

AUTO SPRI NT

ANNO VIII 13-20 maggio 1968 L. 200
N. 20 settimanale di automobilismo
esce il lunedì spedizione in abbonamento postale gruppo II

L. 10 di jella a Madrid per la FERRARI

il servizio a pag. 15

La MERCEDES «prenota» GIUNTI

Umberto Maglioli
(sullo sfondo
con gli occhiali
scuri)
segue la partenza
del suo
«partner» Vic Elford.
La Porsche 907
è scattata
verso
un nuovo trionfo.



Gli «eroi» della TARGA



I protagonisti della 52. edizione della Florio, gli «eroi» della Targa, non sono stati soltanto Vic Elford, Umberto Maglioli e la pur formidabile Porsche 907. Anche per le macchine rosse e per i nostri piloti, infatti, c'è stata finalmente un po' di luce, e non soltanto riflessa. Una splendida corsa hanno disputato Nanni Galli e Ignazio Giunti (foto in alto a sinistra), secondi assoluti, né inferiore all'attesa è stato Nino Vaccarella (foto sopra) il quale, finché è rimasto in gara, si è battuto come un leone. A differenza di «Nanni» e Giunti che pilotavano l'Alfa 33 nella nota versione con motore di due litri di cilindrata, il «preside volante» siciliano era alla guida della nuova due litri e mezzo della Casa milanese (foto a sinistra) che, pur senza fortuna, ha esordito in modo promettente



Gli «eroi» della TARGA

OCCHIO → alle cifre



CERDA - Ignazio Giunti aspetta il suo turno di guida. Siamo poco dopo metà corsa. E' il grande momento dell'Alfa. Ecco i meccanici che hanno pronte le tabelle di segnalazione al primo e al secondo assoluto, le «33» n. 186 e n. 192. Ma Elford sta già compiendo la grande rimonta con la sua diabolica Porsche

DALL'INVIATO

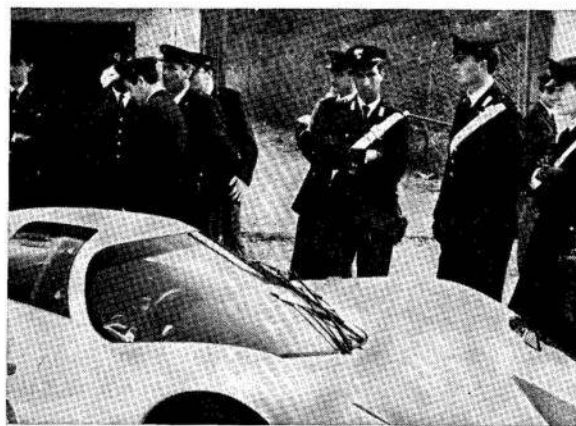
PALERMO - Se la scorrete attentamente, la tabella dei tempi che pubblichiamo nella pagina seguente è molto significativa, molto più di una semplice dimostrazione statistica. Sono i tempi giro per giro (dei primi dieci classificati e degli altri equipaggi protagonisti poi ritirati) registrati ufficialmente e come tali iscritti sul «tabellone» dei cronometristi. Hanno quindi, talvolta, il difetto di non tener conto delle circostanze, per esempio delle fermate ai boxes per i rifornimenti od i cambi dei piloti, ma sono in sostanza lo specchio della corsa anche dal punto di vista sportivo, oltretutto aritmetico.

Osservateli bene, questi tempi, e constaterete come il nostro entusiasmo per Elford, dettato dalla emozione immediata per la sua impresa, non fosse sproporzionato e rimanga intatto anche adesso. E' stato senza alcun dubbio il migliore, Elford, e lo dimostra appunto la successione dei tempi dei suoi giri «buoni», quelli cioè che i cronometristi hanno potuto rilevare senza che vi fossero altri fattori ad alterarne i valori. Sono tutti giri compiuti al di sotto e ben al di sotto dei 37' (terzo, quarto, nono e decimo) ai quali noi aggiungiamo il secondo e l'ottavo che nella tabella ufficiale sono viziati dalle fermate ai box. Infatti al secondo giro Elford ha marciato, secondo il nostro rilevamento attorno ai 36'45", la differenza di tempo essendo dovuta al fatto che egli si è fermato per cambiare le due ruote di destra e rimettere quella di scorta, dopo aver perduto quasi 14' al primo giro. Ed all'ottavo giro il suo tempo è caricato dalla sosta compiuta per il rifornimento ed il cambio di pilota, che è stato di circa 70".

