

QUATTORRUOTE

ANNO I - N. 1 - FEBBRAIO 1956



L. 300

EDITORIALE DOMUS



...una gita deliziosa

con Superthermoplaid



MILANO - VIA PIRELLI, 18

QUATTORRUOTE

rivista mensile

Direttore responsabile:

GIANNI MAZZOCCHI

Redattore capo:

ANTONIO BANDINI BUTI

Redattore tecnico

GIANCENZO MADARO

Direzione, redazione e pubblicità:

Milano, via Monte di Pietà 15, telefoni 870.741-2-3-4



SOMMARIO

Presentazione	pag. 1
L'OSSERVATORE - Che cosa bolle in pentola?	» 2
Le nostre prove su strada	» 5
G. C. MADARO - Prove su strada della Fiat « 600 »	» 6
A. BONENTI - Che cosa ha portato di nuovo il 1955?	» 14
Le Miss America	» 20
T. MAIORINO - La circolazione in città: un'automobile ogni metro quadrato	» 22
C. BIFFI - Non bisogna correre	» 26
C. R. - Impariamo da queste cifre ad essere prudenti.	» 27
D. GUERRIERI - Ha ragione chi non perde la calma	» 32
F. MOSCARINI - Guidare d'inverno	» 34
F. BERUTTI - Quando i film hanno per protagonista l'automobile	» 40
B. BOLIS - Abbiamo fame di strade. Al Sestriere si è discusso sulla viabilità invernale	» 49
Bruxelles apertura di stagione	» 50
La « 600 Multipla »	» 52
Occhio a questi punti critici della Via Emilia!	» 54
P. CELLI - La Riviera Ligure	» 56
v. f. - Il paraurti	» 62
La Bugatti F. 1	» 64
F. BERNABO' - Tiriamo il respiro dopo l'anno burrascoso	» 65
Gare, campioni, macchine	» 67
Il posteggio del buonumore	» 70
A. PORRO - Il monopattino di Alberto Sordi costa 4 milioni	» 72
a. b. - Avremo anche in Italia il parcheggio a contatore?	» 76
C. BIANCHI - Il mercato dell'automobile usata	» 77
I prezzi delle macchine	» 78

In copertina: La berlina «Giulietta» dell'Alfa Romeo

Prezzo di un fascicolo L. 300 - Abbonamento per un anno (12 fascicoli) L. 3.300. Versamenti sul c. c. p. n. 3/15690 - Spedizione in abbonamento postale, gruppo III - Registr. Tribunale di Milano n. 3770 del 6/6/55 - Stampa I.G.D.A. Novara - Distribuzione A. & G. Marco - Proprietà EDITORIALE DOMUS S. p. A. Milano - Printed in Italy

Allegato a Quattroruote n°655 - Maggio 2010
(Ristampa di Quattroruote n.1 - Febbraio 1956)

Rozzano, Maggio 2010

Stampatore: Grafiche Mazzucchelli - Seriate (BG)

Editoriale Domus S.p.A. - Via Gianni Mazzocchi, 1/3 - 20089 Rozzano (MI)

Direttore responsabile: Mauro Tedeschi

Registrazione del Tribunale di Milano n°3770 del 06/06/1955

© Copyright 2010 Editoriale Domus S.p.A. - Rozzano (MI)

Tutti i diritti sono riservati. Nessuna parte dell'opera può essere riprodotta o trasmessa in qualsiasi forma o mezzo, sia elettronico, meccanico, fotografico o altro, senza il preventivo consenso scritto da parte del proprietario del copyright.



Perchè una nuova rivista automobilistica? Non ci sono già molte pubblicazioni automobilistiche, sia tecniche che sportive? Sì, infatti, ce ne sono parecchie ed anche buone, ma noi non vogliamo fare una rivista con poche centinaia di copie per i tecnici o con poche migliaia per gli sportivi. Noi vogliamo che «Quattroruote» sia *anche* tecnica e sportiva, ma soprattutto sia una rivista utile per il milione di automobilisti in circolazione e per i milioni di automobilisti «in pectore».

Noi vogliamo bene indirizzare la passione degli automobilisti, in modo che essi traggano dalle vetture le maggiori soddisfazioni con il minimo di spesa e di rischi.

L'automobile è uscita dal periodo eroico, sportivo e pionieristico: l'automobile è un mezzo che deve e può rendere la vita quotidiana di tutti più facile e più serena, sia nel lavoro che nel riposo.

L'automobile non deve più considerarsi un mezzo agonistico o un oggetto di esibizione; sta per tramontare l'epoca in cui gli uomini si dividevano in quelli che hanno e quelli che non hanno l'automobile.

Tutti, fra pochi anni, avranno l'automobile, ed avere l'automobile è una grande gioia e una grande comodità anche se la vettura è piccola e modesta. Anzi, diremmo che qualche volta la vettura piccola e modesta serve meglio senza dare batticuori per un parafango ammaccato o per sosta incustodita.

Ma, per arrivare a questa «liberazione», per arrivare a che la macchina sia la nostra schiava e non la nostra padrona, c'è ancora un po' di strada da fare.

«Quattroruote» vuole aiutarvi a scegliere la macchina adatta alle vostre reali esigenze e, per questo, le nostre prove su strada saranno sincere e severe e voi — prima di comperare un'automobile — saprete veramente tutto sulla vettura che sarà vostra.

«Quattroruote» vuole poi aiutarvi ad adoperare l'automobile con cura, con *prudenza e cortesia*, in economia e con tranquillità.

«Quattroruote» si basa economicamente sulle sue 100.000 copie iniziali — che ci auguriamo cresceranno — e, se anche dedicherà qualche pagina ad avvisi, nessuna interferenza ci sarà mai fra la pubblicità e la redazione, che sarà libera e disinteressata nei giudizi e nei consigli che verranno sempre formulati con la più completa obiettività nell'interesse dei lettori.

«Quattroruote» vuole essere dunque una rivista unicamente *al servizio* degli automobilisti. Sarete voi, scrivendoci e comprando anche i prossimi numeri, che ci direte se siamo sulla strada giusta.

«Quattroruote» vi dimostrerà che si fa presto in automobile anche e soprattutto se si circola *con prudenza*, che la conoscenza pronta e sicura delle regole di circolazione è più importante del buon uso del cambio, che i pericoli crescono con il cubo della velocità, che la velocità massima e di punta non influisce molto sulla velocità media di viaggio, e che gli italiani, infine, saranno buoni automobilisti quando si faranno agli incroci, stando al volante, gli stessi complimenti che si fanno ora quando debbono varcare una soglia.

CHE COSA BOLLE IN PENTOLA?

Notizie e anticipazioni sulla produzione automobilistica

ALFA ROMEO

Nessuna novità di particolare importanza nell'immediato futuro della produzione Alfa Romeo. Ufficialmente ammessa, dallo stesso direttore generale ing. Quaroni, la presentazione entro primavera della « Sportiva », una due litri, derivata dalla « 1900 Super Sprint », destinata ad una clientela sportiva che intenda prendere parte alle competizioni delle vetture di serie di Gran Turismo.

Su telaio abbassato ed alleggerito verrà posta una carrozzeria realizzata da Bertone.

La versione di lusso della « 1900 Super », la « Primavera », presentata all'ultimo Salone di Londra ed il cui prezzo di listino è stato fissato in 2 milioni 590 mila lire, è già entrata nel ciclo di produzione della Casa milanese: le prime consegne sono avvenute nel mese di gennaio. Com'è noto la « Primavera » è carrozzata berlina quattro luci due porte sul tipo della « 1900 Gran Luce » Fiat.

Sempre stando alle ammissioni ufficiali, è prevista, per l'estate prossima, l'entrata anche nel mercato nazionale della 2 posti aperta « Giulietta Sprint » attualmente riservata all'esportazione oltre l'Atlantico. Sappiamo che di questa macchina, che ha raccolto largo successo all'estero, ne è stata impostata una prima serie di 2000 esemplari. Il prezzo in Italia della « Giulietta Sprint » spyder, non ancora ufficialmente ammesso, oscillerà intorno a 1.700.000 lire.

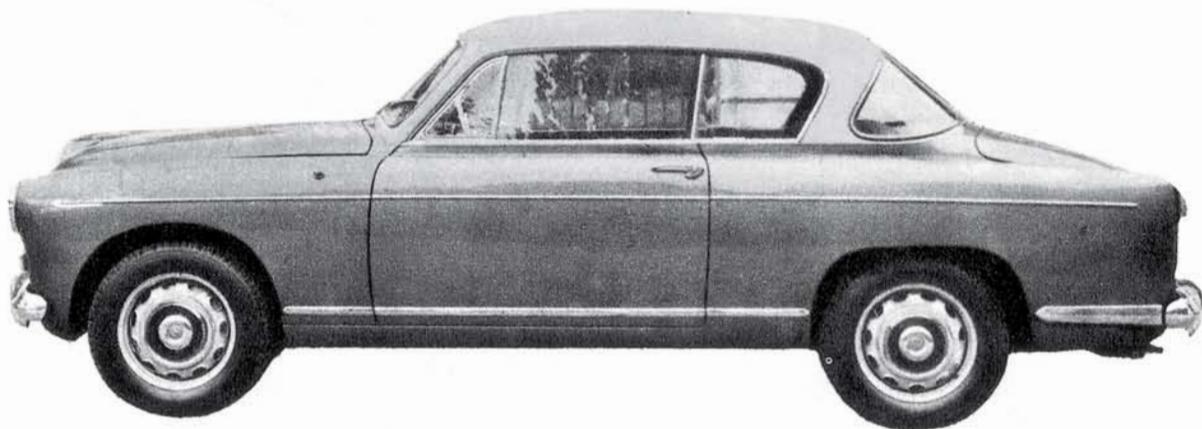
Per la « Giulietta » di serie permane il notevole contrasto fra la limitata produzione (una quindicina al giorno) e la forte richiesta, cosicché oggi è necessario attendere circa un anno e mezzo prima di ritirare questa macchina. La pazienza dei prenotatori è messa alla prova, tanto che alcuni temono di dover ritirare fra qualche anno « nuova » una macchina tecnicamente superata.

Per le indiscrezioni... ufficiose dobbiamo registrare la prossima presentazione di una grossa vettura di Gran Turismo della cilindrata di circa tre litri; costruita secondo la solita tradizione Alfa Romeo, essa è destinata a sostituire l'ormai non più prodotta « 2500 ».

FIAT

Si pensa che la marca italiana rappresentante la maggioranza della produzione automobilistica nazionale abbia a registrare il maggior numero di novità per un futuro più o meno immediato.

Incominciamo dalla piccola e tanto attesa « superutilitaria » 400 che la grande Casa torinese costruirà in collaborazione, a mezzo di società appositamente costituita, con la Bianchi e la Pirelli. Pare anzi, stando alle ultime indiscrezioni, che su questo modello si concentreranno i maggiori sforzi perché la « superutilitaria » possa essere presentata uffi-



Alfa Romeo 1900 Super « Primavera ».



Come ci immaginiamo la « 400 » normale.

cialmente entro l'anno. Si dice anzi che il primitivo programma, secondo il quale la costruzione della « 400 » sarebbe stata completamente affidata al nascente stabilimento di Desio (centro industriale a 16 chilometri da Milano) sia stato modificato in questo senso: la produzione in grande serie (circa 600 vetture al giorno) avverrebbe a Torino, mentre a Desio sarebbe riservata la produzione di una versione speciale della « 400 », con carrozzeria più rifinita anche nei particolari e motore erogante maggiore potenza, da vendersi naturalmente a un prezzo superiore.

La fisionomia tecnica della « superutilitaria » sarebbe la seguente. Per quanto riguarda il gruppo motore e gli organi di trasmissione, essa si avverrebbe di uno dei tanti prototipi realizzati a suo tempo dalla Fiat durante lo studio della « 600 »; motore di circa 400 cc. raffreddato ad aria, a circolazione forzata, e della potenza di una quindicina di CV; molto probabile, la trazione anteriore.

La vettura avrà l'aspetto di una berlina 2-3 posti (sedile unico a panchina) dalla linea moder-

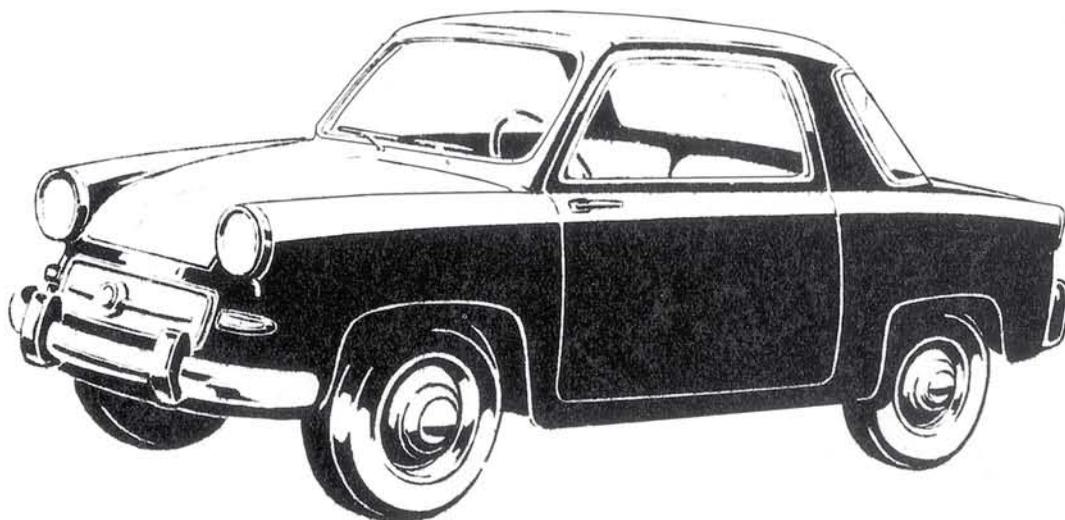
na, che potrebbe anche considerarsi un connubio fra le linee della Topolino « C » trasformabile e quelle della « 600 ».

Le sue prestazioni fondamentali saranno le seguenti: velocità massima 85 km/h, consumo 4 litri per 100 km, che è quanto dire percorso di 25 km con un litro di benzina.

Il prezzo, in virtù della sua produzione in grande serie, dovrebbe mantenersi basso e allettante: sulle 400 mila lire per la edizione normale è sul mezzo milione per la edizione di lusso.

Passando al modello « 600 », possiamo sin d'ora anticipare che alla berlina due porte e alla « multipla » 6 posti, descritta in altra parte di questo fascicolo, si affiancheranno entro l'anno altre edizioni derivate: ad esempio una versione della berlina con tetto apribile, una versione sportiva (del tipo Turismo Veloce) probabilmente a due posti e dalla linea sostanzialmente migliorata rispetto alla edizione normale.

Inoltre al prossimo Salone di Ginevra od al massimo a quello di Torino, verrà presentata la secon-



Come ci immaginiamo la « 400 » fuori serie.

CHE COSA BOLLE IN PENTOLA?

da serie della « Nuova 1100 », le cui caratteristiche essenziali saranno: organi meccanici lievemente modificati e un certo aumento della potenza del motore; potenza portata ad oltre 40 CV; modifiche alla carburazione ed all'impianto di frenatura. La carrozzeria sarà praticamente, salvo qualche modifica di lieve entità, quella dell'attuale berlina « T.V. ». Verrà però adottata una nuova gamma di colori, dalla tonalità più moderna e vivace. Il prezzo si aggirerà fra un milione di lire e 1.100.000 lire.

A sua volta, la versione « T.V. » verrà sostituita da una 1300 cc. dalle prestazioni particolarmente brillanti.

Di attuazione non immediata, o per lo meno prevedibile novità del 1957, sarà la « 1600 », la vettura destinata a sostituire gli attuali modelli « 1400 » e « 1900 ». Con questa macchina, la Fiat vorrà dare una sua moderna interpretazione della vettura media europea. Il motore avrà una potenza di 58-60 CV e di una cilindrata di circa 1600 cc. Sarà capace di raggiungere una velocità dell'ordine di 145 km/h e consumerà circa 10 litri per 100 km.

E' probabile che in questa macchina l'automobilista troverà non pochi particolari d'un certo interesse: alludiamo all'autostarter e alla frizione automatica.

La Fiat « 1600 » verrà costruita con due tipi di carrozzeria, berlina e berlina di lusso, in entrambi i casi però la sua linea seguirà i seguenti punti: bassa e larga con ampia finestratura.

Per il Gran Turismo, verrà creata una due litri e mezzo, che ricalcherà grosso modo la fisionomia meccanica ed estetica della ormai non più prodotta « 8 V ».

LANCIA

Incominciando dalle piccole cilindrata, accenneremo al progetto, la cui realizzazione sfugge a qualsiasi previsione concreta, di una tre quarti di litro, o giù di lì, con caratteristiche utilitarie ma con prestazioni e soprattutto grado di rifinitura tradizionali Lancia. Tale vettura, in poche parole, do-

vrebbe inserirsi come prestazioni fra la « 1100 » e la « 600 ». Quindi, grosso modo, potenza di una trentina di CV, velocità massima intorno ai 110 km/h e consumo approssimativo di 7 litri per 100 km. Smentita ufficialmente una edizione sensibilmente modificata della « Appia », aumentano alquanto le speranze della attesa « Appia Gran Turismo », che dovrebbe rappresentare una riduzione in scala del modello forse migliore dell'attuale produzione Lancia, la Aurelia Gran Turismo. Carrozzeria anch'essa berlina due porte a due posti, i suoi elementi meccanici sarebbero tutti derivati da quelli della « Appia » opportunamente modificati: motore con potenza di una cinquantina di CV (contro i 38 della versione normale); velocità massima sui 150 km/h; consumo di 9-10 litri per 100 km.

Altra novità Lancia, che verrà molto probabilmente presentata l'anno venturo, sarà una nuova 1500 cc. vettura che sarebbe caratterizzata da una linea sempre classicheggiante, ma alquanto più moderna e soprattutto da una meccanica molto originale. Aggiungiamo anche che l'attuale presenza dell'ing. Fessia alla Lancia ha fatto supporre a non pochi che questa macchina sia la nota Caproni-Cemsa a trazione anteriore e col motore a quattro cilindri contrapposti raffreddati ad acqua. Comunque un fatto è certo, che con questa macchina verrebbe posto in qualche modo rimedio all'errore, commesso dalla Lancia in questo dopoguerra, di aver sostituito l'Aprilia, la vettura media italiana nata 1350 cc. e diventata poi 1500 cc., con una più grossa ed impegnativa 1750 cc. (l'Aurelia) che nel giro di quattro anni è diventata una vettura di lusso di oltre due litri di cilindrata. Ne è derivato, conseguenza evidente e prevedibile, che non pochi utenti dell'Aprilia dovettero rivolgersi ad altra macchina, trovandosi economicamente impossibilitati a mantenersi una Aurelia.

Anche quest'ultimo modello Lancia dovrà subire in un futuro, sia pure indeterminato, delle modifiche nel senso di lasciare pressochè invariate le parti meccaniche, motore compreso, ma da rendere più moderno e spazioso il corpo della vettura.

L'OSSERVATORE



Come ci immaginiamo la Fiat « 1600 ».

LE NOSTRE PROVE SU STRADA

Soltanto attraverso una severa, razionale, obbiettiva prova su strada direttamente eseguita è possibile conoscere il valore e le prestazioni di un'autovettura. E' questo il servizio che, per la prima volta in Italia, offriamo ai nostri lettori. Ogni numero della nostra rivista conterrà la relazione di una prova su strada, effettuata su una macchina italiana o straniera.

Le prove su strada di « Quattroruote » sono costituite da due parti fondamentali: una di uso pratico della vettura nelle diverse condizioni di impiego per un chilometraggio di almeno 2000 km. e l'altra consistente in una serie di rilevazioni delle principali caratteristiche della vettura e più ancora delle sue prestazioni fondamentali.

Lo studio del comportamento su strada comprende un percorso fisso di quasi 700 Km. da noi scelto in maniera tale che ci riproduca con sufficiente esattezza le condizioni medie di impiego di un'autovettura in Italia. Così, basandoci su impressioni collegiali, e quindi non soggettive, ricavate dall'uso della vettura, redigiamo la relazione delle prove su strada nelle due parti « La vettura » e « Il comportamento su strada ».

Affiancano la relazione dati e caratteristiche diverse, un'illustrazione del posto di guida con particolari della strumentazione e dei comandi, nonché a mezzo di due viste della vettura le dimensioni di abitabilità interna.

Segue, parte forse fondamentale delle prove su strada, l'enumerazione delle prestazioni

da noi rilevate: velocità massima effettiva, scarti al tachimetro, tempi d'accelerazione con e senza l'uso del cambio, e consumo di carburante nelle varie condizioni d'impiego. Particolari più precisi circa l'effettuazione di queste rilevazioni accompagnano la enunciazione dei risultati.

Queste nostre prove sono destinate oltre che a vetture italiane di regolare produzione anche a vetture straniere che godano di una certa popolarità in Italia o che occupino una importante posizione, qualitativa o quantitativa, nel quadro della produzione mondiale: tutte le vetture esaminate, comunque, sono strettamente di serie e libere da vincoli di rodaggio.

Queste in sommi capi le prove su strada a cui « Quattroruote » sottopone, con assoluta franchezza ed obbiettività, le autovetture. Come si vede, nessun spirito scandalistico o di presunzione guida la redazione di queste relazioni, ma solamente una presentazione critica serena ed oggettiva delle vetture offerte all'automobilista italiano, ovverossia al nostro lettore.

FIAT 600



PROVE SU STRADA

Effettuate dal 4 agosto al 17 settembre 1955 su strade dell'Italia settentrionale e centrale per un chilometraggio complessivo di 5046 Km.

VETTURA:

Fiat «600» (n. motore 028.692; n. telaio 028.380) data immatricolazione: 3 giugno 1955.

Vettura in buone condizioni, strettamente di serie. Gommatura Michelin. Chilometraggio indicato al contachilometri all'inizio delle prove su strada: 8460.

Dobbiamo premettere, o meglio ricordare, che la Fiat «600» appartiene alla categoria delle vetture più ragionevolmente utilitarie presenti nella motorizzazione italiana e ciò tanto per prezzo d'acquisto che per costo di esercizio. Tale appartenenza significa che l'utente deve attendersi dalla Fiat «600» non solo come macchina, ma anche come comfort e prestazioni, risultati conformi alla sopraccennata posizione limite occupata nella gamma delle vetture da turismo. Dal canto nostro non abbiamo voluto dimenticare questa fondamentale considerazione che riteniamo, del resto, debba sempre accompagnare la valutazione di una vettura da turismo.

Potremo anche aggiungere, con particolare riferimento a questo

tipo di vettura di recente produzione, la presenza degli inevitabili «défauts de jeunesse» riscontrabili ed eliminabili solo con la normale e perciò eterodossa utenza, ma per nulla infirmanti le qualità fondamentali della vettura.

LA VETTURA

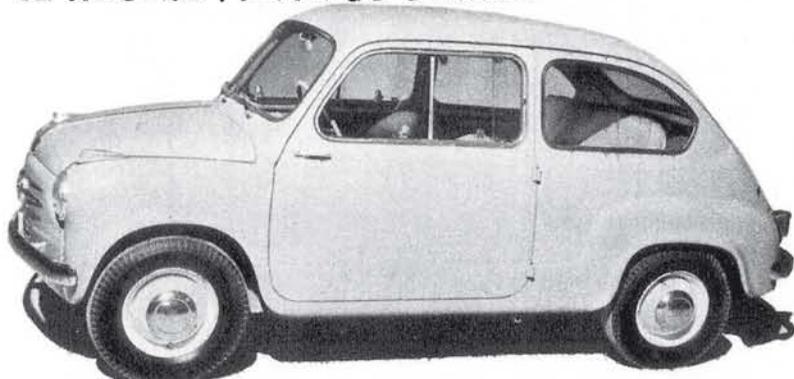
Senza dimenticare la difficile coesistenza di un abitacolo quasi normale con un corpo vettura di dimensioni decisamente ridotte, la *estetica* della «600» appare riuscita e piacevole: solo per la coda tronca, soprattutto perché accompagnata dalla inusitata grigliatura, permane qualche dubbio. Buona la *gamma dei colori*; grado di rifinitura complessivo soddisfacente, tenuto conto della categoria

della macchina e della sua produzione in grande serie. All'esame dettagliato però qualche particolare richiederebbe una sistemazione migliore: ad esempio il coperchio del vano motore appoggiante e picchiante con la luce targa sul lunotto posteriore e privo di chiusura di sicurezza.

L'assetto di guida è quasi di scuola sportiva, sedile a schienale incavo e piuttosto caratteristicamente inclinato all'indietro e corta leva del cambio centrale. *Strumentazione* sufficiente e riunita in un unico e riuscito quadro ben visibile all'occhio del guidatore, normale lo scarto del contachilometri e ben accetta la spia luminosa della temperatura dell'acqua di raffreddamento.

Disposizione dei comandi: nel-

LE NOSTRE PROVE SU STRADA



PREZZI: di listino	L. 590.000
immatricolata	L. 621.657
A richiesta:	
gomme fianco bianco	L. 7.313
radio (Autovox)	L. 40.000

Periodo medio attuale fra prenotazione e consegna: mesi 6.

Forma di Garanzia: Garantita per sei mesi con esclusione della mano d'opera. Esecuzione gratuita di tre operazioni di verifica, regolazione e lubrificazione, con solo addebito dei lubrificanti usati, per i primi 500, 1500 e 3000 Km di percorso.

Gamma colori: bleu scuro, bleu medio, bleu chiaro; verde medio; verde chiaro; beige; grigio medio, grigio perla, grigio chiaro.

Potenza fiscale in Italia: 9 CV pari a L. 10.000 di tassa annuale di circolazione.

la pedaliera la piccola distanza fra i pedali, ma soprattutto la presenza dei rigonfiamenti laterali del passaggio ruota danno un senso di disagio nell'azionamento della frizione, inconveniente sentito maggiormente dalle persone di statura alta. Il gas a mano appare in una posizione alquanto recondita mentre il comando degli indicatori di direzione (i cui lampeggiatori anteriori si prestano a qualche riserva a proposito della loro visibilità nelle giornate di sole) è sistemata in posizione troppo avanzata rispetto al volante. Lo stesso dicasi per il comando dei proiettori. Avviamento, starter e soprattutto leva cambio di ben riuscita manovrabilità.

Più che buona la visibilità in avanti e specialmente verso il basso; scarsamente limitata, ai lati, dai montanti; piuttosto insufficiente la visibilità verso l'alto e all'indietro, non tanto per la superficie del lunotto posteriore quanto per la scarsa azione riflettente esplicata dallo specchio retrovisore.

Anche se ci si può chiedere perché la maggior parte dei costruttori di vetture utilitarie propenda per un'eccessiva riduzione delle dimensioni esterne, bisogna riconoscere che in questa macchi-

na si è riusciti ad ottenere, nonostante le decisamente piccole dimensioni esterne, una soddisfacente abitabilità per quattro persone di statura normale; nel caso invece abbiano a salirci persone con corporatura superiore alla media (e magari con assetto di guida abitudinario «lungo») solo la disponibilità di spazio trasversale appare sufficiente allo scopo.

Buona l'accessibilità ai posti anteriori mentre decisamente meno comodo l'accesso, ma ancor più l'uscita, dai posti posteriori per la presenza di una sola portiera, che però non discutiamo sapendo che si è resa necessaria per diverse e più importanti ragioni.

Nella «600», a proposito della capacità di trasporto di bagaglio, si verifica questa alternativa contrastante: con due persone a bordo, se si ribalta lo schienale posteriore, si ha un volume persino eccessivo per lo scopo: con quattro persone a bordo si ha invece scarsa possibilità di trasporto, sia per lo sdoppiamento dei vani che per la loro forma scarsamente utilizzabile.

Negli accessori di dotazione troviamo di ottima funzionalità le tasche maniglie di materia plastica, due visiere parasole ribaltabili e quindi utilizzabili solo fron-

CARATTERISTICHE PRINCIPALI

Casa costruttrice:

FIAT S.p.A.

Corso IV Novembre, 300 - Torino

Modello: «600»

MOTORE:

4 cilindri in linea, alesaggio x corsa = 60 x 56 mm; cilindrata totale 633 cc, rapporto di compressione 7,0:1; potenza massima 31,5 CV (34 CV/litro) a 4600 giri, coppia massima 4 mkg a 2800 giri.

Valvole in testa allineate e inclinate, aste bilancieri, albero a camme laterale mosso da catena. Un carburatore invertito Weber 22 DRA. Accensione a spinterogeno con correttore pneumatico d'anticipo, candele Marelli CW 325 A. Lubrificazione forzata filtro rigeneratore in derivazione, capacità circuito Kg 2,20. Raffreddamento ad acqua a circolazione forzata, circuito pressurizzato e regolazione termostatica temperatura acqua mediante variazione portata aria attraverso radiatore: spia termostatica indicante massima temperatura testata cilindri, capacità circuito litri 4,1.

TRASMISSIONE:

Gruppo motopropulsore in blocco al retrotreno. Frizione monodisco a secco. Cambio a semplice rinvio a quattro rapporti (2°, 3° e 4° sincronizzate) con comando a leva centrale. Rapporti al cambio: 1° = 3,385; 2° = 2,055; 3° = 1,333; 4° = 0,896; R.M. = 4,275. Rinvio a coppia conica, riduzione 43/8 = 5,375. Semilassi oscillanti con giunti a pattino internamente e giunti elastici stellari al lato ruota.

CORPO VETTURA:

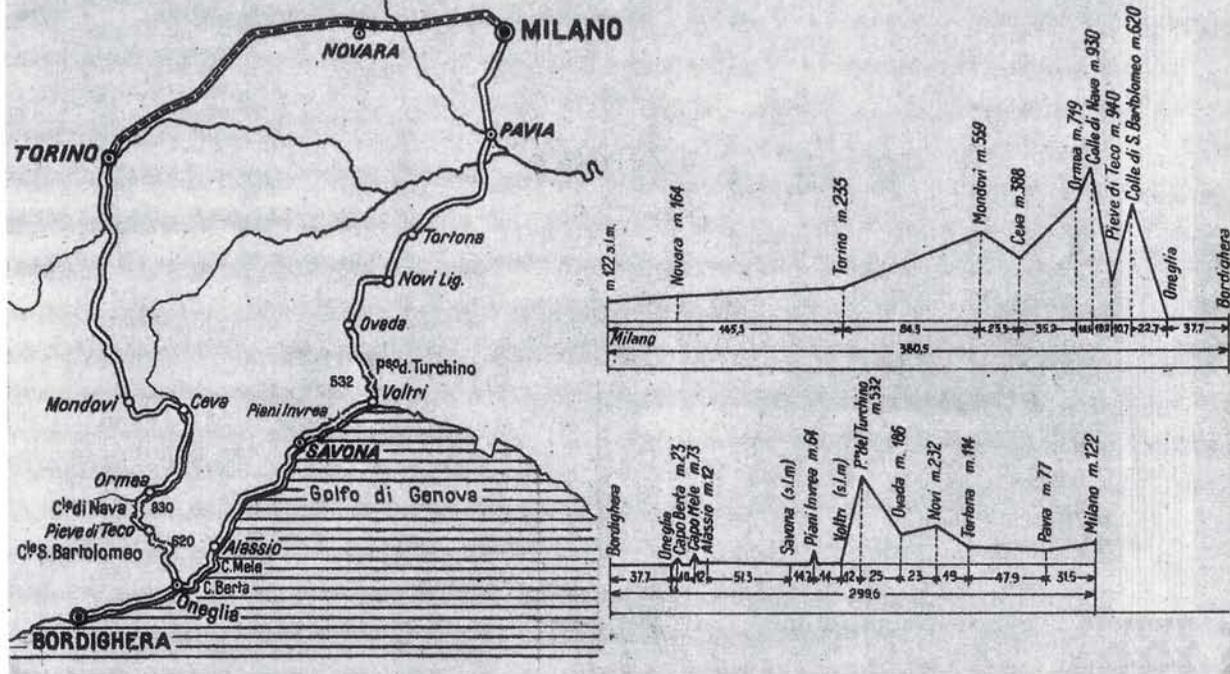
Carrozzeria a struttura portante; passo m 2,00; carreggiate: ant. m 1,144; post. m 1,154. Sospensione anteriore a ruote indipendenti, balestra trasversale, con effetto anticorciamento, disposta superiormente e bracci inferiori triangolari; ammortizzatori idraulici telescopici a doppio effetto. Retrotreno a ruote indipendenti a bracci triangolari trasversali ed inclinati, molla elicoidale ed ammortizzatori idraulici telescopici a doppio effetto. Gommatura 5.20 - 12. Frenatura d'esercizio a comando idraulico, diametro tamburi cm 18,5, superficie totale di frenatura cmq 433; freno a mano, ad espansione agente sulla trasmissione.

Sterzo a vite ed a settore elicoidale, diametro di sterzata m 8,70.

Impianto elettrico: tensione 12 Volt, dinamo 180 Watt, batteria 28 A/h. Serbatoio carburante litri 27.

DIMENSIONI: lunghezza m 3,215; larghezza m 1,380; altezza m 1,405; luce a terra cm 16.

PESI: a secco Kg 560; in ordine di marcia Kg 590; massimo ammesso dal costruttore Kg 900.



ITINERARIO FISSO DI PROVA

Milano - Torino - Bordighera

Bordighera - Voltri - Milano

Effettuato rispettando le norme di circolazione e senza forzare la macchina. Peso vettura denunciato all'inizio della prova: Kg 860; centraggio: avantreno 40,7%, retrotreno 59,3%.

TABELLA DI MARCIA

ANDATA (Milano-Torino-Bordighera di Km 380,5)

TRATTO Milano (m 122 s.l.m.) - Torino (m 235 s.l.m.), via autostrada, di Km 145,3. Percorso ad andamento pianeggiante e rettilineo su fondo buono, adatto per le alte velocità. Buone condizioni atmosferiche, traffico notevole e numerosi intralci per lavori in corso. Da casello a casello (Km 129,3) coperto in 1h 52', media 69,27 Km/h; chilometro lanciato coperto in 37" pari a 96,774 Km/h. Attraversamento centro Torino (km 16) dal casello autostrada al Lingotto, coperto in 21' media 47,71 Km/h. Tempo complessivo 2h 13' pari a 57,49 Km/h.

TRATTO Torino (m 235 s.l.m.) - Mondovì (m 559 s.l.m.) di Km 84,5. Percorso con caratteristiche miste, pianeggiante e con qualche rettilineo sino a Fossano (a 69 Km da Torino) e montagnoso in seguito; condizioni di fondo normali. Buone condizioni atmosferiche, traffico normale; coperto in 1h 22', media 61,82 Km/h.

TRATTO Mondovì (m 559 s.l.m.) - Oneglia (s.l.m.) di Km 113. Percorso con caratteristiche montagnose per sviluppo altimetrico e per tracciato, comprendente i valichi appenninici del Colle di Nava (m 930) e del Colle San Bartolomeo (m 620); fondo buono ma strada piuttosto stretta con pendenze dal 4 al 7 per cento. Buone condizioni atmosferiche, traffico scarso; coperto in 1h 58', media 57,45 Km/h.

TRATTO Oneglia (s.l.m.) - Bordighera (s.l.m.) di Km 37,7. Percorso di litoranea, ricco di curve ed attraversamento località, fondo buono. Buone condizioni atmosferiche, traffico abbondante; coperto in 42', media 53,85/h.

Complessivamente i 380,5 Km di percorso sono stati effettuati in 6h 15' alla media di 57,67 Km/h.

