

ANNIVERSARIO Lancia Stratos HF

IMBATTIBILE CUNEO

Il primo ottobre 1974, quarantaquattro mesi dopo che Bertone aveva firmato il contratto con la Casa di Chivasso, l'erede della Fulvia otteneva finalmente l'omologazione Csa e proseguiva in una carriera sportiva che la portò nell'Olimpo delle vetture da rally. Fu sacrificata quattro anni più tardi per lasciare posto alla 131 Abarth. Nel frattempo aveva conquistato un pugno di aficionados che, incuranti della sua totale spartanità e dell'assetto corsaiolo, la scelsero come auto stradale.

di Manuela Piscini - fotografie di Marinella Terziotti - disegni di Sante Lusuardi







NUCCIO BERTONE RICORDA

CORREVANO gli anni Sessanta e la Lancia Fulvia, come già in precedenza la Mini Cooper, dominava incontrastata la scena dei rally internazionali. Su percorsi innevati la Fulvia con la sua trazione anteriore e lo squadrone Lancia capitanato da Cesare Fiorio e Sandro Munari erano assolutamente imbattibili. Sul finire del decennio, via via che le potenze dei motori aumentavano, diventava però più difficile mantenere la supremazia.

Sui percorsi asciutti, in particolare, le trazioni anteriori non sfruttavano adeguatamente la potenza dei nuovi motori. Non a caso sul piano agonistico la Fulvia doveva sempre più vedersela con la Alpine che, grazie al motore posteriore, poteva dare libero sfogo a tutti i suoi cavalli in tutte le prove speciali sull'asciutto. Seguivamo da tempo questa evoluzione. Inoltre, la mia esperienza con la Miura a motore centrale del '66, il prototipo Carabo del '68 e il progetto Fiat X1/9 a motore centrale, su cui già studiavo a partire da fine '68 e che fu prefigurato dalla Runabout del 1969, mi inducevano a riflettere sul problema delle varie formule meccaniche più conso-

ne a vetture sportive di ogni tipo. A fine '69 dovevamo decidere che tipo di progetto/prototipo presentare al Salone di Torino dell'anno successivo. Da molti anni ormai non avevo più lavorato con Lancia e l'idea di un tema Lancia con ambiziose valenze agonistiche/sportive mi tentava. Decisi di affrontarlo in chiave supersportiva (motore centrale, linea avveniristica ecc.). Il problema stava nell'assoluta indisponibilità della Lancia non soltanto a collaborare ma anche a fornire un eventuale motore. Se avessi anche solo accennato alla Casa la mia idea, avrei ricevuto un veto totale a procedere. Per queste ragioni, decisi di non chiedere a Lancia una vettura e la necessaria documentazione tecnica. Anche per motivi di riservatezza, però, poiché la mia idea poteva avere un fondamento a carattere produttivo.

Al Salone di Torino del 1970 l'ammirarono in molti: i giornalisti e gli addetti ai lavori, gli appassionati incalliti e le famiglie con il vestito della festa che come sempre affollarono la manifestazione. In tanti furono colpiti dall'avveniristico prototipo color bronzo, pur giudicandolo del tutto frivolo. Mentre i bambini rimanevano a bocca aperta davanti alla linea che immaginavano creata dalla fantasia di qualche marziano, i più esperti discutevano sulle potenzialità agonistiche del motore centrale, ma nessuno osava immaginare che avrebbe potuto diventare un giorno un'automobile. Tanti, tantissimi si soffermarono davanti allo stand della Bertone, ma nessuno della Lancia. Eppure con quel prototipo Nuccio Bertone aveva voluto sondare la possibilità di sostituire proprio la Fulvia che, insidiata dall'Alpine, stava vivendo la fase discendente della sua carriera sportiva.

Il disinteresse però sarebbe durato soltanto qualche mese. Quando la Stratos 0 cominciò a far parlare di sé i più importanti periodici specializzati del mondo, qualcuno in Lancia una fitta di curiosità la provò. Lo stesso Bertone rievoca nel riquadro



In alto, Nuccio Bertone. Qui sopra, la Lancia Stratos e (a destra) il prototipo Stratos 0 del 1970.



Aggirai l'ostacolo acquistando da un amico alessandrino la sua Fulvia usata e disposi per un rilievo tecnico indispensabile per lo sviluppo dello studio; e tutto ciò a partire dalla primavera '70. Mi resi subito conto che era indispensabile allestire un telaio interamente nuovo, adeguato alla nuova posizione del motore e dei vari organi: sospensioni, guida, freni. Il tutto allestito in modo da ottenere con la carrozzeria una robusta monoscocca. L'inedita e rivoluzionaria impostazione meccanica ci consentì di arrivare a un design formale tra i più innovativi e sconcertanti mai apparsi nella storia dell'automobile.

Al Salone di Torino nell'autunno

qui sopra come Ugo Gobbato, allora appena nominato direttore generale, gli telefonò per convocarlo al reparto corse della Casa di Chivasso.

All'incontro era presente tutto lo staff della Squadra Corse: Gobbato, ovviamente; il responsabile della meccanica Tonti; Cesare Fiorio, il

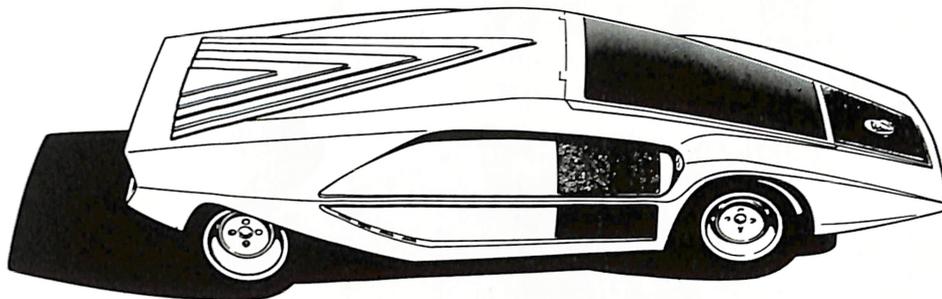
primo a capire fino in fondo che quelle forme un po' improbabili nascondevano il futuro della Lancia nei rally. Era ormai chiaro a tutti che, finita l'epoca delle macchine derivate dalla serie, si apriva quella delle vetture concepite espressamente per quel tipo di gara, come

1970 la Stratos 0 suscitò sentimenti contrastanti di stupore e incredulità. Il prototipo, alto soltanto 84 cm, non aveva porte. Si entrava attraverso il parabrezza che svolgeva le due funzioni di porta e vetro anteriore. Si stava seduti in posizione pressoché coricata come in una Formula 1, e il volante stesso aveva insieme funzione di volante e di apertura/chiusura della porta. Un risultato sconcertante che lasciò al momento attoniti, perplessi, con il sottile dubbio di una trovata puramente promozionale senza alcuna credibilità di automobile. Lo stupore maggiore venne dopo Torino. Nel corso dei mesi che seguirono la Stratos 0 venne sottoposta a un intenso ciclo di prove stradali e reportage condotti dai più prestigiosi giornalisti specializzati. Ricordo tra gli altri Emerson Fittipaldi, allora corrispondente della rivista brasiliana "Quattroruodas". Venne a provare la Stratos e ne fu entusiasta: il prototipo non soltanto funzionava, ma tra le sue mani riusciva pure ad andare in testa-coda e a eseguire in retromarcia il cosiddetto "schiaffo".

Al Salone di Torino, con l'eccezione di Cesare Fiorio, nessun personaggio Lancia aveva voluto notare la Stratos. A fine febbraio '71, dopo ormai mesi di servizi giornalistici pubblicati su tutte le riviste del mondo, mi telefonò una mattina l'ingegnere Ugo Gobbato, allora direttore generale Lancia. Mi disse di aver letto numerosissimi articoli su questa strana "Lancia" Stratos e di volerla, se possibile, vedere. Quel pomeriggio stesso la Stratos entrava nel cortile di via San Paolo, quartiere generale della Squadra Corse Lancia.

Arrivai alla guida della Stratos fino al portone carraio di ingresso, dove un custode sbalordito rimase immobile a guardare quello strano oggetto che passava sotto la barra di ingresso, tanto era basso. Il rombo del motore nel frattempo aveva fatto uscire nel cortile tutti gli uomini della Squadra Corse che ci attendevano. Il custode sollevò la barra. Fu un ingresso indimenticabile. Al centro della folla spensi il motore, uscii dalla "astronave Stratos": quel pomeriggio iniziò la... Stratosstory.