Resta da immaginare cosa sarebbe accaduto se

Elford non avesse perduto i circa 17' dei primi giri! Sarebbe accaduto che egli avrebbe vinto con un distacco da corsa ciclistica degli anni venti, cioè con una ventina di minuti sul secondo!

Ebbene, dopo tutto questo non ci resta che fare le nostre scuse a... Josef Siffert, che nella prima stesura dei nostri commenti abbiamo ignorato quale protagonista di primissimo piano. E naturalmente abbiamo la giustificante della mancanza di dati precisi immediati e della sua posizione in classifica, tale da non farci sospettare che egli avesse potuto ottenere pressappoco gli stessi risultati di Elford. Siffert, come abbiamo detto, si è fermato alla fine del primo giro con una ruota semibloccata per la rottura di un cuscinetto; e quel primo giro lo ha compiuto in 39'15"3 vale a dire che nonostante il rallentamento egli aveva



Forse le PORSCHE bisognava «arrestarle»!

un tempo di rilievo. Poi il secondo giro lo ha compiuto in un'ora (!) 35'50"7. Se togliete a questo tempo i 59' che egli ha perduto al box, fermo ad aspettare che gli riparassero la macchina, vedrete che certo egli ha camminato al di sotto dei 37'. Ed al giro successivo troviamo finalmente il «vero» tempo di 36'17"4, ribadito all'ottavo giro da un 37'18" che è molto significativo perché comprende la sostituzione del pilota e il rifornimento, il tutto rilevato da noi in 51" senza però contare il fatto che egli è poi partito da fermo. Vale a dire che il tempo reale è attorno ai 36'15" se non meno. Siffert, dunque, è da mettere sul piano di Elford a valore personale puro; la sfortuna lo ha attardato, e purtroppo succede, ma agli occhi degli intenditori ciò non altera la sua prestazione. Che d'altra parte conferma quel che di lui è ben noto.

Ora scendiamo nella classifica generale assoluta, che nella nostra tabella è rappresentata fino al decimo posto in ordine decrescente.

Di Nanni e Giunti abbiamo detto la settimana scorsa, ed aggiungiamo ora che essi hanno acceso in tutti le speranze di un miracolo... che Elford si è incaricato di distruggere.

Dobbiamo, invece, far ammenda di non aver sufficientemente illustrato la corsa di Mario Casoni e di Luciano Bianchi, oltre a quella di Baghetti e Biscaldi, perché la mancanza di informazioni precise ci aveva fatto ignorare le loro vicissitudini.

Nell'unico giro in cui la macchina ha marciato perfettamente, Casoni ha ottenuto il tempo di 38'07"4, per cui è da credere che se tutto fosse andato come doveva lui e Bianchi avrebbero potuto fare molto meglio. Ma una disfunzione alla ali-