RITORNO (Bordighera-Voltri-Milano di Km 299,6)

TRATTO Bordighera (s.l.m.) - Voltri (s.l.m.) di Km 141,2. Percorso di litoranea ricco di curve ed attraversamento località; fondo buono; pendenze dal 4 al 7 per cento a Capo Berta e Capo Mele, pendenze di oltre il 7% ai Piani di Invea. Buone condizioni atmosferiche, traffico abbondante; percorso in 2h 32', media 55,73 Km/h.

TRATTO Voltri (s.l.m.) - Passo del Turchino (m 532 s.l.m.) di Km 12. Percorso in salita con pendenza media complessiva di circa il 4,42 per cento; fondo buono ma strada stretta e ricca di curve. Buone condizioni atmosferiche, traffico scarso; percorso in 17', media 42,35 Km/h.

TRATTO Passo del Turchino (m 532 s.l.m.) - Novi (m 232 s.l.m.) di Km 48. Percorso a carattere montagnoso, prevalentemente in discesa; fondo buono ma strada stretta e ricca di curve. Buone condizioni atmosferiche, traffico normale; percorso in 50', media 57,60 Km/h.

TRATTO Novi (m 232 s.l.m.) - Milano (m 122 s.l.m.) di Km 98,4. Percorso a carattere pianeggiante ricco di rettilinei, fondo buono. Buone condizioni atmosferiche, traffico normale; percorso in 1h 25', media 69,45 Km/h.

Complessivamente i 299,6 Km di percorso sono stati effettuati in 5h 4', alla media di 56,28 Km/h.

MEDIA GENERALE

Percorsi i 680,1 km. in 11h 19', alla media di 56,97 km/h.

LE NOSTRE PROVE SU STRADA

talmente. Manca un portacenere, accessorio che ci rifiutiamo dover considerare destinato soltanto a vetture di lusso. Anche se non del tutto silenzioso durante il suo funzionamento, il tergicristallo a doppia racchetta con azzeramento automatico risulta efficiente nella sua azione anche per la buona frequenza di battute (50-60 battute al minuto contro le 33-36 della « Topolino ») delle racchette.

Buona l'accessibilità della ruota di ricambio nonché degli organi del motore interessanti direttamente l'utente per la piccola manutenzione. Sottoposta la vettura alla prova di tenuta all'acqua (in un tunnel di lavaggio per circa 5 minuti con una pressione di 17-18 atmosfere) non si è riscontrata alcuna infiltrazione all'interno.

COMPORAMENTO SU STRADA

Le prestazioni della « 600 » appaiono complessivamente soddisfacenti: adatto al tipo di vettu-

ra il valore della *velocità massima* (sfiorante i 100 Km/h), normale la *ripresa*, almeno sino all'innesto della quarta (intorno ai 65 Km/h) dopodiché anche per l'effetto della demoltiplicazione, si nota un certo affiosciamento nella ripresa della vettura. Buono il comportamento su strade di montagna, che se accompagnato da un appropriato uso del cambio può dare notevoli soddisfazioni. Naturalmente, come per tutte le piccole vetture a quattro posti, le prestazioni in genere e la ripresa in particolare dipendono molto dalle condizioni di carico della vettura.

Più che modesto ed interessante il *consumo*: presentata dal suo costruttore con un consumo medio e normalizzato di 6 litri per 100 Km. (16,66 Km/litro) ben difficilmente si superano su strada i 6,5 litri per 100 Km. (15,38 Km/litri) e solo in traffico urbano intenso è possibile superare i 7,5 litri per 100 Km. ovvero i 13,33 Km/litro. Perciò stando molto larghi nelle previsioni un auto-

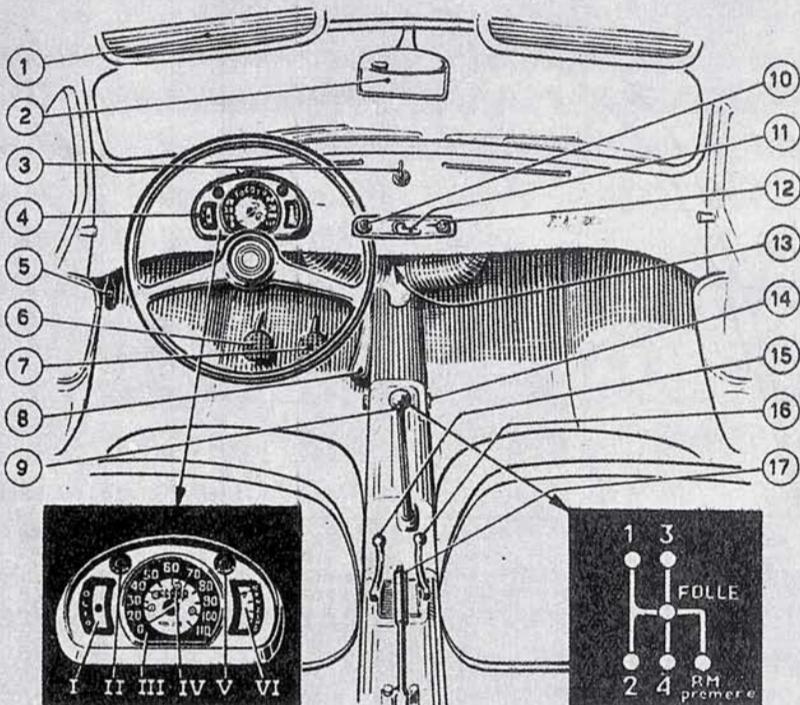
mobilita potrà contare su un consumo medio di 15 Km/litro.

Per quanto concerne la *tenuta di strada* era naturale attendersi, dato il particolare centraggio della vettura con prevalenza di carico al retrotreno, un comportamento per lo meno eterodosso.

In rettilineo e per andature normali il comportamento è soddisfacente, mentre ad andature superiori subentra una eccessiva sensibilità dello sterzo, richiedente una parsimonia d'uso e prontezza di reazione da parte del guidatore: la stessa attenzione si richiede nel caso di marcia con vento laterale, di cui la Fiat 600, come del resto la stragrande maggioranza delle vetture con motore posteriore, sente in certa misura l'effetto di spinta trasversale.

Ma è in curva che appaiono più manifesti i risultati della sistemazione posteriore del motore: subentra infatti un comportamento «sovrasterzante», vale a dire tendente ad accentuare la curva o in altre parole spostare all'esterno la coda della macchina, il che

1) visiera parasole; 2) specchio retrovisore con luce per illuminazione interno vettura; 3) comando indicatori di direzione con segnalatore luminoso di funzionamento; 4) quadro di controllo (particolare: I, segnalatore luminoso di insufficiente pressione olio; II, segnalatore luminoso d'insufficiente tensione dinamo per carica batteria; III, tachimetro; IV, contaghiometri; V, segnalatore luminoso della temperatura pericolosa dell'acqua di raffreddamento motore; VI, indicatore livello combustibile con segnalatore luminoso riserva combustibile); 5) leva apertura cofano anteriore; 6) frizione; 7) freno; 8) acceleratore; 9) cambio (particolare: disposizione marce); 10) interruttore illuminazione quadro controllo; 11) commutatore per illuminazione esterna e commutazione luci; 12) interruttore tergicristallo; 13) gas a mano; 14) pomelli (uno per parte) comando farfalla distribuzione aria calda interno vettura; 15) dispositivo avviamento carburatore; 16) comando motorino avviamento; 17) freno a mano.



RISULTATI DELLE

Rilevazioni dinamiche effettuate su strada asfaltata e pianeggiante.
Temperatura: 16° C; pressione: 752 mm Hg; igrometria: 55%; vento 1-3 m/sec.

PESI E CENTRAGGI VETTURA IN ESERCIZIO

Minimo (veicolo in ordine di marcia, con guidatore e mezzo serbatoio carburante) **Kg 646; centraggio = 41% avantreno; 59% retrotreno**

Massimo (veicolo in ordine di marcia, 4 persone, 30 Kg bagaglio e pieno serbatoio. N. B. del 30 Kg bagaglio 20 sistemati anteriormente) **Kg 901; centraggio = 41% avantreno; 59% retrotreno**

VELOCITA'

Velocità massime, al tachimetro, consentite dal costruttore:

1^a = 25 Km/h; 2^a = 40 Km/h; 3^a = 65 Km/h; 4^a = 95 Km/h

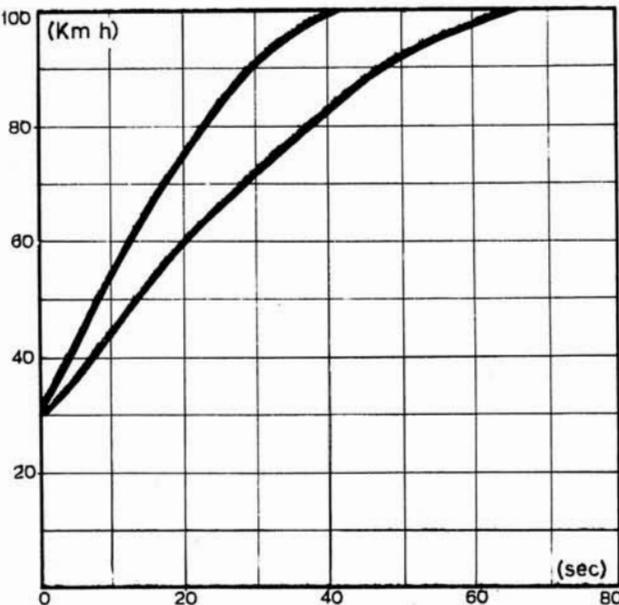
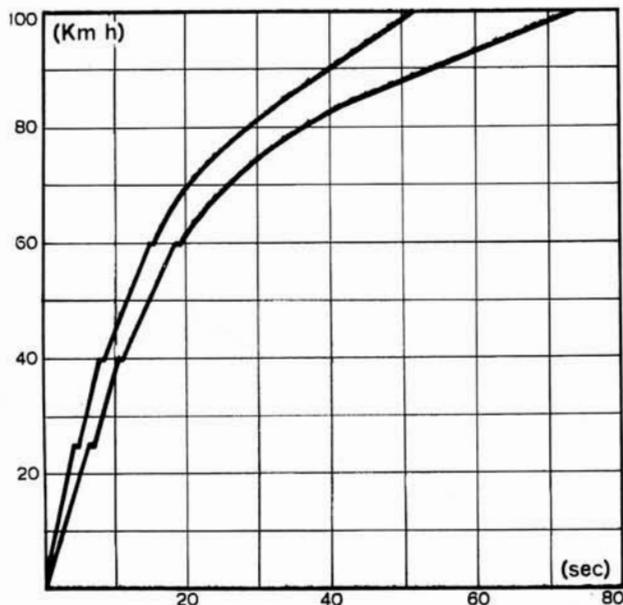
Velocità massime effettive raggiunte sul chilometro lanciato: vettura a minimo carico (media di due passaggi) 98,90 Km/h; vettura a massimo carico (media di due passaggi) 96,25 Km/h

SCARTI AL TACHIMETRO

velocità indicata	Km/h	40	50	60	70	80	90	100
velocità effettiva	Km/h	37,5	46,5	54,7	65,6	75	85,3	93,2
scarto corrispondente	%	+6,25	+7	+8,8	+6,3	+6,3	+5,2	+6,8

scarto medio, da 40 a 100 Km/h: +6,65%

RIPRESA



Tempi d'accelerazione (sec.) in funzione della velocità (Km/h al tachimetro). A sinistra, da fermo sino alla velocità massima con l'uso del cambio secondo i limiti di velocità disposti dal costruttore. A destra, da 30 Km/h sino alla velocità massima con acceleratore schiacciato a fondo all'inizio della ripresa. Le curve inferiori si riferiscono alla vettura nelle massime condizioni di carico, le superiori alle minime condizioni di carico.

SULLA BASE DEL CHILOMETRO

Da fermo e con l'uso del cambio: vettura a minimo carico (media di due passaggi) 54,2 sec (66,42 Km/h)
vettura a massimo carico (media di due passaggi) 58,4 sec (61,64 Km/h)

Da 30 Km/h in quarta velocità: vettura a minimo carico (media di due passaggi) 61,0 sec (59,01 Km/h)
vettura a massimo carico (media di due passaggi) 65,2 sec (55,21 Km/h)

RILEVAZIONI



PRESTAZIONI FONDAMENTALI

Portata	4 persone +30 Kg bagaglio
Velocità massima effettiva	96,25 ÷ 98,90 Km/h
Ripresa media, da fermo alla velocità max.	62 sec.
Pendenze massime superabili	1 ^a = 27% 2 ^a = 15% 3 ^a = 8,5% 4 ^a = 4,5%
Consumo medio effettivo	7 litri 100 Km (14,29 Km/litro)
Diametro di sterzata	8,70 metri
Autonomia media	400 Km

CONSUMO

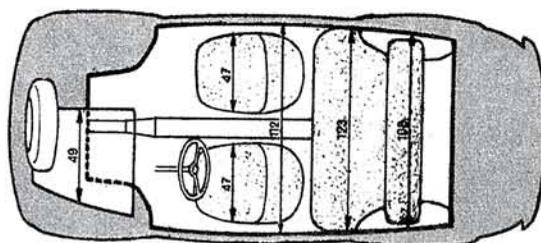
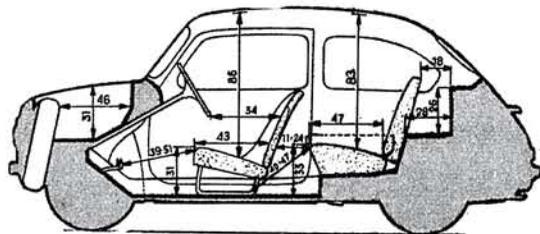
Combustibile consigliato dal costruttore: N.O. (Motor Method) minimo 72.
 Combustibile adoperato durante le prove su strada: «Normale» N.O. 81-83.
 Consumo normalizzato (norme CUNA) denunciato dal costruttore: 6 litri/100 Km - 16,66 Km/litro
 Consumi riscontrati: traffico extraurbano 6,35 litri/100 Km - 15,74 Km/litro
 traffico urbano intenso 7,65 litri/100 Km - 13,07 Km/litro
 medio complessivo 7,00 litri/100 Km - 14,29 Km/litro.
 Autonomia: media denunciata dal costruttore 400 Km
 riscontrata su percorsi vari 428 Km

PREGI

Basso prezzo d'acquisto e limitato costo di esercizio.
 Satisfacente abitabilità per quattro persone di statura normale.
 Maneggevolezza, comfort e prestazioni complessivamente soddisfacenti ed adatti al tipo di macchina.
 Tenuta di strada e comportamento in curva soddisfacenti.
 Motore riuscito sotto ogni punto di vista.

DIFETTI

Periodo d'attesa, fra prenotazione e consegna, alquanto elevato.
 Ridotte capacità di trasporto bagaglio con quattro persone a bordo.
 Qualche comando malcomodo e criticabile in alcuni dettagli.
 Tenuta di strada, alle alte velocità e con vento laterale, insoddisfacente.
 Cambio di velocità funzionalmente criticabile.



ABITABILITÀ Dimensioni (in cm) interne di abitabilità corpo vettura. Capacità vani portabagagli: anteriore 70 dmc; posteriore 130 dmc; totale 200 dmc. Corsa regolazione sedili anteriori: cm 12.

LE NOSTRE PROVE SU STRADA



L'interno della vettura.

per un profano può alle prime volte dare un effetto tutt'altro che gradevole. Questa tendenza ci è parsa però molto meno accentuata di altre macchine estere col motore posteriore: la sovrasterzata contenuta in limiti ragionevoli avviene in modo uniforme e soprattutto senza che il retrotreno abbia a manifestare degli improvvisi slittamenti laterali, tanto che solo rare volte curvando pericolosamente abbiamo percepito il caratteristico stridio dei pneumatici.

Starà al guidatore di osservare attentamente la sovrasterzata cercando di evitarla con inutili ed improvvise correzioni del volante.

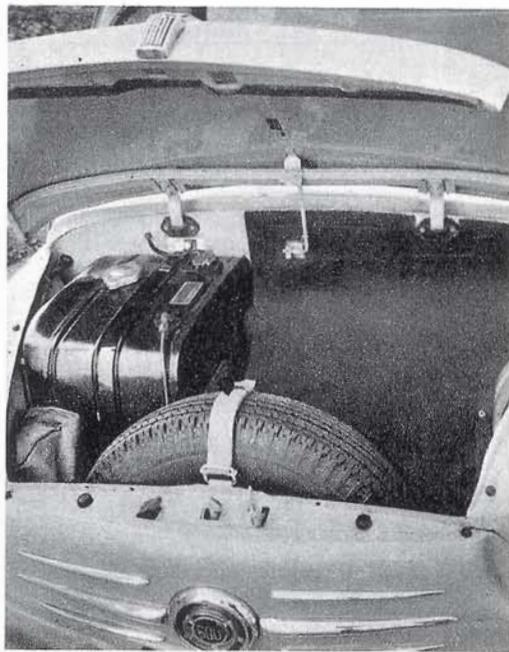
L'inclinazione trasversale di rollo è minima: all'uscita da curve strette e percorse a piccola velocità notasi piuttosto una certa « pigrizia » nel ritorno dello sterzo.

Questo comportamento su strada, in rettilineo ed in curva, si mantiene pressoché invariato anche su strada a fondo bagnato: il che può senz'altro considerarsi una qualità positiva.

Naturalmente la presenza di quattro ruote indipendenti conferiscono alla « 800 » un confort di marcia soddisfacente: normali le reazioni delle sospensioni ai vari tipi di configurazioni stradali, solo una certa rudezza subentra sul-



La vettura vista frontalmente e interno del vano portabagagli anteriore.



le asperità stradali non raccordate ed improvvise. A questo s'aggiunga, data la piccola mole della vettura e l'accentratatura posteriore del gruppo motopropulsore a sbalzo sul retrotreno, una tendenza al beccheggio.

Discreta *rumorosità* alle alte velocità, accompagnata dal caratteristico sibilo degli ingranaggi della quarta sempre in presa, scarsa la risonanza e ridotta come tutte le macchine a struttura autoportante ad un determinato regime: l'assenza quasi assoluta di vibrazioni dimostra la buona sospensione elastica del motore sul corpo vettura.

Ben riuscita l'aerazione ottenuta tramite i cristalli laterali scorrevoli ed i deflettori interni in plastica (che spesso volte vibrano contro le portiere): mentre accolta in modo tutt'altro che favorevole una noiosa infiltrazione d'aria dal disotto della plancia portastrumenti e, nel caso di marcia su strade a fondo cattivo, una infiltrazione di polvere all'interno della vettura.

Riuscito sotto ogni aspetto il motore: pronto, dotato d'un certo brio, non manca anche di una certa dose di elasticità; funzionando con benzina « normale » non ha mai dimostrato alcuna tendenza a battere in testa.

Lo sterzo, 3 e 1/4 giri di volante

da tutto a destra a tutto a sinistra assetto ruote, presenta la stessa demoltiplicazione (2/6) e diametro di sterzata (m. 8,70) della Topolino: la preponderanza di carico al retrotreno le conferisce una certa leggerezza che come abbiamo già detto risulta eccessiva nel caso di marcia veloce. All'opposto nella marcia in città aumenta quel senso di leggera manovrabilità già caratteristico della « Topolino ».

Frizione normale. Nel cambio abbiamo notato: innesto della prima respinto non poche volte e richiedente perciò un successivo e noioso disinnesto ed innesto, nei passaggi rapidi terza ad innesto rumoroso e seconda mal sincronizzata specialmente nei cambi in regresso: difetti che, scomparendo dopo una accurata revisione, ci dimostrano essere più che altro dovuti al montaggio.

A tutto ciò poi si aggiunga una prima ed una retromarcia eccessivamente rumorose. Buono il campo di funzionamento della terza, compreso tra 25-30 e 65-70 Km/h, piuttosto limitato all'opposto quello della seconda, campo della quarta anch'esso abbastanza ampio ma caratterizzato da una certa mancanza di brio. Soddisfacente la *frenata* anche se richiedente per ottenere la massima decelerazione uno sforzo al pedale alquanto rilevante (oltre 50 Kg.); buono il

comportamento sotto frenata ad alta velocità, solo a vuoto si richiede una certa attenzione. Normale la resistenza al funzionamento dei freni: percorse a velocità alquanto sostenute ed in quarta (quindi con nessun o quasi effetto frenante da parte del motore) le discese dal Colle S. Bartolomeo (da 820 m. al livello del mare) abbiamo riscontrato un aumento negli spazi di frenatura del 40 % quindi una riduzione della forza di frenata del 20 per cento.

CONCLUSIONE

Se si tiene conto del prezzo interessante, al quale s'opponne in verità un periodo piuttosto lungo fra prenotazione e consegna, può certamente concludersi che la Fiat « 600 » rappresenti un interessante e riuscito esempio di vettura utilitaria europea a quattro posti.

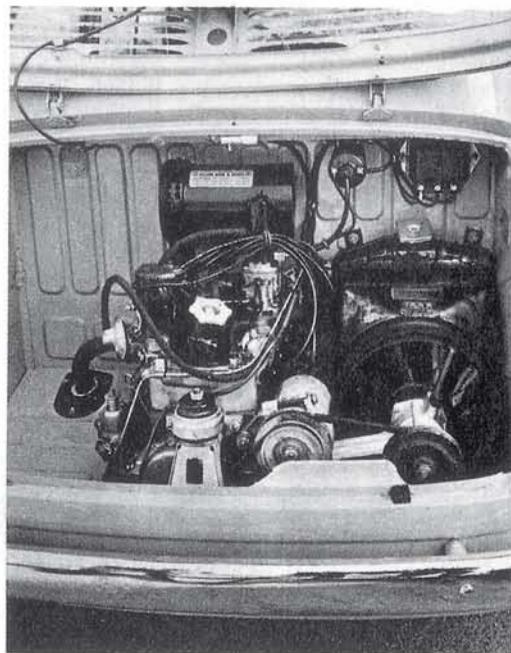
Destinata a sostituire la « Topolino », giunta nella sua ultima versione « C » ad un soddisfacente grado di funzionalità, sostiene degnamente il compito affidatole dimostrando in diversi punti una notevole superiorità.

Come giudizio generale sarà interessante osservare il comportamento all'estero della « 600 » in pieno e diretto confronto con le altre utilitarie prodotte dall'industria europea.

GIANCENZO MADARO



La vettura vista posteriormente e interno del vano motore.

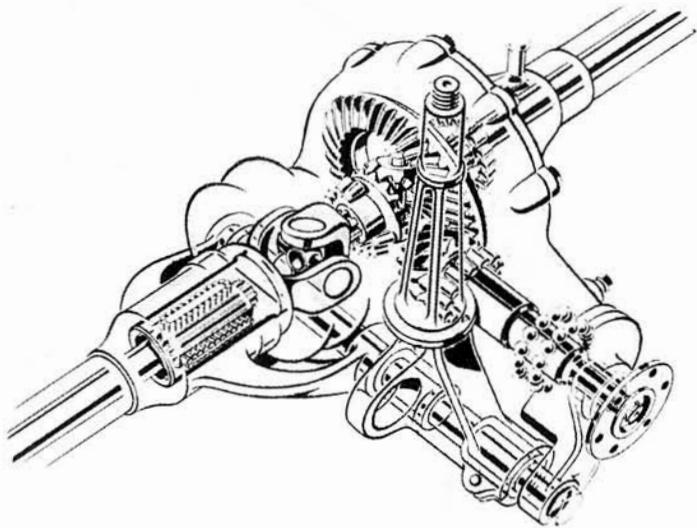


CHE COSA HA PORTATO

All'aprirsi di ogni anno, esperti e profani si chiedono che cosa vi sia di nuovo in fatto di produzione automobilistica. Per quanto concerne la costruzione europea, può dirsi che automatizzazione e sicurezza siano state le parole d'ordine dei costruttori nel 1955.



Un nuovo modello svedese per il 1956, la SAAB 93. Trazione anteriore, tre cilindri, due tempi di 38 CV.



Spaccato del nuovo retrotreno a semiassi oscillanti adottato dalla Mercedes per i modelli 220 e 300.

E' consuetudine che sullo scorcio di ogni anno si abbia a tracciare un breve quadro consuntivo riflettente l'attività passata dando maggior risalto ai fatti più importanti. Per questo motivo ora noi ricorderemo, molto rapidamente, tutte quelle innovazioni che hanno caratterizzato la produzione automobilistica 1955 e che possono interessare, più che l'esperto, l'automobilista.

In questa nostra breve scorsa tralascieremo la costruzione automobilistica d'oltre Oceano, tanto diversa è la fisionomia dell'automobile in quei Paesi, con l'intenzione e il proposito però di trattare in seguito tale argomento in modo più particolare. Se dovessimo iniziare la trattazione con la costruzione nazionale, ben poco vi sarebbe da dire almeno dal punto di vista tecnico o comunque delle novità: la produzione automobilistica italiana invece ha dovuto riscontrare quest'anno due fenomeni degni di rilievo e di considerazione sotto diversi punti di vista. Alludiamo evidentemente alla Fiat «600» ed alla Alfa Romeo «Giulietta». La prima da un punto di vista tecnico potrebbe considerarsi la conferma autorevole di una recente tendenza che vuole la vettura utilitaria col gruppo motopropulsore aggruppato al retrotreno (e si potrebbe anche aggiungere la sistemazione del radiatore lateralmente al motore e la soluzione adottata per i giunti elastici dei semiassi oscillanti); considerata invece da un lato più pratico la Fiat «600» rappresenta un sensibile passo in avanti nel campo della ragionevole motorizzazione utilitaria nazionale: ciò soprattutto per il suo prezzo interessante. L'altra novità nazionale dell'annata, la berlina Alfa Romeo «Giulietta», a parte qualsiasi apprezzamento sulla sua fisionomia tecnica (ortodossa) e le sue prestazioni, ci dimostra invece il sempre crescente interessamento della Casa milanese per le vetture di più grande diffusione. Si ha così l'allineamento di un'altra importante Casa nel quadro della produzione nazionale di serie, inserimento che non può essere accolto che con favore da parte dell'automobilista italiano.

Se invece valichiamo le Alpi vediamo che le cose

DI NUOVO IL 1955?

cambiano: quest'anno l'industria automobilistica francese, che è così vicina al carattere della nostra costruzione soprattutto perchè determinata da un livello economico presso che equivalente al nostro, ha dimostrato una fertilità degna di nota. Figura di primo piano è la nuova Citroën « 19 DS » la vettura che al Salone di Parigi ha rappresentato il vero « clou » non solo della mostra parigina ma anche dell'annata. Destinata a sostituire il modello più grosso (la « 15 Six » di 2867 cc.) della famosa serie delle « traction avant » Citroën risalenti ormai a più di vent'anni fa, è chiaro che in questa macchina il costruttore abbia voluto imprimere il carattere del futuro dandoci così una interessante interpretazione della vettura media europea del domani. Molto si potrebbe dire a proposito di questa macchina. Noi qui ne ricorderemo solo i punti essenziali: sospensioni, sterzo, freni, azionamento della frizione e del cambio di velocità sono basati su una centrale pneumatica che determina il funzionamento o l'azionamento di questi organi.

Non staremo a descrivere la fisionomia ed il funzionamento di questi elementi. Diremo soltanto che, sfruttando l'energia di un liquido in pressione, quella che abbiamo definito centrale pneumatica serve i vari servizi sopraelencati con i seguenti vantaggi. Le sospensioni, a ruote indipendenti, sono a flessibilità variabile, il che significa che la « dolcezza » della sospensione si adatta alle condizioni di carico della vettura, l'assieme risulta inoltre autoammortizzato. Esiste anche uno speciale correttore che mantiene la vettura ad una medesima altezza da terra nelle diverse condizioni di carico. Azionamento della frizione ed inserimento delle marce avvengono automaticamente; in tal modo al guidatore spetta il solo compito di scegliere la marcia (cambio solito a quattro rapporti più retromarcia) più adatta. Scompare così dalla pedaliera della Citroën 19 DS il pedale della frizione.

Vi sono inoltre servofreno e servosterzo, il primo già presente in alcune vetture europee al di sopra della media, il secondo assai comune nella macchi-

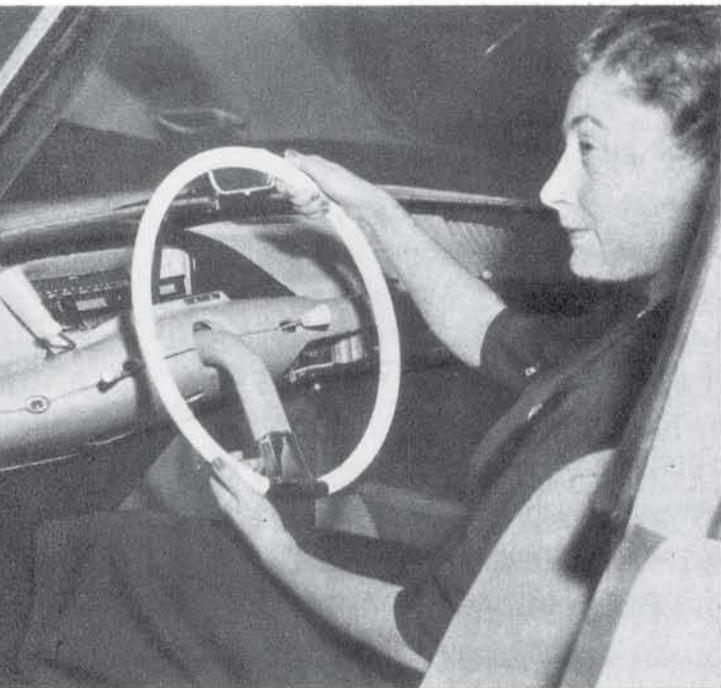


L'audace motivo frontale « a cetaceo » della più interessante autovettura media europea del dopoguerra, la Citroën 19 DS, « clou » del Salone di Parigi.

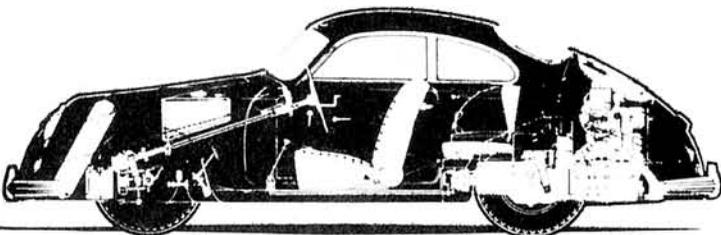


Due particolari costruttivi della Citroën 19 DS. In alto il gruppo motopropulsore dove si notano, oltre al volante a 8 pale in nylon, i freni a disco all'uscita del cambio. In basso la pedaliera, subito a sinistra il freno di parcheggio, in centro il bottone del freno d'esercizio, alla destra il pedalino dell'acceleratore.

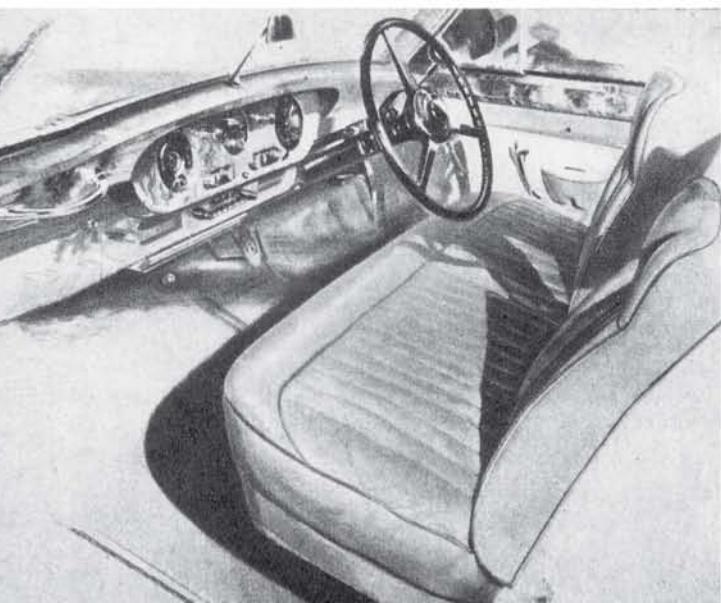
CHE COSA HA PORTATO DI NUOVO IL 1955?



Il posto di guida della Citroën 19 DS: oltre all'originale modernità dell'assieme si noti il caratteristico volante privo di piantone ad una sola razza, tale da assicurare, in caso di urto, una certa flessibilità.



In alto: La rinomata Gran Turismo germanica Porsche «Carrera»: 1500 cc., 100 CV e 200 Km/ora. Sotto: Il posto di guida della Bentley Serie «S»: linee tradizionali e largo uso di legni pregiati ci dimostrano l'appartenenza alla scuola britannica.



na americana. Ciò significa che al guidatore viene richiesto uno sforzo muscolare sensibilmente ridotto per l'azionamento dei freni (tanto è vero che nella macchina in questione il pedale del freno è sostituito da un semplice bottone) e dello sterzo. Vantaggio questo particolarmente accolto con favore dal pubblico francese dato che, com'è risaputo, specialmente da fermo ed a basse velocità lo sterzo delle vetture a trazione anteriore (come lo è appunto anche questa Citroën 19 DS), è alquanto «duro».

Diamo qualche altra particolarità costruttiva di questa macchina che possa interessare l'automobilista: l'avviamento del motore ovvero l'azionamento del motorino d'avviamento avviene spostando a fondo ed a sinistra la leva del cambio sotto al volante (particolare già riscontrato in verità nella ultima versione della Mercedes 300 S); la vettura viene consegnata con il circuito di raffreddamento ripieno di antigelo da mantenersi anche durante la stagione estiva e in questo caso vengono eliminate all'utente le preoccupazioni di una imprevista sosta all'addiaccio e i fastidi dell'aggiunta di un antigelo. Il volante di guida è ad una sola razza inclinata e faente anche funzione da canotto: in tal modo viene conferita una certa elasticità all'assieme che, unitamente al cruscotto imbottito di gomma piuma, evita o per lo meno attenua gli effetti di un improvviso ribaltamento in avanti dei passeggeri.

Questa cura per aumentare i fattori di sicurezza di un'autovettura è un'altra chiara tendenza del momento e specialmente nella costruzione d'oltre Atlantico: infatti molto giustamente i costruttori incominciano ad introdurre una serie di dispositivi ed accorgimenti (cinture di sicurezza, volanti elastici, serrature di sicurezza alle portiere, cruscotti imbottiti, strumentazione incassata) onde attenuare gli effetti, più o meno violenti, dello sbalottamento dei passeggeri all'interno di una vettura.

Sempre sul tema automatizzazione dobbiamo ricordare la popolare «4 CV» della Renault. Viene ora offerta con un sovrapprezzo di 27 mila franchi (pari a circa 45 mila lire) con la frizione automatica «Ferlec» che venne già presentata a scopo sperimentale nel 1954: basata su funzionamento elettromagnetico, annulla del tutto il pedale della frizione, la cui corrente d'eccitazione risulta fornita dalla dinamo. Il disinnesto avviene automaticamente e contemporaneamente al cambio della marcia essendovi un apposito interruttore azionato dalla stessa leva del cambio. Altro interruttore mette in collegamento l'innesto con la batteria, per cui essa alimenta e determina l'innesto anche in quelle condizioni in cui l'erogazione di corrente da parte della dinamo risultasse nulla oppure insufficiente, sì da consentire il rallentamento col motore durante le discese, o anche l'arresto della vettura in pendenza.