Nuccio Bertone



Dal prototipo futurista alle prime gare

Qui sopra, il prototipo Stratos 0 fu presentato a Torino nel 1970. Considerato il declino agonistico della Fulvia, Bertone aveva voluto sperimentare le possibilità del motore centrale. Il risultato fu qualcosa di davvero insolito, come spiega lo stesso Bertone nel riquadro qui accanto. L'avveniristica carrozzeria disegnata da Gandini fu considerata dagli osservatori dell'epoca frivola e poco realistica. Soltanto qualche mese dopo la Lancia, nella persona di Ugo Gobbato, manifestò un qualche interesse per il progetto.

quella proposta da Bertone, appunto.

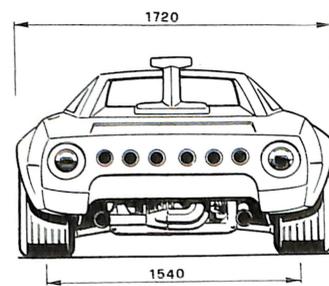
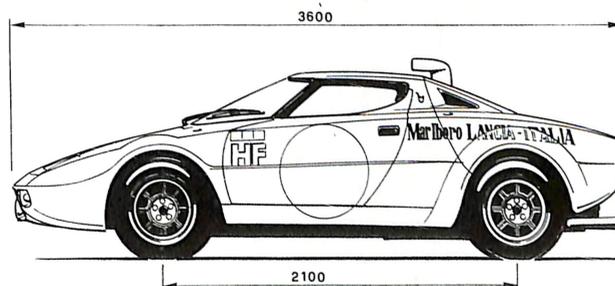
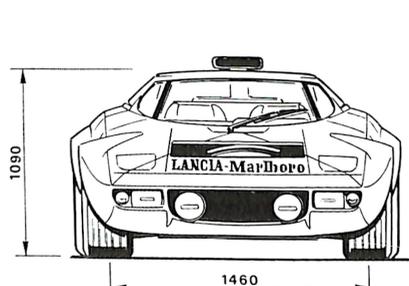
Era il febbraio del 1971: la nuova Stratos, la vettura che doveva sostituire la Fulvia e vincere il Mondiale Rally previsto per il 1973 doveva essere pronta per il Salone di Torino di quell'anno. E lo fu. Meccanica e carrozzeria in alluminio (firmate come il prototipo dell'anno prima da Marcello Gandini) erano praticamente quelle definitive: la linea a cuneo veniva evidenziata dal parabrezza molto inclinato e avvolgente, con un

raggio di curvatura costante per evitare distorsioni; il motore, quello della Fulvia, era collocato trasversalmente dietro il guidatore, le sospensioni erano classiche, con quadrilateri, molle elicoidali e barra antirollio. I vertici Lancia, Umberto Agnelli in testa, si dimostrarono un'altra volta poco inclini a farsi catturare dal fascino della vettura voluta da Gobbato e Fiorio.

In quel momento si pensava ancora di adottare un propulsore Lancia



Un anno dopo, al Salone di Torino del '71, la Stratos aveva già raggiunto la sua forma definitiva (sopra). Mancano gli spoiler che furono aggiunti in seguito. Mancava anche un motore. Dopo alterne vicende e l'intervento determinante di Cesare Fiorio, si ottenne il sei cilindri Ferrari Dino 246. Sotto, la Stratos al non troppo fortunato esordio agonistico nel Gruppo 5 (vetture speciali da competizione) al Tour de Corse del 1972.

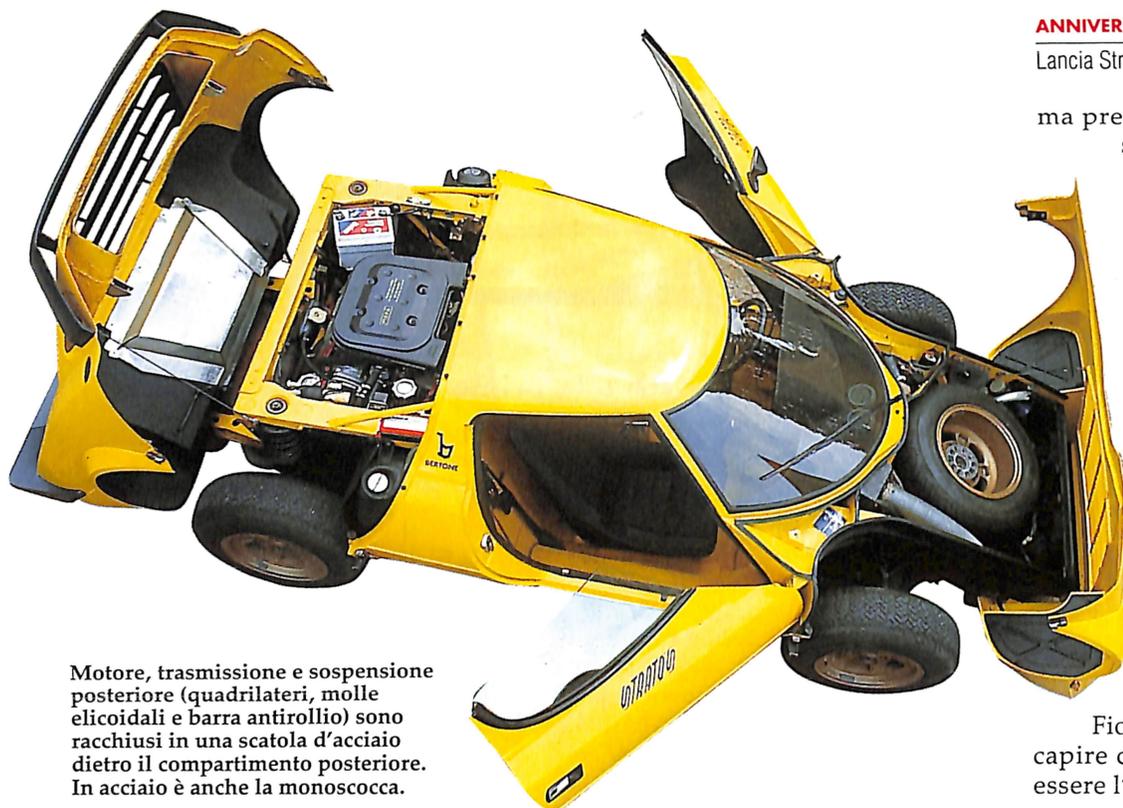


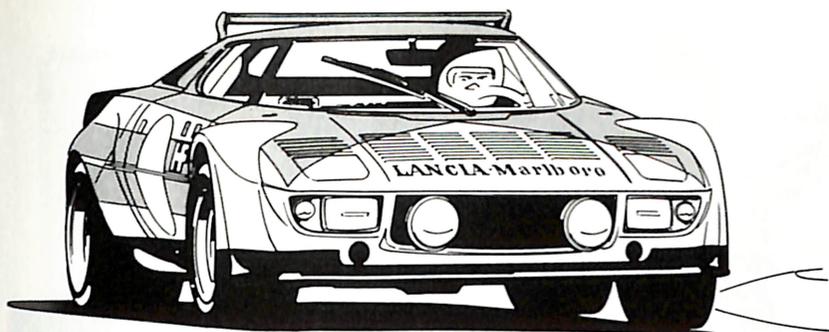
ANNIVERSARIO

Lancia Stratos HF

ma presto alla Carrozzeria Bertone si resero conto che non sarebbe mai arrivato. Del resto, la Marca era passata da un paio d'anni nell'orbita Fiat e qualche scompiglio nell'attuazione dei programmi rientrava nel conto. Nello stesso periodo però anche la Ferrari aveva ceduto il 50 per cento delle azioni a corso Marconi. Fu quasi per scherzo che alla Bertone, dove si stava lavorando alla Dino 308 GT4, si provò a vedere se il possente sei cilindri 246 poteva trovare posto nel cofano della Stratos. Ci stava, eccome! Il prototipo fu presentato a Fiorio, che non ci mise molto a capire che quella soluzione poteva essere l'uovo di Colombo.

Motore, trasmissione e sospensione posteriore (quadrilateri, molle elicoidali e barra antirollio) sono racchiusi in una scatola d'acciaio dietro il compartimento posteriore. In acciaio è anche la monoscocca.





Quei finestrini senza manovella

Spartana fino all'eccesso, la Stratos era un'eccezionale macchina da rally (qui sopra, nella livrea Marlboro, sponsor della squadra fino al '74) ma nell'uso stradale creava non pochi problemi. Allo scopo di ridurne il peso, i cristalli laterali, per esempio, si abbassavano solo parzialmente attraverso un rudimentale sistema di scorrimento (in basso a destra).

