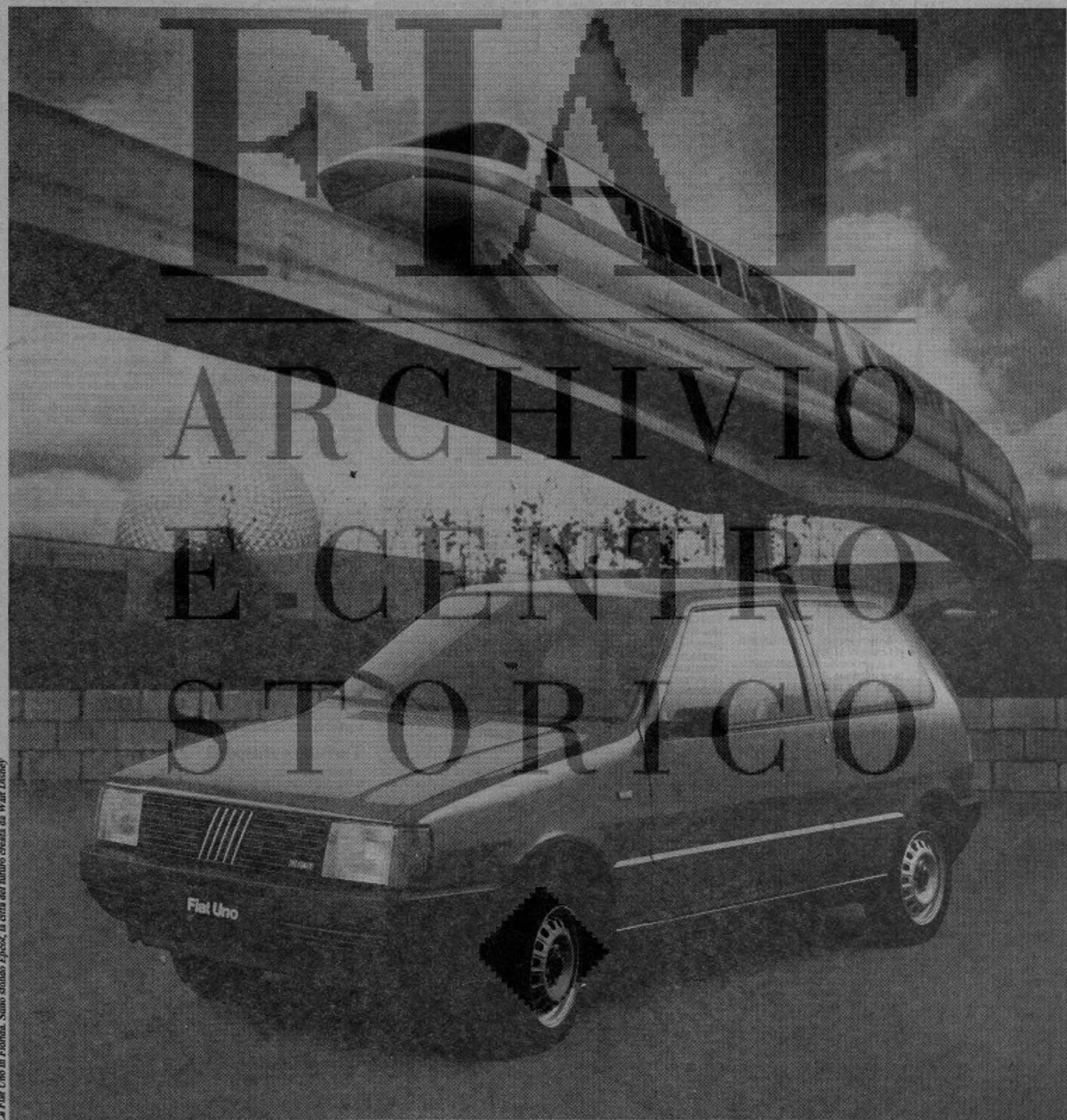


illustrato fiat

spedizione in abbon. post./gruppo III/70% pubblicazione non in vendita/periodico mensile del gruppo Fiat/anno XXXI
N. 2 febbraio 1983



La Fiat Uno in Florida. Sullo sfondo Epcot, la città del futuro creata da Walt Disney

Fiat Uno

un'auto con molti numeri

febbraio

Tema del mese	3
Cronache dell'azienda	5
Piccoli annunci	6
Iniziativa	7
Vivere oggi	8-9
Rally Montecarlo	10-11
Piccoli annunci	12
Dai giornali	13
Piccoli annunci	14
Inserito Fiat Uno	I-XV
Libri	15
Sport	17
Televisione-cinema	18-19
Rubriche del mese	20-21
Piccoli annunci	22
Spazio aperto	23
Calendari	24
Notizie C.d.A.S.	25
Lettere	26
Prezzi auto	27
Lettere	28

illustratofiat

periodico mensile
del gruppo Fiat

Anno XXXI n. 2

direttore responsabile
Danilo Ferrero

capo redattore
Gian Paolo Minucci

Direzione e redazione:
ECO Comunicazione per
l'industria S.p.A.
Corso Marconi, 20
Torino - Telef. 65.651

Pubblicità: Publikompass
spa, c. M. d'Azeglio 60
telef. 65.88.44, Torino
v. G. Negri 8, telef. 85.96
Milano

composizione e stampa
Editrice: LA STAMPA S.p.A.
Via Marengo 32
10100 Torino - tel. 65.681

Registr. presso il Tribunale
di Torino il 3-12-53
Numero 860

Printed in Italy

Questo giornale è stato chiuso in
tipografia il 1° febbraio alle ore 15.
La tiratura è stata di 234.350 co-
pie.

Lettera del presidente Giovanni Agnelli agli azionisti sui principali dati 1982 del Gruppo

«Un'azienda solida»

Il Consiglio di amministrazione della Fiat S.p.A., riunito sotto la presidenza di Giovanni Agnelli, ha esaminato i dati provvisori relativi al 1982.

Nella lettera agli azionisti, che contiene i principali dati del Gruppo, il presidente della Società afferma: «Le iniziative di profondo consolidamento strutturale, realizzate nel corso degli ultimi tre anni, ci consentono di affrontare le difficoltà, derivanti da un grave deterioramento del quadro economico complessivo, con una azienda solida e con rotte ben tracciate. Il fatto di esserci mossi per tempo ci permette di guardare al futuro con maggiore serenità rispetto al passato».

Fatturato del Gruppo: il fatturato netto consolidato del Gruppo, esclusi gli interscambi tra i settori, è ammontato nel 1982 a 20.700 miliardi di lire (20.312 miliardi nel 1981).

Investimenti: gli investimenti in immobilizzazioni per capitale fisso nel 1982 sono stati di 1317 miliardi di lire (818 miliardi nel 1981).

Dipendenti: il numero dei dipendenti è passato da 301.658 del 1981 agli attuali 284.984.

L'andamento economico del Gruppo Fiat per l'esercizio 1982 si presenta, sulla base delle prime stime, complessivamente positivo confermando il miglioramento della gestione industriale, che già era emerso nel 1981 dal primo bilancio consolidato certificato.

Auto

Fatturato consolidato: 10.050 miliardi di lire (9.578 nel 1981).

Investimenti: 820 miliardi di lire (410 nel 1981).

Dipendenti: 126.000 (141.468 nel 1981).

La produzione degli stabilimenti Fiat Auto in Italia è stata di 1.134.000 unità contro 1 milione 121 mila del 1981.

In Italia sono state vendute 928.300 vetture Fiat, Lancia e Autobianchi con una flessione dell'1,8 per cento rispetto al 1981, mentre la quota di penetrazione com-

plexiva è stata del 51,6 per cento, coincidente con quella consuntivata nel 1981.

In Europa, la quota di penetrazione si è mantenuta superiore al 13 per cento, il che ha consentito alla Fiat Auto di continuare ad essere in una posizione «leader». In alcune importanti aree sono stati ottenuti risultati brillanti. In Francia le vendite sono migliorate del 24 per cento; in Germania, pur in presenza di un calo generalizzato del mercato, è stata raggiunta una quota del 4,3 per cento (4 per cento nel 1981).

Nell'ambito dei veicoli commerciali significativo è stato il successo del «Ducato», che, introdotto all'inizio dell'anno sui vari mercati, ha conquistato quasi il 40 per cento del segmento in Italia.

Il 1982 ha visto il lancio di molte nuove vetture sia di marchio Fiat, sia Lancia, nell'ambito del vasto piano di rinnovo della gamma della Casa automobilistica torinese.

Veicoli industriali

Fatturato consolidato: 5.000 miliardi di lire (5.330 nel 1981).

Investimenti: 124 miliardi di lire (101 nel 1981).

Dipendenti: 44.003 (50.812 nel 1981).

Nel 1982, l'attività del settore ha continuato ad essere negativamente influenzata dalla pesante recessione internazionale. Il mercato dei veicoli industriali ha registrato nel 1982, rispetto all'anno precedente, un calo della domanda di circa il 10 per cento nell'Europa occidentale e di circa il 20 per cento nei Paesi extraeuropei. In tale contesto, l'Iveco è riuscita a contenere a meno del 10 per cento il calo delle proprie vendite (102 mila unità vendute nel 1982) e a realizzare miglioramenti delle proprie quote di penetrazione: in Francia dall'8,8 per cento dell'81 all'11,5 dell'82; in Germania dal 9,2 per cento dell'81 al 10,2 dell'82 e in Italia dal 63,4 per cento al 64,4 per cento nel mercato dei veicoli leggeri e dal 76 per cento al 79 per cento nel mercato dei veicoli industriali medio-pesanti.

Trattori agricoli

Fatturato consolidato: 1.568 miliardi di lire (1.479 nel 1981).

Investimenti: 47 miliardi di lire (46 nel 1981).

Dipendenti: 11.707 (12.536 nel 1981).

L'andamento dei principali mercati di trattori e macchinario agricolo è stato caratterizzato, per il terzo anno consecutivo, da crisi di diversa entità. Tuttavia, l'andamento del settore è stato, nel suo complesso, positivo. Le vendite della Fiat Trattori sul mercato nazionale hanno raggiunto nel 1982 il 41 per cento del mercato totale (40 per cento nel 1981), mentre in Europa con una quota di immatricolazione intorno al 14 per cento, la Fiat Trattori ha mantenuto la sua posizione leader per il quarto anno consecutivo. Le esportazioni hanno raggiunto il 72 per cento del fatturato totale (59 per cento nel 1980). La vendita di trattori completi ha superato le 56 mila unità (0,4 per cento in più rispetto al 1981).

Macchine movimento terra

Fatturato consolidato: 990 miliardi di lire (997 nel 1981).

Investimenti: 25 miliardi di lire (20 nel 1981).

Dipendenti: 6867 (8480 nel 1981).

Nel 1982 la domanda di macchine movimento terra ha subito un ulteriore calo di circa il 25 per cento rispetto al 1981 mentre, dopo due anni di pesante flessione, ci si attendeva l'avvio della ripresa. In questo scenario globalmente negativo, la Fiatallis ha saputo migliorare la propria penetrazione mondiale conquistando l'8,3 per cento del mercato nel 1982 e contenere la flessione nelle vendite passate da 9017 unità nel 1981 a 7686 nel 1982.

Prodotti metallurgici

Fatturato consolidato: 1.552 miliardi di lire (1.649 nel 1981).

Investimenti: 45 miliardi di lire (57 nel 1981).

Dipendenti: 16.455 (25.467 nel 1981).

L'attività della Teksid S.p.A. è stata caratterizzata nel 1982 da un incremento di vendita nei confronti del settore Automobili e una diminuzione verso il settore Veicoli Industriali. La crisi della siderurgia mondiale e l'abbattimento della produzione di acciaio in conformità con i tassi indicati dalla Cee, hanno invece pesantemente condizionato la gestione della Teksid Acciai S.p.A. Per fronteggiare tale crisi, la Società ha operato interventi di ristrutturazione produttiva e preso accordi con la siderurgia pubblica per una iniziativa comune di razionalizzazione del settore in coerenza con le indicazioni del «Piano della siderurgia a Partecipazione Statale».

Componenti

Fatturato consolidato: 2.080 miliardi (1.810 nel 1981).

Investimenti: 100 miliardi di lire (75 nel 1981).

Dipendenti: 32.674 (34.196 nel 1981).

La composizione bilanciata del portafoglio prodotti delle aziende del settore ha consentito di ammortizzare le diminuzioni riscontrate nei segmenti di mercato più recessivi con la miglior tenuta, o la crescita, di altri mercati. E' stata inoltre accentuata la politica di sviluppo delle collaborazioni tecniche, industriali e commerciali con qualificati partner in campo internazionale.

Il fatturato consolidato presenta nel 1982 un tasso di crescita del 15 per cento sull'anno precedente, con un notevole incremento delle esportazioni che hanno fatto registrare un aumento del 30 per cento sul 1981. Complessivamente, i risultati, positivi per tutte le principali società del settore, sono stati mantenuti o migliorati nel 1982 rispetto all'anno precedente, segnalando per Gilardini, Weber, Comind e Magneti Marelli.

La Fiat in Germania è campione di importazione

Unica tra i grandi importatori della Germania Federale, la Fiat è riuscita nel 1982 a mantenersi allo stesso livello del 1981, con una perdita di solo lo zero otto per cento nel numero delle immatricolazioni (93.688 unità pari al 4,3 per cento del mercato tedesco-occidentale).

Contemporaneamente,

Mezzi e sistemi di produzione

Fatturato consolidato: 484 miliardi di lire (399 nel 1981).

Investimenti: 15 miliardi di lire (25 nel 1981).

Dipendenti: 4.677 (5.361 nel 1981).

Le società del settore hanno confermato, anche nel corso del 1982, il buon andamento produttivo e commerciale del precedente esercizio. Il carnet di ordini (che oscilla intorno ai 450 miliardi di lire) è stato ricostituito con continuità, nonostante il perdurare della crisi nel campo degli investimenti produttivi. Anche la presenza sui mercati esteri è rimasta elevata, con la vendita di prodotti a importanti industrie nell'Unione Sovietica, negli Usa, in Francia, in Germania e in Svezia, a conferma della posizione di avanguardia tecnologica del settore.

Ingegneria civile

Fatturato consolidato: 379 miliardi di lire (374 nel 1981).

Investimenti: 16 miliardi di lire (8 nel 1981).

Dipendenti: 2.089 (2.132 nel 1981).

Le società consociate del settore Impresit hanno conseguito contratti per un importo che si aggira sui 1500 miliardi di lire, mentre il portafoglio lavori a fine esercizio ammonta a circa 4000 miliardi di lire, nonostante le difficoltà del mercato dei grandi lavori di ingegneria.

Prodotti e sistemi ferroviari

Fatturato consolidato: 175 miliardi di lire (153 nel 1981).

Investimenti: 7 miliardi di lire (6 nel 1981).

Dipendenti: 2.297 (2.399 nel 1981).

Nel quadro del piano quinquennale di potenziamento ed ammodernamento delle Ferrovie Statali il settore ha acquisito forniture per oltre 700 miliardi di lire ripartite tra le varie linee di prodotto.

Turismo e trasporti

Fatturato consolidato: 239 miliardi di lire (179 nel 1981).

Investimenti: 32 miliardi di lire (16 nel 1981).

Dipendenti: 3.118 (3.251 nel 1981).

Il volume di attività realizzato complessivamente dal settore nel 1982 è stato di circa 320 miliardi di lire. La Ventana S.p.A. ha avuto un giro d'affari pari a 177 miliardi di lire, con un buon incremento rispetto al 1981.

Aviazione

Fatturato consolidato: 287 miliardi di lire (207 nel 1981).

Investimenti: 44 miliardi di lire (16 nel 1981).

Dipendenti: 3.593 (3.557 nel 1981).

La Fiat Aviazione ha proseguito lo sviluppo e la produzione di motori civili e mi-

litari rafforzando la politica di collaborazioni internazionali con partner qualificati come la tedesca MTU e l'americana Pratt & Whitney.

Termomeccanica

Fatturato consolidato: 210 miliardi di lire (225 nel 1981).

Investimenti: 10 miliardi di lire (5 nel 1981).

Dipendenti: 2.407 (2.239 nel 1981).

La Fiat TTG ha aumentato considerevolmente nel corso del 1982 il carnet di ordini, acquisendo numerose commesse per centrali turbogas all'estero (con un aumento del 70 per cento sull'anno precedente) che consentiranno di mantenere elevati i livelli di attività. La Fiat TTG ha acquisito inoltre ordini per centrali nucleari.

Telecomunicazioni

Fatturato consolidato: 311 miliardi di lire (230 nel 1981).

Investimenti: 17 miliardi di lire (10 miliardi nel 1981).

Dipendenti: 4.844 (5.164 nel 1981).

Nel 1982 la Telettra ha acquisito ordini con un incremento del 48 per cento rispetto all'esercizio 1981 mentre i ricavi complessivi hanno superato del 34 per cento quelli registrati nell'anno precedente. Le esportazioni hanno raggiunto il 58 per cento dell'intero fatturato.

Bioingegneria

Fatturato consolidato: 72 miliardi di lire (53 miliardi di lire nel 1981).

Investimenti: 2 miliardi di lire (5 miliardi di lire nel 1981).

Dipendenti: 637 (624 nel 1981).

Il settore della Bioingegneria ha confermato i tassi di crescita degli ultimi esercizi con un fatturato che nel 1982 ha fatto registrare un incremento del 38 per cento rispetto al 1981. Particolarmente significativi i risultati della Sorin nel campo dei diagnostici e degli apparati biomedici (pacemaker e valvole cardiache).

Editoria

Fatturato consolidato: 202 miliardi di lire (110 nel 1981).

Investimenti: 7 miliardi di lire (3 miliardi nel 1981).

Dipendenti: 1.378 (1.339 nel 1981).

Il 1982 si chiude con risultati soddisfacenti per le società del settore editoriale. In particolare l'editrice «La Stampa» ha registrato un incremento delle vendite di circa il 20 per cento, mentre la Publikompass ha più che raddoppiato il proprio fatturato.

Fidis

La Fidis ha effettuato, nel corso dell'esercizio 1982, rilevanti operazioni su titoli azionari. La consistenza del portafoglio partecipazioni è di poco superiore ai 160 miliardi di lire e l'andamento economico della gestione è stato molto soddisfacente e si prevede un risultato di bilancio superiore a quello del 1981.

Società di finanziamento italiane ed estere

Nel 1982 le società di finanziamento hanno intensificato l'azione di appoggio ai Settori produttivi per la vendita dei prodotti sui mercati nazionali e internazionali.

Accordo Comau-Bendix

Comau venderà in tutto il continente americano i suoi sistemi di produzione attraverso la rete di vendita della Bendix. Si è infatti concluso tra la Fiat e il Gruppo statunitense un importante accordo nel campo dei sistemi di produzione di alta tecnologia.

L'intesa si articola in due punti fondamentali: la Bendix e il Comau, l'azienda del Gruppo Fiat specializzata in sistemi di produzione, costituiranno negli Stati Uniti una società mista, a maggioranza Bendix, per la commercializzazione dei sofisticati sistemi realizzati dalla società torinese; la Bendix entrerà con una importante quota minoritaria nel Comau, del quale continueranno a far parte gli attuali soci e di cui la Fiat manterrà la larga maggioranza.

La Bendix che è un importante Gruppo statunitense con 75 mila dipendenti e un fatturato di oltre 6500 miliardi di lire, è specializzata nella fabbricazione di componenti per auto, di appa-

recchiature aerospaziali e di macchine utensili. Recentemente è entrata a far parte del Gruppo Allied Corporation che, con un fatturato di 9500 miliardi di lire, esercita la propria attività in numerosi campi: petrolio, chimica, elettronica.

Comau è la più importante industria europea per sistemi di produzione automatici, fornitrice, oltre che del Gruppo Fiat, anche delle più importanti case automobilistiche mondiali e di numerose industrie che operano in altri settori.

L'intesa rientra nella strategia della Fiat di indirizzare una maggiore attenzione verso aree ad alto sviluppo tecnologico. Questo accordo permetterà al Comau di rafforzare la propria presenza commerciale nell'importante mercato statunitense utilizzando la rete commerciale del Gruppo Bendix che, dal canto suo, ha individuato nell'azienda torinese capacità tecnologiche e innovative di assoluto livello mondiale.

La conferenza stampa dell'ingegner Vittorio Ghidella a Cape Canaveral

La Fiat Uno, un simbolo

In questa pagina pubblichiamo integralmente il discorso con il quale l'amministratore delegato della Fiat Auto, Vittorio Ghidella, ha presentato negli Stati Uniti a 700 giornalisti specializzati la nuova vettura.

La Fiat «Uno», che presentiamo in apertura di questo 1983, è molto di più di un nuovo modello. La Fiat «Uno» è una nuova classe di vetture, che trasferisce ad una «1000» contenuti in termini di prestazioni, confort, brillantezza di guida ed abitabilità, propri di auto di classe decisamente superiore.

Sento di poter affermare, con serenità, che la Fiat «Uno» è soprattutto un simbolo, un segno concreto, tangibile di un momento storico della Fiat Auto che si chiude e di un altro che comincia.

Credo valga la pena soffermarsi su ciò che sta a monte di questa vettura. In Europa, ma direi nel mondo occidentale, ci troviamo in una situazione in cui l'industria, e soprattutto quella automobilistica, soffre di una seria crisi ormai da alcuni anni.

Dunque, aver investito, fin da quattro anni fa, oltre mille miliardi di lire nel «progetto Uno» e, ancora, il fatto di avere destinato, dal 1980 al 1985, mille miliardi di lire l'anno in sistemi di produzione significa che, almeno in Fiat, si è sempre creduto di poter uscire dal tunnel.

E oggi posso dire che la Fiat «Uno» nasce proprio quando il maggior gruppo industriale privato italiano, il «sistema Fiat», sta riemergendo dagli anni della conflittualità, del terrorismo, della sordità della classe politica nazionale.

Un obiettivo

La Fiat «Uno», insomma, nasce dentro uno scenario di grande volontà e determinazione di superare la crisi, di ritrovata fiducia nelle forze produttive, di autocritica (spero finalmente costruttiva) dei sindacati, di riscoperta delle potenzialità dei quadri intermedi. Ritengo di potere considerare la Fiat «Uno», uscita dal «sistema Fiat», un'ipotesi di spinta, di stimolo anche per l'evoluzione del «sistema Italia».

La Fiat Auto ha saputo raccogliere la sfida di un mercato sempre più complicato, sempre più agguerrito, in tutti i modi, da una concorrenza, che deve, an-

ch'essa, affrontare una delle più grandi e gravi crisi dei tempi recenti. Ma è proprio in queste circostanze che un'azienda deve dimostrare le sue capacità.

La Fiat «Uno» è la concreta dimostrazione dell'attitudine dell'auto ad adeguarsi con prontezza ad esigenze sempre più mutevoli e che sempre di più privilegiano il contenimento del consumo di carburante e dei costi di gestione.

Due strumenti

La Fiat «Uno» tranquillizza gli utenti: gli automobilisti degli Anni 80 non saranno costretti a rinunciare in termini di prestazioni, brillantezza di marcia, abitabilità e piacevolezza di guida sacrificati ai consumi. Sono le caratteristiche della Fiat «Uno», ma sono anche l'obiettivo di tutti i modelli Fiat Auto del futuro e ne costituiranno i caratteri distintivi.

L'impostazione di questa classe di vetture è ormai giunta a piena maturità anche grazie alla Fiat Auto che, tra i primi, ha industrializzato vetture con trazione anteriore, motore anteriore trasversale, adozione di serie della quinta marcia e dimensioni contenute rispetto all'abitabilità.

Non c'è più spazio per inventare nuove automobili. L'evoluzione tecnica che poteva avvenire grazie all'idea geniale, all'intuizione del progettista, ha lasciato il passo al più faticoso e oneroso lavoro di sviluppo che prevede interventi sulle singole componenti dell'auto per affinarle progressivamente e rendere più omogeneo l'insieme. E' un lavoro complesso e costoso che porta alla «reinvenzione» dell'auto pezzo per pezzo, alla revisione critica di tutte le componenti, a non prendere nulla per scontato.

La mole di lavoro necessaria per conseguire questi obiettivi è stata imponente e non sarebbe stata realizzabile senza l'aiuto di due importanti strumenti di progettazione: il computer e la galleria del vento.

Con la Fiat «Uno» per la prima volta i sistemi di calcolo computerizzati non sono stati limitati al solo calcolo di verifica delle strutture, ma il loro uso è stato anticipato nella fase



di impostazione del veicolo ed esteso alla fase sperimentale con la formulazione di programmi per la simulazione del comportamento delle vetture nelle più disparate condizioni.

Questi strumenti hanno ampliato a dismisura le possibilità del progettista consentendogli il complesso riesame iterativo della vettura, componente per componente, già fin nella fase di progetto.

L'automazione

Il progetto ha così potuto comprendere, fin dall'inizio, obiettivi sempre più complessi, risolvendo alla radice problemi quali quelli della corrosione, delle vibrazioni, del rumore. La «Uno» è il risultato del lavoro svolto dalla progettazione in stretta collaborazione con l'Ufficio Metodi di Produzione.

Lo sviluppo contemporaneo del modello e delle tecnologie di produzione ha consentito di mettere a punto un sistema assolutamente omogeneo secondo il concetto di «progettazione globale». Non basta avere il prodotto giusto nella fascia di mercato giusta. Occorre poterne disporre al momento giusto ed al costo voluto. Questo è il fine dei sistemi di automazione flessibile realizzati attraverso l'impiego esteso di robot.

L'automazione flessibile è l'unico sistema in grado

di conciliare la rigidità dell'automazione spinta (costi ridotti) con la capacità di rispondere con prontezza alla domanda di mercato.

Mille miliardi

Il Robogate, sistema automatizzato flessibile per l'assemblaggio delle scocche, è in funzione nella quasi totalità degli stabilimenti Fiat ed è stato venduto a molte importanti case automobilistiche mondiali. I sistemi automatici di saldatura introdotti per Fiat «Uno» presentano una importante serie di innovazioni che producono effetti anche sul piano della qualità. In particolare robot antropomorfi provvedono alla saldatura a filo continuo in automatico del ponte posteriore: 7 km di saldatura al giorno in modo eguale e costante nel tempo. Abbiamo esteso l'automazione anche alla fase di montaggio.

Primi al mondo, abbiamo messo a punto un processo automatico di produzione e montaggio delle portiere del modello Ritmo. Abbiamo automatizzato l'operazione di collaudo della plancia portastrumenti completa di impianto elettrico e quadro strumenti di bordo. Tutto quanto precede ha comportato per la «Uno» investimenti per circa 1000 miliardi fra ricerca e sviluppo e mezzi per la produzione.

Primi in Europa

L'enorme impiego di risorse per la «Uno» da solo non basterebbe se contemporaneamente non si fosse migliorata l'efficienza aziendale in modo da ottimizzare tutti i fattori di costo del prodotto.

In questi ultimi due anni la Fiat Auto ha ripristinato condizioni di lavoro normali, dal momento che è cessata la micro-conflittualità e l'assenteismo è a livello fisiologico.

Questa situazione e un enorme sforzo finanziario e di capacità tecniche per una sostanziale ristrutturazione degli impianti hanno determinato importanti recuperi di produttività. Si è passati dalle 14,8 vetture per addetto del 1979 alle 21,5 del 1982. Un valore perfettamente allineato a quello della più qualificata concorrenza europea. Si è recuperata efficienza a tutti i livelli con riduzione del 20 per cento dei costi di produzione e distribuzione rispetto al 1979.

La riduzione dei costi, attuata contemporaneamente ad un ulteriore arricchimento dei modelli, ha consentito un recupero di competitività sul mercato attraverso una adeguata politica dei prezzi. Inoltre è stato possibile assegnare risorse maggiori per ottenere livelli qualitativi sempre migliori.

L'andamento della qualità uscente dagli stabilimenti Fiat e Lancia è in continuo miglioramento ed è oggi a livello di quella dei nostri più qualificati concorrenti.

I risultati danno la misura dello sforzo fatto. Dal febbraio 1980 a oggi la Fiat Auto ha lanciato tredici modelli nuovi o rinnovati, alcuni dei quali rappresentano vere e proprie priorità del settore: è il caso della 127 diesel, il diesel più piccolo del mondo che, almeno per ora, non ha trovato imitatori e della sovralimentazione con compressore volumetrico della Lancia Trevi. Siamo tra i primi in Europa.

La Fiat Auto si sta battendo su tutti i mercati e si sta avvicinando a un concreto pareggio economico.

Gli accordi

Dal 1979 ad oggi la domanda europea è calata da 10 a 9,5 milioni. Alla caduta della domanda si deve aggiungere la penetrazione giapponese che ha raggiunto oggi un milione di unità. I giapponesi alla tradizionale politica dei prezzi bassi hanno ora aggiunto quella del rinnovo veloce della gamma con prodotti attuali e articolati secondo le esigenze dei diversi mercati.

Il mercato dell'auto rimane in una crisi profonda. Vi sono capacità produttive non saturate, tutti sono a caccia di volumi marginali: è in atto una competizione serrata che, in alcuni Paesi, sta diventando una vera e propria guerra dei prezzi.

E' un quadro molto difficile: come si muove la Fiat? Fino a oggi bene e anche il domani non ci spaventa. C'è stata una presa di coscienza politica, all'esterno dell'azienda, del ruolo economico e strategico che riveste l'industria dell'auto.

In Italia, almeno per ora, non si riesce però a passare dall'intuizione alla concretizzazione di una politica di sostegno per l'industria sulla falsariga di quanto ormai da anni fanno i governi dei Paesi nei quali operano i nostri principali concorrenti.

La via degli accordi tra produttori è una ulteriore via alla ricerca di sempre più efficaci economie di scala tenacemente perseguita dalla Fiat. Ricordiamo l'accordo con Peugeot per il veicolo commerciale Ducato e per la progettazione e costruzione di un motore di un litro di cilindrata e il recente accordo con l'Alfa Romeo per componenti comuni destinati ad una vettura della classe due litri. Purtroppo è una via piena di ostacoli di stampo nazionalistico.

Carta vincente

Come evoluzione di mercato il settore delle «1000» rappresenta quello che offre prospettive di sviluppo maggiore con incrementi previsti superiori all'aumento medio previsto per il mercato totale (già oggi il segmento delle «1000» vale il 20 per cento del mercato totale).

La Fiat ha in questa categoria un tradizionale punto di forza ed è leader in Europa con una percentuale superiore al 15 per cento. E' un fatto che gli investimenti, dei quali ho parlato in apertura, sono stati e saranno completamente autofinanziati dalla Fiat. E si tratta, evidentemente, di uno sforzo finanziario imponente per il Gruppo Fiat. Dunque la Fiat Auto ha gli strumenti per competere e per rimanere con i migliori.

La Fiat «Uno» è uno dei risultati più significativi del nostro processo di rinnovamento e testimonia del potenziale tecnico e industriale raggiunto dalla Fiat Auto.

Certamente la Fiat «Uno» sarà la nostra carta vincente.

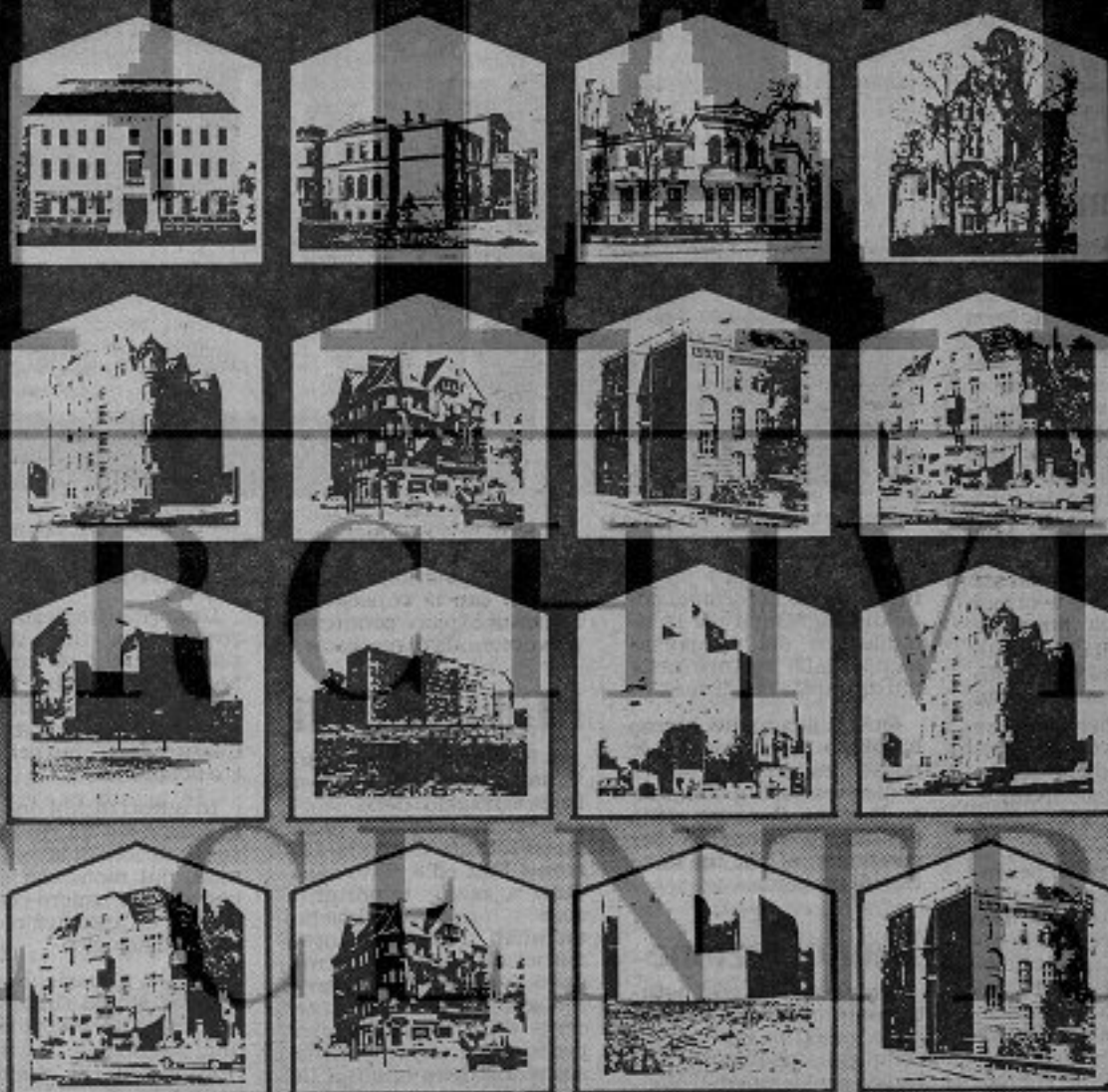
Nelle pagine centrali un inserto dedicato alla Fiat Uno



Orlando (Florida). Un momento della presentazione della Uno alla stampa specializzata di tutto il mondo nella pista di Daytona

CASA MERCATO

«AFFARINVERNO»



Questi più moltissimi altri in città, al mare, in campagna, in montagna, sono gli «Affari Inverno» che ti propone CasaMercato tutti a prezzi vantaggiosi, con mutuo fino al 70% e comode dilazioni.

LIBERO
Moncalieri Corso Trieste in uno stabile signorile recente dotato di portineria e doppi ascensori fronte collina alloggio 2 camere tinello cucinotta e servizi.

LIBERO
Corso Dante alloggio in ottimo stato di conservazione al piano sesto composto da 2 camere cucina servizi ampia metratura lire 76 milioni con possibilità di dilazioni fino a 10 anni.

LIBERO
Via Pietro Gloria in stabile dotato di portineria citofono ascensore appartamento di 85 mq circa composto da 3 camere cucina abitabile servizi a lire 85 milioni.

LIBERO
Corso Raffaello in stabile signorile con portineria citofono ascensore al piano quarto alloggio composto da ampio salone 2 camere cucina abitabile servizi.

LIBERO
Via Marco Polo in piena crocevia alloggio anche uso ufficio di circa 65 mq composto da 2 camere cucina servizi a lire 65 milioni rateabili.

LIBERO
Via Vespucci Crocetta in stabile signorile alloggio in ottimo stato di conservazione composto da 2 camere tinello cucinino bagno residuo fondiario san Paolo di 10 milioni.

LIBERO
Corso Gabelli zona precollinare in stabile d'epoca signorile alloggio prestigioso composto da salone 3 camere cucina doppi servizi tenuto in stato eccellente lire 188 milioni con possibilità di mutuo fondiario.

LIBERO
Via Cladini Genesio in stabile di 25 anni situato in una zona estremamente tranquilla alloggio di ampia metratura composto da 3 camere cucina abitabile servizi.

LIBERO
Via Fiorano traversa di Lungo Po Antonelli alloggio tenuto in ottimo stato composto da 2 camere cucina abitabile servizi prezzo interessante.

LIBERO
Piazza Montanari zona Santa Rita in stabile signorile con giardino condominiale piano alto panoramico alloggio composto da salone 2 camere cucina doppi servizi possibilità box auto.

LIBERO
Vino Via Martiri della Libertà in stabile del 1964 al terzo piano con ascensore 2 camere tinello cucinino servizi a lire 63 milioni possibilità di box auto.

LIBERO
Via Baveno Pozzo Strada in stabile ristrutturato completamente alloggio di circa 65 mq composto da 2 camere tinello cucinino servizi a lire 49 milioni ottima occasione.

LIBERABILE
Via Valtre pressi C. Galileo Ferraris in stabile signorile alloggio prestigioso composto da 4 camere cucina doppi servizi lire 126 milioni con possibilità di mutuo fondiario.

LIBERO
San Mauro Torinese Via Chivasso in palazzina signorile del 1968 alloggio composto da 2 camere cucinotta abitabile servizi possibilità box auto.

LIBERO
Villa Strada Bertolla zona precollinare ristrutturata completamente nel 1973 composta da salone 3 camere tinello cucinino doppi servizi box auto giardino prezzo interessante.

LIBERO
Villa trifamiliare Castiglione Torinese in raffinata zona residenziale composta da tripli ingressi 2 saloni 7 camere 3 cucine tripli servizi box auto giardino ornamentale di 1200 mq.

LIBERO
Casetta indipendente Strada Bertolla precollina ristrutturata nel 1960 composta da 3 camere cucina bagno posto auto a lire 73 milioni rateabili.

LIBERO
Via del Carmine centralissimo in stabile signorile in via di ristrutturazione completa monolocale mansardato perinato e moquettato con camino funzionante angolo cottura e bagno a lire 28 milioni.

LIBERO
Corso De Gasperi angolo via Colombo in stabile d'epoca in buono stato di conservazione alloggio composto da camera cucina abitabile e servizi lire 29 milioni rateabili.

LIBERO
Via Belliore San Salvario alloggio di circa 50 mq composto da 2 camere cucina servizi riscaldamento autonomo.

LIBERO
Via Nizza pressi Piazza Garibaldi in stabile ristrutturato alloggio di 50 mq composto da 2 camere cucina servizi a lire 36 milioni rateabili.

LIBERO
Via Saluzzo centro in stabile in via di ristrutturazione completa alloggio di 65 mq composto da ingresso living 2 camere cucinino servizi a lire 55 milioni con possibilità di dilazioni fino a 10 anni.

LIBERO
Via Monginevro San Paolo in stabile del 1960 con doppi ascensori al piano sesto alloggio composto da 2 camere cucinotta spaziosa bagno a lire 45 milioni.

LIBERO
Via Cerna San Donato in stabile ristrutturato nel 1977 alloggio composto da 2 camere cucina abitabile bagno per complessivi 65 mq circa a lire 43 milioni.

LIBERO
Corso Cadore in una zona ottimamente servita in stabile di 22 anni alloggio spazioso composto da camera tinello cucinino servizi possibilità di dilazioni fino a 10 anni.

LIBERO
Via Bartoli in uno stabile signorile di recente costruzione con giardino condominiale alloggio di 65 mq composto da 2 camere tinello cucinino servizi a lire 68 milioni.

LIBERO
Strada Reagle zona collinare in casa bifamiliare con giardino circostante alloggio composto da salone 2 camere tinello cucinino doppi servizi box auto.

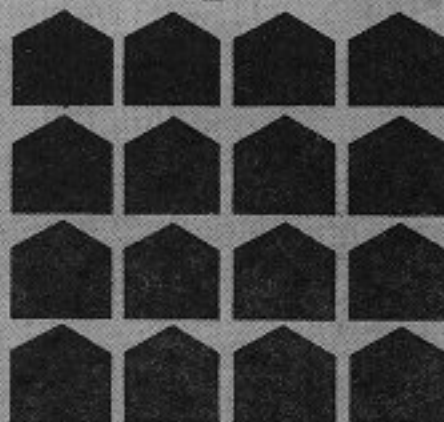
RUSTICO
ristrutturato 38 Km da Torino 2 camere cucina bagno granaiolo 4 porticati laterali un vano attualmente uso laboratorio cantina di 40 mq terreno 1.300 mq ottima occasione 56 milioni dilazionabili.

RUSTICO
indipendente a Frassinio con 500 mq di terreno circostante 3 camere soggiorno cucina bagno arredato con molto gusto ottima occasione 47 milioni dilazionabili.

RUSTICO
abitabile nel cuneese 2 camere cucina portico lenite WC con 300 mq di prato antistante servito di acqua luce strada ottima occasione 34 milioni rateabili.

RUSTICO
nel Monferrato semiristrutturato con 2.000 mq di terreno servito da acqua luce strada ottima occasione 14 milioni dilazionabili.

RUSTICO
indipendente in Valle Susa con porticato adiacente e 5.500 mq di prato circostante in parte cintato ottima occasione 21 milioni dilazionabili.



CASA MERCATO S.p.A.
pagabenecontanti

Due nuovi francobolli sull'industria dell'auto

E' dal 1980 che le Poste Italiane inseriscono nel loro programma annuale francobolli per illustrare il nostro lavoro nel mondo, in tutti i suoi aspetti. Quest'anno è stata prescelta l'industria automobilistica, in considerazione della sua importanza sempre maggiore, che coinvolge numerosi settori produttivi.

La serie 1983 è composta da due valori, ciascuno da 400 lire. Emessa il 20 gennaio, in concomitanza con la presentazione della nuova vettura Fiat Uno, è stata indirettamente un riconoscimento alla maggior industria torinese, anche se la sigla Fiat non è inserita nel bozzetto.

Stampati uniti fra loro in modo da comporre una striscia, i due valori sono stati realizzati dallo staff del Centro Filatelico dell'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, in una policromia e con il proposito di fornire un'immagine il più possibile sintetica e stilizzata.

Il valore collocato a sinistra vuole significare lo sviluppo nel mondo degli insediamenti industriali. I bozzettisti hanno riprodotto su fondo giallo intenso lo schema di un planisfero su cui spiccano la sagoma di un edificio simile alla palazzina di Mirafiori. Per il 400 lire posto a destra, il «messaggio» è forse più accessibile, grazie anche al gioco dei colori. In primo piano un robot, il lavoro di un'immaginaria catena di montaggio; sullo sfondo s'intravede la scocca della Fiat Uno.

La tiratura di quest'emissione è stata di cinque milioni di esemplari, sufficiente ad appagare le richieste dei collezionisti e ad essere distribuita per far conoscere a



S.E.S.: Kenya impianto di biogas

Collaudato presso Nairobi l'impianto di biogas realizzato dalla S.E.S., società del Gruppo Fiat, con la partecipazione del Gruppo Fime. E' stato il ministero degli Esteri italiano (più esattamente, il dipartimento per la cooperazione allo sviluppo) ad affidarlo al Kenya.

L'impianto, che tratta le deiezioni bovine del centro di formazione agraria di Ngong, genera biogas alimentando le utenze elettriche e termiche. Le operazioni tecniche di verifica e collaudo sono state compiute con esito positivo dal responsabile del settore energia, alla presenza dell'ambasciatore d'Italia a Nairobi, di autorità kenote e dell'amministrazione della S.E.S.