CONTINUA A PAG. 7

Ecco l'escalation dei protagonisti

PILOTI	GIRO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10									
1 Elford - Maglioli - PORSCHE	E	50'24''6	E	39'26''9	E	36'02''3	E	36'10''2	M	39'16''7	M	38'23''9	M	37'48''	E	38'00''7	E	36'19''7	E	36'54''9
2 Nanni - Giunti - ALFA ROMEO	G	38'52''	G	38'23''8	G	37'55''8	N	40'15''8	N	39'19''6	G	40'45''1	G	39'49''6	N	39'25''7	N	38'33''8	N	38'09''5
3 Casoni - Bianchi - ALFA ROMEO	B	40'07''5	B	39'34''9	B	39'15''2	C	39'41''8	C	38'07''4	C	39'43''3	C	38'27''8	B	42'10''9	B	40'32''5	B	40'13''8
4 Herrmann - Neerpasch - PORSCHE	H	38'19''1	H	39'29''1	H	39'11''2	N	40'15''	N	39'56''9	N	39'19''6	N	39'10''5	H	40'57''9	H	40'14''6	H	41'54''8
5 Pilette - Slotemaker - ALFA ROMEO	P	42'08''4	P	40'57''6	S	43'20''8	S	40'34''3	P	42'24''1	P	41'03''1	S	41'41''2	S	40'03''2	P	42'02''8	P	41'13''3
6 Baghetti - Biscaldi - ALFA ROMEO	Ba	39'31''9	Ba	39'26''5	Ba	38'54''5	Bi	41'11''6	Bi	40'27''7	Bi	42'00''8	Bi	49'45''4	Ba	42'55''9	Ba	44'13''9	Ba	41'40''3
7 Wendt - Kaushen - PORSCHE	W	41'39''5	W	40'59''2	W	40'42''	K	43'45''4	K	42'24''1	K	49'14''8	W	43'57''4	W	44'29''4	W	41'47''4	W	42'40''3
8 Haldi - Greub - Berney - PORSCHE	H	43'39''3	H	42'56''8	H	42'34''1	G	49'56''	H	45'33''1	H	42'45''8	H	42'37''7	B	45'58''9	B	42'41''2	B	48'06''3
9 Steinemann - Lins - PORSCHE	L	38'41''1	L	38'37''7	L	38'28''8	S	41'26''6	S	40'11''4	S	40'13''	S	40'04''3	L	38'40''2	L	39'51''		—
10 Nicodemi - Facetti - PORSCHE	F	40'07''8	F	39'43''1	F	47'21''5	F	39'22''1	N	45'29''6	N	43'37''9	F	41'43''7	F	41'11''5	N	46'54''		—

NOTA: a fianco di ogni tempo è indicato con la iniziale del cognome il pilota che era al volante della macchina nel giro considerato. I tempi in grassetto sono quelli del giro più veloce di ogni macchina. Si noterà che in corrispondenza del cambio dei piloti, rilevabile dal cambio delle iniziali davanti alle cifre, i tempi sono sempre maggiori per la sosta ai boxes. Per taluni questo avviene alla fine di un turno di guida, per altri all'inizio. Ciò è dovuto al fatto che i cronometristi della Targa Florio sono sistematicamente a cavallo dei boxes, per cui prendendo loro i tempi del passaggio delle vetture davanti ai loro occhi, le macchine che avevano il box prima del cronometraggio accumulavano il tempo di sosta al giro precedente e accadeva invece viceversa per le altre vetture.

CONTINUAZIONE DA PAGINA 5

mentazione, probabilmente un iniettore sporco o qualcosa del genere, ha fatto sì che il loro motore marciasse raramente con tutti i suoi otto cilindri, e almeno per quanto riguarda il primo tratto del primo giro sono stato testimone auricolare del fenomeno. Non si trattava di un effetto dovuto al motore freddo, come era supponibile, ma di qualcosa che è durato tutta la gara. E ciò spiega il loro ritardo, specie negli ultimi giri. Comunque il loro terzo posto è ottimo. Rimane soltanto da pensare a che traguardo avrebbero potuto arrivare se invece della 2000 avessero anche loro avuto una 2500, come pareva possibile la vigilia. Da come sono andate le cose è facile supporre che forse adesso, saremmo qui a scrivere di loro come dei vincitori. Purtroppo (per Casoni e Bianchi) i se e i ma...

Herrmann-Neerpasch erano la coppia tranquilla della Porsche. Von Hanstein mi diceva che li aveva messi insieme per fare da coppia di retroguardia un poco perchè Herrmann non ama troppo la Targa e un poco per avere almeno una vettura di scorta se le altre fossero andate perdute nella battaglia. Anche per loro ci sono stati i dispiaceri, sotto forma di una strana e preoccupante vibrazione allo sterzo e del semibloccaggio di un cuscinetto di ruota, come per la macchina di Siffert. I loro tempi sono sempre stati infatti vicini ai 40' il che non è certo nella logica.

La terza Alfa Romeo 33, quella di Baghetti-Biscaldi, poteva essere al posto di Herrmann-Neerpasch, senza la foratura che ha fatto perdere a Biscaldi quasi otto minuti e ne ha fatti perdere poi altri a Baghetti, vittima pure di candele recalcitranti.