Un uovo dal guscio peraltro granitico. Si trattava di convincere la Ferrari a vendere dei motori alla Lancia per un'auto che avrebbe fregiato dello scudetto della Casa torinese una carrozzeria di Bertone. Fiorio rispolverò tutte le sue arti di mediatore e si lanciò in quella che sembrava un'impresa impossibile.

In aiuto al responsabile della Squadra Corse Lancia arrivarono proprio i piloti della scuderia ai quali fu affidato il compito di testare la vettura seppur non definitiva. Sandro Munari, e con lui Ballestrieri e Vudafieri, furono letteralmente conquistati dalla Stratos. Messa a punto gli ultimi particolari (e in



DATI TECNICI

LANCIA STRATOS HF

Motore Centrale posteriore, sei cilindri a V (65°). Distribuzione a quattro alberi a camme in testa (catena), due valvole per cilindro. Alimentazione a tre carburatori doppio corpo invertiti Weber. Raffreddamento ad acqua a circolazione forzata.

Cilindrata	2418 cm ³
Alesaggio x corsa	92,5x60,0 mm
Rapporto di compressione	9:1
Potenza massima	140 kW-190 CV
a giri/min	7000
Coppia massima	226 Nm-23,0 kgm
a giri/min	4000

Trasmissione Trazione posteriore; cambio meccanico a cinque marce. Frizione monodisco a secco. Differenziale autobloccante.

Corpo vettura Coupé due porte, due posti. Avantreno a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali con bracci oscillanti, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici coassiali alle molle; puntoni anteriori di reazione, barra stabilizzatrice trasversale. Retrotreno a ruote indipendenti, triangoli trasversali invertiti inferiori, montanti telescopici con molle elicoidali, ammortizzatori idraulici; puntoni posteriori di reazione, barra stabilizzatrice trasversale. Sterzo a cremagliera. Freni anteriori e posteriori a disco autoventilanti.

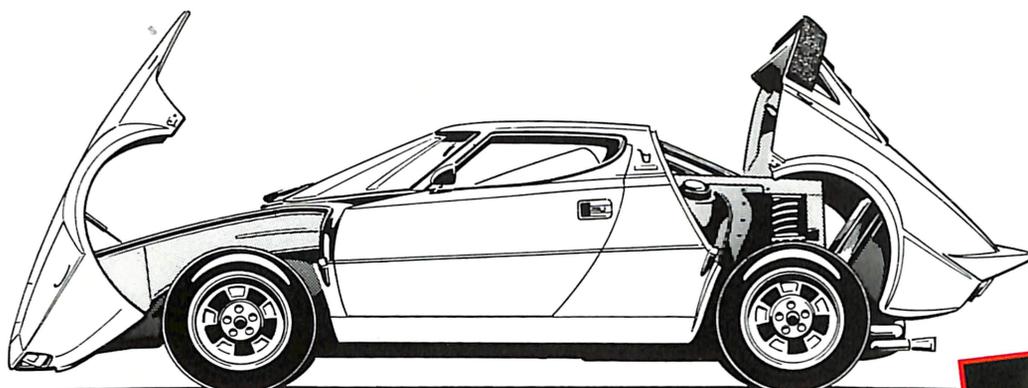
Lunghezza	371 cm
Larghezza	175 cm
Altezza	111 cm
Passo	218 cm
Cerchi	Campagnolo 14
Pneumatici	205/70 VR 14
Capacità serbatoi	80 l
Peso in ordine di marcia	980 kg

Prestazioni Velocità massima 230 km/h

questo giocò una parte decisiva l'inglese Mike Parkes), non restava che iniziare la produzione dei cinquecento esemplari necessari per l'omologazione nel Gruppo 4.

Su questo aspetto della storia della Stratos sono girate negli anni le versioni più disparate. Quella ufficiale della Bertone è che in effetti al momento in cui la Commissione della FIA capitanata da Paul Frère si recò negli stabilimenti della Carrozzeria per una verifica, le 500 vetture non c'erano. Del resto, però, secon-





Il disegno (a lato) e il particolare dei cristalli laterali (sotto) evidenziano la linea a cuneo della Stratos. Seppur attraente dal punto di vista estetico, la vettura fu accolta con scetticismo dalla rete di vendita Lancia: la clientela della Casa torinese era tradizionalmente abituata a ben altri lussi.



ANNIVERSARIO

Lancia Stratos HF

do il regolamento dovevano essere costruiti nei 24 mesi successivi alla data di omologazione (che arrivò il 1° ottobre 1974). Nel 1976 il numero fu portato a 400. Sempre secondo la Bertone, la produzione della Stratos toccò i 470-480 esemplari. Con buo-

Ma i sedili erano in Alcantara

Tra tanta spartanità spicca un particolare che può sembrare contraddittorio: i rivestimenti dei sedili sono in Alcantara, un materiale che all'epoca era considerato particolarmente di lusso (sopra).

Probabilmente una scelta legata ancora una volta a problemi di peso. A lato, la Stratos in azione. I 192 CV del sei cilindri Ferrari la spingevano alla velocità massima di 230 km/h.



SANDRO MUNARI: ERA UNA RALLISTA ECCEZIONALE

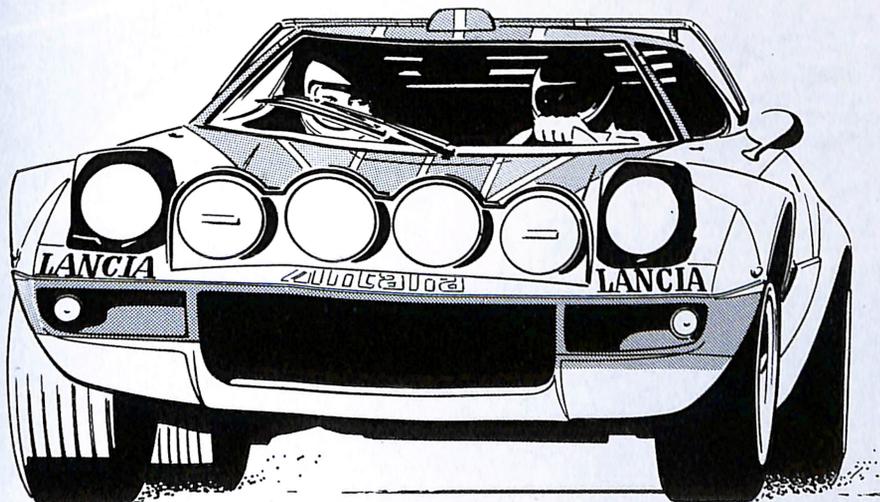
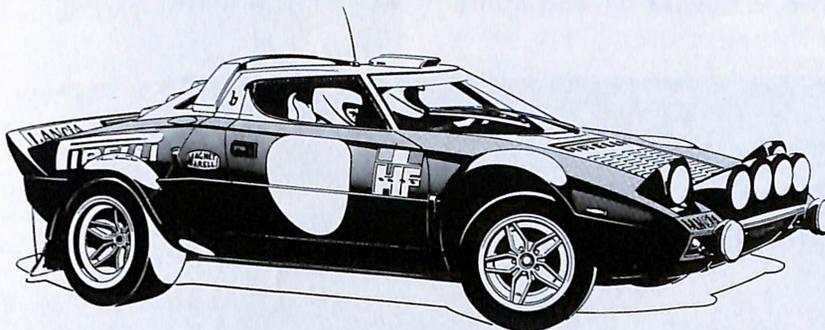
TRA I MOLTI padri della Stratos un posto d'onore spetta sicuramente a Sandro Munari che fin dall'inizio svolse un ruolo determinante nella definizione della vettura che avrebbe dominato i rally in quegli anni Settanta tormentati dalla crisi petrolifera. "Nacque", ricorda, "con soluzioni tecniche che non la rendevano certo facile da guidare e soprattutto da regolare. Le sospensioni, in particolare, davano problemi. I portamozzi posteriori erano inizialmente in lamiera sciolata. In condizioni di massimo attrito e potenza flettevano. Quando furono sostituiti con portamozzi pressofusi, la Stratos si dimostrò pronta a vincere ovunque".

Come poi accadde con una regolarità sorprendente. L'unico rimpianto che è rimasto a Munari riguardo alle sue imprese con la Stratos è la mancata vittoria al Safari. "Non era una vettura adatta a quel genere di gara. Ancora colpa delle sospensioni che, avendo uno sbattimento limitato, mal si adattavano alle caratteristiche del percorso africano. Però, anche in quella gara, ha dato il massimo e se non è riuscita a vincere non è stata certo colpa sua. Per quanto mi riguarda, la sua consacrazione come regina dei rally è valida anche senza quella vittoria".

