scorsa, oggi ha condotto in testa dall'inizio alla fine la corsa di Imola. Il Gran Premio della Nazione catalana come quarta prova del Mondiale. Soltanto tre corridori, Pasolini, Saarinén e Read non sono stati neppure doppiati da Agostini.

«Ecco, a considerare l'andamento della corsa odierna proprio che la «MV» abbia trovato la moto adatta per un Agostini che collauda vittoriosamente a Salsomaggiore domenica scorsa, oggi ha condotto in testa dall'inizio alla fine la corsa di Imola. Il Gran Premio della Nazione catalana come quarta prova del Mondiale. Soltanto tre corridori, Pasolini, Saarinén e Read non sono stati neppure doppiati da Agostini.

«Ecco, a considerare l'andamento della corsa odierna proprio che la «MV» abbia trovato la moto adatta per un Agostini che collauda vittoriosamente a Salsomaggiore domenica scorsa, oggi ha condotto in testa dall'inizio alla fine la corsa di Imola. Il Gran Premio della Nazione catalana come quarta prova del Mondiale. Soltanto tre corridori, Pasolini, Saarinén e Read non sono stati neppure doppiati da Agostini.

«Ecco, a considerare l'andamento della corsa odierna proprio che la «MV» abbia trovato la moto adatta per un Agostini che collauda vittoriosamente a Salsomaggiore domenica scorsa, oggi ha condotto in testa dall'inizio alla fine la corsa di Imola. Il Gran Premio della Nazione catalana come quarta prova del Mondiale. Soltanto tre corridori, Pasolini, Saarinén e Read non sono stati neppure doppiati da Agostini.

«Ecco, a considerare l'andamento della corsa odierna proprio che la «MV» abbia trovato la moto adatta per un Agostini che collauda vittoriosamente a Salsomaggiore domenica scorsa, oggi ha condotto in testa dall'inizio alla fine la corsa di Imola. Il Gran Premio della Nazione catalana come quarta prova del Mondiale. Soltanto tre corridori, Pasolini, Saarinén e Read non sono stati neppure doppiati da Agostini.

«Florio»

L'unica «312» di Maranello affidata alla coppia Merzario-Munari ha avuto la meglio sulle favorite Alfa che hanno dovuto accontentarsi del 2° e 3° posto

SERVIZIO CERDA (Palermo), 21 maggio

Dopo sette anni il Cavallino Rampante della Ferrari torna a brillare in Sicilia. Anche questa prova del campionato mondiale Marche, come già tutte le precedenti, è finita appannaggio di una vettura della casa di Maranello, l'unico schierata al via, che ha frantumato la coalizione del quattro Alfa 33-TT 3, che parlavano col favore dei pronostici. Arturo Merzario e Sandro Munari, due piloti della nuova generazione, il secondo addirittura esordiente nelle grandi prove mondiali, hanno battuto un disco che era stato fatto da un pilota di un'altra casa, quella di Maranello. Il secondo, Sandro Munari, è stato costretto a fermarsi poco prima dell'abitato di Cerda per la rottura della molla di una valvola; si assottigliava il campo delle Alfa e crescevano le speranze della Ferrari, passata sotto il segno di Sandro Munari. Comunque proprio in questo quarto giro Marco (che aveva sostituito Galli) recuperò un tempo perduto e superava di 32" la Ferrari.

Nella quinta tornata l'Alfa che viaggiava in terza posizione (quella di De Adamich, di Hezemans) perdeva circa cinque minuti per alcuni controlli al motore e rimaneva gravemente attardata. La lotta si restringeva all'Alfa di Galli (che passava con l'26" di vantaggio) ed alla Ferrari di Munari.

Nel sesto giro riprendeva la lotta di De Adamich e Hezemans sempre per fastidi al motore, la 56' edizione della Targa Florio ha vissuto sui duelli di Ferrari e l'Alfa superstiti: l'ha spuntata la prima, denotando grandi doti di resistenza e maneggevolezza anche in salita. Il pilota di Maranello ha fornito una prova eccezionale.