Anche la nuova Simca «Aronde 1300» viene of-



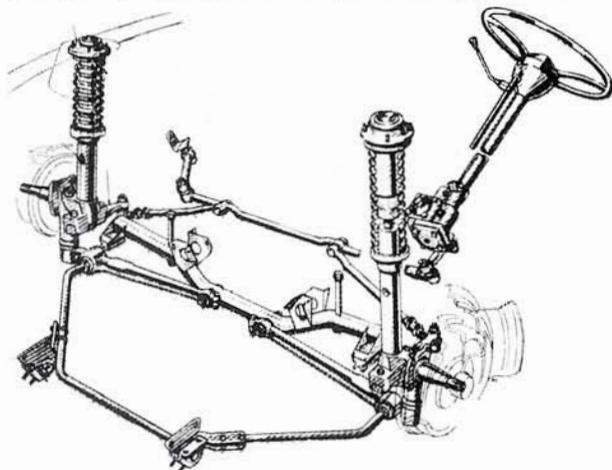
FUORI SERIE

Due fuori serie italiane. In alto una delle più originali realizzazioni sul telaio Fiat 600: la berlinetta Accossato per trasporto promiscuo di persone e di cose, con la caratteristica portierina sul lato destro per facilitare il carico e lo scarico della merce. Qui sotto la Maserati 2 litri Sport carrozzata da Frua.





La nuova Rolls Royce «Silver Cloud» ancora oggi esempio di raffinata vettura da turismo di gran lusso.



Il caratteristico avantreno (Mac Pherson) a ruote indipendenti della vettura francese Simca Vedette, che è stato adottato anche dalla Ford inglese.

CHE COSA HA PORTATO DI NUOVO IL 1955?

ferta opzionalmente con un sovrapprezzo di 20 mila franchi (35 mila lire) della «Simcamatic» consistente anch'essa praticamente in un innesto automatico a funzionamento elettromeccanico; a detta del costruttore, che afferma di aver speso oltre tre anni per la sua realizzazione e messa a punto, con la «Simcamatic» si ha un innesto così dolce e progressivo che è possibile partire in «seconda», lasciando la «prima» per le partenze su pendenze di una certa entità ed a carico massimo.

Questo degli innesti automatici è un tentativo di introdurre anche in Europa un'automatizzazione almeno parziale nell'azionamento degli organi di trasmissione: è risaputo infatti che le trasmissioni interamente automatiche, richiedenti al guidatore generalmente solo la scelta di una marcia «veloce» o «lenta», sono adatte per la loro elevata dispersione di potenza alle sole macchine americane notoriamente caratterizzate da potenze notevoli e che possono permettersi perciò il lusso di bassi rendimenti negli organi di trasmissione.

Altra novità presente in non poche recenti autovetture francesi è lo «autostarter» o «termostarter», praticamente, uno starter automatico. Come si sa per l'avviamento a freddo del motore esiste il cosiddetto starter che arricchisce temporaneamente il titolo della miscela per quel periodo che si mantiene freddo. Nell'autostarter l'arricchitore è azionato, invece che dal solito pomello sul cruscotto, da una lamina bimetallica riscaldata dal gas di scarico; è evidente perciò che dopo un certo periodo di funzionamento del motore la lamina si contrae escludendo il funzionamento dello starter. Scopo di questo semplice dispositivo, che è attualmente oggetto di studi anche in Italia, è oltre a quello di introdurre una certa automaticità, quello di eliminare

Un'americana... all'italiana: la berlina Nash Ambassador carrozzata dal nostro Pinin Farina.



le note tristi conseguenze dell'uso prolungato dello starter. Altro particolare di poco conto in verità ma che può interessare direttamente l'utente e che si riscontra su alcune autovetture tedesche e francesi: una ulteriore rotazione della chiave di contatto del quadro determina anche l'azionamento del motorino d'avviamento semplificando così ulteriormente la manovra d'avviamento del motore.

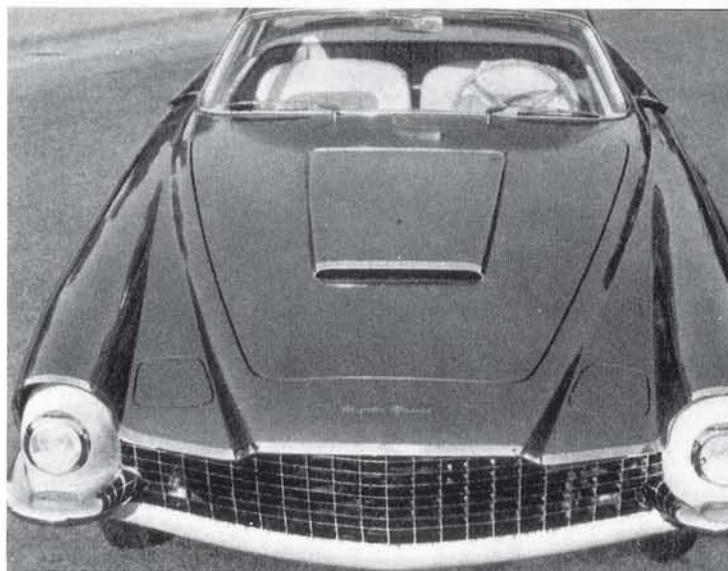
Altre novità non assolute dell'anno, ma da segnalarsi in quanto il loro uso va sempre più diffondendosi nell'automobile europea, sono: coperture di sicurezza antiforatura, eliminazione del periodo di rodaggio, olio per tutte le stagioni a viscosità multipla.

Sul finire del 1955 venne fatto anche un certo clamore su una vettura estremamente rivoluzionaria, l'inglese Ferguson che dotata di un singolarissimo sistema di propulsione (schema fondamentale: una pompa centrale mossa da un comune motore a scoppio ed azionante a sua volta piccole turbine calettate direttamente sulle ruote) avrebbe dovuto, grazie alla sua fisionomia eccezionale ed alle sue non meno roboanti prestazioni, sconvolgere tutta l'attuale produzione automobilistica. Ben presto, però com'era del resto prevedibile, la faccenda risultò più frutto di menti di giornalisti che di tecnici: alla resa dei fatti risultò che l'organizzazione Ferguson di concreto aveva solo compiuto una serie di studi ed esperienze per un veicolo a quattro ruote motrici!

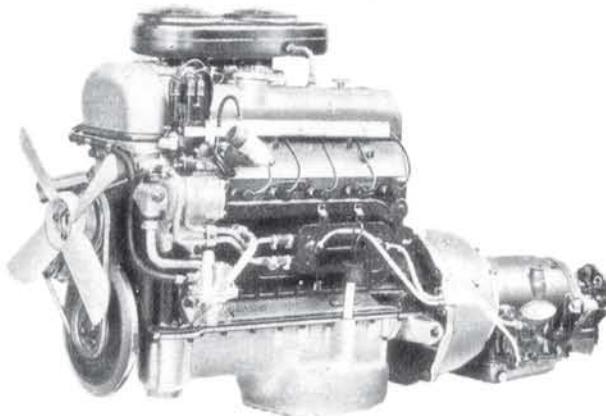
Rimanendo dunque nel piano del concreto, possiamo considerare che due e più che comprensibili sono le attuali tendenze del costruttore europeo di automobili: un'automatizzazione nei limiti del possibile che ne faciliti l'utenza adattandola alla massa ed una maggiore sicurezza per i passeggeri della vettura.

ALDO BONENTI

La Austin «Tur 1», altro prototipo di vettura con propulsione a turbina presentato dalla Casa inglese lo scorso anno.



L'originale coupé sport « Corsair » carrozzato da Boano su telaio nordamericano Chrysler Special.



Il gruppo motopropulsore della Mercedes Benz 300, la grossa tre litri da turismo tedesca che questo anno è stata munita di trasmissione automatica.

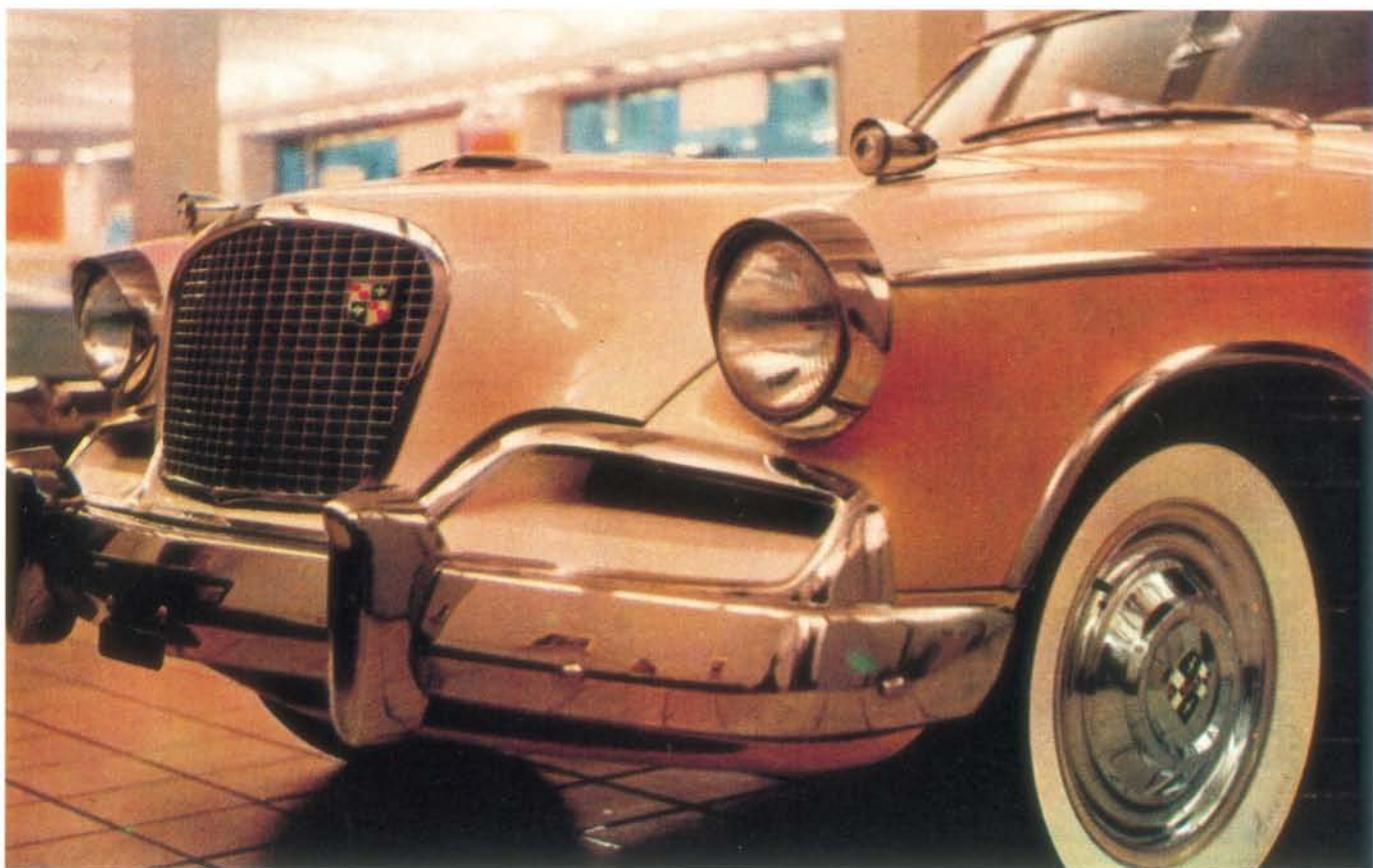




La Hudson «Hornet» con motore ad 8 cilindri a V della potenza di 220 HP.

LE MISS AMERICA

Tre tipici esempi di vetture americane d'Oltreatlantico



**La novità 1956 della Studebaker:
la gran turismo «Golden Hawk».**



**Altra novità dell'anno: la «Continental», la
vettura di gran lusso costruita dalla Ford.**

UN'AUTOMOBILE OGNI METRO QUADRO

Questo, seppure per assurdo, il destino della circolazione nei grandi centri. In questo articolo diamo un panorama della complicata situazione e dei fatti che si oppongono alla soluzione del problema.

Il problema del traffico urbano — che tra l'altro è stato l'argomento dell'ultimo convegno di Stresa — ha raggiunto un limite che qualcuno non esita a definire « critico ». Dai centocinquanta mila autoveicoli privati in circolazione in tutta Italia nel 1946 si è passati ai seicentomila del 1953, mentre negli ultimi due anni la cifra iniziale è stata addirittura quintuplicata. Allo scadere del decennio in corso, avremo largamente superato il traguardo di un milione di automobili circolanti, con un contemporaneo aumento nel numero dei motocicli e delle biciclette a motore, che già superano i due milioni e mezzo. Per il 1960 sarà tra l'altro avvenuta l'immissione in commercio della nuova « super-utilitaria » Fiat — la « 400 » — il cui basso prezzo e la cui economia di consumo avranno l'indubbio effetto di accelerare al massimo il processo di motorizzazione nazionale. Dio solo sa quale sarà in quell'anno l'aspetto di alcuni nostri centri urbani, ma possiamo già formarcene una pallida idea osservando la drammatica situazione di qualche città, come Milano e Roma.

Nella metropoli lombarda, la circolazione delle sole automobili private è salita dalle 22.311 autovetture che pagarono nel '46 la tassa di bollo alle odierne cento-



Via Orefici a Milano in un'ora di punta del traffico cittadino. La metropoli lombarda è la città più motorizzata d'Italia e pertanto il problema della circolazione vi è sempre di attualità e mai risolto.

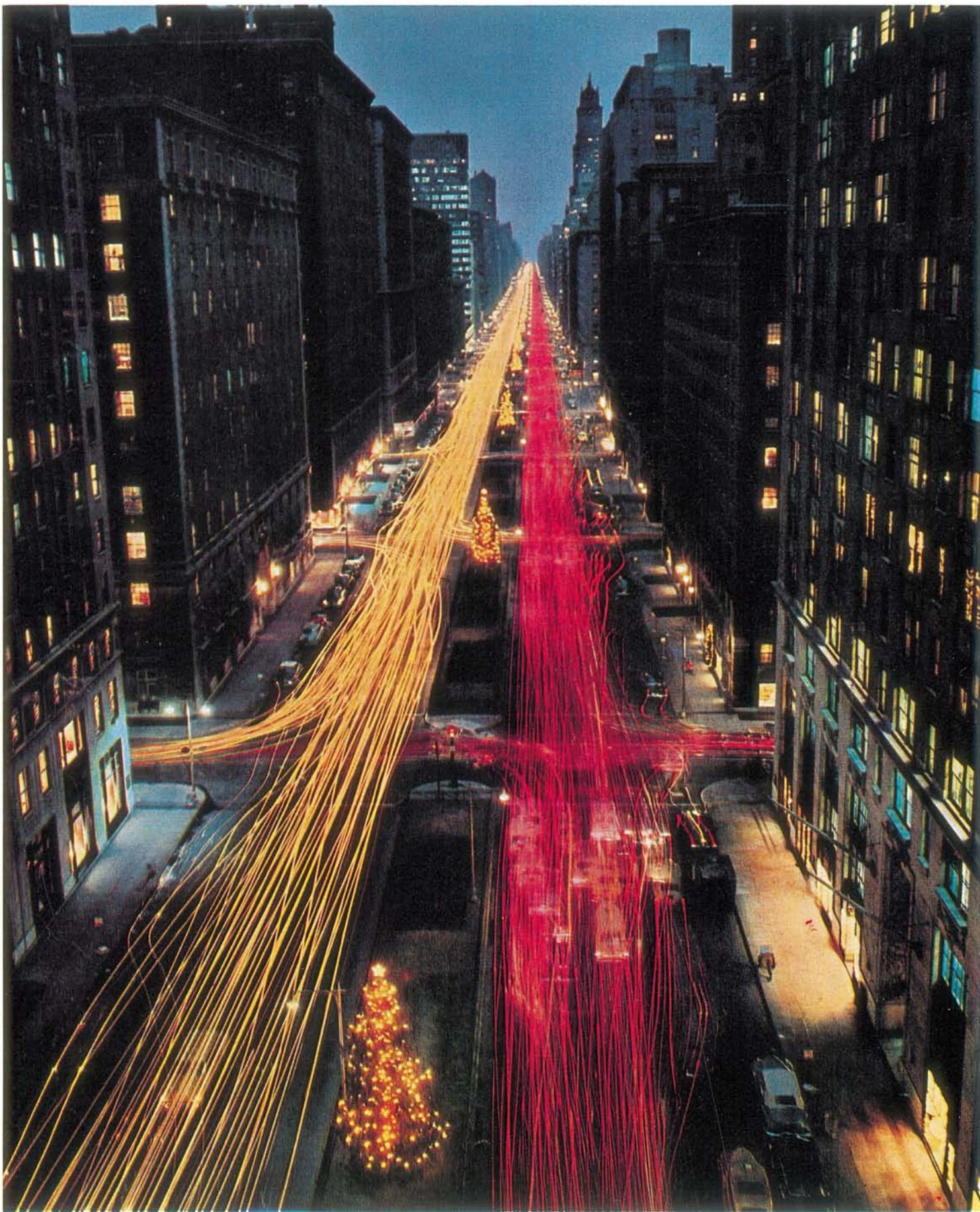
mila, con un «rinforzo» di 245 mila motocicli. Vero è che queste cifre si riferiscono all'intera provincia di Milano, e che quando si dice «provincia» si intendono anche centri prosperosi e fortemente industrializzati come Lodi e Legnano. Ma non è men vero che gran parte dei veicoli del circondario finisce col riversarsi quotidianamente nelle strade del capoluogo, mentre c'è da aggiungere che proprio Milano vanta la punta massima della circolazione turistica straniera: un afflusso che si calcola, in media, intorno alle 25.000 automobili settimanali. I

risultati, visibili nell'interno dell'intera cerchia dei Navigli, sono evidenti soprattutto nella zona compresa tra piazza del Duomo, S. Babila e piazza della Scala. La paurosa congestione che vi si verifica si risolve in una crescente lentezza del traffico collettivo e quindi, anche se può sembrare un paradosso, in una maggiore sicurezza per i pedoni. Ma ciò non toglie che i gridi d'allarme si vadano moltiplicando, anche se i rimedi finora escogitati hanno più l'aria di dilatori palliativi che di razionali soluzioni. Corso V. Emanuele, quando ne sarà completata

la ricostruzione, avrà guadagnato poco più di un metro rispetto alla larghezza prebellica, mentre i lavori di riassetto di piazza Cordusio, il centro nevralgico delle banche e dell'alta finanza, non concedono al traffico motorizzato più di un metro e mezzo rispetto a quello attualmente disponibile. Sugli effetti benefici di questa «battaglia del centimetro» non c'è da farsi eccessive illusioni: basti ricordare che la moderna scienza urbanistica identifica il minimo della lungimiranza nel criterio della cosiddetta «trentesima ora», vale a dire la capacità di



La sintesi del problema del traffico a Roma si può ritrovare nel fatidico «quadriatero» di Piazza Barberini e del Tritone.



LA CIRCOLAZIONE IN CITTÀ

una strada di sopportare trenta volte il volume di traffico sostenuto in un anno.

Roma, a differenza di Milano, non dispone di un « centro » rigidamente delimitato. Il fatto che la « city » si estenda su un'area vastissima, la quale va praticamente da piazza Fiume a piazza S. Pietro nel senso est-ovest, e da piazzale Flaminia al Colosseo nella direttrice nord-sud, dovrebbe renderne la situazione alquanto privilegiata. In effetti, il tanto decantato « quadrilatero di scorrimento » che fu inaugurato l'anno scorso come il toccasana di tutti i guai, sta miseramente crollando sotto il peso di una congestione caotica. Nelle ore di punta occorre lasciar « arrostire » i motori per un buon quarto d'ora soltanto per percorrere il breve tragitto di via del Tritone, dove pure sono entrati in funzione i sottopassaggi riservati ai pedoni. Sempre rispetto al 1946, gli autoveicoli che hanno pagato la tassa di circolazione sono saliti da undicimila ad oltre sessantacinquemila. Soltanto nell'ultimo trimestre si è avuta la immatricolazione di ben quattromila vetture nuove, dovuta a quanto sembra al crescente successo della « seicento ». C'è il progetto di trasferire in periferia un

Nella pagina di fronte: **Suggestiva veduta della Park Avenue di New York nella notte di Natale, con al centro una lunga serie di alberi di Natale illuminati da lampadine. Poiché l'esecuzione di questa fotografia notturna ha richiesto una posa di alcuni minuti, la intensa circolazione automobilistica vi è documentata da due fasci di filamenti luminosi: i filamenti bianchi a sinistra sono stati tracciati dai fari delle macchine che discendono la importante arteria; i filamenti rossi a destra, dalle luci posteriori delle macchine che la risalgono.**

[Fotocolor di A. L. Goldman]

paio di Ministeri. Qualche grosso ente, costruendo le nuove sedi, comincia a preoccuparsi di dotarle di una « zona di rispetto » da adibire appunto a parcheggio per le macchine: un esempio fresco è quello dell'edificio dell'E.N.I. di via Tevere, che ha imitato l'esperimento del « Palazzo Pirelli » innalzato alla Brusada di Milano. Ma si tratta anche qui di isolati tentativi, tanto più precari in una città dove la speculazione edilizia sfugge praticamente a qualsiasi controllo e non è certo disposta a sacrificare la miniera d'oro rappresentata dalle poche aree centrali e semiperiferiche ancora disponibili. Un esempio semi-umoristico di come vengano applicati nella capitale i piani regolatori è costituito dalla « strettoia » di via Salaria. Per alleggerire il pesante movimento di automobili e autotreni, il piano regolatore prevedeva l'istituzione di sensi unici, da realizzarsi costruendo una variante alle spalle di una villa aristocratica. Senonché, dove avrebbe dovuto passare la strada, una cooperativa edilizia ha disinvoltamente innalzato un paio di lussuose villette, col risultato che attualmente le autorità capitoline cercano la chiave di un problema diventato insolubile attraverso i più audaci esperimenti. In un primo momento il traffico proveniente dal centro era stato dirottato per via Lariana, ma poi (si dice in seguito alle proteste di Sofia Loren, che abita nei paraggi) si è adottato il sistema della « circolazione alternata », con l'impianto di semafori che obbligano a soste lunghissime interminabili colonne di veicoli. Sta comunque il fatto, anche tenendo presenti i meschini criteri con cui vanno sorgendo i nuovi quartieri, che oggi Roma rimpiange, per funzionalità, l'architettura del periodo umbertino: via Nazionale e lo stesso rione Prati sono ancora zone dove, per l'ampiezza delle strade, si circola abbastanza agevolmente.

Genova e Napoli sono altre città dove la situazione si presenta non molto più allegra. Nella metropoli ligure, il problema è costituito soprattutto dal traffico extra-urbano che si incanala sul lungomare cittadino, per continuare a svolgersi fino a Savona in impressionanti grovigli. A Napoli, invece, la responsabilità degli ingorghi ricade in larga misura sulla presenza di un « traffico misto » dall'andamento caotico, fatto in buona parte di vetture a cavalli e carrettini a mano. Tra le città minori, gli esperti del traffico citano invece come esempi tipici Perugia e Siena. Nel primo caso la congestione viene addebitata all'abitudine ormai un po' anacronistica della chiusura serale di Corso Vannucci, per riservarlo al passeggio dei cittadini, e nel secondo alle caratteristiche architettoniche di una città medioevale, che evidentemente non possono essere toccate.

In realtà, come si è accennato, il peggio è ancora da venire, né vale richiamare esempi stranieri per sostenere che l'Italia presenta ancora una situazione privilegiata, la quale potrebbe ancora migliorare con un maggior senso di disciplina da parte degli utenti della strada. In questo atteggiamento ottimistico c'è indubbiamente qualcosa di vero. L'indisciplina dei motoristi italiani rappresenta un fatto innegabile se la si mette a confronto col senso di responsabilità dei loro colleghi inglesi o americani, i quali per esempio non si sognerebbero nemmeno di non rispettare scrupolosamente la precedenza agli incroci. Anche maggiore è l'indisciplina dei pedoni, contro i quali raramente si esercita la severità dei vigili urbani: negli Stati Uniti, invece, è appena entrata in vigore una nuova legislazione, la quale equipara a tutti gli effetti gli automobilisti agli appiedati, stabilendo per questi ultimi multe altrettanto onerose.

TARQUINIO MAIORINO

NON BISOGNA CORRERE!

L'automobile è fatta indubbiamente per guadagnar tempo e abbreviare le distanze, ma il suo uso dev'essere ragionevole e prudente, che è quanto dire intelligente. La mania della velocità come tale trasforma questo mirabile strumento di progresso in un'arma pericolosa per sé e per gli altri

«**S**ulle strade italiane non si circola più». E' la frase del giorno. Ce n'è però un'altra: «Sulle strade italiane non si circola più al modo, e soprattutto alla velocità, con cui si pretende di circolare». Ed è la più giusta.

Non diremo che la velocità sia la causa di tutti, proprio tutti, i dispiaceri del malandare sulle strade. Ma è pur certo che, a volere, le cause secondo le quali per ragioni statistiche si suddividono gli incidenti, potrebbero in certo modo tutte ridursi alla velocità; giacché se qualunque veicolo, in qualunque momento, potesse venir fermato in tempo prima di subire o di combinare un guaio, degli incidenti si sarebbe ormai perduta la memoria.

Delle colpe della velocità in materia di incidenti si potrebbe parlare all'infinito, anche se la probabilità di convertirne i superstiti e pericolosi amantissimi rimarrebbe assai tenue, poiché troppo umana è la debolezza di accusare la fatalità anche di colpe che sono soltanto nostre. Mentre dovremmo ricordare che fatalità, in automobile, si può chiamare un fulmine che carbonizza il guidatore o un terremoto che gli apra davanti improvvisamente una voragine, o un macigno che, staccandosi da una montagna, si precipiti a un fatale appuntamento con una macchina che sta passando. Molte altre delle pretese fatalità non sono che autentiche colpe o negligenze colpevoli, com'è restare alla guida sapendo di dover temere un malore, il non sostituire un pneumatico ormai consunto, l'attendere che uno sterzo si spezzi per la pigrizia di verificarlo, ecc.

Il traffico sulle strade aperte può considerarsi in Italia già notevole, almeno per confusione, anche nei confronti di molti paesi motoristicamente più sviluppati del nostro; e ciò in conseguenza della minor lunghezza complessiva delle nostre strade, della presenza di un numero più ragguardevole di motociclette o di quasi-motociclette, della prepotenza dimensionale di veicoli inverosimili come gli autotreni, e infine di percorrenze medie probabilmente più elevate, come dire di uno sfruttamento più intenso di ciascun veicolo. E la sensazione di disordine è da noi comunque più acuta, come le statistiche degli

incidenti si incaricano purtroppo di confermare.

Nelle grandi città noi siamo però ancora assai lontani da quelle concentrazioni impressionanti di veicoli che, quando succede di capitarci dentro la prima volta, fanno dubitare sgomenti se, invece che in una città, si sia piovuti per sbaglio in un parcheggio gigantesco che abbia improvvisamente deciso di muoversi. Ma è appunto nelle città, malgrado il vantaggio di un minore addensamento di veicoli, che i sintomi di una circolazione sofferente sono da noi ancora più evidenti.

I fattori che influiscono negativamente sulla fluidità del traffico, e quindi sulla portata di una strada, sono molti, e non tutti strettamente imparentati, come nel caso degli incidenti, con la velocità. Ricordiamo la regolamentazione ancora manchevole delle precedenze, la presenza di veicoli apocalittici per ingombro e per massa, la condotta serpeggiante e poco meno che funambolesca delle biciclette; ricordiamo, nelle città, la mescolanza al traffico di veicoli strani, come i tricicli a pedale caricati di pesi inverosimili e che, all'apparire del verde a un semaforo, impongono a tutta la colonna dei veicoli che seguono la loro accelerazione di pochi centimetri al secondo; il tutto mentre i grandi teorici della strada stanno rompendosi la testa per calcolare con esattezza astronomica il valore medio dello scatto di partenza di una colonna al momento della via libera.

E non dimenticheremo certamente le colpe delle strade, insufficienti per se stesse, ma che appunto perchè insufficienti dovrebbero imporre una condotta sempre adeguata alla loro insufficienza, in modo che il massimo pur modesto di quanto possono dare non venga ulteriormente ridotto da chi ignora il modo più giudizioso di servirsene. E non dimenticheremo neppure che molte, troppe strade sono sistemate e mantenute in modo tecnicamente così discutibile che, per una volta almeno, la colpa di una portata praticamente inferiore a quella che spetterebbe alla loro larghezza non sarebbe da imputare soltanto a chi ci corre sopra.

C. BIFFI



**SACRIFICIO
SENZA
GLORIA**

IMPARIAMO

DA

QUESTE CIFRE

AD

ESSERE PRUDENTI

La media di 14,6 morti e 274,3 feriti al giorno raggiunta in Italia dagli incidenti stradali del 1954 è un monito severo per tutti gli utenti della strada, tanto più che, come viene documentato nelle pagine seguenti, responsabili sono quasi sempre l'imprudenza, la spavalderia, o il disprezzo dei regolamenti.

IMPARIAMO DA QUESTE CIFRE AD ESSERE PRUDENTI

Muore in un anno sulle strade d'Italia quasi lo stesso numero di persone cadute in campagne di guerra che hanno lasciato una forte impronta nella storia nazionale.

Ai 5.281 morti in incidenti stradali del 1954 possiamo infatti contrapporre:

i 6.262 morti nelle guerre del Risorgimento, dal 1848 al 1870;

i 6.345 morti della prima guerra d'Africa;

i 4.690 morti della guerra per la conquista dell'Abissinia.

E' come se noi combattessimo ogni anno, senza scopo e senza gloria, una sanguinosa guerra che lascia sul terreno migliaia di morti e decine di migliaia di feriti. Nei quattro anni dal 1951 al 1954 la guerra della circolazione stradale è costata al-

l'Italia 17.467 morti e 296.610 feriti; e na divorato centinaia di miliardi di lire in ben 386.428 incidenti.

LE CAUSE?

Quello che più rattrista è il fatto, documentato statisticamente, che responsabile di questo inesaurevole dissanguamento non è la macchina, non è la strada, non è la fatalità: è l'uomo. L'ineducazione stradale, l'imperizia, la spavalderia sono la causa principale di tante sciagure.

E' stata pubblicata recentemente, a cura dell'Istituto Centrale di Statistica e dell'Automobile Club d'Italia, la « Statistica degli incidenti stradali 1954 », ricca di tabelle e di grafici, dalla quale possiamo dedurre, elencandole in ordine decrescente di entità, le principali cause d'incidente:

20.237 incidenti (di cui 11.296 provocati da autoveicoli a 4 ruote) furono dovuti *al non aver frenato in tempo utile.*

16.125 incidenti (8797 da autoveicoli) dovuti *al non aver dato la dovuta precedenza ad altro veicolo ad un incrocio o ad una biforcazione.*

10.657 incidenti (5036 da autoveicoli) dovuti *ad eccesso di velocità.*

9.402 incidenti (4132 da autoveicoli) dovuti *al non aver tenuto la propria mano.*

8.517 incidenti (questa voce interessa quasi esclusivamente i pedoni, che ne sono responsabili per 8465 casi) *per aver attraversato imprudentemente la strada.*

5.316 incidenti (3379 da autoveicoli) dovuti *all'aver sorpassato a sinistra senza essersi assicurati via libera.*

5.316 incidenti (il numero di incidenti è lo stesso della voce precedente, ma la responsabilità del-

126.232 incidenti

5.281 morti

98.766 feriti

sono il triste bilancio delle disgrazie registrate sulle strade d'Italia nel corso del 1954.

Questo significa:

**14,6 morti al giorno,
274,3 feriti al giorno,**

ovverossia:

1 incidente ogni 4 minuti (1 ogni 2 minuti nelle 12 ore)

1 morto ogni ora e 20'

1 ferito ogni 5 minuti.

Riferendoci ai veicoli a motore, a 4 e a 2 ruote, circolanti in Italia nel 1954, abbiamo:

1 incidente ogni 8 veicoli

1 morto ogni 205 veicoli

1 ferito ogni 11 veicoli.

l'automobilista, con 1906 casi, è divisa in parti quasi uguali coi motociclisti e coi ciclisti) *per non aver segnalato il cambiamento di direzione.*

3.062 incidenti (anche questa volta l'automobilista è responsabile per soli 913 casi) *per aver tenuto direzione indecisa.*

1.972 incidenti (1740 da autoveicoli) *per aver retrocesso imprudentemente.*

1.697 incidenti (852 da autoveicoli) *per aver tentato di passare avanti a veicoli in moto.*

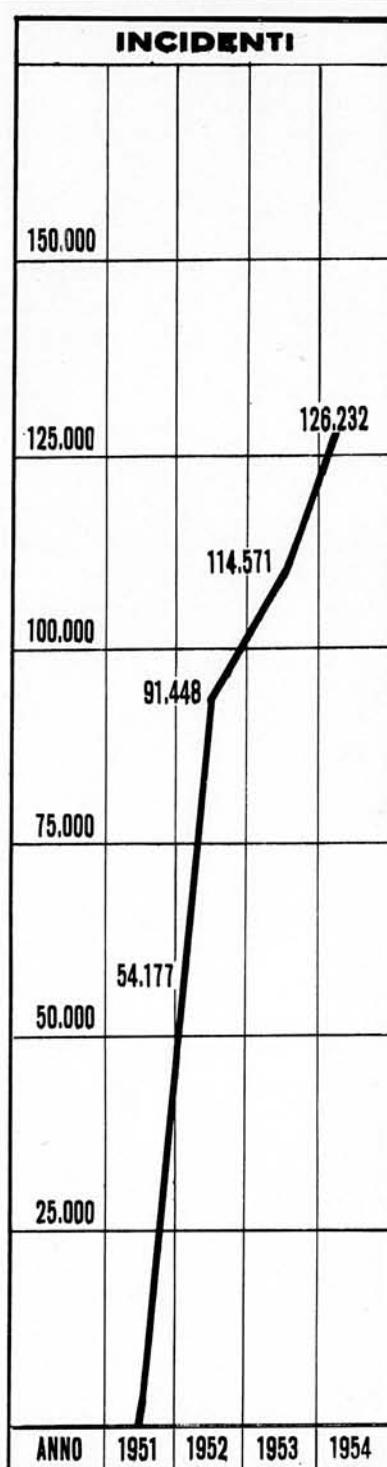
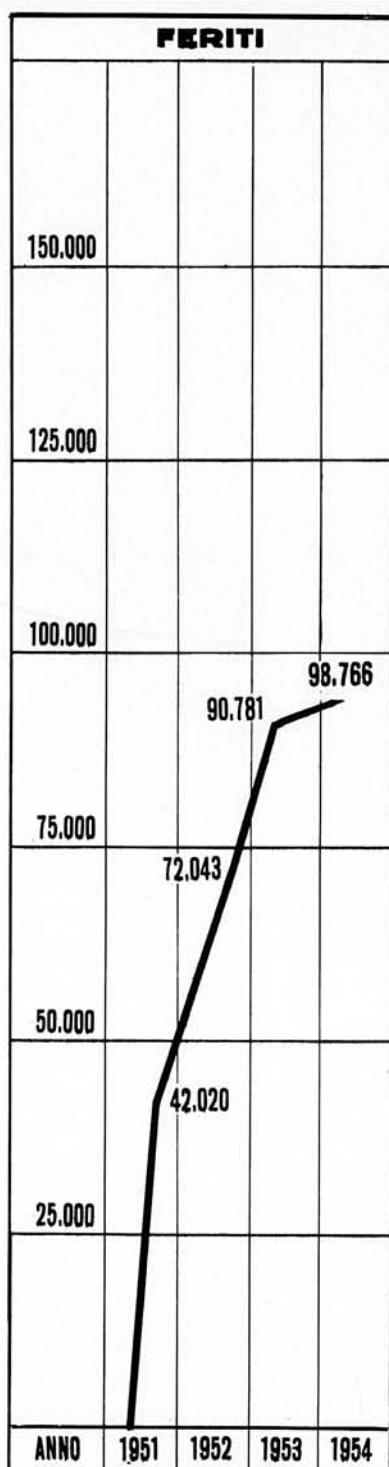
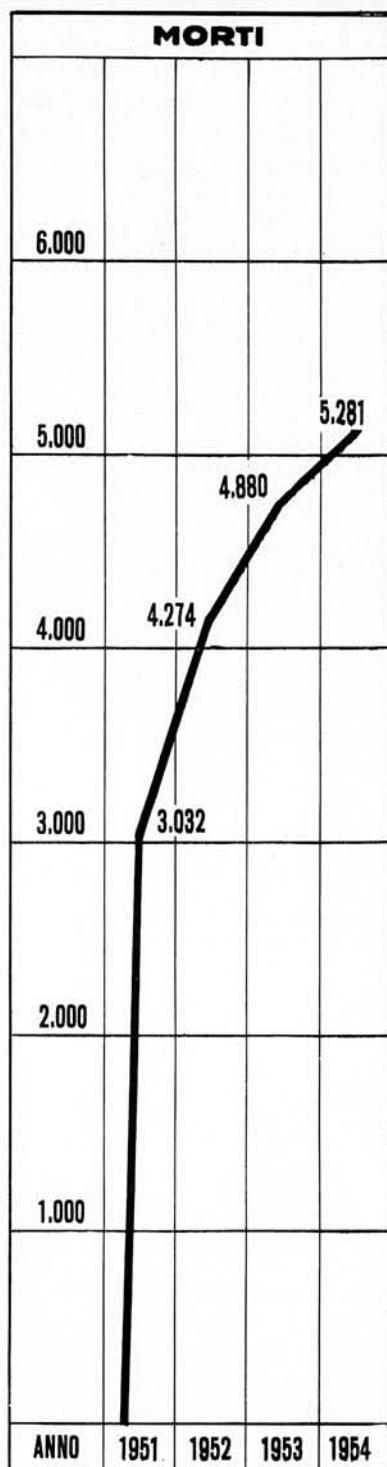
1.243 incidenti (674 da autoveicoli) *per aver sorpassato a destra.*

1.203 incidenti (645 da autoveicoli) *per non aver obbedito ai segnali dell'agente od alle segnalazioni dei semafori.*

1.102 incidenti (511 da autoveicoli) *per rottura o insufficienza dei freni.*

1.037 incidenti (totalmente dovuti ai pedoni) *per aver attraversato all'incrocio fuori della zona pedonale.*

1.028 incidenti (616 da autoveicoli) *per aver sorpassato in curva.*



UNA PROGRESSIONE IMPRESSIONANTE

Le statistiche dei quattro anni che vanno dal 1951 al 1954 registrano una progressione costante di incidenti stradali, che ha la sua rappresentazione visiva in questi grafici. Come vedesi, si passa dai 54.177 incidenti del 1951 ai 126.232 del 1954. In quanto alle vittime, negli stessi quattro anni, si sale da 3032 a 5281 morti e da 42.020 a 98.766 feriti.