Il successo dell'iniziativa (tra le prime realizzazioni del dipartimento per la cooperazione allo sviluppo nel settore delle fonti di energia rinnovabile in zona rurale) rappresenta un ulteriore positivo contributo ai rapporti tra l'Italia ed i Paesi in via di sviluppo: al fine di contribuire al loro progresso e di ridurre la dipendenza dal petrolio.

L'Italimpresit costruisce a Torino un impianto per depurare il grande fiume

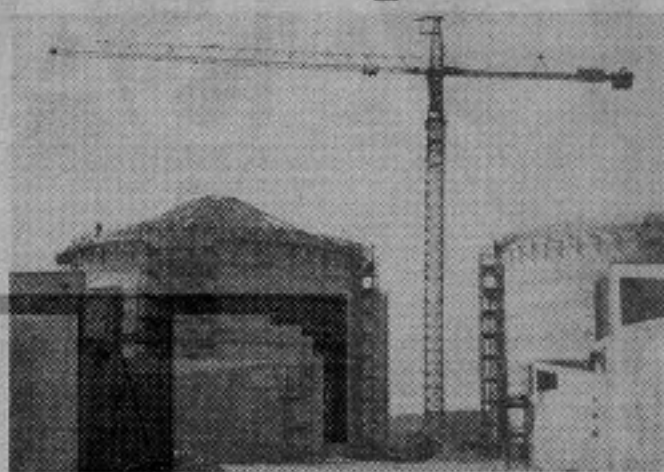
Operazione «Po pulito»

L'Italimpresit, del settore ingegneria civile Fiat, è impegnata dal 1977 nella costruzione, a Settimo Torinese, di un grande complesso d'avanguardia per la depurazione del Po, da tempo inquinato.

A giugno sarà pronto il primo «modulo» in grado di depurare 300 mila metri cubi d'acqua al giorno, circa un terzo dei rifiuti torinesi. La massa di liquame che giungerà alla «centrale» del collettore sarà filtrata da una serie di griglie per raggiungere poi apposite vaschette che libereranno il liquido dagli oli e dalla sabbia. Subito dopo, il materiale da depurare passerà in bacini di decantazione nei quali le altre parti sedimentali verranno separate ed estratte. La terza fase sarà costituita da uno speciale trattamento biologico: turbine di aerazione soffieranno nel liquame rimasto ossigeno in quantità tale da far proliferare i batteri ossidanti, ai quali spetta il compito di avviare il ciclo naturale di depurazione dell'acqua. Verranno raccolti, in questa fase, fanghi attivi che, dopo essere essiccati, saranno usati come fertilizzanti in agricoltura.

Infine, nei grandi digestori (costruzioni dove si svolgerà la parte conclusiva della complessa operazione) verrà prodotto biogas che, tramutato in energia, fornirà i tre quarti del fabbisogno dell'intero complesso. Nel novembre del 1984 sarà ultimato anche il secondo modulo. Inoltre il consorzio, formato da dieci Comuni della cintura torinese, si allargherà ad altri paesi.

In alto a destra: l'impianto per la depurazione delle acque del Po fotografato in fase di realizzazione.



Per un motore turbogetto

Accordo col Canada della Fiat Aviazione

Un altro importante accordo è stato siglato dalla Fiat Aviazione nel settore motoristico. Assieme all'industria canadese Pratt and Whitney collaborerà allo studio, allo sviluppo e alla produzione di un nuovo motore, il turbogetto Pt68-36: una inedita versione della famiglia di turbine a gas Pt6, le più diffuse nel mondo nella classe dei mille cavalli, prodotte in oltre 18 mila unità.

La completa omologazione del turbogetto è programmata per il luglio 1984, mentre la sua prima applicazione sarà quale gruppo moto-propulsore dell'elicottero S 76B prodotto dalla statunitense Sikorsky.

In questo nuovo progetto la Fiat Aviazione sarà responsabile del 25 per cento del lavoro, sia nelle varie fasi di sviluppo del motore che della sua produzione. L'ac-

cordo con il Canada non è che una tappa della strategia della azienda torinese, da anni impegnata ad infittire la sua rete di collaborazioni internazionali in campo motoristico. Una politica vincente, visto che il suo fatturato nel 1982 ha superato i 287 miliardi di lire (di cui il 70 per cento frutto dell'export) con un incremento del 42 per cento rispetto all'esercizio precedente.

Fra i partners per programmi civili e militari troviamo, oltre alla Pratt and Whitney, la tedesca Mtu; in quello dei motori militari, la Rolls Royce. Nel settore della propulsione marina la Fiat Aviazione collabora con la General Electric allo sviluppo e alla produzione della turbina che, con il nome Fiat Aviazione Lm 2500, equipaggia unità della Marina militare di molti Paesi del mondo.

Autorizzazione ministeriale concessa

STORICO

L'OCCASIONE GIUSTA PER RISPARMIARE...

FIERA DI PRIMAVERA 1983

al Palazzo del Lavoro d'Italia '61
Torino - dal 19 febbraio al 6 marzo

ORARIO:

sabato e festivi dalle 14 alle 23
giorni feriali dalle 16 alle 23

ingresso libero: giorni feriali
ingresso a pagamento

- L. 1500 intero
- L. 1000 ridotto

domenica e festivi

Con Ventana a Parigi e nella verde Alsazia

«Grandi Itinerari» Ventana ovvero una collaudata formula turistica che poggia su anni di appassionato lavoro e soprattutto su una ferma convinzione per quanto riguarda la confezione dei prodotti: il viaggio deve essere vacanza e quindi comfort, alberghi scelti con cura fra le migliori categorie, ottimi autopullman gran turismo, assistenza meticolosa di accompagnatori esperti. Accanto a tutto questo, itinerari studiati — e «provati» — per far vedere e apprendere cose nuove, insomma per «conoscere». I tantissimi affezionati clienti sono di stimolo a proseguire secondo questi criteri e, nel contempo, a rinnovarsi per poter offrire sempre il meglio.

I «Grandi Itinerari» 1983 — oltre ad alcuni percorsi completamente modificati quali «Benelux», «Panorama europeo», «Reno e Foresta Nera» — propongono ora un'assoluta novità: «Parigi e Alsazia». Il viaggio, della durata di otto giorni, si snoda attraverso alcune città che sono di indubbia attrattiva per chi non conosca ancora la Francia (Parigi, Reims, Digione), concentrando inoltre su una particolare regione, l'Alsazia appunto, che, non ancora toccata dal turismo più organizzato, può offrire anche al visitatore più smaliziato motivi di enorme interesse.

Non sarebbe Francia infatti se non si vedesse la «Ville Lumière» con la Tour Eiffel, Place de la Concorde, le Tuileries, Montparnasse, Montmartre, gli Champs Élysées o la reggia di Versailles, ma alla Francia conosciuta l'itinerario accosta città come Strasburgo, capitale dell'Alsazia, città artisticamente preziosa e ricercata.

Nancy, antica capitale del ducato di Lorena e gelosa custode del complesso settecentesco più pregevole di Francia (Place Stanislas) e Verdun, celeberrima piazzaforte fin dall'età romana. Non va omissa infine il folklore, la buona cucina, il carattere gioiale ed ospitale della gente d'Alsazia, subito

pronta a rinvenire nel forestiero un autentico amico. Ecco quindi una stimolante proposta per tutti.

Parigi e Alsazia in autopullman durata otto giorni; date di partenza da Torino e Milano: giugno 19; luglio 10-31; agosto 7; settembre 4.

PROGRAMMA

1° giorno - domenica: Torino - Milano - Lucerna - Strasburgo - Alle ore 6 ritrovo a Torino presso l'autostazione di corso Inghilterra. Alle 6,15 partenza (via autostrada) per Milano da dove si riparte alle 8,15 dagli uffici Autostradale di piazza Castello 1. Proseguimento quindi per Lucerna e sosta per il pranzo. In serata arrivo a Strasburgo. Sistemazione in albergo, cena e pernottamento.

2° giorno - lunedì: Strasburgo - Nancy - Prima colazione. In mattinata visita alla città con guida che parla italiano. Seconda colazione e proseguimento alla volta di Nancy. Arrivo verso le 17,30. Breve giro orientativo. Sistemazione in albergo, cena e pernottamento.

3° giorno - martedì: Nancy - Verdun - Reims - Prima colazione e partenza per Verdun. Giro orientativo della città e pranzo. Nel pomeriggio, continuazione per Reims con arrivo alle 18 circa. Breve visita e sistemazione in albergo. Cena e pernottamento.

4° giorno - mercoledì: Reims - Epernay - Parigi - Prima colazione e partenza per Epernay. Breve visita e proseguimento per Parigi con arrivo alle ore 13 circa per la seconda colazione. Pomeriggio dedicato alla visita della città con guida interpreti. Cena e serata libera.

5° giorno - giovedì: Parigi - Prima colazione. In mattinata, escursione facoltativa al castello di Versailles. Rientro a Parigi per il pranzo. Pomeriggio libero. In serata, facoltativamente cena con spettacolo al Paradis Latin.

6° giorno - venerdì: Parigi - Fontainebleau - Digione -

Prima colazione. In mattinata escursione facoltativa al Museo del Louvre. Pranzo. Partenza per il castello di Fontainebleau. Breve visita e proseguimento per Digione. Arrivo in serata, sistemazione in albergo, cena e pernottamento.

7° giorno - sabato: Digione - Beaune - Lione - Prima colazione. In mattinata visita della città con guida interprete. Proseguimento per Beaune. Pranzo. Continuazione per Lione. Sistemazione in albergo. Cena e pernottamento.

8° giorno - domenica: Lione - Chambéry - Milano - Torino - Prima colazione. Partenza alla volta di Chambéry dove si arriva per la seconda colazione. Nel pomeriggio proseguimento (via autostrada) per Milano con arrivo previsto alle ore 20. Si continua quindi per Torino dove si giunge alle 22 circa.

Quote individuali di partecipazione - Bassa stagione (19/6), 825 mila lire; media stagione (10/7, 4/9), 890 mila lire; alta stagione (31/7, 7/8) 935 mila lire.

La professione di accompagnatrice turistica

Quando viaggiare è bello ma faticoso

Per molti l'idea di un viaggio viene immediatamente associata alla vacanza. Per chi svolge la propria attività in questo campo viaggiare significa invece lavoro: un lavoro affascinante ma estremamente impegnativo e ricco di imprevisti, sempre in agguato nonostante la più impeccabile organizzazione.

La buona riuscita del viaggio dipende infatti spesso dall'accompagnatore che, agendo come guida, interprete, paciere, psicologo, confessor, poliziotto, mamma, enciclopedia ambulante, deve essere in grado di soddisfare ogni necessità e risolvere ogni situazione.

Serietà, tatto, cortesia, buona educazione, pazienza, predisposizione ai rapporti umani, buona cultura generale ed ottima conoscenza delle lingue, puntualità, risolutezza di carattere, capacità di adattamento ed estrema padronanza di sé costituiscono alcune delle

doti indispensabili all'operatore turistico per svolgere in modo serio ed efficiente il delicato compito affidatogli.

Ma chi sono questi professionisti del viaggio? Ne abbiamo parlato con Pamela Shaw che, dopo aver girato tutto il mondo in veste di accompagnatrice, è oggi responsabile e coordinatrice alla Ventana di Torino di quella folta schiera di persone che del turismo hanno fatto una professione.

«Gli accompagnatori turistici — di ha detto la signora Shaw — possono essere considerati liberi professionisti con un rapporto di lavoro ben definito con le varie agenzie. Da qualche anno a questa parte, infatti, il gruppo di questi operatori ha acquisito una fisionomia ben precisa. Con l'espansione e la specializzazione del settore viaggi è assai raro, eccezion fatta per i periodi di altissima stagione, il ricorso ad accompagnatori occasionali. Alla Ventana si è tenuto a creare un nucleo abbastanza

stabile, composto prevalentemente da insegnanti, giornalisti, ex commissari di bordo e da una minoranza di studenti universitari. L'età media si aggira sui trenta, quarant'anni, con percentuali quasi identiche di uomini e donne il cui denominatore comune è dato dalla passione per questo lavoro».

Esiste la possibilità di un impegno salutare ma, come sottolinea ancora Pamela Shaw, «questo è un mestiere che prende come una droga. C'è chi lo fa part-time e chi a tempo pieno. Però, nonostante lo stress che comporta, quasi nessuno riesce a staccarsene. Spesso, e il mio caso ne è un esempio, si sviluppa proprio in questo campo l'attività di ogni giorno».

Non è molto semplice diventare accompagnatori turistici. Se infatti fino a pochi anni fa la scelta era affidata unicamente alle agenzie di viaggio, oggi la professione è disciplinata dalle Regioni che, dopo un esame piuttosto impegnativo, rilasciano un patentino. Questo esame, oltre ad una buona conoscenza di almeno due lingue straniere, ha inserito nel suo vasto programma anche precise nozioni in materia di soccorso medico e tende a saggiare le effettive capacità del candidato.

I dati riferiti alla Regione Piemonte, tra le prime ad occuparsi delle normative per questo settore insieme a Lazio e Liguria, parlano da soli: in due anni, su 550 iscritti, sono stati dichiarati idonei 110 candidati di cui molti già inseriti nel settore dei viaggi. E questo non è stato il frutto di una selezione «feroce», commenta la signora Shaw. «Molti confondono questo mestiere con un passatempo per le vacanze, non rendendosi conto dell'enorme responsabilità loro affidata. Il viaggio è un prodotto studiato e preparato nei minimi particolari che l'agenzia vende ai clienti. E questi, giustamente, pretendono un'ottima qualità. Considerando poi che, dal momento della partenza sino al ritorno a casa, il portavoce e il rappresentante dell'agenzia è l'accompagnatore che deve essere in grado di rappresentarla nel miglior modo possibile, quasi personificandola fisicamente, con tutta la responsabilità ed il prestigio che ne derivano».

Alla Ventana giungono ogni anno centinaia di richieste di lavoro in questo campo e a ognuna viene data una risposta. Dall'esame delle singole proposte emerge talvolta un'offerta interessante a cui fa seguito un colloquio orientativo e, pur tenendo conto della precedente riservata a chi è già in possesso del patentino, non è detto che l'aspirante accompagnatore non si veda affidare un breve viaggio.

Non si deve quindi considerare, come molto spesso accade, il mestiere di accompagnatore turistico come una vacanza continua. Tornare da New York e partire per le Maldive, accompagnare un gruppo in Kenya e riorganizzarsi in fretta e furia per una crociera nel mar del Nord, fare i conti con l'autista ritardatario, il cuoco che ha esagerato con le spezie, il personale dell'aeroporto in sciopero e le richieste di souvenirs dei clienti è tutt'altro che facile e richiede, fra l'altro, un fisico resistentissimo. E' sufficiente aver trascorso una vacanza in gruppo o conoscere qualcuno che abbia partecipato a un viaggio organizzato per rendersene conto.

Cinzia Ballesio

Auto: come aumentano i costi delle polizze

Col 1° gennaio scorso, indipendentemente dagli scatti in salita o in discesa dei «bonus-malus», gli automobilisti hanno trovato i costi delle polizze aumentati: infatti, a fare data dall'inizio dell'anno, le tasse sono raddoppiate (50 per cento), anche se il rinnovo della polizza riguarda una rata di «premio» che si riferisce all'anno precedente.

Facciamo un esempio. Chi avrebbe dovuto pagare 200 mila lire di costo puro della polizza oltre a 14 mila lire per tasse, troverà la quietanza riportante la nuova imposta, per cui il «premio» toccherà 221.000 lire anziché 214.000.

Altro aumento, sia pure con contropartita, è il livellamento del «massimale» i quali, dal 1° agosto scorso sono stati portati per legge, a 100-50-10 (in milioni). Quindi, chi aveva rinnovato la polizza nel luglio 1982 con i «massimali» minimi (50-20-5) col 1° agosto ha avuto il tetto assicurativo automaticamente elevato a 100-50-10. Con la tacita intesa, però, che alla prima scadenza della polizza (anche per le rate trimestrali, quadrimestrali, semestrali) si sarebbe versato il congruo.

Quindi può accadere che, oltre all'aumento delle imposte, si debba pagare la dif-

ferenza per la lievitazione dei tetti di copertura. Con queste operazioni, il costo maggiore potrebbe voler dire spendere all'incirca 15-20 mila lire in più, anche per una polizza di taglio medio.

Lo stesso meccanismo (soltanto per le tasse) è previsto negli altri settori: polizza infortuni che dal 2 passa al 3 per cento, assicurazioni vita che dall'1,50 sale al 2,25; polizze incendio dal 15 al 22,50 per cento. In sostanza, senza tirare in ballo le società di assicurazioni che non hanno nessuna responsabilità per questo rinnovo contrattuale, le polizze verranno a costare assai di più rispetto al precedente anno.

Vincitori borse studio Ghiglieno

Il Gruppo Dirigenti Fiat ha comunicato i nomi dei vincitori per il 1983 delle quattro borse di studio alla memoria dell'ingegner Carlo Ghiglieno e di tutte le vittime del terrorismo («Illustratofiat» aveva pubblicato il bando di concorso sul numero di ottobre).

I vincitori — che hanno ricevuto il premio il 16 dicembre scorso dalla signora Matilde Ghiglieno, alla presenza del presidente della Fiat Giovanni Agnelli, del dottor Umberto Agnelli e dell'am-

Sono le pensioni d'invalidità il più gravoso onere dell'Inps

Siamo stati invitati ad occuparci della disastrosa situazione economica dell'Inps messo alle corde dall'astronomica spesa che lo scombinate sistema pensionistico continua a dilatare.

Le cause di questo scivolone verso la bancarotta del più importante dei nostri istituti previdenziali sono molte. Ma ne bastano due per rendere comprensibile uno stato di cose che non ha riscontro in nessun altro Paese d'Europa dove partiti e sindacati sono particolarmente attenti e sensibili ad ogni forma di mutualità ed ai costi che ne vengono alle

pubbliche e alle private disponibilità.

Ci riferiamo alle pensioni minime concesse a milioni di persone, che comportano una spesa di migliaia di miliardi all'anno e che ormai — estese a categorie già titolari di altra pensione a carico dello Stato e della cassa enti locali — contribuiscono ad appesantire il bilancio dell'Inps già in difficoltà per altri costosissimi interventi.

Il più gravoso degli oneri che la legislazione previdenziale italiana e le sue discutibili interpretazioni mettono a carico dell'Inps viene però dalle pensioni di invalidità per le quali bastano cinque anni di contributi e non è richiesto alcun limite di età, mentre ne occorrono almeno quindici di contribuzione e 60 anni di età (55 per le donne) per le pensioni di vecchiaia. E' una scorciatoia da cui è passata e passa per farsi pensionare, prima o poi, tanta gente che invalida non lo è mai stata o non lo è più.

E così mentre negli altri Paesi europei il rapporto tra pensione di vecchiaia e pensione di invalidità è di 4 a 1 (ossia quattro pensioni di vecchiaia per ogni pensione di invalidità) da noi queste ultime sono più numerose

delle altre. Specialmente nel Centro-Sud: per ogni cento pensioni di vecchiaia si censiscono 174 pensioni di invalidità nel Lazio; 264 in Campania; 312 negli Abruzzi; 437 nel Molise, 490 a Potenza e così via.

Il rapporto tra le une e le altre pensioni è più accentuato invece in Lombardia dove per ogni cento pensioni di vecchiaia ne sono state concesse 50 per invalidità; nel Veneto dove tale rapporto è da 100 a 74 ed in Piemonte dove ogni cento pensionati di vecchiaia ce ne sono 77 di invalidità.

La mappa dell'invalidità nel Centro-Sud traccia segni più netti perché laggiù al concetto di perdita di capacità di lavoro si è sostituito quasi sempre quello di perdita o riduzione della capacità di guadagno a cui, in ogni caso, si dovrebbe provvedere con il sussidio di disoccupazione.

Esiste più di un progetto per rimettere ordine in questo importante settore della previdenza: revisione delle pensioni di invalidità finora concesse e adozione di criteri affatto nuovi per moralizzare tutta questa materia. Ma non se ne farà nulla: si rinoverà per lasciare le cose come prima.

Vivere
oggi

Incontro scontro fra i lettori

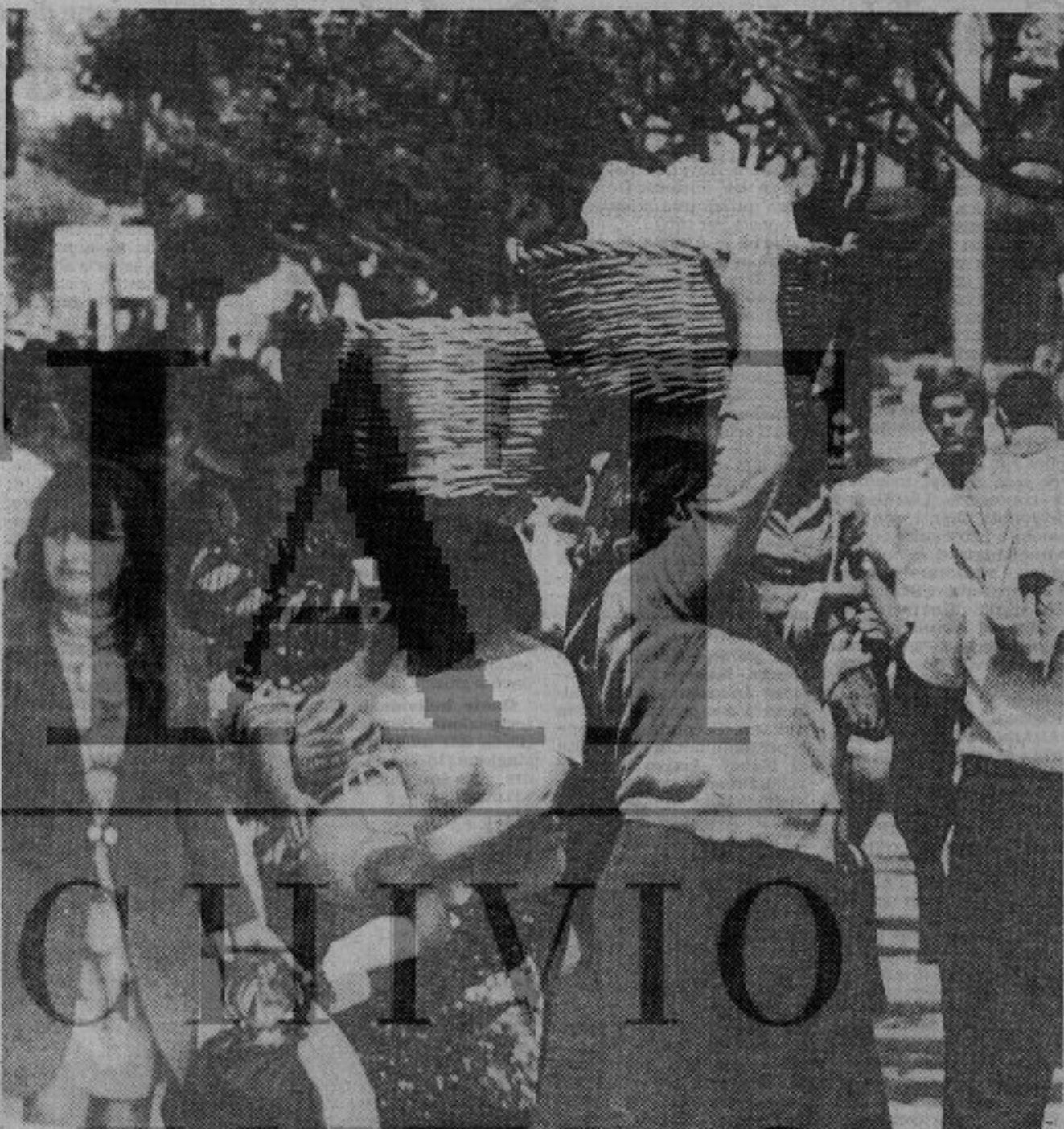
In questo numero speciale di «illustratofiat» dedicato alla presentazione della Uno, anche «Vivere oggi» è un po' speciale, interamente occupato dalla posta dei lettori che si dilata molto oltre il suo angolo abituale.

Così si è deciso di non sacrificare le tante lettere giunte in redazione a gennaio riducendole troppo o invece invecchiandole con il rimandarle ai prossimi mesi, tanto più che la maggior parte di questi commenti riguarda ancora una volta la piccola inchiesta sul razzismo fra italiani del Nord e del Sud («Mogli e buoi...») pubblicata sul numero dell'ottobre scorso. Avevamo affrontato l'argomento con qualche perplessità, convinti che non facesse più «notizia». Pensavamo di ricavarne la conferma del fatto che nell'Italia degli Anni Ottanta il problema Nord-Sud è un non problema, superato e sostituito da una tranquilla integrazione. Invece, a sorpresa, ci siamo trovati fra le mani una vivace polemica fra piemontesi e non piemontesi che si è ali-

mentata da un mese all'altro e continua ad arricchirsi con interventi appassionati di segno e «stile» opposti, ormai non più risposta diretta all'articolo ma ad altre lettere, in un colloquio a distanza fra i lettori.

Colloquio-scontro, colloquio-litigio: molte di queste lettere non verranno infatti pubblicate perché sono troppo offensive, in pratica un elenco di insulti. Scarse invece (e a questo punto viene da commentare: meno male) le voci dei giovani. Forse ne possiamo dedurre che le ultime generazioni non nascono razziste.

Accanto a questo argomento che fa la parte del leone, numerose anche le reazioni all'articolo del mese scorso («Quella Tv che unisce e separa») sui drogati da video. Anche qui interventi di segno opposto: da un lato «gli innovatori» che difendono l'utilità sociale del televisore, dall'altro «i colpevolisti» (parenti in genere di un tele-drogato) che lamentano l'invadenza del teleschermo nella loro vita.



Il taxista... e gli altri

«Caro illustratofiat, vorrei rispondere a tutti quei terzoni che da varie settimane si prodigano per insultare i piemontesi in riferimento alle parole del taxista. Tutto questo mi riempie di gioia: finalmente i meridionali hanno capito il vero sentimento che nutriamo verso di loro.

«Senza falsi preamboli, voglio dare loro un unico consiglio: tornatevene in fretta al vostro paese, dove non troverete più razzismo e gente ostile. Noi, dal canto nostro, non potremmo che trarne beneficio».

Una piemontese

Un vecchio torinese per il Sud

«Sono un vecchio torinese e anziano Fiat. Vorrei — se permettete — far sentire anche la mia voce nella discussione fra meridionali e noi piemontesi. Anzi, vorrei spezzare una lancia a favore dei meridionali.

«I film che le televisioni private (e a volte anche la Rai) ci propongono a valanga, descrivono spesso il sistema di vita meridionale secondo l'opinione di cineasti (che io definisco «da strapazzo») i quali sembra provino gusto nel mettere in luce i mali e i difetti del nostro Sud. Ciò serve ad allargare sempre di più il solco che ci divide, a mio parere è controproducente: è già tanto difficile la convivenza.

«Anche noi piemontesi abbiamo pregi e difetti, e non dovremmo usare fra noi italiani il termine «razzismo», così brutto. Perso-

nalmente ho diversi amici meridionali, e ci troviamo bene. Perciò, ripeto, non condivido affatto questa raffica di antimeridionalismo e di denigrazione, questo fare di ogni erba un fascio».

Renato Busso

Due esempi di razzismo interessato

«Premetto che vivo da 21 anni a Torino, quindi penso di conoscere e di avere sperimentato personalmente il carattere dei piemontesi. Io credo che ci sia in loro un po' di invidia nei riguardi dei «terroni» che, come suoi diti, sono arrivati con la valigia di cartone e dopo un po' di anni di lavoro e di sacrifici si sono fatti (non tutti) una posizione, mentre i piemontesi (non tutti) non ci sono riusciti, pur essendo nati qui.

«Quanto al razzismo che si fa in Piemonte, secondo me sussiste solo quando non vi è un interesse di parte. Mi spiego: cerco un alloggio decente in affitto, e il proprietario non lo me dà perché sono meridionale; però se c'è da affittare una topala o una catapecchia a un prezzo esoso, ecco che il problema non si pone.

«Altro esempio, il taxista razzista: se volesse essere coerente con le sue idee non dovrebbe caricare sul suo taxi nessun terrone.

«Quindi il nocciolo del discorso si riduce a questo: i meridionali vanno bene solo quando si tratta di sfruttarli a proprio vantaggio. Spero che pubblicherete questa lettera».

Luigi Morese

«Signora Laura i piemontesi sono generosi»

«Credo che la lettera della signora Laura D., pubblicata su *Illustratofiat* di dicembre 1982, abbia fatto traboccare il vaso.

«È fortuna che la signora «si trova bene a Torino». Io però le rispondo che se veramente fosse così non avrebbe motivo di polemizzare con i «piemontesi»; e, dopo 15 anni di sradicamento dal suo paese, si sarebbe ormai inserita nell'ambiente che l'ha ospitata e la ospita, e non li accetterebbe solo «per quello che sono».

«Noi piemontesi e torinesi eravamo dei signori quando la città di Torino aveva soltanto 400 mila abitanti. Pulita e ordinata, bene amministrata, Torino era chiamata la piccola Parigi. Non avevamo bisogno di essere una metropoli, ne facevamo benissimo a meno.

«Apra gli occhi, signora, e sappia che i piemontesi non devono imparare le vostre abitudini, anche se le sopportano, perché sono a casa loro. La Svizzera e la Germania insegnano ancora, e ci hanno insegnato molte cose sullo sviluppo e l'emigrazione. Signora Laura, cerchi di studiare il suo problema da un'ottica diversa dall'attuale, senza odio e preconcetti per il genere piemontese e vedrà che amerà non solo Torino ma anche i torinesi i quali — le ripeto — non sono «profondamente razzisti» e non hanno alcun «grande senso di superiorità verso tutti».

«I piemontesi sono stati semplicemente grandi e seri lavoratori, onesti, lontani dalle raccomandazioni, non assenteisti, non hanno mai vantato tanti (e soltanto) diritti ma hanno sempre messo in prima fila i loro doveri verso il prossimo e lo Stato e hanno creato, a suo tempo, una grande fortuna per la città e l'imprenditoria piemontese che anche voi oggi state usando.

«Grazie se verrà pubblicato quanto ha già visto un anziano Fiat in risposta alla signora Laura D. alla quale auguro di inserirsi al più presto fra il grande e laborioso popolo «piemontese».

Agostino N.

«40 anni non è tempo di riposare»

«Condivido tutto ciò che scrive la signora di 39 anni, insegnante, sul «Dubbio davanti al primo capello bianco» (*Illustratofiat* gennaio '83). Come sacerdote pubblicista, che da oltre dodici anni si dedica completamente agli anziani, le dico: continui sulla strada che ha intesa, non accetti di «sedersi», anzi faccia scoprire anche al marito nuove creatività.

«Mi spiego. Anzitutto lei conferma una verità che anch'io ho diffuso molte volte: i problemi dell'invecchiamento iniziano assai presto oggi, addirittura sui quarant'anni, ma il grave errore di «avere grande paura di invecchiare» si supera conoscendo questo lungo periodo dell'esistenza e imparando a viverlo bene.

«Scoprire nuove creatività significa credere che

Ma nessuno può vedere i meridionali?

«Il taxista «razzista» è stato il solo a dire la verità su come i settentrionali la pensano nei confronti dei meridionali, e questa verità l'ha detta anche in modo molto più garbato di come ce la diciamo di solito noi piemontesi. Torino, il Piemonte, la Lombardia, la Liguria sono pieni di «razzisti». Nelle città si è costretti a vivere gomito a gomito, nelle campagne il numero degli immigrati è

la fantasia, se la si usa, non può arrugginire anche fino a tardi anni (si pensi ai molti grandi vecchi di cui abbiamo tutti sentito parlare): invece chi accetta di «sedersi», «riposare», «rimanere al ciabot» invecchia precocemente.

«Conoscere l'invecchiamento, che comincia prestissimo, vuol dire conoscere un po' meglio la natura umana, fisica e psichica, che ha ricchezze grandissime nella maturità, non solo nell'adolescenza o nella breve giovinezza. Forse vuole dire soprattutto (imparatelo insieme, lei e suo marito) scoprire quanto è diverso e più bello, dopo i quarant'anni, amare, lavorare, donare, creare, cioè vivere.

«Anche senza toccare valori religiosi, sarebbe un grosso errore dire «la nostra parte è fatta» quando l'età matura (da quarant'anni in su) dura assai più a lungo della giovinezza, e ci sono proprio ora meravigliose possibilità».

don Lino Baracco

minore, ma ugualmente nessuno può vedere i meridionali.

«I piemontesi non si credono affatto superiori, né ce l'hanno con tutti quelli che «sono venuti da fuori»: ce l'hanno proprio solo ed esclusivamente con i meridionali.

«Pol, in risposta alle due «terroni» (n.d.r. dicembre '82: «Due terzoni al taxista torinese») vorrei chiarire che per il piemontese D.O.C. avere più di un figlio non è affatto un'onta, è certamente un'onta invece avere più bambini e far loro mangiare pane e olive, metterli a dormire nei cassetti, mandarli in giro sporchi, farli crescere maleducati e delinquenti e andare a battere cassa a chiese ed enti pubblici per chiedere in continuazione. E se pensaria così vuol dire essere snob, allora è vero: noi piemontesi siamo snob.

Wilma Ferrero

«Vivere oggi» e le risposte a chi scrive

«Ho notato che le lettere pubblicate nelle ultime pagine del giornale hanno quasi sempre una risposta, vostra oppure di un esperto dei diversi argomenti. Invece le lettere del «Vivere oggi» no, e questo mi sembra sbagliato almeno nei casi in cui (è successo più volte negli ultimi mesi) le lettere sono offensive per qualcuno.

«Evidentemente voi non volete prendere posizione ma — ripeto — almeno quando chi scrive dimostra di essere incivile e maleducato e disinformato come nella polemica fra piemontesi e meridionali trovo la vostra una posizione comoda ma discutibile».

a. l.

La droga chiamata video

«Dunque la nevrosi del telecomando sarebbe una caratteristica tipicamente maschile, mentre le donne — molto più disciplinate e coerenti — se ne starebbero a guardare buone buone un programma, magari non scelto da loro e che nemmeno gli piace».

A parte il fatto che, se le cose stanno come dite, più che disciplinate e coerenti le donne mi sembrano stupide, la vostra è una generalizzazione bella e buona. Per esempio mia moglie "gioca" con il telecomando quanto e più di me... però se lo fa lei è morale, se lo faccio io sono nevrotico e intollerante!

Siccome quella per il telecomando è una discussione che nasce ogni momento in casa mia (e, credo, in tutte le famiglie), non è proprio il caso che anche voi vi mettiate a polemizzare sui difetti maschili e femminili, almeno quando maschilismo e femminismo non c'entrano affatto. Un marito

"vivere" di sera dopo aver lavorato tutto il giorno, e la televisione invece è così rilassante. Ti metti comodo, schiacci il pulsante, e poi fa tutto lei!».

(lettera firmata)

L'uso della tv ovvero litigi due sere su tre

«Sono anch'io una di quelle mogli che si lamentano della televisione (vedi l'articolo di *illustratofiat*, "Quella Tv che unisce e divide"), e non per quello che la televisione dà ma per l'uso che ne fanno a casa mia».

«Da noi comanda chi ha in mano il telecomando, cioè mai io, perché fra lavare i piatti e riordinare la cucina sono sempre l'ultima a sedermi in poltrona. Quindi posso solo subire le scelte degli altri».

«Ma guardare un programma che non mi entusiasma non sarebbe niente: il fatto è che mio marito e mio figlio fanno a gara a chi si stufa prima. Risultato: vediamo un pezzetto di questo, un pezzetto di quello, e più che altro pubblicità. Due sere su tre si finisce per litigare».

«Secondo me la colpa è dell'inventore del telecomando: sono sicuro che se dovessero alzarsi ogni volta per andare a schiacciare il pulsante accanto allo schermo, la pigrizia frenerebbe questi nostri uomini dal tasto facile. Con un piccolo vantaggio per la pace familiare».

(lettera firmata)

Il telecomando è l'hobby di mio marito

«Sono una di quelle persone a cui la mania della televisione ha cambiato la vita, e non in meglio».

«Ho sposato un fanatico del cinema, e nei primi anni di matrimonio vedevamo tre, quattro film per settimana; nelle prime visioni le novità, nei cinemini classici "d'autore", magari in bianco e nero, e vecchi western. Qualche volta mi stufavo, qualche volta ho anche dormito sulle sedie di legno dei locali d'"essai", ma per lo meno c'era una certa varietà, e poi spesso eravamo con amici e dopo si andava in pizzeria o a fare gli spaghetti a casa dell'uno o dell'altro».

«Da un paio d'anni inve-

ce, da quando abbiamo comprato il televisore a colori e sono venute fuori le reti private, tutte le sere sono perfettamente uguali: televisione televisione televisione. Non ci troviamo neanche più tanto con gli amici perché loro di venire a casa nostra a guardare la televisione non hanno (giustamente) voglia, e stanare mio marito dalla sua poltrona e dal suo telecomando è molto difficile, e comunque quando ci si riesce non è una compagnia molto stimolante: non legge più, non ha più interessi, parla solo di programmi televisivi».

«Quindi sera dopo sera a me non resta che sedermi vicino a lui, e guardare la televisione. Ma, sarà che le mie poltrone sono più comode di quelle dei cinema, sarà che il fatto di essere a casa mi rilassa, sera dopo sera alle dieci sono addormentata. Allora lui mi scuote, dice che sto diventando vecchia, e con aria infastidita mi "manda" a letto. E alla fine sono io a sentirmi torpida e opaca».

(lettera firmata)

Film d'amore e lavori di casa

«Forse è vero che il televisore è una compagnia alienante, che rincitrinisce e non ti fa pensare, però a qualcuno è utile».

«Come la maggior parte delle donne io amo i film d'amore, e mio marito no, così abbiamo sempre litigato al momento di andare al cinema, scegliendo a turno, e per evitare che ogni volta uno dei due si annoiasse, ci siamo abituati ad andarci molto di rado. E a me era rimasto il rimpianto di tutte le belle storie che non avevo visto, e di quelle che mi perdevano alla sera per colpa dello sport, dei gialli e delle inchieste».

«Adesso sono in pensione e finalmente mi sfogo. Posso vedere tutti i film che "reggo": anche due, tre di seguito, e tutti durante la giornata, quando sono sola, mentre stiro, cucio, faccio da mangiare, così non disturbo nessuno e il tempo mi passa molto più in fretta».

«Alla sera, quando arriva mio marito, soddisfatta della "mia" giornata televisiva, sono molto più generosa con i suoi interessi, e andiamo finalmente d'accordo sulla scelta del programma serale, qualunque sia».

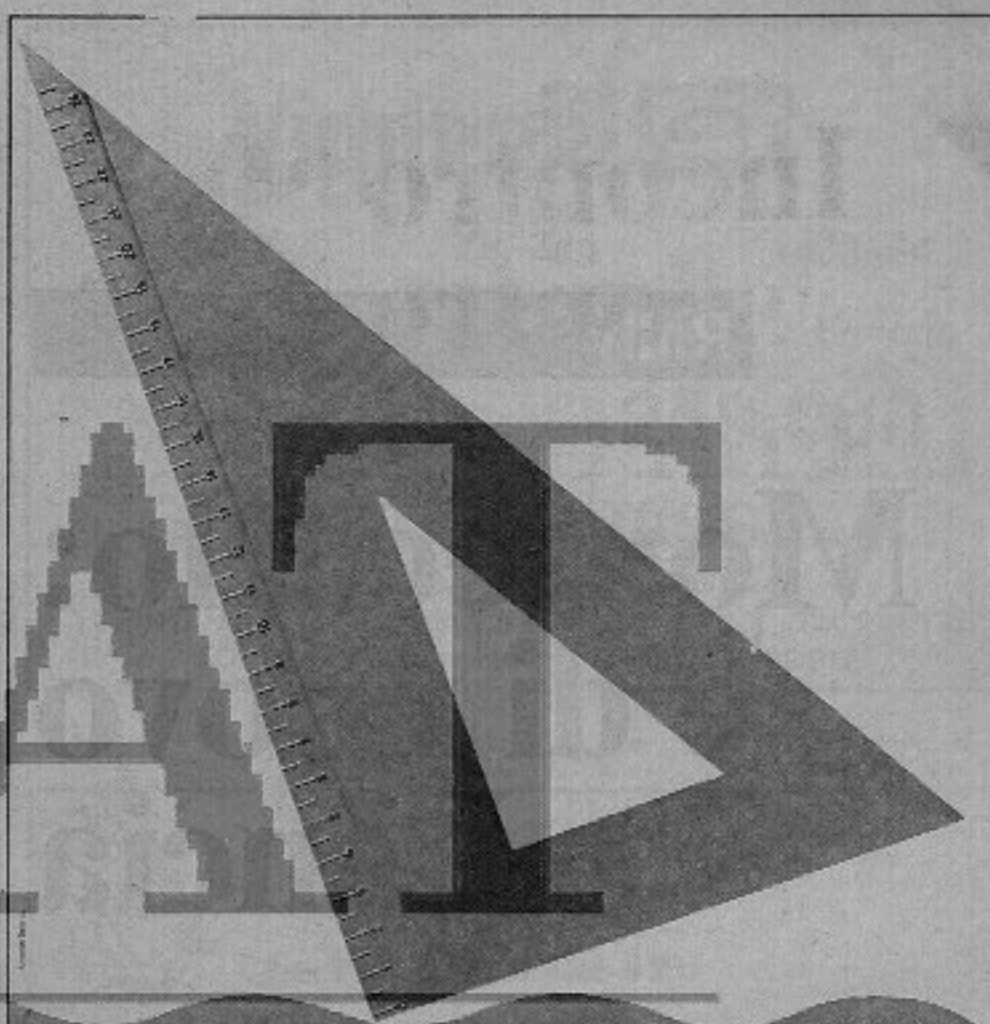
(lettera firmata)

Tutti zitti c'è il telegiornale

«Ho riso leggendo l'articolo sui drogati da video: ho riso con un po' di vergogna perché mi sono riconosciuto nel padre di famiglia che manda i figli a dire che non è in casa per non perdere *Magnum P.I.* mentre risponde al telefono».

«Mi sono riconosciuto anche nel padre di famiglia che fa "sss..." durante il telegiornale perché moglie e figli parlano (ed è vero, capita anche se la notizia non interessa, non so perché: sarà un riflesso condizionato. Ma del resto mia moglie e i miei figli parlano sempre durante il telegiornale, da quando comincia a quando finisce)».

«Comunque l'articolo è arrivato proprio nel momento in cui cominciavo a pensare di essere troppo legato al televisore, e così ho deciso di provare anch'io a tenerlo spento e a fare qualche altra cosa. La prima sera abbiamo invitato degli amici, e ci siamo divertiti. La seconda sera siamo andati al cinema, ed è costato un po' caro, ma abbiamo visto un bel film. La terza sera ho tirato fuori gli scacchi e ho giocato con mio figlio, ed è stata una soddisfazione perché ho vinto. La quarta sera ho ascoltato musica con mia moglie... la quinta sera, stanchissimo, non ce l'ho fatta: è troppo faticoso



EXPOVACANZE 83

torino esposizioni
17-28 febbraio 1983

orario: feriali 15-23
sabato e festivi 10-23



**VIZIO
MOBILI**

s.n.c.

VINOVO
(Ippodromo)
Via Sestriere, 62
16 km da Torino
Telef. (011)
96 51 130

SCONTO PARTICOLARE AI DIPENDENTI FIAT-LANCIA

Rally

Montecarlo: è di nuovo Lancia



Da sinistra gli equipaggi Alen-Kivimäki (secondi assoluti) e i vincitori Geisendorfer-Röhrli

di FRANCO LIISTO

La leggenda della Lancia trionfante a Montecarlo si è iniziata nel 1954 quando un'Aurelia, con Chiron, diede il via alla collana di successi. Dal lontano 1954 questi sono continuati: nel 1972 toccò alla Fulvia di Munari, poi venne il «tris» del pilota bolognese con la Lancia Stratos: 1975-1976-1977, mentre nel 1979 Darniche-Mahé riportavano ancora la Lancia Stratos prima sul podio al bordo della piscina di Montecarlo.

