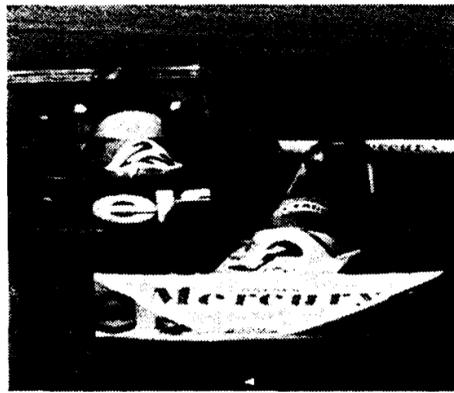


«En plein» italiano (cinque piloti nei primi cinque posti)

# Flammini da mattatore in formula 2 al Mugello

Il corridore romano ha dominato in entrambe le manches - Battuti (ma anche un po' sfortunati) i francesi, alcuni dei quali sono stati coinvolti in un incidente



SCARPERIA — Maurizio Flammini davanti a Tambay durante la parte iniziale della prima manche.

### SERVIZIO

SCARPERIA, 13 luglio. Per la prima volta in questa stagione un italiano ha vinto una gara del campionato europeo di formula 2. Si tratta di Maurizio Flammini, un romano di 25 anni, che agguindandosi entrambe le batterie sul circuito del Mugello dove si è svolta la 9ª prova, si porta al 5º posto in classifica generale, insidiando le posizioni dei francesi che finora erano stati i mattatori della specialità.

Il successo italiano è stato sottolineato dalla conquista di tutti i primi cinque posti. Al secondo posto infatti si è classificato Pesenti Rossi, terzo «Gianfranco», quarto Carlo Giorgio e quinto Dullio Truffo. Il tempo di Flammini è stato di 34'26"2, alla media oraria di 166,613.

Un vero e proprio «en plein» degli italiani, quindi, che per la prima volta mettono in discussione la supremazia dei francesi. I piloti transalpini,

in verità, anche se durante le prove avevano dimostrato di non essere poi quei «mostri» che tutti credevano, sono stati molto sfortunati. Nella prima batteria, infatti, Leclere, Jabouille, Tessel, Bourgoigne sono stati coinvolti in un incidente capitato a Brambilla e sono usciti di strada senza riportare per fortuna gravi conseguenze. Sempre nella prima batteria, il francese Lafitte è stato costretto a fermarsi al 7º giro per noie all'accensione. Nella classifica generale Lafitte continua a mantenere il 1º posto con 45 punti.

L'incidente capitato al francese non ha comunque favorito la vittoria di Flammini, che si trovava già nelle prime posizioni. Ancora più sfortunato è stato il pilota italiano Brambilla nella seconda batteria, guidata dall'italiano fin dal primo giro.

Nella mattinata si è svolta, sempre sul circuito del Mugello, una singolare gara fra un aereo e un'auto di formula 2 della scuderia Vesuvio Lloyd Centauro, guidata da Como Trossello, l'unico pilota al comando. L'aereo era pilotato dal comandante Luciano Nustrini, già campione del mondo. Ha vinto l'aereo, che ha impiegato complessivamente 19'32"2 a compiere i dieci giri del circuito alla media di 161,162. L'auto è giunta staccata di 10 secondi.

Al vincitore della sfida, che ha voluto ricordare una svolta nel 1926 a Prato, il Vasco Magrini ed Emilio Materassi (vittoria dell'aereo anche in quella occasione) è andato lo stesso premio di quasi cinquant'anni fa (20.000 lire dell'epoca acquistate per 50.000 lire attuali presso un numismatico).

Durante l'uscita di pista di Brambilla è rimasto ferito il commissario di percorso Giampiero Vivaldi, di 35 anni, di Sesto Fiorentino, che ha riportato fratture alle gambe nell'ospedale di Livorno di Mugello dove è stato ricoverato, i medici l'hanno giudicato guaribile in 40 giorni.

Francesco Gattuso

### LE CLASSIFICHE

Classifica assoluta (somma dei tempi della 1ª e 2ª manche) per un totale di 50 giri, a km. 262,250.