Del resto, con la Stratos Munari, e con lui tutta la Squadra Corse Lancia, di soddisfazioni se ne è tolte parecchie. Dopo la prima vittoria al Rally Firestone e, molto più significativi, il secondo posto assoluto alla Targa Florio, si registrò, a partire dal Tour de France, una serie di successi tale che diventa persino difficile elencarli tutti. Basti dire che la Lancia conquistò il Mondiale Marche nel '74, '75 e '76. Dal 1977 raccolse i suoi maggiori successi nel Campionato Europeo ma "avrebbe



Sopra, Sandro Munari in azione negli anni d'oro della Squadra Corse Lancia. In basso, l'Alitalia fu sponsor ufficiale della Stratos dal 1975. Nel 1978, la Pirelli (qui sotto) patrocinò alcune gare in alternanza con la compagnia aerea di bandiera.



potuto continuare a vincere", sostiene il pilota, "se, peraltro giuste, strategie di gruppo non avessero spostato l'interesse sulla 131 che del resto era una vettura validissima e molto più interessante commercialmente. La Stratos avrebbe una sua validità ancora oggi. Certamente l'evoluzione tecnica avrebbe portato a un aumento della potenza e all'adozione delle quattro ruote motrici ma quanto al resto sarebbe stata perfetta".

"Penso che la Stratos occuperà sempre un capitolo importante nella storia dei rally. Si può dire che abbia persino un po' cambiato il modo di concepire le gare di lunga durata su strada. Grazie a lei sono poi nate la 037 e tutte le auto del Gruppo B in un crescendo che, a un certo punto, ha dovuto fermarsi e addirittura tornare indietro a causa dei rischi. Ha dato inizio a una nuova era".

ANNIVERSARIO

Lancia Stratos HF

na pace delle polemiche.

Se nei rally la Stratos dimostrò immediatamente la sua grinta (della carriera sportiva parliamo più diffusamente nel riquadro nelle pagine precedenti dedicato a Sandro Munari), per chi la usava sulle strade di tutti i giorni si rivelò un vero disastro. Per il cliente Lancia si trattava della totale antitesi rispetto al tipo di vetture cui era abituato. E infatti la rete di vendita della Casa non dimostrò mai molto entusiasmo verso la creatura di Bertone, nonostante un lancio promozionale faraonico, avvenuto a Cervinia. Una Stratos fu calata da un elicottero tra un gruppo di sciatori bardati di caschi aerodinamici alla presenza di Omar Sharif ed Emerson Fittipaldi.

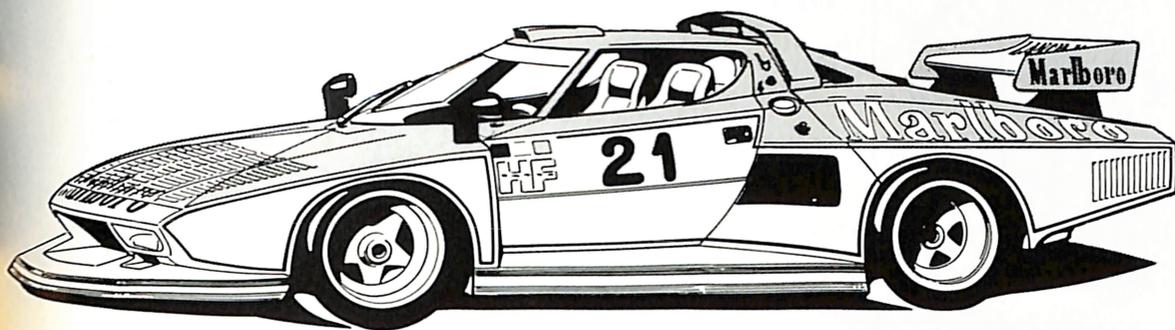
Il pilota brasiliano fu uno dei più convinti estimatori della nuova Lancia. Abituato agli abitacoli delle Formula 1, quello della Stratos dovette apparirgli persino lussuoso; non altrettanto poteva dire il comune mortale che si trovava davanti a una



Costava quanto una Porsche 911 S

Il parabrezza è molto inclinato e avvolgente (sopra). Per evitare distorsioni, il cristallo è a raggio di curvatura costante. Anche quelli laterali "piegano" verso l'interno di 45°. I fari a scomparsa (sotto) sono affiancati da gruppi ottici rettangolari per i fendinebbia e le luci di profondità. La Stratos stradale costava quanto l'Alfa Montreal, la Porsche 911 S e la Maserati Merak, più della De Tomaso Pantera, meno della Ferrari Dino 308.





La "Silhouette" corse una sola stagione

Nel 1976 la FIA organizzò un Mondiale Marche basato sulla "silhouette" delle vetture. La Lancia preparò la Stratos Turbo Silhouette (a lato). Sotto, il deflettore sul tetto e lo spoiler posteriore miglioravano l'aerodinamica.

spartanità più che francescana. Per alleggerire la vettura in funzione del suo impiego rallistico era stato eliminato tutto l'eliminabile. E l'assetto corsaiolo metteva decisamente in difficoltà chi non fosse un pilota più che esperto. Bellissima da vedere nella sua gamma di colori che prevedeva il giallo, il rosso, il blu elet-

Perché di vittorie la Stratos ne accumulò davvero tante. Il primo podio lo conquistò al Giro di Francia del 1973. Al volante, "ça va sans dire", Sandro Munari. E da allora fu un continuum che portò la Lancia all'ottenimento di ben tre titoli Mondiale Marche consecutivi. Fu soltanto la decisione politica di lanciare la



131 Abarth che la pose in secondo piano nell'impegno sportivo dell'EASA (Ente Attività Sportiva Automobilistica), che riuniva le scuderie di Fiat e Lancia. La Stratos fu esonerata dal Mondiale per concentrarsi sull'Europeo (che vinse). Ma questa vettura davvero eccezionale fu in grado di vincere il Rally di Montecarlo del '79 con i "privati" Darniche-Mahé che si aggiudicarono quell'anno anche il Tour de Corse e il Giro di Francia in un gran finale degno della sua luminosa carriera. **M.P.**

trico e un verde chiaro "rubato" alla Miura, la Stratos non poteva certo fregiarsi del nome di automobile: le porte si chiudevano male, i finestrini senza manovella scendevano di sghembo, di pannelli porte nemmeno l'ombra, la plastica del cruscotto non era proprio di quelle che danno un'idea di lusso. Un lusso però c'era, il rivestimento in Alcantara dei sedili, una première mondiale.

Tutti questi difetti non scoraggiarono gli estimatori. Della Stratos non sono rimasti fondi di magazzino e alla Bertone è ancora vivo il rammarico di non essere riusciti ad approntare una versione davvero stradale della vettura che vinceva tutto.



HI-FI

IL NASTRO È PIÙ VELOCE

Con il nuovo standard di registrazione digitale su nastro DCC si raggiungono le prestazioni del compact disc con un supporto di più facile gestione

La Digital Compact Cassette è finalmente disponibile pure in automobile: la Philips ha infatti annunciato la distribuzione anche in Italia dei primi due modelli di autoradio con riproduttore di DCC. Ma prima di esaminare i due nuovi apparecchi dobbiamo spie-

garvi cos'è la DCC: è il nuovo standard di registrazione su nastro magnetico con tecnica digitale. A oltre trent'anni di distanza dall'invenzione della Compact Cassette, ormai diffusa in ogni angolo del globo e venduta in miliardi di esemplari, la stessa Philips ha creato la nuova versione digitale. Per far entrare sul minuscolo supporto tutte le informazioni binarie del sistema, il segnale musicale in fase di registrazione passa attraverso uno speciale circuito chiamato PASC (Precise Adaptive Sub-band Coding) che lo trasforma in pochi impulsi digitali eliminando quelle informazioni che comunque non potrebbero essere captate dal nostro sistema uditivo. Questi segnali possono essere registrati su di un nastro avente la stessa larghezza di quello ora utilizzato nelle audiocassette. Il fatto non è casuale perché le DCC e le cassette tradizionali hanno il vantaggio di essere compatibili. Quindi anche i comuni nastri preregistrati

o comunque accumulati nel tempo possono essere letti dai nuovi apparecchi in modo da non dover gettare le vecchie incisioni. La registrazione in digitale e le massime prestazioni tecniche sono però raggiungibili solo con i nuovi nastri, anch'essi di dimensioni pressoché identiche agli attuali ma in un contenitore più pratico, in grado di resistere al calore e meglio protetto dalla polvere grazie a un meccanismo automatico di chiusura - molto simile a quello dei floppy disk per computer - che si apre solo all'interno del riproduttore. Caratteristiche quindi ideali per l'uso in automobile e che rendono certamente più maneggevoli le DCC dei compact disc.