Al decimo posto della classifica generale troviamo Tonino Nicodemi con Carluccio Facetti. Per loro due è stato un calvario, con lo spinterogeno impazzito che funzionava a tratti e che faceva andare la macchina a singhiozzo. A completare l'opera è venuta, durante l'ultimo giro, la rottura del telaio, con un tubo trasversale che è entrato nell'abitacolo, fortunatamente dalla parte del sedile del passeggero, cosicché Nicodemi ha dovuto fermarsi. Se tutto fosse andato bene essi potevano certo aspirare al quarto posto assoluto, che sarebbe stato meritato.

Gli altri tre che abbiamo messi in fondo alla nostra tabella sono gli equipaggi che hanno dato il tono alla corsa agli inizi. Di Siffert abbiamo

Di Vaccarella abbiamo parlato nel numero scorso. Ora dobbiamo rilevare come in gara egli non abbia ripetuto la prodezza compiuta in prova, quando aveva girato in 36'56"2 e che, quindi, se

nulla fosse accaduto alle Porsche e nulla alla sua macchina egli non avrebbe potuto vincere. Resta il fatto che egli ha compiuto una gara ammirevole e che da come si erano messe le cose ci ha fatto sperare nel sovvertimento del pronostico, speranza cancellata dalla uscita di strada di Schutz. E di Scarfiotti dobbiamo rilevare come il suo giro migliore sia stato il primo, quando cioè ha dovuto rimontare parecchi concorrenti, calando in seguito. Certo che Mitter mi diceva, dopo la corsa, che il cambio non funzionava bene; sia stato per difettosità, sia stato per un uso precedente un poco energico non si sa. Resta il fatto che ciò spiega i tempi crescenti di Scarfiotti.

La nostra tabella si ferma al decimo posto as-

più velocemente della Porsche di Haldi-Greub-Berney, è stata fermata e non ha potuto compiere il decimo giro e così perde una posizione bellissima, che era la ottava. Per la Lancia comunque rimane la soddisfazione della bella prova di Munari, pur se limitata, e di Pinto, oltre alla classifica di Pat Moss e Rosadele Facetti, uniche donne in gara, che hanno marciato bene nonostante la temperatura fosse molto alta. Crosina-Maglioli, invece hanno avuto minor fortuna, attardati da due forature. Tra quelli che si sono fermati ma che avevano fatto bene segnaliamo la coppia Marchesi-Alberti (uscita di strada di Marchesi) e Padoan-Savona che avevano la Mini-Mach presentata al saloncino di Torino.



CERDA - Ecco l'arrivo del vincitore. Al volante è ELFORD che ha guidato per sette giri su dieci

soluta. E fra i dieci avrebbe logicamente dovuto essere la Lancia Fulvia prototipo 1401 di Munari-Pinto, classificata invece undicesima, per una anomalia del regolamento che sarà bene sia eliminata per la prossima edizione.

Con le partenze suddivise per categorie può avvenire, come è avvenuto, che una Porsche 911 S, abbastanza veloce, possa compiere tutti i dieci giri perchè certo non riesce a perdere un'ora rispetto alle migliori, mentre una piccola macchina prototipo, partendo appena prima delle grosse, possa essere superata perchè quaranta minuti sono più facili da perdere che un'ora. Cosicché la Lancia di Pinto-Munari, pur avendo camminato

C'era anche una Ferrari Dino, che ha terminato nonostante avesse perduto parecchio tempo al primo giro per una lunga fermata ai boxes. E c'era anche la Ferrari Le Mans di David Piper-Vestey, uscita di strada (Piper se l'è cavata con qualche escoriazione) nell'unico incidente della giornata. Queste due Ferrari non hanno fatto che ravvivare in tutti la nostalgia di una assenza che ha pesato sulla Targa Florio 1968 molto di più che sulle altre gare finora disputate. Ma questa è tutta un'altra storia!

Franco Lini



E' appena sceso di macchina, Elford, e Maglioli gli si è fatto incontro. Come hanno diviso la fatica e dividono la gloria, così dividono anche il fuoco della sigaretta, la prima che possano gustare con piacere calmo, non col nervosismo della attesa

ELFORD vuole la monoposto

Vic Elford, adesso, ha deciso che è proprio tempo che sia sfatata la leggenda che lo vuole uomo da strada. Lui si è fatto un nome con i rallies, con le grandi corse in montagna, ma ha il suo posto anche in quelle su circuito, e lo ha dimostrato parecchie volte correndo con macchine sport o Gran Turismo. Ha tuttavia addosso l'etichetta dello stradista, che vorrebbe, se non togliersi, almeno affiancare ad un'altra.