1. MAURIZIO FLAMMINI (March) 1 ora 34'26"2, media km. 166,613;
2. Pesenti Rossi (March-BMW) 1.38'23"3;
3. Gianfranco (March-BMW) 1.37'23"3;
4. Dullio Truffo (Oella BMW) 1.37'23"3;
5. De Dreyer (March) 1.37'23"3;
6. Lapeyre (March) a tre giri; 7. Bonini (March) a quattro giri.

Classifica campionato europeo:

1. JACQUES LAFITTE (Fr.) p. 45;
2. Jean Pierre Jabouille (Fr.) 29;
3. Franco Tambay (Fr.) 28;
4. Jacques Laffite (Fr.) 18;
5. Flammini 14;
6. Larrousse 13;
7. Leclere 12;
8. Francia 11;
9. Trossello 10;
10. Kessel e Pesenti Rossi 7.

Onorato con una splendida accoppiata il titolo mondiale

# Alfa Romeo vittoriose anche a Watkins Glen

Nella «6 Ore» americana si è imposta la coppia Pescarolo-Bell davanti ad Andretti-Merzario - L'Alpine terza a tre giri

WATKINS GLEN, 13 luglio. Nuova trionfale affermazione dell'Alfa Romeo, che si è aggiudicata la «sei ore» di Watkins Glen, ultima prova del campionato mondiale marche, piazzando le due vetture in gara al primo e secondo posto. La casa del «Biscione» ha così festeggiato nel modo migliore il titolo mondiale per la stagione 1975 conquistato in anticipo.

La vittoria è andata alla vettura affidata all'equipaggio franco-inglese composto da Henri Pescarolo e Derek Bell, mentre al secondo posto, a un minuto e 20 secondi si è classificata la macchina di Andretti-Merzario. E' stata quella di ieri l'ottava vittoria della stagione per la casa italiana su nove gare iridate disputate.

L'Alpine Renault, la cui nuova vettura a turbocompressione non è ancora a punto, ha fallito un'altra volta, senza tuttavia aver vinto in una sola occasione quest'anno: al

Mugello. Le due Alpine turbo, molto veloci nelle prove, hanno avuto una partenza pronta ma il sudaficano Jody Scheckter (che aveva per compagno Patrick Depailler) ha dovuto abbandonare al 29º giro per noie meccaniche mentre il francese Larrousse, in coppia con Jarier, si è dovuto fermare al box, perdendo alcuni giri.

Pescarolo è passato in testa al trentesimo passaggio, ha mantenuto la posizione, alternandosi alla guida con Bell, fino al termine. Ad una certa distanza seguiva l'altra Alfa Romeo di Andretti-Merzario. Dietro alle due Alfa veniva l'Alpine Renault di Larrousse-Jarier, mentre il quarto posto era saldamente tenuto dalla Porsche turbo dell'italiano Mario Casoli e del tedesco Joest.

La partenza della corsa era stata data con un'ora di ritardo per un incidente, senza conseguenze per i piloti, durante le prove ufficiali per la

gara della formula 5000. Gli organizzatori hanno poi deciso di interrompere la gara dopo la conclusione della terza ora per un violento temporale. Le vetture hanno raggiunto il box nelle seguenti posizioni: 1) Pescarolo-Bell; 2) Merzario-Andretti; 3) Larrousse-Jarier ad un giro; 4) Jost-Casoli ad un giro; 5) Stuck-Peterson a due giri. (Questi ultimi sono stati poi costretti al ritiro per essersi scontrati con un'altra vettura).

Le macchine hanno ripreso la corsa dopo una sosta di un'ora e dieci minuti. Gli organizzatori hanno deciso che il tempo dell'interruzione non venisse recuperato. La gara quindi è terminata dopo sei ore esatte dal segnale del via.

Dell'interruzione hanno approfittato tutte le macchine, per montare i pneumatici da pioggia, ma poi la pista si è asciugata, e tutti si sono nuovamente fermati per rimontare i pneumatici più veloci da asciutto.

Con la Fiat Abarth

## Verini trionfa nel rally di Polonia

VARSAVIA, 13 luglio. Trionfo della FIAT al 35º rally su Polonia. Ha vinto la 124 Abarth di Maurizio Verini («navigator» Rossetti), mentre due altre vetture dello stesso tipo, pilotate dal polacco Andrzej Jaroszewicz (in coppia con Zaskowicki) e dall'italiano Fulvio Bacchelli (in coppia con Scabini) si sono piazzate rispettivamente al secondo e al quarto posto.