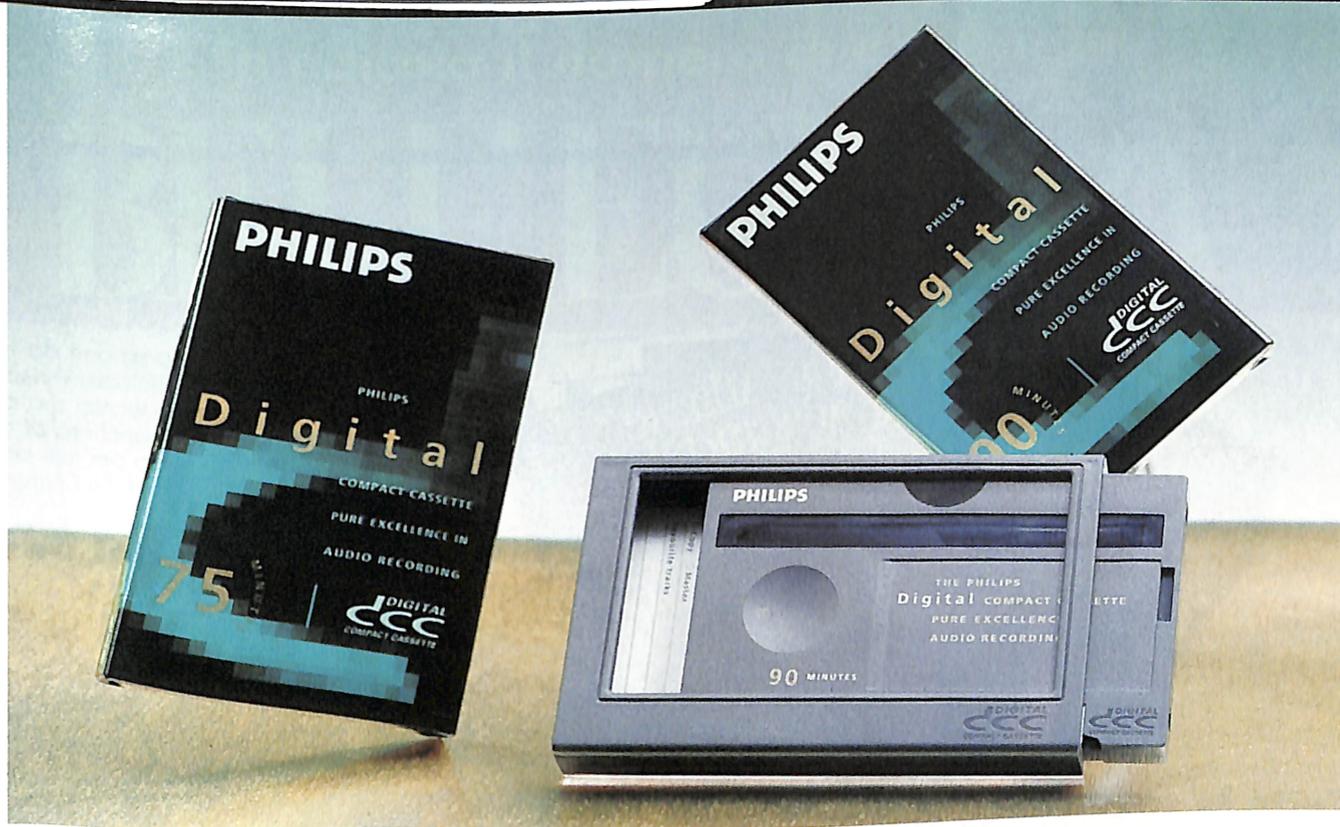
La qualità sonora ottenibile è quasi paragonabile a quella di un CD e nettamente superiore a quella di un registratore convenzionale; soprattutto scompare il fastidioso fruscio di sottofondo. Un ulteriore vantaggio riservato alle DCC preregistrate è la possibilità di memorizzare i titoli dei brani e i nomi degli artisti fino a 255 voci diverse; queste informazioni vengono poi mostrate sul display del riproduttore.

Nelle registrazioni casalinghe per avere la massima qualità sonora bisognerà collegare l'uscita di segnale digitale di un lettore di compact disc all'analogo ingresso di un registratore DCC, senza più pensare a problemi di bias, livelli e compatibilità dei



La Philips DCC 821 è la prima autoradio con riproduttore di DCC disponibile in Italia. Ha la meccanica servoassistita e il decoder RDS con 36 stazioni memorizzabili. Il display ha l'angolo di visione regolabile e doppia colorazione. Potenza di 2 x 30 o 4 x 12 Watt con montaggio in plancia estraibile. Costa due milioni 200 mila lire; il modello DCC 811 senza comandi per un CD changer è in vendita a un milione 900 mila lire circa.





nastri. Il sistema DCC impiega un solo tipo di nastro al cromo di formulazione standard. Dal punto di vista meccanico un riproduttore DCC non ha grosse differenze rispetto a un modello normale: sono stati potenziati i motori di trascinamento per rendere più veloci le operazioni di ricerca di un determinato brano. Assai diversa invece la testina di lettura che passa dalle quattro piste di un'autoradio con autoreverse alle diciotto (nove per lato) dei nuovi riproduttori. Nonostante ogni traccia sia larga solo pochi micron, il sistema DCC è molto meno sensibile alle vibrazioni rispetto a un lettore di compact disc. La testina è fissa per non creare problemi di allineamento con il nastro (azimuth) in modalità autoreverse. Quindi soltanto vantaggi con la nuova cassetta digitale? Purtroppo no. Il principale difetto è il prezzo, non tanto degli apparecchi che con il tempo e la diffusione diverrà più accessibile, quanto del software, ovvero le cassette. I nastri musicali preincisi costano intorno alle 30 mila lire mentre quelli vergini da registrare sugli apparecchi casalinghi oltre 10 mila lire per una cassetta da 60 minuti.

La Digital Compact Cassette diventerà lo standard del futuro? Per ora è impossibile dirlo, anche perché il rivale Mini Disc sembra riscuotere maggiori consensi tra i produttori. Sul fronte DCC sono impe-

La custodia delle Digital Compact Cassette è molto pratica: si apre semplicemente con un dito, un bel vantaggio per l'uso in automobile.

gnate finora (intendiamo con apparecchi realmente in vendita) le sole Philips, Marantz e Panasonic. Certo è che la compatibilità con le audiocassette, che permette la semplice sostituzione di un apparecchio con un altro senza perdere la nastroteca accumulata nel tempo, potrebbe rivelarsi l'arma vincente della DCC.

E ora vediamo le due autoradio



DCC proposte dalla Philips, i modelli DCC 821 e DCC 811 che costano rispettivamente due milioni 200 mila e un milione 900 mila lire circa e si differenziano essenzialmente per la possibilità - nella 821 - di comandare un multiletto di compact disc separato. Entrambe sono montate in plancia estraibile e hanno una potenza di 4 x 12 Watt o 2 x 30 Watt più l'uscita preamplificata a quattro canali. Tutti i tasti sono di tipo elettronico e il caricamento della cassetta è motorizzato e servoassistito. La conversione D/A è svolta con tecnologia Bitstream a 1 bit e sovracampionamento x 256. Per le vecchie cassette ci sono i riduttori di rumore Dolby B e C. La sezione radio memorizza sino a 36 emittenti con Autostore. L'ampio display a otto caratteri mostra i testi delle DCC e il nome delle stazioni radio con RDS, il colore è a scelta, il verde o l'arancio, e l'angolo di visione può essere regolato su tre valori in funzione della posizione di installazione. In collegamento a un telefono cellulare si attiva il silenziamento in caso di chiamate.

Roberto Faggiano

DCC e Compact Cassette sono compatibili tra loro; con il nuovo sistema quindi le vecchie registrazioni non andranno più perdute.



Tutte le strade più belle del Bel Paese

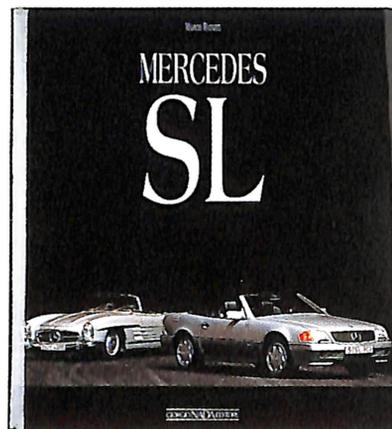
Atlante Stradale d'Italia, Touring Club Italiano (Milano). Tre volumi (Nord, Centro e Sud) per complessive pagine 420, formato cm 25 x 32,7, ogni volume L. 34.000 (L. 27.200 per i soci TCI); i tre volumi in cofanetto con una lente di ingrandimenti luminosa L. 97.000 (L. 77.000 per i soci).