Una macchina spaccata in due, esempio tipico di quelle tragiche conseguenze della velocità eccessiva di cui le statistiche degli incidenti ci danno una testimonianza ammonitrice.

873 incidenti (369 da autoveicoli) per abbagliamento di fari di altro veicolo.

842 incidenti (271 da autoveicoli, di fronte ai 402 da motoveicoli) per improvviso malore del conducente.

836 incidenti (307 da autoveicoli) per essere entrati o usciti imprudentemente da vicolo o portone, ecc.

433 incidenti (206 da autoveicoli) per guasto alle parti essenziali del veicolo.

431 incidenti (77 da autoveicoli, 182 da motoveicoli, 98 da cicli-

sti, 65 da pedoni ecc.) per ubriachezza.

379 incidenti (210 da autoveicoli) per scoppio di pneumatici.

350 incidenti (312 da autoveicoli) per essersi addormentati alla guida.

GRADO DI MORTALITÀ DEGLI INCIDENTI

Gli incidenti del 1954 che hanno dato il maggior numero di morti sono stati i seguenti:

15% dei morti è da attribuirsi all'eccesso di velocità.

10% all'aver attraversato improvvisamente la strada.

9,5% al non aver tenuta la propria mano.

5,9% al non aver frenato in tempo utile.

5,1% al non aver segnalato il cambiamento di direzione.

5% al non aver dato la dovuta precedenza ad altro veicolo a un incrocio o biforcazione.

4,1% all'aver sorpassato a sinistra senza essersi assicurata via libera.

3,2% ad improvviso malore del guidatore.

2,6% all'abbagliamento causato dai fari di altro veicolo.

2,3% all'aver tenuto direzione indecisa.

1,3% ad ubriachezza.

1,3% a sonno.

1,3% a rottura o insufficienza dei freni.

0,9% all'aver sorpassato in curva.

0,85% all'aver sorpassato a destra.

0,78% all'aver proceduto a fari spenti.

0,74% all'essere entrato o uscito improvvisamente da un vicolo o portone ecc.

0,70% a scoppio di pneumatici.

0,66% a rottura o guasto dello sterzo.

0,55% a guasto delle parti essenziali del veicolo

0,51% all'aver retroceduto imprudentemente.

0,43% al non aver fatto uso dei prescritti segnali acustici.

Non soltanto l'eccesso di velocità — che pure figura al terzo posto nella graduatoria degli incidenti — è in testa alla classifica dei morti, ma esso può considerarsi presente, più o meno direttamente, in varie altre voci, ad esempio quelle relative alla frenatura. Anche in questa lugubre graduatoria, il coefficiente umano risulta in primo piano, distanziando notevolmente il coefficiente meccanico e fatalistico, che incide in misura minima sulle disgrazie.

COLPA DELLE STRADE?

Quello di dare la colpa alle strade è un comodo espediente per l'automobilista che non è in regola con se stesso. La rete stradale italiana è quella che è, ma appunto per questo l'automobilista e tutti gli altri utenti della strada sono tenuti a un più attento controllo di se stessi e degli altri. Debbono, in una parola, avere maggiormente il senso delle proprie responsabilità. Si può onestamente dire che questo avvenga? Ancora una volta la statistica viene ad illuminarci sulla verità delle cose.

104.050 incidenti sono avvenuti su strade comunali urbane;
11.386 su strade statali;
7.826 su strade provinciali;
2.970 su strade comunali non urbane.

Per quel che riguarda lo stato materiale della strada, si ha la seguente classifica:

82.599 incidenti sono avvenuti su strada asfaltata;
30.130 su strada lastricata;
8.984 su strada bitumata;
3.320 su strada inghiaziata.

In complesso, il 90% degli incidenti si è verificato su strade in buono stato.

Influenze atmosferiche? Anche su questo le statistiche dell'A. C. I. sono precise: l'86% degli incidenti s'è avuto su strade asciutte.

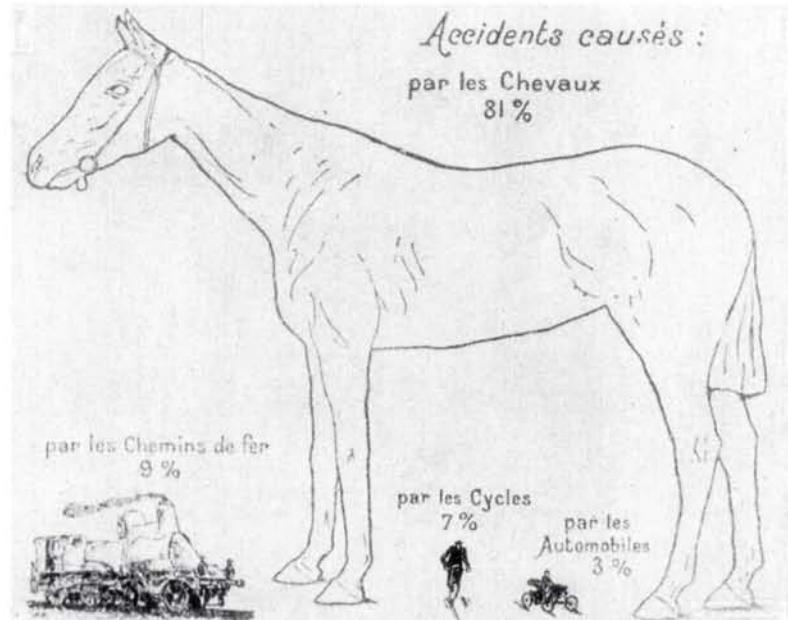
In quanto alla visibilità, l'80% degli incidenti è avvenuto in pieno giorno e con luce buona. Le ore critiche o tragiche se volete, sono infatti dalle 10 alle 12 e dalle 16 alle 18 dei mesi estivi. La stagione peggiore è dall'aprile all'ottobre e i giorni peggiori il sabato, la domenica e il lunedì.

E' strano poi anche il fatto che non esiste vera rispondenza tra il numero degli incidenti e l'intensità del traffico. Risulta, ad esempio, che sulle statali 7.050 incidenti sono avvenuti con traffico normale e solo 1.104 con traffico intenso.

Vi diremo infine che, tra le città italiane, Milano ha il primato degli incidenti con 22.718, ma Roma ha quello dei morti con 368.

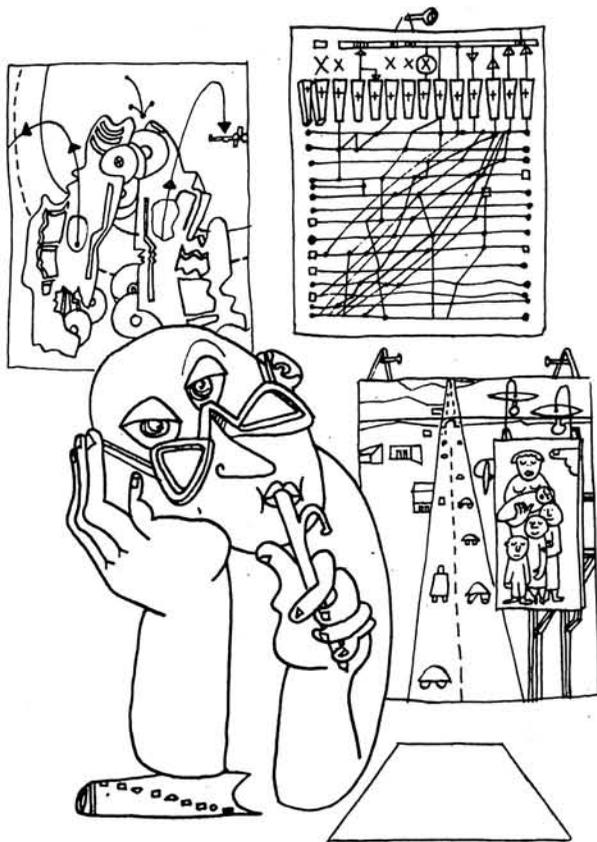
Resta dunque confermata la responsabilità dell'utente sulla quotidiana tragedia che insanguina le nostre strade.

C. R.



Singolare vignetta francese del principio del secolo, dalla quale risulta che l'81% degli incidenti stradali del tempo era da attribuire ai cavalli. Le poche automobili esistenti circolavano così giudiziosamente, che la loro responsabilità era di appena il 3%. In cinquant'anni, quale capovolgimento!

Un incidente di strada, diciamo per scaramanzia, può capitare a tutti, per colpa propria od altrui. E può anche capitare che in tale frangente l'automobilista compia atti pregiudizievoli e ne trascuri altri che gli riuscirebbero vantaggiosi. Prestate dunque attenzione ai suggerimenti che vi dà un avvocato, inaugurando una rubrica che avrà utili sviluppi nei prossimi numeri.



Nor: è cosa facile consigliare agli automobilisti quale sia il comportamento da tenere nella deprecata ipotesi di un incidente stradale. La difficoltà non consiste nel non sapere che cosa si dovrà fare in quel dato incidente, ma nel consigliare quelle precauzioni che sono sempre utili, quando si verifica un incidente.

Anzitutto, una raccomandazione, che non deve essere sottovalutata: mantenere dopo l'incidente (ciò che è avvenuto prima e durante l'incidente, in questo momento, non ci interessa), la calma più assoluta e un contegno il più comprensivo possibile, nei confronti dell'...avversario.

Le parole, per grosse che siano, non servono a nulla ed anzi possono portare a conseguenze, anche di carattere penale; inoltre distolgono l'interessato dal compito importante che lo attende, quello di rilevare i dati necessari per la ricostruzione del si-

HA RAGIONE

nistro. Se ci sono danni alle persone, è logico che la prima preoccupazione sarà quella di soccorrere gli infortunati. Dopo, accingetevi, con calma, a stabilire ogni elemento che possa esservi utile in avvenire.

E' opportuno premettere che, attualmente, un codice della strada il quale se pur antiquato, fa testo e che un nuovo codice è in via di laboriosa gestazione.

Ambedue dettano norme che disciplinano il comportamento del conducente nei confronti di terzi e dei terzi nei confronti dei conducenti ma non possono contemplare, né lo farà mai alcuna legislazione, quello che il conducente deve fare a salvaguardia dei propri interessi.

Un giovane automobilista domandava, poco tempo fa, se egli aveva il dovere di spostare la sua macchina dopo un incidente. Domanda ingenua: se c'è un ferito che possa essere soccorso solo con lo spostamento esso sarà inevitabile. Se c'è molto traffico e l'automezzo cui è occorso il sinistro intralcia la circolazione, è evidente che lo spostamento è parimenti inevitabile. Ma lo spostamento non vuol dire perdita irrimediabile delle tracce, perchè la posizione esatta del veicolo, può fermarsi attraverso segni di carbone o di calcinaccio.

Se manterrete la calma, vi ricorderete sicuramente di questa seconda raccomandazione: *non esprimere giudizi sull'incidente.*

Il farlo è cosa perfettamente inutile e pericolosa. In questa materia, il giudizio sulla colpa è difficilissimo. Le ammissioni generiche (ho torto, ho fatto male, ecc.) sono impressioni puramente soggettive di cui il magistrato non può, fra l'altro, tener conto in un giudizio. Se risulta che la persona interrogata abbia ammesso di aver torto, la cosa può solo costituire un elemento per colorire la motivazione della sentenza. Tanto vale quindi non attribuire alla cosa molto peso.

Il giudizio è quello che viene formulato dal magistrato sulla base degli elementi obiettivi e delle testimonianze. Se poi si è coperti da una assicurazione sulla responsabilità civile, il precorrere gli eventi con ammissioni è addirittura una mancanza di correttezza (e forse qualche cosa di più) verso la Compagnia, la quale essa sola, ha il diritto (dato che deve pagare) di ammettere o no il torto. Il torto infatti si traduce poi in un esborso di danaro.

Non crediate che quanto vi si dice, sia un invito alla resistenza più accanita e più inconsulta: vi si

CHI MANTIENE LA CALMA

dice solo di non fare promesse o ammissioni di cui potreste pentirvi.

A pagare e morire, dice un proverbio, c'è sempre tempo. Se siete convinti di aver torto, pagherete (o farete pagare) a ragion veduta, quando l'emozione sarà passata e l'incidente potrà inquadrarsi nei suoi veri limiti.

Certo, se si trattasse di un piccolo, insignificante incidente, liquidatelo subito, ma... attenti alle sorprese!

Terza raccomandazione: *procedere al rilievo di tutti i dati che possano dare l'esatta nozione delle circostanze in cui si è svolto l'incidente.*

E' meglio non affidarsi alla sola memoria, tanto più se ci sono delle persone presenti, che poi saranno testimoni nell'eventuale giudizio, e alle quali sarà opportuno far notare i rilievi fatti. (A proposito di testimoni, tenete presente che nei procedimenti penali per omicidio colposo o per lesioni colpose tutti possono fare da testimoni, coniuge e parenti o affini in linea retta compresi, mentre nei procedimenti civili queste categorie sono escluse).

Rilievi essenziali sono: l'orario esatto del sinistro, i dati di riconoscimento del veicolo e del conducente, nonché gli eventuali testimoni, le condizioni atmosferiche se possono avere riferimento con la circolazione (nebbia, pioggia, ecc.), lo stato della strada, la località esatta.

Questi potrebbero chiamarsi rilievi necessari per inquadrare il sinistro, ma non è tutto qui, perchè manca proprio il... contenuto e cioè il fatto.

Nel rilievo dei dati interessanti il vero e proprio incidente, ci vuole certo abilità e colpo d'occhio, occorre essere dei tecnici e degli osservatori, ma poiché non è dato a tutti di possedere tali doti in quantità notevole, tanto da ricostruire il fatto secondo il proprio interesse, *non cercate di essere machiavellici.*

Limitatevi a stabilire la direzione esatta di provenienza del o dei veicoli, la loro approssimativa velocità, le tracce di frenatura, la esatissima posizione del o dei veicoli dopo l'incidente. Fate cioè la fotografia di quanto è avvenuto, e fissatela fedelmente attraverso i dati e possibilmente attraverso un disegno. Se poi avete, per caso, una macchina fotografica, usatela, ma con criterio, perchè la fotografia altera spesso le proporzioni e le posizioni. Lasciate poi al vostro assicuratore o al vostro legale il compito di orientarsi in questa intricatissima materia.

Un'ultima raccomandazione, che però in ordine di tempo può essere anche la prima: *procuratevi l'intervento di un agente a qualunque corpo appartenga, purchè abbia il compito di vigilare sull'osservanza delle norme sulla circolazione stradale ed abbia il dovere di riferire all'autorità (carabinieri, agenti di P. S., vigili urbani, ecc.) e ciò specialmente quando credete di aver ragione. Se invece ritenete di aver torto... ci penserà il vostro avversario.*

Durante il rilievo dei dati da parte dell'agente, non vi disinteressate di quanto egli fa o scrive, anzi, cortesemente, ma con fermezza, fategli rilevare tutto ciò che riterrete (ma con sicurezza) sia a voi favorevole.

L'agente è persona del tutto obbiettiva, almeno nella stragrande maggioranza dei casi: cerca di fare il suo dovere ed intende rappresentare all'Autorità giudiziaria il fatto perchè questa possa poi emettere il suo giudizio. L'agente però è una persona come tutte le altre ed è portato, come avviene molto spesso, a sintetizzare e quindi a formarsi sul fatto un giudizio che, anche se non espresso, lo guida e lo conduce nei rilievi che va facendo. E qui sta il pericolo. E' vero che il giudice non terrà conto del giudizio del verbalizzante, ma è pur vero che farà affidamento su quanto il verbalizzante stesso ha riferito.

Ecco la necessità di controllare bene, fin dove è possibile, i rilievi dell'agente, nonché le eventuali dichiarazioni che vi saranno sottoposte per la firma.

Se d'altra parte l'incidente è di notevole rilevanza, fate intervenire subito un competente di vostra fiducia

DANTE GUERRERI





GUIDARE D'INVERNO

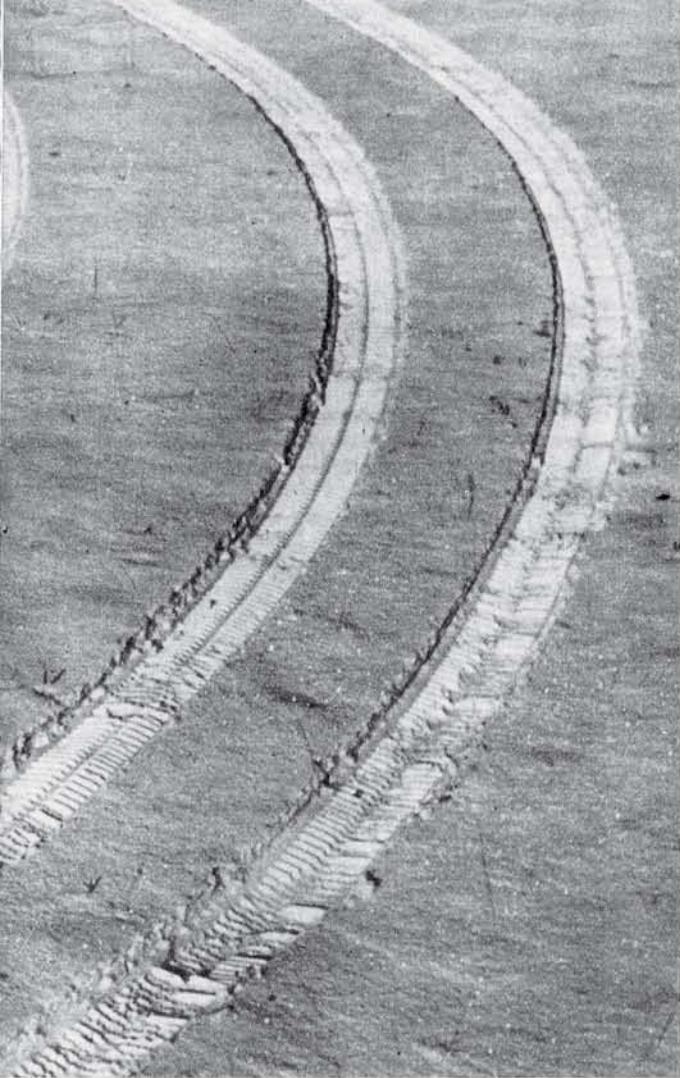
Le basse temperature, la nebbia, il ghiaccio e gli altri inconvenienti della stagione fredda mettono spesso in difficoltà anche consumatori automobilisti. Diamo qui alcuni consigli spiccioli che in molti casi potranno riuscire preziosi.

di FLAVIANO MOSCARINI

Non si va molto lontani dal vero affermando che una buona percentuale degli incidenti che funestano le strade italiane siano dovuti alla mancanza di funzionalità di qualche parte dell'autoveicolo, specie del sistema frenante. Tali deficienze, sempre gravi, diventano oltremodo perniciose durante la marcia invernale. Incominceremo quindi con l'indicare le norme più importanti da seguire per la manutenzione generale del veicolo nel periodo più freddo dell'anno. Vedremo poi come dovremo usarlo e condurlo sui vari tipi di terreno.

LE PRECAUZIONI DA ADOTTARE IN OGNI CASO

E' innanzitutto molto importante sapere se, durante la sosta notturna, la vostra vettura resta in luogo chiuso, o, come oggi è molto diffuso, all'aperto. In quest'ultimo caso è quasi indispensabile compere una di quelle coperture impermeabili che avvolgono tutta la vettura coprendo anche le ruote, onde evitare particolarmente ai pneumatici il tormento degli agenti atmosferici. Tuttavia il « garage



tascabile» non è sufficiente a scongiurare il gravissimo pericolo di congelamento dell'acqua nel radiatore, sulle cui conseguenze è superfluo dilungarsi: a parte le enormi complicazioni nell'avviamento della vettura, il dilatarsi dell'acqua solidificata può provocare la frattura dello stesso radiatore e, nei casi peggiori, irreparabili crinature nel monoblocco. Non resta quindi che ricorrere alle miscele anticongelanti, ossia a quei preparati a base di alcool o glicerina, i quali abbassano notevolmente il punto di solidificazione dell'acqua (una percentuale del 20% di anticongelante «funziona» fino a una temperatura di circa 8 gradi sotto zero; una percentuale del 40% ci permette invece di stare tranquilli anche se il termometro scende a meno 25 gradi).

E' sconsigliabile preparare la miscela anticongelante mescolando «tout-court» alcool o glicerina all'acqua. E' preferibile acquistare uno dei tipi di «anti-frost» che si trovano già preparati in commercio, preferendo sempre le migliori marche: una miscela che non risulti perfettamente neutra può infatti diventare fonte di micidiali corrosioni. E' poi buona precauzione controllare più spesso del

solito il livello dell'acqua nel radiatore: infatti gli anticongelanti, specie se a base alcoolica, evaporano a più bassa temperatura, consumandosi con maggiore rapidità.

Cure altrettanto meticolose vanno rivolte al circuito di lubrificazione. Oggi, attraverso valvole termostatiche ed altri accorgimenti, si tende a far sì che la temperatura del motore sia costante e indipendente dalla temperatura esterna. Poiché la differenza di densità nei vari tipi d'olio, che può essere notevole a basse temperature, tende invece ad assimilarsi quando si marcia ad alto regime, è inutile anche d'estate mettere nella coppa degli olii che solo a freddo restano molto vischiosi. Useremo quindi olii invernali fluidi, come indicati dalle istruzioni, in modo da rendere meno gravoso lo sforzo per l'avviamento del motore e da evitare altri gravi inconvenienti, come quello di una eccessiva pressione prodotta dalla pompa, di una eccessiva resistenza offerta dai condotti di passaggio dell'olio, con conseguente immediato funzionamento della valvola di scarico. (In questo caso il lubrificante, anziché raggiungere gli organi in movimento, ritorna nella coppa non effettuando la lubrificazione, al punto che possono anche verificarsi la fusione delle bronzine e il grippaggio dei pistoni). Attualmente, del resto, si vanno diffondendo gli olii a viscosità costante, i quali partono da una densità a freddo molto bassa e tendono a restare tali anche alle temperature elevate.

L'IMPIANTO ELETTRICO

La maggior durata della notte che impone un uso prolungato dei fari, gli avviamenti più faticosi, i servizi ausiliari più gravosi (basti pensare all'impiego che si fa d'inverno del tergicristallo) sono tutte circostanze che impongono la perfetta efficienza dell'impianto elettrico. Per essere tranquilli, la migliore soluzione è di rivolgersi ad un «onesto» elettromeccanico, il quale sia inoltre convenientemente attrezzato. Fare innanzitutto controllare la batteria e far verificare la densità dell'acido e i livelli; verificare le spazzole e pulire il collettore della dinamo lubrificandone i cuscinetti; esaminare le puntine dello spinterogeno (Se sono consumate non spianarle con la limetta, ma sostituirle); sostituire i fili che si presentano logori, eccessivamente secchi o intaccati da spaccature; controllare infine le candele e provare l'efficienza della bobina, tenendo presenti le eventuali dispersioni di corrente prodotte dalla presenza di «filtri» della radio di bordo, quando c'è.

Per l'impianto di illuminazione, ci preoccuperemo di controllare il perfetto orientamento dei fari, cosa oggi molto facile con gli apparecchi che quasi tutte le stazioni di servizio hanno in dotazione. Analoga precauzione adotteremo per il tergicristallo, che è un organo elettromeccanico come tutti gli altri e che all'inizio della stagione invernale richiede normalmente un buon ingrassaggio. E poiché siamo in tema di visibilità, applichiamo sulla vettura che ne sia sprovvista anche un «lavavetro»: questo apparecchio è diventato pressoché indispensabile con la frequenza odierna dei sorpassi e con i conseguenti spruzzi di fango che vengono proiettati sul nostro vetro anteriore.

L'AVVIAMENTO A FREDDO

Se la temperatura notturna è scesa notevolmente sotto lo zero, incominceremo col togliere un po' di

GUIDARE D'INVERNO



Pneumatici di tipo invernale con battistrada a forte scoltatura, particolarmente adatti per la marcia su terreno coperto da neve.



Il vecchio sistema di applicare le catene si palesa ancora oggi uno fra i più efficaci per la marcia su terreno non soltanto nevoso, ma anche ghiacciato.

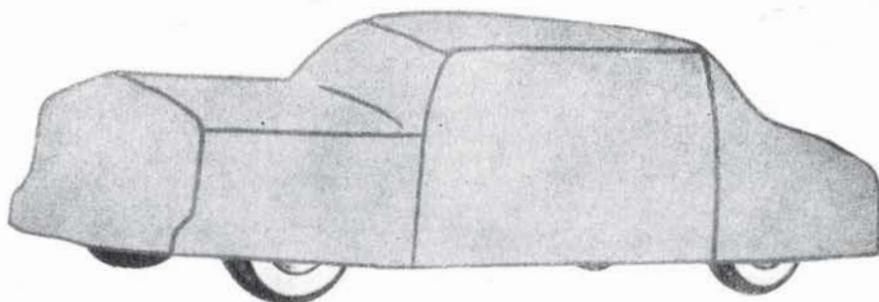


La nebbia è la grande nemica dell'automobilista. Esistono in commercio vari tipi di fari anti-nebbia, italiani ed esteri e non c'è che imbarazzo di scelta.

acqua dal radiatore. La sostituiremo con un eguale quantitativo di acqua calda, che servirà se non altro a « scollare » un po' il motore. Poiché, col freddo, l'olio degli organi meccanici si indurisce moltissimo, affaticheremo molto meno il motorino di avviamento eseguendo la messa in moto con la frizione abbassata: eviteremo così di « trascinare » anche gli ingranaggi del cambio, « legati » dal lubrificante troppo vischioso. Meglio ancora: può essere utile far compiere preventivamente qualche giro al motorino senza accensione, ossia senza chiave innestata nel quadro.

Una volta avviato il motore, lo terremo ad un regime di circa 5/600 giri (un « minimo » un po' allegro), adoperando l'acceleratore a mano o a pedale. E' bene invece togliere subito lo « start » (leva dell'aria) il cui eccessivo uso non può che far danno per il lavaggio che la benzina non combusta, risultante da una miscela troppo ricca, effettua sui pistoncini e sulle fasce elastiche. Faremo andare così la macchina, da ferma, per un discreto periodo di tempo: in mancanza di un termometro dell'acqua e dell'olio, aspetteremo che sia scomparsa o ridotta al minimo la fuoriuscita di fumo bianco che si produce col freddo dal tubo di scappamento.

Solo allora potremo iniziare la marcia, ma conservando per un ventina di minuti o mezz'ora una andatura di « tutto riposo ». Le accelerate brusche, finché non è perfettamente stabilizzata la pressio-



Per proteggere dalle intemperie la macchina lasciata all'addiaccio, sono in vendita « garage tascabili » in speciali tessuti impermeabili, che possono essere contenuti in una valigetta di poco peso e di poco ingombro.

Al freddo si guida male e, in genere, si viaggia male. Per le macchine che non hanno il condizionatore d'aria di serie, esistono appositi riscaldatori.



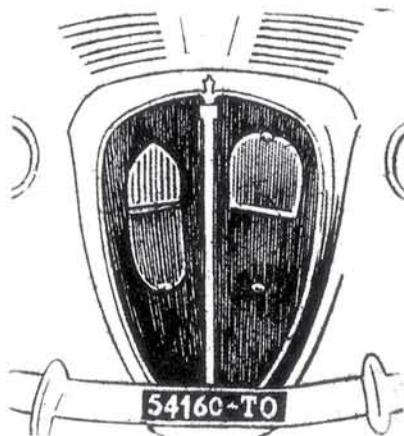
ne dell'olio, comportano l'esiziale pericolo del grip-paggio. Non prima di 40-45 minuti di marcia, avremo raggiunto le ideali «condizioni di regime».

COME PROCEDERE CON NEVE E GHIACCIO

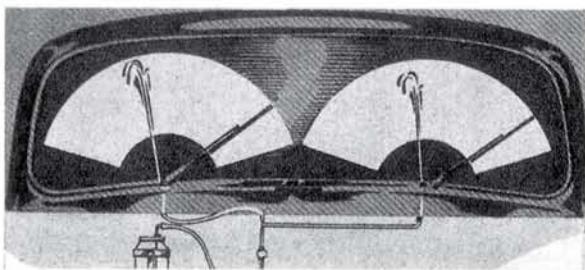
In una lucida pubblicazione edita dall'ACI, l'ing. Bottasso riporta sei «slogans» fondamentali, che così riassumiamo:

- a) cercate di «sentire» la strada; fuori del traffico, andando piano e frenando con dolcezza, provate ogni tanto la sdruciolevolezza del fondo;
- b) andate piano, regolando la velocità alla strada e alle condizioni atmosferiche: non potete fermarvi su un soldino di ghiaccio;
- c) tenete pulito il parabrezza; abbiate fari sicuri, tergicristalli e «defrosters» (sghiacciatori) efficienti: dovete vedere il pericolo in tempo per evitarlo;
- d) usate le catene; potrete fermarvi in quasi metà distanza ed avere una potenza di spunto e di frenata da 4 a 7 volte maggiore;
- e) frenate dolcemente e ad intermittenza per rallentare e fermare: con una frenata decisa potete bloccare le ruote e farle slittare pericolosamente: una piccola scivolata può portarvi molto lontano.
- f) seguite la vettura che vi precede a una distanza di sicurezza, in modo da avere sufficiente spazio per frenare. Senza catene, su strada ghiacciata, oc-

Per scongiurare il pericolo del congelamento dell'acqua nel radiatore, con le gravi conseguenze che tutti sanno, si ricorre alle speciali miscele anticongelanti che abbassano notevolmente il punto di solidificazione dell'acqua.



Quando la temperatura è molto bassa, è buona norma proteggere il radiatore con una tendina. Il commercio ne offre svariate per i diversi tipi di vetture.



Il problema della visibilità si fa ancor più imperativo nella stagione delle intemperie. Può essere quindi consigliabile l'adozione di un «lavavetro» a spruzzo, che assicuri la nettezza e la trasparenza del vetro anteriore della vettura.

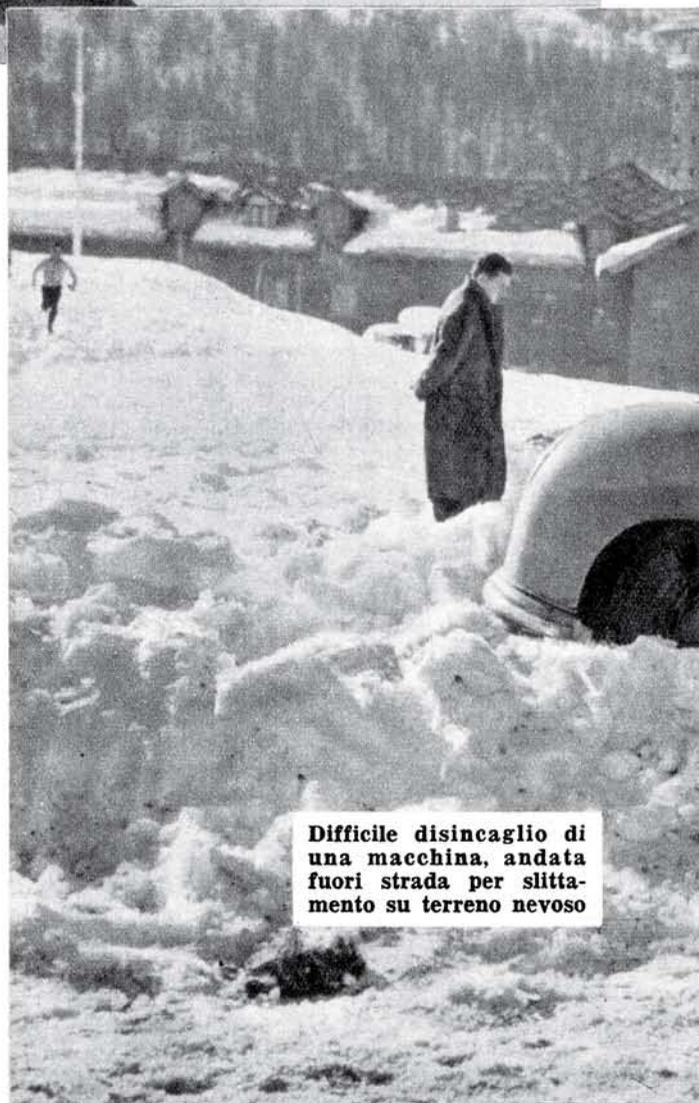


Sono in commercio anche dei panni «antiappannanti». Essi sono imbevuti di una speciale sostanza chimica che, con un leggero strofinamento, evita ai vetri del parabrezza, degli sportelli e del lunotto posteriore, di appannarsi.



corre per frenare un tempo superiore da 3 a 10 volte a quello necessario su strada asciutta.