La gara, disputata in due tratti su un percorso complessivo di 1470 chilometri con partenza e arrivo a Wrocław (Breslavia), è stata caratterizzata dal numero di prove speciali (quaranta), più una prova di velocità sul circuito di Spalona che hanno messo a dura prova la capacità di guida, la resistenza fisica e l'abilità tattica dei piloti.

Il rivale più pericoloso di Verini, l'austriaco Klaus Rusling su Porsche Carrera, ha dovuto ritirarsi in seguito ad una rovinosa uscita di strada durante la prova di velocità. Ad inserirsi fra le tre FIAT è riuscita soltanto la Renault Alpine 110 di Jjan Pradera, che è finita al terzo posto.

Al rally hanno preso parte, nelle varie categorie, le classiche di venti marche, fra le quali Porsche, BMW, Saab, Renault, Opel, Volkswagen, Toyota, Mazda e Honda. La Svedia, la Moscovita, la Trabant, la Lada-Ziguli e la Polski-FIAT erano presenti con squadre ufficiali.

Dopo la gara polacca, Verini, che già guidava la classifica del campionato europeo piloti, si conferma al primo posto con 330 punti.

Classifica rally di Polonia: 1. Maurizio Verini punti 18 mila 262,5; 2. Andrzej Jaroszewicz p. 16.361,7; 3. Juan Pradera p. 16.986,1; 4. Fulvio Bacchelli p. 17.214,4.

Classifica campionato europeo: 1. Verini punti 330; 2. Bacchelli p. 150; 3. Jaroszewicz p. 147.

Motonautica

## C. Bonomi sbaraglia il campo a Napoli

NAPOLI, 13 luglio (Bf. Bop). Carlo Bonomi su Marini Dry si è aggiudicato il «Nono Trofeo Napoli» valevole per il campionato mondiale europeo ed italiano di motonautica d'altura (offshore). Vincitore, che è campione mondiale uscente, ha coperto le 190 miglia del percorso in 25'50"2, alla media oraria di km. 111,409.

La gara, che ha visto alla partenza diciotto imbarcazioni, è stata dominata da Bonomi che è andato in vantaggio dopo dieci miglia del percorso, quando ha superato l'UFO di Giulio De Angelis, costretto al ritiro per la rottura di un pistone.

Dopo un inizio tranquillo, il Mare ha raggiunto forza tre con onde lunghe di tipo oceanico. Nonostante questa difficoltà, Bonomi ha ottenuto una facile vittoria mentre al secondo posto si è classificato Valentini su Aug con 20'24" di distacco.

Nella classifica del campionato mondiale di motonautica d'altura è in testa Franz Wallace con punti 14, mentre Bonomi è secondo con 18 punti. Nella classifica del campionato europeo ed italiano è in testa Eligio Valentini con punti 90 davanti a Carlo Bonomi con 80.

Dietro ad Eligio Valentini (3 ore 17'31") si sono classificati nell'ordine Giambattista Frare (su Roar), Guido Pasenti (su Tibidabo), Salvio Grabe (su The White Blitz), Stefano Signoretto (su My Cude), Giulio Torrioni (su Snoopy II) e Gianpaolo Maccanti (su Indiana) tutti ad eccezione di Valentini della classe op. 2.

Durante la manifestazione è accaduto un incidente. La seconda barca della scuderia De Angelis è stata scivolata da un colpo di mare e Riccardo Mambretti finiva in acqua, successivamente il motonauta veniva ricoverato nell'ospedale di Borgo Isone (Latina), per sospetta frattura delle gambe.

Tennis femminile

## Le azzurre in finale nella Coppa Soisboul

LA SPEZIA, 13 luglio (p.g.). L'Italia è entrata nelle finali della Coppa europea «Soisboul» di tennis femminile under 21, nel corso del turno di qualificazione che si è concluso questa sera.

E' andato tutto come nelle previsioni della vigilia: la squadra italiana, capitanata da Nicola Migliori, è formata da Antonella Rosa, Emanuela Zoni, Marina Berta e dalla Pece, ha prevalso per tecnica ed esperienza sulle danimarcese del Canada, della Danimarca e dell'Unione Sovietica.