Aggiornata e arricchita (sono stati inseriti per esempio i dati relativi alle province di recente istituzione), l'edizione 1994 dell'Atlante Stradale al 200.000 del Touring Club Italiano è ormai diventata un classico del suo genere. Oltre 400 pagine di cartografia con le reti stradali, autostradali e ferroviarie; la segnalazione delle località di interesse turistico e delle strade con vista panoramica, dei parchi, delle riserve e delle aree protette; il richiamo a castelli o rovine isolate; aeroporti, fari, valichi, traghetti, dogane; quote altimetriche e pendenza delle salite; piante di approccio ai grandi centri urbani; l'elenco di tutti i comuni italiani con la distanza rispetto al capoluogo di provincia; l'indice dei nomi di tutti i toponimi riportati compresi fiumi, monti e isole. Il volume dedicato al Nord è composto da 168 pagine di cui 112 di cartografia; 132 quelle dedicate al Centro (100 di cartografia) mentre il Sud è illustrato da 120 pagine di cui 96 di cartografia.

Quarant'anni di SL: tecnica e curiosità

Mercedes SL di Marco Batazzi, Giorgio Nada Editore (Vimodrone, Milano). Pagine 160, formato cm 23,8 x 27, illustrazioni in bianco/nero e a colori, rilegato con sovraccoperta, L. 90.000.

La vettura che segnò il ritorno della Mercedes alle gare dopo la seconda guerra mondiale entrò fin dal suo esordio nella storia dell'automobile. Derivata dalla macchina da corsa, la 300 SL "ali di gabbiano" occupa ancora un posto di riguardo nel cuore di molti estimatori. Un fascino che caratterizzò anche la carriera della sua diretta derivata, quella roadster che fu la progenitrice di una fortunata e longeva famiglia. Seguirono infatti la 190 SL, riuscito tentativo di offrire una



sportiva con motore sotto i due litri e, negli anni Sessanta, la famosissima 230 SL, meglio ricordata come "Pagoda" per la caratteristica forma del suo tettuccio rigido. Per giungere ai giorni nostri nei quali la 500 e la 600 SL rappresentano la summa dei desiderata che si possano nutrire in campo automobilistico. Un viaggio attraverso quarant'anni di storia della Casa tedesca, percorsi

dall'autore con passione da intenditore e precisione da maniaco: il risultato è un libro, ricco di dati tecnici ma anche di curiosità, che non mancherà di diventare un punto di riferimento per tutti coloro che susbiscono il fascino delle Mercedes SL.

I segreti del nostro pianeta e degli altri



Vedere e conoscere la terra e Vedere e conoscere l'universo, Editoriale Giorgio Mondadori (Milano). Pagine 64, formato cm 25,4 x 30,5, illustrazioni a colori, rilegato, L. 28.000.

Fedele al principio che un'illustrazione "spiegata" è più comprensibile di mille parole, la collana "Vedere per conoscere" si arricchisce di due volumi dedicati al pianeta sul quale viviamo e all'universo astrologico. Oltre duecento fotografie e disegni coloratissimi per raccontare con semplicità e precisione la struttura e le caratteristiche della Terra dalla sua formazione a oggi, con tanto di grotte e vulcani, fiumi e mari, atmosfera e condizioni climatiche. "Vedere e conoscere l'universo" ci accompagna invece tra buchi neri e galassie, quasar e nebulose, stelle e pianeti.



È in edicola il numero di ottobre di

BELL'EUROPA



I grandi servizi:

Austria: a Vienna, gli splendori della Palazzina della Secessione.
Bulgaria: il monastero di Rila, una luce sui Balcani.
Francia: in Corsica, nel mare più bello tra le isole di Lavezzi.
Svizzera: Morcote, un borgo antico sul lago di Lugano.
Danimarca: tra le dune sabbiose dello Jutland, deserto del Nord.
Germania: il castello di Linderhof, rifugio di re Ludwig.
Francia: sul Pont du Gard, testimonianza romana in Linguadoca.
Austria: la Gail Tal, dove il tempo si è fermato a mille anni fa.

Le rubriche:

Lione da vivere: la grande capitale della buona cucina.
Lo sherry: visita alle cantine di Jerez de la Frontera.
Viaggio romantico: in Svizzera, lungo la Valle del Rodano.
Gli appuntamenti dell'arte: grandi mostre a Londra.
Per i giovani: vacanze fuori stagione sulle isole greche.
Collezionismo: i samovar, piccoli capolavori dalla Russia.
Le buone soste: in Irlanda, l'albergo di Agatha Christie.
I grandi viaggiatori: con Heine i misteri di Germania.

Bloc-Notes di A.M.

a cura di Paola Tucci

A Vercelli, Parma o Verona alla ricerca dei sapori più veri

Angiulli, via Sandigliano 112, Candelo (Vercelli), tel. 015/2538998. Chiuso lunedì e in agosto. Parcheggio. Prenotazione obbligatoria. Angelo Angiulli ha una grande passione per la cucina e dopo aver imparato la tecnica presso ristoranti italiani, francesi e tedeschi ha aperto nel 1987 questo locale per "l'esigenza di esprimere", afferma, "la mia cultura culinaria

al di là di correnti come la nouvelle cuisine, la misteriosa cucina tipica, quella francese, l'internazionale...". Come si esprime allora Angelo Angiulli? Fa una cucina d'impronta mediterranea privilegiando pesce fresco, prodotti stagionali, esaltando, e non

Tappeti persiani, mobili antichi, litografie, posate d'argento su tovaglie di lino bianco: ecco il look di Angiulli, a Candelo.

coprendo con salse, i sapori delle materie prime con cui lavora. In casa si fanno pane, paste fresche e ripiene, qualche salame, verdure sott'olio. Si coltivano erbe aromatiche e si recuperano per le ricette materiali inconsueti, per esempio i fegatini del pesce e le erbe selvatiche. Candelo è a soli 4 km da Biella: chi viene da Milano deve uscire al casello di Carisio, da Torino a Santhià. Entrando da Angiulli vi sentirete come in una bella e confortevole casa: architettura dei nostri tempi, linee e rigorosa abbinata al calore dei tappeti persiani, dei mobili antichi, del bianco pianoforte nell'angolo, delle litografie d'autore alle pareti, all'eleganza delle tovaglie di lino bianco e delle posate d'argento. Della "linea Angiulli": soufflé di

olive nere fresche e dolci con salsa al pecorino stagionato e sformatino di ravizzone selvatici gratinato, per cominciare. Quindi ravioloni di caprino al burro e salvia con tartufo, pappardelle integrali con gamberoni di Sicilia e zucchini in fiore, minestra di fave e cavatelli. Citiamo tra i secondi, l'originale Sammarzano ripieno di crostacei e gratinato, le lumache terrestri in umido piccante all'origano selvatico e la rotolina di piccione brasata. Delicati dolci alla frutta: strüdel di fichi freschi con il loro caramello, scorze di agrumi candite con sorbetto di passion-fruits, millefoglie alla crema di castagne fresche. Ampia ed esauriente la cantina di vini nazionali e francesi. Menu degustazione, 70 mila lire.

Colombara Volner, via San Vito 14, Legnago (Verona), tel. 0442/26200. Chiuso lunedì sera e martedì. Ferie: agosto e dall'1 al 15 gennaio. Parcheggio. Prenotazione obbligatoria. L'Adige scorre a poche centinaia di metri da questa corte di campagna ristrutturata che fu 800 anni fa dimora di una nobile famiglia austriaca, di cui ancora conserva il nome, e poi piccolo convento. Decaduta, fu recuperata e ristrutturata nel 1989 dagli attuali proprietari, Raffaello Brentano e Davide Pesarin ("fatti e opere svolti nel tempo sono da ricordare e da fermare per non dimenticare chi siamo stati e da dove proveniamo", è il loro credo) per adibirla a ristorante e per far partecipe di questo recupero di civiltà agricola tutti coloro che varcano la soglia del locale. La cucina è lodevole: Brentano è abile e sensibile cuoco, Pesarin ha un laboratorio di pasticceria a Legnago. Il menu si divide tra un tipo di cucina che trae ispirazione dai piatti poveri della bassa Veronese e da altri scaturiti dalla fantasia dello chef. Per esempio, pancetta farcita di gamberi e bru-