Con il trionfo del 1983 con la nuova Lancia Rally del Martini Racing, la Lancia (sette successi in totale) ha realizzato un exploit difficilmente ripetibile: al primo posto Walter Rohrl-Christoph Geisendorfer, al secondo Markku Alen-Iikka Kivimäki, all'ottavo la coppia francese Jean Claude Andruet-Biche, e al nono posto il francese Francis Serpaggi con un'altra Lancia, questa volta «privata», preparata in Italia dalla scuderia «Grifone».

Il cinquantunesimo Rally di Montecarlo ha dunque visto la Lancia dominare praticamente dall'inizio alla fine: su ventinove prove speciali disputate ben 24 sono state vinte dagli equipaggi

Lancia, le briciole sono andate all'Audi e all'Opel dopo la fugace apparizione delle Renault 5 turbo.

Il successo della coppia tedesca (Rohrl-Geisendorfer) assecondato dalla corsa in copertura di Alen-Kivimäki è stato limpido, senza un attimo di indecisione, con le vetture che andavano a mille (solo Andruet ha avuto problemi meccanici quando era in seconda posizione).

Già al termine della prima tappa, conclusasi con lo svedese Blomqvist (Audi Quattro) in testa solo per l'abolizione di una prova speciale, il possibile risultato era nell'aria dal momento che Rohrl si trovava a soli tredici secondi. La seconda, terza e quarta tappa, pur nell'alea che è propria di ogni rally, sono state una marcia trionfale. Rohrl ha vinto dodici prove speciali, Andruet otto ed Alen quattro. L'ultima notte, quella oramai passata nella leggenda per via della prova speciale più famosa, quella del Colle del Turini, si è consumata inesorabile con le Lancia ancora protagoniste, questa volta con Andruet proteso nel tentativo, quasi riuscito, di recuperare oltre cinque minuti sulla R5 di Ragnotti.

Poi il grande trionfo a Montecarlo, con i sei piloti festosamente uniti nell'abbraccio finale.

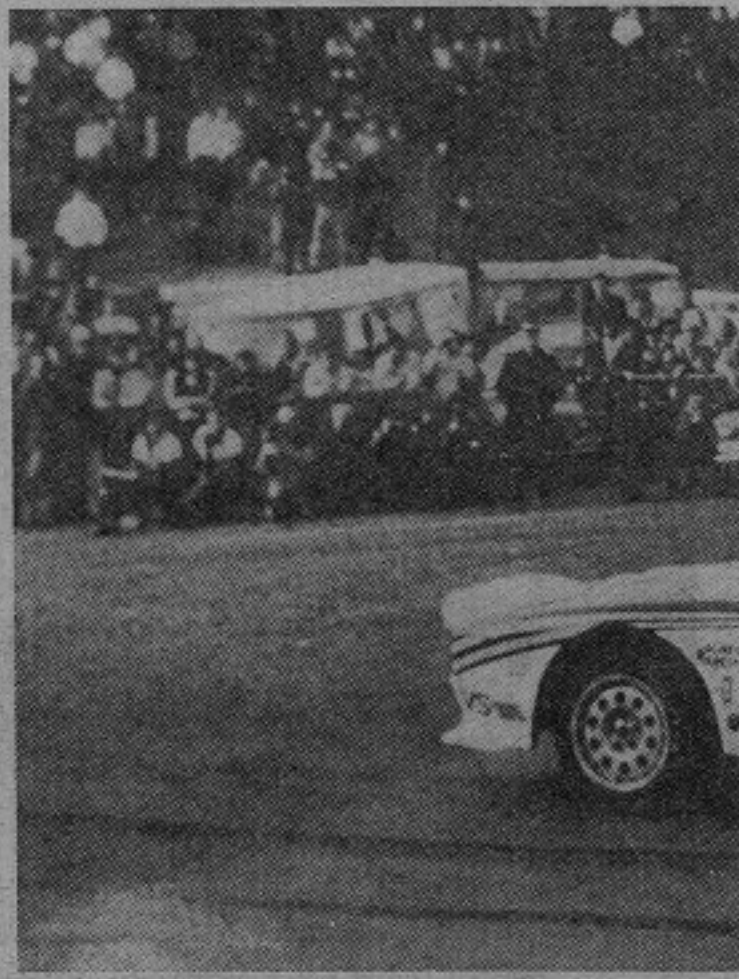
Gli altri: tutto il rally è stato quasi un monologo. Eppure c'erano anche gli altri. Ma hanno svolto solo un ruolo di comprimari quasi a sottolineare la supremazia della Lancia Rally. L'Audi Quattro ha piazzato Blomqvist e Mikkola al terzo e quarto posto, dopo aver perso alla quinta prova speciale la Mouton, mai entrata nel vivo della gara. La «Quattro» ancora una volta ha dimostrato di perdere completamente la sua competitività sull'asfalto, ma anche nelle prove con ghiaccio e neve non è mai riuscita a impensierire le Lancia.

L'Opel si è piazzata al quinto e sesto posto con i due finlandesi Vatanen e Toivonen: l'Opel Ascona 400 è ancora affidabile ma ormai non più competitiva. E' stata a lungo terza con il francese Fréquelon costretto poi al ritiro per una disastrosa uscita di strada. Ha ottenuto continui piazzamenti tra i primi nelle prove speciali, ma è troppo poco vincere due prove per ambire a qualche cosa di prestigioso (eppure l'anno passato, con la stessa macchina, Rohrl si era aggiudicato il «Montecarlo»).

La Renault, presente con la R5 Turbo, ha vinto la prima prova con Therier che subito dopo, come Saby, si è ritirato per rottura del cambio. Eppure i piloti della casa francese si erano presentati con baldanzosa sicurezza; si sentivano favoriti dalle strade asciutte, ma anche le loro speranze si sono liquefatte di fronte al ritmo incalzante delle tre Lancia che non hanno lasciato spazio a nessuno.

L'Organizzazione della Lancia benché ridotta al minimo indispensabile è stata perfetta grazie alla sua efficienza. Ogni vettura disponeva di 300 pneumatici (validissime le gomme Pirelli in ogni occasione) e quattro ricognitori: in totale tutta la squadra aveva a disposizione circa 25 meccanici, nulla in confronto alla grandiosità degli altri. L'Opel per esempio disponeva di 48 meccanici e 500 gomme a macchina; l'Audi (si dice) di circa 80 meccanici ed oltre 1000 gomme a macchina.

I meccanici hanno svolto il loro ruolo con una professionalità esemplare, come tutti coloro che dietro le quinte hanno lavorato, si sono spostati, hanno percorso migliaia di chilometri, puntuali ad ogni appuntamento con macchine e piloti.



La classifica

1. Röhrl-Geistdörfer
(Lancia Rally Martini) 7 ore 58' 57";
2. Alen-Kivimäki
(Lancia Rally Martini) a 6' 51";
3. Blomqvist-Cederberg
(Audi Quattro) a 11' 18";
4. Mikkola-Hertz
(Audi Quattro) a 14' 5";
5. Vatanen-Harryman
(Opel Ascona) a 15' 6";
6. Toivonen-Gallagher
(Opel Ascona) a 16' 57";
7. Ragnotti-Andrie
(Renault 5 Turbo) a 19' 13";
8. Andruet-Biche
(Lancia Rally Martini) a 20' 40";
9. Serpaggi-Neri
(Lancia Rally) a 32' 43".

L'organizzazione

STAFF

Cesare Florio
Domenico Russo
Benigno Bartoletti
Giorgio Pianta
Gianfranco Stecchia
Arnaldo Bernacchini
Maurizio Perissinot
Gianni Tonti
Sergio Limone

MECCANICI

Francesco Pecoraro
Aldo Varesano
Roberto Vittone
Enzo Vincenzi
Gianfranco Romano
Mario Lasopo
Giuseppe Bianchi
Gerardo Herivel
Savino Di Giacomo
Bartolomeo Girauda
Franco Tagliarino
Gianni De Zuani
Franco Gaudenti
Ruggero Benadello
Antonio Stocola
Michele Caruso
Antonio Agnani

Giuseppe Cestari

Bruno Tione
Bruno Ferrero
Rino Buschiazzi
Paolo Dalsasso
Damiano Fregnan
Franco Innocenti
Adriano Fissolo
Ettore Giovine
Giacomo Maggi
Domenico Fasano
Elio Doria
Ricardo Deramo

RADIOAMATORI:

Gianni Ragno
Ezio Bergero
Lorenzo Brunasso
Giuseppe Richiero
Gianni Camurati
Filippo Simbone
Sergio Pilotti
Giorgio Gastaldi

ADDETTE ALLA

SEGRETARIA:
Carla Ferrero
Daniela Suppo.

Vigorelli

motore Zig-Zag valigetta
interamente in metallo
cordoncini cerniere asole bottoni.

OFFERTA SPECIALE Z 10 **269.000**

Ditta **PERIN & CAVASSA s.n.c.**

CONCESSIONARIA ESCLUSIVA

TORINO - C.so XI Febbraio 9 bis (Porta Palazzo) - Tel. 274.1222

TORINO - via Monginevro, 84/E - Tel. 389.912



IL MARCHIO
CHE DISTINGUE

SALDI

in VIA PO 55
e VIA DI NANNI 120

da

AVOGADRO VIOLETTA

BORSE PASSEGGIO PELLE E RETTILE
SCONTI DAL 20% AL 40%

Borse pelle	L. 18.900	
Guanti lana	L. 1.900	— foderati L. 2.900
Ombrelli	L. 5.900	
Valigie	L. 13.900	
Sacche viaggio	L. 12.900	

OCCASIONE UNICA

CAUSA SFRATTO PALAZZO DEL MOBILE

CORSO TRAPANI, 71 - TORINO

ANNUNCIA

LA PIU' GRANDE VENDITA DEL SECOLO

SCONTI DAL 30% AL 50%

Salotti pelle	1.380.000	Camera letto veneziana	1.750.000
Armadori veneziani	450.000	Materassi ortopedici	100.000
Letti ottone	320.000	Materassi molle	30.000
Soggiorni componibili		Soggiorni classici	
4 pezzi, tavolo, 6 sedie	750.000	5 pezzi, tavolo, 6 sedie	2.280.000
Camera letto rinascimento	1.950.000	Scarpiera	60.000
Divani letto matrim.	280.000	Poltrone letto	150.000
Soggiorni rustici in		Divani letto	150.000
pino, tavolo, 6 sedie	1.380.000	Armadi	150.000
Camere ragazzi	450.000	Salotti matrimoniale	430.000

e mille altre occasioni

Aut. Comune N. 80

Segue da pag. 6

Vendo alloggio

A PIOSASCO (Torino) alloggio libero due camere, cucina, cucinino, e servizi. Tel. 320.701 dopo le 20 (To).

A POIRINO (Torino) alloggio nuovo in palazzina tre camere, cucinino, servizi, ampia cantina, box, orologio privato. Tel. 945.0904 (To).

A REFRANCORE (Asti) zona centro paese corpo di casa indipendente, cantina, magazzino, quattro camere, bagno, scala interna. Tel. 0141 - 87.493 ore serali.

A RIVALLA (Torino) alloggio ingresso, cucina, due camere, ripostiglio, bagno due balconi, cantina, sili al 2° piano. Tel. 969.7443 dalle 20 alle 21 Carignano (To).

A ROMA alloggio due camere, cucina, ripostiglio, bagno, grande terrazzo. Tel. 370.507 ore serali (To).

A RUVO DI PUGLIA (Bari) box auto con mezzana, servizi e punto luce a lire 16 milioni, costruzione 1972. Tel. 265.500 (To).

A S. MARIA DEL CEDRO (Scaletta-Cosenza) alloggio nuovo in residence, arredato composto da camera, cameretta, soggiorno, angolo cottura, servizi, balcone e posto auto lire 30 milioni. Tel. 365.344 (To).

A S. STEFANO (Imperia) 65 mq alloggio camera, soggiorno, cucinino, servizi, sgabuzzino, terrazzo, posto macchina coperto, a 200 metri dal mare; posizione soleggiata e aperta vista collinare e marina. Tel. 695.3269 (To).

A SANTENA (Torino) alloggio in villa due camere, salotto, cucina, due servizi, due box e cantina, con ripostiglio, tutto recintato con giardino e strada privata in zona signorile. Tel. 949.3184 Santena (To).

A SAVONERA (Torino) box auto e alloggio. Tel. 424.1032 (To).

A VAIE VALLE SUSA (To) casetta libera, due camere, ampio magazzino, servizio, terreno. Tel. 964.9175 Condove (To).

A VALDIERI a 20 km da Cuneo monolocale arredato, quattro posti letto, completo di cucinino, bagno, terrazzo, cantina e 1500 mq di giardino condominiale. Tel. 0172 - 67.498 ore serali.

A VENOSA (Pz) via Appia - Pirella Vignali, alloggio di 130 mq riscaldamento autonomo, quattro camere, cucina, doppi servizi, box, soffitta, videoregistratore. Tel. 326.367 (To).

A VILLAFRANCA Piemonte casetta ristrutturata quattro camere, servizi completi, orto semindipendente, comoda scuola e mezzi pubblici. Tel. 399.664 (To).

AD ALBENGA (Sv) alloggio due camere, grandi, cucina, servizi, pagamento metà subito, metà mutuo dilazionabile. Tel. 909.0391 ore mattina (To).

AD ANDORA MARINA (Sv) 300 metri dal mare, alloggio arredato, bilocale con terrazzo, oppure permuta con alloggio in Torino. Tel. 302.536 (To).

AD EBOLI (Salerno) alloggio con locale per laboratorio, da ristrutturare. Tel. 309.8241.

ALLOGGIO libero, camera, tinello, angolo cottura, ingresso, bagno, cantina, secondo piano. Tel. 794.061 (To).

BOX auto libero in Lami anno 1980, lire 9 milioni. Tel. 266.500 (To).

CASA con due camere, piccolo cortile con tettoia a Tricerro (Vc) a lire 11 milioni. Tel. 901.1912 Orbassano (To).

CASA da ristrutturare senza servizi, 80 km da Torino circa 1500 mq di terreno, tettoia grande, posto macchina, posto per due auto, cortile grande, casa su quattro lati. Prezzo lire 21 milioni. Tel. 673.637 (To).

CASA bifamiliare al Santuario di Graglia (Biella), confortevole, ristrutturata, indipendente, ottima posizione, sette camere, cucina, cantina, bagno solo, rustico, orto, prato, 100 mt strada provinciale. Tel. 251.003 (To).

CASA ristrutturata 3000 mq di giardino in Vigone. Tel. 506.8024 Piosasco (To).

CASETTA prefabbricata mai montata di 43 mq. Tel. 345.803 ore serali (To).

CASETTA stile turistico con tutti i confort, indipendente con giardino cintato più orto, garage due posti macchina, due rusci dieci stanze da ristrutturare, att. 500. Tel. 873.977 (To).

CASETTA composta da pian terreno due camere, servizio, primo piano due camere e bagno (scala interna), termo, cortili terreno recintato, garage, zona tranquilla, fraz. Chivasso, prezzo lire 90.000.000. Tel. 96.51.016 - ore serali (Nichelino To).

IN SETTIMO TORINESE in casa bifamiliare del 1970 alloggio tre vani, box e giardino. Scrivere a: Aldo Govone, via Filadelfia, 215/16 - 10137 Torino.

IN VIA DEINASCIO, traversa di via Cigna (Torino) alloggio salottino, due camere, cucina, cucinino, entrata, bagno con cantina, 100 mq libero subito, prezzo da stabilire. Tel. 234.704 (To).

IN CASTAGNOLE Piemonte vicino a Nono casa ristrutturata 140 mq su due piani vicino locale magazzino 140 mq circa tutto su 500 mq. Prezzo conveniente. Tel. 986.2677 (To).

IN VIA MONASTIR (Miraflori Sud) alloggio due camere, cucina, mq 80, 45 milioni, in contanti, più 5 milioni dilazionabili. Tel. 343.069 (To).

IN RIVOLI (Torino) camera, tinello, cucinino. Tel. 90.90.929 (To).

NEI pressi di via Nizza, appartamento due camere, tinello, cucinino, cantina, servizi, prezzo interessante, quarto piano, no ascensore. Tel. 302.536 (To).

NEL CANAVESE 50 km da Torino, rustico 8 vani, con 800 mq. Tel. 0123/29612 - Fraz. Colombaro.

RUSTICO quattro camere, pianterreno; quattro camere, primo piano, piano da ristrutturare. Tel. 490.801 - dalle 20 in poi.

TRA SANTENA e Poirino (Torino) alloggio nuovo, libero comodo trasporto 48 milioni più mutuo. Tel. 606.10.05 (To).

VILLETTA con terreno in corso Casale, piccolina, quattro stanze ingresso servizi terrazzo al piano inferiore grosso vano per 3-4 auto, trasformabile in secondo alloggio. Tel. 622.40.07 (To).

VILLETTA in Val di Susa a km 25 da Torino, due alloggi di circa 100 mq l'uno con orto tutto recintato. Tel. 93.94.75 - Sant'Ambragio (To).

ZONA MIRAFIORI Nord (Torino) alloggio occupato mq 60, composto da due camere, cucina, servizi, sgabuzzino, cantina, 4° piano, con ascensore a lire 37.000.000. Tel. 302.928 ore serali (To).

ZONA CANAVESE Fronti (Torino) rustico quattro camere, cantina da ristrutturare. Tel. 92.51.290 (To).

ZONA CORSO FRANCIA (Torino) mini negozio con cantina, ottimo investimento. Tel. 76.81.06 (To).

ZONA MIRAFIORI Sud (Torino) appartamento due camere, cucina, bagno, occupato, buon reddito, 3° piano, senza ascensore. Tel. 61.40.60 (To).

ZONA corso Spezia (Torino) alloggio due camere, tinello, cucinino e bagno. Tel. 695.644 (To).

ZONA FRANCIA (Torino) alloggio libero due camere, cucina, due servizi, terzo piano, ascensore. Tel. 309.40.51 (To).

ZONA S. PAOLO (Torino) mini-alloggio libero, camera, cucina, bagno e mansarda libera bicamera, 3° piano, servizi interni, moquette. Tel. 238.433 (To).

ZONA MIRAFIORI Sud (To) due camere, cucina, bagno, soffitta, libero 83 a lire 40.000.000 (terzo piano). Tel. 614.060 (To).

ZONA S. RITA (Torino) tre camere, e cucina abitabile più servizi via Pomaro 3. Rivolgarsi a: Vittorio Gargiulo, via Pomaro 3 Torino.

A PIETRA LIGURE (Sv) alloggio cinque posti letto, primo piano, ascensore, grande terrazzo con vista mare, gas di città, arredato elegantemente, servizi con doccia, 20 mt dal mare, mesi primavera estate. Tel. 89.84.28 (To).

A PIETRA LIGURE (Sv) alloggio casa nuova, cinque posti letto, secondo piano, box, giugno luglio, agosto, settembre. Tel. 606.01.49 (To).

A PIETRA LIGURE (Sv) alloggio vicino al mare, camera, tinello, servizi, marzo a settembre. Tel. 790.95.10 ore serali (To).

A PIETRA LIGURE (Sv) alloggio con giardino proprio, due tre posti letto vicino al mare, marzo e successi. Tel. 696.63.50 (To).

A RAPALLO (Ge) alloggio mensilmente in complesso moderno, alloggio arredato quattro posti letto, posto macchina. Tel. 35.45.48 (To).

A SALICE D'ULZIO (To) alloggio bilocale, quattro posti letto in residence, mesi invernali. Tel. 610.650 (To).

A SANREMO (Imperia) alloggio quattro-cinque posti letto, soleggiato, vicino a vista mare, giardino privato, tutti i confort, soleggiato. Tel. 619.34.67 (To).

A S. STEFANO AL MARE (Sanremo) alloggio minialloggio tre posti letto, in recente palazzina a due piani, con vista mare, ampio balcone, giardino, volendo box. Tel. 656.27.97 dopo cena (To).

A S. STEFANO AL MARE (Imperia) alloggio ampio alloggio camera, soggiorno, cucinino, servizi, terrazzo, ammobiliato, tutti i confort, posto macchina coperto, a 250 mt dal mare, posizione soleggiata e aperta. Prezzo modici. Tel. 696.32.69 (To).

A SCALEA MARINA (Cosenza) in residence bivio, cinque letti, giugno, luglio, agosto, settembre. Prezzo da concordare. Tel. 0823-468.640, Casagiovè (Ce).

A SESTRI LEVANTE (Genova) alloggio mensilmente alloggio arredato, quattro camere, cucina, servizi, ampi terrazzi, posto auto, otto posti letto, spese escluse. Tel. 0185-479.654 tutti i giorni.

A CARIGNANO (Torino) box int. 8,50 x 3,50, adatto anche come deposito carrelli tenda. Tel. 309.10.46 (To).

A CRESCENTINO (Vc) alloggio nuova costruzione, due camere, tinello, servizi. Tel. 21.76.33 (To).

A CRESCENTINO (Vc) alloggio tre camere, cucina, nuovissimo. L'unico canone. Tel. 91.51.295, Brusasco (To).

A DIAMANTE (Calabria - Costa Tirrenica) bifamiliare nuovissimi ben arredati, 50 mt dal mare, grande terrazza, mesi aprile-maggio, giugno-luglio, settembre. Tel. 501.678 (To).

A DIANO MARINA (Imperia) alloggio vicino al mare, quattro posti letto, da marzo in poi, escluso agosto e a Genova (Torino) alloggio stagione estiva alloggio camera, tinello, cucinino, bagno. Tel. 937.83.06, Genova (To).

A FINALMARINA LIGURE (Sv) alloggio minialloggio tre posti letto, da marzo a giugno. Tel. 74.90.443 (To).

A GIUVENO (To) strada per Coazze alloggio camera, tinello, servizi in villetta con o senza mobili. Tel. 93.77.606 (To).

A LAIGUEGLIA (Sv) alloggio appartamento ammobiliato, quattro posti letto, pre-collina, vicino al mare, ampia vista sul golfo, febbraio e successi. Tel. 97.12.500, Camagnola (To).

A LOANO (Sv) alloggio, quarto piano, ascensore, tempo centrale, tre-quattro posti letto a lire 240 mila mensili, marzo, aprile, maggio. Tel. 530.017, ore 20 (To).

A LOANO - BORGHETTO (Sv) alloggio camera, tinello, servizi, vicino al mare, da febbraio a settembre. Tel. 37.92.32 ore serali (To).

A LOANO - BORGHETTO S. Stefano (Sv) alloggio arredato 5° piano, ascensore 50 mt dal mare, cinque posti letto, molto soleggiato, da aprile in poi. Tel. 29.91.67 (To).

A LOANO (Sv) alloggio appartamento soleggiato 950 mt dal mare, cinque posti letto, mesi aprile, maggio, giugno, oppure per 11 mesi, escluso agosto. Tel. 650.49.43 (To).

A LOANO (Sv) alloggio ammobiliato, confortevole, quattro posti letto, maggio e settembre. Tel. 324.874 (To).

A LOANO (Sv) alloggio camera, tinello, cucinino, bagno, entrata, giardino, garage, tre-quattro posti letto (300 mt dal mare). Tel. 236.750 (To).

A MARINA di Donoratico (Livorno), alloggio appartamento nuovo, con giardino, cinque posti letto, mensilmente da aprile a settembre. Tel. 327.286 (To).

A MOLIFETTA (Bari) alloggio due camere, servizi, ammobiliato. Tel. 83.19.77 (To).

A PIETRA LIGURE (Sv) alloggio cinque posti letto, primo piano, ascensore, grande terrazzo con vista mare, gas di città, arredato elegantemente, servizi con doccia, 20 mt dal mare, mesi primavera estate. Tel. 89.84.28 (To).

A PIETRA LIGURE (Sv) alloggio casa nuova, cinque posti letto, secondo piano, box, giugno luglio, agosto, settembre. Tel. 606.01.49 (To).

A PIETRA LIGURE (Sv) alloggio vicino al mare, camera, tinello, servizi, marzo a settembre. Tel. 790.95.10 ore serali (To).

A PIETRA LIGURE (Sv) alloggio con giardino proprio, due tre posti letto vicino al mare, marzo e successi. Tel. 696.63.50 (To).

A RAPALLO (Ge) alloggio mensilmente in complesso moderno, alloggio arredato quattro posti letto, posto macchina. Tel. 35.45.48 (To).

A SALICE D'ULZIO (To) alloggio bilocale, quattro posti letto in residence, mesi invernali. Tel. 610.650 (To).

A SANREMO (Imperia) alloggio quattro-cinque posti letto, soleggiato, vicino a vista mare, giardino privato, tutti i confort, soleggiato. Tel. 619.34.67 (To).

A S. STEFANO AL MARE (Sanremo) alloggio minialloggio tre posti letto, in recente palazzina a due piani, con vista mare, ampio balcone, giardino, volendo box. Tel. 656.27.97 dopo cena (To).

A S. STEFANO AL MARE (Imperia) alloggio ampio alloggio camera, soggiorno, cucinino, servizi, terrazzo, ammobiliato, tutti i confort, posto macchina coperto, a 250 mt dal mare, posizione soleggiata e aperta. Prezzo modici. Tel. 696.32.69 (To).

A SCALEA MARINA (Cosenza) in residence bivio, cinque letti, giugno, luglio, agosto, settembre. Prezzo da concordare. Tel. 0823-468.640, Casagiovè (Ce).

A SESTRI LEVANTE (Genova) alloggio mensilmente alloggio arredato, quattro camere, cucina, servizi, ampi terrazzi, posto auto, otto posti letto, spese escluse. Tel. 0185-479.654 tutti i giorni.

A SAUZE D'OULX (To) alloggio alloggio rimesso a nuovo 4-5 posti letto in palazzina Miramonte adiacente skiff Sportina e Clones. Tel. 965.24.19 (To).

AD ANDORA MARINA (Sv) alloggio nuovo, due camere, cucina e servizi, sei posti letto con garage, mensilmente. Tel. 800.11.33 (To).

AD ANDORA MARINA (Sv) alloggio vicino al mare, per vacanze 5-6 posti letto da marzo. Tel. 696.43.01 (To).

AD ALASSIO (Sv) alloggio alloggio tutte le comodità, luglio e agosto. Tel. 285.643 (To).

AD ANDORA MARINA (Sv) alloggio 4-5 posti letto, primo piano, ascensore, riscaldamento centralizzato, comodo negozi, vicino al mare. Tel. 800.26.41 (To).

AD ANDORA MARINA (Sv) alloggio nuovo, sei posti letto, due camere, cucina, servizi, mensili. Tel. 800.11.33 (To).

IN CALABRIA, sul mar Tirreno alloggio nuovo, da giugno a settembre, vicino al mare. Tel. 606.56.07 (To).

IN MONTAGNA alloggio alloggio arredato, 850 mt da Torino, due camere, servizi, tutti i confort, mensilmente e vendo casa bifamiliare a Villadeati, 48 km da Torino, otto stanze arredate a lire 54 milioni dilazionabili. Tel. 324.586 (To).

BOX, in via Ventimiglia (Torino). Tel. 73.90.624 (To).

MINIALLOGGIO ben arredato, zona piazze Bengasi, alloggio a studenti o impiegati, residenti fuori Torino. Tel. 606.43.29 (To).

NELL'ENTROTERRA ligure (a 10 km da Allassio) alloggio appartamento cinque posti letto. Tel. 304.646 (To).

ZONA BERTOLA (Torino) alloggio alloggio camera, tinello, cucinino, servizi, primo piano, volendo grande box o magazzino. Tel. 203.090 ore serali (To).

Acquisto alloggi e case
ALLOGGIO mono-blocco acquistarsi vicino al mare, zona Certale o dintorni, riscaldamento autonomo. Tel. 618.269 (To).

ALLOGGIO acquistarsi in zona Barca, Bertola, S. Mauro, composto da camera, tinello, cucinino, più servizi (pagamento in contanti). Tel. 24.12.21 (To).

ALLOGGIO acquistarsi in Torino, libero o occupato camera, tinello, cucinino, ingresso, pagamento in contanti. Tel. 69.66.328 (To).

ALLOGGIO anche occupato, tre camere, cucinino, servizi, possibiltà in stabile signorile acquistarsi. Tel. 677.636 (To).

ALLOGGETTO attico o mansardato acquistarsi sulla Riviera Ligure alla Spezia e Ventimiglia. Tel. 38.32.00 (To).

ACQUISTARE da privato, libero, 1 o 2 camere tinello cucinino bagno, no piano rialzato, zona S. Rita, S. Paolo, Francia, Italia 61, Nizza. Tel. 672.205

MONOLOCALE o mansarda con servizi, recente costruzione box acquistarsi in Torino, vicinanze impianti sci in alta posizione soleggiata. Tel. 220.12.63 (To).

RUSTICO indipendente a 30-40 km da Torino, acquistarsi. Tel. 302.536 (To).

Cerco collaboratori
CONIUGI cercano per bambino pochi mesi signora per assistenza intera giornata. Preferibilmente zona S. Salvario. Tel. 698.914 (To).

SIGNORA cerca per custodia bimba 9 mesi. Tel. 73.96.844 dopo le 18 (To).

Cambio
ALLOGGIO due camere, cucina, cantina e garage, costruzione 1977 con villetta o casetta anche da ristrutturare, eventuale differenza in contanti. Tel. 930.001 Avigliana (To).

ALLOGGIO l'acq. 5 vani a Volvera (To) con uno a Torino. Tel. 965.0261.

FRANCOSOLLI mondiali, secondo preferenze 100x100. Rivolgarsi a: Patrizia Gennarelli, via Esino 17, 60020 Torrette di Ancona (An).

GIOCO del croquet con microscopio (dori Fiat 1982). Tel. 307.040 ore pasti (To).



Vendo terreni

A BENNE di Cono (Torino) terreno fruttifero su strada comunale, recintato, due garage, due pozzi per l'acqua, luce, prezzo lire 23.000.000. Tel. 920.45.46 Cirié (To).

AD ALMESE (Torino) zona centro terreno mq 1500 inserito nel P.P.A., fabbricabile, subito rapporto 1/1. Tel. 90.59.422 Trana (To).

IN PROVINCIA di Asti 22.000 mq di terreno agricolo, collinare, incolto, prezzo complessivo. Prezzo lire 11.000.000. Tel. 845.406 (To).

ZONA D'ALBA vigna mq 6000, barbara e nettola D.O.C., vero affare a lire 14.000.000. Tel. 901.16.26 Rivata (To).

VENDESI TERRENO costruibile in Chiomonte mq 2500. Per informazioni telefonare ore 21-21.30 al n. 392.510.

Cerco
TERRENO uso orto 500-1500 mq in Fiemme (Sutrigliera Alta Torino) pagamento in contanti. Tel. 90.12.430 Sutrigliera Alta (To).

TERRENO agricolo 2000-7000 mq, incolto o abbandonato, prezzo economico, max 40 km da Torino o dintorni Torino Sud, Giaveno, Pinerolo, Santena. Tel. 345.367 (To).

Cedo
DROGHERIA market zona Madonna di Campagna: 130, 1-10V, 10 milioni in contanti, 10 in due anni, trattabile. Tel. 73.90.475 ore pasti (To).

CEDESI LICENZA autoleggio da rimessa in Torino con autovetture complete attività. Tel. 399.840 (To).

QUOTA in cooperativa edilizia cedersi terreno già abitato in zona Venaria-Torino, fronte Città Mercato, prossima fabbricazione. Tel. 85.70.91 ore pasti serali (To).

Cerco
BUONA SISTEMAZIONE per cane giovane, tipo segugio. Tel. 965.1227 Vinveto (To).

BUSTE anche comunissime o di recupero purché prezzo conveniente, anche non conformi dimensioni bustamento. Tel. 793.903 (To).

DISCHI 78 giri. Tel. 300.540 (To).

CYCLETTE anche usate. Tel. 306.661 (To).

CYCLETTE in buono stato. Tel. 309.1063 (To).

GIOCO di costruzioni «Meccano» in buone condizioni. Tel. 390.364 (To).

LIBRI scolastici per qualsiasi indirizzo di scuola media superiore valutandoli fino al 50 per cento, se in ottime condizioni e vocabolari. Ritiro a domicilio. Tel. 799.110 ore pasti (To).

LICENZA ambulante da florino in genere oppure acquistarsi, Torino o dintorni. Tel. 379.642 (To).

MACCHINE fotografiche antiche e moderne, macchina da scrivere Lexicon 80 dell'Olivetti, bici da passeggio, anche Grziella. Tel. 307.401 ore pasti (To).

MONETA, cartamoneta, medaglie, decorazioni, orologi da tasca antichi, cartoline e altri oggetti antichi e mitici. Tel. 341.412 ore pasti (To).

NEGOZIO alimentari o latteria in Orbassano. Tel. 985.7333 (To).

MOTOCULTIVATORE in ottimo stato, minima spesa. Tel. 906.7057 Piosasco (To).

PIALLA a banco da legname in buon ordine. Tel. 911.506 dopo le 19,30 Chivasso (To).

PIANOFORTE verticale usato. Tel. 703.482 (To).

RADIO TANGA Voxon a modulazione di frequenza vecchio tipo di colore verde con relativo portaradio da tavolo a corrente 220 V. Tel. 953.4084 (To).

Continua a pag. 14



Offro alloggio

A BOBBIO PELLICE (To) alloggio 2° piano, casa nuova, libero subito, ammobiliato, affitto per un anno o a stagione. Tel. 606.01.49 (To).

A BORGHETTO S. Spirito (Sv) vicino al mare, marzo e successi, lire 120 mila mensili. Tel. 325.861 (To).

A BORGHETTO S. Spirito (Sv) alloggio alloggio ammobiliato, quattro posti letto, per i mesi da aprile a giugno, agosto e settembre. Tel. 873.168 (To).

Come morì
Marilyn?

NEW YORK — Il procuratore distrettuale di Los Angeles, dopo un riesame dell'incartamento relativo alla morte di Marilyn Monroe, è arrivato alla conclusione che la morte della celebre attrice fu dovuta a un suicidio o all'ingestione accidentale di una overdose di barbiturici. («La Stampa»).

«Matrimonio
economico
offresi»

GINEVRA — Singolare iniziativa dell'ufficio turistico svizzero di Lucerna che propone matrimoni economici ai giapponesi in chiesette d'alta montagna per circa mezzo milione di lire.

L'iniziativa sta avendo un grosso successo tra i giovani del Sol Levante e non solo per la suggestione della novità: un matrimonio secondo l'uso tradizionale in Giappone viene a costare sui 30 milioni. («Il Lavoro Nuovo»).

Casalinga
mestiere
pericoloso

ROMA — Fare la casalinga è il mestiere più pericoloso: gli infortuni mortali a domicilio sono, ogni anno, circa 4.000. Una cifra nettamente superiore ai decessi per infortuni sul lavoro che annualmente raggiungono una media di 1.700. (Agenzia Ansa)

Telefono
amico
per bambini

BRUXELLES — Possono essere disperati per un cattivo voto a scuola, affranti per la lite con l'amichetto del cuore, oppure più semplicemente soli. Per questi e molti altri grandi e piccoli problemi, i bambini di Grand (Belgio) da qualche mese hanno a disposizione un amico che li ascolta con pazienza e senza pregiudizi, con affetto ma anche con allegria: il «Kindertelefoon», cioè il telefono amico per bambini. («Il Corriere della Sera»)

musica

L'Espresso

Il robot concertista

Nella quiete degli Air Studios di Oxford Street, a Londra, dove trascorre almeno 12 delle 24 ore quotidiane, Paul McCartney, l'ultimo dei Beatles, non è impegnato soltanto a dare gli estremi ritocchi al suo nuovo allepi, disponibile sui mercati di tutto il mondo a partire dal prossimo aprile. Sta saggiando, anche, il grado di affidabilità e di versatilità di un nuovo «mostro» della tecnica, che, se tutto andrà nel migliore dei modi — e le prove sembrano confermarlo — promette di rivoluzionare lo sterminato universo dell'alta fedeltà.

Di che si tratta? All'apparenza, di un piccolo robot: una sorta di «testa» dalle sembianze quasi umane — ma l'aspetto estetico non è stato ancora definito nei particolari — capace di riprodurre alla perfezione (o quasi) i processi auditivi propri dell'orecchio dell'uomo. A tutt'oggi ne esistono due esemplari: uno è quello in possesso di McCartney; l'altro si trova a Modena nelle mani di Umberto Maggi, il bassista dei Nomadi che ormai da alcuni anni intercala l'attività concertistica con quella di ricercatore del suono.

L'invenzione si deve infatti a un'équipe di lavoro composta da tre italiani e da un italo-argentino: Umberto e Maurizio Maggi, Luciano Stella e Hugo Zuccarelli. Quest'ultimo — eminenza

griglia del quartetto — da quindici anni almeno si occupa di «suono tridimensionale». «Quando si assiste a un concerto», spiega, «si avverte distintamente il luogo di provenienza dei vari suoni: è normale, per esempio, che il coro arrivi dall'alto, il pieno orchestrale da un po' più in basso, e il brusio del pubblico da dietro. Ma tutto questo, finora, non era riproducibile su disco, perché una caratteristica (negativa) del suono stereofonico è di essere piatto, frontale». Con il robot di sua invenzione — che Zuccarelli ha chiamato, un po' pomposamente, «codificatore cerebrale», perché riproduce, in codice, i meccanismi del cervello umano — tutto questo non succede più.

Compito del «codificatore cerebrale» è infatti captare con precisione sconosciuta ai microfoni tradizionali la diversa dislocazione delle varie fonti sonore, e di riportarla esattamente su disco. In fase di ascolto — un ascolto che gli inventori hanno deciso di chiamare «olofonico», nel senso di intero, totale — questa complessità spaziale viene restituita alle orecchie del fruitore, proprio come se fosse presente di persona al concerto.

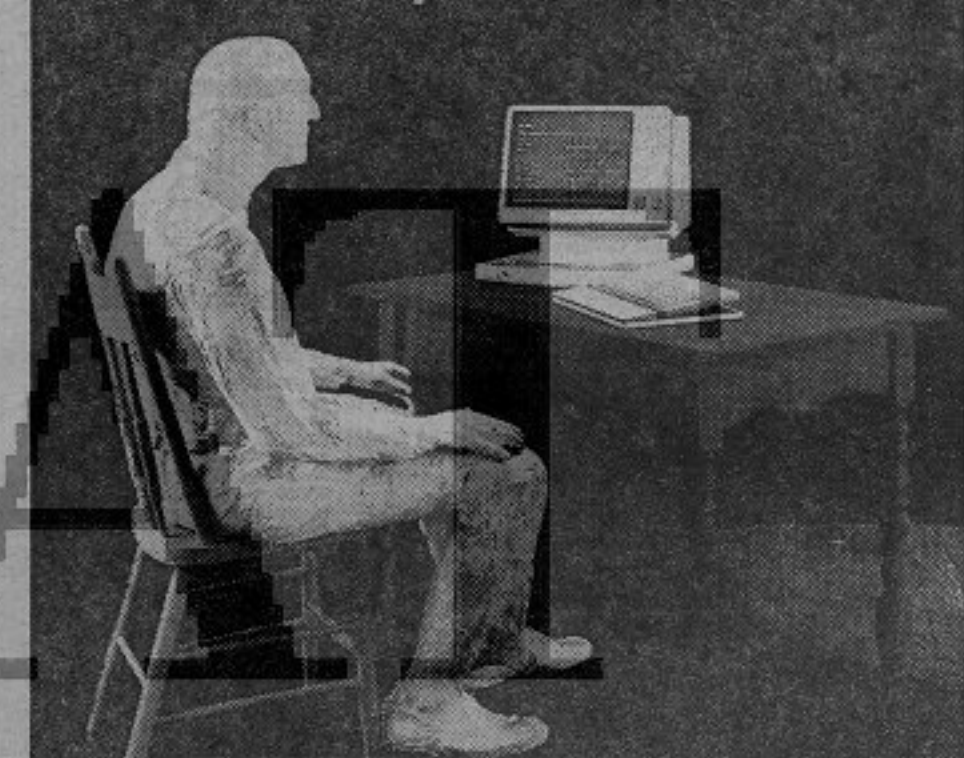
Particolare interessante: per ascoltare «olofonicamente» un disco, o un nastro, non è necessario apportare alcuna variazione all'impianto stereofonico.

personaggi

TIME

Ecco il protagonista del 1982

The Computer Moves In



A ogni inizio d'anno l'autorevole settimanale americano «Time» — uno dei periodici maggiormente diffusi nel mondo — dedica la copertina del primo numero di gennaio al personaggio che più ha influito sulla vita di tutti nell'anno precedente. Ogni volta il personaggio può essere un uomo o un gruppo di uomini (il soldato americano, i patrioti ungheresi, alcuni presidenti degli Stati Uniti, i giovani). Quest'anno, per la prima volta, sulla copertina di «Time» è comparsa una macchina: il computer. Miniaturizzato, grazie ai progressi dell'elettronica, fino a raggiungere modelli per uso personale non più grandi di un apparecchio radio, il calcolatore è ormai diventato uno strumento indispensabile per tutte le attività dell'uomo: il vero protagonista del 1982.

attualità

il
Mondo

scienze

Newsweek

I giornali nel caminetto

E' una macchinetta di fabbricazione danese, di sicura economicità (e questo spiega la grande diffusione in Scozia) ma che a Londra sta riguadagnando interesse come moda utile in tempi di crisi energetica.

Potrebbe chiamarsi pallottoliere (se la parola non avesse già un significato del tutto diverso) visto che serve a pressare pallottole di carta da giornale. Con due copie e mezzo di quotidiano si ottiene un mattoncino di combustibile solido, quindi le 73 mila lire del costo della macchinetta sono bene investite.

Bruciare nel caminetto accanto ai ceppi di legna o al più prosaico carbone, combustibile cartaceo, è oltre a una sottile vendetta nei confronti dei giornali, un «hob-

by» gradevole.

I mattoncini prendono fuoco abbastanza facilmente e bruciano per almeno un'ora. L'importante, ricevendo ospiti, è scegliere mattoncini derivati dal Financial Times. E questo per tre ragioni. La sua carta rosata rende più gaia la fiamma (i normali quotidiani sono troppo grigi). Gli invitati si rendono subito conto che in quella casa si legge un giornale prestigioso e che anzi lo si legge abitualmente. Infine la carta del Financial Times è di una qualità e di una grammatura superiori fornendo mattoncini ideali.

Ma la vera gioia non sta nel bruciare, ma nel preparare il combustibile. E' un'operazione complessa. Si riempie per 3/4 un bidone

d'acqua e si stendono delicatamente i fogli di giornale. La seconda fase dell'operazione sta nell'appallottolare a mano i milioni di parole e notizie da disporre poi nella macchinetta. Questo presuppone l'uso di una tuta impermeabile o almeno di un paio di stivali di gomma. Ricordarsi che le particelle di carta tendono fastidiosamente ad appiccarsi alle mani (dicono sia un effetto della verità delle notizie stampate!).

A questo punto si preme sulle due lunghe leve della pressa per togliere l'acqua dalla carta. Infine si estraggono i mattoncini che vanno posti a seccare, un processo che può durare diverse settimane. In genere quando il combustibile cartaceo è pronto si dà una festa. (1)

Imitatori in fasce

Che un bambino molto piccolo, anche di soli tre mesi, sia in grado di reagire alle espressioni del viso di un adulto e sia capace di imitare il broncio o il sorriso della madre, lo si sapeva da tempo. Ma che questo fosse possibile già nei primi giorni di vita è stato scoperto soltanto di recente.

Secondo un'indagine condotta da un gruppo di ricercatori americani del Centro Mailman per lo sviluppo del bambino dell'università di Miami e di cui da notizia il New York Times, la capacità di copiare le espressioni degli adulti esisterebbe nel neonato già nelle prime 24-48 ore di vita. A questa conclusione gli studiosi di Miami sono giunti sottoponendo al medesimo test 74 neonati.

Un ricercatore metteva un braccio dietro la schiena del

bambino e, sorreggendogli la testa con il palmo della mano, teneva il suo viso a una trentina di centimetri di distanza da quello del piccolo esaminato.