La migliore e più sana condotta di guida, su neve e ghiaccio, è comunque di evitare nel modo più assoluto accelerazioni e decelerazioni brusche. In Italia, purtroppo, il problema è complicato da una enorme variazione nello stato delle nostre strade, con improvvisi passaggi dai tratti bagnati a quelli ricoperti da neve molle o croste ghiacciate; può capitare benissimo di iniziare una curva su terreno secco e trovare poi all'uscita una superficie sdruciolevole dove è scommessa conservare l'equilibrio. Proprio queste discontinuità rendono spesso problematico l'uso delle catene o anche l'impiego delle speciali gomme anti-ghiaccio, come quelle munite di ramponi che tanto favore incontrano invece nei paesi nordici. Una soluzione soltanto parziale del problema è costituita da quegli ottimi copertoni invernali che si trovano oggi in commercio e che consentono una felice marcia sia su strade coperte di neve molle sia su terreno normale. Sul ghiaccio, non resta invece che appigliarsi alla prudenza, la quale si impone particolarmente nei sorpassi: non lasciatevi suggestionare dall'andatura spedita di veicoli pesanti, come per esempio i pullman, i quali possono andare veloci anche durante le neviccate, perchè vedono meglio e tengono meglio la strada. Così pure in salita, «spuntate» piano: solo se siete calmi di temperamento, riuscirete a partir bene in salita sul ghiaccio (E' buon consiglio portare con sé una vecchia coperta, che metteremo sotto le ruote per superare tratti gelati particolarmente difficili).



Difficile disincaglio di una macchina, andata fuori strada per slittamento su terreno nevoso

COME REGOLARSI CON LA NEBBIA

Il mercato degli accessori d'auto è invaso da fari antinebbia, quasi che esistesse davvero (non parliamo di raggi ultrarossi) una luce capace di superare la barriera di goccioline da cui la nebbia stessa è formata. Qualsiasi raggio luminoso si rifrangerà sulle goccioline sopradette e formerà l'alone così molesto agli occhi del guidatore.

In realtà — poichè per motivi di temperatura la nebbia è distaccata dal suolo di 20-25 centimetri — la vera ragion d'essere dei fari antinebbia consiste nel produrre un largo fascio luminoso nettamente lamellare, senza raggi sfuggenti verso l'alto. Tali fari devono essere posti comunque in posizione quanto più vicino possibile al terreno, di solito al di sotto del paraurti. C'è chi li colloca più in alto, dirigendone i raggi verso il basso, in modo che tocchino il terreno a una distanza di 30-35 metri dal fronte stradale (Nella « seicento », peggio ancora, un unico faro centrale viene spesso applicato al centro della calandra). Ma si tratta di palliativi.

Giacchè siamo in tema di nebbia, ricordiamo infine che è buona precauzione rivestire sia la calotta dello spinterogeno sia quella della bobina di un lieve strato di grasso. Si eviterà così che l'umidità, condensandosi, crei corti circuiti esterni che comportano come conseguenza la crinatura degli organi in questione e l'arresto del veicolo.

FLAVIANO MOSCARINI



Gelo e nebbia, pessimi compagni di viaggio.



ALTE VELOCITÀ SULLA CELLULOIDE

QUANDO I FILM HANNO PER PROTAGONISTA L'AUTOMOBILE

di FRANCO BERUTTI

«E con questo aneddoto io avrei finito il mio compito». Chi parlava era un nostro amico che, sere fa, ci aveva invitati a constatare i risultati d'un suo lavoro di ricerca "difficilissimo" lui diceva, in vista di un libro. Si proponeva di scrivere (e se lo propone tuttora) un volume dedicato alla vita e alla carriera di un famoso corridore d'auto italiano, ora scomparso, in vista anche della riduzione del libro a film. Tutte ipotesi le sue, naturalmente, ma non impossibili a realizzarsi. E l'amico, forse per sentirsi rincuorare, ci aveva appunto voluto mostrare le mille e mille pagine di testimonianze raccolte, le fotografie del Campione, i cimeli che la famiglia gli aveva prestato con molte raccomandazioni; e si era perso per ore nel racconto di curiose avventure occorse al corridore sulle mille piste del mondo durante competizioni che ancora oggi hanno del favoloso. Con noi, in casa dello scrittore, stava un altro amico, capitato per caso (abita in campagna ed era venuto in città per sbrigare certi affari), un flemmatico individuo che all'auto ha sempre preferito la bicicletta, e in caso di emergenza il treno, e al quale vien spesso rimproverata l'eccessiva tendenza al silenzio.

«Bel lavoro, il suo — disse l'amico di campagna allo scrittore — Bello davvero, e interessante. Si (e qui si rivolse a noi), anch'io seguivo un pochino le corse, una volta, e queste cose sul conto del Campione le avevo appena sentite accennare, ma senza tutta questa massa di particolari. Di preciso, io rammentavo solo l'episodio

del maglione. Non lo conoscete? Davvero? Non ve l'hanno mai raccontato?». E a questo punto accadde l'incredibile. Il flemmatico uomo di campagna incominciò a parlare del Campione, rivoltò la sua memoria come un guanto e ne fece uscire nuovi aneddoti, storie che allo scrittore erano state tacite, saporosi squarci di competizioni, emozionanti retroscena di una carriera eccezionale. Durò più di due ore, quel monologo, mentre lo scrittore febbrilmente aggiungeva appunti a quelli già raccolti in mesi di ricerche. E con una nota di malumore, il flemmatico campagnolo sigillò la chiacchierata: «E' inutile proporre queste cose ai produttori cinematografici, creda a me. Quelli amano soltanto l'auto come mezzo di trasporto, e del circuito non vedono che i boxes, i cronometristi e le donne dei campioni. Scometto che credono ancora che la

macchina da corsa abbia la marcia indietro».

In che conto tenere queste parole? Davvero il cinema non ama l'automobilismo? Realmente i producers notano di una corsa soltanto gli aspetti più marginali? La risposta la può dare soltanto l'analisi dei film che, apparsi recentemente sui nostri schermi, hanno eletto la macchina da corsa, se non proprio a protagonista, almeno al ruolo di comprimaria, nel tentativo di introdurre io "spettacolo" nella vicenda sentimentale. Non parliamo dell'auto in sé, che ormai il cinema ritiene indispensabile, del veicolo, del "quattro ruote" che in mano a Ridolini era il comico elemento per alimentare l'ilarità, che usato dal regista John Ford diventava dramma e simbolo (alludiamo al film "Furore"), che nelle mani di infinite *glamour girls* di Hollywood è stato ed è il complemento indispensabile della loro presenza fisica (le rammentate le Cadillac di Constance Bennet, lunghe, nere e lucide, tirate come specchi col Simoniz? E le Duesenberg di Jean Harlow, e le Bentley di Marlene Dietrich in "Desiderio", e la prestigiosa Hispano-Suiza di Greta Garbo in "Destino"?).

No, il discorso ci porterebbe lontano; lontano verso le Oldsmobile "souped up" dei film gangsters verso la modesta Balilla a tre marce con la quale Guido Celano compiva il giro d'Italia in "Piccola mia", verso le candide Mercedes Benz in cui girava il Nino Besozzi di vent'anni fa. Parliamo piuttosto di corse e di corridori, e della macchina da presa che è andata a curiosare in questo mondo non misterioso, ma tuttavia inafferrabile. Parliamo ad esempio di "Ultimo incontro", un film realizzato nel 1951 con Alida Valli, Amedeo Nazzari e Jean Pierre Aumont.

Per esigenze di soggetto, Aumont doveva impersonare un corridore d'auto che soccombe in pista; la Valli era la sua amante, Nazzari animava la figura di un tecnico al quale le preoccupazioni private facevano dimenticare quelle squisitamente automobilistiche. Il regista Gianni Franciolini, un uomo di cinema assai accorto e non impermeabile alle lusinghe dei motori (esordì, se questo può avere importanza, con "Fari nella nebbia", un film sui camion-



Il film più felice dal punto di vista automobilistico è senza dubbio «Destino sull'asfalto» realizzato dal regista Hathaway, con un soggetto scritto dall'ex corridore Hans Reusch. Ecco un fotogramma con Gilber Roland, uno dei protagonisti della pellicola.

ALTE VELOCITÀ SULLA CELLULOIDE

sti), dispose lungo il circuito di Monza, nel giorno fatidico del Gran Premio, una batteria di operatori; il veterano Anchise Brizzi, direttore della fotografia, studiò delle eccellenti inquadrature per dare finalmente al cinema una sequenza di gara assolutamente ineccepibile dal punto di vista spettacolare, e quel che più conta, genuina in tutte le fasi. Purtroppo, nel film, di Monza si vede ben poco. Il caso ha voluto che uno degli operatori, situato in un punto chiave del percorso, sbagliasse il "diaframma" (per chi s'intende di fotografia, diremo che egli non ha calcolato la rapidità della pellicola ed ha "aperto troppo"). Gli altri tecnici se la cavarono alla men peggio, e Brizzi dovette contentarsi delle "sue" riprese, ottime ma insufficienti nell'insieme del film.

Miglior fortuna non ebbe il regista Clarence Brown con il film "Indianapolis". Sulla famosa pista americana dove la velocità trova la più completa apoteosi a prezzo di vite umane e di estenuanti brividi, i cineasti di Hollywood mobilitarono macchine da presa e teleobiettivi, inquadrarono il coraggioso Mauri Rose mentre nel rifornimento ai boxes non s'accorgeva che il serbatoio stava prendendo fuoco, seguirono per ore i corridori sulle quattro curve tutte volte a sinistra, dedicarono riprese agli *exploit* delle varie Agagianian Special (Indianapolis è la corsa degli artigiani, non delle industrie); ma il film ultimato che cosa ci ha offerto? Un Clark Gable invischiato in una baruffa amorosa con Barbara Stanwyck, praticamente statico sulla pista di Indianapolis, più intento a strizzare gli occhi che a premere l'acceleratore. Unica consolazione, una buona sequenza delle automobili che compiono evoluzioni sull'arena di un circo, all'inizio del film. Bella scena, come è facile notare, ma non ha alcuna relazione con la "500 miglia" di Indianapolis.

"Il terrore corre sull'autostrada", allestito con pochi mezzi dal

regista Richard Quine, è assai più "automobilistico" dei precedenti e più costosi film. Pur ignorando la fase finale della storia (un giovanotto deve battere in velocità la polizia, percorrendo una scorciatoia a rotta di collo, con il bottino rubato in una banca), non si può non apprezzare il primo tempo, allorché Mickey Rooney, al volante di una Cunningham si presenta allo spettatore in veste di abilissimo corridore dilettante, in una delle tante competizioni per auto "sport", organizzate in California.

"Il bolide rosso", rispetto al film di Quine, segna più di un punto al proprio attivo. Seguiamo Tony Curtis nei vari tentativi per farsi assegnare un'automobile da una potente industria, sopportiamo — è vero — qualche schermaglia amorosa con Piper Laurie, ma infine ci arriva, come giusto premio, un'impeccabile ripresa di una corsa attraverso gli Stati Uniti dal confine canadese fino ai bordi del Messico. Elicotteri, aeroplani da turismo, teleobiettivi: nulla è stato risparmiato dal regista per seguire il "bolide rosso" (il film è a colori) che sfreccia sulla pianura, infila vertiginosi cañons, passa incandescente fra i paesini, patisce avarie, si risollewa, e ovviamente vince. Un titolo di merito per i realizzatori. Ma sussiste la domanda: e le corse su circuito? Dov'è l'automobilismo dei veri bolidi, quelli dei Campioni con l'iniziale maiuscola?

"Destino sull'asfalto", realizzato dal regista Hathaway con un soggetto scritto da un ex-corridore Hans Ruesch (attualmente editore a Napoli), con il vigoroso aiuto del cinemascope e il concorso di automobilisti di fama mondiale, avrebbe dovuto colmare la lacuna. E chi ha visto il film, con un eccitatissimo Kirk Douglas, con Gilbert Roland che vagamente fa ricordare Nuvolari e con Cesar Romero nella parte del veterano, deve convenire che il risultato è senza dubbio encomiabile. Vediamo alcune fasi a Reims, assai felici; vediamo, grazie ad un

Tre fotogrammi dal film "Ultimo incontro" realizzato dal regista Gianni Franciolini. In alto: Il corridore Farina con Amedeo Nazzari. Sotto: Amedeo Nazzari e Jean Pierre Aumont. In basso: Ancora Nazzari con Manuel Fangio. Al film hanno preso parte, oltre a Farina e Fangio, anche Consalvo Sanesi e Felice Bonetto, il popolare corridore tragicamente perito durante la Carrera Messicana del 1953.



elicottero, certe splendide accelerate sul circuito del Nürburgring e le curve a forcina di Montecarlo. Ma siamo ben certi di aver visto un grande film, e quel che più importa, sincero, dedicato alle corse? Un film, insomma che un corridore può guardare senza sorridere con aria di sufficienza?

Il film, dunque, è ancora da fare. Tanto vale, per il momento, accontentarsi di una garbata presa per il bavero della passione automobilistica allestita dagli inglesi. Il titolo è "La rivale di mia moglie" (il film è ormai arrivato alle quarte visioni, ed è fortunato chi lo riacciuffa): con la famosa corsa dei macinini Londra-Brighton, seguita nella disputa tra una Darraq 1904 e una Spyker dello stesso anno, il regista Cornelius ha inconsciamente elevato un monumento, ironico ma intelligente, alla passione per le quattro ruote.

Con che cosa si consola il cinema, in mancanza di una buona "piattaforma" per imbastire film sulle corse? Talvolta con la presentazione di nuovi modelli, ma più spesso inquadrando con un certo senso d'orgoglio le fuoriserie che gli attori "prestano" al film. Ci viene in mente una bella Jaguar coperta, grigia, che per almeno due anni è comparsa in tutti i film d'ambiente moderno prodotti dalla Ponti-De Laurentiis. La guidava Ingrid Bergman, non senza una certa abilità, in "Europa '51"; l'anno dopo, la conduceva scioltamente May Britt in "Le infedeli". Il cofano e la coda di quella Jaguar rifecero la loro apparizione, con minor spicco, in altri sette o otto film, creando il coefficiente di "classe" che un'auto inglese di quella marca e di quel prezzo inevitabilmente offre. Salva la cornice, era salvo anche l'occhio dell'amante delle belle linee.

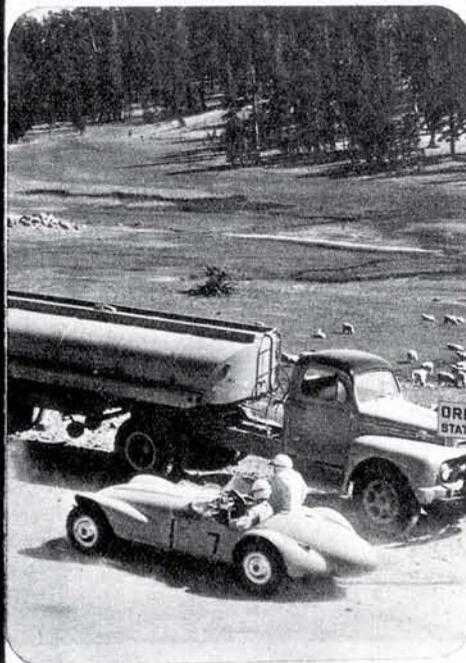
Parlando di Jaguar, ci viene in mente il tipo scoperto, della stessa marca britannica, che il regista George Cukor ha bravamente sfruttato in "La ragazza del secolo". Rammentate la scena in cui

Peter Lawford invita Judy Holiday a compiere un giro per Nuova York? E rammentate Judy che pretende di girare in tondo, tenendo come perno un'aiuola, allo scopo di rimirare il manifesto da lei fatto affiggere sulla parete di una casa in costruzione? Quella Jaguar — un modello che non sfugge all'agente del fisco americano nell'ora del *reddite rationem* — è di proprietà di Lawford, un attore di origine inglese e nobile di nascita; su richiesta di Cukor egli l'aveva graziosamente prestata al film, pronto a riprendersela a lavorazione terminata. Esattamente come fece Clark Gable nel '35 quando, girando "Lo scandalo del giorno", non volle guidare altra macchina che la sua. E come fece Osvaldo Valenti nel '37 quando pilotò una 1500 in "La contessa di Parma"; era una macchina di sua proprietà che, stando alle voci, egli acconsentiva a prestare soltanto al compagno di lavoro Antonio Centa. Quel modello — oggi vero "pezzo di antiquariato" — diede al film il tocco essenziale di lusso che il regista Blasetti andava cercando.

In questi giorni a Hollywood, dal momento che un film detto elegante ha bisogno di un'auto del tipo più recente, si prevede che una delegazione di produttori salirà sulla collina di Beverly puntando verso la casa dell'attrice Jeanne Crain, per chiederle in prestito la Mercedes 300 SL. Forse Jeanne acconsentirà, chiedendo come unica garanzia un modesto deposito cauzionale. E' gentile e conosce le esigenze dei film-commedia sfarzosi. Ma se, imitando Gable, Lawford e Valenti, esigesse di essere l'unica a guidare il veicolo? I produttori si deciderebbero allora ad ordinare un esemplare della macchina alle officine di Stoccarda? Oppure, mutando lievemente il soggetto del film, scritturerebbero Jeanne come protagonista per poter inquadrare con l'obbiettivo la "più singolare automobile del mondo"?

FRANCO BERUTTI

Dall'alto in basso tre fotogrammi di film automobilistici americani: In alto: Mickey Rooney, protagonista del film "Il terrore corre sull'autostrada". Sotto: Indianapolis. La famosa pista ebbe dedicato un film dal regista Clarence Brown: interpreti principali Clark Gable e Barbara Stanwyck che vediamo col corridore Johnny Parsons. In basso: Il rifornimento dei bolidi nel film "Bolide rosso", interprete Tony Curti



ABBIAMO FAME DI STRADE MA I MILIARDI NON S'INVENTANO

di BRUNO BOLIS

Motivi d'ordine politico più che tecnico hanno trascinato il problema stradale italiano sul facile terreno della megalomania. Si è parlato di 4000 chilometri di nuove autostrade, ma dove sono i molti miliardi di lire occorrenti? Se vorremo fare qualche cosa di positivo dovremo rinunciare alla retorica delle costosissime autostrade a pedaggio e orientarci verso le «grandi strade», che sono del resto la soluzione più moderna e la più universalmente accettata.

Nella scorsa primavera il nostro Parlamento, dopo varie vicende e un finale drammatico, approvava una legge speciale — la legge 21 maggio 1955, n. 463 — con la quale si aumentavano le tasse di circolazione degli autoveicoli e dei motoveicoli, e col maggiore introito di tali tasse si accordavano al ministero dei Lavori Pubblici, per dieci anni, 2 miliardi di lire all'anno per l'ammodernamento delle strade statali nel Sud e 10 miliardi di lire all'anno per la costruzione di autostrade, sia da parte dell'A.N.A.S., sia da parte di eventuali concessionari privati.

S'intendeva così d'iniziare, sia pure con mezzi relativamente modesti, la grande opera di adeguamento della nostra rete stradale alle tanto accresciute esigenze del traffico; ma la legge, va pur detto, era più il risultato di indirizzi politici che non tecnici: di indirizzi politici i quali puntavano soprattutto sulla collaborazione dell'iniziativa privata e del capitale privato, senza rendersi conto degli aspetti negativi che tale collaborazione presenta in materia di strade. Fu certo un atto di buona volontà da parte del ministro Romita e dell'allora governo Scelba, ma un atto che alla fine non lasciò entusiasti nemmeno coloro che alla redazione della legge avevano collaborato. I privati avevano chiesto per le autostrade un contributo del 50 per cento in media, e per il rimanente 50 per cen-

to l'autorizzazione a emettere prestiti obbligazionari garantiti dallo Stato; dalla legge, invece, ricevevano un contributo del 40 per cento al massimo e per i prestiti nessuna garanzia. Varata la legge, alcuni di essi si ritirarono, giudicando le condizioni fatte dallo Stato inaccettabili. A parità di condizioni, la legge prevedeva però che le autostrade potessero venire costruite e gestite anche da Enti pubblici, ed è ora su questi Enti che si fa assegnamento, allo scopo di «bruciare le tappe» e sollevare l'A.N.A.S. dai già troppo gravosi compiti che le competono in rapporto allo scarso personale tecnico e direttivo di cui dispone.

Allegata alla legge n. 463 c'era anche una cartina con gli itinerari di grande massima che, in un tem-

po più o meno lontano, dovrebbero nel nostro Paese essere serviti da autostrade a pedaggio, cartina la quale, in una riunione tenutasi a Torino durante l'ultimo Salone dell'Automobile, fu giustamente criticata da quasi tutti gli esperti della Federazione Italiana della Strada. Le autostrade, figuratevi, dovrebbero arrivare in Italia all'ingentissimo sviluppo di quasi 4.000 km.: cifra assurda e che solo menti politiche potevano concepire. E va ricordato che in quella stessa riunione ci fu persino un esponente della nostra industria automobilistica, l'avv. Jappelli direttore commerciale della Lancia, che ammonì «di non eccedere nelle autostrade e di sviluppare principalmente l'attuale rete di strade statali e quella delle comunicazioni capillari». Parole veramente d'oro.

Comunque sia, fatta la legge non si è ancora, sin qui, non diciamo fatta, ma nemmeno decretata una autostrada. I ministri dei Lavori Pubblici, dei Trasporti e del Tesoro si sono riuniti più volte nello scorso autunno per decidere quali e quante autostrade si dovessero costruire per prime, ma

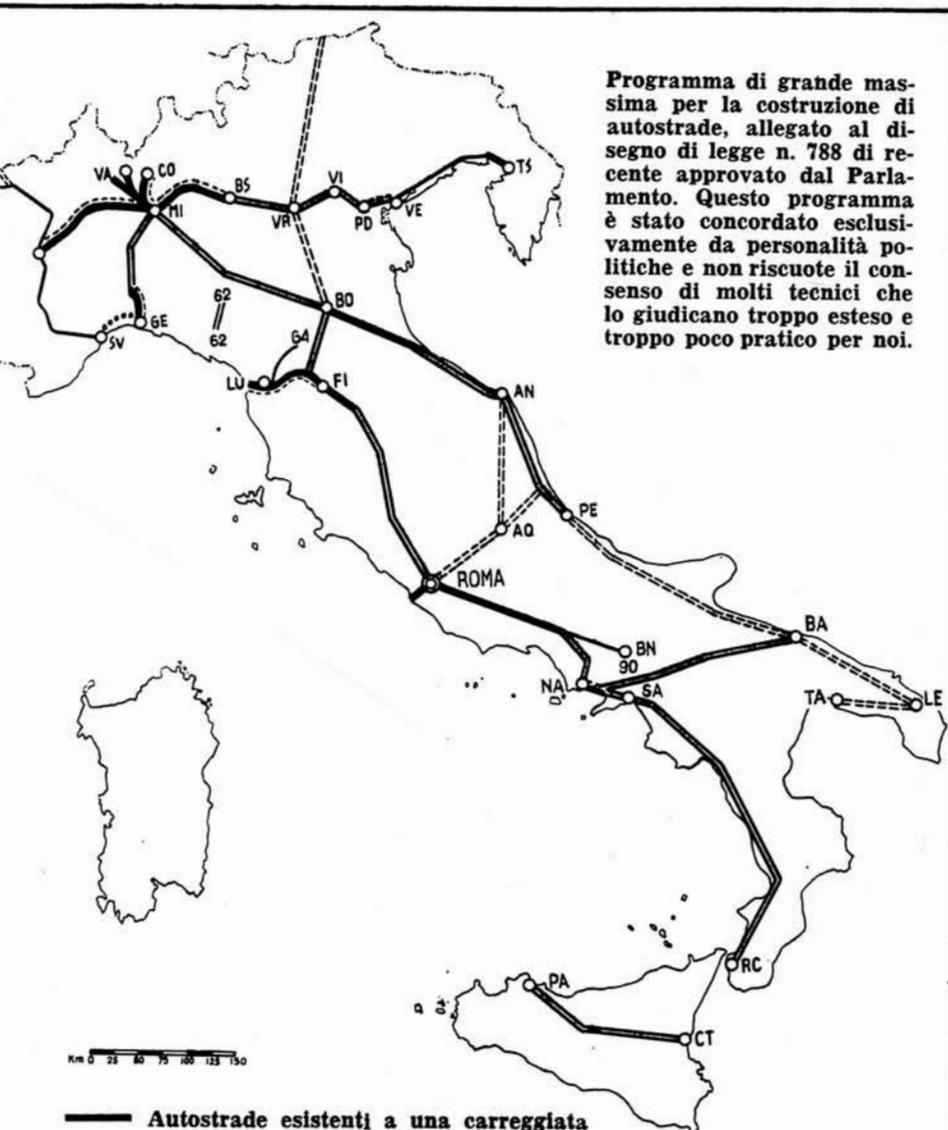


Autostrada del New Jersey (U. S. A.) con raccordi curvilinei e sovrappassaggi che consentono il rapido e regolare deflusso del traffico automobilistico.

ABBIAMO FAME DI STRADE

RETE ATTUALE DELLE AUTOSTRADE ITALIANE DI VECCHIO TIPO	
Milano-Torino	Km. 125,771
Milano-Laghi (per Sesto Calende, Varese e Como)	» 84,619
Milano-Bergamo-Brescia	» 93,884
Padova-Mestre	» 24,600
Firenze-Mare	» 85,215
Napoli-Pompei	» 20,901
Camionale Serravalle-Genova	» 50,000
TOTALE	Km. 484,990

SPESA PER L'AMMODERNAMENTO DELLE VECCHIE AUTOSTRADE PREVISTA DAL «PIANO ROMITA»	
Autostrada Torino-Milano	milliardi 13,500
Autostrada Milano-Bergamo-Brescia	» 16,500
Autostrada Genova-Serravalle	» 11,300
Autostrada Firenze-Mare	» 10,000
Autostrada Napoli-Pompei	» 2,200
Totale	milliardi 53,500
(non bastano! n. d. a.)	



Programma di grande massima per la costruzione di autostrade, allegato al disegno di legge n. 788 di recente approvato dal Parlamento. Questo programma è stato concordato esclusivamente da personalità politiche e non riscuote il consenso di molti tecnici che lo giudicano troppo esteso e troppo poco pratico per noi.

- Autostrade esistenti a una carreggiata
- Autostrade esistenti da ampliare
- Autostrade a una carreggiata a tre vie in costruzione
- Autostrade a due carreggiate, ciascuna a due vie, da costruire nei limiti dei finanziamenti concessi
- Autostrade a una carreggiata, a due vie, da costruire
- ==== Autostrade in studio per la realizzazione in un secondo tempo

delle loro decisioni ben poco si è saputo. Le difficoltà, certo, sono grosse. Con 10 miliardi di lire all'anno non si può far molto, poi il bilancio delle Ferrovie dello Stato e quello generale dello Stato stesso si sono dalla scorsa primavera aggravati e impongono di essere prudenti in materia di opere pubbliche. Siamo anche alla vigilia delle elezioni amministrative e bisogna badare a non scontentare troppe Amministrazioni per accontentarne solo pochissime. Ogni qualvolta qualche regione ha avuto sentore d'essere esclusa dalle autostrade più urgenti, apriti cielo! Vi sono stati persino consigli provinciali che hanno minacciato di dimettersi in blocco.

Insomma, un affare proprio disgraziato questo delle autostrade in Italia; e disgraziato perché queste vistosissime opere rappresentano fette troppo grosse di una torta troppo piccola e, oltre tutto, mal si conciliano con l'ordinamento democratico che porta sempre a distribuire, per il suo stesso congegno, equamente e non iniquamente le risorse disponibili.

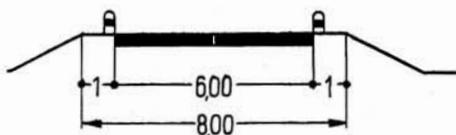
AUTOSTRADE O « GRANDI STRADE »?

In questo modo è divenuto chiaro che la legge sulle autostrade non ha risolto nulla e che non saranno certo poche autostrade faticosamente costruite in un lungo periodo di tempo che potranno portare alla crescente circolazione automobilistica un sensibile sollievo. Nelle nostre condizioni occorrono strade meno costose, accessibili a tutti senza pedaggio, e in molto maggior numero. Costruendo « grandi strade » si possono realizzare arterie eccellenti spendendo da 50 a 100 milioni di lire per chilometro e non già 200 almeno, come avviene con le autostrade.

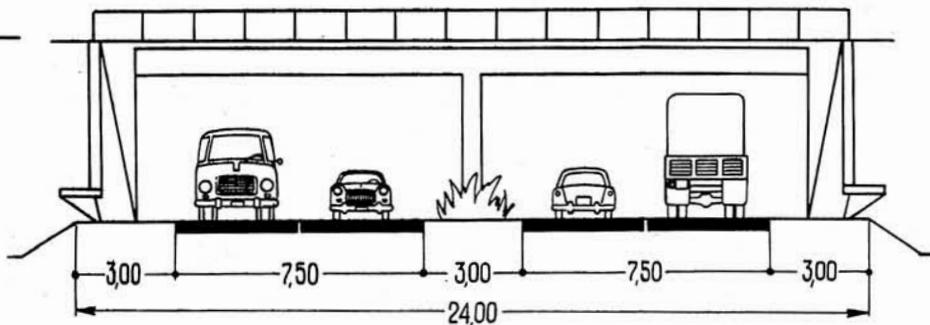
Autostrade? grandi arterie? Chi riesce più a capirne qualcosa? Si chiederanno a questo punto i nostri lettori. E qui davvero una spiegazione s'impone.

Oggi i tipi di strade sono tre, e differiscono in sostanza per il controllo degli accessi. Questi tre tipi sono: la strada, l'autostrada, la grande strada.

Nella strada non c'è praticamente nessun controllo degli accessi, e questi per conseguenza sono frequentissimi e col tempo continuano a moltiplicarsi; i nuovi



A destra: Sezione trasversale di una delle nostre future autostrade. In alto: Sezione trasversale, nella stessa scala, di una delle nostre strade statali. Come si vede, la piattaforma delle autostrade avrà una larghezza tripla di quella delle attuali: 24 m. in luogo di 8.



ccessi sono subordinati soltanto all'ottenimento di una licenza e al pagamento di un certo canone annuo. Ciò è molto comodo per i proprietari adiacenti alla strada e per il traffico locale, ma non per il traffico di transito che a un certo momento, a causa dell'eccessiva densità dei punti d'intersezione e di possibile collisione, non può più defluire veloce.

Nell'autostrada, all'opposto, il controllo degli accessi è completo. L'autostrada non ha nessun incrocio a livello, nè di strade nè di ferrovie; tutte le strade e le ferrovie che s'incontrano lungo il suo percorso passano sopra o sotto l'autostrada. Gli accessi avvengono solo in punti prestabiliti, a mezzo di sistemi di rampe atti a impedire il taglio delle correnti, e sono molto distanziati: 15-20 km. e anche più. L'autostrada è così in grado di servire benissimo il traffico di transito, e di rappresentare la soluzione ideale per tutti coloro che hanno bisogno di andare lontano e perciò di correre; ma, d'altra parte, non è in grado di servire il traffico locale. Il numero dei ponti e manufatti che la autostrada richiede è enorme. La soppressione di tutti gli incroci a livello permette ai conducenti di raggiungere le massime velocità di cui le macchine sono capaci (120-160 km/h), ma queste velocità sono, sotto tutti gli aspetti, costosissime da soddisfare.

Nella « grande strada », infine, il controllo degli accessi è soltanto parziale. Questo tipo è stato l'ultimo ad essere messo a punto dalla tecnica moderna e rappresenta una via di mezzo tra la strada e l'autostrada. La « grande strada », infatti, non ha nessun passaggio a livello con le ferrovie e nessun incrocio a livello con le strade di rilevante traffico, ma con

le strade minori ha un certo numero di incroci a raso, sistemati in modo da non compromettere la sicurezza della circolazione. L'esistenza di questi incroci a raso non permette alla velocità di de-

flusso di raggiungere gli altissimi valori che, almeno teoricamente, sono possibili sulle autostrade, ma permette di realizzare nei costi importanti economie. A differenza dell'autostrada, la « grande stra-



Le « grandi strade » di traffico internazionale, contemplate per l'Italia dalla Dichiarazione di Ginevra.



L'autostrada Francoforte - Hannover al sovrappassaggio di un fiume.

Sviluppi e densità delle reti stradali in Europa e in America

NAZIONI	Strade in migliaia di km.	Strade in km. per kmq. di territorio	Strade in km. per 1000 abitanti
Belgio	46	1,51	5,22
Danimarca	53	1,23	12,12
Finlandia	63	0,19	15,03
Francia	652	1,18	15,16
Germania Occidentale	128	0,52	2,58
Gran Bretagna	279	1,14	5,46
ITALIA	172	0,57	3,59
Norvegia	47	0,14	13,98
Paesi Bassi	14	0,44	1,32
Portogallo	22	0,24	2,71
Spagna	110	0,22	3,92
Svezia	134	0,29	18,61
Svizzera	48	1,17	9,75
Stati Uniti d'America	4769	0,62	29,08

NOTA - Gli sviluppi stradali sono desunti da cifre raccolte dalla International Road Federation, ma non sempre sono omogenei; per la Francia, ad esempio, nello sviluppo sono comprese le strade vicinali, che per l'Italia sono escluse non avendosi statistiche al riguardo.

La nostra dotazione di strade, riferita al territorio, è superiore a quella della Germania di Bonn e di altri Paesi europei, quasi uguale a quella degli Stati Uniti, inferiore a quella del Belgio, Danimarca, Francia e Gran Bretagna; però va tenuto presente che parte non trascurabile della Penisola è occupata dalle Alpi, dagli Appennini e da aree ancora depresse. La situazione, infine, è da noi diversissima da regione a regione, chè in varie province del Nord la densità delle strade è compresa tra 1 e 2 km per km² di territorio ed è tra le più soddisfacenti.

Nel complesso, in rapporto al territorio, l'Italia non è povera di strade; insufficienti sono le strade capillari nel Sud, e di tipo ormai troppo scadente quelle del Nord.

In rapporto alla popolazione, al contrario, la situazione peggiora assai, ma rimane sempre migliore di quella della Germania, dei Paesi Bassi e dell'Olanda. Nemmeno 4 km. di strade per ogni 1000 abitanti sono pochi, e questa è la ragione per la quale le nostre strade sono tanto affollate. Floridissima al riguardo è la situazione degli Stati Uniti, paese progredito ma, a differenza dell'Italia, ben poco popolato.

da » ha pure il vantaggio di potersi costruire per gradi ed è pertanto in molti casi, soluzione di gran lunga più pratica. Ciò è tanto vero che « grandi strade » saranno le future strade della rete internazionale europea e persino della rete interstatale nordamericana.

Negli Stati Uniti le vecchie legislazioni in vigore nei vari Stati sono già state aggiornate in modo da consentire alle Amministrazioni pubbliche, per le strade di nuova costruzione, il controllo degli accessi; e qualche cosa di analogo dovrà essere fatto anche da noi nei prossimi anni.

Intanto però la marea del traffico continua a crescere e certi interventi appaiono sempre meno differibili. Se vorremo attuare una politica stradale positiva, una sacrosanta politica che favorisca lo sviluppo economico del popolo italiano, è dunque evidente che dovremo rinunciare alla retorica delle costosissime autostrade a pedaggio e orientarci verso le grandi strade. Per una concreta politica stradale, due cose insomma sono indispensabili: che Governo e Parlamento assegnino alle strade un posto di maggiore rilievo nel bilancio generale dello Stato, e che i tecnici facciano delle sovvenzioni del Tesoro un impiego più oculato in rapporto alle nostre possibilità ed esigenze.