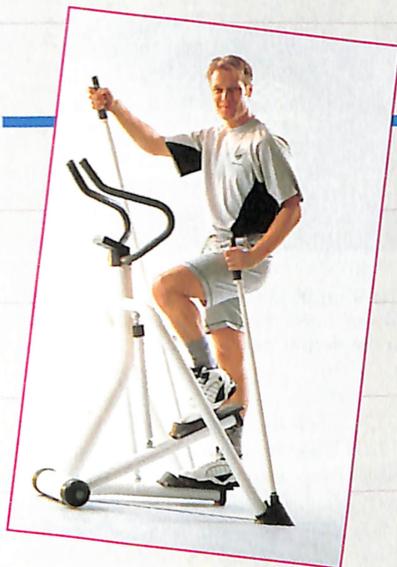


Colombara Volner, una vecchia corte trasformata in ristorante. Sotto, la sala.

scandoli, crema di erbe con fricassea di rane, anelli di semolino con fagiolini e luccio, tagliatelle con tinca e verdure, ravioli di pesce gatto con ragù di asparagi e ancora pesce gatto, consueto nella zona, sfilettato e accompagnato con salsa di peperoni e porri fritti come secondo. Ottimo il dorso di coniglio in crema alle erbe selvatiche, invitanti la lombatina d'agnello all'aspetto dei lamponi e la sella di maiale in crosta aromatica. Lunga ed entusiasmante la carta dei dessert tra cui: ravioli al cioccolato con salsa di menta, sformato di mele con salsa alla cannella, torta fregolotta con zabaione all'aceto balsamico, mousse di pistacchio e gianduia. Buona la carta dei vini. Prezzo medio, 60 mila lire. **Parizzi**, via della Repubblica 71, Parma, tel. 0521/285952. Chiuso domenica sera e lunedì. Ferie dal 20 luglio al 20 agosto. Non c'è parcheggio. Consigliabile prenotare. È uno dei ristoranti meglio frequentati della città. Servizio garbato e gentile, arredamento elegante e sempre quell'ambiente caldo e accogliente che lo contraddistingue sin dall'apertura nel lontano 1958. Merito della sapiente e serena gestione di Ugo e Lella Parizzi, cordiali e discreti, e di uno staff di cucina di tutto rispetto del quale è entrato a far parte anche il giovane figlio Marco. Il menu stagionale, stampato ogni giorno, dichiara il grande rispetto per i piatti tradizionali della cucina parmigiana anche se talvolta non mancano le eccezioni con qualche introduzione di piatti nuovi. Ma vi citeremo i più classici dove la qualità del Parizzi si riconosce meglio: ravioli di fagiolo al burro tartufato, tortelli d'erbetta alla parmigiana, anolini in brodo, pappardelle ai porcini, stracotto di manzo alla parmigiana, agnello al forno. Dolci perfetti che raggiungono la massima espressione in quelli al cucchiaino. Cantina ampia e ben studiata con oltre 450 etichette. Prezzo medio: 60/70 mila lire.

Giocare con le Ferrari

È divertente ma anche utile per aumentare concentrazione e memoria il "Memory" della Ravensburger che si gioca da trent'anni in tutto il mondo. L'ultima versione si chiama "Memory Ferrari" ed è interamente dedicata alla storia e ai modelli più significativi della gloriosa Casa di Maranello. Come sempre e forse di più, si appassioneranno a questo "Memory" ragazzi e adulti impegnati a scoprire a turno la gemella della carta sulla quale è raffigurato uno dei 35 "prodotti" Ferrari. Nella guida alle spiegazioni del gioco, che ha regole molto semplici, anche le foto delle carte con relative, esaurienti didascalie. In vendita nei negozi di giochi e giocattoli a un prezzo compreso tra le 18 e le 22 mila lire.



Scalate casalinghe

Se manca il tempo per frequentare palestra o piscina si può ricorrere al Tristepper 700. Costruito in Finlandia dalla Tunturi, è una specie di bicicletta per allenare gambe e, grazie a un sistema di bracci laterali brevettato, anche la parte superiore del corpo con la simulazione del movimento di scalata. È adatto a tutti perché, cambiando il ritmo e regolando l'intensità della resistenza, si può passare da un allenamento leggero per sciogliere e tonificare la muscolatura a uno più impegnativo per svilupparla. Sul manubrio è fissato un pannello elettronico per controllare i progressi. Tristepper costa 795 mila lire (Iva esclusa) ed è importato da Eve, via Scarlatti 30, 20124 Milano, tel. 02/6691715.

Eleganza anche nella scrittura

L'eleganza e la classe si rivelano discretamente anche dalla scelta di una penna. Dalla collezione Parker, due penne d'argento massiccio con motivo di felci sapientemente inciso in profondità. Nella versione classica stilografica con pennino d'oro per esaltare la propria calligrafia oppure in quella a sfera: leggera, moderna, scorrevole, consente una calligrafia nitida e precisa. Il pregio delle Parker Sonnet è avvalorato da una garanzia illimitata per qualsiasi difetto di fabbricazione. In vendita nelle migliori cartolerie e nei negozi specializzati. La stilografica costa 600 mila lire, la penna a sfera 400 mila.



Come Marlon Brando

Per chi non ama le moto da città e sogna di cavalcare una Harley Davidson come a suo tempo il giovane Marlon Brando, ecco gli stivaletti adatti, ispirati proprio alla moda delle classiche moto custom cruiser. Prodotti da Alpinestars, un marchio che corre da trent'anni insieme con la storia del motociclismo, offrono garanzie di alta qualità e di comfort: morbida tomaia con caratteristica lavorazione a pelle di serpente. Borchie. Forma anatomica del piede, sottopiede di pelle. Soltanto neri, per un look supersportivo. Il modello Attitude costa 246 mila lire presso i rivenditori di abbigliamento per motociclisti. Per informazioni, Alpinestars, via De Gasperi 54, 31010 Coste di Maser (TV), tel. 0423/923143.



Gli appuntamenti di ottobre

• Con le ultime prove in Francia, l'1 e il 2 ottobre a Le Mans e il 29 e 30 ad Albi, si concluderà il trofeo "Pasha de Cartier", patrocinato dalla famosa Maison parigina (orologi, profumi, penne come quelle, appunto, dell'esclusiva linea Pasha) a sostegno delle auto da corsa del costruttore francese Venturi. Si tratta di una competizione elitaria che ha esordito ai primi di marzo. Protagonisti trenta uomini d'affari di ogni parte del mondo che si sono dati appuntamento su grandi circuiti automobilistici europei al volante del bolide Venturi di loro proprietà, spinti dalla passione per le auto e le competizioni. La consegna del trofeo avverrà presso la fondazione Cartier in Boulevard Raspail a Parigi. Per informazioni, Ufficio Stampa Cartier, tel. 02/3026281.

• Gli appassionati di golf e titolari di Carta Oro e American Express hanno animato un vivacissimo torneo con gare che si sono svolte in aprile, giugno e settembre nei migliori circoli d'Italia. Quest'anno sono entrati nell'organizzazione come co-sponsor del torneo, ancora più ricco di premi, la Lexus Italia del gruppo automobilistico Toyota e la catena alberghiera Ottaviani Hotel. I vincitori del primo premio saranno chiamati dal 17 al 19 ottobre a partecipare all'ultima Golf Clinic presso il Golf Club Marco Simone di Roma per la contesa di un ulteriore premio. Per informazioni, Anasca, tel. 06/6794360.

• Quasi in contemporanea con la grande esposizione inaugurata il 22 settembre "Torino 1902. Le arti decorative internazionali del nuovo secolo", si aprirà a metà ottobre presso il Museo dell'Automobile di Torino (Corso Unità d'Italia 40,



Una Venturi al trofeo "Pasha de Cartier" (sopra). Sotto, la Lexus, sponsor del torneo di golf per titolari di carta Amex.

10126 Torino, tel. 011/677666, fax 011/697148) la mostra "Gli Automobili", (genere maschile, così si dissero al loro nascere) completamente e approfondimento del discorso di un'altra mostra parallela allestita presso la Mole Antonelliana che s'intitola "Sogno della città industriale: Torino tra i due secoli". La mostra al "Biscaretti" ospita una quindicina tra vetture e telai d'automobili costruite a Torino nei primi quindici anni del '900 insieme con i loro ingrandimenti fotografici e i testi esplicativi; alcune carrozzerie (Rothschild, Locati & Viarengo, Garavini), un'auto elettrica, la Stae, le primissime Fiat, una moto Rosselli 1902 e molte altre "intuizioni" felici di fabbricanti e carrozzieri dell'epoca ormai dimenticati. La mostra resterà aperta sino a metà dicembre (tutti i giorni, escluso il lunedì, dalle 10 alle 18,30). Tariffa ridotta per chi è già in possesso del biglietto per una delle altre mostre programmate.