Le espressioni usate nel test erano tre: un sorriso per indicare gioia, un broncio per manifestare tristezza, bocca e occhi spalancati per manifestare sorpresa. E il test consisteva in questo. Qualcuno si metteva alle spalle del ricercatore in modo da non vedere le espressioni del suo viso, e cercava di individuare da quelle che comparivano sulla faccia del neonato.

La spiegazione che i ricercatori danno a questo fenomeno è l'incredibile capacità dei neonati di copiare le espressioni che vedono usando abilmente i loro muscoli facciali. (1)

curiosità

lo point

sport

Panorama

Attenzione: un papero!

In una foresta della Baviera, a Rosenheim, vicino al confine con l'Austria, ci sono cartelli come questo. Invitano l'automobilista a rallentare per la presenza di piccoli animali, come i paperi e gli anatroccoli, che passano da una parte all'altra del bosco attraversando all'improvviso le strade.

Ora c'è il cucciolo delle nevi

Grazie a lui le code agli skilift non sono più un problema. Si saltano. Si arriva in cima alla pista nel giro di pochi minuti e si è di nuovo pronti per la discesa. «Lui» è il Cucciolo delle nevi, un piccolo e originale mezzo cingolato portatile che funziona da impianto di risalita personale.

Ideato da Giovanni Allisio, 34 anni, progettista meccanico di una fabbrica della periferia torinese, il Cucciolo è stato presentato per la prima volta al Salone della Montagna di Torino agli inizi di ottobre.

Ma come è fatto questo miniskilift personale? E' formato da un gruppo propulsore con telaio, cingolo, motore a combustione interna, trasmissione, frizione, variatori automatici, serbatoio miscela e silenziatore, risponde Allisio. «Ha poi come accessori dei supporti da collegare agli sci e un seggiolino-manubrio».

Il suo funzionamento è molto facile. Si mette a terra, si uniscono le parti anodate agli sci, si forma un seggiolino con i bastoncini e

si avvia il motore tramite un comando a strappo. La velocità si regola a piacere, per fermarsi si aziona la leva del freno e per cambiare direzione si sposta il peso del corpo a destra o a sinistra come nella tecnica sciistica. (1)

segue da pag. 12

Cerco

TRENINI Markin con vagoni, binari, accessori, ecc. Tel. 906.4523 (To).

VECCHE medaglie militari italiane, fregi per berretti, copricapi militari del 1800, cappelli alpini, divise militari italiane, distintivi smaltati reggimentali, scudetti divisionali, cartoline militari, libri illustrati sulle uniformi dal 1800 al 1945. Tel. 692.554 dopo le 20 (To).

VECCHI giocattoli, antiche curiosità e oggetti di qualsiasi genere, periodo 1880-1950. Tel. 606.2722 (To).



Vendo estate

CARAVAN, quattro posti letto, come nuovo, usata pochissimo, a L. 4.500.000 per contanti. Tel. 859.36.79 ore pasti (To).

CARRELLO tenda Coarva, quattro posti, apertura automatica, 1.600.000. Tel. 647.17.14 ore serali (To).

GOMMONE Gamma mod. Pippo quattro posti con motore Johnson 4 CV tutto super accessoriato. Tel. 262.40.53 (To).

ROULOTTE Royalcar mt. 3,10 (3 posti più 1) frigo, veranda, doppi vetri, scuri FFSS omni stato. Tel. 729.873 (To).

ROULOTTE Dethleffss 5 mt. 3 anni, ben tenuta, accessoriata per campeggio invernale, volando con gabbietto abilitato 3x2 coibentato, letto in lamiera portante. Tel. 780.43.24 Grugliasco (To).

ROULOTTE con veranda mt. 3,50x1,90, tre posti letto più uno in buccinissima condizioni, usata solo tre stagioni, tenuta in box. L. 3.000.000. Tel. 614.060 (To).

ROULOTTE Laverda Ascot 4,35 con cinque posti fissi, accessoriatissima con gabbietto mt. 4x2. Tel. 309.54.01 (To).

ROULOTTE Nardi «Sabrina 3» posti 4+2 con preriscaldamento, 4x2 super accessoriata. Tel. 768.531 ore serali (To).

ROULOTTE Darea 3+1, con vetri doppi, ottime condizioni, gabbietto portinale, internamente 2,50x1,50, accessoriata (antenna TV, stufa a cherosene, frigorifero, no servizi) situata nel campeggio Chaberton di Cesana (Alta Val di Susa) a L. 4.000.000. Tel. 389.632 ore serali (To).

Animali

VENDO

CUCCIOLI di Cavin piemontesi, figli di grandi cacciatori, vicini di cuope. Tel. 918.13.08 S. Sebastiano Po (To).

REGALO

TRE MICINI scortini educati e affettuosi a persone amanti animali e desiderose compagnia. Tel. 37.97.62 (To).



Vendo mobili elettrodomestici

ARMADIONE quattro porte più quattro, mobile, entrata, lungo 2,30, occasione. Tel. 486.312 (To).

ARMADIO a tre luci, noce, verniciato a mogano, sculturato a mano, antico, in buone condizioni, lire 100 mila. Telefonare 701.629 (To).

ARREDAMENTO da salotto composto da mobili componibili, tavolino, candelino, portabottiglie con o senza divano e due poltrone. Tel. 703.801 (To).

CAMERA LETTO MATRIMONIALE Chippendale (2 comodini, comod con specchio, armadio 5 porte con specchio) lire 500.000 trattabili disponibile subito. Tel. ore ufficio 636.036 oppure 635.937 (To).

CAMERA matrimoniale, macchina da cucire e macchina per impastare, lampadario, stufa a metano. Tel. 202.302 (To).

CAMERA matrimoniale, come nuova, stile moderno, composta da cassettiera ribaltina, angolare, due comodini, letto con due cassetiere sulla testiera, cappeliera e armadio quattro stagioni a lire 1 milione 600 mila. Rivolgerti a: Remigio Abate, via Borgomano 28 - 10145 Torino.

CAMERETTA per bimbo come nuova, color frassino con armadio, cassetiera e lettino. Tel. 915.1232 ore pasti - Cavignolo (To).

CAMERETTA bimbo laccata, composta da lettino con materasso e copripetto, armadio, mobiletto, carrozzina Peg bianca, giocattoli van. Tel. 705.655 (To).

CAMERA da pranzo in noce, con intarsi in radica di olmo intorno mogano, tutto verniciato a stoppino, quattro sedie, buffet, tavolo e camera da letto barocco, veneziano, composta da letto a due piazze, guardaroba quattro stagioni, due comodini, due poltroncine, piccola libreria. Tel. 636.036 oppure 635.937.

CAMERA da letto matrimoniale in noce stile barocco piemontese, completa, ottimo stato, lire 3 milioni trattabili. Tel. 764.504 ore pasti (To).

CAMERA da letto in radica di noce lucida, cucina a gas, quattro fuochi, una piastra frigorifero, tutto in ottimo stato. Tel. 954.0670, Roata (To).

CUCINA con quattro fuochi a gas città con forno elettrico, lettino a castello, per uso campeggio lire 80 mila tutto compreso. Tel. 906.7542 ore pasti.

CUCINA componibile in legno, tinta noce, completa di sottolavelli, frigo 140 lt., cucina, cappa, scolapiatti e pensili a lire 800 mila. Tel. 906.7429, Piossasco (To).

CUCINA A GAS quattro fuochi con forno a gas, marca Triplex, a lire 70 mila trattabili. Tel. 263.377 (To).

DIVANO due poltrone, anche separatamente a lire 100 mila. Tel. 606.1101 (To).

DUE LETTINI in legno chiaro, con cassetiere come nuove, per gemelli. Tel. 672.915 (To).

DUE LAVABOQUETTE a secco come nuovo, metà prezzo attuale. Tel. 447.1069 (To).

DUE RETI nuove (mai usate) 80x190, pieghevoli, rigide a lire 70 mila. Tel. 674.844 (To).

FORNELLO elettrico di marca come nuovo, quattro piastre, forno e sottolento a lire 100 mila. Tel. 872.232 ore serali (To).

FRIGO con congelatore Rex H. 250, camera letto matrimoniale, sei porte, scura lucida, due materassi lana, una piazzola. Tel. 960.7510 (To).

FRIGORIFERO Fiat H. 175 ottimo stato. Tel. 960.6416, Cavignolo (To).

FRIGORIFERO portatile, bob 15 lt. per campeggio, 220 volt, a lire 60 mila. Tel. 482.687 (To).

LAMPADARIO a lacrime per sala da pranzo e letto nascosto da finca cassetiera completa di materassi. Tel. 262.789 (To).

LAVABINO bianco, cm 100x45, cappa cm 90 a lire 25 mila, due porte interne a lire 50 mila. Telefonare 800.6431, Settimo Torinese (To).

LAVASTOVIGLIE Candy seminuovo a lire 120.000. Tel. 901.3307 dopo le 18. Rivolta (To).

LAVATRICE Zoppis in buono stato. Tel. 901.3011 (To).

LETTINO con materasso, cassetto e sporte regolabili, carrozzina in velluto, taglieri, sedile Chio, tutto come nuovo e portoncino per ingresso, completo di serratura H. Tel. 605.3631 (To).

LETTINO in legno e carrozzina seminuovo. Tel. 384.080 (To).

LETTINO per bambino (fino a 8 anni) di ottone laccato oro zecchino, ottime condizioni. Telefono 812.246 (To).

LETTINO laccato bianco e marrone con cassetto e materasso, ottime condizioni. Tel. 302.917 ore serali (To).

LETTINO bimbo in legno con cassetto, trasformabile in box e divano, prezzo conveniente. Tel. 696.1201 (To).

LETTINO CANGURO a lire 60 mila, letto 230 lt. 70 mila, tv bianco e nero 24 pollici lire 100 mila, brandina pieghevole con materasso di crine a lire 15 mila. Tel. 730.608 (To).

LETTINO antico e letto matrimoniale di una piazza e mezza, pura noce, scolpito a mano, quattro colonne. Tel. 612.246 (To).

LETTINO matrimoniale, due tavolini, comodino in palissandro, stile impero. Tel. 883.117 ore 20.30-21.30 (To).

MOBILE in noce, seminuovo. Tel. 785.621 (To).

MOBILI sala completa di buffet, specchi, tavolo, sedie, comodini con vetri bombati ottimo stato. Tel. 606.9113.

SALA DA PRANZO composta da buffet, sei sedie, tavolo ovale. Tel. 309.6029 (To).

SALOTTO stile barocco, color azzurro, sei pezzi. Prezzo lire 400 mila. Telefonare 021.900.990 ore serali, Lusima S. Giovanni (To).

SALOTTO completo come nuovo, stile classico di velluto con rifinitura in noce a lire 400 mila trattabili. Tel. 626.127 (To).

SCRIVANIA ampia, sei cassetti e con ampio vetro, piedi di ferro, prezzo trattabile. Tel. 638.452 (To).

SOFFA LETTO gemelli, epoca impero, completo di materassi e fodere. Tel. 883.117 dalle 20 alle 21.30 (To).

SOGGIORNO moderno, componibile, tre ante, tavolo rotondo, quattro sedie. Tel. 953.0842, Rivoli (To).

SOGGIORNO, buffet, contro buffet, tavolo rettangolare, sei sedie, vera occasione. Tel. 307.950 (To).

SOGGIORNO componibile, quattro elementi alti 214 cm, tavolo rotondo allungabile, quattro sedie, tutto in ottimo stato, salotto con divano letto e due poltrone. Tel. 761.552 (To).

STUFA a gas metano, usata un anno a lire 150 mila. Telefonare 287.672 ore serali (To).

STUFA e cucina con forno a cherosene, comprese di tubi, tutto in ottimo stato. Tel. 983.3785 Caluso (To).

TAVOLINO da salotto cm 100x55x33 di altezza con testate ragliate in mogano, piano superiore in cristallo e piano inferiore in alluminio e entrato con mobile due cassetti e due ante, laccato color noce e bianco, specchio con cornice bianca, attaccapanni, come nuova. Tel. 959.3037 (To).

TAVOLO e sedie in formica, tre armadietti, pensili con cappa, lavastoviglie Aeg, fornello Rex 9, quattro fuochi, frigorifero, mobiletto bianco per cucina. Tel. 631.691 (To).

TAVOLO rettangolare con quattro sedie a lire 100 mila, termoisolante elettrico, 14 elementi, nuovo a lire 50 mila. Telefonare 998.9493 Leini (To).

TAVOLO rettangolare rivestito di formica verde color bianco più quattro sedie robustissime stesso colore a lire 70 mila trattabili. Telefonare 250.729 (To).

TERMOISOFONE elettrico, in buono stato, a lire 50 mila. Telefonare 482.304 (To).

TINELLO in frassino (sei sedie) molto comodo televisione in cristallo. Prezzo lire 270 mila. Tel. 969.9829 Cavignolo (To).

TELEVISORE Philco bianco e nero, ottimo stato, 24 pollici, prezzo da concordare. Tel. 309.8730 (To).

VASCA DA BAGNO di zinco porcellanato come nuova a lire 40 mila. Rivolgerti a: Giovanni Quagliotti, Iniz. Feriagatta, Cumiana (To).

Cerco mobili elettrodomestici

MOBILE per salotto classico seminuovo e salotto in buono stato in pelle e due lampadari, uno con base e uno per il salotto. Tel. 906.7720 (To).



Vendo

ABITO DA SPOSA con acconciatura e guanti bianchi, taglia 42-44, prezzo lire 35.000. Tel. 977.17.65 (Carnaghiola (To)).

ALTERNATORE di corrente, sciolto, come nuovo, V 120, kw 1,5 a lire 30.000. Tel. 973.92.09 Vire Piemonte (To) ore pasti.

ANNATE 1887 - 1888 Gazzetta Piemontese, rilegata e carico intenditore per valutazione carte d'incisione eserciti battaglia indipendenza (d'epoca). Tel. 26.57.12 (To).

APPARECCHIO fotografico Olympus OM 1 reflex come nuovo, obiettivo 50 mm. Tel. 62.52.43 (To).

APPARECCHIO di aeroterapia come nuovo, marca Zeux, 220 w a lire 35.000 trattabili. Tel. 26.30.86 ore pasti.

APPARECCHIO fotografico a sviluppo istantaneo in bianco e nero, tipo Polaroid con flash nuovo, a lire 30.000 trattabili. Tel. 250.729 (To).

ATTREZZATURA per sviluppo dispositive, tank, bottiglie plastica, termobarbi, pinze. Tel. 61.52.970 (To).

AUTOMODELLO RC Tamia elettrico 702 BM F 2 con radio Arrow SR a 2 canali, motore 540 Tamia, e altri accessori. Tel. 93.11.362 Bultighera Alta.

BAGALIERA per Fiat 500 C, cerchioni per gomma, manichino per sarto taglia 44/46, serratura CR seminuovo con due mandrie a cilindro destra, buona quantità di attaccapanni in legno e plastica. Tel. 671.508 (To).

BICICLETTA pieghevole per adulti a lire 25.000, e catena da neve per Fiat 500, mai usate a lire 15.000. Tel. 348.76.84 (To).

BICICLETTA pieghevole bimbo/a dai 4 a 10 anni, color verde a lire 35.000 non trattabili. Tel. 611.630 (To).

BICICLETTA da cross con cambio, marca Romero usata pochi mesi, a lire 85.000. Tel. 73.12.86 (To).

BICICLETTA nuda diametro 60, manubrio corsa, per ragazzo, 8-13 anni, occasione lire 45.000. Tel. 901.21.32 ore pasti (To).

BICICLETTA da cross «Bianchi» telaio n. 57, usata pochissimo a lire 320.000. Tel. 622.964 (To).

BICICLETTA da bambino 5-8 anni n. 14 marca Benotto con rotelle a lire 50.000, regalo bob bambino. Tel. 205.05.18 (To).

BOB con freno (2 posti) a lire 15.000, come nuovo, 500000 sci Nordica a lire 10.000, come nuovi ma. 35-36. Tel. 309.23.37 (To).

BOILER 80 Ramal con garanzia a lire 50.000, ingresso in ferro battuto brunito a lire 200.000, cucina quattro fuochi 20x20 a gas, lire 50.000, come nuova. Tel. 896.76.10 (To).

BORSA per attrezzatura fotografica finta pelle, marrone, rigida, dimensioni 350x250x280 mm lire 35.000. Tel. 503.569 (To).

BOTTI, lire, fusti di legno, castagno, peraffinati e di rovere di Slavonia adatti per fermentazione, deposito, trasporto, irrobacchiamento, vini comuni, pregiati, mosti, grappe, disillati, aceto, brandy, svariate capacità, pronti all'uso. Tel. 606.67.69 (To).

BOTTIGLIE da vino a lire 150, caduna. Tel. 749.65.53 (To).

BOX bimbo in buone condizioni. Tel. 320.724 (To).

BOX bimbo con anelli seminuovo, occasione L. 20.000. Tel. 949.3217 ore pasti (To).

BRANDA con materasso bistagionale come nuovo a lire 45.000. Tel. 34.97.254 Baisio (To).

BRUCIATORE a gasolio «Sola» seminuovo, vera occasione a lire 50.000 non trattabili. Tel. 84.29.58 (To).

CALCOLATORE Texas Instruments TI 58, 60 memoria 240 passi di programma a lire 80.000. Tel. 34.88.764 (To).

CALDAIA a metano, 90.000 calorie, marca F.E.R. a produzione acqua calda, affare. Tel. 965.34.08 (To), ore pasti.

CALDAIA gasolio e a legna completa di bruciatore e parte elettrica (40.000 calorie), dichiarata solo 30.000 calorie. Tel. 72.88.55 (To).

CALDAIA gasolio da bruciatore a gasolio, 29.000 calorie. Tel. 965.21.95 (To).

CALDAIA gasolio da 40.000 calorie con senza bruciatore, 5 anni di funzionamento, vera occasione. Tel. 64.20.65 Moncalieri (To).

CAPPOTTO uomo in pura lana, grigio, taglia 48, lire 80.000, regalo abito uomo doppio petto gessato, grigio scuro, taglia 48. Tel. 26.52.43 dopo le 18 (To).

CAPPOTTO loden blu, taglia 48, a lire 20.000 e giaccone di montone taglia 50-52 a lire 50.000. Tel. 364.548 (To).

CAPPOTTO double face nuovo, giaccone interno pelliccia, giubbotto taglia 56. Tel. 640.76.13 dopo le 18 (To).

CAPPOTTO bimbo anni 4/5, pura lana blu, ottimo stato. Tel. 675.854 (To).

CARROZZINA completa di passeggino in velluto marrone, come nuova a lire 120.000 e seggiolone a lire 30.000. Tel. 695.644 ore pasti (To).

CARROZZINA Edobra in velluto marrone, port-entanti in vimini come nuovi, lire 70.000, macchina elettrica a batteria, ricaricabile a lire 20.000. Tel. 34.25.23 (To).

CARROZZINA nuova blu, fantasia a lire 50.000. Tel. 88.79.02 (To).

CATENE per neve per Mini Minor (vecchio tipo) a poco prezzo, inoltre volanti in legno già predisposti, come nuovo. Tel. 822.50.48 S. Mauro (To).

CHIODATI Michelin 145x13 (Golf, Ritmo, ecc.) al miglior offerente. Tel. 83.53.24 dopo le 20 (To).

CINQUE PORTE interne in blocco, laccate in bianco, complete di maniglie e vetro a lire 25.000, cad. Tel. 621.331 ore pasti (To).

CINQUE gomme per Fiat 126 oppure per Fiat 500, quattro gomme seminuove, con pochi chilometri, gomma nuova a lire 130.000. Tel. 59.13.35 (To).

COLLANA libri del «Touring Club» «Capire l'Italia», ancora imbalsati, prezzo interruzzato. Tel. 0141 21.71.33 Asti.

COLLEZIONI complete francobolli, Regno, Repubblica Italiana, Nazione Unite, Giro Europa, Svizzera nuovi e collezione Repubblica Italiana usata. Tel. 44.14.09 (To).

COLLEZIONE di «Tutto moto» (12 fascicoli) anno 80, e collezione di «Gente Motore» (12 fascicoli) sparsi. Tel. 41.15.365 (To).

CORSO completo di esperto fotografo per corrispondenza e prezzo interruzzato. Tel. 22.01.291 chiedere di Michele (To).

COSTUME Matina per bambino 8-9 anni messo una sola volta. Tel. 619.34.67 (To).

DUE ABITI di Carnevale femminile, taglia 42-44, usati una sola volta. Prezzo interruzzato. Tel. 73.97.859 (To).

DUE COPERTONI nuovi, per Fiat 1100 R, Firestone Brena Cavalino, 5.1 Radial 155 SR 13. Tel. 58.85.21 ore pasti (To).

DIPINTI a olio e miniature. Tel. 980.39.90 Sciove (To).

DISEGNI corso biennale maestria d'artista. Selezione numeri dal febbraio 1959 al febbraio 1961; Mendiano 12 n. 1, 3, 9, 11, 21, 23 del 1964; n. 1, 11, 15 del 1965; febbraio 1970; n. 2 del 1969; Epoca 1103, 1105, 1109. Tel. 0173 36.34.85 Alba (Cuneo).

DUE MACCHINE da cucire, marca Pfaff, Necchi e stufa a gas metano, portatile. Tel. 411.30.35 Grugliasco (To).

DUE RUOTE complete per vettura Prinz 4 antiveh 140 S.R. 12. Tel. 0121 25.24.1 Pinerolo (To).

DUE PNEUMATICI rinnovati da neve M5 155 - 13 Fiat 124, come nuovi. Tel. 619.02.67 ore pasti (To).

ENCICLOPEDIA Milenote De Agostini, 10 volumi, nuova a lire 309.000 trattabili. Tel. 83.72.46 (To).

ENCICLOPEDIA «Il mondo dell'uomo» come nuova e «Quindici» tutte e due a lire 320.000 trattabili. Rivolgerti a: Luciano Fauro, via Benedetto Croce 11, Avigliana (To).

ENCICLOPEDIA «Condorelli», nuova edizione, come nuova, a lire 150.000. Tel. 940.88.10 Rodolfo (To).

ENCICLOPEDIA americana in lingua inglese, 20 volumi, quattro aggiornamenti, perfetto stato a lire 350.000 trattabili. Tel. 350.244 ore pasti serali (To).

ENCICLOPEDIA «Conoscere», 22 volumi. Tel. 390.279 ore pasti (To).

FASCIATOIO color arancione, incorporato pure bagnetto a lire 80.000. Tel. 640.47.64 (To).

FIGURINE Lavazza a lire 40.000 (n. 38 serie). Tel. 27.83.84 (To).

FOTOCAMERA Dursi, modello G4 6x9. Tel. 349.72.54 (To).

GALLI Garzanti e Longanesi dal 1953 al 1987 rilegati, ottime condizioni, 21 volumi, più 10 volumi «Osmo di luna» del 1980, in blocco a lire 13.000, regalo angeli. Tel. 875.230 (To).

GIUBBINO nappa serape, ragazza, taglia 44. Tel. 95.40.518 Rodolfo (To).

IMPIANTO Hi-Fi Imperial Modular, System R 4, 50 anni, nuovo, completo di giradischi, registratore, mobile e casse, prezzo conveniente. Tel. 503.358 (To).

IMPIANTO Hi-Fi European composto da piatto, piastra di registrazione, sintonizzatore, amplificatore 40 watt per canale, casse a tre vie mobile con ante di vetro il tutto a lire 300.000 trattabili. Tel. 220.04.85 (To).

KODAK EK 100 eseguito solo due rotoli. Tel. 647.04.85 (To).

LAVELLO lavabo, water, vasca, sedile, semi nuovi, prezzo trattabile. Tel. 326.46.00 (To).

LITOGRAFIE cm 50x70 con cornice a lire 120.000. Tel. 605.24.30 (To).

MACCHINA maglieria, Fimar, mod. 360 completa, e anche cucitrice mai usata, lire 1.700.000 trattabili. Tel. 335.97.60 (To).

MACCHINA antica per spargere verdura, antico macinacaffè da drogheria, cornice veneziana del 700, completamente incorniciata da fiori e foglie di cristallo colorato, coppia di candelabri in bronzo dorato del 800, giocattoli d'epoca, roglie notabili e interi postali emessi nelle zone d'Asti e Biella in epoca umbertina. Tel. 34.14.12 (To).

MATERASSO per culla 50x100, in crine, come nuovo a lire 5000, completo per passeggino bimbo, composto da parafuso e soffietto più materassino. Tel. 350.846 (To).

MATERASSO a molle per culla e griglia Peg, ottimo stato, a lire 30.000. Tel. 906.5707 Piossasco (To).

MECCANICA di Fiat 500 e cinque ruote, ottimo stato. Tel. 984.5014 Druneto (To).

MICROCOMPUTER N. E. completo di tastiera, alfanumerico decimale, interfaccia video, im. cassetto, monitor, programmatore, Eppm CPU, registratore, Basic 5.5K ecc. a lire 1.200.000. Tel. 309.5397 (To).

MODELLINO autovettura Lamborghini Countach radiocomandata Taylo, mai usata. Tel. 397.464 (To).

MODERNA enciclopedia Rizzoli 20 volumi nuovi, lire 50.000, «Storia dell'Arte» di D. Campini, due volumi, nuovi, a lire 30.000; «Dizionario illustrato delle scienze pure e applicate» di R. Leonardi, lire 25.000. Tel. 615.620 (To).

MOTORE Fiat 1100 in buono stato, cambio e carburatore nuovo a lire 180.000 trattabili. Tel. 21.62.675 (To).

MOTOZAPATTURE come nuova, CV 10. Tel. 622.269 Nichelino (To).

NOVANTA libri della casa editrice Sonzogno collana avventura a lire 35.000 e 52 Topoloni dell'anno 1981-82 a lire 20.000. Tel. 678.883 ore serali (To).

OROLOGIO Longines extrapiatto uomo e orologio Seiko subacqueo sette funzioni. Tel. 320.724 (To).

PALLONE da calcio n. 5, in cuoio cuoio a mano, suddiviso in 12 sezioni bicurve, valvola di gonfiaggio Saffia, nuovo, a lire 13.000. Tel. 343.221 (To).

PASSEGGINO marca Penico, usato poche volte a lire 25.000. Tel. 231.718 (To).

PATTINI a rotelle della Superga n. 42, a lire 16.000, come nuovi, vero affare. Tel. 483.382 (To).

PELLICCIA ecologica nuova, taglia 46. Tel. 61.22.17 (To).

PELLICCIA rat-mousqué, testa di moro, lavorazione visone, taglia 50, ottimo stato, lire 400.000, palcosetto donna amaranto, taglia 48 nuovo, a lire 50 mila, palcosetto uomo grigio scuro, nuovo a lire 50 mila, letto matrimoniale legno chiaro con reti metalliche a lire 50 mila. Tel. 697.808 ore serali (To).

PELLICCIA persiana nero con collo di visone taglia 48, occasione, come nuova, un milione 800 mila. Tel. 390.904 ore serali (To).

PELLICCIA di persiana marrone con eventuale collo di visone, taglia 46-48. Tel. 703.049 dopo le 19 (To).

PELLICCIA rat-mousqué taglia 44, lire 650.000. Tel. 382.073 (To).

PELLICCIA zampa di persiana, nero, taglia 50 lire 600.000, trattabili e collo visone bianco conforzato con due peli, prezzo da concordare. Tel. 622.1555 San Mauro (To).

PELLICCIA montone stile scuro, lavorazione lancia, taglia 46-48, nuova. Tel. 870.357 (To).

PALLETTI elettrico Bach & Decker, come nuovo, a lire 50.000. Tel. 91.11.506 Chivasso (To).

PIANTINI di pini strobo e pino nero, alti 1,20 circa. Tel. 800.2814 (To).

PISTA ELETTRICA dei campioni Poly sta, treno elettrico Lima, gioco Robin Hood a tre dimensioni e altri giochi. Tel. 332.954 (To).

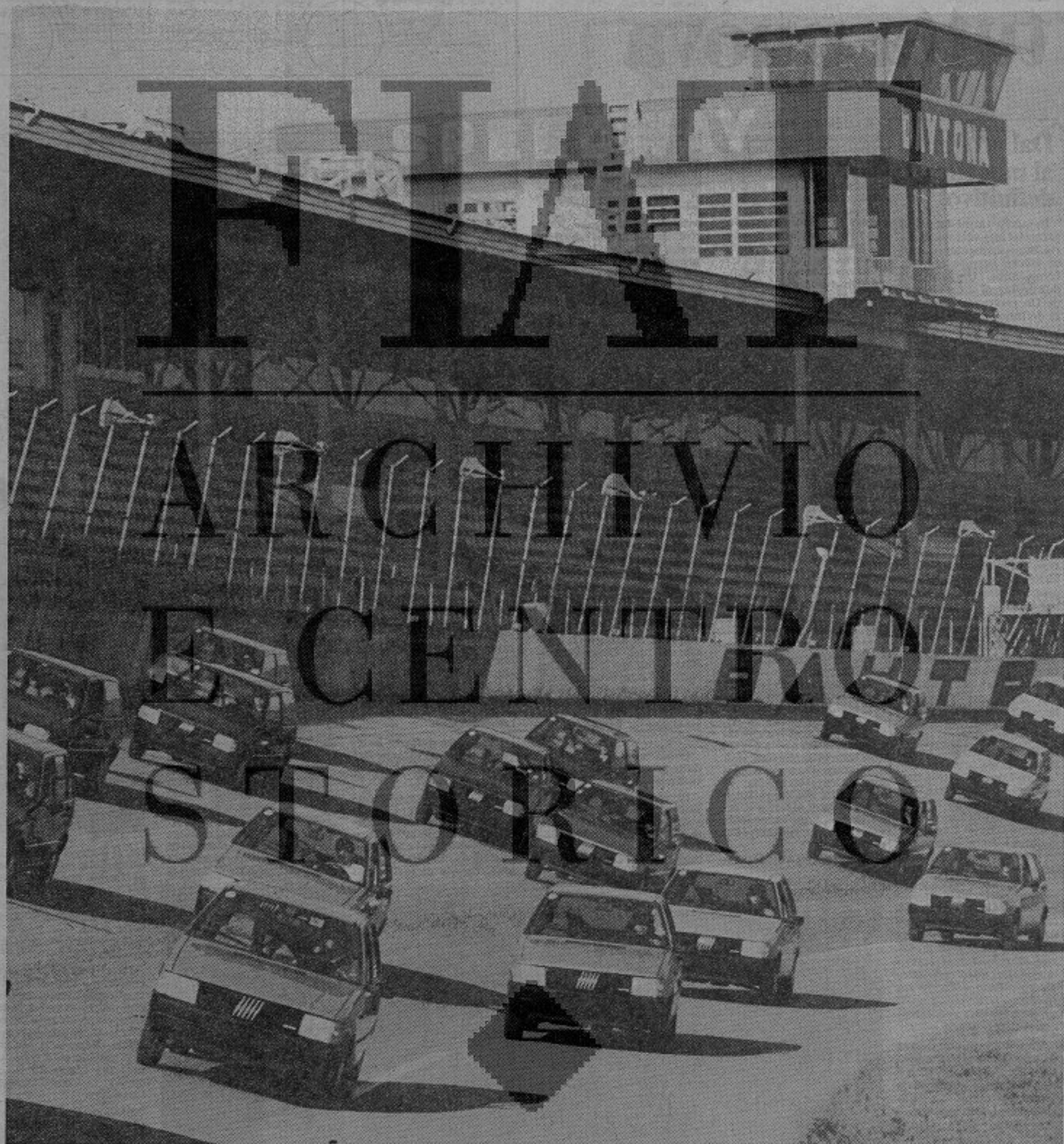
PORTA per salone in palcosandro, a due battenti con soprano in vetro, come nuova. Tel. 324.673 ore pasti (To).

PORTA in ferro all. 194x82, completa di montante, motorino Beta mod. Cerbello 43, co. frizione automatica. Tel. 605.13.38 (To).

PORTAPACCHI per Fiat 500, giardinetta interamente in ferro per tutta la lunghezza della capote. Tel. 624.219 ore pasti (To).

PORTA scomevole litta legno, come nuova prezzo modico. Tel.

Fiat Uno



A PAGINA II

L'idea

A PAGINA III

I componenti

ALLE PAGINE IV-V

La tecnologia

ALLE PAGINE VI-VII

Il collaudo

ALLE PAGINE VIII-IX

Il lancio

ALLE PAGINE X-XI

Le caratteristiche

ALLE PAGINE XII-XIII

La nostra prova

A PAGINA XIV

La pubblicità

A PAGINA XV

Le impressioni

L'idea per un'auto tutta nuova

Dal progetto al modello definitivo

In quattro anni dai primi prototipi alla vettura di serie. Sono stati quattro anni di lavoro serrato che ha comportato investimenti dell'ordine di mille miliardi. Un processo complesso di definizione di una meccanica integralmente nuova e di una sempre maggiore correlazione tra prodotto e sistemi di produzione. «E non poteva essere altrimenti», dice Paolo Scolari, responsabile della progettazione Fiat — perché gli obiettivi che ci eravamo posti erano di assoluta eccellenza. Con la Fiat Uno la vettura della classe 1000 cessa di diventare sinonimo di utilitaria per diventare vettura a tutti gli effetti.

«La Uno — sottolinea l'ingegner Scolari — è vettura profondamente innovativa ottenuta grazie a un lungo e puntiglioso riesame di tutte le componenti dell'auto. Non abbiamo accettato verità precostituite, abbiamo sottoposto tutti gli organi a critiche serrate e alla fine ci siamo trovati a reinventare l'auto».

E' nato così il pianale privo di elementi scatolati chiusi (dell'auto sul nascente il problema della ruggine determinato dalla condensazione, la sospensione anteriore ancorata a una traversa che ne permette l'assoluta correttezza di funzionamento nel tempo, le portiere curve (maggiore rigidità e quindi guadagno in peso), l'eliminazione dei gocciolatoi.

«Ma la caratteristica dominante della Fiat Uno — osserva l'ingegner Scolari — è l'equilibrio ottenuto nella sua costruzione, dovuto alla raggiunta maturità di tutti i suoi organi meccanici. Su strada questo equilibrio si trasforma in caratteristiche di marcia proprie di una vettura di classe superiore».

Un equilibrio che deriva da una messa a punto lunga e scrupolosa. La Uno è una macchina «pensata» a lungo per eliminare qualsiasi possibile incognita.

Nel laboratorio e nelle officine che dipendono dalla direzione tecnica (fra gli altri il Centro Stile, il servizio costruzioni sperimentali, le gallerie del vento) la macchina nuova prende forma.

«Ancora una volta — dice l'ingegner Scolari — è un lavoro di verifica e proprio nella fase di sperimentazione della Uno ha fatto il suo ingresso, per la prima volta in modo così importante, l'elettronica. Il ricorso ai calcolatori in fase di sperimentazione ci ha consentito di sottoporre la vettura a sforzi estremamente probanti e, allo stesso tempo, concentrati nel tempo».

Il volume di mercato che si propone di occupare si aggira, nel 1984, intorno al mezzo milione di vetture ed è il primo modello supercompatto prodotto in casa Fiat: questi alcuni dei motivi per cui la Fiat Uno si presenta sul mercato automobilistico europeo con destino di protagonista. E dei «personaggi», siano essi uomini o vetture, si vuole sapere proprio tutto, in primo luogo come sono diventati tali e perché. Per la Uno poi, questa «storia di una nascita», si rivela particolarmente interessante dato che il nuovo modello rappresenta un salto qualitativo nel modo di concepire le vetture di dimensioni ridotte, una svolta, insomma, paragonabile al lancio, nel 1936, della prima Topolino, alla presentazione della 500 e della 600, alla costruzione dell'allora rivoluzionaria 127.

Con alcune domande a Mario Maioli, architetto e responsabile del Coordinamento Stile della Fiat Auto, abbiamo cercato di chiarire come e perché è nato il «progetto Uno», con quali tecniche e obiettivi si è lavorato allo sviluppo del nuovo modello, quali sono i nuovi indirizzi stilistici e di abitabilità cui la Uno si ispira.

«Nel 1978 — dice Maioli — quando nasce la necessità di immaginare un modello che rappresenti il "dopo 127" la Fiat Auto si pone come obiettivo quello di costruire una vettura che rispetto alla 127 abbia contenuti tecnici aggiornati, una meccanica d'avanguardia e nuove caratteristiche di abitabilità. Ma soprattutto si prefigge di inventare, insieme con il nuovo modello, una nuova "filosofia del piccolo"».

Che cosa significa esattamente?

Che l'auto da costruire non doveva più essere un'utilitaria. Il termine stava a indicare una vettura di dimensioni contenute, di bassa cilindrata, con allestimenti interni modesti, dotata di un comfort accettabile in funzione del prezzo d'acquisto anch'esso modesto, come d'altronde le prestazioni. Il nuovo modello invece, pur se destinato a sostituire la 127, avrebbe avuto però anche il compito di raggruppare in sé qualità, spesso in contrasto fra loro, che di solito si richiedono ad automobili di livello superiore.

Una vettura insomma che di contenuto avesse solo più le dimensioni e che invece per prestazioni, doti di abitabilità e soluzioni tecniche fosse paragonabile alle auto delle fasce più alte.

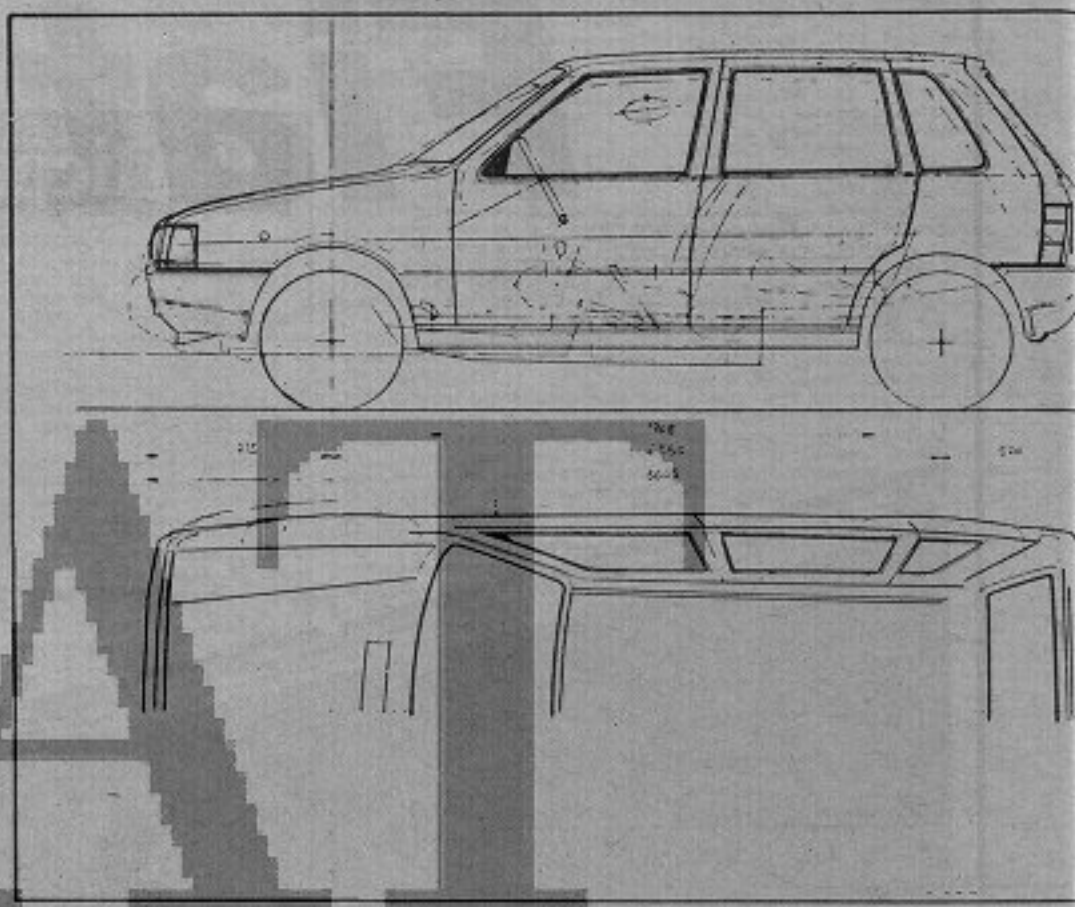
Sì, questa è la nuova «filosofia del piccolo» da cui è nata la moderna auto compatta, rappresentata in casa Fiat dalla Uno.

Una volta stabiliti i principi che progettisti e stilisti avrebbero dovuto interpretare, quale metodologia di lavoro è stata impiegata per dar vita al progetto Uno?

Quella di affiancare agli uomini del Centro Stile Fiat, Giugiaro e l'Ital Design. E' un lavoro di ricerca che dura un anno e mezzo e dal quale viene fuori il progetto di un'auto a sviluppo verticale e quindi molto corta.

Come mai una vettura dalle proporzioni così poco tradizionali?

Si era delineata un'idea nuova: alzando il piano di seduta si poteva accorciare la vettura. Ciò avrebbe consentito di guadagnare abitabilità interna, di aumentare la visibilità e la sensa-



zione di una maggiore disponibilità di spazio e infine di far «crescere» la vettura nella sua parte più leggera, quella vetrata, senza quindi penalizzarla nel peso o nell'aerodinamicità (alla fine del lavoro la Uno doveva far registrare nella galleria del vento un Cx di 0,34, valore di tutto rispetto fra le vetture di dimensioni corrispondenti).

Il profilo esterno e l'architettura degli interni sono stati elaborati in tempi diversi?

No, si è lavorato sempre in parallelo su due modelli. Sul primo si sperimentavano le soluzioni esterne, sull'altro si verificava l'abitabilità interna e ogni volta che veniva modificato qualche elemento su uno dei due, immediatamente si andava a vedere quali implicazioni tale scelta avesse sull'altro modello.

Dopo aver definito le linee interne ed esterne del nuovo modello a che cosa vi siete dedicati?

Restava da fare uno studio specifico per l'inserimento della nuova calandra Fiat: anche la Uno doveva essere legata agli altri modelli da quel «family feeling» capace di farla rico-

noscere al primo colpo d'occhio come una vettura della famiglia Fiat.

Poi si doveva completare la messa a punto degli interni. Entrambi i compiti furono affidati al Centro Stile Fiat.

Il prodotto a questo punto era definito in tutti i dettagli.

Certo, ma il più era ancora da fare. Si doveva infatti mettere mano al lavoro di industrializzazione, quella fatica oscura e senza gloria che può trasformare un buon progetto o in un prodotto banale oppure in un'auto che farà storia.

Come giudica, a cose ormai fatte, il lavoro svolto da progettisti e stilisti sul modello Uno?

Buono, perché sono stati raggiunti i risultati voluti. La Uno infatti è una vettura con un ingombro esterno uguale a quello della 127 ma con uno spazio interno decisamente maggiore (più lunga di 6 centimetri, più larga di 10, più alta di 5) e un comfort globale tipico delle berline di dimensioni maggiori.