Ecco perché, da due anni, è alla ricerca di una macchina che possa almeno permettergli di saggiarsi, di constatare se le sue convinzioni corrispondono alla realtà. Perché Elford è convinto di poter fare molto bene anche con delle monoposto, e su circuiti chiusi e piatti, circuiti da guida scientifica, per intenderci, che sono l'opposto dei circuiti tipo Targa Florio o delle strade della Coppa delle Alpi.

Così, in sordina, ha esordito in F.2 alla gara del 21 aprile all'Eifel, con una Protos, e sta preparandosi ad entrare addirittura nelle corse della F.1. Non ha voluto dirci con quale macchina, ma la prima cosa che gli è venuta in mente a Cerda, subito dopo la vittoriosa conclusione della Targa, è stata proprio questa: «tra i programmi per l'immediato futuro c'è la F.1.» il che ha lasciato sbalorditi quelli che non sapevano molto di lui.

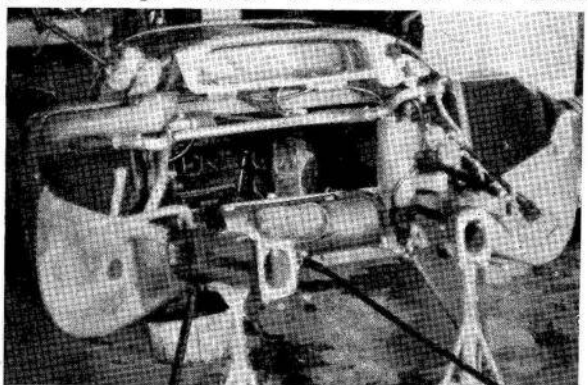
Non è giovanissimo, Vic, perché ha 32 anni (è sposato con due figlie ed abita a Ginevra) ma certo non si può dubitare della sua condizione fisica e della prontezza dei riflessi. E della sua combattività e della sua modestia e serietà. Credo che ne sentiremo parlare bene anche in questo nuovo campo nel quale si accinge ad entrare.



Per Ignazio Giuti questa Targa Florio sarà stata forse la tappa più importante della sua carriera. Rientrava alle gare dopo l'incidente di Daytona e l'impegno era grande: è stato il più veloce delle Alfa 33 e c'è voluto Elford per toglierli un successo clamoroso. In alto è col partner Galli dopo l'arrivo



La macchina dei due «ragazzi-Alfa» (sotto) in officina, la vigilia della corsa. Gli è stato tolto il motore, sostituito con un altro nuovo. E' nettamente visibile la particolare struttura del telaio-serbatoio. E' probabile che per la 3000 cc. ora in costruzione il telaio venga strutturato in maniera del tutto diversa



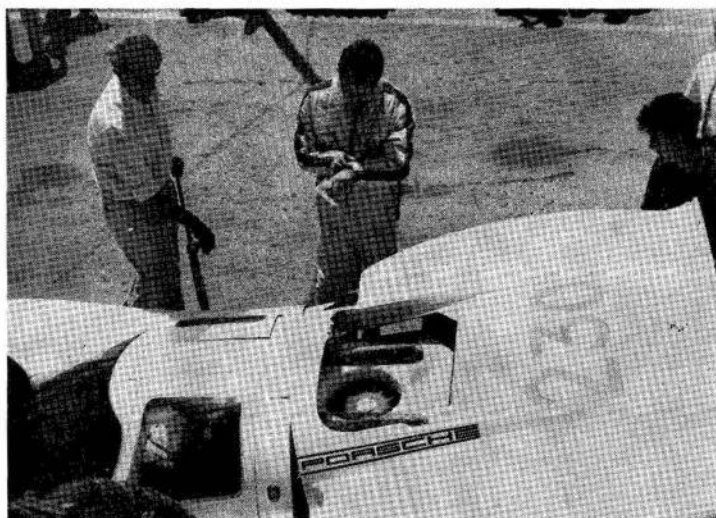
La PORSCHE col cuore in gola



Fine del primo giro: Siffert si è fermato (sotto) ed i meccanici lavorano a sostituire tutto il mozzo anteriore destro, bloccato dalla rottura di un cuscinetto. Perderà 59 minuti ed ogni speranza. Non si hanno notizie di Elford. Sopra: ora è la volta della macchina di Scarfiotti-Mitter. Il tedesco (al centro) attende la riparazione, cioè la sostituzione completa del semiasse di destra, che qui si può vedere in mano ad uno dei meccanici