BRUNO BOLIS



AL SESTRIERE SI È DISCUSSO SULLA VIABILITA' INVERNALE

Si è svolto in questi giorni al Sestriere il 2° Convegno Internazionale della viabilità invernale organizzato dal Salone Internazionale della Tecnica di Torino. Le prove, i cui risultati non sono ancora noti, si sono svolte con macchine che, almeno per quanto riguarda quelle pesanti, non presentavano eccessive novità. Nei tipi leggeri, invece, qualcosa di nuovo c'è, specie per quanto riguarda il carico automatico della neve sugli autocarri di sgombero.

Se, facendo esclusione del problema macchine, si volesse sintetizzare il concetto basilare scaturito dal convegno stesso, si potrebbe dire che, per uniforme parere di tutti i partecipanti, il fattore primo per avere una buona circolazione invernale in zone nevose sta nella tempestività delle segnalazioni e susseguente tempestività degli interventi.

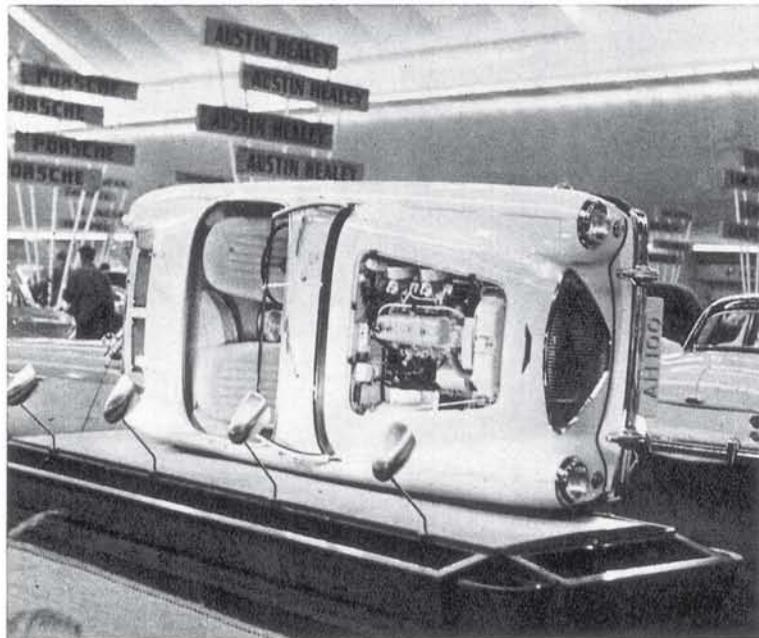
Varie mozioni sono state presentate, molte ed interessanti le comunicazioni; e ci auguriamo che da questo convegno, appassionatamente presieduto dall'ing. Nasi, con dinamica attività seguito e curato dal prof. ing. Bertolotti, dia i frutti promessi e convinca le superiori gerarchie che l'ANAS, che affronta con tanta passione e cura tecnica questi problemi, ha bisogno, come prima cosa per risolverli, dei fondi.

Un lancianeve al lavoro sulla pista di prova.

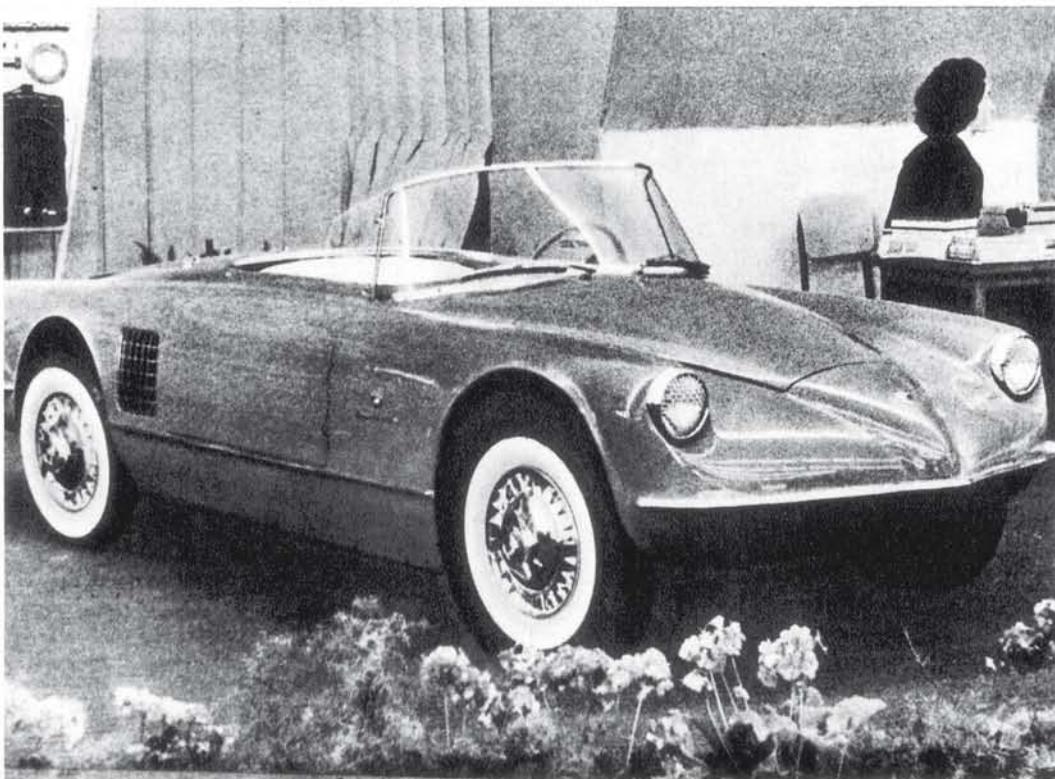


Una apparecchiatura per lo sgombero ed il carico della neve.

BRUXELLES APERTURA DI



L'originale presentazione adottata dalla Austin Healey per il suo modello sportivo «Hundred».



Una delle poche novità assolute del Salone: lo spyder Abarth «750» derivazione sportiva della Fiat «600».

STAGIONE



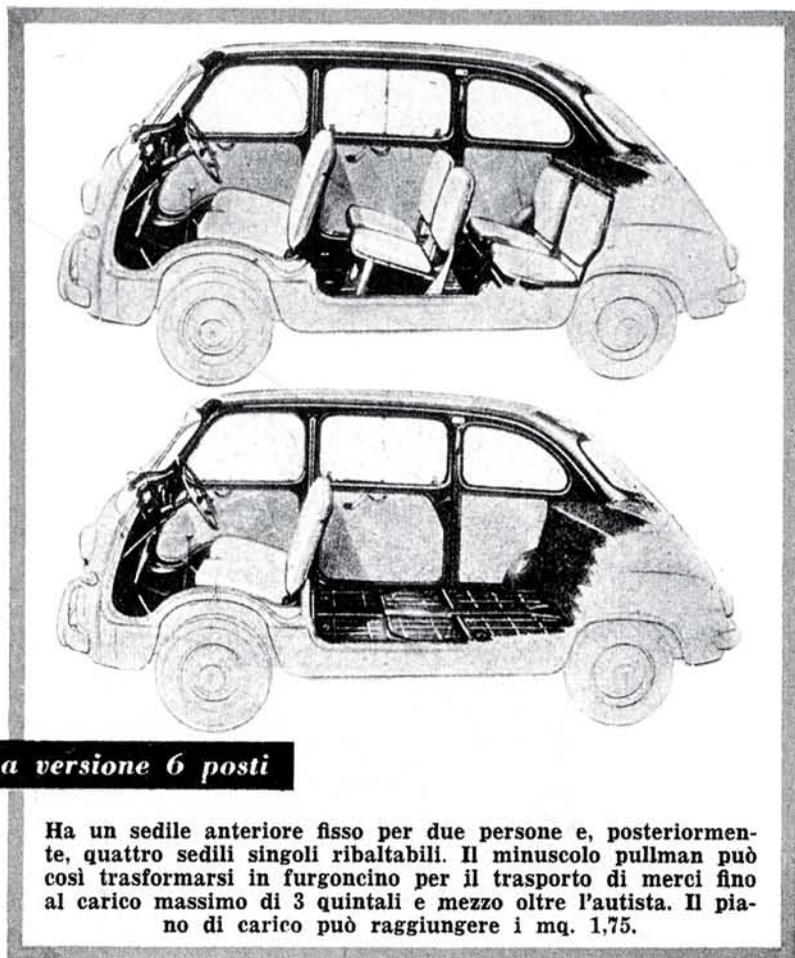
IL 39° SALONE BELGA

Il 14 gennaio u. s. ha aperto i battenti il 39° Salone dell'Automobile di Bruxelles. Oltre al fatto di essere la prima manifestazione del genere dell'annata, questo Salone assume un carattere di internazionalità in quanto, non essendovi alcuna notevole industria nazionale da proteggere, in esso la produzione automobilistica mondiale viene presentata in rapporti di libera concorrenza: dalla microvettura europea alla mastodontica «americana». Scarse le novità assolute, fra le quali ci pare opportuno segnalare quelle presentate dall'industria italiana: la Fiat «600 Multipla» descritta nelle pagine seguenti e lo spyder Abarth «750» derivato anch'esso dalla Fiat 600. A queste s'affiancano in un piano puramente estetico, alcune belle «fuori serie», specie su telai italiani di Gran Turismo (Ferrari e Maserati). dei nostri più quotati carrozzieri.

**PRIMA NOVITÀ
ITALIANA 1956**

LA "600 MULTIPLA"

Ancora una volta la Fiat ha seguito l'uso generale, invalso anche presso le fabbriche estere, di preparare una speciale edizione della vettura utilitaria che risponda a particolari esigenze di uso familiare e di trasporto. Per questa molteplicità di impiego, è stata creata la «600 multipla» («tout service», «all service», «kombiwagen»), esposta in prima assoluta a Bruxelles.



La versione 6 posti

Ha un sedile anteriore fisso per due persone e, posteriormente, quattro sedili singoli ribaltabili. Il minuscolo pullman può così trasformarsi in furgoncino per il trasporto di merci fino al carico massimo di 3 quintali e mezzo oltre l'autista. Il piano di carico può raggiungere i mq. 1,75.

La Fiat «600 multipla» ha sei posti, soluzione che può apparire sorprendente in una vettura di dimensioni esterne pressoché uguali a quella della «600» a 4 posti, ed un peso di poco superiore (kg. 710). Infatti è di soli cm. 32 più lunga (metri 3,535) e la sua carreggiata anteriore è di m. 1,225 anziché m. 1,144. Il passo è lo stesso: 2 metri.

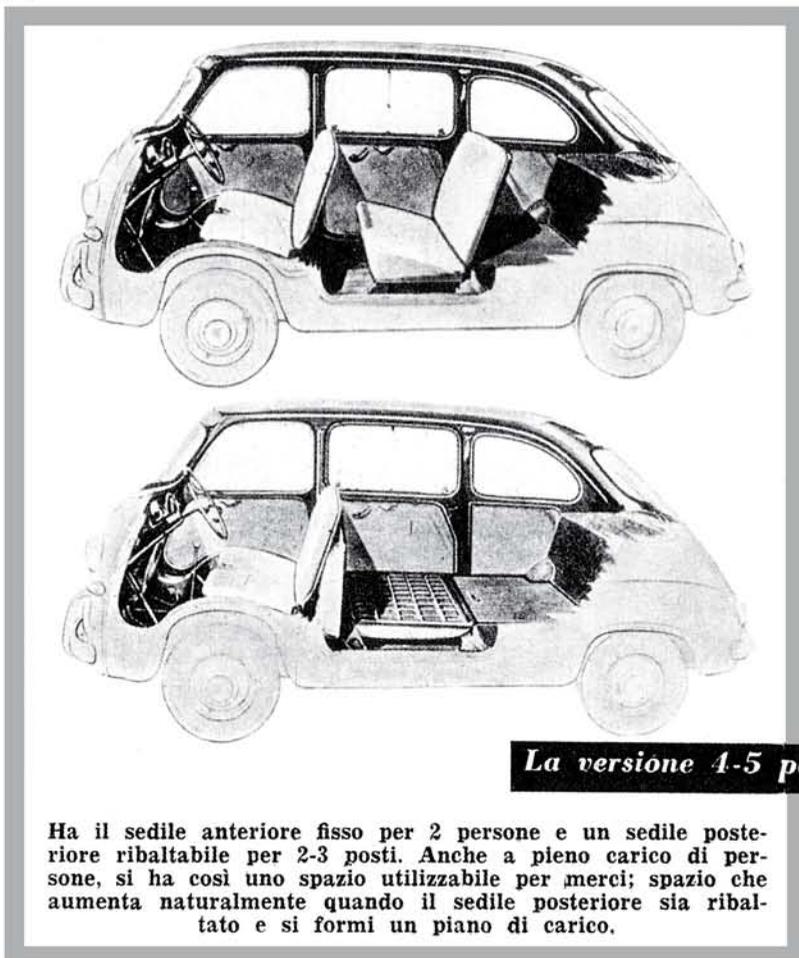
In quanto alla parte meccanica, la «600 multipla» differisce di poco dalla 4 posti: avantreno derivato da quello della «Nuova 1100»; potenza massima del motore, 22 CV; velocità, circa 90 km. all'ora; consumo leggermente superiore (6,9 litri per 100 km. invece di 6) a quello della vettura normale.

I 6 posti si son potuti ottenere portando più avanti il posto di guida e distribuendo le 6 persone in 3 file di sedili (a schienale regolabile), di cui il primo, fisso, è per 2 persone, e gli altri 4 a posto singolo.



Al vantaggio dei 6 posti la «600 multipla» unisce quello di poter servire, oltre che al trasporto di persone, a quello di cose e merci. Ribaltando i sedili posteriori tutti e 4 o in parte, si ottiene infatti un piano di carico di varia ampiezza, fino a un massimo di mq. 1,75. Il carico massimo utile, oltre l'autista, è di kg. 350.

Per la migliore comodità di uso, la «600 multipla» esce in due versioni (6 posti e 4-5 posti) che si differenziano nella utilizzazione dello spazio dietro il sedile anteriore. Questo sedile per 2 posti è in entrambe unico e fisso; ma mentre nella prima versione seguono due coppie di sedili singoli (4 posti) ribaltabili indipendentemente l'uno dall'altro, nella seconda versione si ha solo un altro sedile unico per 2-3 posti, ma ribaltabile, e c'è pure un vasto posto per bagaglio. Da tale diversa disposizione dei sedili deriva, come vedesi nelle figure, una diversa regolabilità dello spazio utile per cose o merci.



La versione 4-5 posti

Ha il sedile anteriore fisso per 2 persone e un sedile posteriore ribaltabile per 2-3 posti. Anche a pieno carico di persone, si ha così uno spazio utilizzabile per merci; spazio che aumenta naturalmente quando il sedile posteriore sia ribaltato e si formi un piano di carico.

OCCHIO A QUESTI PUNTI DELLA VIA EMILIA!

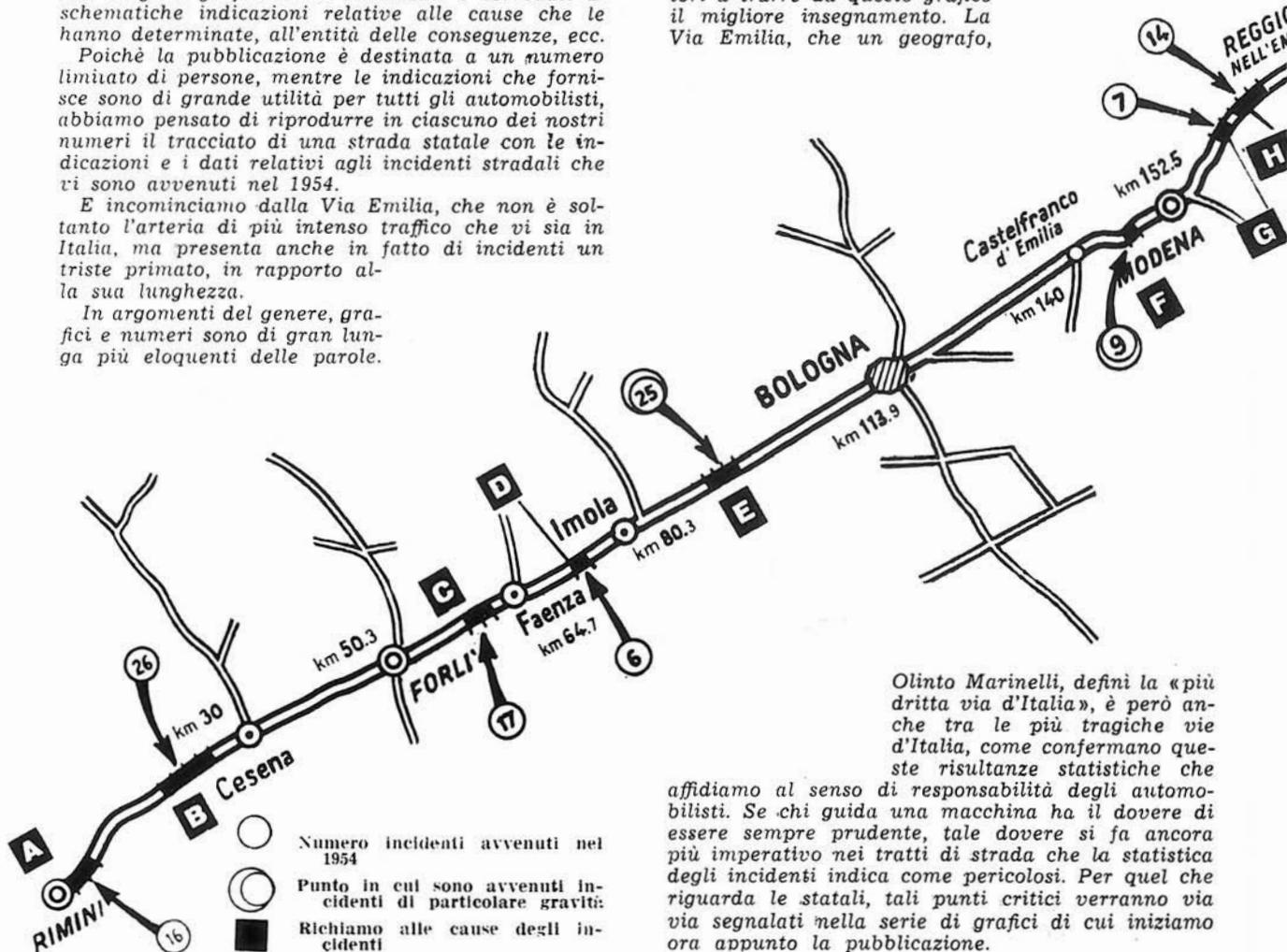
A Stresa, lo scorso ottobre, venne distribuito ai partecipanti alla XII Conferenza del Traffico e della Circolazione, un interessante studio dell'A.C.I. intitolato «Localizzazione degli incidenti avvenuti nel 1953 e nel 1954 lungo 7531 km di strade statali». Si tratta di 33 grandi fogli con disegni e tabelle, nei quali gli incidenti stradali avvenuti nel citato biennio vengono graficamente localizzati e corredati di schematiche indicazioni relative alle cause che li hanno determinate, all'entità delle conseguenze, ecc.

Poichè la pubblicazione è destinata a un numero limitato di persone, mentre le indicazioni che fornisce sono di grande utilità per tutti gli automobilisti, abbiamo pensato di riprodurre in ciascuno dei nostri numeri il tracciato di una strada statale con le indicazioni e i dati relativi agli incidenti stradali che vi sono avvenuti nel 1954.

E incominciamo dalla Via Emilia, che non è soltanto l'arteria di più intenso traffico che vi sia in Italia, ma presenta anche in fatto di incidenti un triste primato, in rapporto alla sua lunghezza.

In argomenti del genere, grafici e numeri sono di gran lunga più eloquenti delle parole.

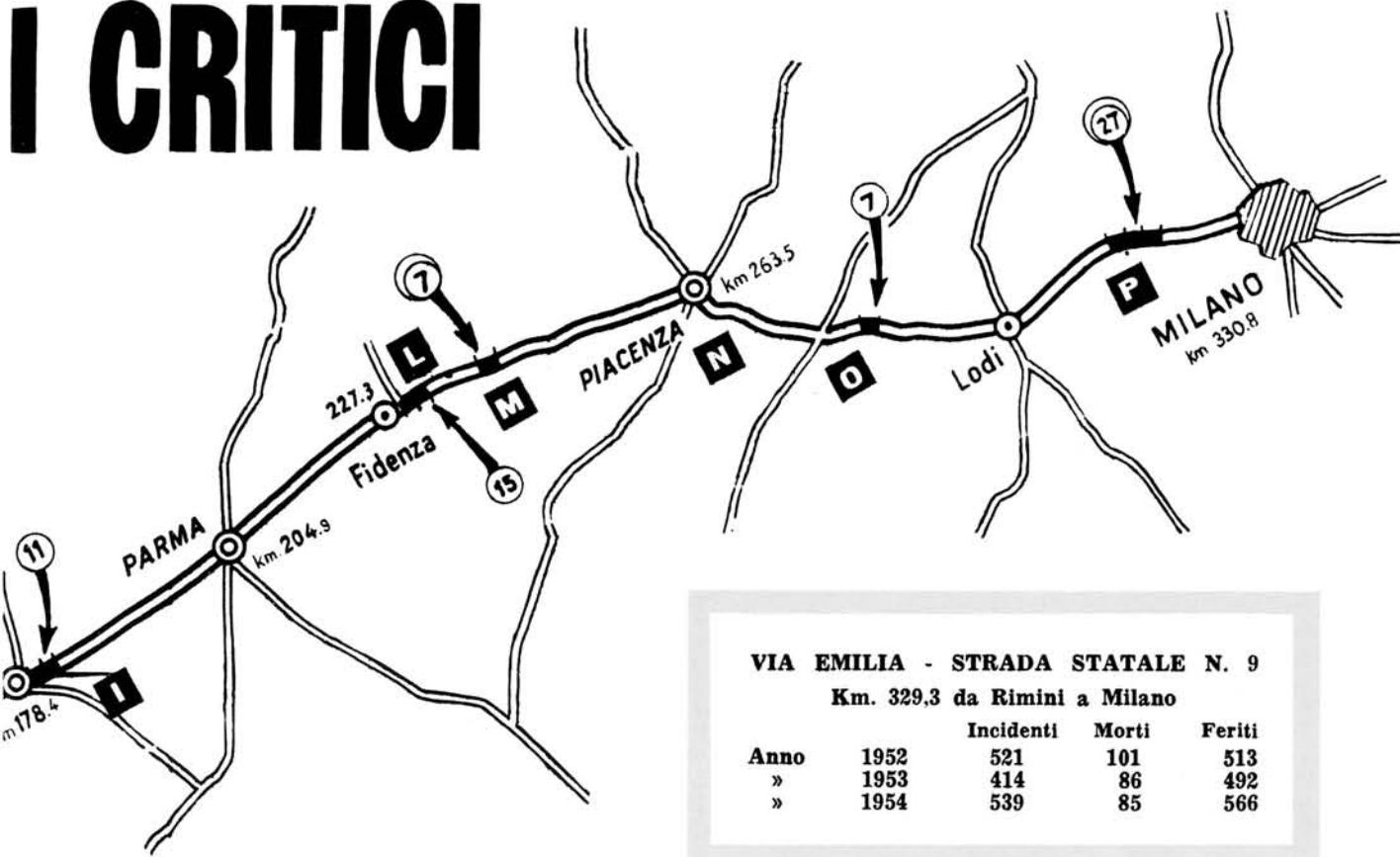
Non ci resta pertanto che richiamare l'attenzione degli automobilisti sul grafico qui riprodotto (si noti che la numerazione chilometrica parte da Rimini, ossia dal punto ove la Via Emilia si stacca dalla Statale N. 16 Adriatica). Crederemmo però di mancare al nostro compito se non incitassimo i nostri lettori a trarre da questo grafico il migliore insegnamento. La Via Emilia, che un geografo,



Olinto Marinelli, definì la «più dritta via d'Italia», è però anche tra le più tragiche vie d'Italia, come confermano queste risultanze statistiche che

affidiamo al senso di responsabilità degli automobilisti. Se chi guida una macchina ha il dovere di essere sempre prudente, tale dovere si fa ancora più imperativo nei tratti di strada che la statistica degli incidenti indica come pericolosi. Per quel che riguarda le statali, tali punti critici verranno via via segnalati nella serie di grafici di cui iniziamo ora appunto la pubblicazione.

I CRITICI



Principali cause degli incidenti avvenuti sulla via Emilia nel 1954

A Non mantenere la propria mano — Non frenare in tempo utile — Sorpassare a sinistra senza essersi assicurati via libera — Eccesso di velocità — Essere abbagliati dai fari di altro veicolo — Guasti al veicolo — Non segnalare il cambiamento di direzione.

B Sorpassare in curva — Sorpassare a sinistra senza essersi assicurata via libera — Sbucare improvvisamente da una via laterale — Non dare la dovuta precedenza ad altro veicolo, in un incrocio o biforcazione.

C Non dare la dovuta precedenza ad altro veicolo, in un incrocio o biforcazione — Non segnalare il cambiamento di direzione — Non mantenere la propria mano.

D Non frenare in tempo utile — Sorpassare a sinistra senza essersi assicurata via libera — Essere abbagliati dai fari di altro veicolo — Mantenere direzione indecisa — Sonno — Retrocedere imprudentemente.

E Non segnalare il cambiamento di direzione — Essere abbagliati dai fari di altro veicolo — Tentare di passare avanti a veicoli in moto — Non mantenere la propria mano

F Sorpassare a sinistra senza essersi assicurata via libera — Non frenare in tempo utile — Sonno — Non dare la dovuta precedenza ad altro veicolo ad un incrocio o biforcazione.

G H Non frenare in tempo utile — Non dare la dovuta precedenza ad altro veicolo ad un incrocio o biforcazione — Non mantenere la propria mano — Eccesso di velocità — Sonno — Mantenere direzione indecisa — Non segnalare cambiamento di direzione.

I Non frenare in tempo utile — Eccesso di velocità — Sonno — Non mantenere la propria mano — Mantenere direzione indecisa.

L Eccesso di velocità — Non mantenere la propria mano — Attraversare improvvisamente — Malore — Sonno.

M Eccesso di velocità — Non mantenere la propria mano — Non frenare in tempo utile — Sorpassare a destra — Malore — Sonno — Attraversare improvvisamente.

N Eccesso di velocità — Non segnalare cambiamento di direzione — Direzione indecisa — Non frenare in tempo utile.

O Sorpassare a sinistra senza essersi assicurata via libera — Sonno — Non dare la dovuta precedenza ad altro veicolo in un incrocio o biforcazione — Non mantenere la propria mano.

P Non segnalare il cambiamento di direzione — Sorpassare a sinistra senza essersi assicurata via libera — Non frenare in tempo utile — Sonno — Animale imbestialito — Abbandonare la guida — Difetto di illuminazione.

LA RIVIERA LIGURE

In questa rubrica tratteggeremo una serie di itinerari turistici. Ne presenteremo, con rapide panoramiche, dei notissimi, soffermandoci solamente quel tanto che basta per rinfrescare idee e ricordi, e andremo alla ricerca di itinerari inconsueti, strade e luoghi sconosciuti al grosso turismo. In questi casi la nostra indagine sarà particolareggiata: non trascureremo nulla che possa riuscire gradito o utile al turista in automobile.

La riviera ligure costituisce un itinerario classico. Da Torino la si può raggiungere passando da Ventimiglia, da Savona o da Genova. La strada da Ventimiglia, col transito per il Col di Tenda, è eminentemente estiva, poichè il passo d'inverno è chiuso. Difficile la strada che da Alessandria, raggiunge Genova attraverso il Turchino. Consigliamo a torinesi e a milanesi di servirsi dell'autostrada che li porterà a Genova, da Serravalle, in tre quarti d'ora circa, evitando le rampe del Turchino, assai pericolose in questa stagione. Se non viaggiate in giornate festive, evitate sempre le ore del tramonto, le ore cioè in cui comincia il maggior traffico degli autocarri. Partendo da Milano, fate attenzione a due curve in special modo pericolose, cioè quella del nuovo ponte sul Po tra Pavia e Voghera, e quella che precede di 400 metri circa l'ingresso dell'autostrada Serravalle-Genova, entrambe facilmente ghiacciate ed a gomito pericoloso. Fate sempre attenzione alla nebbia che vi accompagnerà fedelmente nel tratto Giovi-Milano.

La Riviera di Ponente va da Genova a Ventimiglia, centosessantadue chilometri di piacevole scarrozzata, in un paesaggio vario e pittoresco, da compiersi, con sicurezza, in cir-

ca quattro ore. Fate attenzione alle curve numerose per la sinuosità del litorale che la strada segue quasi costantemente, e al traffico intenso sia turistico che industriale, quest'ultimo limitato al tratto Genova-Savona-Vado.

LA RIVIERA DI PONENTE

A 11 chilometri da Genova città, Pegli costituisce il *week-end* tipico delle ricche famiglie di armatori della capitale ligure. Fermarsi un momento a visitarla non è tempo perso, non fosse altro che per vedere la villa Pallavicini, una estrosa combinazione di costruzioni stile cinese e medioevale, ricca, nel verde del bellissimo parco, di piccoli laghi e fontane.

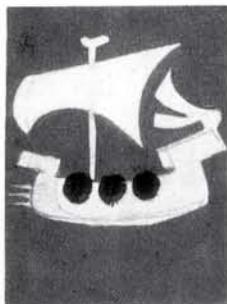
Partiti da Pegli, dopo lo scoglio dell'Aguglia (dell'ago) che è una dirupata scogliera terminante in mare con un acuto spuntone, c'è Arenzano. Se qui trovate il passaggio a livello sbarrato, prendetevela pure con filosofia. Non conviene avere fretta, dato che dopo il primo troverete anche gli altri passaggi sbarrati. Oltre Arenzano troverete Cogoleto,



ITINERARI TURISTICI

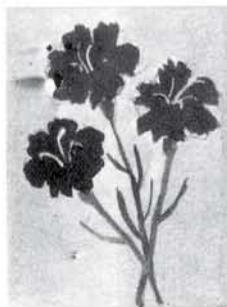
Varazze, Celle Ligure, Savona, Vado. Finisce qui la zona propriamente industriale.

Dopo Savona comincia la costa ricca di vegetazione, fiori, orti, bellezze naturali. Potete fermarvi a Spotorno per visitare gli antichi monasteri dell'isola di Bergeggi, e la vicina



Noli, un villaggio medioevale, appena fuori dalla via Aurelia, su uno scoglio proteso sul mare.

Varigotti, Finale, Pietra Ligure, Loano, Albenga. Avrete ormai percorso novanta chilometri e visto molte cose. Ad Albenga è meglio fermarsi a riposare, ed approfittarne per visitare il Museo Navale Romano, unico del suo genere, sito nel palazzo d'Aste. Il museo è stato costituito recentemente, circa cinque anni or sono, con il ricupero del carico e dei resti di una nave romana del I secolo A. C., affondata a due miglia dalla riva, ricupero intrapreso dai marinai del celebre « Artiglio ».

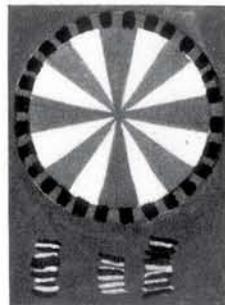


Di antico ad Albenga c'è anche la tradizione dei « baxin » (baci, per i non liguri), amaretti con limone candito, caramella e garofano.

La Riviera dei Fiori, ha il suo inizio vero e proprio ad Alassio. La prima fermata d'obbligo è appunto Alassio, che, specialmente nel dopoguerra, è divenuto il centro di raccolta degli stranieri che svernano in Riviera. Sver-

nare è il verbo adatto, in quanto tra dicembre e maggio, lungo tutta la costa ligure il clima è più dolce e la vegetazione rigogliosa.

Laigueglia, Diano Marina, Oneglia, Imperia, Porto Maurizio, che si presenta vivace e graziosa raggruppata sopra un promontorio, Sanremo, Bordighera, si snodano lungo la costa in modo vario e pittoresco, in un paesaggio sempre nuovo e caratteristico. Imperia è al centro della Riviera dei Fiori, a metà strada com'è tra Alassio e Sanremo, e viene assumendo sempre maggiore importanza turistica. A Imperia provate una specialità gastronomica, la « butalega » o « bottarga » (uova di pesce compresse e salate); a Porto Maurizio assaggiate le lumache in umido con i pomodori, piatto veramente ottimo, anche se il nome in dialetto sa un po' di cineseria: « bagioi » od anche « gi ». In tutta la Liguria, poi, è d'obbligo provare la zuppa di pesce, veramente



squisita, che più ad ovest (Bordighera, Sanremo, Ventimiglia) viene chiamata alla francese « bolabesa ».

Potrete effettuare una veloce corsa panoramica fino al confine di Ventimiglia, dove il Roja offre le sue ottime trote, ed al ritorno, nel tardo pomeriggio o alla sera, sostate a Sanremo. Potrete passeggiare lungo il bellissimo corso pieno di palmizi, che porta il nome di un'imperatrice di Russia che a Sanremo dimorò a lungo, oppure tentare l'« en plein » al casinò, se credete nella fortuna.

LA RIVIERA DI LEVANTE

Sulla Riviera di Levante trovate prima Bogliasco e poi Recco. La strada è fiancheggiata da ville, fra giardini interamente coltivati a fiori e ortaggi. Nel riquadro del parabrezza si presentano magnifici Camogli e il promonto-

rio di Portofino fino alla Punta Chiappa, lo scoglio che si stende sul mare tra Camogli e San Fruttuoso e sembra una enorme balena. Potrete raggiungere la Punta, ma dovrete lasciare la macchina e proseguire per oltre un'ora a piedi lungo la mulattiera.

Continuando in automobile, la strada si svolge tra uliveti, giardini e villette con splendide vedute verso Genova, la Riviera di Ponente e il gruppo sparso di case che sembrano arrampicate sul colle. Ottime occasioni fotografiche. A S. Lorenzo lasciate l'Aurelia e girate a destra. Dopo pochi chilometri troverete S. Margherita Ligure, e l'incantevole golfo del Tigullio, quindi, lungo il litorale del promontorio di Portofino, il moderno castello di Paraggi, Paraggi con la sua minuscola insenatura dalle limpidissime acque azzurre incorniciate da un anfiteatro di ripide colline dalla foltissima vegetazione, infine, dopo un breve



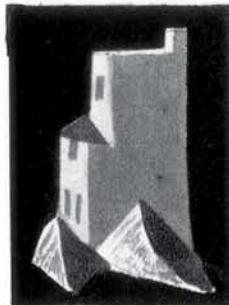
tratto di strada pittoresco, tagliato nella roccia, ammantato di lecci e pini secolari, Portofino. Una sosta per ammirare il panorama, il paese, le ville, gli yacht dei miliardari attraccati al molo, quindi il ritorno a S. Margherita, famosa tra l'altro anche per i pizzetti. Dirigetevi quindi verso Rapallo, il centro del golfo del Tigullio. Fermatevi e gustate i « pan-sòti cu a salsa de nuge », piatto che a prima vista sembra complicato, ma che tradotto vuol dire « ravioli con salsa di noci »: sono ravioli con un ripieno di verdura, uova sode e formaggio grattugiato, che si condiscono con una salsa fatta di noci pestate. Potrete pernottare a Zoagli, sempre nel golfo del Tigullio, con i bellissimi strapiombi sul mare.