All'incontro di finale, che ha visto contrapposta la nazionale italiana alle acquirenti sovietiche, si è giunti dopo che la Pece ha prevalso per tecnica ed esperienza sulle danimarcese del Canada, della Danimarca e dell'Unione Sovietica.

Le italiane non hanno comunque avuto vita facile nella finale, in cui sono state nettamente contrastate dalla compagna sovietica nonistina e questa fosse alla prima esperienza internazionale (la URSS infatti ha presentato in campo la squadra più giovane, preferendo lasciare a casa le migliori teniste, in vista della spartiacchi di Mosca).

Le finali sono state decise nella gara di doppio di oggi pomeriggio, dopo che la Zoni si era aggiudicata l'incontro con la Solokova per 6-0, 6-3, mentre in Bondarenko ha superato Antonella Rosa per 6-4, 6-4.

Nella gara di doppio la maggiore esperienza della Zoni e della Berta ha prevalso sulla Bondarenko e la Solokova; l'Italia si è così imposta con un netto 6-2, 6-2 che ha consentito l'entrata in finale (per la prima volta) della Coppa «Soisboul» di tennis femminile, che si svolgeranno a partire dal 22 luglio in Francia, sui campi di Le Touquet, sui Pas de Calais.

Mondiali di scherma

## La Collino eliminata con un colpo discusso

BUDAPEST, 13 luglio. Con un verdetto che ha suscitato dubbi, l'azzurra Consolata Collino è stata eliminata nella semifinale del fioretto femminile dalla romena Ecaterina Stahl; quattro stoccheggi, Spezia, Emuella Zoni, hanno preferito lasciare a casa la Collino ai mondiali di scherma.

Nell'ultimo assalto, su parata, il parere di altri, la Collino è scivolata ed è stata toccata. La schermatrice italiana ha sostenuto di essere stata raggiunta dalla stoccheca della Stahl a terra ed ha avuto un gesto di stizza. Se così fosse, il presidente di giuria avrebbe dovuto subito dare l'att e annullare il colpo.

Secondo il parere di altri, invece, il colpo della romena sarebbe entrato nella guardia dell'italiana su risposta, toccandola mentre Consolata Collino compiva un arresto in attesa di rispondere a sua volta.

Forse se c'è stato un errore da parte dell'italiana, è stato proprio quello di concedere con l'arresto un vantaggio ad un'avversaria che ha sempre tirato di risposta. La caduta prima o dopo, ha un valore relativo, anche se è determinante per il giudizio sulla stoccheca. Da rilevare che il c.t. della nazionale, Attilio Fenu (nuovo), ha, contro il parere dell'atleta, di trovare giusta la decisione della giuria.

Nei quarti di finale di scherma individuale, Angelo Arcidiano è uscito, in questo caso a causa del più che discutibile verdetto del presidente tedesco di giuria Schirrmacher (già contestato dagli italiani di Grenoble) verdetto che lo ha privato di tre stocche: una nell'assalto contro l'ungherese Gerevich e due nell'assalto contro il sovietico Sidiak.

Passano dunque in semifinale di scherma individuale Michele Maffei e Mario Aldo Montano.

# RI-MOTORI-MOTORI-MOTORI-MO

Uno studio dell'ACI

## Quanto costa andare in auto

Dal 1973 ad oggi i costi di esercizio sono aumentati da un minimo del 35 a un massimo del 151%

Dall'inizio del 1973 in poi si sono verificate variazioni dei costi di esercizio per l'automobile particolarmente sensibili. Considerando i modelli più diffusi, oscillano infatti da un minimo del 34,73 per cento ad un massimo del 151,33 per cento per una percorrenza media annua di 10.000 chilometri; dal 43,49 per cento al 132,52 per cento per 20.000 chilometri; dal 47,76 per cento al 121,46 per cento per 30 mila chilometri.

Moltiplicati le cause di questi aumenti, che si collegano ai nuovi prezzi di listino delle autovetture (dai primi del '73 a oggi il 40-45 per cento in più), al nuovo listino di pneumatici (dal 25 per cento al 30 per cento in più), al carburante (4 aumenti), ai nuovi prezzi delle parti di ricambio e della manodopera che hanno incrementato i costi di manutenzione da un minimo del 7 per cento a un massimo del 12%.