• A Pomona (un'ora di auto a est di Los Angeles) dal 27 al 30 ottobre si svolgerà l'ultima prova della National Hot Road Association, la più importante gara dell'anno in California, all'insegna di un grande batticuore perché una F1 impiega meno di 10 secondi, con partenza da fermo, per percorrere 400 metri, con una velocità di uscita di circa 480 km/h; un Top-Fuel con oltre 2500 cavalli meno di cinque secondi. Per assistervi ci si può rivolgere alla Gastaldi Tour (tel. 0541/963468), che organizza il viaggio con partenza da Milano il 25 ottobre e ritorno il primo novembre. Il pacchetto costa due milioni 390 mila lire e comprende viaggio aereo, pernottamenti all'Hilton Hotel, auto a noleggio e biglietti per i box per due giornate.

I segreti dei rally

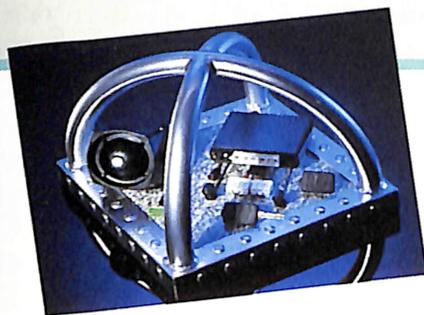
"Rally Technic" è un home-video che spia i particolari che fanno vincere o perdere a un pilota una gara di rally. Cinquanta minuti selezionati da più di 80 ore di riprese al Mondiale rally, per svelare tecniche, trucchi e segreti dei rally grazie all'impiego dell'elettronica, della computer grafica e degli effetti speciali. Da vedere, se non altro per la perfetta e completa analisi tecnica del tutto inedita in questo settore. Le videocassette Mondocorse sono in vendita a 29.900 lire in tutti i negozi specializzati. Per informazioni: Cinehollywood, via Reguzzoni 15, 20125 Milano, tel. 02/66104935



Per la donna di classe

Con la classe e l'eleganza di sempre Louis Vuitton propone lo zaino "Gobelin" in cuir Epi (vari colori) disegnato per poter riporre e proteggere comodamente gli oggetti utili e inutili che ogni donna ama portare con sé. Per la sua linea raffinata e stilizzata è un "sac à dos" da indossare non soltanto in viaggio o nei week-end ma anche nelle centralissime vie cittadine. Accessorio complementare (a sinistra nella foto), il portafoglio con comparto per carte di credito e portamonete. In vendita soltanto nei negozi Louis Vuitton.





Antifurto a doppia protezione

Il "Best product of the year 1994" nel settore antifurto-allarmi è stato assegnato dalla stampa europea specializzata al GT51, modello di punta della Getronic ora sul mercato anche in versione più sofisticata per raddoppiare la sicurezza dell'auto. Il GT51-S mantiene le caratteristiche del modello precedente: modularità, protezione dell'abitacolo, sirena autoalimentata, radiocomando portachiavi (o "testa chiave" a richiesta). In più però è dotato di un blocco motore doppio da collocare sul motorino d'avviamento e sulla pompa del carburante. Costa 666 mila lire (Iva esclusa).

Dove trovare il Gpl

Sono più di 1600 i distributori situati lungo le nostre reti stradali e autostradali da nord a sud che riforniscono le auto di gas propano liquido, un carburante che strizza l'occhio al risparmio e alla protezione dell'ambiente. Ma dove trovarli senza perdere tempo in ricerche inutili? Consultando la guida "L'Italia a tutto gas" edizione '94/'95 che riporta indirizzi e numeri di telefono di tutti i distributori di Gpl evidenziando sulle carte stradali le località dove rifornirsi. Pubblicata dalla Euro Geo Grafiche Mencattini (Arezzo, tel. 0575/900010), costa 14 mila lire ed è in vendita presso le stazioni di servizio Gpl e le officine di impianti gasauto. Con la stessa formulazione è uscita di recente anche l'edizione europea al prezzo di 15 mila lire.

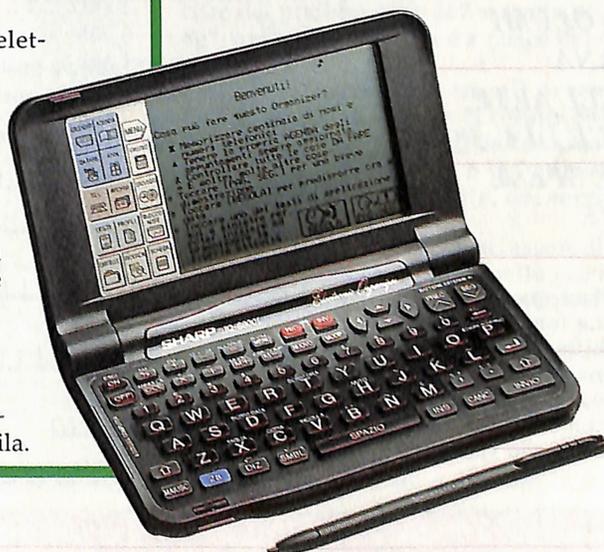


Ideale contro il freddo

Se la vacanza ha per destinazione un paese nordico o se la stagione non è più quella calda, ecco il sacco-piuma superleggero della Salpi. Quello che vedete nella foto è il Grizzly a "mumma", così chiamato perché permette di ripararsi totalmente. È imbottito con piumino vergine d'anatra e foderato di nylon. Pesa solo 900 grammi, ha un potere termico sino a -10 °C e dimensioni di 220 x 70 centimetri (195 mila lire). Stesso colore e uguale materiale per il confortevole gilet Polo con due tasche esterne e una interna che può contenerlo come custodia. In vendita a 140 mila lire.

L'efficienza di una segretaria privata

Come un'efficientissima segretaria, l'agenda elettronica è molto utile per organizzare il proprio lavoro di ogni giorno e per gestire gli impegni personali. Tra quelle in commercio, vi proponiamo "Pen Top IQ 8900" della Sharp, di dimensioni quasi tascabili, che utilizza la penna incorporata come un mouse. Le sue funzioni: bloc-notes per scrivere e disegnare con la penna; produzione di documenti formato lettera con caratteri differenti; tre rubriche telefoniche e tre archivi personalizzabili; agenda con allarme e calendario (trimestrale, mensile, settimanale con il grafico degli impegni della settimana e giornalieri); memorandum dettagliato degli impegni; anniversari; orologio mondiale e locale; calcolatrice. In vendita a L. 990 mila.



COME SCOPRIRE L'ARTE E SPIEGARLA AI PROPRI FIGLI ... COME SCOPRIRE L'ARTE E SPIEGARLA AI PROPRI GENITORI ...

UNA COLLANA
DI STRAORDINARI LIBRI
ILLUSTRATI DESTINATI
AI GIOVANI E ALLE FAMIGLIE

I MAESTRI DELL'ARTE



L. 29.000



L. 29.000

Volumi di grande formato cm. 27 x 36, 200 illustrazioni a colori, copertina cartonata.

- Saper guardare una scultura o un quadro • Capire un'opera d'arte • Conoscere l'artista e il suo ambiente • Apprezzare le sue opere e quelle dei maestri del suo tempo.

**PER I NOSTRI LETTORI
UN'ECCEZIONALE
OFFERTA DI LANCIO**

**I PRIMI DUE VOLUMI
DELLA COLLANA
I MAESTRI DELL'ARTE
L.45.000 INVECE DI L. 58.000
COMPRESSE LE SPESE
DI SPEDIZIONE**

Per riceverli compilare questa cedola, ritagliarla o farne una fotocopia e spedirla in busta chiusa a: Giorgio Mondadori & Associati - Direzione Commerciale - Via A. Ponti, 10 - 20143 Milano. Gli ordini con carta di credito possono essere inviati anche via fax al n. 02/89125900.

Sì, aderisco alla vostra offerta e vi prego inviarmi i 2 volumi:

LEONARDO DA VINCI - GLI IMPRESSIONISTI (2 volumi) L. 45.000

invio l'importo con:

- 1 assegno bancario allegato
N. Banca
- 2 versamento(*) sul c/c postale n.21496203 di cui allego ricevuta
(*) indicare sul retro la causale
- 3 carta di credito: BankAmericard American Express CartaSi Diners
N. [] scadenza []

intestato a:
GIORGIO MONDADORI
& ASSOCIATI

_____ cognome _____ nome _____
_____ via o piazza _____ n. civico _____
_____ c.a.p. _____ città _____ prov. _____
_____ tel. _____ data _____ firma _____