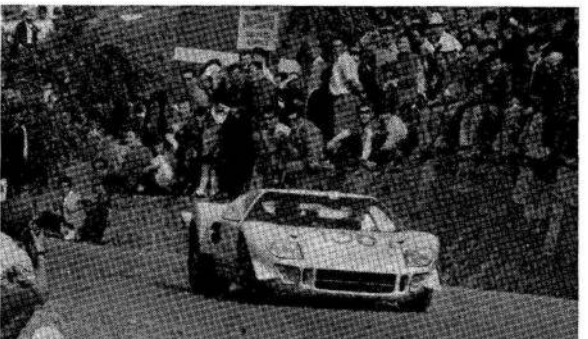
La Porsche è quasi pronta a ripartire. Scarfiotti controlla quanto tempo è stato perduto. Di fianco a lui il direttore di corsa aggiunto, Pucci, indica a Gerhard Mitter che può partire se vuole



Dopo quasi un quarto d'ora arriva anche Elford, cui dovranno essere sostituite le due ruote di destra. Anche questa macchina sembra quindi tagliata fuori, essendo in ritardo di circa 17'. Poi Elford si scatterà... coi risultati che tutti quanti sappiamo



La Dino Ferrari (sopra) degli svedesi Wangste-Christoffersen ha finito la Targa benissimo, dopo aver perduto quasi un giro all'inizio per una iniezione non individuata immediatamente. La sua presenza ha aumentato il rimpianto per la mancanza delle Ferrari. Sotto: C'era anche una Ford GT 40, ma privatissima e con piloti inesperti. Infatti in corsa non è poi andata molto lontano



Ed ecco le due donne della Targa: Pat Moss e Rosadele Facetti. Le ha tradite il surriscaldamento della loro Lancia Fulvia HF





In questo « M PORSCHE W NINO » (sotto) è sintetizzato il sentimento dei trecentomila della Targa, che stavolta non erano divisi in due clans. Le speranze si sono ravvivate all'inizio, ma Schutz e Elford si sono incaricati di demolirle. Nino Vaccarella (a sinistra) si avventa sul circuito. E' il primo delle « grosse » e la gente è tutta per lui. Poco dopo, allo stesso punto, passa Scarfiotti (in basso a destra) la gente non agita le mani, ma lo segue intenta con lo sguardo



Le foto sono di FRANCO LINI e di ATTUALFOTO

Uno dei pochi incidenti. Fuoristrada, senza conseguenze per il pilota, della De Sanctis del romano Banti. Le due uscite di strada più serie sono state quelle di Lodovico Scarfiotti in prova e di Udo Schutz in corsa



UN «VIZIO» DA FRENARE

I piloti mascherati

Quello che sto per fare è un discorso « vecchio », nel senso che è da parecchio che l'ho in mente. L'argomento, al punto in cui siamo giunti, non sembra più nemmeno meritevole di tempo e spazio, poiché appare persino comico. Tuttavia credo sia ormai tempo di parlarne, parlarne in modo definitivo, perché adesso veramente si esagera e si aggiunge, alla tante voci disgraziate che caratterizzano le nostre attività, una voce grottesca che rischia di far cadere nel ridicolo il nostro mondo, che deve invece restare una cosa seria.

Sto parlando degli pseudonimi!

Comprendo, ed ammetto, che in qualche caso eccezionale, per molteplici ragioni, qualcuno abbia voluto celare il proprio nome sotto una sigla, non volendo o non potendo rendere pubblica la sua attività sportiva. Nell'anteguerra ci fu un « Littorio » che corse in motocicletta, e non è difficile pensare a chi deve essere attribuito questo mascheramento. Ricordo, tra i francesi, un « Eldé » che era Pierre Louis-Dreyfus il quale non voleva essere confuso con René Dreyfus (per modestia, beninteso, perché il « vero » Dreyfus valeva almeno cinque Eldé).