In pratica, secondo la «Sintesi dei costi di esercizio di alcuni tipi di autovetture e di motoveicoli», edita dall'Ufficio studi dell'ACI e aggiornata allo scorso 15 maggio, se si fa riferimento ad una percorrenza media annua di 10 mila chilometri e alle autovetture di produzione nazionale, il costo d'esercizio varia da un minimo di 46,86 lire per chilometro per la FIAT «500 berlina T.A.» a un massimo di 286,46 lire per chilometro della FIAT «130 berlina», con un campo di variazione assoluto pari a 251,62 lire.

Per costo d'esercizio va invece l'indagine che spiega che l'utente sostiene le quote di ammortamento (quota capitale e quota d'interesse) e il costo d'esercizio all'acquisto del veicolo ammortizzato in un conveniente periodo di tempo. Nel costo rientrano quindi: la polizza RCA, l'assicurazione RCA, l'ammortamento, carburante, lubrificanti, pneumatici, manutenzioni, riparazioni e varie.

Naturalmente, con il crescere della percorrenza media annua il divario esistente fra i costi chilometrici di esercizio di modelli diversi tende progressivamente a ridursi. Per una percorrenza media annua di 20 mila chilometri il costo di esercizio varia da un minimo di 37,85 lire della FIAT «500 berlina» a un massimo di 186,46 lire per la FIAT «130 berlina», con un campo di variazione assoluto pari a 148,61 lire per chilometro, mentre per una percorrenza media annua di 30.000 chilometri il costo di esercizio varia da un minimo di 30,00 lire a un massimo di 114,87 lire. Ciò è dovuto al fatto che al crescere della percorrenza media annua l'incidenza dei costi di esercizio non per la percorrenza o costi fissi (oneri di ammortamento, tassa di circolazione, assicurazione RCA) si ripartisce su un numero di chilometri via via crescente.

Tra i veicoli presi in considerazione dallo studio dell'ACI (14 tipi di autovetture e 18 tipi di motoveicoli) figurano i seguenti (tra parentesi i costi chilometrici per percorrenze pari rispettivamente a 10, 20 e 30 mila chilometri): FIAT «126 berlina» (95,55 lire, 62,72, 46,31); FIAT «850 speciale berlina» (189,80, 64,31, 51,56); FIAT «1100 berlina» (97,84, 70,06, 56,18); Alfa Sud berlina 4 porte (160,66, 101,72, 72,25); Alfa Romeo «Giulia TT berlina» (332,66, 95,75, 70,50); Lancia «Beta 1300 berlina» (212,75, 129,18, 87,39); Alfa Romeo «Giulia 1.8 Super berlina» (155,61, 106,53, 81,89).

### Nuovo tipo di benzina

Una società di New York, la «United International Research Inc.», ha reso noto di avere sviluppato un nuovo tipo di benzina che permette alle autovetture di viaggiare consumando la metà del carburante che attualmente consumano.

La nuova benzina è stata chiamata «Hydrofuel LI»; essa è composta per il 45 per cento da normale benzina priva di piombo e per il 55 per cento da una miscela di acqua e di alcool non raffinato. La miscela contiene inoltre un additivo pure sviluppato dalla società che è stato chiamato «Hydro-Late».

La società ha detto che sta negoziando con società indipendenti rifornitrici di benzina per l'ammissione del mercato del proprio prodotto — molto più economico della benzina attuale — ma non ha detto quando verrà messa in vendita e quali esami governativi dovrà superare.

Presentata dalla casa di Pesaro

## La più economica tra le Benelli con targa

E' la monocilindrica «125 Turismo» - Lanciata anche un ciclomotore di nuova concezione



La Benelli «125 Turismo».



Il ciclomotore «Magnum».

E' facile da guidare perché è leggerissima, è stabile, ben frenata, è molto reattiva e poco. Queste le caratteristiche salienti della nuova Benelli «125 Turismo» monocilindrica, il modello targato più economico della Casa Pesarese, la cui gamma delle ottave di litro alla bicilindrica «2 t», la più venduta in Italia fra le 125 cmc da strada.

La nuova Benelli colpisce innanzitutto per la sua estetica. Oltre agli originali freni sul serbatoio, si ha un manubrio imprecisato da comandi simili a quelli montati sulle Benelli di grossa cilindrata.