Perché restando maneggevolezza ed economia di gestione, che sono ancora quelle tipiche delle utilita-



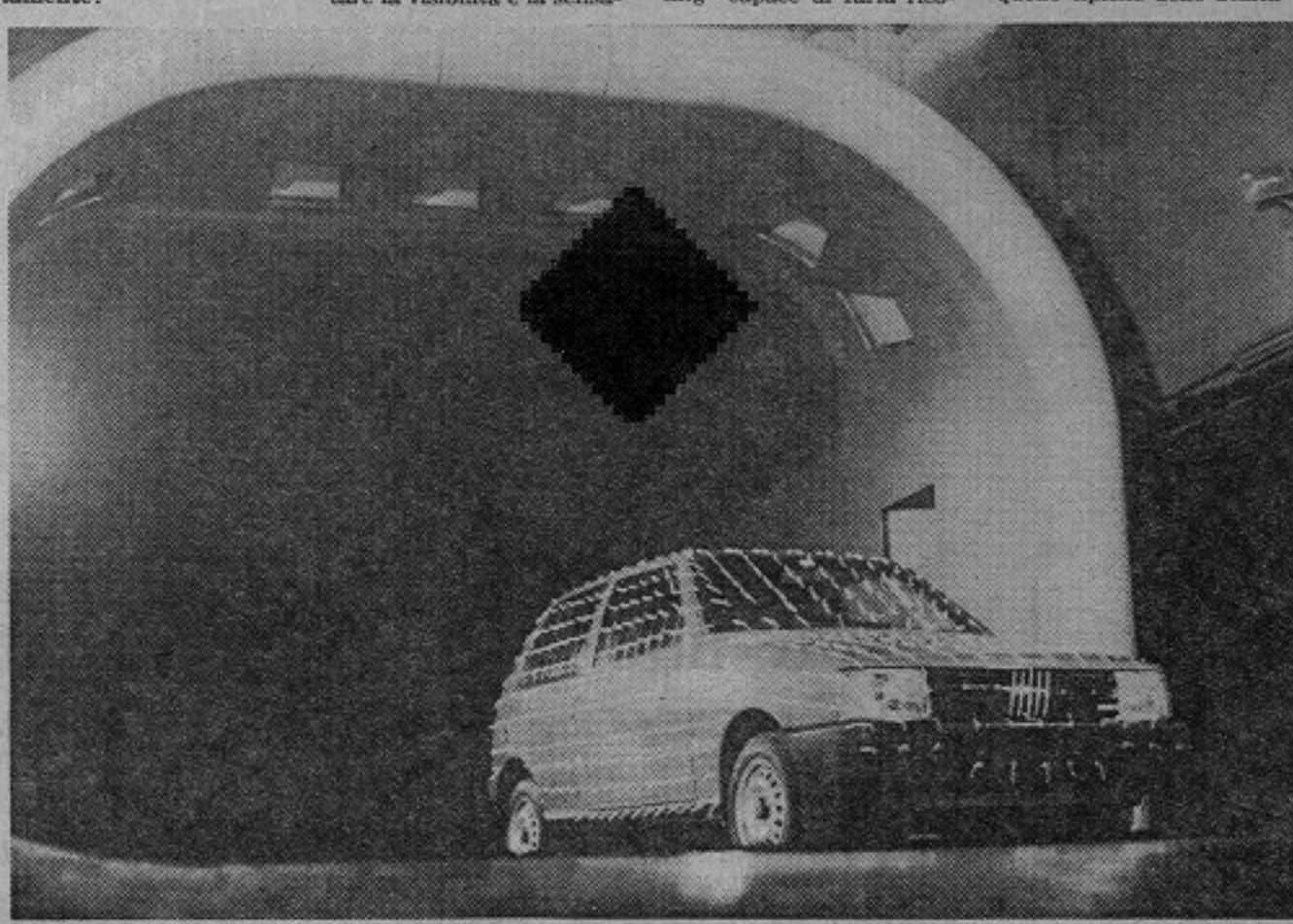
rie, si è riusciti a costruire un modello dalle prestazioni simili a quelle delle auto del segmento superiore: basterà sedersi al volante per scoprire che il piacere della guida oggi non è più un'esclusiva delle auto di alto costo.

La risposta del mercato comunque dimostrerà tutte queste affermazioni perché presto si vedrà la Fiat Uno, che è un'auto del segmento B, saltare la propria fascia di mercato per inserirsi validamente fra le vetture del segmento C, cioè quello immediatamente successivo.

E' vero che la Uno rappresenta, nella recente storia europea dell'auto, una svolta generazionale? E se sì, perché?

Come si diceva all'inizio la realizzazione di una supercompatta da parte della Casa automobilistica che a suo tempo ha «inventato» l'utilitaria e che oggi possiede la maggiore esperienza nel campo delle vetture di dimensioni ridotte, segna certamente la nascita di una nuova generazione di vetture che portano nella fascia bassa del mercato contenuti di confort, di prestazioni fino a ieri riservati alle vetture di dimensioni maggiori e quindi più costose.

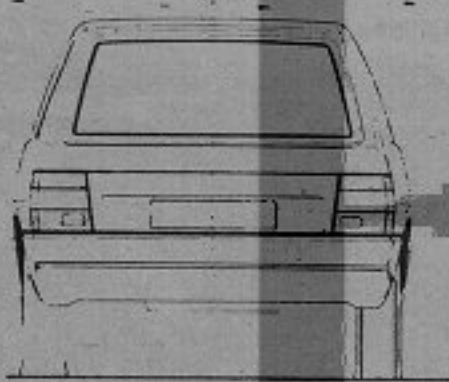
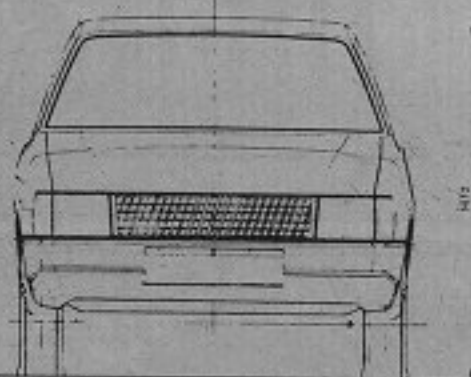
Ettore Gregoriani



Nella galleria del vento di Orbassano la Uno ha fatto registrare un cx di 0,34 che si riduce a 0,33 per la versione Energy Saving



Particolari del Settore Componenti



WEBER - Carburatori



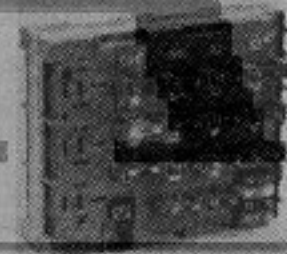
MAGNETI MARELLI - Tergicristallo - Tergilunotto - Candele - Batteria - Alternatore - Gruppo elettroventilatore motore - Avvisatore acustico - Motorino avviamento - Distributore e rocchetto accensione - Sistema accensione Digiplex



POLITECNA - Paraurti



ALTECNA - Impianto frenante completo composto da pinze freni a disco anteriori; pompa freno; correttore di frenata; cilindretti ganasce freni a tamburo posteriori; raccordi vari



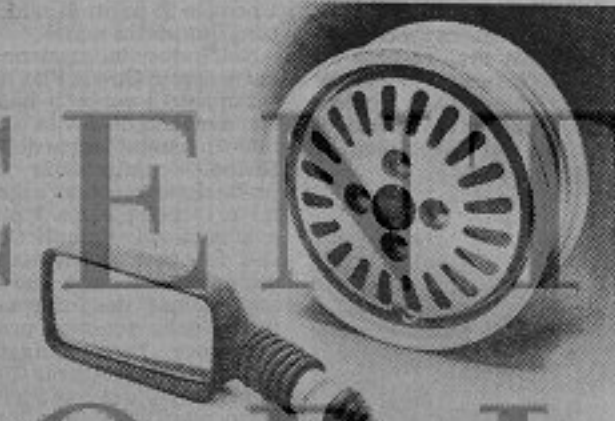
CAVIS - Insieme cavi - Interruttori - Unità interconnette (centraline di derivazione) - Gruppo starter - Gruppo comandi - Gruppo deviguide - Guaine in PVC



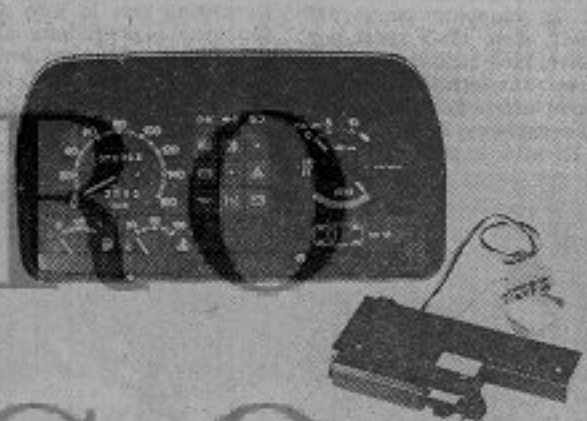
FIAT LUBRIFICANTI - Parafflu - Olio motore VS - Liquido per freni Tutela DOT - Olio per cambio e differenziale Tutela ZC - Grassi - Liquido detergente per parabrezza



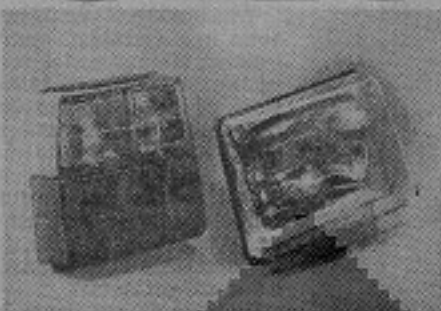
STARS - Plancia - Riscaldatore - Imbottiture sedili - Rivestimenti interni in finta pelle, plastici e laminati - Griglia radiatore - Spoiler - Volante - Appoggiatesta - Pannelli parasole



CROMODORA - Tubazioni di scarico - Gruppi silenziatori - Specchio retrovisore esterno - Ruote in lega - Maniglie esterne - Apertura portellone



BORLETTI - Strumenti di misura - ContaKm - Contagiri - Check-control - Sensori di pilotaggio - Dispositivi elettronici - Indicatore livello benzina



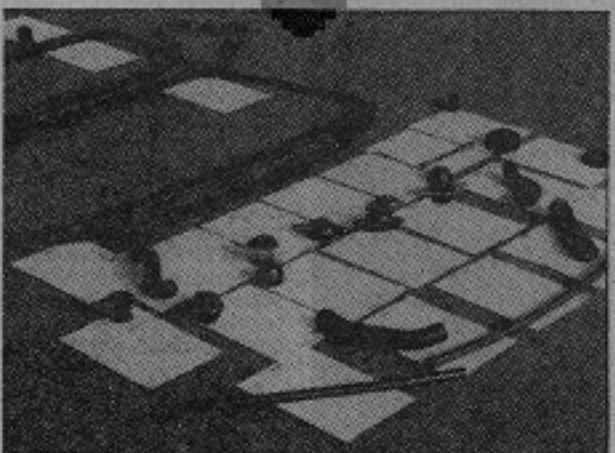
SIEM - Proiettori - Fanali anteriori e posteriori



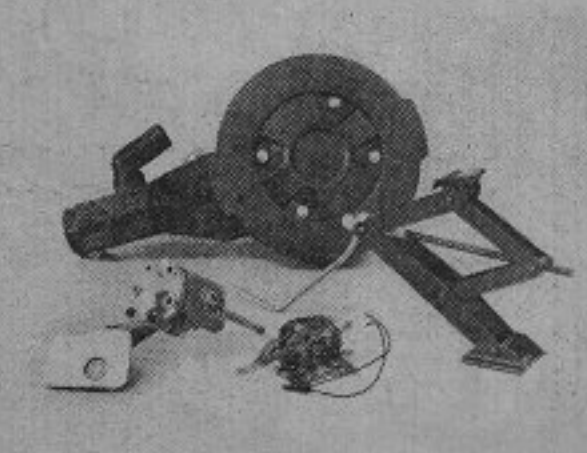
SAVARA - Cartuccia filtro olio - Pompa benzina - Termostato acqua



IVI - Vernici e sigillanti



AGES - Guarnizioni di tenuta - Profilati in gomma - Manicotti flessibili - Tubi in gomma



WHITEHEAD MOTOFIDES - Pompa olio - Filtro aria - Martinetto di sollevamento - Serrature

COMIND SUD - Particolari in materiale plastico stampato per plancia e riscaldatore

Un allestimento molto curato

«Il Centro Stile ha condotto uno studio molto approfondito anche per la restituzione della Fiat Uno, cioè per quanto concerne principalmente la scelta e l'adozione dei tessuti interni e dei colori della carrozzeria — afferma Gian Paolo Boano —. Sulla base delle richieste della Direzione Sviluppo Prodotto, la nostra équipe ha selezionato i tessuti e le vernici da utilizzare tenendo conto non solo della loro qualità, resa e durata ma anche delle indicazioni di mercato in rapporto alla categoria di appartenenza della vettura e alla potenziale clientela.

«Quindi si è passati all'allestimento di tre diverse *maquettes* della Uno, ciascuna corrispondente alla versione base, media e super della vettura. In questa fase si sono realizzati gli accoppiamenti cromatici e si è stabilita la quantità del tessuto occorrente compiendo varianti e correzioni, anche sulla ba-

se di un corretto parametro costi-qualità che fosse accettabile su tutti i mercati, così come suggerivano le indicazioni della Direzione Commerciale.

«Contemporaneamente — prosegue il responsabile del Centro Stile — la stessa procedura veniva attuata per la scelta delle vernici e dei colori della carrozzeria. Gli esami in questo senso sono stati più lunghi e numerosi per ottenere che gli smalti prescelti fossero ritoccabili e che nell'uso pratico dessero le maggiori garanzie possibili.

«Come si intuisce, un lavoro non semplice né di breve durata nel quale sono stati presi in esame anche molti altri particolari della nuova vettura come i pneumatici, i cerchi, le modanature, ecc. Cioè tutte quelle piccole-grandi cose che hanno dato alla Uno quel tocco di stile e di personalità in grado di soddisfare il più ampio ventaglio di gusti e di esigenze».

La tecnologia

fra uomini macchine e robot

Nel lungo processo che porta alla realizzazione di una nuova vettura c'è un momento quasi magico, il momento in cui dal progetto definito in tutti i particolari nasce il prodotto. Si chiama industrializzazione ed è la fase più delicata di tutto il lavoro: si deve trasformare l'idea in un oggetto commerciale dotato di tutte le nuove caratteristiche tecniche e stilistiche previste dai progettisti, ma non solo, occorre anche studiare un processo di fabbricazione capace di dare una vettura competitiva sia per costo di unità prodotta sia per qualità delle lavorazioni.

«Con la Uno — dice Cesare Bracco, responsabile della Produzione Fiat Auto — la Fiat ha fatto uno sforzo finanziario considerevole, stanziando mille miliardi la maggior parte dei quali sono stati spesi per attrezzare stabilimenti ad avanzata tecnologia e con caratteristiche di flessibilità massima». A Mirafiori e a Rivalta, in pratica, i nuo-

vi impianti che producono la Uno (ne escono 2300 al giorno) sono in grado di passare da questo modello d'auto a un altro o da una versione della Uno a un'altra versione in pochi minuti, giusto il tempo necessario a cambiare una parte dell'attrezzatura delle macchine. Ed è proprio questa capacità di rapido adeguamento della produzione alle mutevoli richieste del mercato che assicura alla nuova Fiat una competitività oggi importante, domani indispensabile.

La Uno infatti sembra camminare già nel futuro. In officina, là dove nasce, uomini e macchine paltono aver trovato, intorno a questo modello, nuovi equilibri di convivenza. I robot compiono i lavori faticosi, ingrati, ripetitivi, assicurando con la loro attenzione e precisione alti ritmi produttivi e costanza di qualità. Gli uomini, dal canto loro, sono cresciuti in professionalità per adeguarsi a tali macchine

sempre più sofisticate e svolgono oggi la parte nobile del lavoro, intervenendo là dove occorre quella capacità di scelta tra pezzo e pezzo, che la macchina non ha, là dove si crea un'anomalia nel ciclo che la coscienza metallica e computerizzata del robot non riuscirà mai a rilevare, nei momenti in cui i servizievoli e infaticabili manipolatori meccanici s'imbrogliano e non sanno più andare avanti da soli.

La Uno d'altronde è stata progettata proprio per essere costruita in questo modo. Se la scocca della 127 era composta da 267 particolari, quella della Uno viene assemblata con soli 172 pezzi. Di qui, una riduzione dei punti di saldatura che da 4280 sono passati a 2700 e naturalmente una riduzione dei tempi di lavorazione: per saldare l'intera scocca della nuova Fiat occorre un tempo inferiore del 40 per cento rispetto alla Ritmo e del 60 per cento rispetto alla 131. Un dato spiega e

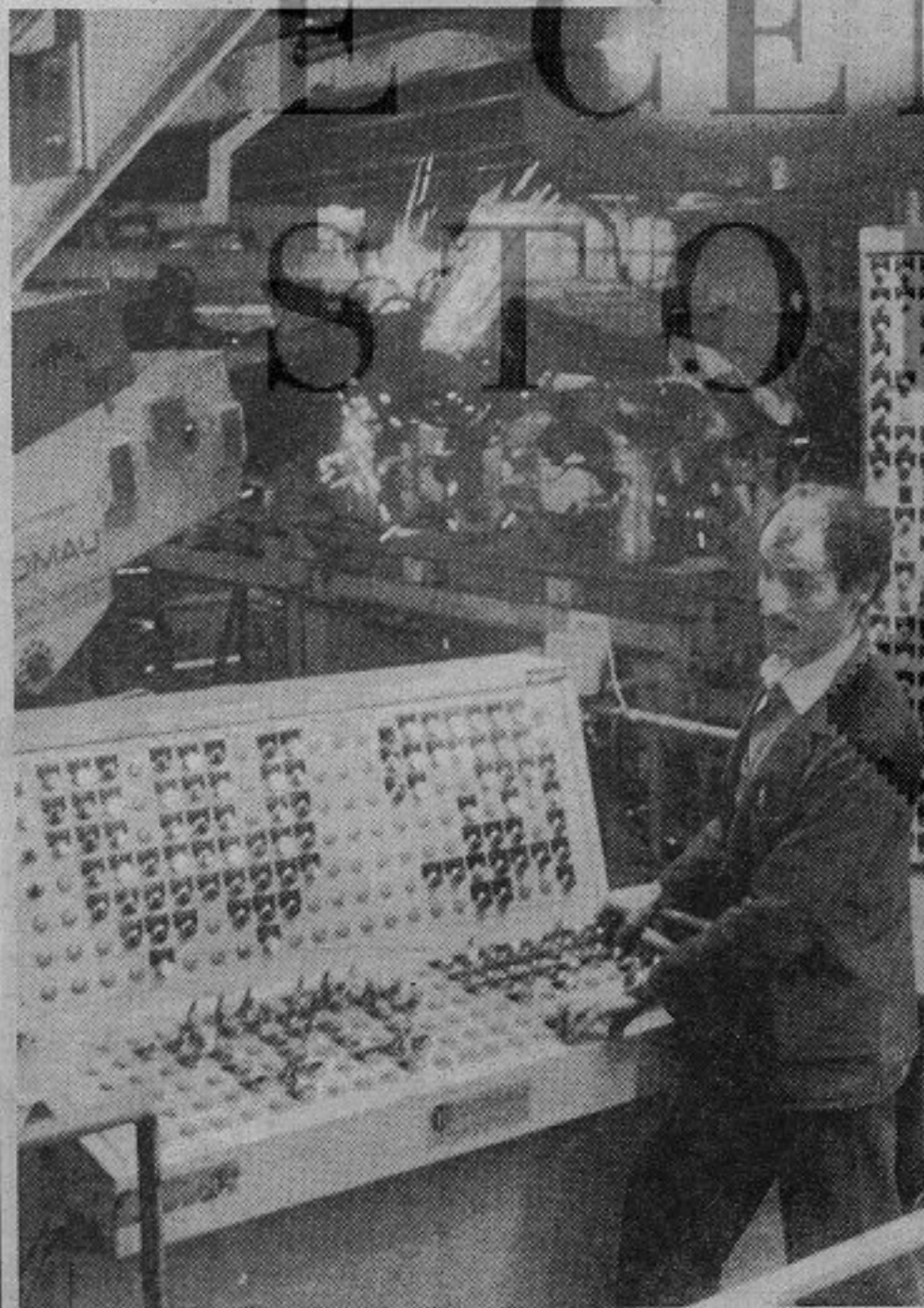
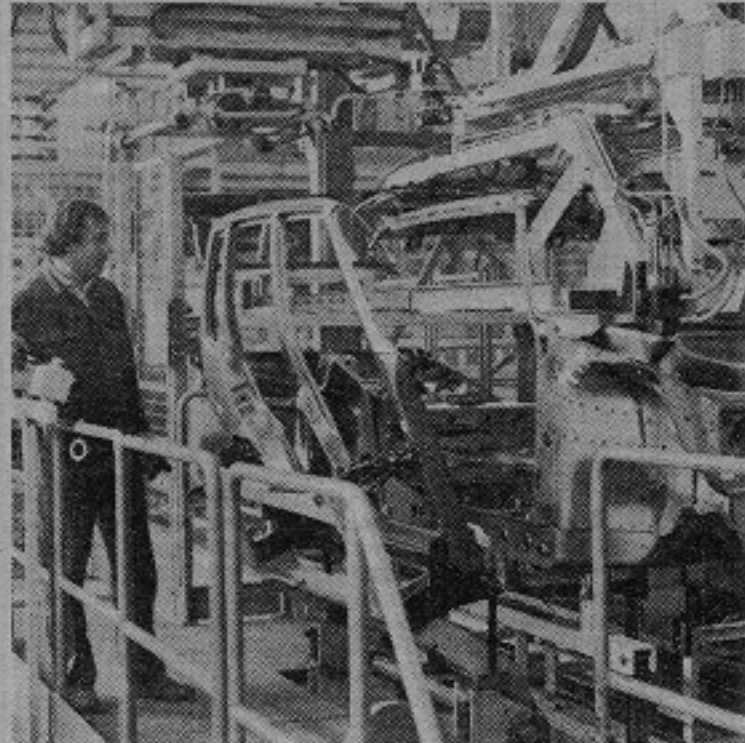
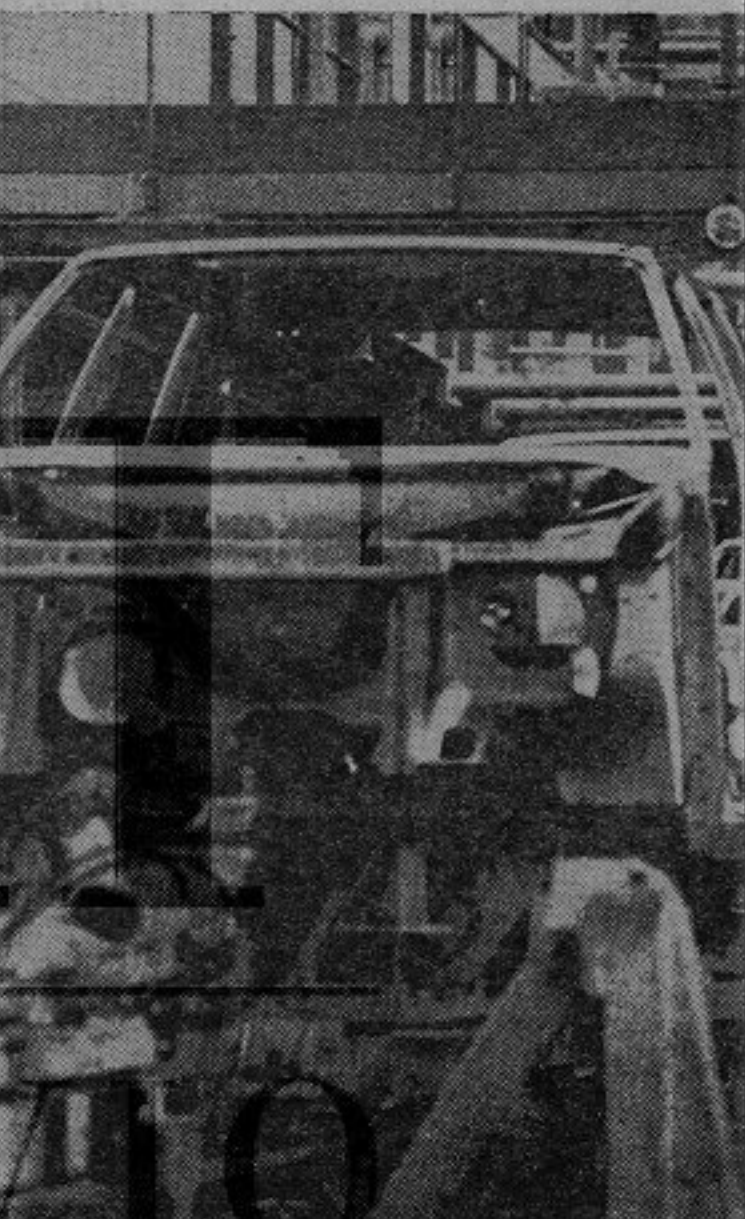
riassume tutto ciò: sulla Uno solo 30 punti di saldatura sono dati a mano.

Nell'industrializzazione del progetto Uno la Fiat ha sviluppato i concetti base che avevano dato vita alle linee di assemblaggio della Ritmo, organizzando la produzione secondo schemi e tecnologie fra i più avanzati oggi esistenti. Così il robogate di Rivalta è stato arricchito con nuove applicazioni dell'informatica e della robotica proprio per l'assemblaggio della nuova vettura. Un impianto dello stesso tipo è stato allestito a Mirafiori dove cambia solo il modo di movimentare i pezzi che li vengono portati alle diverse stazioni del robogate non da carrelli semoventi, ma da carrelli che avanzano su rotaie.

Totalmente rinnovati sono, in entrambi gli stabilimenti, gli impianti di verniciatura; quello di Mirafiori poi, che è sorto dal nulla proprio in occasione della nascita della Uno (ma servirà anche per modelli futuri), è totalmente automatizzato e ha richiesto, per la sua realizzazione, un investimento di 65 miliardi e due anni di lavoro.

Le linee da cui nasce la Uno adottano dunque le soluzioni più avanzate finora messe in opera nel mondo. I progressi di tecniche e tecnologie produttive sono perseguiti con uno scopo preciso: quello di fornire al prodotto auto caratteristiche che rappresentino un adeguato controvalore dell'investimento fatto dal cliente per l'acquisto della nuova vettura. E la Uno chiede che proprio su questo banco di prova si verifichino la sua modernità di impostazione stilistica, le sue soluzioni tecniche d'avanguardia, la qualità delle sue lavorazioni.

In una fascia di mercato fino a ieri caratterizzata da utilitarie dai contenuti modesti, adeguati al prezzo anch'esso contenuto delle vetture, la nuova supercompatta Fiat propone, unica nel segmento, la qualità tipica dei modelli delle fasce più alte.



Nella foto di fianco al titolo: un'immagine del Robogate di Mirafiori con movimentazione tradizionale. Qui sopra: un operaio di Rivalta verifica alla «consolle» il funzionamento del robot

In alto: un'immagine della linea automatizzata di saldatura del ponte automatico della scocca. Dagli impianti di Rivalta e di Mirafiori



Alta qualità di produzione

La prima garanzia offerta dalla Fiat Uno è un'adeguata protezione anticorrosione. Già in fase di progetto infatti si è prevista una scocca che grazie alla elevata rigidità torsionale non si deforma elasticamente, evitando così il crearsi di microfessure nella vernice, e un pianale con traverse di irrigidimento interne che offre all'esterno un fondo scocca completamente liscio, cioè meno attaccabile dalla ruggine.

Con il numero dei componenti inoltre si sono ridotte anche le sovrapposizioni di parti di lamiera, diminuendo in questo modo le possibilità di infiltrazioni di umidità. I punti di giunzione comunque sono protetti con vernice zincata, saldati, verniciati e quindi sigillati con Pvc. Le strutture di rinforzo invece sono costituite da scatolati aperti anziché chiusi. Infine per i particolari situati in zone critiche, dove più facilmente si innescano processi di corrosione, vengono impiegate parti in zincometal o in lamiera zincata (il 17 per cento del peso della scocca nuda è costituito da lamiere prerivestite).

Le nuove strutture di verniciatura hanno consentito di mettere a punto un ciclo di lavorazione della scocca completamente nuovo. Il pretrattamento sgrassante di fosfatazione viene fatto in un impianto completamente automatizzato che è fra i primissimi al mondo ad ottenere la bonderizzazione con un'immersione totale della scocca. In questo modo si ha la garanzia di raggiungere anche l'interno degli scatolati.

La scocca della Uno, poi, è tra le prime in Europa a subire un processo di catodoresi ad alto spessore sia all'interno sia all'esterno. Infine tanto la spruzzatura della mano di fondo riempitiva per le parti



Una delle presse ad alta frequenza installate a Mirafiori

esterne, quanto la smaltatura avvengono in cabine totalmente automatizzate che consentono di allontanare gli uomini dalle vernici e garantiscono la massima uniformità del film di rivestimento.

«Sulle linee della Fiat Auto — dice Cesare Braeco — sono oggi in funzione 620 robot, si pensi che solo in occasione del lancio della Uno ne sono stati aggiunti 220». Sono infatti ancora i robot ad assicurare la qualità della saldatura ad arco rotante dei fuselli di estremità del ponte torcente posteriore. Per la realizzazione di questo tipo di sospensioni (che è uno dei punti di forza della Uno) è stata infatti messa a punto una linea totalmente automatica che partendo dalla lamiera stampata è in grado di produrre 2400 ponti montati al giorno.

E là dove non ci sono robot gli uomini lavorano accanto a macchine sofisticate come le Pac, presse ad alta cadenza, capaci di saldare sottogruppi minori

assai complessi «a partite». Queste, come le altre macchine automatiche generiche delle linee Uno, hanno un'alta flessibilità operativa e potranno essere utilizzate, con pochissime variazioni, per i modelli futuri.

Anche per il montaggio della Uno sono state ricercate soluzioni innovative con il duplice scopo da un lato di svincolare l'uomo dalla linea, dall'altro di ottenere un prodotto qualitativamente migliore. Gran parte dei sottogruppi infatti viene preparato fuori linea e collaudato prima di essere montato sulla vettura. Queste verifiche si rivelano particolarmente importanti per alcuni sottogruppi quali la plancia portastrumenti completa che subisce un collaudo automatico, il gruppo motore - sospensione anteriore sul quale si esegue la registrazione della convergenza al banco e l'impianto elettrico completo di cui si verifica la funzionalità prima dell'insediamento sulla vettura.

Carlo Fiorino



**DIPENDENTI
FIAT:**

LA ITALFIN VI OFFRE

FINANZIAMENTI AGEVOLATI

per qualsiasi vostra esigenza

- Rimborso in comode rate mensili
- Interesse di legge più basso sul mercato finanziario
- Per acquisto immobili facilitazioni senza ipoteche né cambiali
- Nessuna informazione sul richiedente

ACCONTI IMMEDIATI

- Consulenza e preventivi gratuiti.
- Orario: 9-12,30 - 15-19. Sabato: 9-12

ITALFIN C. Siccardi 11 bis - tel. 011/546.513

MAGAZZINI

CAROSELLO

Via Bertola, 15 - Via Gonzia, 52 - Via Genova 81

grandiosa **FIERA DEL BIANCO**

con **VENDITA PROMOZIONALE**

con **SCONTO 15%** su tutti gli articoli

Biancheria per la casa - Tendaggi

MAGLIERIA - BIANCHERIA INTIMA

Comun. Legge n. 80



VETRI ISOLANTI A DOPPIA BARRIERA

TORINO - via Pesaro 50 - tel. 05.05.83 - 85.17.32 SCONTI AI DIPENDENTI

MENO GASOLIO
PIU' CALORE

**PICCO &
MARTINI**

risparmiare
oggi è
importante

rateizziamo
i vostri acquisti
senza interessi

«QUALCOSA DI NUOVO...ANZI D'ANTICO»

**Shopping
DEL
MOBILE**

di Ruozzo Fernando

Un nome nuovo con vent'anni
di esperienza nell'arredamento

Via Monginevro 203 - Torino - Tel. 705.566

**PREZZI IMBATTIBILI...
GRANDE RISPARMIO**

Condizioni particolari
ai dipendenti
del Gruppo Fiat

posteriore. In basso: la graffiatura in
nascono, ogni giorno, circa 2300 Uno

Il collaudo sei milioni di chilometri

Con il prototipo si inizia tutta quella lunga serie di collaudi su strada, di prove affaticamento e durata, tutte quelle esperienze di viaggio che una vettura deve avere alle spalle prima di essere presentata al pubblico, senza travestimenti.

Per la Fiat Uno sono usciti tra prototipi e pre-serie 360 esemplari circa e sono stati più di sei milioni i chilometri di strada percorsi. Un impegno notevole per chi aveva il compito di provarla, di riferire alla progettazione il comportamento della vettura. Gli obiettivi da raggiungere erano altissimi: pesi e prestazioni eccellenti, consumi minimi.

Il lavoro di messa a punto è stato molto impegnativo — ci dice Tommaso Mollo, responsabile operativo della sperimentazione su strada, l'uomo che ha seguito la Uno dall'inizio alla fine — in quanto, ad eccezione del motore e del cambio, tutta la meccanica della Uno è completamente di nuova concezione. In più, il riferimento costante alla 127, per oltre dieci anni la vettura più venduta in Europa, è stato uno stimolo non indifferente nella ricerca di soluzioni tecnologicamente avanzate.

Quando la Uno compie i primi passi, cinque anni fa, porta il nome di progetto 146 ed è con quel nome che i primi prototipi escono dai capannoni Fiat per le prove su strada. Quanto sono durate signor Mollo queste prove?

Più di tre anni. Abbiamo cominciato con la messa a punto della meccanica nuova sui "muletto" della 128. Siamo poi passati ai primi collaudi sui prototipi 146 versione E1 (fase di stampo delle scocche) quindi a quelli di delibera sulla

versione E2 (le scocche sono già definitive) fino agli ultimi ritocchi di affinamento sulle vetture di pre-serie.

Entriamo nei particolari. La sperimentazione su strada comprende due tipi di prove: quelle di messa a punto agli effetti della qualità e quelle di fatica. Nel primo gruppo rientrano la messa a punto delle sospensioni e della guida per ottenere, con tenuta di strada e guidabilità ottime, un confort di marcia gradevole, e la definizione dei rapporti di trasmissione per raggiungere gli obiettivi di prestazione voluti. Queste prove le abbiamo effettuate sulla pista di Marene dove per due chilometri l'asfalto è segnato, ad intervalli di poche decine di metri, da una serie di strisce bianche di riferimento. Sulla vettura è collocato il cronotachigrafo,

uno strumento che elabora i dati di velocità, partenza da fermo e ripresa trasmessi da una fotocellula, posta esternamente, sul pianale della vettura. Questa passando sulle strisce bianche viene attivata e manda impulsi al corpo macchina in cui è inserita una centralina che li elabora. Alla fine della prova il cronotachigrafo indica: velocità della vettura tra una striscia e l'altra, media ottenuta e tante altre informazioni relative all'accelerazione e alla ripresa.

Avete fatto prove anche all'estero?

Le prove al caldo le abbiamo effettuate in Brasile sugli stessi percorsi dove a suo tempo abbiamo fatto la messa a punto della 147.

Per il controllo dell'efficienza della carburazione, del riscaldamento e dello sbrinatorio cristalli siamo andati in Svezia.

In Svezia a 40 gradi sotto zero

L'avventura in Svezia ce la racconta Vincenzo Uberti, uno dei 25 collaudatori del reparto di Mollo. Siamo partiti per Kiruna, una località situata oltre il Circolo Polare Artico, il venti gennaio dell'anno scorso. La Uno viaggiava mascherata da Panda su un camion e solo alle frontiere veniva scaricata e fatta scendere per il passaggio da un Paese all'altro (ecco spiegate alcune foto uscite mesi fa sui giornali in cui la nuova vettura Fiat veniva definita "Panda").

Due 127 diesel, sei Ritmo di cui una Restyling, due Beta, un furgone attrezzato ad officina e diciotto persone accompagnavano la Uno nella spedizione verso il Circolo Polare Ar-

tico. Dal lago di Mora, punta di un triangolo che ha come base l'asse Oslo-Stoccolma, ad Umea sul Golfo di Botnia fino a Capo Nord, decine di migliaia di chilometri su strade quasi impossibili, laghi ghiacciati, rinfie di vento miste a neve farinosa. «Sì, un tempo inclemente — continua Uberti — ma lo sapevamo, d'altra parte era proprio lo scopo della nostra "missione" quella di far viaggiare la Uno nelle più brutte condizioni possibili. Al mattino incominciavamo l'avviamento della vettura alle 7,30, il momento in assoluto più freddo di tutta la giornata, e giravamo fino alle cinque di sera».

Problemi?

Nessuno, partiva sem-

pre al primo o secondo colpo.

La temperatura minima?

Meno 42, su un percorso di duecento chilometri verso la Finlandia. Se ci toglievamo i guanti in quelle condizioni, la pelle delle mani si attaccava alle chiavi, alla lamiera a tutto ciò che era metallo. E Uberti va avanti raccontando di prove speciali sul lago di Mora dove su uno strato di ghiaccio alto un metro e mezzo la Uno con pneumatici chiodati provava la tenuta in curva, con veri e propri slalom in mezzo ai grossi camion che trasportavano legname. Racconta della neve farinosa che ha dato consigli alla progettazione per migliorare le guarnizioni del-

le porte e del freddo intenso che ha spinto gli ingegneri ad intervenire sul motore ottimizzando la presa d'aria per una più efficace alimentazione.

E per quanto riguarda la messa a punto del motore?

Tutte queste prove — interviene Mollo — come pure quelle di fatica erano già state fatte in Italia. Abbiamo girato al massimo della potenza sulla pista di Nardo (in Puglia), i gruppi meccanici sono stati sottoposti a sforzi nelle Langhe e nei dintorni di Grasse e per le prove standard e della scocca siamo andati sulle piste speciali de La Mandria.

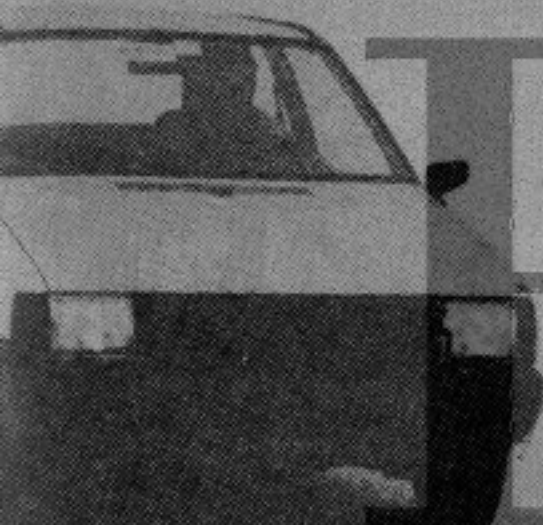
Le piste speciali de La Mandria è stata utilizzata anche per quello che gli esperti chiamano «for life», cioè prove di imbrattamento, affaticamento e corrosione. Per il «for life» si viaggia su strade bianche coperte di polvere, si attraversano guadi salini e si ritorna nella polvere, per ultimo si lascia riposare la vettura in una camera umidostatica ad alta percentuale di umidità. Lo scopo? Controllare la formazione della ruggine.

Ma non è finita. Ci sono ancora le prove di «stop and go», frena e parti, per il controllo di eventuali depositi di morchie nel lubrificante, e quelle di affidabilità in città, sulle strade statali, in montagna, prove per oltre centomila chilometri. Un suo parere Mollo su tutta questa grande mole di lavoro.

Mi ritengo soddisfatto di aver lavorato in massima collaborazione con gli sperimentatori delle altre funzioni e con i progettisti. Senza invadere o condizionare il campo operativo della controparte ho cercato e provocato il confronto costruttivo a tutti i livelli ed in tutte le sedi per poter raggiungere l'obiettivo finale che in comune accordo ci eravamo imposti. E i risultati si vedono. m. f.



Alcune fasi del severo collaudo a 40° sottozero cui è stata sottoposta in Svezia la Uno, camuffata da «Panda»



Centro autorizzato per l'assistenza tecnica
e vendita ricambi originali

Copotec srl



AEG-TELEFUNKEN

TORINO

C. Racconigi 139

386116 - 386362



SPURGI

VIA B. BUZZI 16/9

tel. 640.7365 - 640.5246 - MONCALIERI

Costruzione e manutenzione fognature pubbliche e private -
Spurgo pozzi neri e fosse biologiche - Prosciugamenti - Disostru-
zioni fognature con autopompe ALTA PRESSIONE «CANAL JET»

INTERVENTI URGENTI

CALABRIA IONICA TIRRENICA

Con solo 1.000.000

prenoti il tuo apparta-
mento in complesso re-
sidenziale o in villaggio
turistico a 100-300 mt.
dal mare. Prezzi da L.
15.500.000 in costru-
zioni solide a 1-2 piani
con giardino, tennis, pi-
scina, negozi e comodi
di trasporto. Mutuo,
dilatazioni.

Prom. Im. Tur.

Via C. Alberto 36 - Torino

Tel. 011/511.054.

BASTA con i FERRI da MAGLIA!

VOGLIO FEMAC-SUPERFACILE



Perché, fra tutte le macchine per maglieria, Femac-Superfacile è l'UNICA con:

- possibilità di creare ogni tipo di maglia, dalla camicetta estiva in cotone al cappotto in lana sport, dalle calze allo scialle in pizzo; dalle gonne ai bordi elastici
- Schade perforate per eseguire automaticamente ogni tipo di disegno, compreso il tralato con un solo carrello
- calcolatore automatico delle misure per ottenere capi di taglia perfetta
- cucitrice incorporata per la confezione veloce e precisa
- corso d'addestramento completo, anche registrato su cassetta
- garanzia scritta di cinque anni
- sconto dipendenti Fiat

DISTRIBUTORE ESCLUSIVO - ASSISTENZA DIRETTA - SCUOLA GRATUITA PERMANENTE

CENTRO FEMAC - v. San Quintino 4/G - TORINO (Porta Nuova) - tel. 011 535.368



ISTITUTO DIDATTICO SCOLASTICO

Via Principe Tommaso 55 - 10125 Torino - Tel. 011 65.04.565

CORSI PER CORRISPONDENZA CORSI PER FREQUENZA

CORSI SCOLASTICI

- PERITO AGRARIO
- ADDETTO ALLA CONTABILITA' D'AZIENDA (Paghe, Contributi, Irs)
- STENOGRAFIA
- ACCOMPAGNATICE TURISTICA (Hostess con 3 lingue)
- SEGRETARIA D'AZIENDA
- MAESTRA D'ASILE
- ARREDATRICE
- VETRINISTA
- FIGURINISTA
- SCUOLA MEDIA
- PERITO INDUSTRIALE - sez.: Chimica, Edilizia, Industria tessile, Meccanica, Elettrotecnica, Elettrotecnica Industriale, Termotecnica

- GEOMETRA
- RAGIONIERE
- ISTITUTO MAGISTRALE
- GIMNASIO
- LICEO CLASSICO
- LICEO SCIENTIFICO
- LICEO ARTISTICO
- LICEO LINGUISTICO

CORSI TECNICI E PROFESSIONALI

- DIRIGENTE COMMERCIALE
- PERITO IMPIANTI TECNOLOGICI - sezioni: Idraulica - Riscaldamento - Refrigerazione - Condizionamento
- PERITO INFORTUNISTICA STRADALE
- INTERPRETE (Due lingue)

- LINGUE ESTERE: Francese - Inglese - Tedesco - Spagnolo - Russo (con nastri o dischi)
- ASSISTENTE EDILE
- SERIGRAFIA
- CAPOMASTRO
- DISSEGNAIORE TECNICO
- DESIGNER PUBBLICITARIO
- DISSEGNAIORE MECCANICO
- DISSEGNAIORE EDILE
- MECCANICO Motorista - Auto-riparatore con elettraut
- MECCANICO Manutentore di officina
- ELETTRICISTA
- ELETTROTECNICO
- TECNICO ELETTRONICO
- TECNICO RADIO TV
- TECNICO RADIO TV COLORI
- ESPERTO FOTOGRAFO

DIVISIONE INFORMATICA

- BASIC
- COBOL
- FORTRAN



SARTA/O MODELLISTA CON FREQUENZA



AMMISSIONE AL III° IST. SUP. (Biennio Comune) PER INFERMIERE/I PROFESSIONALI

CORSO DI MUSICA SU PIANOFORTE CON FREQUENZA



MATURITA' ODONTOTECNICA



ANGOLO BABY

Corso
elementare
di lingue
estere
per
ragazzi/e
da 5
a 13 anni



ATTENZIONE: Per disposizioni ministeriali chi ha superato i 23 anni può conseguire qualsiasi diploma scolastico senza possedere alcun titolo di studio inferiore. (Decreto ministeriale 4/5/1925 - n. 653 - art. 46).

L'I.D.S. organizza corsi scolastici seguendo fedelmente i programmi ministeriali. Ti segue e ti presenta come candidato esterno agli Esami Statali.

Particolari sconti ai dipendenti del Gruppo Fiat.