Capisco, quindi, ed ammetto, che lo pseudonimo possa servire. In qualche caso, però, in qualche caso limitato.

Scorrendo l'elenco degli iscritti italiani alla Targa Florio, sembrava una antologia di appellativi futuristici! Nell'ordine in cui apparivano, eccone i nomi tra virgolette, cioè gli pseudonimi: Carioca, Snoopi, Nano, Ramon, Radec, Wilson, Amphicar, Don Pedrito, Zerimar, Zorba, Sancho, Noè, Poker, Ans, Harka, Nomex, Black and White, Ypsilon, Pal Joe, Oras, Gero, Gano, Ludwig von Kappen, Nanni. Molti di questi accoppiati inizialmente a delle XX, per cui potrebbe darsi il caso che alla resa dei conti ne saltino fuori degli altri.

Non vi pare che siano un poco troppi?

Dei conduttori stranieri nessuno, dico nessuno come Ulisse, ha un nome fantasioso, avendo tutti utilizzato quello iscritto all'anagrafe.

Nessuno, quindi (dei tedeschi, francesi, inglesi, austriaci, olandesi, belgi, svizzeri, svedesi, finlandesi, australiani) che si sono iscritti ha voluto nascondersi sotto nomignoli stranissimi e incongrui, denunciando tutti nome e cognome.

L'ampliarsi del fenomeno pseudonimi, che negli ultimi anni ha

assunto proporzioni incredibili, costringe per forza a giungere alla conclusione che molti — troppi — dei giovani che praticano lo sport si vergognano del loro nome, o hanno qualcosa di cui vergognarsi (magari di questo sport...). Non si spiega altrimenti questa inflazione di virgolette, tra l'altro di cattivo gusto perché qualcuno degli appellativi usati è veramente risibile.

Personalmente Carioca mi ricorda un pappagallo (visto in Saludos amigos), Nano è uno... gnomo Radec sembra radichio in dialetto padano, Amphicar per me è il nome di un veicolo anfibio, Sancho è lo scudiero di Don Chisciotte, e Black and White sa molto di... caffelatte!

Il bello di tutto è che gli pseudonimi li usano gli esordienti, quelli che ancora non hanno raggiunto altra notorietà (e quindi valore) che quella circoscritta alla cerchia degli amici della parrocchietta. Quelli che pian piano, come si deve, sono già arrivati ad un buon livello, usano il nome loro, quello iscritto sul certificato elettorale o sulla cartella delle tasse. Con la eccezione di Nanni, che però tutti ormai sappiamo chiamarsi Giovanni Galli, così come tutti dicevano Geki Russo.

Abbiate pazienza, giovanotti, so che vi sto diventando antipatico, ma non vi pare che si esageri?

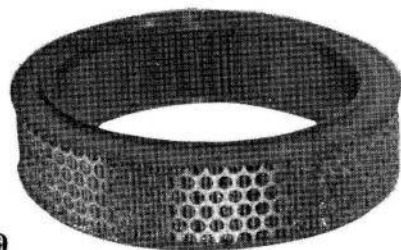
Andiamo, via, c'è proprio bisogno di camuffarsi sotto etichette per lo meno... curiose? O credete che ciò vi renda interessanti, magari soltanto agli occhi della vostra ragazza di turno? O basti per sfuggire alle preoccupazioni dei genitori?

Via, siamo seri, e smettiamola con questa orgia di nomignoli! E la nostra benemerita CSAI capisca una volta per tutte il ridicolo di questa storia. Rifiuti lo pseudonimo senza vere valide ragioni; e quando queste vere e valide ragioni esistono chieda, ad esempio, 50.000 lire (dico cinquantamila) per autorizzare la mascheratura. Se chi chiede lo pseudonimo è veramente uno sportivo che vuole correre ma non vuole farlo sapere, lo pagherà. Gli altri, vedrete, torneranno al loro nome di battesimo, magari banale ma certo più serio di qualcuno dei nomignoli che vediamo adesso. (E a volte addirittura nomi di campioni esistenti: si è letto anche uno... « Stewart »!).

Finiamola di far ridere, per favore!

f. i.

hai cambiato la cartuccia?



risparmiate il vostro motore con **filtri olio e aria**

FRAM