Uno spettacolo veramente di primordine, quindi in una cornice festosa: la Targa ha una sua tradizione, una sua bellezza che gli anni hanno contribuito a rinvigorire e che non accenna a corrodere. Si assottiglia non si sono registrati incidenti di rilievo: un dato che incoraggia gli organizzatori a battersi perché la corsa madonita sopravviva. Il futuro della Targa, infatti, è piuttosto incerto. La Commissione sportiva internazionale ha da tempo comunicato che la competizione ideata da Vincenzo Florio non potrà più essere inclusa nel calendario del Campionato mondiale marche in quanto si disputa su circuito stradale. I rappresentanti italiani in seno alla CSI sperano comunque di ottenere due anni di proroga nella validità della Targa per approntare in tempo un autodromo stradale ubicato nelle Madonie, che ricambi a grandi linee l'attuale tracciato della corsa siciliana e ne conservi quindi immutato il fascino. I contatti a livello di governo regionale degli organizzatori della Targa hanno già approntato una proposta: verrà infatti presentato un disegno di legge per la costruzione dell'autodromo stradale che sulla carta è già abbozzato. Ci sono buone speranze, dunque, che la Targa possa sopravvivere, sia pure con un'altra veste, sempre a patto che la Commissione sportiva internazionale dimostri la leggerezza di gestione verso una delle prove automobilistiche più antiche e più seguite del mondo.

Anche quest'anno la Targa si è arricchita di un pubblico straripante: lungo i 72 chilometri del circuito (da ripetere undici volte per complessivi 792 chilometri) si sono assiepati 500 mila persone, incoraggiata da una splendida giornata di sole. La coalizione dell'Alfa ai danni della Ferrari in lizza subiva un duro colpo fin dal primo giro: Elford, il primo a prendere il via alle 9, si ritirava dopo 60 chilometri per

noie al motore. Al comando balzava subito la Ferrari condotta da Merzario col tempo di 30'07"4, tallone dall'Alfa 33-TT 3 di Nanni e dalle altre Alfa 33-TT 3 di Vaccarella e di De Adamich. Nel secondo giro Vaccarella - che correva in casa saliva al secondo posto ma il suo ritardo nei confronti di Merzario era di 1'40" mentre le altre due Alfa perdevano ancora terreno.

Posizioni e distacchi immutati al terzo passaggio, ma ecco al quarto giro farsi gioco la seconda Alfa: Stommenel - subentrato a Vaccarella - era costretto a fermarsi poco prima dell'abitato di Cerda per la rottura della molla di una valvola; si assottigliava il campo delle Alfa e crescevano le speranze della Ferrari, passata sotto il segno di Sandro Munari. Comunque proprio in questo quarto giro Marco (che aveva sostituito Galli) recuperò un tempo perduto e superava di 32" la Ferrari.

Nella quinta tornata l'Alfa che viaggiava in terza posizione (quella di De Adamich, di Hezemans) perdeva circa cinque minuti per alcuni controlli al motore e rimaneva gravemente attardata. La lotta si restringeva all'Alfa di Galli (che passava con l'26" di vantaggio) ed alla Ferrari di Munari.

Nel sesto giro riprendeva la lotta di De Adamich e Hezemans sempre per fastidi al motore, la 56' edizione della Targa Florio ha vissuto sui duelli di Ferrari e l'Alfa superstiti: l'ha spuntata la prima, denotando grandi doti di resistenza e maneggevolezza anche in salita. Il pilota di Maranello ha fornito una prova eccezionale.

Uno spettacolo veramente di primordine, quindi in una cornice festosa: la Targa ha una sua tradizione, una sua bellezza che gli anni hanno contribuito a rinvigorire e che non accenna a corrodere. Si assottiglia non si sono registrati incidenti di rilievo: un dato che incoraggia gli organizzatori a battersi perché la corsa madonita sopravviva. Il futuro della Targa, infatti, è piuttosto incerto. La Commissione sportiva internazionale ha da tempo comunicato che la competizione ideata da Vincenzo Florio non potrà più essere inclusa nel calendario del Campionato mondiale marche in quanto si disputa su circuito stradale. I rappresentanti italiani in seno alla CSI sperano comunque di ottenere due anni di proroga nella validità della Targa per approntare in tempo un autodromo stradale ubicato nelle Madonie, che ricambi a grandi linee l'attuale tracciato della corsa siciliana e ne conservi quindi immutato il fascino. I contatti a livello di governo regionale degli organizzatori della Targa hanno già approntato una proposta: verrà infatti presentato un disegno di legge per la costruzione dell'autodromo stradale che sulla carta è già abbozzato. Ci sono buone speranze, dunque, che la Targa possa sopravvivere, sia pure con un'altra veste, sempre a patto che la Commissione sportiva internazionale dimostri la leggerezza di gestione verso una delle prove automobilistiche più antiche e più seguite del mondo.