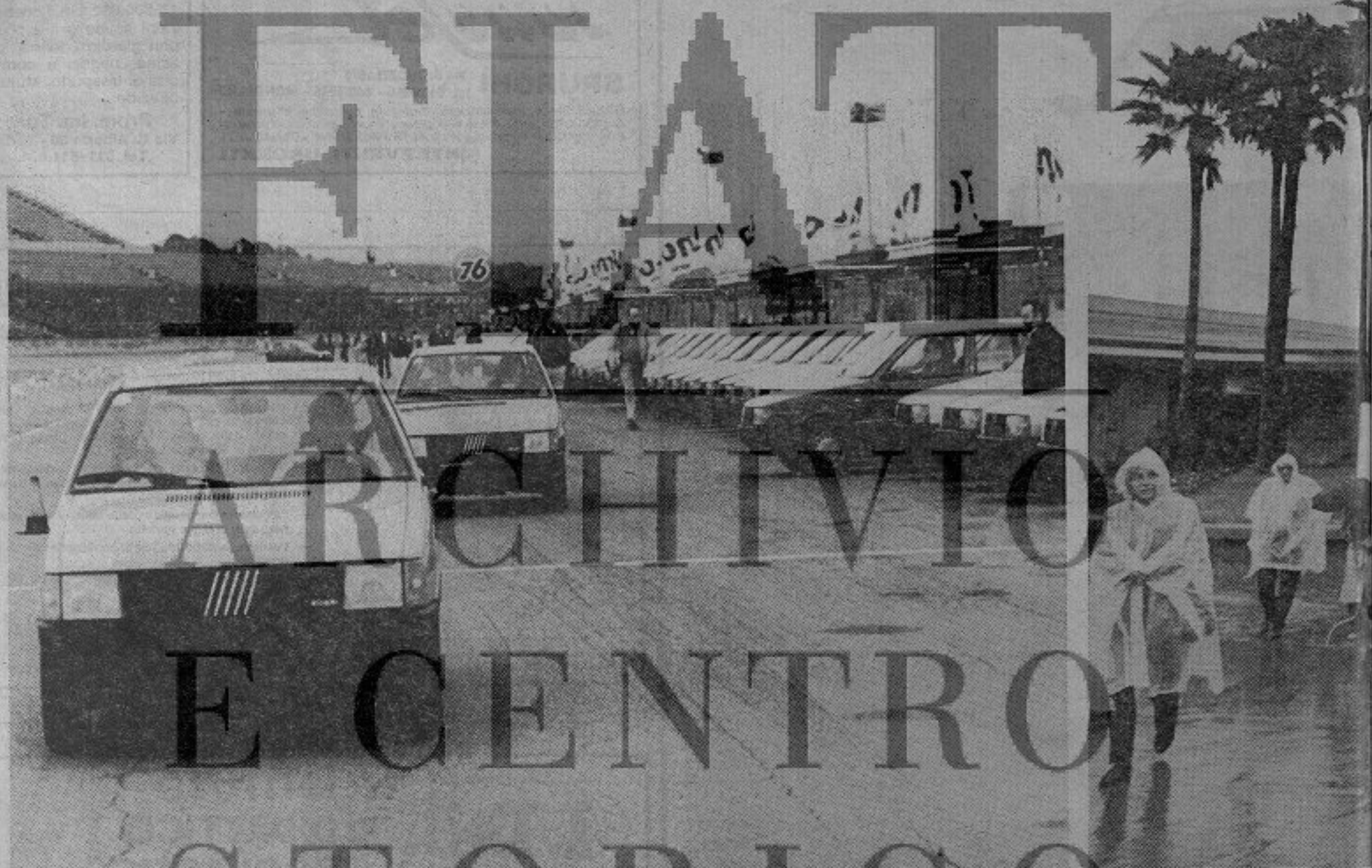
E ricorda l'**I.D.S.**
E' una cosa seria

I NOSTRI CENTRI DI ASSISTENZA

dove potrete
avere
consultazioni
didattiche sono
nelle maggiori
città aperti tutti i
giorni compreso
il sabato e la
domenica a
vostra completa
disposizione
gratuitamente

ANCONA
BOLOGNA
BERGAMO
BRESCIA
MILANO
NOVARA
PALLANZA
PADOVA
PORDENONE
TORINO

Sulla rampa di lancio



Un prodotto nasce. E' il frutto di lavoro, investimenti, fantasia, ricerca. Deve essere presentato, la gente deve conoscerlo, sapere che esiste, che ha certi pregi, che risolve problemi.

Tutto questo insieme di cose richiede un grosso sforzo di comunicazione: dalla pubblicità alla presentazione a coloro che, per mestiere, informano, e cioè i giornalisti.

Vediamo a questo proposito che cosa è stato fatto per la Uno.

Uno è il primo numero della serie infinita di numeri, significa si ricominciare, partire da uno; ma vuol anche dire essere primi nel pensare, nel realizzare un'auto nuova. E infatti la Uno, come già è stato detto da molti, è un'auto che propone soluzioni nuove.

Questo senso dell'innovazione e del coraggio lo troviamo anche nei luoghi scelti per la presentazione, Cape Canaveral, da dove partono le più grosse imprese spaziali, dal primo viaggio sulla luna al lancio dello Shuttle: un immenso teatro dove si svolgono i grandi successi e i drammi della tecnologia mondiale; Daytona dove i grandi costruttori automobilistici si confrontano in gare mozzafiato di velocità, ed Epcot il mondo della fantasia dello spettacolo e del futuro.

Nei box di Daytona 115 auto all'esame dei

Orlando (64 chilometri da Cape Canaveral), 9.30 di martedì 18 gennaio. Un giorno importante per il mondo dell'automobile. Di fronte a 700 giornalisti di tutto il mondo riuniti nel Salone dei congressi dell'Holiday Inn il più grande complesso alberghiero di Orlando (Florida), l'ingegner Vittorio Ghidella, ha presentato la Uno alla stampa internazionale. Con Ghidella c'è Paolo Scolari direttore Progettazione Fiat Auto.

Un grande schermo rimanda le immagini della nuova creatura Fiat «simbolo» come ha detto Ghidella «di un momento storico della Fiat Auto che si chiude e di un altro che incomincia».

Una scelta questa presentazione in Florida. Il connubio ideologico tra la Uno, frutto di alta tecnologia produttiva e Cape Canaveral simbolo della più alta espressione scientifica dell'uomo non è sfuggito a nessuno.

Dopo una conferenza stampa di due ore (di cui riportiamo il testo in terza pagina), cinque pullman trasportano i giornalisti a Daytona Beach per la prova su pista delle vetture.

Percorrendo la North North Est, l'autostrada che collega la zona turistica con Orlando e poi con Daytona,

affiorano le prime impressioni sulla «beautiful» Florida. La giornata luminosa, il cielo terso e un leggero vento contribuiscono a dare colore al paesaggio e a metterne in risalto i particolari.

Strade bianche rese ancora più bianche dal sole tagliano immense piantagioni di aranci. Arbusti tropicali e palme sfilano accanto a strani alberi impietriti dai cui rami ormai morti pende una barba grigia, opera ineluttabile di un parassita trasportato dal vento. Attraversiamo il centro di Orlando, un misto tra una città da nuova frontiera ed un grande luna park, una città tutta orizzontale dove solo pochissimi edifici come l'Atlantic Bank e la Pan American Bank superano i dieci piani di altezza.

E oltre, tra grossi cartelloni pubblicitari, motel standardizzati, case tutte uguali, aranceti e palmeti tropicali, in un traffico lento fatto di camion enormi e auto di grossa cilindrata, raggiungiamo il circuito di Daytona.

Sulla pista più famosa del mondo, quella dove si corrono le 500 miglia e la «24 Ore», quella che vide anni fa il memorabile arrivo in parata delle tre rosse Ferrari, sono più di 115 le Uno allineate al box. Le carrozzerie luccicano sotto il sole primaverile riflettendo lampi di colore

che dal rosso corsa sfumano nel giallo nel verde nel bianco. A poco a poco tutti i giornalisti prendono posto sulle vetture, si formano gli equipaggi e nell'attesa si raccolgono i primi pareri: «E' bella, è molto grande dentro, guarda "gli" hanno pure messo la targa Florida».

Dietro ai box il tabellone luminoso a tre facce che durante le competizioni segna i tempi di velocità delle vetture e spento e i sedili in plastica verde che durante le corse accolgono più di 75.000 spettatori sono svestiti del chiassoso colore americano. Oggi la pista è tutta Fiat.

Iniziano le prove. Si accendono i motori. Le Uno escono dai box e si immettono sulla pista di cemento. Sull'asfalto tracce nere di testa-coda memoria di episodi grandiosi e di drammatici incidenti. Sulla pista le curve paraboliche dal 300 all'ora sono impressionanti. La Uno corre sulla parte bassa, sottoposta dagli «esperti» ad ogni sorta di sforzo: frenate e sterzate brusche, colpi improvvisi di acceleratore.

Sono molte le cose di questo nuovo modello che colpiscono: dalla velocità alla silenziosità alla buona tenuta di strada, ma tutto è già stato detto dai giornali.

Dopo i giri in pista le prove continuano sulle strade

della Florida, un percorso che da Daytona riporta ad Orlando, in mezzo a foreste, laghi. Sulle strade il limite delle 55 miglia all'ora costringe ad una velocità più contenuta, troppo lenta per il guidatore italiano. Non mancano le varianti al percorso stabilito. Prendendo uno dei tanti ponti che collegano la zona delle corse di Daytona con il centro si raggiunge la spiaggia più famosa del mondo (così almeno dicono i cartelloni).

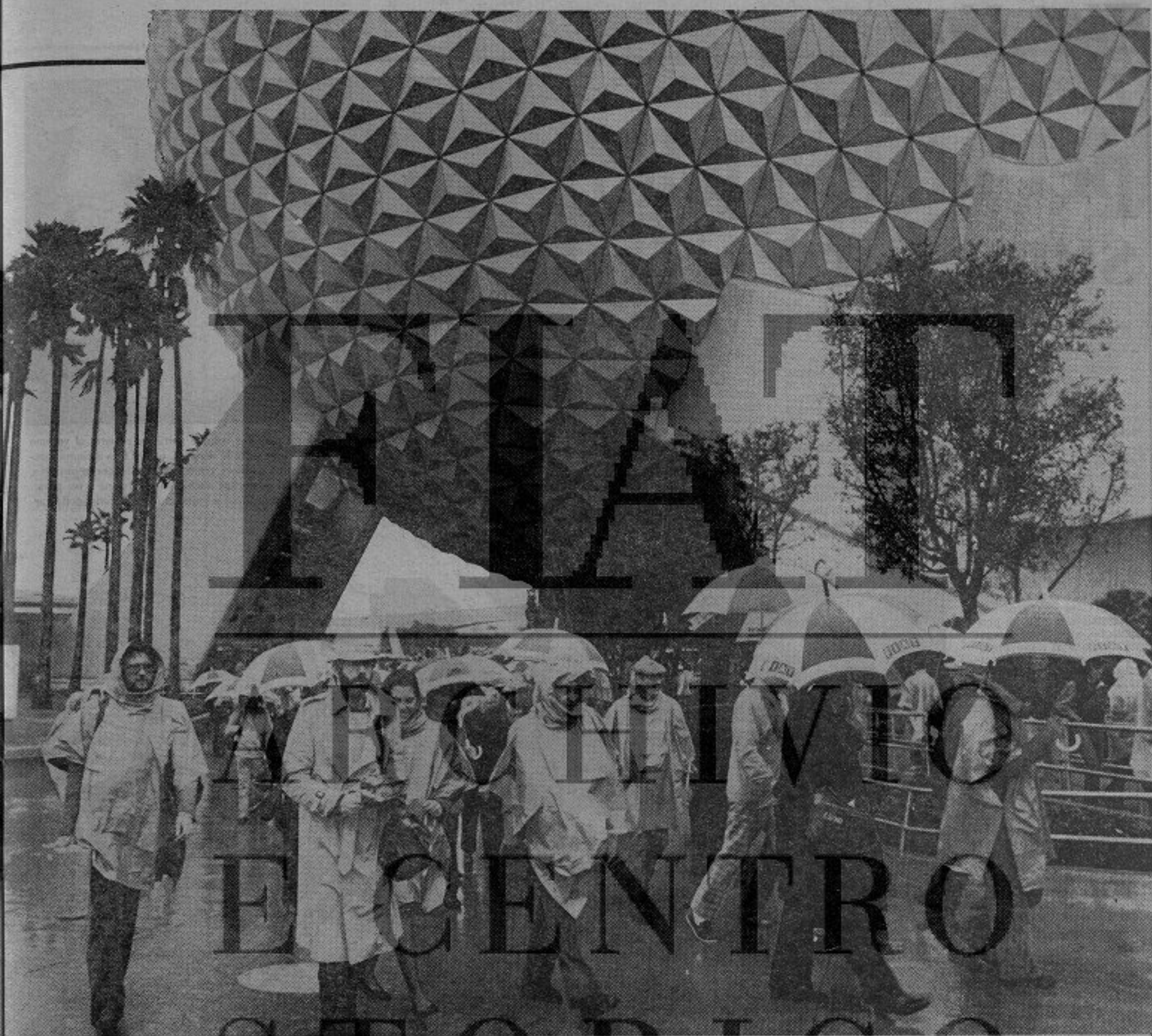
L'Atlantico sbatte su un tappeto bianchissimo, abbagliante, fatto di sabbia, particelle coralline e conchiglie. Qui le macchine passeggiano avanti e indietro sorvegliate dallo sceriffo pronto ad intervenire se si superano le 10 miglia all'ora. Gabbiani, cormorani e pellicani volano dall'oceano alla catena ininterrotta di alberghi e motel. Ogni tanto si incontra un cercatore di metallo chino sul «metal detector»: spera di captare il segnale rivelatore di piccoli tesori nascosti.

Ma è quasi sera e percorrendo ancora strade che tagliano grandi spazi, piantagioni e allevamenti di bestiame facciamo ritorno all'Holiday Inn di Orlando. Adesso incomincia il lavoro frenetico dei giornalisti per la stesura dei testi. Sale stampa attrezzate con più di

200 macchine per scrivere con tastiera per tutte le lingue, 100 linee telefoniche e 30 telex saranno impegnati per più di due giorni. L'organizzazione dell'ufficio Stampa Fiat funziona perfettamente: 700 persone riescono a comunicare senza problemi con le redazioni di tutto il mondo.

Mercoledì 19 gennaio. Dalle 6 del mattino quasi tutti sono impegnati a scrivere o a trasmettere testi, un lavoro continuo fin verso le 14 quando, dopo un breve pranzo, a bordo dei soliti 5 pullman ci immettiamo sulla strada per Cape Canaveral. Il famoso clima della Florida incomincia un po' chino a deludere. La temperatura si è abbassata costringendo a golf e «vellutini» imprevisti. 64 chilometri e siamo nel cuore dello spazioporto più attrezzato e più importante del mondo.

Quaranta sono le piattaforme di lancio disposte sui 74.000 ettari di superficie di proprietà della Nasa (National Aeronautics and Space Administration). La più importante è la 39, quella che serve ora per lo Shuttle e dalla quale partirà la prima avventura sulla Luna. Il complesso 39 è collegato al Vab (Vehicle Assembling Building) un parallelepipedo di ferro e cemento alto 160 metri e largo più di 100. E'



giornalisti

Dentro al Vab che si preparano le tecnologie per il futuro, ma purtroppo non possiamo entrare: segreto! La visita dello Space Center ci lascia un po' l'amaro in bocca. Ci troviamo in uno dei posti tecnologicamente più avanzati del mondo, ci eravamo immaginati cose fantastiche, ma ora rimangono tutte chiuse in quel grande parallelepipedo che non si può «scoprire».

Giovedì 20 gennaio. Da anni non ricordavano un tempo così brutto in Florida. La pioggia ci accompagna al favoloso Walt Disney World. Inaugurato nel 1971, il centro comprende il famoso parco dei divertimenti Magic Kingdom (Regno Magico), il Regno delle Vacanze e, dall'ottobre 1982, il Mondo del Futuro e la Finestra sul mondo del Centro Epcot.

Dall'inizio della costruzione nel 1969, il Walt Disney World ha portato avanti il piano di Walt Disney di realizzare una Comunità Sperimentale del Domani. Epcot appunto, impiegando sistemi innovativi di magistrale progettazione, costruzione, funzionamento, trasporti e mezzi di comunicazione per creare un nuovo tipo di comunità. Poiché il Walt Disney World si estende su una superficie di 11.340 ettari, abbiamo limitato la nostra visita all'Epcot Center.

Il nuovissimo e spettacolare complesso inizia una nuova era dei divertimenti creati da Walt Disney, uno spazio di 105 ettari in cui figurano le tecnologie future e la fantasia, la cultura, le arti, i mestieri e le meraviglie naturali di varie nazioni. Entrare a Epcot vuol dire dunque entrare nel futuro.

Una grande sfera, l'Astrospace Terra (Spaceship Earth) è il simbolo del Centro. Attorno a questa ruotano vari padiglioni: l'Universo dell'Energia, il Mondo del Moto, il Viaggio nella Fantasia e la Terra. Di fianco, nove vetrine internazionali presentano Canada (qui è possibile vedere un bellissimo film su uno schermo a 360 gradi), Regno Unito, Francia, Giappone, Germania, Cina Messico e raccontano l'Avventura Americana.

Per visitare Epcot occorrerebbero più di tre giorni, un giorno è comunque sufficiente per avere un'idea complessiva, per intuire tra immaginazione e realtà la tecnologia del domani.

Nella corsa da un padiglione all'altro è possibile vedere film (stupendo quello tridimensionale della Kodak), giocare con i computers, saltare in pochi minuti dal mondo del passato a quello del futuro.

Maresa Ferrua



Florida. Tre momenti della presentazione ai giornalisti della «Uno»: Daytona, Epcot e Cape Canaveral

Fiat Uno

Le caratteristiche per un modello superiore

Si è scritto (e sicuramente verrà ancora ripetuto) che la Fiat Uno rappresenta una «svolta generazionale» nella categoria delle vetture di piccola cilindrata.

Chiediamo all'ingegner Amedeo Peyron (responsabile di Prodotto della Fiat Auto) quali sono le innovazioni della «Uno» che ci permettono di considerarla un'auto d'avanguardia.

«Innanzitutto v'è da dire che la realizzazione della «Uno» ha comportato uno sforzo finanziario senza precedenti nella storia delle Case costruttrici. Progettisti, uomini di produzione, stilisti ed esperti di mercato si sono impegnati in un lungo e minuzioso studio, durante il quale sono state messe a punto tutte quelle componenti di efficienza, funzionalità e risparmio che renderanno vincente la «Uno» per molti anni a venire. Per cui è esatto dire che la Fiat Uno, pur seguendo le più avanzate e attuali tecnologie, le supera e anticipa il futuro.

«Il risultato è stato la realizzazione di un'auto a misura d'uomo, dalla linea a due volumi, estremamente compatta, a sviluppo verticale, portatrice di un nuovo concetto di spazio, sia esso esterno e sia, soprattutto, interno.

• Quali sono stati gli interventi più significativi?

«Tutti indistintamente, direi, ma soprattutto quello di aver condotto — per la prima volta in vetture di questa categoria — al di sotto dei quattro metri — uno studio aerodinamico approfondito con risultati di grande prestigio.

«Intervenendo sulla linea globale della vettura, e seguendo nell'insieme e nel singolo particolare tutti quei dettagli che ne compongono il corpo, per la «Uno» si è raggiunto un coefficiente da primato che, a seconda delle versioni, è fra lo 0,33 e lo 0,34.

«Dal pianale (ove tutti i longheroni e le traverse non hanno più sporgenze esterne) alle porte (di taglio avvolgente, con cristalli a filo fiancata e gocciolatoi interni a filo porta), tutto è stato valutato in maniera accurata, tenendo conto anche di particolari che parrebbero trascurabili (come per esempio la raccordatura dei fanali in linea con il taglio della calandra). E oggi la Fiat Uno fende l'aria in maniera ottimale, mantenendo ovviamente la massima aderenza al terreno.

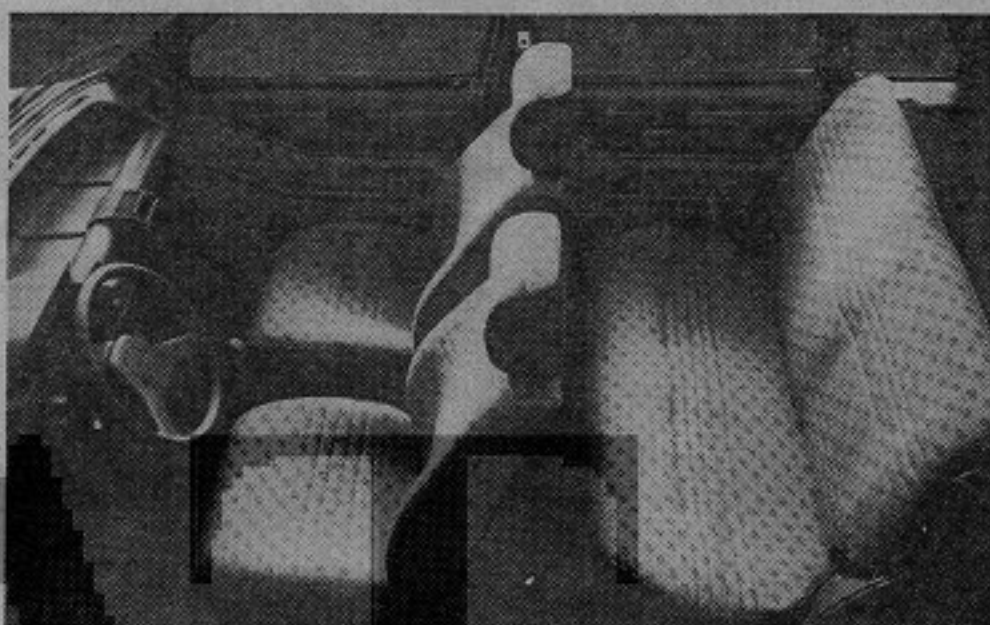
• Aver raggiunto un valore aerodinamico così positivo ha portato benefici anche all'abitabilità?

«Certo — prosegue l'ingegner Peyron —: sotto questo profilo la Fiat Uno offre il maggior volume abitabile possibile rispetto al proprio volume esterno. Infatti, pur avendo la stessa pianta della «127», la vettura all'interno è mediamente più lunga di sei

centimetri, più larga di dieci e più alta di cinque centimetri. E questo lo si deve grazie alle soluzioni adottate per raggiungere il coefficiente aerodinamico accennato.

«Abbiamo quindi migliorato l'accessibilità per via delle porte avvolgenti e, per l'insieme degli interventi operati, maggiore cubatura che si traduce in più comodità per i passeggeri e maggiore spazio per i bagagli.

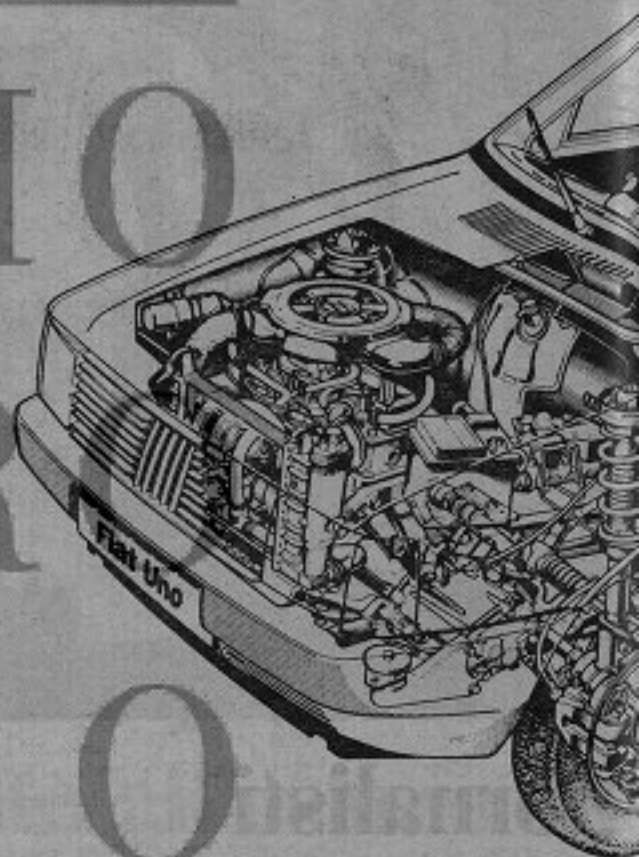
«Non solo, ma il migliorato CX ha permesso anche l'adozione di soluzioni tecnico-ergonomiche che conferiscono alla «Uno» un comfort abitativo anche sulle lunghe distanze difficilmente riscontrabile in vetture di questa categoria. Basti l'esempio delle sospensioni a geometria particolare — caratteristica di vetture di categoria nettamente superiore — a beneficio della tenuta di strada e dei consumi.



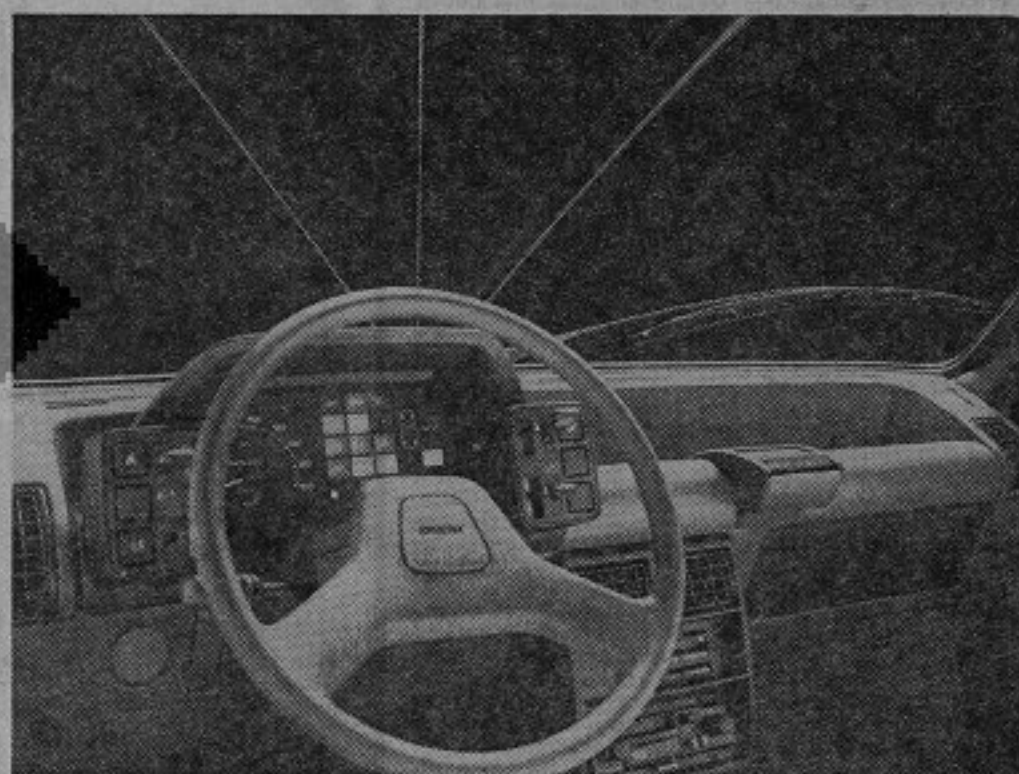
Nella sua categoria di appartenenza, la Uno ha il maggior volume abitabile rispetto al volume esterno. Questo è l'interno della Uno Super che, come tutte le versioni, ospita fino a cinque passeggeri, su nuovi sedili studiati per garantire massimo comfort, contenimento del corpo in curva, sostegno della schiena e buona accessibilità ai posti posteriori anche nella versione a tre porte. Tessuti e rivestimenti (in stoffa e finta pelle) sono coordinati a quindici diversi colori della carrozzeria (nove per le versioni normali).



La forma avvolgente del portellone posteriore consente un'apertura totale e la massima facilità nelle operazioni di carico e scarico. Il sedile posteriore, poi, può essere ribaltato «a libro» con una semplice manovra, creando in questo modo insieme al bagagliaio un unico, generoso piano di carico di circa 1000 dm³. Da notare sul lunotto la resistenza elettrica disposta «a ragnatela» in modo da avere tre zone di massimo riscaldamento nello sbrinatorio del vetro e assicurare la visibilità posteriore.



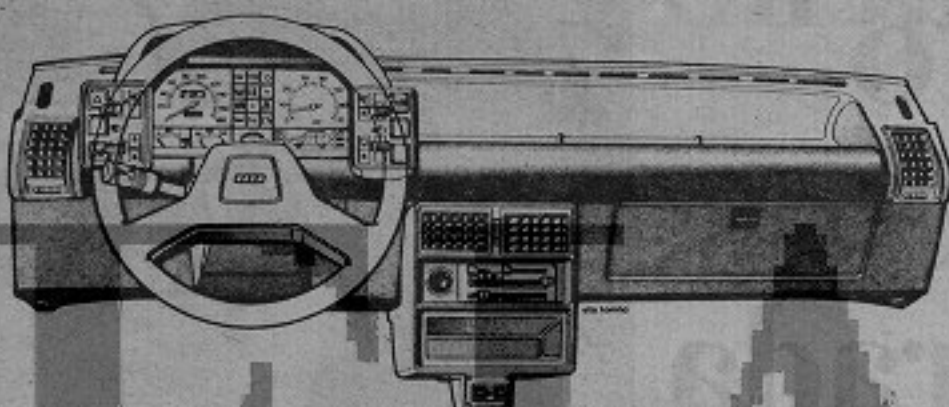
I passeggeri posteriori, su tutte le versioni Super, hanno a disposizione un portacenere centrale, appoggiatesta con altro portacenere e maniglie d'appiglio. I rivestimenti interni sono in tessuto per i sedili e in misto tessuto-finta pelle per le porte. Sulle due porte anteriori vi sono anche capienti tasche porta-oggetti.



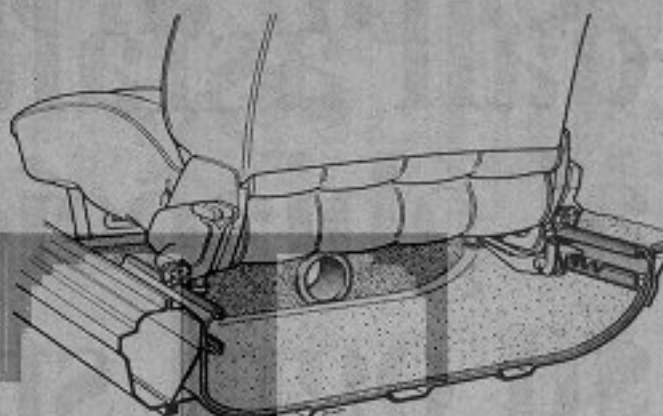
Su tutte le versioni il lavacrystallo ha tre direzioni d'uscita del liquido detergente. Il tergicristallo a braccio unico (a richiesta a due o tre velocità, a seconda dei modelli) ha il più ampio raggio d'azione possibile e assicura una visibilità totale anche nelle condizioni meteorologiche più avverse. La plancia è in materiale plastico marrone o grigio scuro e la parte di fronte al passeggero è rivestita da una fascia in schiumato morbido, così come il volante a due razze. Tutti i comandi sono raggruppati ai lati della plancia-strumenti, raggiungibili senza staccare le mani dal volante.



I particolari che ne fanno un'auto d'avanguardia



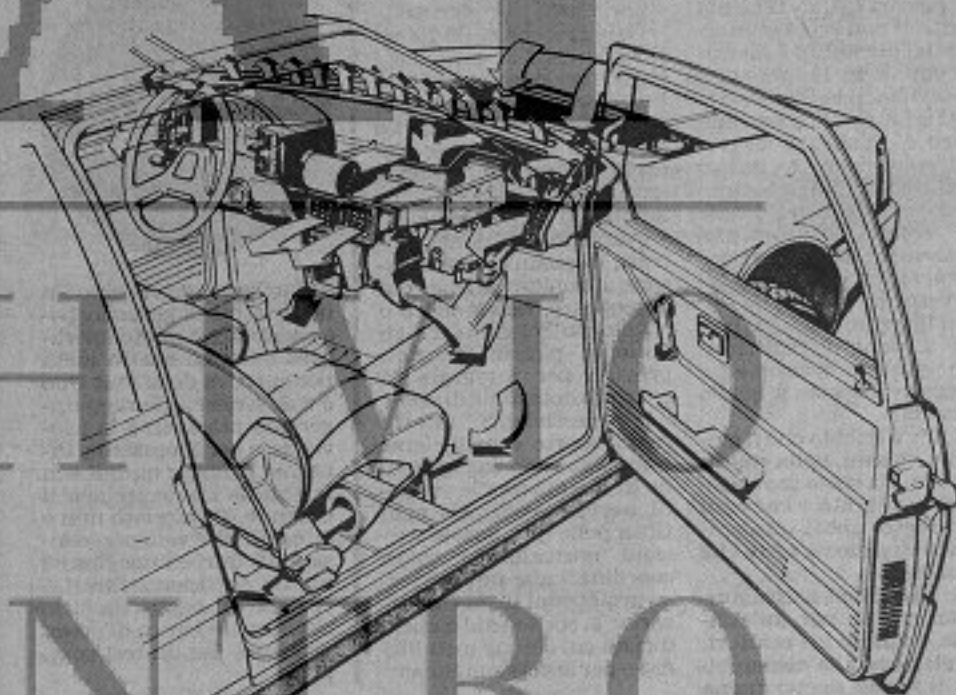
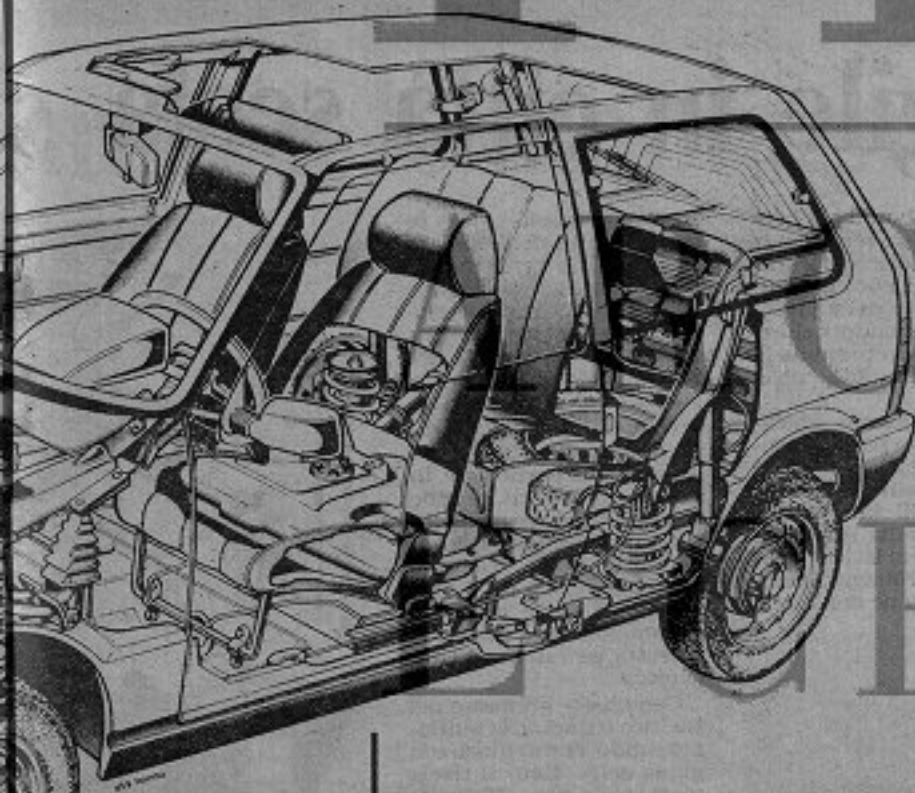
La plancia, montata fuori linea e collaudata al banco prima dell'installazione, è di disegno completamente nuovo e raccoglie comandi e strumenti in settori separati. A richiesta sono disponibili anche l'econometro — che indica l'andamento dei consumi di carburante — e il check-control con lo schema luminoso della vettura. L'intera struttura è in materiale antiurto, antigraffio, antiriflesso e comprende un generosissimo piano a giorno portaoggetti, con posacenere scorrevole e, sotto, un capiente vano portadocumenti con sportellino a serratura nelle versioni Super.



I sedili anteriori scorrono su due guide fissate a lato dei longheroni del pianale (ricavati all'interno per migliorare l'aerodinamica) anziché sul pavimento. In questo modo lo spazio sotto i sedili è interamente sgombrato e permette ai passeggeri posteriori di allungare comodamente le gambe. Da notare il grande foro centrale per una migliore distribuzione dell'aria.

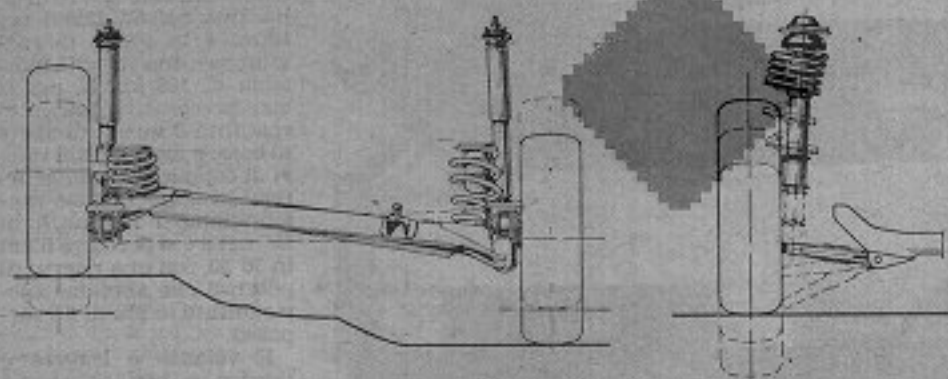
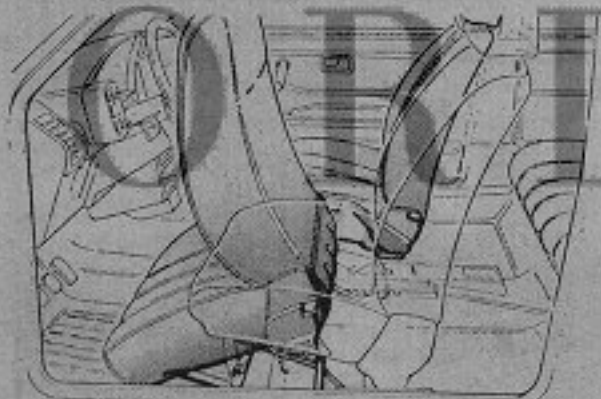


Lo specchietto retrovisore regolabile dall'interno è di serie nelle versioni Super; in alto, l'orologio digitale con luce direzionale.



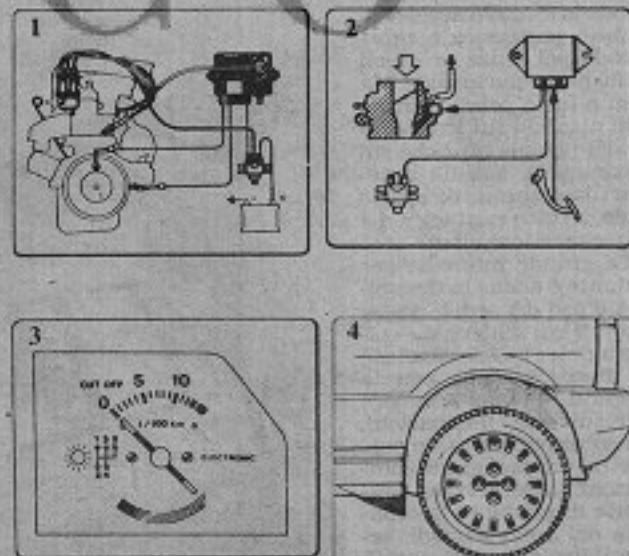
Cure particolari sono state dedicate all'impianto di ventilazione e riscaldamento. Alla base del sistema c'è la grande vasca-presa d'aria collocata nel vano motore, con feritoie nella zona di massima pressione dell'aria, e collegata al gruppo riscaldatore con ventilatore a una o due velocità. Una fitta serie di bocchette, tra cui quattro orientabili in plancia, provvede al ricambio d'aria e allo sbrinatorio del cristallo parabrezza e di quelli laterali. L'intero impianto è del tipo bi-level, ossia con distribuzione dell'aria secondo il principio «testa fresca-piedi caldi».

La Uno è nata all'insegna del comfort. Nella versione tre porte, il ribaltamento dei sedili anteriori si accompagna alla loro traslazione in avanti, determinando una comoda accessibilità ai posti posteriori. Il sedile ritorna successivamente nella posizione iniziale, con l'inclinazione dello schienale «memorizzata».

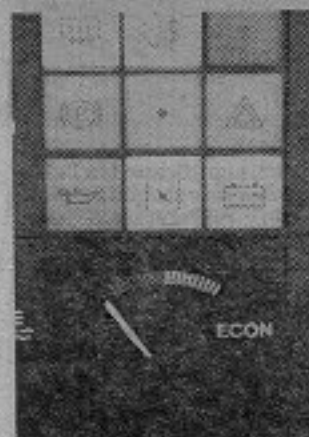
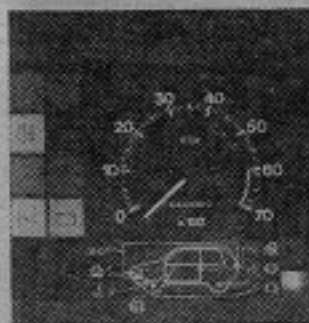


Le sospensioni posteriori (foto a sinistra) sono articolate su bracci oscillanti longitudinali collegati da una traversa torcente che procura un effetto autostabilizzante nelle curve (antirollio). Si tratta quindi di una sospensione «a bracci tirati», che assicura il perfetto mantenimento del parallelismo delle ruote in tutte le condizioni di marcia (convergenza «zero») e quindi la minima resistenza al rotolamento, a tutto vantaggio anche della tenuta di strada e di un minor consumo dei pneumatici. Le sospensioni anteriori (foto a destra), di tipo McPherson, sono articolate su bracci oscillanti trasversali in lamiera stampata con base molto larga. In questo modo le oscillazioni dei bracci nel piano orizzontale in fase di accelerazione o di frenata (e le conseguenti variazioni di convergenza delle ruote) sono trascurabili. Il loro montaggio e relativa regolazione, inoltre, avviene «fuori linea», evitando così dispersioni di valori di convergenza, sempre possibili durante il ciclo produttivo. L'adozione di queste soluzioni ha permesso anche di ridurre l'ingombro dei passaruota e di dare più spazio abitativo alla vettura.

Energy Saving



La «Uno 45 ES» consuma circa il 12 per cento in meno (oltre 23 km con un litro) rispetto ai già bassi valori del modello base, senza penalizzare le prestazioni. Tra gli accorgimenti che hanno portato a questo traguardo sono anche da citare (oltre alla 5ª marcia di serie e all'aumentato rapporto di compressione al motore da 903 cc), l'adozione dell'accensione elettronica Digiplex (foto 1) e del dispositivo cut-off al carburatore (foto 2 e 3). Il sistema Digiplex ottimizza i consumi e le prestazioni (determinando il momento ideale per l'accensione); il secondo «taglia» i consumi in fase di decelerazione indicando anche (tramite una spia luminosa) l'opportunità di cambiare marcia. Le pinne profilatrici alle ruote posteriori e le coppe di tipo integrale (foto 4) concorrono a far raggiungere i risultati citati, abbassando la resistenza all'avanzamento della vettura.



Contagiri e check-control elettronici (foto in alto) figurano tra gli optional delle Uno Super che con la versione «ES» montano di serie l'econometro.

La nostra prova

dall'asfalto al ghiaccio su ogni strada

La prima volta che ci si avvicina, la «Uno» sembra più piccola della «127», ma in effetti non lo è. Esteriormente l'ingombro è identico: uguale in lunghezza e in larghezza, la Fiat Uno si distingue per il passo più lungo e un'altezza leggermente superiore. La linea è decisamente più aerodinamica e filante, con frontale dal cofano discendente, posteriore troncato, portiere avvolgenti e grandi superfici vetrate.