La «125» pesa appena 78 chili e la leggerezza significa una maggiore manovrabilità nei percorsi cittadini. Ma il suo motore potente a due tempi (di 14 CV) le consente di essere un ottimo mezzo anche per il turismo a medio raggio. La Benelli «125» monocilindrica è inoltre dotata di un ottimo serbatoio (19 litri) con un tempo di riempimento di 400 metri. La velocità massima è di 120 orari.

Per quanto riguarda i freni, «un'altra originalità», costituita dal disco anteriore da 220 mm, accoppiato al tamburo posteriore. Anche nelle condizioni di guida più esasperate la Benelli «125» si ferma in pochi metri.

La scelta del miglior rapporto di guida è agevolata da un robusto cambio a cinque marce.

Per quanto riguarda il telaio, la Benelli ha optato per un classico doppio culla chiusa in un unico pezzo. La forcella è oleodinamica a doppio effetto; gli ammortizzatori sono idraulici, regolabili su diverse posizioni.

Contemporaneamente alla «125» monocilindrica, la Benelli ha presentato anche un ciclomotore di nuova concezione, il «Magnum», che si distingue per le sue ruote in lega leggera, dotate di pneumatici a sezione larga. Si tratta di un mezzo per ragazzi che vogliono qualcosa di più di un veicolo da strada.

Il telaio è formato da un robusto monocoque in tubo d'acciaio all'interno del quale c'è il serbatoio della benzina.

La sella è in uno speciale «un'altra originalità», ad assorbimento differenziale, che elimina totalmente le risonanze nocive, date dai terreni sconnessi.

Per quanto concerne il propulsore, la Benelli ha adottato per il «Magnum» il «50 Codice» dei modelli da cross, con cambio a cinque rapporti comandato a bilanciere.

Il motore è appeso, per cui il baricentro è molto basso, a vantaggio di una migliore tenuta di strada. Le gomme sono del tipo «All Terrain» SC 16 da dieci pollici.

Dotato di caratteristiche accostabili a quelle di una maxicilindrata, il «Magnum» si guida invece senza patente e senza targa.

Le gomme sono del tipo «All Terrain» SC 16 da dieci pollici.

Dotato di caratteristiche accostabili a quelle di una maxicilindrata, il «Magnum» si guida invece senza patente e senza targa.

Le gomme sono del tipo «All Terrain» SC 16 da dieci pollici.

Dotato di caratteristiche accostabili a quelle di una maxicilindrata, il «Magnum» si guida invece senza patente e senza targa.

Le gomme sono del tipo «All Terrain» SC 16 da dieci pollici.

Sostituiscono i modelli a due porte 1602, 1802 e 2002

## Le BMW della serie «3» sono le nuove «piccole» della Casa



La Bayerische Motoren-Werke ha presentato in Germania e importerà subito in Italia le nuove BMW della serie «3», che rappresentano lo sviluppo logico del concetto delle «piccole» BMW iniziate nel 1966, con i modelli a due porte 1602, 1802 e 2002, cioè la costruzione di vetture sicure, potenti e di dimensioni compatte. I tre modelli citati risultano ancora a listino ma, si prevede, per altro poco tempo.

I motori, ulteriormente sviluppati, dei modelli BMW 316, 318 e 320 hanno come i loro predecessori delle 1602, 1802 e 2002, una cilindrata che va da 1,6 a 2 litri, una disposizione di un maggior numero di cavalli. Tutti hanno a benzina e hanno un numero di cilindri (91) ad eccezione del motore ad iniezione della versione 320, che verrà presentata più avanti.

La nuova serie BMW «3» della casa bavarese, si distingue per tutta una serie di innovazioni tecniche, una carrozzeria di sicurezza di concezione totalmente nuova, una tenuta di strada ulteriormente migliorata da un assetto ottimale e da freni a disco ingranditi e per un maggior dolcezza dello sterzo, reso ancora più preciso da un diverso sistema di comando.