Anche quest'anno la Targa si è arricchita di un pubblico straripante: lungo i 72 chilometri del circuito (da ripetere undici volte per complessivi 792 chilometri) si sono assiepati 500 mila persone, incoraggiata da una splendida giornata di sole. La coalizione dell'Alfa ai danni della Ferrari in lizza subiva un duro colpo fin dal primo giro: Elford, il primo a prendere il via alle 9, si ritirava dopo 60 chilometri per

RI-MOTORI-MOTORI-MOTORI-MOTORI-MO

Una berlina con il nome della leggendaria macchina da competizione



Ritorna la favolosa «Alfetta»



Una vettura dalle caratteristiche eccezionali - Formula classica ma con il gruppo frizione-cambio collocato posteriormente - Grande confort - La sicurezza attiva e passiva - Le prestazioni

Questo 1972 sarà sicuramente l'anno del ritorno alla base di quelli delle antiche. «Alfa Romeo», che nel 1951, con il nome di «Alfa», era stata presentata al pubblico, è oggi di nuovo in grado di competere con le vetture di punta del mondo. La Alfa Romeo 1972 è una berlina che ripropone le caratteristiche di quella che nel 1951, con il nome di «Alfa», era stata presentata al pubblico. È una vettura che ripropone le caratteristiche di quella che nel 1951, con il nome di «Alfa», era stata presentata al pubblico.

Proprio il disegno dei sedili può far pensare che al quinto passeggero sia riservato un posto di fortuna: in realtà anche tre persone possono sistemarsi comodamente sul sedile posteriore. L'assetto di guida è eccellente: grazie anche alla possibilità di regolare in altezza il volante (ha un'escursione di 8 cm.) e grazie al fatto che, anche se si guida lungo, tutti i comandi sono sottomano. Ottima la visibilità orizzontale, grazie alle dimensioni dei vetri e alla leggerezza dei montanti, che assicurano un coefficiente del 90 per cento; buona la visibilità anteriore, in virtù della linea bassa del cofano.

Per quel che si riferisce alla sicurezza attiva e passiva, le caratteristiche comuni a tutte le Alfa sono troppe per poterle elencare in molti dettagli. Un accenno meritano i freni, sono del sistema classico Alfa Romeo a doppio circuito, servo assistiti, a quattro dischi, con modulatore sulle ruote posteriori dipendente dalla pressione sul pedale. «Alfetta», però, i dischi posteriori sono collocati vicino al differenziale col quale, assieme al gruppo cambio-frizione, forma un blocco unico, separato dalle ruote. Il treno di stazionamento, che agisce sulle stesse pastiglie del freno posteriore di servizio, è talmente efficiente che riesce a bloccare sicuramente la macchina persino su pendenze del 30 per cento.

Non poteva essere altrimenti. Sono anni che in occasione di presentazioni di nuove vetture non ci capitava di sentire altro che giudizi entusiastici. Ci è successo a Parigi dove la «Alfetta» è stata presentata alla stampa e dove si sono svolte le prove su un percorso misto che ha consentito di saggiare le prestazioni della vettura in tutte le possibili condizioni di strada e di traffico. Se l'Alfetta ha un difetto, questo sta nel suo prezzo; ma non perché è sproorzionato alle caratteristiche e alle prestazioni, semplicemente perché in un paese come il nostro l'Alfetta non potrà essere presa in considerazione che da una minoranza di automobilisti. Vale a dire che coloro che potevano permettersi l'Alfa «1750» non la rimpiangeranno e che coloro che potevano permettersi l'Alfa «1700» non la rimpiangeranno.

Le qualità dell'Alfetta sono tali e tante - a cominciare dal fatto che gli optional si riducono al minimo - che la Alfa Romeo 1972 è una berlina che ripropone le caratteristiche di quella che nel 1951, con il nome di «Alfa», era stata presentata al pubblico. È una vettura che ripropone le caratteristiche di quella che nel 1951, con il nome di «Alfa», era stata presentata al pubblico.

Le qualità dell'Alfetta sono tali e tante - a cominciare dal fatto che gli optional si riducono al minimo - che la Alfa Romeo 1972 è una berlina che ripropone le caratteristiche di quella che nel 1951, con il nome di «Alfa», era stata presentata al pubblico. È una vettura che ripropone le caratteristiche di quella che nel 1951, con il nome di «Alfa», era stata presentata al pubblico.