All'interno, non si può fare a meno di registrare uno spazio decisamente maggiore rispetto a quello della «127».

Non v'è dubbio che il gioco dei volumi, nella nuova vettura, sia stato sapientemente calibrato e che ogni centimetro abbia una precisa motivazione, oltre che funzione.

La Fiat Uno ha un'abitabilità inedita per un'utilitaria e quindi un comfort, in relazione alla disponibilità di spazio, degno di una vettura di categoria superiore.

Sulla «Uno», quattro persone viaggiano comodamente, la quinta non è sacrificata, e c'è anche tanto spazio per i bagagli. I sedili danno il massimo comfort e consentono facile accessibilità ai posti posteriori anche nelle versioni a tre porte. Ribaltando lo schienale, infatti, quelli anteriori scorrono in avanti per circa 18 cm, aumentando lo spazio d'accesso al divano posteriore e ritornando poi senza problemi nella posizione iniziale. Ma non è tutto perché, grazie agli attacchi sui longheroni del pianale (anziché sul pavimento), i sedili anteriori lasciano altro spazio utile, a tutto vantaggio dei passeggeri longilinei.

Di grande interesse per l'utente è anche la flessibilità d'uso del sedile posteriore, il cui schienale — oltre a poter essere ribaltato «a libro» insieme con la «seduta» — può assumere due diverse inclinazioni. La soluzione non solo permette un maggiore comfort ai passeggeri ma consente di graduare la capacità del vano bagagli, accessibile dall'ampio portellone posteriore.

Razionale e di grande capienza risulta la plancia, nuova nel disegno a completo sviluppo orizzontale, con il vano portaoggetti che può essere utilizzato anche dietro il quadro portastrumenti. Di fronte al passeggero si apre un cassetto a giorno che, nelle versioni Super, adotta uno sportello con serratura. La strumentazione è completa e raggruppata in un unico blocco, ai cui lati due gruppi (raggiungibili senza staccare le mani dal volante) contengono i vari co-

mandi delle luci, lunotto termico, lampeggiatori di emergenza, tergicristalli.

Sul piantone dello sterzo rimane solo la leva degli indicatori direzionali, con incorporato il pulsante dell'avvisatore acustico. Le levette e le bocchette d'aria dell'impianto di climatizzazione (particolarmente curato ed efficace) si trovano in posizione centrale, in modo da poter essere azionate anche dal passeggero. Econometro e check-control sono fra gli optional più interessanti previsti per integrare la già ricca dotazione di serie.

I rivestimenti interni (sedili, porte e padiglione, compreso vano bagagli) sono in tessuto (per le versioni normali e Super) e in finta pelle (per le sole versioni speciali), in colori coordinati alle nove diverse gradazioni della carrozzeria: la scelta sale a quindici (di cui cinque metallizzate) per le versioni Super.

Alla guida della «55»

Partiamo da Torino in un mattino di gennaio, poco ventilato e con temperatura mite. La nostra meta per la prova della Fiat Uno è il Sestriere, che raggiungeremo attraverso la provinciale per Piossasco e Pinerolo prima e quindi con la statale che costeggia il Chivasso. Il tracciato non è di quelli che vengono considerati duri e impegnativi ma ha sufficienti caratteristiche di «misto» da farlo ritenere un banco di prova probante per un test completo.

Anche se non è più l'ora di punta, attraversiamo la città con un discreto traffico, nervoso e poco propenso al rispetto delle precedenza e dei semafori, che ci consente di avere subito la misura dell'agilità della vettura.

Prima di partire abbiamo impiegato pochi secondi per regolare il sedile e prendere confidenza con i comandi. Gli interruttori sono distribuiti fra i due gruppi posti ai lati del quadro portastrumenti, mentre sul piantone dello ster-

zo troviamo solo la leva di azionamento delle luci direzionali che funge anche da pulsante dell'avvisatore acustico. La strumentazione, simpatica nel disegno, risulta completa e di immediata lettura.

Al volante si rimane piacevolmente colpiti dall'ampia visibilità su tutti i lati ma, in modo particolare, in avanti, grazie al grande parabrezza curvo molto inclinato e al cofano discendente. Ma anche l'assetto di guida non è da meno, giacché il sedile permette al contempo una posizione corretta ed estremamente comoda.

Con queste premesse nel traffico cittadino ci sentiamo subito a nostro agio e la guida della «Uno» si rivela piacevole e mai affaticante. Notiamo che la pedaliera è ben dimensionata e la leva del cambio risponde docilmente, con innesti precisi e un'escursione che potrebbe definirsi «automatica» negli inserimenti delle marce.

Al semaforo, la frizione stacca perfettamente e anche se si accelera con piede pesante, la «55» risponde bene, con progressione regolare e potenza crescente, senza scatti nervosi né sobbalzi. Il motore che monta la «Uno 55» infatti è dei più elastici della sua categoria: con 1116 cc di cilindrata e 55 CV Din di potenza è in grado di raggiungere una velocità massima di 150 km/h, ma la sua prerogativa più interessante è quella di avere ai bassi e medi regimi valori di coppia tra i più generosi. In accelerazione raggiungiamo i 100 km/h in 15" netti e si percorre il km in 36"50, con una riserva di potenza che abbiamo sperimentato in più di un sorpasso.

Il volante è leggero e preciso e ben s'accoppia con la trazione anteriore, la cui adozione è stata una delle carte vincenti nella realizzazione della vettura. Come si sa, questa soluzione elimina l'ingombro della trasmissione e del differenziale (presenti nelle auto con trazione posteriore), permettendo una maggiore distanza delle ruote fra loro. Il vantaggio che ne deriva è evidente perché passo più lungo e carreggiata più larga, in termini

pratici, significano tra l'altro maggiore stabilità e più spazio nell'abitacolo da utilizzare per il comfort dei passeggeri. Ed è quanto è avvenuto nella Fiat Uno.

Durante tutta la nostra prova, anche a velocità e sui percorsi sconnessi, la tenuta di strada è stata sempre perfetta. In quanto all'abitabilità, detto di quella anteriore, per gli altri passeggeri vi è una sistemazione comoda e confortevole, anche quando il guidatore spinge indietro il proprio sedile. Ne fa fede la testimonianza del nostro fotografo longilineo che, «per la prima volta —



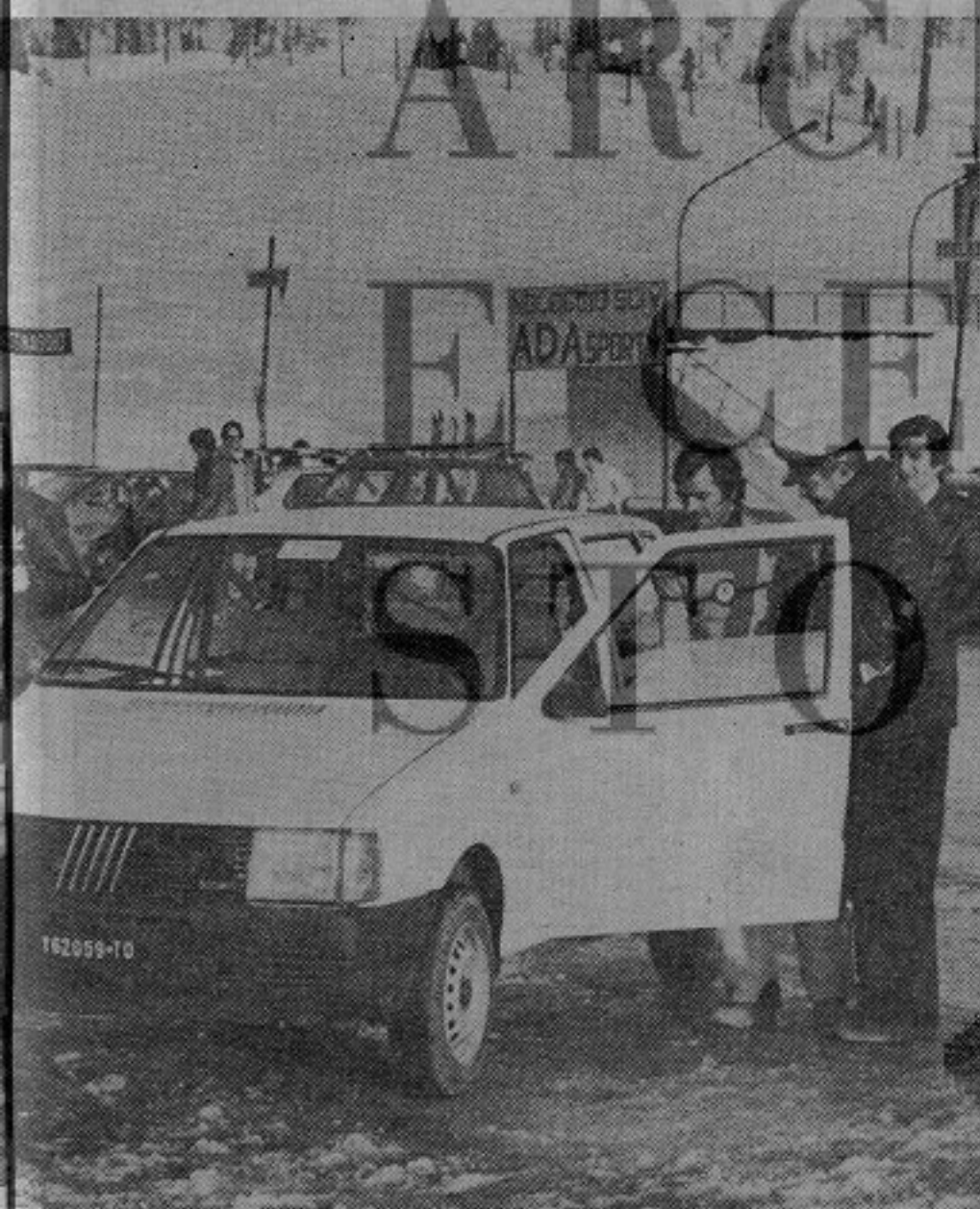
Agile in città scala s



In questa pagina presentiamo alcuni momenti della prova su strada della Fiat Uno 55, compiuta su un tracciato «misto», con traffico cittadino e percorsi di montagna anche con fondo ghiacciato



enziosa le montagne



ha osservato — viaggio in una vettura di queste dimensioni tenendo il busto eretto e senza dover piegare al massimo le gambe.

Durante il percorso non abbiamo fatto altro che parlare e commentare le novità della «Uno», e solo quando arrivavano le prime curve, ci rendiamo conto di averlo fatto con un tono di voce regolare. La silenziosità di marcia, veramente eccezionale, ci è sembrata quasi scontata. Invece è proprio da sottolineare: abbiamo toccato più d'una volta la massima velocità e non abbiamo mai avvertito nessun sibilo, né vibrazioni

né quel ronzio fastidioso alle orecchie che in altre vetture ci accompagna per parecchi minuti dopo essere giunti a destinazione.

Le curve si susseguono e si apprezza in maniera tangibile il comportamento sicuro e tranquillo della vettura, sia per la tenuta di strada (anche la tendenza al sottosterzo, tipica delle trazioni anteriori, non è mai avvertibile più di tanto) sia e soprattutto per la bontà delle sospensioni. Sono infatti un'altra delle piacevoli sorprese che riserva la «Uno»: anche sui tratti ghiacciati trovati al Sestriere, grazie alla giu-

sta taratura delle sospensioni e all'ottima distribuzione dei pesi, abbiamo mantenuto il controllo della vettura senza eccessivi problemi, anche a velocità sostenute. E non bisogna dimenticare nemmeno i freni che, senza dubbio, sono al di sopra delle prestazioni che si riscontrano in questo segmento. Gli spazi di arresto sono veramente corti in proporzione alla velocità e la «Uno» si blocca bene, senza scompensi (la «55» da noi provata, adotta di serie il servofreno): un fattore di sicurezza affatto trascurabile.

Attilio A. Cirillo

Caratteristiche tecniche

La Fiat Uno è realizzata in sette versioni, articolate su tre motorizzazioni e due tipi di carrozzeria (normale e Super). In Italia la gamma in commercio dal 20 gennaio è la seguente:

— Uno 45 (903cc - 45 Cv - 4 marce) a tre porte.

— Uno 45 S (903cc - 45 Cv - 4 marce e 5^a optional) a tre porte.

— Uno 45 «Energy Saving» (903cc - 45 Cv - 5 marce) a tre porte.

— Uno 55 (1116cc - 55 Cv - 4 marce) a cinque porte.

— Uno 55 S (1116cc - 55 Cv - 5 marce) a tre porte.

— Uno 55 S (1116cc - 55 Cv - 5 marce) a cinque porte.

— Uno 70 S (1301cc - 70 Cv - 5 marce) a tre porte.

Riportiamo nelle tabelle a fianco le caratteristiche più importanti.

VELOCITA' max ragg. a pieno carico, km/h:

	UNO 45-45S	UNO ES	UNO 55-55S	UNO 70 S
in 4 ^a	140	140	150	165
in 5 ^a	—	130	145	160

ACCELERAZIONE (secondi)

0 → 100 km/h 0 → 1000 m

UNO 45-45 S (4 marce)	17,5	37,8
UNO 45 S (5 marce)	17,5	37,8
UNO ES	17,5	37,8
UNO 55 (4 marce)	15	36,5
UNO 55 S (5 marce)	15	36,5
UNO 70 S	11,5	33,8

CONSUMI secondo norme ECE (litri/100 km):

Modello	vel. cost. 90 km/h	vel. cost. 120 km/h	ciclo urbano
UNO 45-45 S (4 marce)	5,0	6,6	7,1
UNO 45 S (5 marce)	4,7	6,2	7,1
UNO ES	4,3	5,8	6,4
UNO 55 (4 marce)	5,1	6,8	7,8
UNO 55 S (5 marce)	4,8	6,4	7,8
UNO 70 S	5,0	6,5	8,2

	UNO 45 - 45 S	UNO ES	UNO 55 - 55 S	UNO 70 S
MOTORE				
N. cilindri	4 in linea, ant. trasv.	4 in linea, ant. trasv.	4 in linea, ant. trasv.	4 in linea, ant. trasv.
Diametro x corsa (mm)	65 x 68	65 x 68	80 x 55,5	86,4 x 55,5
Cilindrata (cmc)	903	903	1116	1301
Rapporto di compressione	9 : 1	9,7 : 1	9,2 : 1	9,1 : 1
Potenza max DIN (CV a giri/min)	45/5600	45/5600	55/5600	70/5700
Coppia max DIN (kgm a giri/min)	6,3/3000	6,3/3000	8,8/2900	10,2/2900
Distribuzione	1 albero nel basamento		1 albero in testa	
Comando distribuzione	catena	catena	cinghia dentata	cinghia dentata
TRASMISSIONE				
Frizione	monod. a secco	monod. a secco	monod. a secco	monod. a secco
N. marce	4/5 (optional)	5	4/5	5
FRENI				
Anteriori: Ø mm	disco - 227	disco - 227	disco - 227	disco - 227
Posteriori: Ø mm	tamburo - 185	tamburo - 185	tamburo - 185	tamburo - 185
SOSPENSIONI				
Anteriori	a ruote indep. con bracci oscillanti inf. ancorati ad una traversa ausiliaria			
Posteriori	a ruote indep. con bracci tirati e collegati con un assale torcente			
DIMENSIONI				
Passo (mm)	2362	2362	2362	2362
Carregg. ant./post (mm)	1340/1300	1340/1300	1340/1300	1340/1300
Lunghezza (m)	3,644	3,644	3,644	3,644
Larghezza (m)	1,548	1,548	1,548	1,548
Altezza (m)	1,43	1,43	1,43	1,43
Cap. bagagliaio (dmc)	225/250+968	225/250+968	225/250+968	225/250+968
PESI (kg)				
Peso in ordine			730 (3p)	
di marcia (DIN)	709	700	740 (5p)	750
Peso rimorchiabile	800	800	800	800



La pubblicità

pensata anche da un umorista

I manifesti che in queste settimane fioriscono sui muri delle nostre città portano un'immagine tenera e strana: la Uno secondo Giorgio Forattini, un'elefantina-poltrona, comoda; un'elegante pinguino, sciccoso; una divertente porcellina-salvadanaio, risparmiosa; un'astuta elefantina volante, scattosa. E' la Uno, è una Fiat, e «tutto il resto è relativo».

Ci sono voluti nove mesi di lavoro per preparare la campagna di lancio della nuova Fiat, una campagna che si impone immediatamente e via via continuerà a svelare le sue sorprese, che coinvolge tutti i mezzi di comunicazione e ci accompagnerà sulle pagine dei giornali e sugli schermi, e molti di noi se la porteranno in vacanza, in uno dei tanti oggetti promozionali: ombrelli e magliette, borse e portachiavi, materassini da spiaggia e cinture, ecc.

Dicevamo, nove mesi. Dall'aprile al luglio dello scorso anno ci hanno lavorato sotto la guida di una équipe della Direzione Commerciale, quattro agenzie pubblicitarie diverse per caratteristiche e dimensioni.

Al di là della novità del modello stesso, c'era da giocare soprattutto su quel nome, Uno, e sulle possibilità di slogan che offriva. Si sono fatte incursioni nel gergo sportivo e nel linguaggio dello spettacolo, si è pensato ai gusti del pubblico maschile e femminile, sono state analizzate suggestioni del passato e immagini del futuro, somiglianze e differenze, il senso della competizione e quello del «sorpasso».

A metà della campagna (si era ad agosto) ci si è concentrati sull'importanza dell'evento industriale rappresentato dalla Uno e su una più precisa definizione del prodotto, e sono nate due nuove linee, una legata allo straordinario passo avanti non solo per la Fiat ma per l'intero panorama delle vetture attorno alle cilindrate mille, l'altra — quella dei «cartoons» — affidata ad un'équipe guidata da Giorgio Forattini. Una linea divertente, fantasiosa, diversa, capace di individuare il modello in modo nuovo, sintetico, più competitivo; capace di spiccare, colpire, farsi ricordare bene.

A cornice i molti slogan studiati per la campagna, da quelli «nazionalisti» che si aprono con «Fiat Uno la splendida italiana» e attraverso la serie degli attributi — «ospitalità», «disinvoltura», «inventiva», «genialità», «raffinatezza», «esuberanza» — arrivano a «L'italiana che viene dal futuro», ponte sulla serie descrittivo-tecnologica: «Uno strumento di precisione», «Un ambiente pieno di raffinatezza», «Uno spazio pieno di comfort», ai molti che giocano sul nome «Tutti i numeri per essere subito il numero Uno!», «Uno Es, il numero Uno del risparmio, la Formula Uno del risparmio», «Uno! Un'altra Fiat che farà epoca», «Il numero Uno dell'aerodinamica», «Il numero Uno dell'ospitalità».

Ormai, a lancio iniziato, è quasi impossibile citare tutte le novità di questa campagna, unica anch'essa per tanti dettagli nella storia dei lanci Fiat. Per la prima volta — ad esempio

è comoda

Uno!



Uno è una Fiat

è sciccoso

Uno!



Uno è una Fiat

è risparmiosa

Uno!



Uno è una Fiat

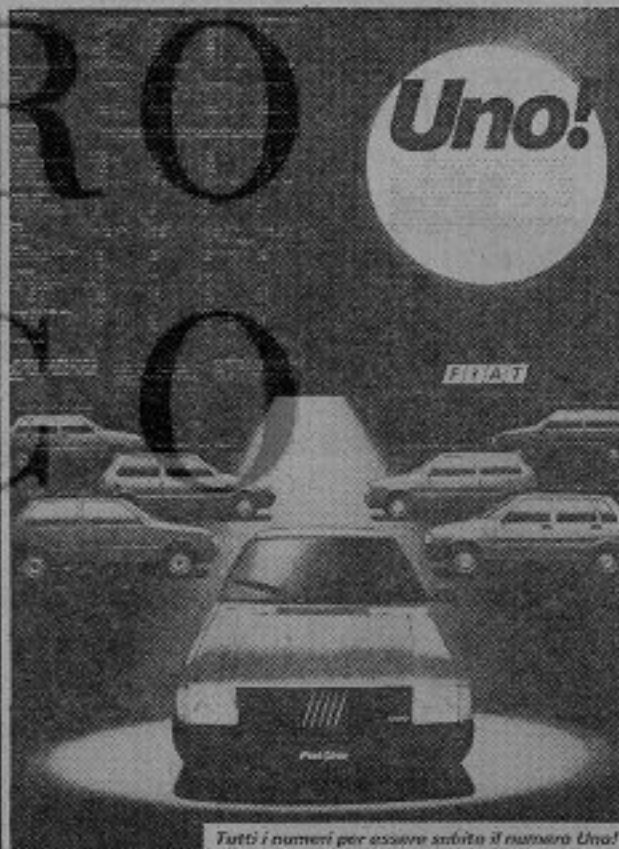
Uno!



Uno è una Fiat

— la presentazione ufficiale di una Fiat è stata anticipata da annunci che preludevano alla campagna e al modello (Ricordate l'inizio? I punti esclamativi che spiccavano nel bianco delle pagine dei giornali). Per la prima volta è stata prevista una affissione di manifesti di trenta giorni anziché quindici. Per la prima volta sono usciti (o usciranno) su riviste di grande diffusione inserti sull'argomento di diverso tipo e carattere e una novità Fiat viene esposta nei principali aeroporti e nelle grandi stazioni di Roma e Milano. E infine per la prima volta il lancio di un modello è accompagnato da un impulso straordinario di azioni promozionali: dalla diffusione delle prove alla presentazione a tutti i dipendenti del Gruppo, alla registrazione su disco della «Voce della Uno» che racconta se stessa a chi vuole conoscerla meglio, alla distribuzione di omaggi...

Ora tocca a lei, e chissà quanti ragazzi se l'appendano in camera, la comoda, la scicciosa, la risparmiosa, la scattosa, accanto a una fiammante Ferrari e a Paolo Rossi.



Sui manifesti la Uno è di volta in volta personaggio da cartoon, sofisticata tecnologia, il meglio del modo italiano di fare auto

Uno!



Tutto il resto è relativo

Uno è una Fiat

I commenti all'estero

Bild (Germania)

«Ai posti, parte la Uno!» L'ho provata nell'Italia del Nord un giorno orribilmente umido e su terreno scivoloso. E' andata magnificamente. Anche quando le altre auto si trovavano in grosse difficoltà. La Uno ha tutto ciò che deve avere una moderna vettura compatta.

(Peter J. Glodschey; 20-1)

L'Unité (Francia)

«La Fiat Uno negli Stati Uniti». La Fiat ha investito 20 miliardi di franchi per i sistemi di produzione della vettura e lo stabilimento di Mirafiori è stato robotizzato a oltranza. Per la prima volta nella storia dell'automobile, la produzione e il montaggio delle portiere sono interamente automatici come anche il processo di verniciatura. Il calcolatore ha contribuito a ridurre del 50% i punti di sutura rispetto alla 127.

(Jacques Morant; 20-1)

The Daily Telegraph (Inghilterra)

«Grande scommessa della Fiat su una rivale della Metro». La Fiat sta facendo un enorme investimento sulla nuova utilitaria che farà concorrenza alla Metro, alla Escort, alla Golf, alla Samba e alle altre vetture della classe media. La Uno si situa nella gamma tra la Ritmo e la Panda e il prezzo sarà fissato di conseguenza.

(20-1)

L'équipe (Francia)

«FIAT numero Uno». La Uno è a colpo sicuro la miglior vettura mai proposta dalla Fiat e la miglior vettura della sua categoria. E' rarissimo che, al momento di lasciare il volante di un nuovo modello, non si trovi praticamente nessuna critica da fare.

(Edouard Saidler; 20-1)

Stern (Germania)

La piccola della Fiat è già nata sotto una buona stella. La nuova Uno, che succede alla vendutissima 127, e si pone tra Panda e Ritmo, diventerà la favorita della scuderia Fiat. Il motore più piccolo, quello da 45 CV e 900 cmc, già da 13 anni sulla Fiat 127, è noto per la sua elasticità, consuma soltanto 6,5 litri di super. Una versione particolarmente economica, la ES (secondo il modello E della VW) consuma addirittura meno di 6 litri. Il motore più grosso, derivante da quello della Ritmo, da 1.3 litri e 70 CV, promette un'accelerazione eccezionale. Il rumore è contenuto anche ad un alto numero di giri. L'italiana piace anche per alcune brillanti soluzioni. In fatto di aerodinamica la Fiat annuncia un coefficiente di penetrazione dello 0,34 e 0,33 per la ES, il che sarebbe il nuovo record mondiale in questa classe.

Finora la Opel per la sua Corsa aveva vantato uno 0,36. Come è usuale nei disegni di Giugiaro, la carrozzeria è piatta e spigolo-

sa. La cinque porte ha un aspetto originale, il terzo finestrino le conferisce una linea inconfondibile. La Uno ha un solo tergicristallo, che sul suo piccolo parabrezza funziona meglio che quello della Mercedes 190. Il frontale e il posteriore sono protetti da paraurti, i fianchi invece purtroppo sono indifesi. I sedili posteriori sono regolabili separatamente, cosicché possono trovarvi posto tre adulti con il loro bagaglio — nella Polo e nella Golf questo non è possibile. La veloce italiana ha uno sterzo preciso e buone sospensioni e una tenuta di strada particolarmente buona.

(Hans Werner; 20-1)

The Times (Inghilterra)

«La Fiat ripone le sue speranze sulla Uno». La Uno è una delle auto più significative degli ultimi anni. Il gruppo italiano, che è nel bel mezzo di un grosso programma di ripresa, spera che la Uno sarà negli anni 80 ciò che la 127 è stata negli anni 70 come auto più venduta in Europa nella categoria utilitaria.

(Clifford Webb; 20-1)

The Sunday Telegraph (Inghilterra)

La Uno è un modello significativo. La leggerezza e la forma ad alta penetrazione aerodinamica contribuiscono a dare alla Uno una tabella di consumi assai attraente. Ghidella è particolarmente orgoglioso del modello «super economico» della serie, il 903

cc ES, che ha un alto rapporto di compressione e il cambio a 5 marce con rapporti così alti che in quinta marcia il motore gira a una velocità quasi 1/4 inferiore a quella della 903 normale. L'insolito progetto delle sospensioni indipendenti contribuisce alla silenziosità della vettura.

(Courtenay Edwards; 23-1)

Les Echos (Francia)

«Il simbolo del rinnovamento della Fiat». La Uno simbolo e vettore di una nuova ripresa della Fiat? Vittorio Ghidella, presenta

questo nuovo modello come «un segno concreto e tangibile di un momento storico che termina e di un altro che comincia». Una pagina è voltata. La nuova Fiat rappresenta in se stessa un impegno considerevole soprattutto dal punto di vista della riorganizzazione tecnologica che il gruppo ha dovuto intraprendere per la Uno. Ghidella vuole provare che questa vettura è più di un nuovo modello, una specie di vessillo. «La Fiat era in crisi. La Uno è la dimostrazione che abbiamo superato la crisi».

(Arnaud Rodier; 21-1)

The Sunday Times (Inghilterra)

L'aspetto esteriore è pulito e semplice. La forma è stata determinata dalle leggi dell'aerodinamica per offrire la minor resistenza. Il profilo alto significa che i guidatori di alta statura non dovrebbero aver problemi. I sedili posteriori possono essere piegati in avanti. Mi sono piaciute la guida e la manovrabilità. Il grado di rollio della carrozzeria è accettabile e non mi è stato possibile far comportare male la macchina neanche volendo, frenando in curva per esempio.

(Judith Jackson; 23-1)

Presentata ai dipendenti



L'hanno ammirata, studiata, spiata persino. Poi provando i sedili e la pedaliera, con la testa infilata nel cofano o nel bagagliaio, hanno commentato: «Avrà successo, almeno quanto la 127», «E' senz'altro al passo con i tempi», «I consumi quelli sì, se sono davvero così bassi, saranno un punto di forza», «Forse un po' cara, ma è la più bella vettura lanciata sul mercato negli ultimi anni». Così i dipendenti delle aziende del Gruppo Fiat hanno accolto le 194 Uno sistemate nei 97 punti espositivi allestiti presso gli stabilimenti di tutta Italia. Le vetture, esposte al pubblico per un'intera settimana, sono state viste da oltre 200 mila persone

IL SUCCESSO
CONBIPER
CONTINUA ANCHE
IN TEMPO DI SALDI
PIUMOTTI BELLISSIMI A L. 200.000
FAVOLOSI MONTONI A L. 500.000

COCCONATO
Str. Bauchieri 1
(aperto anche nei giorni festivi)
TORINO, corso Bramante 27/29
TORINO, via Amendola 4
MILANO, Tang. Ovest (usc. Lorenteggio Vigevano)
ALESSANDRIA, piazza Garibaldi 11
BIELLA, Tangenziale - BELLINZONA, via F. Zorzi



MOBILI A METÀ PREZZO

una iniziativa straordinaria:
fabbriche mobili riunite
affidano per il Piemonte, alle ditte

mobilopoli

LA CITTA' DEL MOBILE

SUPERMEC DEL MOBILE

4 CENTRI IN TORINO E PROVINCIA

LA VENDITA ESTRAORDINARIA

di camere, soggiorni, salotti, cucine, armadi ecc...

con **SCONTI** sino al **50%**

- PREZZI CHIARAMENTE ESPOSTI
- RATEAZIONI SINO A 36 MESI
- CONSEGNE OVUNQUE



mobilopoli

MAPPANO (TO) S.St. TORINO - LEINI



SUPERMEC DEL MOBILE

TORINO C.so Potenza 166 - Via Lanino 9
RIVOLI Str. Avigliana Km. 17 (ROSTA)
TROFARELLO Str. Torino 244



Prima lettura
di Guido
Davico Bonino

Ritratto (nei secoli) della civiltà rurale

Apriamo la nostra rubrica di febbraio con un libro di storia, anzi con un'antologia di scritti storici di vari studiosi, a cura di uno storico inglese, Jerome Blum. Si intitola *Storia della civiltà contadina*, la pubblica meritoriamente Rizzoli (che, sia detto per inciso, ha eccezionalmente rinforzato nell'ultimo quinquennio il proprio settore saggistico, e storico in particolare, con scelte, per metodo e argomento, spesso d'ottimo livello).

La vita dei contadini, il loro lavoro, le loro condizioni intellettive e spirituali, la loro concezione della famiglia e della società (dal borgo al villaggio alla città): ecco alcuni dei grandi temi che l'antologia di Blum affronta, riempiendo — letteralmente — un vuoto che la storiografia tradizionale, fino ad una ventina d'anni fa (diciamo la verità) non si sarebbe mai preoccupata di colmare, per una sorta di com'era che la storia delle classi subalterne (contadini, operai, artigiani) non era storia maluscola: perché la storia era il succedere, nudo e semplice, di alleanze, guerre, trattati di pace, era cioè la storia militare e diplomatica, non la storia delle società umane, e all'interno di queste società, la storia di tutte le classi, viste non una ad una, ma nella loro reciproca dialettica.

Per tornare a Blum e alla sua antologia, vogliamo dirvi, almeno, che il suo ritratto della condizione contadina attra-

verso i secoli e nei vari Paesi non è affatto rassicurante e tantomeno idillico: dimenticate, se vi accingerete alla lettura di questo libro, qualunque tentazione nostalgica nei confronti della esistenza rurale come la più vicina allo «stato di natura». Non ci sono Teocrito o Virgilio che tengano, non c'è miraggio di Arcadia che valga: la vita dei contadini, dal Medioevo all'Ottocento, è stata durissima, minata dalla mortalità, dalle malattie, dallo scarso igienismo, dall'analfabetismo, dalla violenza bellica; però — ecco uno dei grandi paradossi storici, su cui questo libro invita a riflettere — essa ha prodotto uno dei più duraturi e «sani» tipi di civiltà che l'uomo abbia creato, la civiltà agricola per l'appunto.

Seconda e (ahimè) più rapida segnalazione: un romanzo scientifico, la storia di una colossale scoperta proiettata dallo stesso scopritore in un'aura vagamente narrativa (cioè di avventura e sorpresa), ma senza falsificare minimamente la realtà dei fatti. Mi riferisco a *La doppia elica* di James D. Watson (Garzanti), ricostruzione da parte del protagonista della scoperta del Dna (acido desossiribonucleico) e delle sue proprietà, fondamentali per penetrare appieno nei segreti della struttura del codice genetico, che è l'agente essenziale della trasmissione dei caratteri ereditari.

Un libro al mese: «Il Milione» Marco Polo, mercante e venditore di sogni

«Ti è mai accaduto di vedere una città che assomiglia a questa?», chiedeva Kublai a Marco Polo sporgendo la mano inaspettata fuori dal baldacchino di seta del bucatore imperiale, a indicare i ponti che s'incrociavano sui canali, i palazzi principeschi le cui soglie di marmo s'immergono nell'acqua, l'andirivieni di battelli leggeri che volteggiano a zig-zag spinti da lunghi remi, le chiatte che scaricano ceste di ortaggi sulle piazze dei mercati, i balconi, le altane, le cupole, i campanili, i giardini delle isole che verdeggiano nel grigio della laguna. L'imperatore, accompagnato dal suo dignitario forestiero, visitava Quinsai, antica capitale di spopolate dinastie, ultima perla incastonata nella corona del Gran Kan. No, sire — rispose Marco — mai avrei immaginato che potesse esistere una città simile a questa.

Sarebbe inutile cercare nel «Milione» questo dialogo fra un Marco insolitamente

taciturno e un Kublai che vuole fargli confessare la nostalgia della sua terra. Eppure il Marco e il Kublai di Italo Calvino («Le città invisibili», Einaudi lire 6500) sono forse più «veri» di molti personaggi del discusso «Marco Polo» trasmesso dalla Rai nelle scorse settimane. Discusso per i costi (che a molti sono parsi esagerati), per il ritmo (di cui si è lamentata la lentezza), soprattutto per l'infedeltà storica. Il «Milione» — hanno detto gli esperti — è un libro poco noto, e di Marco Polo la gente sa quasi nulla. Visto lo sceneggiato, ne saprà ancora meno, perché il personaggio proposto dalla televisione non è quello vero.

Certo l'uomo-ragazzo che parla sempre di pace e di fratellanza, si batte contro le ingiustizie e davanti alla Muraglia cinese sembra citare Brecht ha probabilmente ben poco in comune con il messer Marco «di cui non fu mai né cristiano né saraceno né tartaro né paga-

no che più cercasse tanto del mondo», e tuttavia ha saputo suscitare grande interesse nel pubblico.

Ogni volta che un libro famoso diventa film si rinnova l'invito a ricercare sulla pagina i veri caratteri dei personaggi e le vere atmosfere in cui essi si muovono, e mai come in questo caso l'invito è stato raccolto. Basta scorrere le classifiche delle vendite nelle ultime settimane: c'è il «Marco Polo» di Maria Belloni che rielabora con cura elegante le vicende dello sceneggiato (è uno dei primi esperimenti — e, per ora, l'unico con pretese letterarie — di romanzo ispirato da un film televisivo); ci sono soprattutto molte edizioni del «Milione».

In punto di morte, al confessore che lo invitava ad ammettere di avere inventato tutto, Marco confermò per l'ultima volta la verità dei suoi racconti, ma le rivelazioni del «Milione» hanno continuato ad essere discusse e messe in dubbio.

Ora, svelato da tempo il vero volto del Catal e delle Indie e di tutti i Paesi che la lontananza popolava nel Medioevo di tenebre e di mostri, confermate le «eresie» astronomiche di Marco, spiegati scientificamente il fuoco del pozzo (che è il petrolio) e tanti altri misteri descritti nel libro, resta l'architettura fantastica di un mondo magico, resta il fascino di un tempo in cui gli uomini osavano andare senza difese verso l'ignoto.

«Il libro di Marco Polo detto Milione». Einaudi, lire 12.000; Marco Polo «Il Milione» - Eri (edizione Rai), lire 18.500; Marco Polo «Il Milione» - Mondadori, lire 20.000; Maria Belloni «Marco Polo» - Eri, lire 16.500; Alvisio Zorzi «Vita di Marco Polo» - Rusconi, lire 22.000.

Per i ragazzi: Marco Polo «Il Milione» - Mursia, lire 8500; Autori vari «Marco Polo» - Eri, lire 6000 e 12.000; Sergio Bitossi «Le avventure di Marco Polo» - Bompiani, lire 4600.



Tutti i mongoli di Kublai Kan si mettono in marcia: questa illustrazione è tratta dal «Marco Polo» di Maria Belloni (Edizioni Eri)

storia

Nicolas Rétif de la Bretonne «Le notti del gufo», Il Sigillo Editore - lire 14.000 (pp. 240).

Rétif de la Bretonne, una delle figure più discusse della letteratura francese di fine Settecento, è autore e protagonista di questo libro. E' lui il «gufo», strano e ambiguo personaggio che vaga inosservato fra i vicoli e le piazze di Parigi assistendo agli avvenimenti fondamentali della rivoluzione, dalla presa della Bastiglia alla decapitazione di Maria Antonietta, come uno spettatore di fronte a una commedia. Uno spettatore curioso che si aggira fra i camerini degli attori, ama cogliere ciò che accade dietro le quinte e mescolarsi al coro delle comparse.

Vittorio Polli «Garibaldi, Giuseppe Raimondi, Giglio Caroli», Dall'Oglio Editore - lire 8000 (pp. 158).

Nella mole della storiografia garibaldina mancava questa pagina inedita di amori, gelosie e tradimenti. Durante la seconda guerra di indipendenza, fra una vittoria e l'altra, Garibaldi incontra, e ama furiosamente, una ragazza di trent'anni più giovane la quale decide di sposarlo, abbagliata dalla fama dell'eroe, nonostante la grande differenza d'età e i numerosi corteggiatori che la circondano e di cui lei non disdegna le attenzioni. La passione di lui e il calcolo di lei sfociano così in un matrimonio strano e sfortunato, troncato da un incredibile scandalo il giorno stesso in cui viene celebrato.

sport

«Tuttoralmente Piemonte», periodo mensile di rallyismo, Barbero editore. Ogni numero lire 1500.

Diretta da Beppe Barletti, è in edicola dal mese di marzo una nuova pubblicazione dedicata a tutti gli appassionati del rally, con anticipazioni, cronache, interviste, notizie esclusive sulle novità del settore, rubriche dedicate a corse, preparatori, scuderie, piloti.

Come indica chiaramente la testata, la nuova rivista è soprattutto incentrata su avvenimenti e personaggi regionali. Dice il direttore Barletti: «Una regola precisa che i miei «maestri» mi insegnano tanti anni fa è che la notizia riguardante la gente della tua città e della tua regione è importante almeno come quella che riguarda un avvenimento di carattere internazionale. La seconda regola è che può affascinare, ma le «cose» di casa fanno presa sulla gente comune, quella che ti sta intorno, che vive, pensa, lotta e si affanna come te. Per questo seguiremo le manifestazioni mondiali ed europee (così non mancherà il tocco internazionale), ma ci batteremo sempre e comunque con il massimo impegno perché trovi il risultato più ampio la realtà regionale, la realtà che ci è più vicina e quindi più cara».

Dato il suo carattere mensile, la rivista sarà ovviamente impostata più sulla preparazione e il commento degli avvenimenti che sulla cronaca. Fra le novità la pagina degli «sponsor» per far conoscere non solo il prodotto e l'immagine, ma anche il pensiero che li guida.

varie

Flamma Niccolini Adimari «La casa a posto», Idealibri Editore - lire 17.500 (pp. 175).

Aiuto ideale per una giovane donna che si accosta all'impresa di tenere in ordine il suo alloggio (ma anche le casalinghe più agguerrite vi troveranno soluzioni interessanti). «La casa a posto» è una guida completa per risolvere le difficoltà dell'economia domestica.

Non c'è questo in proposito che non trovi risposta in uno dei quattro grandi capitoli in cui si divide. «Il problema pulitista» spazia dai lavori di ogni giorno a quelli «di fondo», dalla lotta ai parassiti al trattamento di acciaio, terracotta, ferro battuto, smalto, eccetera. «La cucina razionale» dice tutto su come cucinare (compresa una guida ragionata ai piccoli elettrodomestici e tabelle delle temperature e dei tempi di cottura con forno a gas, elettrici, a microonde) e presentare in tavola un pasto; su spesa e surveglianza (con relativi «tempi»), su organizzazione della cantina e del piccolo bar di casa.

Nel terzo capitolo, «Lavori di guardaroia», particolarmente interessanti la lettura del codice internazionale dei tessuti e le voci «macchie» (dall'erba al lucido da scarpe, dalla ruggine al sudore, alle bruciature, ai segni del ferro, alla muffa) e «conservazione e pulizia degli accessori».

Infine «Pronto intervento e piccola manutenzione» affronta le emergenze, dai guasti elettrici ed idraulici alla rottura delle tapparelle, al fai da te.

saggi

«Corso pratico di sopravvivenza», A.E.S. editore - lire 65.000.

Undici dispense, pubblicate per iniziativa e a cura dell'Associazione educativa alla sopravvivenza (via Priocca 30, Torino) contengono in altrettante lezioni le indispensabili istruzioni da seguire in caso di un conflitto atomico. Le dispense, arricchite da diagrammi, costituiscono nel loro complesso la cultura che più o meno tutti dovremmo farci se teniamo a sopravvivere nella malaugurata ipotesi di un conflitto nucleare. La pubblicazione è un vero e proprio corso di educazione alla difesa personale e al modo di affrontare il rischio. Consigli per la nutrizione, la protezione personale, la difesa dal contagio, la fuga e vari elementi pratici di sopravvivenza intervengono a rendere opportuna la lettura delle dispense e l'ascolto di un nastro che ne sintetizza i contenuti.

Walter Ross «Smettere di fumare in 14 giorni», Rizzoli editore - lire 4500 (pp. 224).

Tutti possono smettere di fumare, anche il fumatore accanito che da trent'anni consuma tre pacchetti di sigarette al giorno. Partendo da tale idea, e con l'assistenza di medici e ricercatori, il giornalista Walter Ross ha realizzato questo manuale che non assicura miracoli ma fornisce centinaia di piccoli trucchi che possono aiutare la volontà (l'unica veramente importante, per smettere davvero). L'edizione italiana del libro è accompagnata da una presentazione di Umberto Veronesi.

salute

E. Luni - E. Peletta «Peperoncino rosso per la nostra salute», Musumeci Editore - lire 5500 (pp. 94).

M. Rigaudier «330 ricette vegetariane», Musumeci Editore - lire 5500 (pp. 150).

Sempre più numerose sono le persone sfiduciate dalla medicina ufficiale e dai farmaci, e spinte a ricercare salute e benessere nei rimedi naturali. E sempre più numerosi sono gli appelli dei medici contro gli errori del nostro modo di vivere, e prima di tutto contro quelli che commettiamo a tavola, mangiando troppo e male. Così i libri che parlano di rimedi naturali e di cucina «alternativa» si moltiplicano.

Ecco per esempio nella collana «Salute naturale» di Musumeci due nuovi titoli. Dopo le virtù terapeutiche del miele e dell'argilla, delle erbe aromatiche e del massaggio è la volta del peperoncino di rivelaarsi amico prezioso. Se infatti, quando se ne abusa nella cucina, piccante può provocare infiammazioni e danni a vari organi, nella giusta dose è efficace (dicono gli autori di «Peperoncino rosso per la nostra salute») per la fragilità capillare e l'arteriosclerosi, l'acne e i reumatismi, la sterilità, la calvizie eccetera eccetera.

Meno rivoluzionario il messaggio di «330 ricette vegetariane». «La cucina vegetariana» dice l'autrice — non è né triste né austera: è ricca e sana e permette di realizzare un'alimentazione equilibrata e dietetica». E per dimostrarlo ci fornisce una lunga serie di possibilità gastronomiche.