Proseguendo verso est, incontrerete i ruderi che caratterizzano tutta la costa ligure: i fortini e le torri costruite mille anni fa contro gli attacchi dei pirati saraceni. Fuori dal Golfo del Tigullio, ecco Chiavari, una delle città più ricche d'Italia, al cui benessere con-

tribuiscono, in grandissima parte, le rimesse degli emigranti. Dopo Sestri Levante, seguendo l'Aurelia che si allontana dal mare dirigendosi verso l'interno, vi arrampicherete sul Bracco (m. 613). Dal Passo si gode un magnifico panorama su Misiano, Velva e il suo



santuario. Dopo il Bracco, abbandonate l'Aurelia nuovamente e dirigetevi verso Levante, la stazione climatica invernale e balneare riparata da un ampio anfiteatro montuoso. Solamente cinque chilometri separano Levante da Monterosso al Mare, la capitale della regione delle Cinque Terre, la zona del famoso passito. I vini della zona sono rinomatissimi, in special modo lo « schiacchettrà », prodotto dalle viti coltivate sui ripidi pendii del litorale. La zona delle Cinque Terre — i comuni di Monterosso, Vernazza, Corniglia, Manarola e Riomaggiore — non è ancora battuta dal turismo organizzato, mancando l'accesso



stradale. Il problema è in via di soluzione.

Riprendendo l'Aurelia proseguite per La Spezia ove potrete compiere escursioni, una in vaporetto a Portovenere che offre l'occasione per scattare dal mare bellissime fotografie; l'altra in automobile a Lerici, lungo una strada fiancheggiata per tutta la sua lunghezza da solenni platani. **PIETRO CELLI**



TORINO

SAVONA

SAN REMO

IMPERIA

ALASSIO

ALBENGA

VENTIMIGLIA

BORDIGHERA



ITINERARI TURISTICI: LA RIVIERA LIGURE



MILANO

GENOVA

NERVI

CAMOGLI

RAPALLO

PORTOFINO

CHIAVARI

SESTRI L.

LEVANTO

MONTE ROSSO

LA SPEZIA

SARZANA

LERICI

E



Per evitare lo scavalco dei paraurti in caso di urti di striscio, sin dal 1939 la Dodge fabbricava vetture il cui paraurti anteriore risultava munito di una sbarra orizzontale sussidiaria.

PUNTI DEBOLI DELL'AUTOMOBILE D'OGGI

IL PARAURTI

Perchè nelle macchine italiane il paraurti è spesso un accessorio fragile e inefficiente? Questa parte dell'automobile è troppo importante perchè non si debba esigere una sua più solida e razionale struttura.

I paraurti sono una parte dell'automobile che non ha saputo tener fede all'impegno assunto e denunciato così limpidamente dal nome stesso.

Mentre il parabrezza assolve il suo compito e ripara non da una brezza, ma dal vento di 150 chilometri all'ora, mentre i parafranghi sono diventati addirittura parte essenziale della carrozzeria, sia dal punto di vista estetico che da quello strutturale, e persino nelle vetture sport devono essere, per regolamento, solidali alla carrozzeria e non devono presentare con questa alcuna soluzione di continuità, il paraurti è diventato più un complemento architettonico, un elemento decorativo, che non un riparo dagli urti.

Molte volte, anzi, serve benissimo per ammaccare le altrui carrozzerie senza difendere la propria: un brillante esempio è dato da una nota e diffusissima vettura media italiana, che, in assetto di marcia con una o due persone a bordo, presenta quasi sempre il paraurti anteriore a un livello più basso del paraurti posteriore: così quando una di queste vetture si ferma improvvisamente, e la vettura dello stesso tipo che la segue non riesce ad evitare l'urto, il paraurti posteriore della prima vettura ammacca vistosamente, con gli speroni verticali, il muso della seconda vettura. E se anche i due paraurti si toccano, i loro profili curvi favoriscono l'accavallamento.

Lo stesso inconveniente si presenta con molta frequenza nelle pigiatissime automilmesse, durante le manovre « a spinta » del costipamento. E questo con vetture dello stesso tipo!

Non parliamo di quello che succede quando una vetturella utilitaria ha la disgrazia di urtare una grossa macchina americana, o di esserne urtata.

A proposito di macchine americane, questa volta pensiamo che ci sia qualcosa da imparare, in fatto di paraurti. Grandi, robusti solidamente ancorati al telaio, lontani dalla carrozzeria, muniti di generosi contrafforti verticali, ancora tra loro collegati, qualche volta, con sbarre orizzontali: ecco come si presentano i paraurti americani; forse antiestetici, ma certamente funzionali e provvidenziali.

Servono per urtare, oltrechè per proteggere, i paraurti americani: e si chiamano infatti « bumpers », da « to bump » che significa urtare: appoggiando respingente a respingente — ci sia consentito di prendere a prestito questo termine ferroviario — la macchina americana può spingere avanti e indietro le macchine che sono ferme rispettivamente davanti e dietro ad essa nel posteggio, e crearsi così lo spazio necessario per uscire dal posteggio: la potenza non manca ai motori e la robustezza dei « bumpers » permette questa manovra.

Ecco quali sono, a nostro parere, le parti essenziali che costituiscono un paraurti praticamente efficace:

una robusta trave orizzontale che si estende anche lateralmente, verso le ruote, e che è ancorata al telaio o alla scocca portante della carrozzeria; il fissaggio al telaio potrebbe essere elastico; ad ogni modo il paraurti, deve essere lontano dalla carrozzeria, in modo da potersi deformare, in caso di urto violento, senza urtare a sua volta la carrozzeria stessa;

almeno due speroni verticali, alti quanto lo spessore del paraurti più la massima escursione dei

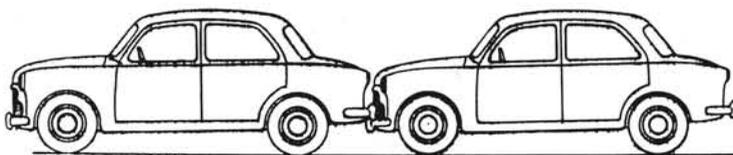
paraurti delle vetture circolanti, tenuto conto del molleggio e dell'assetto in periodo di forte frenata;

una striscia più sottile, ma abbastanza robusta — congiungente la sommità degli speroni con le estremità della sbarra orizzontale — destinata ad evitare lo scavalcamento dei paraurti nel caso di urti di striscio.

Già nel 1939 la Dodge fabbricava vetture fornite di ottimi paraurti del tipo ora descritto.

Naturalmente tutte le vetture dovrebbero avere i paraurti alla stessa altezza da terra: le vetture utilitarie più piccole avrebbero così dei paraurti un po' sproporzionati alla piccola mole dell'insieme, ma con un po' di originalità si può sempre fare del bello: se poi i risultati non fossero molto soddisfacenti dal lato estetico, lo sarebbero senz'altro dal lato economico, riducendo in modo notevole sfrisature e ammaccature, sempre costosissime da riparare.

Ci sembra anche che la gomma possa essere un elemento importantissimo nei paraurti, e mera-



Chiara dimostrazione delle tristi conseguenze dovute alla non eguale altezza da terra dei paraurti anteriori e posteriori in un medesimo modello di autovettura. Purtroppo tale inconveniente è lamentato per una nota e diffusissima vettura italiana di media cilindrata.

viglia un po' il fatto che sia stata così trascurata finora.

I puri della tecnica motoristica possono forse pensare che si tratti di inezie, di cose di poco conto, tutti presi come sono dalle valvole in testa, dalla doppia accensione, da un sacco di particolari tecnici che, sia scusata la franchezza, non interessano assolutamente l'utente normale, preoccupato solo del costo della macchina — costo di acquisto e di manutenzione — della sicurezza, della comodità, della praticità. In occasione della presentazione di una nota vettura utilitaria, ai dubbi sollevati circa la sua robustezza in caso di incidenti, si rispose da alcuni tecnici che « la macchina è

fatta per viaggiare e non per urtare o essere urtata! ».

Ma tutti sanno che nel caotico e veloce traffico delle nostre città, ai semafori, nei posteggi, gli urti tra vettura e vettura sono praticamente inevitabili: e tutti conoscono anche il costo di un lavoretto, sia pur piccolo, effettuato in carrozzeria per togliere una ammaccatura o uno sfriso: si tratta sempre di numeri di quattro cifre.

Con l'adozione di paraurti efficaci e onesti la maggior parte dei piccoli incidenti cittadini si risolverebbe con un niente di fatto, a tutto vantaggio, ripetiamolo ancora, del pesante bilancio di una odierna automobile.

v. f.





La nuova Grand Prix francese:

LA BUGATTI 251 F1

Sul finire dello scorso anno sono stati effettuati i primi giri d'assaggio su pista della nuova vettura francese da corsa Bugatti, nome glorioso nella storia delle costruzioni automobilistiche da gran turismo e sportive. La nuova Bugatti si affiancherà così alle già esistenti Gordini per difendere nelle massime prove da corsa dell'anno i colori francesi.

Questa macchina è costata circa 200.000 ore lavorative e la sua progettazione è stata condotta sotto la guida del noto tecnico italiano Gioacchino Colombo. In questa nuova Grand Prix si trovano parecchi elementi costruttivi originali ed interessanti, primo fra tutti è la sistemazione del motore: disposto posteriormente e trasversalmente. Det-

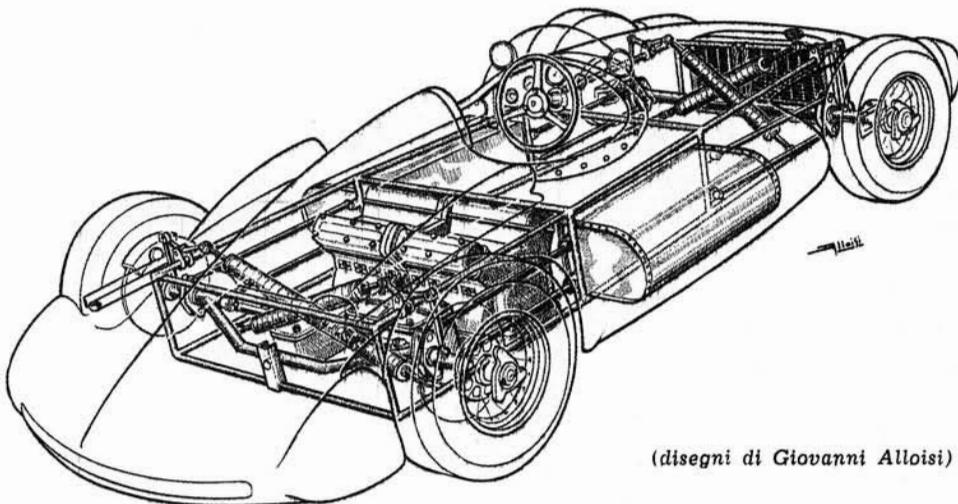
to motore, della cilindrata di circa due litri e mezzo, è un 8 cilindri in linea a due alberi a camme in testa azionati da ingranaggi, con quattro carburatori doppio corpo, doppia accensione. Si presume abbia una potenza massima di 270 CV sfiorando così i 108 CV/litro di potenza specifica.

Frizione multidisco funzionante a secco; cambio di velocità, a cinque rapporti, montato parallelamente al motore.

Secondo una tradizione Bugatti l'avantreno non è a ruote indipendenti. Altro particolare caratteristico di questa macchina risiede nel cinematismo delle sospensioni: il molleggi viene ottenuto da bracci trasversali infulerati e montati in diagonale sui quali lavorano molli elicoidali ed ammortizzatori idraulici telescopici coassiali. Tutte e quattro le ruote sono munite di parallelogramma longitudinale.

I freni sono a disco; i due serbatoi di carburante sono disposti lateralmente al posto di guida del pilota.

La nuova Bugatti ha una carrozzeria parzialmente carenata, ha un passo di m. 2,20 e carreggiate di m. 1,25; è lunga m. 3,80 e larga m. 1,40. Attualmente il suo peso è di circa 650 chili, ma i tecnici della Bugatti contano di ridurre tale cifra di almeno una sessantina di chili.



(disegni di Giovanni Alloisi)

TIRIAMO IL RESPIRO DOPO L'ANNO BURRASCOSO

Se lo sport automobilistico è riuscito a sopravvivere alle dolorose burrasche della stagione 1955, significa proprio che possiede una vitalità inesauribile, significa che ha radici così salde da resistere a qualsiasi raffica di tempesta (ma auguriamoci che la riprova non avvenga mai più). Nella sua storia di oltre mezzo secolo, una storia certo non sempre facile né lieta — appunto perché storia di conquiste umane — mai si era verificata una simile, atroce convergenza di circostanze tanto avverse come nell'anno scorso.

Una stagione non facilmente dimenticabile, insomma, i cui aspetti in prevalenza negativi hanno avuto conseguenze assai gravi, e in certi settori addirittura decisive. Dopo i retorici clamori degli affossatori, gli allarmi dell'opinione pubblica, le preoccupazioni degli ambienti governativi in ogni paese d'Europa, una più obiettiva e consapevole valutazione di avvenimenti, prospettive e limiti, è progressivamente subentrata al primitivo e affrettato atteggiamento di rigidità nei confronti degli sport motoristici. E da un male costellato di lutti e di dolore ne è derivato un più chiaro e speriamo benefico orientamento generale. Nel senso che la disordinata, eccessiva, incontrollata inflazione di corse, le dilettantesche facilonerie organizzative dovrebbero ormai appartenere a un passato sepolto (ma da ricordare ad ammonimento contro eventuali ricadute). Il principio di limitare il numero delle gare, di osservare rigidamente determinate norme di sicurezza, di escludere l'effettuazione di corse su strade cosiddette aperte, non potrà mancare di influire positivamente sull'attività agonistica europea, con un definitivo rientro nella normalità.

Questo sul piano normativo, morale diremmo, dell'automobilismo, ormai per forza di cose controllato dal potere esecutivo — ed è vano, fors'anche non conveniente, reclamarne il diritto di libera ammi-

nistrazione. In fondo, il 1956 sarà un anno di prova, una specie di convalescenza dopo una crisi acutissima.

Dal punto di vista tecnico-sportivo, la stagione scorsa è stata, per l'Italia, altrettanto avversa quanto la situazione generale. In primissimo luogo per la dolorosa catena di lutti che ci ha colpito, con ripercussioni difficilmente valutabili. Basterà ricordare che la scomparsa di Alberto Ascari ha avuto come conseguenza immediata il ritiro dalle corse della Casa Lancia, le cui nuove vetture di formula — non potremo dire né oggi né mai se l'impressione avrebbe trovato conforto nella realtà — erano sembrate in grado di opporsi validamente alle imperversanti vetture tedesche.

Caduto il nostro più forte campione, tolte di scena le macchine verosimilmente di migliore efficienza, la Mercedes non aveva difficoltà a schiacciare col peso della sua potenza organizzativa, tecnica produttiva, economica, i tenaci ma vani tentativi di difesa dei due piccoli costruttori-artigiani modenesi: Ferrari e Maserati. E' una legge di natura, e soltanto i miracoli possono essere più forti della natura, ammesso che i miracoli si verifichino anche nella meccanica applicata...

Adesso la Daimler-Benz si è ritirata a tempo indeterminato dalle competizioni, avendo conseguito gli obiettivi tecnici e propagandistici che si era prefissa di raggiungere. A questo proposito potremmo lasciarci ancora una volta attrarre dalla questione — mai come l'anno scorso dibattuta — sulla reale o apparente, concreta o irrilevante funzione dello sport automobilistico ai fini del progresso tecnico. E' un problema complesso, di fronte al quale negatori e fautori posseggono validi argomenti a sostegno dei propri convincimenti. La casistica «pro» o «contro» è per entrambe le parti abbastanza abbondante. Ma senza entrare nel merito di una



Il Campione del mondo Juan Manuel Fangio, dopo il ritiro della Mercedes dall'agone sportivo, è passato al comando dello squadrone della Ferrari.

polemica che ci porterebbe lontano, lasciando probabilmente ciascuno sulle proprie posizioni, ci pare che le argomentazioni a favore della tesi secondo cui il contributo della tecnica sportiva alla evoluzione dell'automobile costituisce una realtà non effimera, godano di un indubbio margine di vantaggio sulla convinzione opposta.

Del resto, sono ragionamenti astratti, chè l'automobilismo agonistico non ha certo bisogno di una giustificazione razionale per spiegare la sua ragione di essere, da ricercarsi piuttosto nella stessa natura umana, per millenaria ipotesi incline ai confronti, all'antagonismo e al superamento, purtroppo non sempre sul piano spirituale.

Per tornare alla situazione contingente, il ritiro

della Mercedes lascia libero il campo agli altri costruttori europei, in primo luogo a Ferrari e a Maserati, che hanno anche potuto legare a sé i due più forti piloti dell'*équipe* tedesca: il campione del mondo Juan Manuel Fangio e l'asso britannico Stirling Moss, rilevatosi nelle corse su strada superiore allo stesso pilota argentino e a chiunque altro. Sono «acquisti» importanti, dal momento che la questione «guide» continua ad essere delicatissima, nonostante l'affermazione di qualche ottimo rincalzo.

E siccome un pilota d'eccezione (oggi si contano sulle dita di un mano) è in grado da solo di equilibrare la eventuale superiorità di una macchina avversaria, il passaggio di Fangio e Moss ai colori italiani può avere un peso, anche soltanto cautelativo, notevolissimo, se è vero che i costruttori inglesi Vanwall, Connaught e B.R.M., nonchè la probabilmente rientrante Bugatti, stanno facendo le cose sul serio per puntare verso una supremazia che — tedeschi a parte — è da almeno cinque lustri in mani italiane.

Sul piano strettamente tecnico le corse di formula uno dovrebbero riservarci qualche novità, a partire dalla prossima estate. Cioè l'esordio della nuova Bugatti a motore posteriore piazzato trasversalmente, e il progressivo affermarsi di tendenze già sperimentate, come l'alimentazione per iniezione meccanica diretta (consacrata dalle famose Mercedes) o più probabilmente, per ora, indiretta, vale a dire a monte della camera di scoppio e dei freni a disco. La prima soluzione è adottata dai costruttori inglesi e, sperimentalmente, dalla Maserati; i freni a disco dalla Bugatti, Gordini, Connaught e forse Vanwall.

Per intanto saranno in campo soltanto le nostre due Case: Ferrari, che ha ridisegnato il telaio della sua «supersqualo» montandovi il motore 8 V ex-Lancia (ma ritoccato e più potente); Maserati con la sua classica 6 cilindri.

Naturalmente tutti i costruttori sono fermi sulla soluzione dei motori ad aspirazione naturale di 2500 cmc., troppo gravoso risultando l'artificioso *handicap* di cilindrata imposto dall'attuale formula-corse per i motori sovralimentati (750 cmc.). Circa il frazionamento della cilindrata, sembra assodato che l'optimum sia l'«otto» (cilindrate unitarie di circa 310 cmc.); il «quattro» presenta un campo di utilizzazione rotazionale piuttosto ristretto, per non parlare delle sue anomalie di carattere termodinamico.

Non si ha notizia, invece, dell'adozione di sistemi di distribuzione a comando desmodromico, caratteristico del motore Mercedes.

Comunque, si dovrebbe verificare quest'anno un più sensibile equilibrio di valori, cioè maggior incertezza di risultati, quanto meno nel sempre attuale confronto tra le macchine delle due tradizionalmente rivali Case modenesi.

FERRUCCIO BERNABÒ

GARE CAMPIONI MACCHINE

Di 11 prove consta il Campionato del Mondo Conduttori 1956, e precisamente: 22 gennaio, Gran Premio d'Argentina; 13 maggio, Gran Premio di Monaco; 30 maggio, 500 Miglia di Indianapolis; 3 giugno, Gran Premio del Belgio; 17 giugno, Gran Premio dei Paesi Bassi; 1 luglio, Gran Premio di Francia; 14 luglio, Gran Premio d'Inghilterra; 29 luglio, Gran Premio di Germania; 19 agosto, Gran Premio di Svizzera; 2 settembre, Gran Premio d'Europa e d'Italia; 28 ottobre, Gran Premio di Spagna.



L'ing. Gioacchino Colombo, che ha progettato la nuova Bugatti «251» Grand Prix. L'ing. Colombo aveva già dato prova della sua perizia, in fatto di macchine da competizione, all'Alfa Romeo (si devono a lui le prime «Alfette»), alla Ferrari ed alla Maserati.

La C.S.A.I. ha recentemente proclamato i piloti Campioni d'Italia per l'anno 1955. Eugenio Castellotti ha conseguito il titolo di Campione Italiano Assoluto, Renato Pirocchi della Corsa 750 cc., Luigi Musso della Sport oltre 2000 cc., Luigi Bellucci della Sport fino a 2000 cc., Giuseppe Rossi della Sport fino a 1100 cc., Giorgio Cecchini della Sport fino a 750 cc., Ferdinando Gatta della Gran Turismo oltre 2000 cc., Elio Zagato della Gran Turismo fino a 2000 cc., Luciano Gianni della G. Turismo fino a 1300 cc., Cestelli Guidi della Turismo oltre 1300 cc.,

Luciano Ciolfi della Turismo fino a 1300 cc., Gianni Brichetti della Turismo fino a 750 cc. Vincitore assoluto del Trofeo della Montagna Sport è risultato Sesto Leonardi, per il Gran Turismo Ferdinando Gatta e per il Turismo normale Luciano Ciolfi.

Una interessante gara automobilistica si è svolta, il giorno di S. Stefano, sulla pista dell'ippodromo di Vellelunga nelle vicinanze di Roma. Retta da una formula ad handicap, la competizione ha raggiunto il suo scopo spettacolare ed ha permesso a Lippi, su Stanguellini 750, e a Marcelli, su Fiat 1100 S, di conseguire due lusinghiere affermazioni ad oltre 80 Km. di media.

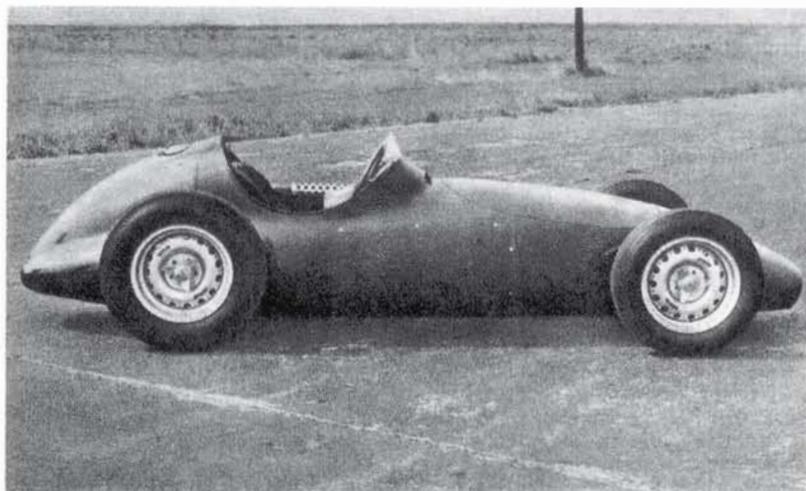
La Osca ha finalmente approntato la sua nuovissima 750 cc. che nella prossima stagione parteciperà alle gare nella categoria sport internazionale. Si tratta di una quattro cilindri che a 7500 giri sviluppa una potenza di oltre 70 HP. La vettura, del peso di Kg. 430 a vuoto, dispone di un telaio a struttura completamente diversa da quello realizzato per i tipi di maggiore cilindrata. La velocità massima si aggirerà sui 180 Km/h. mentre la concezione della carroz-



Eugenio Castellotti, proclamato Campione Italiano Assoluto per il 1955.

zeria non appare modificata rispetto agli altri modelli.

Durante una conferenza stampa dell'Alfa Romeo, l'ing. Quaroni, direttore generale, ha affermato che la Casa del Portello continua ad interessarsi al problema delle vetture ad altissime prestazioni e prosegue gli studi per trarre dai motori i più alti rendimenti possibili. Ciò naturalmente non vuol dire che la Casa milanese tornerà



La B.R.M., che nelle prossime competizioni Grand Prix, difenderà, insieme con la Connaught e la Vanwall, i colori britannici.



La BRM che, con Connaught e Vanwall, difenderà il prestigio dell'industria britannica nelle prossime competizioni Grand Prix, a detta dell'ingegnere costruttore Peter Berthon, farà grandi cose. Il motore è un 4 cilindri in linea, doppio albero a camme in testa. L'alimentazione è assicurata da due carburatori Weber, ma la soluzione sembra provvisoria e del tutto sperimentale. Infatti si prevede l'adozione dell'iniezione diretta. Dispone di freni a disco mentre può sviluppare una potenza di oltre 260 CV.

Sul circuito di Windsorfields, nei pressi di Nassau, il marchese spagnolo Alfonso De Portago ha prevalso con la Ferrari « 3 litri » in una gara rivelatasi quanto mai combattuta. Vittima di una collisione con la Jaguar 3442 cc. dell'americano Johnston quando già stava per prendere decisamente in mano le redini della corsa, lo spagnolo era costretto ad un emozionantissimo inseguimento coronato alla fine da successo. I 168 chilometri del percorso sono stati da lui coperti in 1 ora 8'11" alla media oraria di km. 147,800. Al secondo posto si classificava l'americano Phil Hill, pure su Ferrari. Quest'ultimo, con una sperimentale Ferrari « 3500 », coglieva il giorno dopo una brillante affermazione in una corsa di circa 338 km. alla bella media di kmh. 158 e 30 metri. Per finire, ancora De Portago con una Ferrari 250 G.T.

Il bisiluro di Taruffi durante il tentativo di record, sulla pista d'alta velocità di Monza.

rà alle corse; ancora per qualche anno almeno manterrà la sua politica di astensione, anche se ciò potrà addolorare quanti sono memori delle sue passate vittorie.

Durante la seconda quindicina di dicembre Piero Taruffi, al volante del suo bisiluro « Tarf II » equipaggiato con motore Maserati 2000 cc., ha tentato sul « catino » dell'Autodromo di Monza di battere i records di categoria compresi tra i 50 km. e l'ora. Taruffi, che già detiene il record sul km. lanciato alla media di kmh. 298, non è riuscito a portare a termine il tentativo causa le precarie condizioni atmosferiche e la ancora non perfetta efficienza del suo mezzo meccanico.



L'ing. Quaroni, direttore generale dell'Alfa Romeo, illustra ai giornalisti la produzione della Casa. A destra, il presidente ing. Gallo; in secondo piano, al centro, il rag. Bernasconi, capo del servizio stampa.

riusciva ad avere la meglio su un agguerrito squadrone di Mercedes 300 SL in una gara riservata alle macchine Gran Turismo.

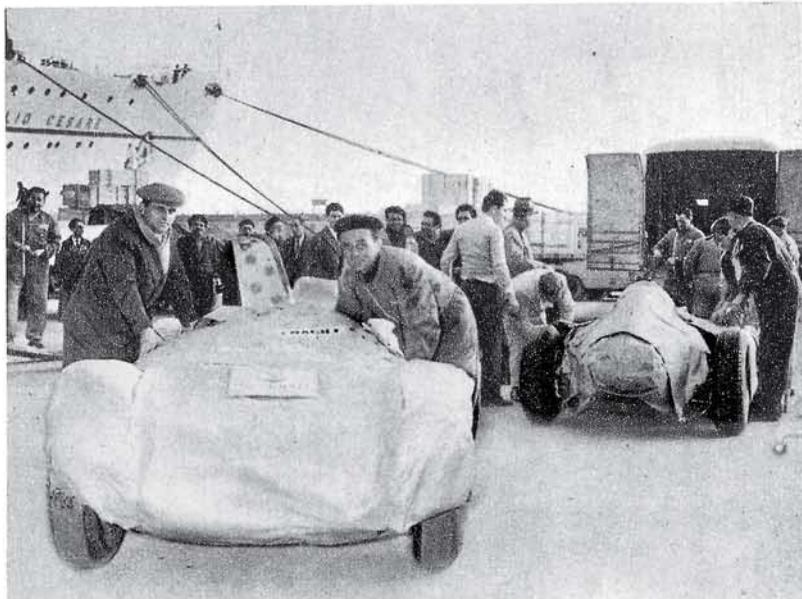
Il Comitato Esecutivo dell'Automobile Club d'Italia ha nominato la nuova Commissione Sportiva Automobilistica Italiana per il biennio 1956-1957. Alla presidenza è stato riconfermato il dr. ing. Guido De Unterrichter, mentre a membri sono stati nominati il sig. Sergio Banti, l'ing. Guido Cattaneo, il dr. Ugo Colombo, l'avv. Alessandro Facioli e il dr. Domenico Marsaglia. Visto che della vecchia guardia rimangono tuttora tre esponenti, per arrivare a questo «rimpasto», per dirla in termini parlamentari, l'A.C. d'Italia avrebbe potuto sbrigersela prima. Accade invece che l'attività automobilistica sta per entrare in scena senza essere stata regolamentata!

Il 29 dicembre s'imbarcavano sulla motonave «Giulio Cesare» le macchine italiane che avrebbero preso parte alla «Temporada Argentina». Si trattava di Ferrari e Maserati del tipo Grand Prix e Sport, destinate alla guida dei seguenti piloti: per la squadra di Maranello, Fangio, Castellotti, Musso, Collins e Gendebien; per la squadra del Tridente, Moss, Behra, Menditeguy e Gonzalez.

L'imponente ciclo delle competizioni, che si disputeranno il 22



L'ing. De Unterrichter, confermato presidente della Commissione Sportiva dell'A.C.I.



L'imbarco sulla motonave «Giulio Cesare» delle macchine Maserati e Ferrari iscritte alla Temporada Argentina.

e il 29 gennaio e il 5 febbraio, comprende il Gran Premio di Argentina e la 1000 km. Argentina in programma a Buenos Aires, ed un altro Gran Premio, in programma a Mendoza su un inedito circuito cittadino.

Fortissimo sarà lo squadrone che nella stagione 1956 difenderà i colori della Scuderia Ferrari. Il Campione del mondo Juan Manuel Fangio ne è l'uomo di punta e sarà affiancato da Eugenio Castellotti, Luigi Musso, Peter Collins e Oliver Gendebien. Le macchine del Cavallino rampante potranno così contare su un complesso di uomini di sicuro affidamento.

Essendosi da poco portato a termine il primo lotto di cento esemplari della Ferrari 3000 cc. a 12 cilindri, ne consegue l'ammissione delle vetture equipaggiate con questo motore nella categoria Gr. Turismo. Facciamo notare che a pieno regime tale motore sviluppa 200 CV.

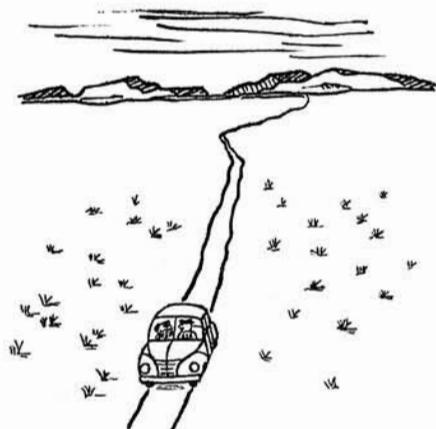
Sembra inoltre che nelle officine di Maranello sia allo studio una vettura sport di un litro e mezzo di cilindrata ad 8 cilindri a V. I progettisti di Casa Ferrari hanno pure realizzato una versione a telaio accorciato della famosa «2 litri», che sarebbe in grado di erogare una potenza di 185 CV.

Pure Maserati ha fatto le cose in grande stile assicurandosi dapprima quale direttore sportivo l'espertissimo Maestro Ugolini, già direttore sportivo della Ferrari. A capeggiare la formazione del Tridente è stato chiamato il campione inglese Stirling Moss, protagonista nella scorsa stagione di imprese brillantissime. Della squadra Maserati faranno parte Jean Behra, Cesare Perdisa, Robert Mières, Carlos Menditeguy e forse Taruffi e Gonzalez.

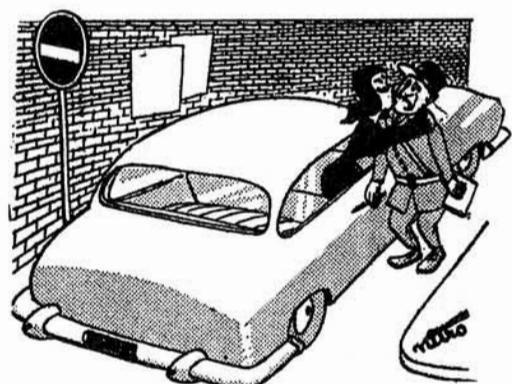
Si apprende intanto che la «2 litri» sport è stata oggetto di importanti modifiche: il motore è ora un 4 cilindri di 90x75 mm. con un rapporto di compressione di 1:9 capace di una potenza di oltre 170 CV a 7000 giri al minuto. Anche il passo è stato allungato e il telaio alleggerito.

La settima edizione del Rallye del Sestriere, che si svolgerà dal 24 al 28 febbraio e sarà valevole per il Campionato d'Europa «vetture da turismo», ripeterà a grandi linee la formula della precedente edizione. Infatti il regolamento della gara, che è la più importante del genere organizzata attualmente in Italia, prevede una marcia di avvicinamento, un itinerario comune a tutti i concorrenti, con prove speciali di velocità e una prova finale al Sestriere, su di un breve circuito.

il parco degli



— Anche senza carta, posso dirti che non siamo nella Repubblica di S. Marino.



— Un po' più adagio, signorina! Altrimenti le intimo contravvenzione anche per eccesso di velocità...

da «Le Hérisson»



— Una vettura come questa deve fare almeno diecimila lire al mese di contravvenzione.

BIGLIETTINI SUL PARABREZZA



Disegno di Saint Yves da «Le Hérisson»



— Lei tiene la destra, marcia a velocità moderata, ha fari, freni, frecce e scappamento a posto, non sorpassa in curva, non abbaglia, quindi ostacola la normalità del traffico.

da «Candido»



— Il tassmetro segna L. 8.750. Credo che lei faccia male ad insistere...

CINECITTÀ SU QUATTRO RUOTE

IL "MONOPATTINO" DI SORDI COSTA CINQUE MILIONI

» **E** tu che fai quest'anno, lo cambi il ferro? ». Oppure: « Per me, il chiodo va cambiato una volta all'anno: porta fortuna ». E ancora: « Ho visto su un "magazine" americano la reclame di un *monopattino* che è una vera cannonata: se lavoro con Ponti, me lo mando a prendere a New York, me lo porto un po' in giro col « trittico » e poi lo rivendo a qualche straniero di passaggio che possa riportarselo in America. »

Il *ferro*, il *chiodo*, il *monopattino*: si tratta, il più delle volte, di macchinoni lucenti lunghi cinque-sei metri, che dopo le quotidiane soste nei viali di Cinecittà, dinanzi agli ingressi ovattati dei teatri di posa, sfrecciano a sera, silenziosi e indorati di sussiego, sull'asfalto di via Veneto, per *parcare* dinanzi a Strega o a Rosati. Per molti attori e registi del cinema, la macchina rappresenta una specie di distintivo, un blasono da mostrare in pubblico, nelle grandi occasioni. Le « divissime », infatti, raramente si presentano al teatro di posa o nei pressi del « set », quando si gira in esterno, con la propria macchina: è la produzione che deve provvedere al loro trasporto dall'albergo a Cinecittà, e viceversa. E allora lunghe teorie di « 1400 » nere o bleu varcano senza soluzione di continuità i cancelli della cittadella del Cinema sulla Tuscolana, e gli autisti al volante sono tra i pochi che diano del « tu » a Sofia Loren o a Gina Lollobrigida « Vedi, Sofia, ce l'abbiamo fatta: da Vasca Navale fin qui, in sette minuti... ». E Sofia risponde con un affettuoso scappellotto, che rinsalda ancor più l'amicizia.