La tecnica dell'«Alfetta»

SCHEMA: motore anteriore, trazione posteriore. MOTORE: longitudinale, raffreddato a liquido in circuito chiuso con antigelo permanente, quattro cilindri in linea per complessivi 1779 cc, alesaggio e corsa 80 x 88,5 mm, due alberi a camme in testa, alimentato da due carburatori orizzontali doppio corpo a farfalla sincronizzate. POTENZA MASSIMA: 122 CV DIN a 5500 giri. CAMBIO: del tipo a cascata, 5 marce + RM sincronizzate, collegato direttamente al differenziale. Comando a cinghia. FRENI: a disco, doppio circuito, servofreno e servosterzo. Posteriormente i dischi sono situati all'uscita del differenziale. SOSPENSIONI: anteriori a ruote indipendenti; posteriori tipo De Dion. DIMENSIONI: lunghezza mm 4280, larghezza mm 1620, altezza mm 1430, passo mm 2510, carreggiata anteriore e posteriore mm 1360 e mm 1350. PESO: in ordine di marcia 1060 kg. DIAMETRO DI STERZATA: 10,1 metri. IMPIANTO ELETTRICO: 12 V con alternatore. SERBATOIO BENZINA: capacità 49 litri, riserva 8 litri. CONSUMO UNIFICATO: 11,5 litri per 100 chilometri.

SCHEMA: motore anteriore, trazione posteriore. MOTORE: longitudinale, raffreddato a liquido in circuito chiuso con antigelo permanente, quattro cilindri in linea per complessivi 1779 cc, alesaggio e corsa 80 x 88,5 mm, due alberi a camme in testa, alimentato da due carburatori orizzontali doppio corpo a farfalla sincronizzate. POTENZA MASSIMA: 122 CV DIN a 5500 giri. CAMBIO: del tipo a cascata, 5 marce + RM sincronizzate, collegato direttamente al differenziale. Comando a cinghia. FRENI: a disco, doppio circuito, servofreno e servosterzo. Posteriormente i dischi sono situati all'uscita del differenziale. SOSPENSIONI: anteriori a ruote indipendenti; posteriori tipo De Dion. DIMENSIONI: lunghezza mm 4280, larghezza mm 1620, altezza mm 1430, passo mm 2510, carreggiata anteriore e posteriore mm 1360 e mm 1350. PESO: in ordine di marcia 1060 kg. DIAMETRO DI STERZATA: 10,1 metri. IMPIANTO ELETTRICO: 12 V con alternatore. SERBATOIO BENZINA: capacità 49 litri, riserva 8 litri. CONSUMO UNIFICATO: 11,5 litri per 100 chilometri.



Non poteva essere altrimenti. Sono anni che in occasione di presentazioni di nuove vetture non ci capitava di sentire altro che giudizi entusiastici. Ci è successo a Parigi dove la «Alfetta» è stata presentata alla stampa e dove si sono svolte le prove su un percorso misto che ha consentito di saggiare le prestazioni della vettura in tutte le possibili condizioni di strada e di traffico. Se l'Alfetta ha un difetto, questo sta nel suo prezzo; ma non perché è sproorzionato alle caratteristiche e alle prestazioni, semplicemente perché in un paese come il nostro l'Alfetta non potrà essere presa in considerazione che da una minoranza di automobilisti. Vale a dire che coloro che potevano permettersi l'Alfa «1750» non la rimpiangeranno e che coloro che potevano permettersi l'Alfa «1700» non la rimpiangeranno.

Le qualità dell'Alfetta sono tali e tante - a cominciare dal fatto che gli optional si riducono al minimo - che la Alfa Romeo 1972 è una berlina che ripropone le caratteristiche di quella che nel 1951, con il nome di «Alfa», era stata presentata al pubblico. È una vettura che ripropone le caratteristiche di quella che nel 1951, con il nome di «Alfa», era stata presentata al pubblico.

Le qualità dell'Alfetta sono tali e tante - a cominciare dal fatto che gli optional si riducono al minimo - che la Alfa Romeo 1972 è una berlina che ripropone le caratteristiche di quella che nel 1951, con il nome di «Alfa», era stata presentata al pubblico. È una vettura che ripropone le caratteristiche di quella che nel 1951, con il nome di «Alfa», era stata presentata al pubblico.