La nuova serie delle vetture «3», che abbina le comodità delle vetture berline di gran turismo con la brillantezza e l'agilità delle vetture da città, ha prezzi adeguati alla classe delle macchine. La BMW 316, che è in grado di raggiungere i 160 km orari, costerà su strada 3.976.000 lire. Quattro milioni 144 mila lire è il prezzo della 318, che raggiunge i 165 km orari. La 320, che tocca i 175 km orari, costerà 4.236.000 lire. Nel listino della società importatrice risulta anche, a 4.648.000 lire, un modello 320 A. Per la vettura con motore ad iniezione, che raggiunge i 180 chilometri orari, il prezzo è di 4.984.000 lire. NELLA FOTO: la nuova linea della BMW serie «3».

La Bayerische Motoren-Werke ha presentato in Germania e importerà subito in Italia le nuove BMW della serie «3», che rappresentano lo sviluppo logico del concetto delle «piccole» BMW iniziate nel 1966, con i modelli a due porte 1602, 1802 e 2002, cioè la costruzione di vetture sicure, potenti e di dimensioni compatte. I tre modelli citati risultano ancora a listino ma, si prevede, per altro poco tempo.

I motori, ulteriormente sviluppati, dei modelli BMW 316, 318 e 320 hanno come i loro predecessori delle 1602, 1802 e 2002, una cilindrata che va da 1,6 a 2 litri, una disposizione di un maggior numero di cavalli. Tutti hanno a benzina e hanno un numero di cilindri (91) ad eccezione del motore ad iniezione della versione 320, che verrà presentata più avanti.

La nuova serie BMW «3» della casa bavarese, si distingue per tutta una serie di innovazioni tecniche, una carrozzeria di sicurezza di concezione totalmente nuova, una tenuta di strada ulteriormente migliorata da un assetto ottimale e da freni a disco ingranditi e per un maggior dolcezza dello sterzo, reso ancora più preciso da un diverso sistema di comando.

La nuova serie delle vetture «3», che abbina le comodità delle vetture berline di gran turismo con la brillantezza e l'agilità delle vetture da città, ha prezzi adeguati alla classe delle macchine. La BMW 316, che è in grado di raggiungere i 160 km orari, costerà su strada 3.976.000 lire. Quattro milioni 144 mila lire è il prezzo della 318, che raggiunge i 165 km orari. La 320, che tocca i 175 km orari, costerà 4.236.000 lire. Nel listino della società importatrice risulta anche, a 4.648.000 lire, un modello 320 A. Per la vettura con motore ad iniezione, che raggiunge i 180 chilometri orari, il prezzo è di 4.984.000 lire. NELLA FOTO: la nuova linea della BMW serie «3».

E' ripreso il servizio ACI-Fiat

## Ottantanove furgoni di soccorso autostradale

Il servizio mobile di assistenza agli automobilisti, organizzato dalla FIAT e dall'ACI nel periodo estivo, è giunto al suo undicesimo anno di attività. Rivelatosi sempre più efficace, il servizio è stato ampliato, con l'aggiunta di un centinaio di nuovi furgoni di soccorso autostradale, per un totale di ottantanove unità.

Il servizio viene effettuato a prezzi di listino per i ricambi, mentre per la manodopera è richiesto unicamente un diritto fisso di chiamata di lire 3.300, ridotto a 2.200 per i soci ACI e per i turisti stranieri. Per i turisti stranieri il servizio è offerto dal club austriaco (OAMTC) di quello svizzero (ACS) e di quello tedesco (ADAC e AVD) la manodopera è invece gratuita. Per le vetture ACI in garanzia l'assistenza è completamente gratuita.

Lo scorso anno i furgoni ACI-FIAT hanno percorso circa 26.000 chilometri.

Preoccupati i responsabili del traffico

## Incidenti in aumento sulle strade della RFT

Il celebrato sistema stradale non è più in grado di reggere il ritmo attuale della circolazione. I primi mesi dell'estate, stagione di vacanze, hanno registrato un numero di incidenti stradali, nella Repubblica federale tedesca, che registra una media giornaliera di 36 morti a causa di sciagure della strada. Il numero dei feriti è di circa 1.100 ogni giorno.

Un confronto fra il quadrimestre marzo-giugno di quest'anno e quello dello scorso anno indica che il numero dei morti è aumentato del 10 per cento e quello dei feriti del 4,3 per cento.

L'abuso di bevande alcoliche rappresenta una delle cause maggiori di incidenti stradali: circa il 25 per cento di essi, infatti, è stato causato da automobilisti per i quali l'esame colometrico ha dato risultati positivi.