Ma quando si tratta di far bella figura in pubblico, quando il « press agent » ha avvertito che in quel tal luogo ci saranno giornali-

sti e fotografi, quando si sa che gli obiettivi del telegiornale e dei cinedocumentari saranno sul posto col loro occhio vigile e curioso, e allora addio « 1400 » modesta e familiare! Nei garages delle ville sull'Appia, i motori vengono appena osservati dal meccanico. Quel che importa, è che la carrozzeria sia a posto, ben lucente, senza un graffio o una ammaccatura. I vetri tersi, debbono essere strofinati con la pezzuola di pannolana per una buona decina di minuti, affinché il flash del fotografo riesca a penetrare nell'interno, senza trovare ombra o altri ostacoli. E se la nuova creazione di Fath o di Balmain è in tessuto chiaro, è necessario che la tappezzeria interna della macchina sia immediatamente sostituita, da verde che era, in un bleu-mare che faccia da contrasto. Uno dei più noti arredatori romani, Pierino Stucchi, ha creato per le macchine delle dive motivi di decorazione interna che hanno ottenuto ad Hollywood il successo più lusinghiero. La lunga limousine celeste di Marilyn Monroe, ad esempio, è stata trasformata all'interno alla maniera di un motoscafo. Il

volante ha la forma di un timone e il tachimetro e gli altri apparecchi del cruscotto sono stati inseriti nell'occhio di una bussola in rame, che si sostiene ferma accanto all'apparato del riscaldamento per mezzo di un giroscopio che non tien conto delle curve o degli eventuali sobbalzi della macchina.

Queste innovazioni non ancora hanno entusiasmato i personaggi del nostro cinema: per ora, quel che conta principalmente è la faccia esterna, la carrozzeria. Ghia e Pinin Farina lavorano a tutto spiano per le stelle già affermatesi nel nostro firmamento cinematografico, e per quelle altre « promesse » che, proprio con l'ausilio di un buon *chiodo* con cui farsi vedere in giro, pensano di sfondare definitivamente. Nella storia del nostro cinema, solo una volta si è dato il caso di un'attrice che non tenesse conto di carrozzerie e linee sinuose per il suo *ferro*: si tratta di Dawn Addams che, non ancora principessa Massimo, andava in giro per Roma al volante di una scassatissima jeep marrone, acquistata per ottantamila lire in un campo dell'Arar alla periferia di Napoli. Presentatasi ad un ricevimento in abito da cocktail, a bordo della jeep, Dawn conobbe Vittorio Massimo, che indossava per l'occasione un pantalone di tela grezza americana, tipo « blue-jeans », sotto un'impeccabile giacca da smoking: dopo due mesi Dawn e Vittorio Massimo si sposarono.

Ma quella di Dawn Addams non è che l'eccezione che conferma la



Fino a un paio di mesi or sono i coniugi Scophic possedevano una Ferrari. Ora Gina Lollobrigida ha acquistato una Mercedes 220 color grigio perla, sulla quale però, dati i suoi impegni di lavoro, non ha ancora fatto più di 1.500 km.



Ritornata dal suo movimentato viaggio nei paesi scandinavi, Sophia Loren ha ripreso a percorrere Roma, di mattina a bordo dell'Alfa 1900 rossa e di sera, accompagnata dall'autista o da qualche amico, con la Studebaker azzurra. La Loren pensa che una bella macchina è come un bel vestito: bisogna saperlo indossare e al momento giusto.

regola. Per il resto, a voler dare con un rapida carrellata (sempre rimanendo in termini cinematografici, la visione di *cinecittà su quattro ruote*, basterebbe immaginare la sera di una «prima» teatrale a Roma, e fermarsi per dieci minuti accanto agli ingressi del Quirino o del Nuovo Quattro Fontane. Non importa se sul palcoscenico si agitano al ritmo di un motivo allegro e convenzionale le gambe delle «bluebell» di turno, oppure se, agli ordini di Visconti, attori di prima grandezza diano il meglio di loro nel cecoviano «Zio Vania»: tant'è, il pubblico cinematografico è sempre quello, e non cambia. Ecco giungere la coppia Franco Interlenghi e Antonella Lualdi: da un paio di mesi hanno abbandonato la loro «1100» azzurra per una Aurelia G. T. color crema, carrozzata Farina. Ecco il regista del «Bidone», Federico Fellini, che s'accosta al parcheggio con la sua Chevrolet giunta l'anno scorso dal mercato tedesco, piuttosto modesto di fronte a quello italiano. Ecco Alberto Sordi: la sua Mercedes Benz prototipo è l'automobile più costosa che oggi si possa acquistare.

Potevano mancare la bella Gina e la provocante Sofia? Eccole come al solito affiancate: la prima, sulla Mercedes grigio perla guidata dal dottor Scophic. L'altra, a bordo della Studebaker azzurra. (Ma nel garage riposa l'Alfa 1900 rossa, quella delle passeggiate mattutine). Gino Cervi, che ha abbandonato per l'occasione il proletario fantasma di Don Peppone, giunge al volante di una Cadillac dal tenue color grigio pastello.

«Ecco il pompiere», grida Alberto Sordi. Ma, in realtà, è il regista Luigi Zampa che s'accosta con la sua grossa Ford color rosso fuoco, il cui clacson è stato sostituito da una campanella identica a quella usata per le autopompe dei Vigili del Fuoco di Boston. Annamaria Ferrero e Vittorio Gassman giungono assieme: è «Ofelia» che guida, stringendo il volante della sua semplice 1100-103 color perla secca. Sarà abba-

stanza capace il posteggio per questi due neri bolidi che s'annunciano da lontano? Sono le due « Presidenziali », entrambe nere, (una Studebaker e una Cadillac) di Gabriele Ferzetti e Yvonne Sanson: tutti e due hanno acquistato le loro macchine negli Stati Uniti, l'anno scorso, ed hanno ora dichiarato che le rivenderanno quest'anno per sostituirle con due identiche Ferrari 3000 già in via di costruzione.

Con Annamaria Ferrero sono solidali Carla del Poggio ed Anna Magnani, proprietarie di due 1100-103, una grigia e l'altra nera. Per nulla al mondo cambierebbero i loro *chiodi*: Carla del Poggio, quando era impegnata a Napoli con la compagnia « Scarpettiana » diretta da Eduardo De Filippo, compieva due volte alla settimana i 260 chilometri dal Vesuvio al Colosseo in tre ore, tre ore e dieci.

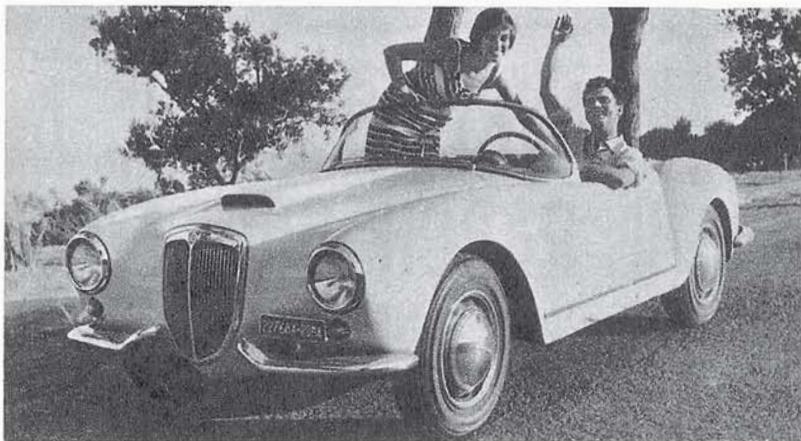
Ultimo, Folco Lulli, il « cattivo » per antonomasia negli schermi italiano e francese, giunge a bordo della sua MG rossa, con la quale ha già raggiunto la sedicesima multa per eccesso di velocità in pieno centro cittadino.

Lo spettacolo sta per aver inizio. Il buio comincia ad avvolgere la sala affollata, quando un taxi si ferma dinanzi alle porte del teatro: ne discende Gloria Swanson, l'eroina di tanti film muti americani, la stella di Sunset Boulevard. E' ora a Roma per girare forse il suo ultimo film. Va in giro in taxi. Fu la prima attrice cinematografica, cinquant'anni or sono, a lanciar la moda dell'automobile « decorativa »: le sue scuderie ospitavano sei Ford dai diversi colori, che Gloria usava a seconda delle occasioni. « Ora », essa dice, « il taxi è la macchina che preferisco: almeno con questa si è quasi certi di arrivare in tempo e, per giunta, sani e salvi ». Gloria Swanson, nel corso della sua movimentata carriera d'attrice e di donna al volante, ha subito infatti ben ventisei incidenti automobilistici. Per tre di essi, i medici di Beverly Hills scrollarono il capo e dissero che difficilmente se la sarebbe cavata.

ALESSANDRO PORRO



Yvonne Sanson, accanto alla sua Cadillac nera. L'attrice greca è una guidatrice infaticabile. Ha percorso in Italia sessantamila chilometri.



La più giovane coppia del cinema italiano, Antonella Lualdi e Franco Interlenghi, ha acquistato da poco tempo questa Lancia Aurelia Gran Turismo, color crema, carrozzata Pinin Farina.



Annamaria Ferrero è rimasta fedele alla 1100. Guida benissimo: ha partecipato un paio d'anni fa a una gara tra amici in Sicilia su strade difficilissime vincendo nettamente.



IL "PARKING METER"

AVREMO ANCHE IN ITALIA IL PARCHEGGIO A CONTATORE?

Il problema del parcheggio delle autovetture, specialmente nelle nostre città, è veramente grave e costituisce uno dei punti più delicati dello studio sulla viabilità.

Per cercare di snellire il movi-

mento si sono istituiti dei posteggi gratuiti a tempo limitato (mezz'ora, un'ora o anche meno) nei quali dovrebbe avvicinarsi un elevato numero di macchine ogni giorno. Purtroppo capita sovente che il primo occupante non si curi di osservare la norma e vi si trattienga magari per mezza giornata, ben sapendo che il controllo da parte della vigilanza è molto difficile, perchè occorrerebbero controlli ripetuti per poter individuare i trasgressori.

La soluzione a questo stato di cose è stata escogitata in America adottando i *parking meter* (battezzati da noi *parcometri*), che hanno trovato largo impiego anche in Europa, per esempio in Belgio e in Germania.

Si tratta di un apparecchio ad orologeria che, messo in movimento introducendo una moneta, segna il tempo di sosta: allo scadere del termine, esce un segnale rosso che avverte di dover lasciare libero il posto per un'altra vettura.

In tal modo basta che un sorvegliante, passando, dia una occhiata ai parcometri per verificare che tutto sia regolare: pressò ogni macchina in sosta il dispositivo deve essere in marcia e non deve ancora essere uscito il segnale rosso di fine. Se non è stata introdotta la moneta o se il termine è scaduto, il tutore dell'ordine ha diritto di elevare contravvenzione, togliendo al trasgressore il desiderio di continuare nel malvezzo.

Uno dei tipi installati in Belgio prevede il pagamento di 1 franco (circa 12 lire) per 20 minuti, che si possono elevare a 40 ed a 60 con un ulteriore versamento di franchi.

C'è da augurarsi che anche in Italia il sistema venga instaurato, almeno in fase sperimentale, con la speranza che in tal modo si possa partire dalla periferia della città per sbrigare un affare in centro sapendo di poter trovare un posto ove parcheggiare la macchina.

a. b.



Il «parking meter» aperto, con il suo meccanismo bene in vista.

Il mercato dell'automobile usata

Forse più d'ogni altro mercato, quello dell'automobile usata assume una grande importanza che gli deriva, non soltanto dal volume di affari che esso coinvolge, ma anche dalla corrispondenza diretta che ha con esso l'andamento della vendita delle vetture nuove di fabbrica.

E' noto infatti che non pochi automobilisti si rivolgono al mercato delle vetture usate; aggiungiamo anzi che in alcune regioni caratterizzate da bassi tenori di vita si ha un maggior volume d'affari nella contrattazione delle usate che in quella delle nuove. La corrispondenza, poi, fra il mercato dell'usato e quello del nuovo è evidente: in linea di massima le quotazioni medie delle vetture usate decretano, almeno da un punto di vista strettamente utilitaristico ovvero d'utenza, il successo o, per essere più precisi, la convenienza commerciale di un determinato modello. In poche parole, è intuitivo che l'automobilista medio, se non è spinto da altre considerazioni nell'acquisto di una macchina nuova, propenderà per quella marca e quel determinato modello che gli permetteranno di realizzare all'atto della rivendita la maggior percentuale dei quattrini da lui spesi nello acquisto.

Sempre rimanendo nella generalità dell'argomento, aggiungeremo che anche per le contrattazioni delle vetture usate, come del resto per le nuove, esiste una stagione grassa ed una magra. Vale a dire un periodo durante il quale si registra una maggiore attività di mercato, e quindi con quotazioni alquanto superiori alla media, ed un periodo invece in cui, riducendosi le richieste, si toccano le punte minime delle quotazioni.

Grosso modo può dirsi che il periodo di stasi coincide con la stagione invernale incominciando perciò all'incirca a settembre-ottobre e protrandosi sino alle soglie della primavera, vale a dire sino a marzo-aprile. E' curioso rilevare come mentre per l'inizio della stagione buona si ha una certa larghezza nella determinazione della data d'apertura, la fine ha inizio invece piuttosto bruscamente subito dopo il periodo di ferragosto.

A questo andamento stagionale bisogna aggiungere anche una certa variabilità locale del mercato, ad andamento irregolare. Per esempio, può verificarsi un caso di questo genere. A Roma, per cause diverse, un determinato tipo di vettura è più quotato che a Milano; dopo un certo periodo di tempo invece, per spostamenti effettuati dagli stessi commercianti o magari per inversione delle posizioni reciproche della offerta sulla richiesta, le posizioni sono cambiate: a Milano si pagherà di più lo stesso tipo di vettura che a Roma.

Anche a considerazioni d'ordine climatico sono legati i fattori di maggiore o minore quotazione di un determinato tipo di vettura: durante i mesi freddi un cabriolet spunterà una cifra maggiore nell'Italia meridionale, che non nelle province fredde del nord.

Come quotazioni di macchine in sé, possiamo dire che l'Italia occupa uno fra i primi posti nella graduatoria dell'entità annua di deprezzamento di una vettura. Questo fenomeno trova ragione in di-

versi motivi: primo fra tutti è l'elevato costo di mantenimento di una macchina nel nostro Paese, il cui reddito medio nazionale è certamente fra i più modesti, non diciamo nel mondo, ma nell'Europa stessa. A questa, che ripetiamo è da considerarsi la causa fondamentale determinante di tale rapido deprezzamento, si possono aggiungere anche l'antipatia innata dell'italiano per le vetture non diciamo vecchie ma appena anzianotte. In Francia e ancor più in Gran Bretagna circolano delle vecchie seppur funzionanti « bagnarole », macchine che il più misero degli italiani non solo non userebbe ma mal gradirebbe anche come regalo. La macchina dell'italiano, per squattrinato che sia, deve essere almeno passabile: altrimenti si compera uno scooter supercromato, oppure... va a piedi. Modo di ragionare indubbiamente bizzarro, ma ormai scontato in tutta Italia.

Alcuni adducono anche questo motivo per i bassi prezzi dell'usato in Italia: l'italiano, si sa, popolo dal temperamento latino, ha un modo piuttosto « duro » di guida che sottopone la vettura ad uno sforzo notevole, quindi ad un logorio generale alquanto affrettato e conseguentemente ad un deprezzamento maggiore. In poche parole un determinato tipo di vettura, dopo 10.000 km. percorsi guidata da un italiano, nella maggior parte dei casi è più « sfruttata » di uno stesso tipo di macchina che abbia percorso 30.000 km. con un inglese o se vogliamo un olandese al volante.

Comunque, quale che sia la causa di ciò, i risultati sono i seguenti: si può calcolare che il deprezzamento medio di una vettura di lusso in Italia raggiunga dopo il primo anno il 40% del prezzo del nuovo; tale percentuale si riduce nelle macchine di carattere utilitaristico, il cui deprezzamento medio può considerarsi aggirantesi intorno al 20%. Oggigiorno trovano ancora acquirenti le vecchie « Balilla » o le « Topolino » A del 1936, mentre le grosse vetture dell'epoca, che fra l'altro avrebbero più ragione di circolare soprattutto per la loro robustezza in funzione del minor grado di sfruttamento, non trovano nessuna possibilità di piazzamento anche con quotazioni rasantanti quelle di rottamazione.

L'alta tassa di circolazione (oggi una Alfa Romeo 2500 paga 91.800 lire di tassa annuale di circolazione) e il consumo possono considerarsi le cause principali di questa situazione apparentemente paradossale ma finanziariamente concreta e ponderata. Situazione ancora meno allegra è riservata alle vetture di produzione estera: partenti con un prezzo sensibilmente caricato dalla dogana, subiscono — specialmente se di grossa cilindrata, come lo sono, ad esempio, le vetture americane — un deprezzamento ancor più rapido. Questo perché alle cause già elencate per le autovetture nazionali se ne aggiungono altre, quali ad esempio la necessità di trovare un acquirente che si interessi a quel determinato tipo di vettura, la limitata assistenza tecnica goduta da queste macchine in Italia, la difficoltà di procurarsi i pezzi di ricambio, spesso volte rari o costosi.

ALDO BIANCHI

I PREZZI DELL'AUTOMOBILE

AUTOMOBILI NUOVE

Prezzi delle autovetture nazionali attualmente in produzione. La prima cifra si riferisce al prezzo di listino, la seconda al prezzo della vettura completa delle varie voci (I.G.E., trasporto, collaudo, immatricolazione ed eventuali supplementi) vale a dire alla vettura «in strada». Si indica anche il periodo medio che intercorre fra prenotazione e consegna.

ABARTH

«150»
(derivazione Fiat 600) . . . 920.000 955.100 15-30 giorni

ALFA ROMEO

«Giulietta» 1.350.000 1.396.670 17 mesi
«Giulietta Sprint»
(coupé Bertone) 1.900.000 1.985.315 3-4 mesi



Alfa Romeo «Giulietta Sprint»

«1900 Super» 2.295.000 2.393.710 1 settimana
«1900 Super T. I.» 2.470.000 2.573.960 1 mese
«1900 Super Primavera» 2.595.000 2.702.710 2 mesi
«1900 Super Sprint»
(coupé Touring) 3.210.000 3.336.160 1 settimana

FERRARI



Ferrari «250 Gran Turismo»

«250 Gran Turismo» 30-90 giorni!
«410 Super America» c.a. 6.000.000 30-90 giorni

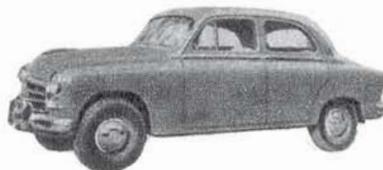
FIAT

«600» 590.000 621.657 5-6 mesi
«600 Multipla» 4 posti 730.000 760.243 5-6 mesi
«600 Multipla» 6 posti 745.000 775.693 5-6 mesi



Fiat «Nuova 1100 Turismo Veloce»

«Nuova 1100/103 A» 890.000 931.069 2-3 mesi
«Nuova 1100/103 B» 920.000 961.969 2-3 mesi
«Nuova 1100/103 T. V.»
(berlina) 1.125.000 1.174.200 3-4 mesi
«Nuova 1100/103 T. V.»
(spyder) 1.250.000 1.302.950 3-4 mesi
«Nuova 1100/103
Familiare» 1.075.000 1.122.384 1-2 mesi
«Nuova 1100/103
Industriale» 1.135.700 1.176.509 2-3 mesi
«1400 A» 1.300.000 1.354.244 15 giorni
«1400 A Diesel» 1.490.000 1.551.385 20 giorni
«1900 A» 1.650.000 1.720.712 15-20 giorni
«1900 A Gran Luce» 2.050.000 2.132.512 15 giorni
«Campagnola» (benzina) 1.590.000 1.656.755 —
«Campagnola» (Diesel) 1.792.000 1.864.970 —

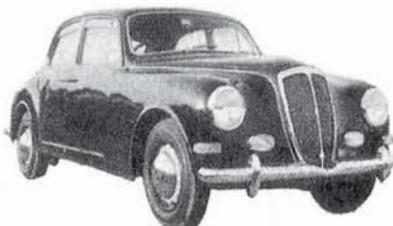


Fiat «1400 A»

ISO

«Isotta» 399.000 425.000 15 giorni

LANCIA



Lancia «Aurelia 2ª serie»

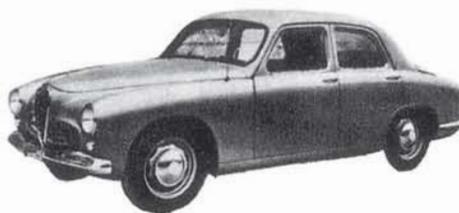
«Appia» 1.328.600 1.384.468 1 settimana
«Appia» furgone 1.310.000 1.365.310 1 settimana
«Aurelia 2ª serie» 2.293.000 2.377.800 1 settimana
«Aurelia 2500 G. Turismo»
(coupé P. Farina) 2.822.000 2.922.870 1 mese
«Aurelia 2500 G. Turismo»
(spyder P. Farina) 2.822.000 2.922.870 1 mese

MASERATI

« 2000 Gran Turismo » . . .
(carr. Allemano, Zagato,
Frua) 4.200.000 — 30-40 giorni

SIATA

« Amica 56 » 1.100.000 1.148.450 1 mese
« 1100/103 Gr. Turismo » . 1.465.000 1.524.000 1 mese
« 1100/103 TV G. Turismo » 1.555.000 1.617.100 1 mese
« 1250 Gr. Turismo » . . . 1.900.000 1.972.450 1 mese



S.I.A.T.A. « 1250 Gran Sport »

AUTOMOBILI USATE

Prezzi indicativi ed orientativi delle principali autovetture di costruzione nazionale allo stato di usato. Oltre alla marca ed al modello della vettura, viene indicato anche l'anno di costruzione. Le quotazioni, riferentisi ad autovetture marcianti ed in soddisfacenti condizioni generali, vengono indicate con due cifre-limite, inferiore e superiore, tenendosi conto oltre che dello stato generale del veicolo, della sua data di costruzione.

ALFA ROMEO



Alfa Romeo « 2500 Super Sport »

« 2500 »
1ª Serie (1938-1947) 60.000- 100.000
« 2500 »
1ª Serie Sport (1938-1947) 60.000- 120.000
« 2500 »
2ª Serie Sport (1947-1950) 150.000- 190.000
« 2500 »
2ª Serie Supersport (1947-1950) 160.000- 220.000
« 2500 »
3ª Serie « Freccie d'Oro » (1950-1951) 200.000- 260.000
« 2500 »
3ª Serie Supersport (1950-1951) 230.000- 280.000

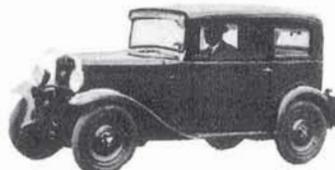


Alfa Romeo « 1900 1ª serie »

« 2500 »
3ª Serie Turismo (1950-1951) 230.000- 260.000
« 2500 »
3ª Serie Gran Turismo (1951-1952) 280.000- 300.000
« 1900 »
1ª Serie (1951-1952) 550.000- 650.000
« 1900 »
2ª Serie (1952-1954) 650.000- 840.000
« 1900 »
Turismo Internazionale (1953-1954) 700.000- 850.000

« 1900 »
Sprint (1952-1954) 850.000-1.300.000
« 1900 »
Super (1954-1956) 1.300.000-1.700.000
« 1900 »
Super Turismo Internaz. (1954-1956) 1.400.000-1.800.000
« 1900 »
Super Sprint (1954-1956) 2.000.000-2.600.000
« Giulietta »
(1955-1956) 1.300.000-1.600.000
« Giulietta »
Sprint (1954-1956) 1.600.000-1.800.000

FIAT



Fiat « Balilla » tre marce

« Balilla » 3 marce (1932-1934) 40.000- 50.000
« Balilla » 4 marce (1934-1936) 50.000- 60.000
« Topolino » 500 A
Balestra corta normale (1936-1939) 50.000- 60.000
« Topolino » 500 A
Balestra corta trasform. (1936-1939) 55.000- 65.000
« Topolino » 500 A
Balestra lunga normale (1939-1948) 90.000- 100.000
« Topolino » 500 A
Balestra lunga trasform. (1939-1948) 100.000- 110.000
« Topolino » 500 B
Normale (1948-1949) 140.000- 150.000
« Topolino » 500 B
Trasformabile (1948-1949) 150.000- 170.000
« Topolino » 500 C
Normale (1949-1952) 200.000- 250.000
« Topolino » 500 C
Trasformabile (1949-1952) 230.000- 280.000
« Topolino » 500 C
Trasformabile lamp. (1952-1954) 300.000- 350.000
« Topolino » 500 B
Giardinetta legno (1948-1949) 150.000- 190.000
« Topolino » 500 C
Giardinetta legno (1949-1952) 250.000- 320.000
« Topolino » 500 C
Giardinetta metallica (1952-1955) 350.000- 450.000

FIAT



Fiat « 1100 B »

« 1500 A-B » berlina (1935-1939)	40.000-	60.000
« 1500 C » berlina (1939-1948)	100.000-	110.000
« 1500 D » berlina (1948-1949)	140.000-	160.000
« 1500 E » berlina (1949-1950)	180.000-	200.000
« 1100 A » berlina (1936-1939)	90.000-	100.000
« 1100 A » berlina musetto (1939-1948)	110.000-	150.000
« 1100 B » berlina (1948-1949)	180.000-	250.000
« 1100 E » berlina (1949-1953)	300.000-	450.000
« 1100 AL » berlina 6 posti (1940-1948)	150.000-	180.000
« 1100 BL » berlina 6 posti (1948-1949)	250.000-	300.000
« 1100 EL » berlina 6 posti (1949-1953)	350.000-	430.000
« 1100 Sport » (carrozzeria speciale Fiat) (1947-1949)	200.000-	250.000
« 1100 Sport » (carrozzeria P. Farina) (1949-1953)	500.000-	550.000
« Nuova 1100 » Berlina mod. A (1953-1956)	550.000-	800.000



Fiat 500 C « Topolino »

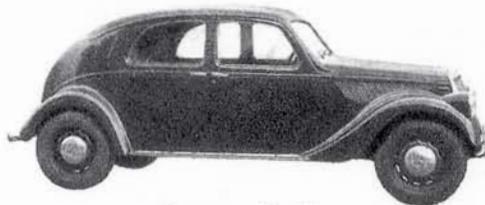
« Nuova 1100 » Berlina mod. B (1953-1956)	600.000-	850.000
« Nuova 1100 » Turismo Veloce berlina (1953-1956)	750.000-	1.000.000
« Nuova 1100 » Turismo Veloce spyder (1955-1956)	900.000-	1.100.000
« Nuova 1100 » Familiare (1954-1956)	750.000-	1.000.000
« 1400 » berlina - frecce (1950-1952)	350.000-	450.000
« 1400 » berlina - lampeggi (1952-1954)	450.000-	700.000
« 1400 » cabriolet (1950-1952)	300.000-	350.000
« 1400 » Diesel berlina (1953-1954)	500.000-	750.000
« 1400 A » berlina (1954-1956)	750.000-	950.000
« 1400 A » Diesel berlina (1954-1956)	800.000-	1.100.000
« 1900 » berlina (1952-1954)	500.000-	600.000
« 1900 A » Gran Luce Berlina 2 porte (1952-1954)	700.000-	850.000
« 1900 A » berlina (1954-1956)	770.000-	1.000.000
« 1900 A » Gran Luce Berlina 2 porte (1954-1956)	1.000.000-	1.350.000



Fiat « 1900 A Gran Luce »

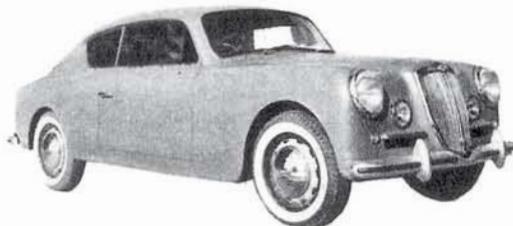
LANCIA

Aprilia 1ª serie 1350 cc. quadro nero, berlina (1936-1938)	55.000-	65.000
Aprilia 1ª serie 1350 cc. quadro bianco, berlina (1938-1940)	65.000-	75.000
Aprilia 2ª serie 1500 cc. 6 Volt berlina (1940-1947)	100.000-	150.000
Aprilia 2ª serie 1500 cc. 12 Volt berlina (1947-1950)	180.000-	230.000



Lancia « Aprilia »

Ardea 1ª serie (1938-1939)	150.000-	180.000
Ardea 2ª serie (1940-1949)	180.000-	210.000
Ardea 3ª serie 5 marce - berlina (1949-1950)	300.000-	350.000
Ardea 4ª serie berlina (1950-1953)	350.000-	420.000
Appla berlina (1953-1956)	650.000-	900.000
Aurelia B10, 1750 cc. berlina (1950-1953)	450.000-	550.000
Aurelia B21, 1991 cc. berlina (1951-1953)	470.000-	650.000
Aurelia B22, 1991 cc. berlina (1952-1953)	650.000-	750.000
Aurelia B12 2ª serie 2266 cc. berlina (1954-1956)	1.200.000-	1.600.000



Lancia « Aprilia »

Aurelia Gran Turismo B20 1ª serie 1991 cc. berlinetta (1951-1952)	650.000-	700.000
--	----------	---------



Lancia « Aurelia Gran Turismo 1ª serie »

Aurelia Gran Turismo B20 2ª serie 1991 cc. berlinetta (1952-1953)	700.000-	850.000
Aurelia Gran Turismo B22 2451 cc. berlinetta (1953-1954)	1.100.000-	1.400.000
Aurelia Gran Turismo B22 2451 cc. balestrata berlinetta (1954-1956)	1.500.000-	1.850.000
Aurelia Gran Turismo B22 2451 cc. balestrata, spyder (1955-1956)	1.500.000-	1.800.000

Occhiali a lenti intercambiabili

Securnox

TRE LENTI

TRE VANTAGGI

TRE SERVIZI



Infrangibili
leggerissimi
pesano solo
15 grammi

**Una
montatura**

**tre lenti
diverse**

Vengono forniti completi di elegante
astuccio in plastica trasparente
a L. 1.800

In vendita nei migliori negozi
di accessori d'auto o
direttamente franco destino
contro assegno - indirizzando a:



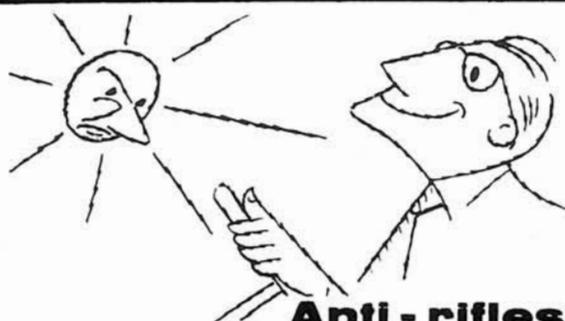
Anti-nebbia

Lenti in Rhodo-cristal zona superiore colorata di protezione scientificamente e fisiologicamente determinata contro l'abbagliamento dei fari.



Anti-faro

Lenti in Rhodo-light gialle aumentano notevolmente la visibilità nella nebbia più fitta, nella foschia, accentuando i rilievi e sottolineando i contrasti.



Anti-riflessi

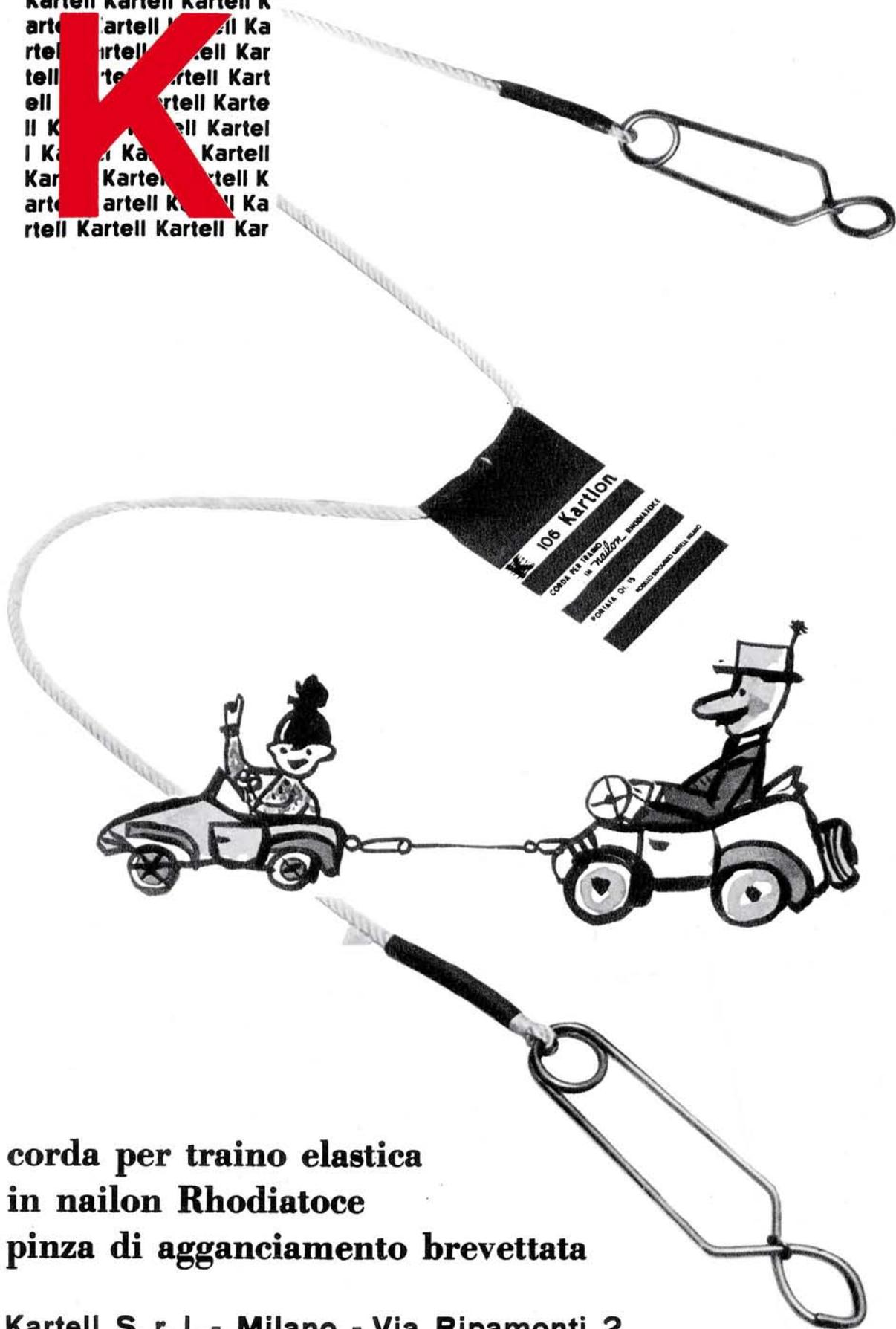
Lenti in Rhodo-glass dalle tinte chiare proteggono efficacemente dai raggi ultravioletti nocivi e dai riflessi accecanti del sole, dalla neve in alta montagna, ecc.

L'AUTOACCESSORIO
S.p.A.

MILANO

Piazza Duca D'Aosta, 1 - Telef. 639.896 7
Via G. B. Pirelli, 5 - Tel. 665.527

Kartell Kartell Kartell K
arte Kartell Kartell Ka
rtell Kartell Kartell Kar
tell Kartell Kartell Kart
ell Kartell Kartell Karte
ll Kartell Kartell Kartel
l Kartell Kartell Kartell
Kartell Kartell Kartell K
artell Kartell Kartell Ka
rtell Kartell Kartell Kar



**corda per traino elastica
in nailon Rhodiatoce
pinza di aggancio brevettata**

Kartell S. r. l. - Milano - Via Ripamonti 2