Visita al modernissimo «laboratorio sicurezza» della Fiat

Ogni anno cinquecento autoveicoli vengono distrutti a scopo di studio

I vantaggi delle prove al coperto con apposite attrezzature in luogo di quelle con veicoli radiomontati - I problemi della prima e della seconda collisione - La prudenza rimane la maggiore garanzia

I giornalisti che sono stati invitati dalla FIAT per le prove su strada della «132», hanno potuto visitare il modernissimo «Laboratorio sicurezza» della casa torinese dove viene studiata con meticolosa cura il problema della «sicurezza passiva».

Il primo luogo lo studio per trasformare - al momento dell'urto - l'energia cinetica del veicolo facendolo «assorbire» dalla maggiore deformazione possibile: nel contempo si studia di rendere indeformabile l'abitacolo. In parole povere, se con il cofano si riesce - in caso di scontro frontale ad assorbire tutte le conseguenze dell'urto - sarà più alto il costo della riparazione, ma si avranno

maggiore possibilità di uscire incolumi dall'incidento. L'altro problema allo studio è quello che viene definito «seconda collisione» e che si registra al momento dell'urto, quando i passeggeri vengono proiettati contro l'abitacolo essendo soggetti all'accelerazione negativa. Nel laboratorio della FIAT gli autoveicoli vengono fatti saltare - tramite un carrello sollecitato da una specie di fune - contro un ostacolo in cemento armato - sino alla velocità di 30 chilometri all'ora. Altre vetture vengono masseriate da «pendoli» il cui peso può variare sino a 5 mila chilogrammi in un altro angolo di «fortuna» la macchina viene invece schiacciata, frontalmente o nelle par-

terali, attraverso l'impiego di martinetti idraulici capaci di esercitare una pressione complessiva sino a 30 tonnellate. Le conseguenze dell'urto avvengono, così come si può dire, al rallentatore, e si ha modo di seguire istante per istante la «trasformazione» dell'auto in uno di quei catorci che in modo così eloquente ci ricordano lungo le strade a pericoli a cui andiamo incontro ogni giorno, ogni momento. Non mancano nel «Laboratorio di sicurezza» i finiti passeggeri, costituiti da manichini provvisti di sensori elettronici per registrare le varie sollecitazioni a cui vengono sottoposte le parti principali dell'incidente. Se si pensa che ogni anno la FIAT distrugge per queste prove circa 500 autoveicoli. Ma l'anno scorso, come hanno subito di recente, si mette dietro o davanti in braccio alla mamma, Fingitaby.

Chissà quanti epatiti del fusto vedendo tanto scempio di automobili scartabellate capaci di piacere, ma questo «sporcio» (spesa che parzialmente ritorna in un bustino) si rende ormai indolegabile. Purtroppo l'automobile non sarà mai del tutto «sicura» perché la «sicurezza» è un concetto relativo. Non hanno sempre la faccia sorridente e hanno pure un nome tamerlano, s'intende? Lui, il papà, si chiama Oscar, lei, la madre, Sully e il proiettile, quello che si mette dietro o davanti in braccio alla mamma, Fingitaby.



Una Fiat «132» viene sistemata sulla catapulte per essere lanciata ad una velocità di 80 chilometri orari contro una barriera di cemento armato.

LA CLASSIFICA

1) MERZARIO-MUNARI (Ferrari) 21'29" 393 km. in 6 ore 27'41"; media kmh. 122,337; 2) NANNI-MARCO (Alfa) in 6 ore 28'01"; 3) DE ADAMICH-HEZEMANS (Alfa) in 6 ore 16'12"; 4) ZAFFRÀ-PASOLINI (Lola T 280) a un giro (6 ore 22'41"); 5) PIA-GOTTIFREDI (Porsche 911) a un giro (6 ore 00'31"); 6) STRECKONIC-VON HUBCKE (Porsche 911) a un giro (6 ore 02'29"); 7) VIRGILIO-TARANAZZO (Barth 2000); a due giri (7 ore 15'37"); 8) ZAMMÀ (Porsche 911) a due giri (7 ore 12'36"); 9) SCHMIDT-FLORIDA (Porsche 911) a due giri (7 ore 11'33"); 10) GIANI-BERGER (Porsche 911) a due giri (7 ore 21'29").

LEI KINNUNEN TRIONFA A SILVERSTONE

SILVERSTONE, 21 maggio. Il finlandese Lei Kinnunen ha vinto la corsa di Silverstone valida per il Campionato Europeo Intercontinentale su Porsche 917, ottenendo il primo e secondo posto nella corsa odierna, su due manche. La gara era la terza prova del campionato e il finlandese è passato al terzo posto nella classifica del campionato dietro i tedeschi Kaushen e Kellenner.