SUPERMERCATI RAM PIÙ A MENO

LISTINO VALIDO
DAL 25/1
AL 12/2/1983

TORINO: corso Bramante con  - corso Svizzera con  - via Salbertrand con  -
corso Orbassano via S. Paolo - corso Cosenza con  - corso Traiano con  - via Porpora



pasta semola sarella
grano duro kg. 1 lire **795**



olio semi
girasole lt. 1 lire **1240**

riso curtì RB
gr. 950 lire **1140**



olio oliva
venturi lt. 5 lire **12690**

olio semi vari
barbi lt. 1 lire **910**



caffè mauro
sacchetto gr. 950 lire **7390**

pomodori pelati
star gr. 800 lire **720**



sughi grand'italia
(carne-funghi-vongole) gr. 120 lire **890**

confetture santa
rosa (albicocche-pesche-
ciliege) gr. 400 lire **1240**

giardiniera polli
gr. 740 lire **1090**



tonno
insuperabile strappo
gr. 170 lire **1340**



fagioli cannellini
o borlotti gr. 400 lire **295**

margarina regina
gr. 200 lire **260**

pancracker pandea
lire **890**



20 sottilette
kraft gr. 400 lire **2450**

8 vaschette dado
roger lire **450**



vino barbera
flaviano cl. 72 lire **735**

3 succhi zuegg pak
(albicocca-pesca-pera) lire **990**



sapone fa bagno
gr. 125 lire **440**



bio scala lavatrice
pacco gr. 500 lire **980**

sole bianco fusto
lavatrice kg. 4
lire **7490**



SETTIMANA
DELLE SPECIALITÀ DANESI



Un 1982 altamente positivo, in Italia e all'estero, per la squadra della Fiat Trattori

I ciclisti, con 21 successi

Una lunga serie di successi (21 per l'esattezza) ha contraddistinto l'annata sportiva della Fiat Trattori. Un 1982 positivo quello della squadra ciclistica guidata da Italo Zilioli (che si avvale sempre della preziosa collaborazione dell'intramontabile «Pinin» Graglia) con vittorie e piazzamenti di prestigio nelle maggiori competizioni internazionali e nazionali per dilettanti.

Ricordiamo le più significative: la Montecarlo-Alasio e il Trofeo Città di Diano Marina (entrambe a carattere internazionale); una vittoria di tappa nel giro d'Abruzzo per merito di Domenico Cavallo che ha messo in fila quattro sovietici; ancora un successo di Cavallo (in tutto alla fine del

l'anno saranno nove) in una tappa del giro del Cile e nel giro d'Italia; le vittorie di Zola nella prestigiosa corsa dedicata a Fausto Coppi e nel giro dell'Emilia; l'Internazionale di Bioglio firmata da Lo Campo.

I corridori della Trattori sono stati presenti in tutte le «classiche» in linea della categoria ed hanno conseguito importanti successi parziali in corse a tappe. La mancanza di un uomo di classifica dopo il ritiro di Fedrigo non ha consentito però ai ragazzi di Zilioli di primeggiare nella classifica finale di una corsa a tappe, e proprio per colmare questa lacuna si sta cercando un giovane in grado di imporsi anche in questo genere di gare.

Passato tra i professionisti, Gianni Zola, la nuova Fiat Trattori, che ha iniziato nei giorni scorsi la preparazione fisica in palestra e che presto si trasferirà in Riviera per completare gli allenamenti, è composta da questi corridori: Cavallo, Godio, Saccardi, Rossino, Aretuso, Gandini, Zola (Roberto), Varacalli, Buffa, Zaramella e Borriero. Tutti ragazzi scelti in giro per il Piemonte, alcuni inesperti ma molto promettenti.

La cosa più interessante (e una notizia dell'ultima ora) è la possibilità di portare a Torino il ventitreenne danese Jorgen Pedersen, che potrebbe diventare l'uomo di punta per le corse a tappe. Zilioli tiene continui contatti con l'ex compagno Ole Ritter che ha caldeggiato l'ingaggio di Pedersen, desideroso di venire a Torino per fare ulteriore esperienza internazionale nella patria del ciclismo.

Il danese vanta il record



Un arrivo vittorioso di Domenico Cavallo, ventunenne: ciclista di grande temperamento, ha scelto di rimanere ancora dilettante

dell'ora nel suo Paese, è giunto lo scorso anno quinto al giro delle Regioni, nel 1980 è stato campione scandinavo. Insomma ha tutti i requisiti per far grande la Fiat Trattori. Se l'ingaggio si concretizzerà, sarà inoltre un fatto storico per la Fiat, perché sarebbe la prima volta che un atleta straniero corre con la squadra dilettantistica torinese.

Zilioli è come al solito molto cauto: «Presto avremo la conferma o meno dell'arrivo di Pedersen — ci ha detto —

E' un ragazzo che abbiamo seguito con grande interesse per tutto lo scorso anno e lui più volte ha manifestato il desiderio di trasferirsi a Torino per accumulare altra esperienza prima di passare tra i professionisti. Non è corridore da grandi salite, ma si salva sempre con la classe. Sotto la nostra guida comunque potrà migliorare ancora».

Zilioli quindi è ottimista circa il futuro della nuova Fiat Trattori che esordirà come ogni anno con la clas-

sica Montecarlo-Alasio. Il programma prevede inoltre la partecipazione alle più importanti corse in linea e a tappe in Italia e all'estero.

Con Pedersen, l'uomo di punta della squadra biancorossa sarà ancora Domenico Cavallo, 21 anni, ragazzo di grande temperamento. Qualificato come passista-veloce, Cavallo ha scelto di restare ancora dilettante per fare esperienza e presentarsi più preparato al grande salto.

Zilioli, che in questi giorni

sta guidando i suoi sulle strade piemontesi per le prime brevi pedalate stagionali, non è tipo da sbilanciarsi molto ma anticipa: «Dopo i vari Minetti, Ghibaud e Zola, contiamo di riuscire a valorizzare anche quest'anno i nostri giovani. Possiamo fare sempre bella figura, anche se sentiamo di essere meno competitivi. Qualcosa di buono verrà fuori. Crediamo in questa squadra e sappiamo che non ci deluderà».

Fabio Vergnano

Riaprono i corsi di nuoto

Dopo la pausa invernale ripartono il 1° marzo i corsi di nuoto presso gli impianti natatori della Sisport. Le lezioni avranno durata trimestrale.

Queste le sedi in cui si porta nuotare: piscine di via Olivero e via Massari (con corsi di nuoto per bambini e adulti ed attività per famiglie al sabato); Settimo in via Regio Parco 85, Orbassano in via Gozzano 12, Carmagnola in via Agnelli 80-82 (dove si terranno corsi per adulti e bambini).

La quota di iscrizione è di lire 35 mila; quella al nuoto per famiglia è di lire 25 mila (tessera singola) e di lire 5000 (per ogni familiare aggiunto).

SETTE PIANI DI SOLUZIONI IN MOBILVISIONE

ROSA DEI MOBILI ORBASSANO
VIA TORINO 2 - tel. (011) 9002009

PER I DIPENDENTI FIAT un finanziamento o mutuo a condizioni particolari.

Se devi acquistare (alloggio, autovettura, mobili ecc.) ed hai questi requisiti:

- lavoratore dipendente da almeno tre anni
- nessun protesto.

Ti attendiamo con l'ultima busta paga, i tuoi problemi verranno risolti. Il finanziamento è a basso interesse, non cambializzato, senza alcuna ritenuta sullo stipendio e l'erogazione avviene in breve termine.

Fidati di noi.

Per appuntamento telefona

590583 • 500045



M.S.A.F.

Multi
Servizi
Assicurazioni
Finanziamenti

MULTISERASS - FIN s.r.l.

C.so Duca degli Abruzzi, 64 • 10129 Torino

TV mese

I cafoni di Fontamara

Dopo una frettolosa uscita nel cinema, e dopo una lunga attesa, arriva sul video il film di Carlo Lizzani «Fontamara», tratto dal romanzo di Ignazio Silone. L'edizione televisiva del film è in quattro puntate. Primo appuntamento mercoledì 23 febbraio sulla Rete uno, in seconda serata.

LA TRAMA

Ambientata intorno agli Anni Trenta nella disperata miseria della Marsica, Fontamara è un'opera che Ignazio Silone compose nell'esilio svizzero e dedicò alla fiera gente contadina, alla quotidiana fatica dei «cafoni». Fedele allo spirito del libro, il film si apre sull'estate di Fontamara, con episodi di soprusi e raggiri di cui, nel bene e nel male, sono protagonisti gli abitanti, il podestà e un ambiguo rappresentante del governo.

Deciso a guidare la ribellione sembra Berardo Viola, famoso per la forza fisica, innamorato di Elvira, che può almeno contare su una piccola dote mentre lui è povero in canna. Proprio il suo desiderio di mutare la condizione di irriducibile indigenza lo porta all'improvviso colpo di scena. Lasciati soli i «cafoni» a fronteggiare gli sfruttatori e a lottare per briciole di terra fertile del Fucino,

Berardo se ne va infatti a Roma con un amico in cerca di fortuna: la verità del fascismo lo sorprende presto nella città.

Aperti gli occhi, meditate le parole di un misterioso sconosciuto che l'aveva messo in guardia, Berardo torna alla sua fiera fazione quando cade in una retata e conosce le prigioni. Sospettato d'essere sovversivo e complice di sovversivi, raggiunto dalla notizia che Elvira è tragicamente scomparsa, Berardo si fa torturare sino alla morte, sino al sacrificio supremo. Le autorità ufficialmente annunceranno che si è tolto la vita.

IL REGISTA

Carlo Lizzani è nato nel 1922. Cominciò la sua carriera come giornalista, critico e storico del cinema. Nel cinema entra da soggettista e sceneggiatore di film «neorealisti» come «Il sole sorge ancora» di Vergano, «Caccia tragica» di De Santis, «Germania anno zero» di Rossellini. Il debutto alla regia avviene nel 1951 con una delle sue opere migliori, «Achtung banditi!». L'analisi storica e sociale condotta attraverso le vicende private dei personaggi diventa il meccanismo centrale del suo cinema. Lo ritroviamo in «Cronache di poveri amanti» e nel «Processo di Vero-

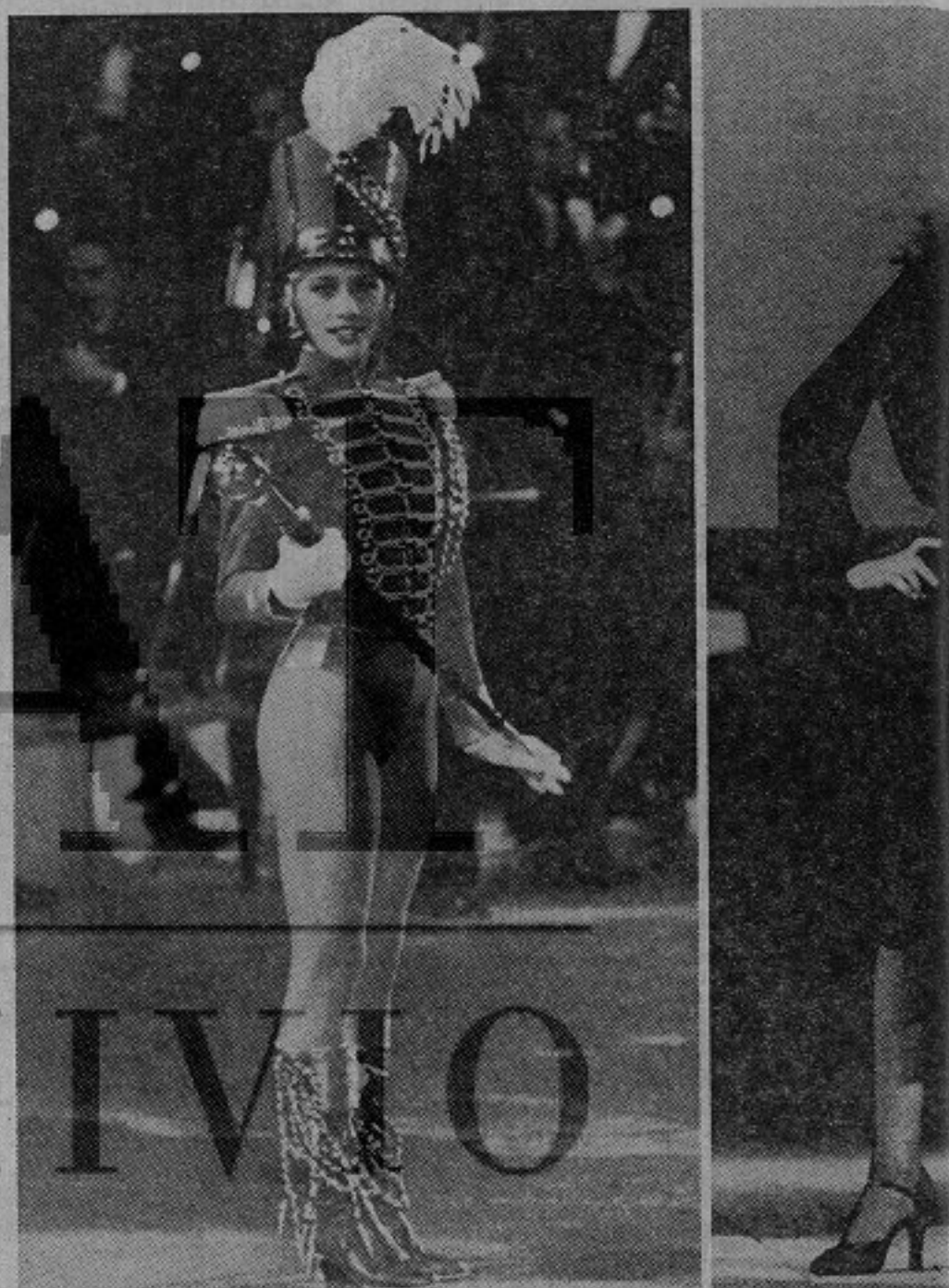
na» così come in «Svegliati e uccidi», «Banditi a Milano», «Torino nera» e «Mussolini ultimo atto».

IL GIUDIZIO

Nel romanzo dell'eretico Silone il mondo dei «cafoni», dei contadini abruzzesi era visto con una partecipazione quasi religiosa, prepolitica. Il piccolo paese di Fontamara era il luogo della sopraffazione storica sui deboli, di una cultura umiliata e ribelle. Nel film di Lizzani la profondità del mondo contadino diventa apologo spiegato con la chiarezza didascalica di chi ancora una volta, e per fortuna, vuole suscitare un giudizio di ripulsa verso i prevaricatori e di solidarietà verso gli sfruttati. La nascita del fascismo è vista a Fontamara come da un confine privilegiato.

GLI INTERPRETI

Protagonista è Michele Placido, il quale per quanto non sorretto dal *physique du rôle* (un po' asciutto per essere il forzuto Berardo descritto da Silone) conferma la sua calibrata bravura interpretativa ed esprime, specie nelle sequenze finali, intensità drammatica. Buone interpretazioni anche di Antonella Murgia (Elvira) di estrazione televisiva e teatrale, e di Ida Di Benedetto.



Dal 12 febbraio, Rete Uno, «Al Paradiso» nuovo varietà del sabato con Milva e Heather Parisi

«Tre anni» di Cecov dramma coniugale



Giulio Brogi è Alessio Slavik, protagonista di «Tre anni»

Marco Polo cede il passo a Cecov. E' cominciato il 30 gennaio, sulla Rete 1, uno sceneggiato in 4 puntate ricavato da *Tre anni*, uno dei racconti del periodo d'oro di Cecov, pubblicato nel 1895. E' la storia di un'infelicità coniugale e insieme del disfacimento di una famiglia borghese al crepuscolo della Russia zarista.

Partendo da questo testo, Salvatore Nocita, il regista di *Ligabue*, di *Arabella*, di *Storia di Anna*, approda nella Trieste asburgica e mitteleuropea alla vigilia della prima guerra mondiale e vi ambienta il tramonto di una famiglia nel crepuscolo di un impero, raccontando i primi tre anni di vita coniugale di Aleksej che diventa Alessio Slavik (consigliere dell'imperatore e agente marittimo) e dei suoi: il padre che viaggia verso la cecità, la sorella Nina consumata dal cancro, il fratello Ferdinando minato dalla pazzia, la giovane Giulia Grigman che sposa Alessio per noia e riesce ad amarlo solo quando in lui ogni sentimento è irrimediabilmente spento.

Non c'è più l'odore dei tigli nei cortili dei magazzini moscoviti, il borbottio del samovar e lo sfiglio dei lumi davanti alle icone. Piuttosto la bora taglia viso e panni, e in sottofondo la colonna sonora è ritmata dal tedesco dei militari.

Il cast è di tutto rispetto: Alessio Slavik, il protagonista, è Giulio Brogi. Suo padre, il vecchio Gracco, è Tino Carraro. Nina, la sorella, è Lucilla Morlacchi. Giulia, la moglie di Alessio, è Fiorenza Marchegiani. L'amante che Alessio ha abbandonato per lei, è Paola Pitagora. Federico, il fratello di Nina e di Alessio, che finirà per impazzire, è Giancarlo Dettori. Il padre di Giulia è Gianni Santuccio. E poi ci sono Carlo Cattani, Mauri, Enrico, De Carmine.

Una curiosità: chi volesse vedere che faccia ha la «voce» di Marco Polo non perda questo «Tre anni». Il doppiatore di Ken Marshall è Enrico Ghini e interpreta nello sceneggiato di Nocita il personaggio dell'irredentista ex fidanzato di Giulia.

Un incontro a Parigi per il capitano Ryder

Prosegue la storia del capitano Charles Ryder e del suo amico Sebastian, figlio minore di Lord Marchmain. Lo sceneggiato, in undici puntate, «Ritorno a Brideshead», tratto dal romanzo di Evelyn Waugh, va in onda tutti i lunedì alle 20.30, sulla Rete due.

Prodotto inglese con la regia di Michael Lindsay-Hogg e Charles Sturridge, la vicenda è interpretata da Jeremy Irons, Anthony Andrews (i due amici), Diana Quick, Laurence Olivier, Claire Bloom, John Gielgud. Ecco il riassunto delle prossime puntate:

SESTA PUNTATA. Charles è a Parigi dove incontra Rex, il fidanzato di Julia, la bella sorella di Sebastian. La scena si sposta sul travagliato rapporto fra Rex, protestante già sposato e divorziato, e Julia, che oltre ad essere di famiglia cattolica deve affrontare il moralismo della possessiva Lady Marchmain (21 febbraio).

SETTIMA PUNTATA. Charles torna in Inghilterra. Lady Marchmain è morente e Sebastian è in Marocco dove ha una relazione omosessuale con un soldato tedesco. Lady Marchmain e Julia pregano Charles di andarlo a cercare. Charles trova Sebastian a Casablanca, malato, alcolizzato, sfruttato e plagiato dal suo amico tedesco ma ben deciso a non tornare a casa (28 febbraio).

OTTAVA PUNTATA. Sono passati dieci anni. Charles è ora famoso pittore, sposato con una donna frivola e arrivista. Il suo matrimonio non funziona.

Durante un viaggio in nave da New York a Londra incontra Julia.

NONA PUNTATA. Tra un racconto e un ricordo Charles e Julia scoprono di essere innamorati. Charles decide di abbandonare la moglie e Julia di abbandonare il marito (14 marzo).

DECIMA PUNTATA. Julia vorrebbe sposare Charles, ma divorzi e nuovi matrimoni non vanno molto a genio ai cattolici Marchmain. I due decidono di vivere insieme a Brideshead. Si viene a sapere che Sebastian, dopo l'angosciosa relazione con il soldato Kurt, vive ora in un monastero a Tunisi (21 marzo).

UNDICESIMA PUNTATA. Lord Marchmain, gravemente malato, decide di tornare a Brideshead. In punto di morte si pente della sua vita di peccato e riscopre il sentimento religioso. Sconvolta dalla conversione del padre, anche Julia scopre di essere profondamente cattolica e decide di troncare l'irregolare relazione con Charles.

Ritorna Gian Burrasca e Blondie è in arrivo

E' arrivata dal 25 gennaio sulla Rete 1 la replica de «Il giornalino di Gian Burrasca» e va in onda dalle 18.50 alle 19.45 di tutti i giorni. Già due generazioni di bimbi si sono divertite alle malefatte di Giannino Stoppini, nove anni, detto «Gian Burrasca».

Le avventure del personaggio immaginato nel 1905 da Vamba (al secolo Luigi Bertelli) sono interpretate molto bene da una Rita Pavone che, nei panni del ragazzo, si è trovata magnificamente a suo agio.

Sulla Rete 2 continua, ogni lunedì e giovedì, «Carry on laughing», la serie di tredici commedie comiche prodotta da Gerald Thomas: questo mese si alternano storie ricche di «suspense», drammi e misteri («The nine ill Cobblers») nonché episodi celebri (come l'incontro tra Stanley e Livingstone), satire ambientate negli anni della grande guerra e stramberie cavalleresche che hanno come protagonista sir

Lancelot e le leggende galanti che lo circondano.

Per finire, un'anticipazione godibilissima: a marzo il famoso fumetto «Blondie» approda alle rive della Rete 2. Dalle strisce ideate da Chic Young e riprese, dopo la sua morte, dal figlio Dean, è stata tratta una fortunata serie di telefilm che ha avuto vasto successo in America.

I protagonisti del fumetto sono i notissimi Dagwood e Blondie. Lui e lei, innamoratissimi, hanno avuto un matrimonio contrastato: il padre di Dagwood, ricco magnate, l'ha diseredato e agli sposini non è rimasto che cercare di sbarcare il lunario nel miglior modo possibile: hanno bisogno di cibo e di sonno. E di questi ultimi Dagwood non ne ha mai a sufficienza, puntualmente affamato quando si alza da tavola, perennemente in ritardo quando deve recarsi in ufficio. Come se non bastasse, i due non restano soli per molto: presto arrivano due figli, una cagnetta e cinque cuccioli.

Ogni lunedì e venerdì sulla Rete 1

Il ciclo della famiglia Fonda

Nel ciclo dedicato ai Fonda, Henry, Jane e Peter, in onda sulla Rete uno, il lunedì e il venerdì, questi i prossimi titoli in programma:

«La caccia», di Arthur Penn, con Jane Fonda, Marlon Brando, Robert Redford (14 febbraio ore 20.30).

«Rodaggio matrimo-

niale», di George Roy Hill, con Jane Fonda, Tony Franciosa, Jim Hutton (18 febbraio ore 21.20).

«Giulia», di Fred Zinnemann, con Jane Fonda, Vanessa Redgrave, Jason Robards (21 febbraio ore 20.30).

«A piedi nudi nel parco», di Gene Saks, con

Jane Fonda, Robert Redford, Charles Boyer (25 febbraio ore 21.20).

«Lilith», di Robert Rossen, con Peter Fonda, Warren Beatty, Jean Seberg (4 marzo, ore 21.20).

«All'ultimo secondo», di Richard T. Heffron, con Peter Fonda, Susan Saint-James (11 marzo, ore 21.30).

Domenica col varietà

«Ci pensiamo lunedì» è il nuovo varietà in onda, dal 30 gennaio, tutte le domeniche sera sulla Rete 2. La regia è di Romolo Siena, che ha anche scritto i testi con Dino Verde e Ferruccio Pantoni. I costumi sono di Enrico Ruffini e le scenografie di Enrico Aragno.

Paolo Zavallone ha provveduto alle musiche di tipo hollywoodiano e Franco Estili al balletto (primi ballerini D'Alessandro e Karen Ford).

Gli ospiti fissi: Alida Chelli torna al varietà televisivo dopo molti anni e molto teatro; Renzo Montagnani vi arriva, invece, per la prima volta, dopo molta prosa e molto cinema. Ci sono poi Ric e Gian, coppia collaudata della rivista tv, Sandro Massimini e l'imitatore Saint-Just.

Questa la «scaletta» tipo di una puntata delle 13 previste: sigla d'apertura con 40 ballerini. Puntatina a «Dallas», un connubio tra Dallas e Dynasty, i due sceneggiati-miliardo. Li troviamo tutti gli ospiti fissi e il «Petrol night», locale dove si esibisce Saint-Just.

E' poi la volta di «Caccia al rumore», rubrica condotta da Ric e Gian. I telespettatori devono indovinare improbabili suoni ed avranno in cambio un premio altrettanto improbabile. Renzo Montagnani è un prete toscano. Alida Chelli farà invece una serenata: Berlinguer, Lama, saranno «l'omo mio» a cui dare consigli e coccole. Non manca l'ospite musicale: Sacha Distel, Fred Bongusto, Alice, Alan Sorrenti. Lì sono alcuni dei nomi in programma.

Angolo dell'operetta: «La vedova allegra», «Il ca-



Alida Chelli torna al varietà televisivo dopo molto teatro

vallino bianco». «No, no Nanette». «Il paese dei campanelli». Ne ascolteremo alcuni brani dalle voci di Sandro Massimini e Adele Cosi. Tra sketch e scenette conosceremo anche i Teuladas (Alida Chel-

li e Renzo Montagnani sotto mentite spoglie), coppia condizionata dal linguaggio televisivo che ormai non distingue più il reale dall'immaginario. Sigla di chiusura: Alida Chelli canta «Nun ce pensa».

Alida e Montagnani «Ci pensiamo lunedì»

Per Alida Chelli non è il primo varietà in tv.

«Avevo forse sedici anni e cantavo, ballavo, recitavo in «Volubile», una rivista firmata da Pasquale Festa Campanile con musiche di Piccioni di tipo avveniristico che non ebbe grande successo.

Però mi videro contemporaneamente Eduardo De Filippo e Garinei e Giovannini. Gran dilemma: teatro o commedie musicali? Optai per entrambi: prima ho fatto «De Pretore Vincenzo» e

poi la riedizione di «Buonanotte, Bettina» (la prima era stata portata in scena da Della Scala). Da allora ci sono state molte commedie musicali, tra le quali «Rugantino».

Per Renzo Montagnani «Ci pensiamo lunedì» è un ritorno alle origini...

«Ho recitato nella prima commedia musicale italiana, «Valentina», di Marchesi e Metz. Con me c'erano Isa Barzizza, Enrico Viarisio, Franco Scandurra, Alberto Tagliari. E' la prima volta, invece, che faccio un varietà televisivo».

cinema

La guerra privata del soldato Rambo

Rambo di Ted Kotcheff. Arrestato per vagabondaggio, John Rambo, reduce dal Vietnam dove militò nei famigerati «Berretti verdi», dapprima si ribella alle forze dell'ordine, poi scappa per rifugiarsi in una foresta. Qui dà inizio a una individuale guerriglia contro i poliziotti, memore delle proprie scatenate prodezze antivietaimate. Duecento uomini della Guardia nazionale, venuti a dare man forte alla Police, non riusciranno ad aver ragione del solitario antagonista, che vuol saldare il conto con lo sceriffo istigatore della sua rabbia. In un clima impregnato di violenza della quale è impossibile liberarsi, la vicenda è prospettata con abilità, sorretta da un ritmo incalzante, interpretata con efficacia da Sylvester Stallone.

Una lama nel buio di Robert Benton. A New York il dottor Sam Rice, psichiatra che aveva in cura un paziente vittima poi d'un omicidio, conosce la bella quanto enigmatica amante della vittima e se ne innamora, attratto dalla sensualità un po' morbosa di lei, pur sospettando che sia l'assassina. La passione sconvolge la tranquilla vita di Sam, teso alla complessa ricerca della verità. Il regista di Kramer contro Kramer, ricalcando stavolta modelli illustri, ha diretto con mano ferma un «giallo» costruito con accortezza, non privo di qualche risvolto psicologico e interpretato adeguatamente da

Roy Scheider e Meryl Streep.

Il conte Tacchia di Sergio Corbucci. Ispirato, per taluni aspetti e per certi particolari, alle vicende d'un personaggio vissuto nella Roma principio di secolo, la vicenda fa perno su un giovanotto, figlio di falegname, che appaga le proprie ambizioni e arriva ai piani superiori dell'alta società. Creato su misura per Enrico Montesano, il personaggio — munito d'una «spalla» di lusso come Gassman nei panni d'un

aristocratico — vero ma screanzato — non manca di attrattive per quel pubblico che nel cinema odierno cerca un passatempo facile e sghignazza di fronte alle trivialità.

Ufficiale e gentiluomo di Taylor Hackford. Aspirante al brevetto di pilota aviatore, il protagonista si deve misurare con le quotidiane difficoltà del rigoroso addestramento che mette alla prova le doti fisiche, morali, intellettuali degli allievi. Essi sono alla mercé, o quasi, d'un rigido

e talvolta sadico istruttore nel quale si ritrovano, compendiatamente, meriti e demeriti di tutti i sergentacci visti e stravisti nei film militari americani. L'attore negro Louis Gossett Jr. interpreta questo personaggio non del tutto esecrabile con la giusta grinta; il bel-l'aspirante un po' complessato è Richard Gere, l'attraente Debra Winger la ragazza che amoreggia con lui in un film, tutto sommato, non privo di qualche interesse anche per platee non americane.



Una scena di «Rambo»: un reduce dal Vietnam dà inizio a una guerriglia contro i poliziotti

E' sorto nel cuore del Piemonte il nuovo centro vendita al pubblico a livello europeo

sartorelli garden

chieri strada andezeno
fiori con servizio interflora
tutte le piante appartamento e giardino
attrezzatura per giardinaggio
bulbi sementi anticrittogamici antiparassitari
torbe terricci fertilizzanti e tutti i prodotti per l'agricoltura
concessionario esclusivo motocolliatori e trattori
Goldoni - motozappatrici Benassi
fosserba: Toro - Concord - Flomo
tutte le migliori marche
progettazione ed impianto giardini

SCONTI PARTICOLARISSIMI AI DIPENDENTI

CHIERI STRADA ANDEZEN - CASTELNUOVO DON BOSCO
A 500 METRI DAL SEMAFORO

DIRETTAMENTE DALLA FABBRICA

Nuova collezione '83 modelli unici ed esclusivi dal classico al moderno

LETTI IN OTTONE

E FERRO BATTUTO CON
CERTIFICATO
DI GARANZIA

STILE
AUTENTICITA'
PREZZO



PEROSINO

Corso B. Telesio, 95 - Tel. 726.013
2000 metri espositivi - Assortimento

Sconto 8% a tutti i dipendenti

PRESTITI

agevolati per dipendenti

FIAT

rimborsabili in 36-48-60 mesi
ANTICIPI SENZA INTERESSE

CONCEDE

F.A.P. via Garibaldi 20 - Torino - Tel. 530.028



CAMINETTI
COPERTURE
ELETTR. COALA
SPORTELLI GAS
ISOLANTI
LATERIZI

PIASTRELLE
PORTE
REFRATTARI
LEGANTI
LUCERNARI
MOQUETTES

PROD. CHIMICI
SANITARIA
SOTTITUTTORE
TRAMEZZATURE
TUBAZIONI
ATTREZZISTICA

provera & C. s.p.a.

10152 torino-c.napoli 32
tel. 011-85.93.93 (5 linee) - telex 212547

Notizie Cinquanta film dell'America 1932-1945

Nella sala del Movie Club di Torino (via Pomba 7, tel. 559.363) ha preso il via una grande manifestazione cinematografica, organizzata in collaborazione con l'Università torinese, intitolata «Dal New Deal alla Nuova Frontiera».

Attraverso una cinquantina di film che abbracciano un trentennio del cinema di Hollywood vengono ripercorse le varie tappe della società americana, le trasformazioni politiche e sociali, i grandi avvenimenti internazionali: da «Zuppa d'anatra» con i fratelli Marx, «a King Kong», precursore di un'epoca fantascientifica, a «Furia» di Fritz Lang, a «Ombre rosse» e altri ancora.

Non mancano le commedie sofisticate quali «Accade una notte» di Frank Capra, «Grand Hotel» con Greta Garbo e Joan Crawford, «Angelo» con Marlene Dietrich.

Questa prima parte del ciclo che comprende il periodo che va dal 1932 al 1945 terminerà il 27 maggio. La seconda parte sarà organizzata per il prossimo anno accademico.

Expovacanze si apre il 17

A Torino Esposizioni si svolge dal 17 al 28 febbraio Expovacanze, il 17° Salone internazionale delle vacanze del turismo e dello sport. Nei padiglioni del Salone e nelle circostanti aree all'aperto, operatori di tutti i Paesi del mondo presentano, con i marchi più qualificati, barche, caravan, tende, fuoristrada, case prefabbricate, articoli

sportivi e tutti gli accessori ed attrezzi che permettono di godere più intensamente e piacevolmente il proprio tempo libero.

Non mancano le agenzie turistiche che offrono proposte e itinerari per una vacanza sia di tipo tradizionale sia «più estetica».

Musica dal vivo

A Suzzara (Mantova) il Comune ha organizzato un'iniziativa che si protrarrà fino a maggio: «Musica dal vivo». Si tratta di una serie di incontri, dibattiti, lezioni-concerto e concerti.

Mostra Flormat

Dal 18 al 20 febbraio a Padova, nei padiglioni della Fiera, si terrà Flormat, il Salone professionale internazionale del Florovivismo da reddito. Nell'ambito della rassegna due mostre: Florotecnica, il Salone delle attrezzature e prodotti per il florovivismo e hobbyflora, il Salone degli articoli per il giardinaggio amatoriale.

I dati

Il Giorno: aumenta nel mese di un'ora e 18 minuti.

Il Sole: va in Pesci il 19 febbraio alle 6; il 10 sorge alle 7,37 e tramonta alle 17,49; il 20 sorge alle 7,22 e tramonta alle 18,3.

La Luna: il 10 in Apogeo alle ore 9; il 25 in Perigeo alle 23; il 4 alle 20,18 ultimo quarto; il 13 all'1,33 luna piena; il 20 alle 18,33 primo quarto; il 27 alle 9,59 luna piena.

(Dati validi per Torino e provincia).

Oroscopo



21 gennaio
19 febbraio

Febbraio: mese dell'Acquario. Mese fortunato per tutti, se facciamo eccezione per i nati il 25 gennaio che non riescono a dialogare con il prossimo, perché oppressi da una crisi di giustificato pessimismo. Così l'Acquario, che è sempre prodigo di consigli non richiesti, dovrebbe, invece, accettarne qualcuno: provi a rinunciare alla sua eterna, vaga distrazione e lotti con pazienza, costanza e razionalità per vincere una battaglia difficile. Gli altri nati in gennaio risolvono gli eventuali problemi con realismo e intuito, mentre i nati in febbraio trasformano la loro vita con una esperienza indimenticabile.



20 febbraio
20 marzo

Un amore felice e molta passione caratterizzano il mese. I nati in febbraio rendono stabili i loro rapporti sentimentali: assicurati e protetti si dedicano con slancio alle attività e ottengono dei solidi, prestigiosi miglioramenti, anche dal punto di vista economico. L'importante è non lasciarsi andare ad atteggiamenti superficiali sul lavoro e a non commettere errori di giudizio che potrebbero riservare delle brutte sorprese.



21 marzo
20 aprile

Pino a metà mese sembra che gli ostacoli nella sfera sociale e professionale siano molti per i nati tra il 7 e il 20 aprile. Ma è ancora l'immaginazione che può essere d'aiuto per tro-

Acquario porta fortuna a tutti con qualche eccezione per i pessimisti

vare una via d'uscita. Ottimismo e agitazione positiva caratterizzano il corso del mese per i nati in marzo, che possono vivere il loro momento magico: sia una sorpresa gradevolissima, sia una migliona sul lavoro, sia un amore felice sembrano probabili.



21 aprile
20 maggio

Dopo il giorno 15 è probabile che i nati tra il 21 aprile e il 9 maggio subiscano un piccolo furto o smarriscano del denaro. Complicazioni più gravi sembrano affliggere per tutto il mese i nati il 24 aprile: sappiano che possono perdere soltanto le battaglie in cui non si impegnano.



21 maggio
20 giugno

Tensioni sentimentali, irrequietudine, desiderio di cambiamenti e uso poco razionale della volontà complicano la vita. Inoltre, i Gemelli di giugno sono nervosi e portati a pericolose speranze utopistiche, come compenso alla loro insoddisfazione. I Gemelli di maggio vedono la loro vita trasformata in un campo di battaglia, perché piovono come proiettili le sorprese negative.



21 giugno
22 luglio

I rapporti con il sesso opposto sono ottimi e le conquiste sentimentali all'ordine del giorno. Anche le attività vengono svolte all'insegna del successo. Successo che si rivela stabile e duraturo per il Cancro di giugno, soprattutto se nato il 24-25, che miglio-

ra sensibilmente anche la sua vita privata.



23 luglio
23 agosto

Nella seconda metà del mese i nati tra il 23 luglio e l'11 agosto devono superare un ostacolo nell'attività o subire una perdita che ferisce soprattutto l'orgoglio. I nati il 27 luglio peggiorano le circostanze con una forma di intemperanza e con l'intestardirsi in progetti inattuabili. Ma Giove, Urano e Nettuno si prodigano per risolvere anche i problemi più difficili.



24 agosto
23 settembre

L'incertezza e l'irrequietudine vela la chiarezza di idee e di sentimenti e le reazioni della Vergine diventano problematiche e incalcolabili. Rischi di rottura definitiva con il partner, per i nati tra il 30 agosto e il 2 settembre. Nervosismo e fantasie morbide peggiorano le circostanze. Soltanto i nati il 27-28 agosto non commettono errori e riescono a consolidare tutto ciò che conquistano.



24 settembre
23 ottobre

Se nella prima metà del mese è possibile un contrattacco, dopo il giorno 15 il senso pratico unito all'intuizione risolve ogni eventuale problema. Al nati a fine settembre la vita sociale offre molte soddisfazioni, con aiuti tangibili da parte di persone importanti e con la possibilità di farsi valere e di allargare

la sfera degli interessi. Il mese, in sostanza, è dunque caratterizzato da armonia e da equilibrio.



24 ottobre
23 novembre

Se i nati intorno al 27 ottobre alimentano la diffidenza verso il prossimo e trovano difficoltà a comunicare, la colpa è un po' loro: nelle situazioni preoccupanti non serve crogiolarsi masochisticamente; è meglio darsi da fare e combattere, prima di tutto, il pessimismo. Non devono cavillare neppure i nati tra l'8 e il 23 novembre, se nella prima parte del mese qualcosa va storto.



24 novembre
22 dicembre

Un'imprudenza, la poca costanza negli affetti e l'irrequietudine sia psichica che fisica impediscono di realizzare un desiderio sentimentale. Fanno eccezione i nati tra il 29 novembre e il 2 dicembre che vivono una bella storia d'amore in un contesto di vita soddisfacente dal punto di vista della professione e delle varie attività sociali.



23 dicembre
20 gennaio

Ancora un mese molto positivo e privo di nubi. Una inconsueta passionalità serve da ossigeno per il rapporto con il partner, che trova nuovi stimoli. Una bella novità che riguarda la sfera sociale e lavorativa potrebbe arrivare, prima del giorno 15, ai nati tra l'8 e il 20 gennaio. Nuovi sviluppi, che promettono successivi consolidamenti, sono in vista per i nati il 26-27 gennaio.

Piante Potare ma con giudizio

E' il momento di potare. Scegliete, però, le ore più calde del pomeriggio: le gelate del mattino hanno un influsso negativo sulla riuscita del taglio.

Il nostro giro nel segno dello scalpo comincia dal frutteto. Qui occorre affondare il bisturi, cimando i rametti fin dove si scorge il gonfiore della gemma (segno che è da frutto, ma è invece quella da foglia). Il varco per il prezioso bacio del sole è preparato.

E' poi la volta del vigneto. Si potano corti i rametti dell'anno precedente (ricordate dunque di non distarvi del traliccio) badando a conservare due gemme per rametto. La stessa tecnica viene applicata sulle rose rampicanti (glicini, bignoni).

Per le piante da fiore più comuni (le rose a cespuglio, ad esempio) taglio all'umbra con sfumatura molto bassa più decapitazione dei rami deboli. Sulle ortense (particolarmente di moda quest'anno) il taglio di cima viene eseguito sulla coppia di gemme; quanto agli arbusti da fiore (forsizia, biancospino, prunus, melo) vanno potati energicamente, ma soltanto dopo la fioritura.

«E per la rosa rampicante, vigorosa con foglie sgarbiate, che però non fiorisce — domanda un lettore — esiste rimedio?». La risposta è positiva. C'è la potatura di contenimento delle radici (più semplicemente un sano lavoro di vangia attorno al tronco).

Moda Occhio ai saldi di Natale prezzi buoni per capi spesso inutili

In gennaio e febbraio le vetrine propongono, a prezzi scontati, una infinità di articoli vecchi e nuovi, tutto quanto, cioè, è rimasto invenduto nell'ondata di acquisti fra Natale, Capodanno ed Epifania. Non sempre le occasioni si rivelano tali: sotto questo titolo, infatti, talvolta i commercianti smerciano fondi di magazzino. Bisogna quindi stare attenti a non riempirsi di capi inutili, fuori moda, o comunque comperati di istinto solo perché particolarmente a buon mercato. La moda è pazza e mutevole: quella gonna che sembrava indispensabile avere a novembre, adesso è già sorpassata e finirebbe per essere relegata in fondo al guardaroba.

Quali sono dunque i criteri da adottare in questo periodo per non fare acquisti di cui potremmo pentirci appena tornate a casa?

Ecco una piccola guida:

- Non acquistiamo mai un capo di taglia inferiore alla nostra soltanto perché è l'ultimo rimasto, con la scusa che tanto quei due/tre chili accumulati durante le feste verranno smaltiti: quando li avremo persi sarà quasi ora di mettersi in bikini.
- No ai falsi saldi: il maglione scollato a «V» aderente in lana a 10.000 lire non è un affare, i golf aderenti sono sorpassati da anni.
- No ai modelli che hanno segnato troppo lo stile di quest'inverno, come le paillettes protagoniste di fine anno. Optiamo invece per le linee classiche che durano nel tempo:



giacche blazer da 30.000 lire, tailleur in lana da 80.000, camicie di seta da 60.000 e pantaloni semplici.

- No ai capi che ci creerebbero problemi negli abbinamenti e ci costringerebbero ad acquisti supplementari
- Si ad un acquisto importante, come il montone (ce ne sono di bellissimi a partire da 300.000 lire) o il cappotto in lana a partire da 100.000 lire, destinati a durare anni.
- Si a qualche piccola follia come un accessorio che può rinnovare un vecchio capo, come una cintura colorata in camoscio da 15.000 lire.

Investiamo invece i nostri soldi (è il caso di dirlo: in ogni anno gli aumenti dei prezzi ci lasciano a bocca aperta) in un paio di mocassini da 40.000 lire o di décolleté in più, dalla linea intramontabile che fanno sempre comodo. Discorso a parte meritano gli stivali che sfrutteremo ancora un paio di mesi e (in

ogni caso) costituiranno un comodo acquisto per il prossimo inverno. Il loro prezzo va dalle 50.000 lire in su.

Per i giovanissimi una valida alternativa alle bottiglie sono le jeanserie dove si possono trovare jeans in velluto da 15.000 lire, giubbotti colorati da 60.000 e golf dalle tinte audaci da 25.000 lire.

Ma non dobbiamo soddisfare soltanto i nostri capricci personali. I grandi magazzini e i negozi specializzati propongono ad esempio di rinnovare con minore spesa la biancheria di casa, senza rinunciare alla fantasia e alla qualità. Non c'è che l'imbarazzo della scelta: dagli asciugamani in spugna (da 5.000 lire il grande e 2.000 quello da ospiti) alle lenzuola coordinate a fiori e a quadri (25.000 lire). Un ultimo suggerimento: approfittate di questi giorni per cercare il regalo adatto ad un compleanno non troppo lontano. Buona caccia.

Perché Quel sauro che si chiama dino

«Perché tutti gli animali hanno un nome e chi glielo ha messo?».

(Sandro Giove)

Nel corso dei secoli e dei millenni a tutti gli animali è stato attribuito un nome popolare che può variare da regione a regione. Solo nel 1700 Carlo Linneo, un naturalista svedese, cercò di «fare ordine» attribuendo ad ogni essere vivente una denominazione che tenesse conto di somiglianze e differenze.

Inizialmente lo studio sistematico degli organismi, cercando di classificarli secondo le rispettive affinità e riunendoli in gruppi sempre più vasti.

Dapprima li divise in due regni, animale e vegetale, poi in tipi, classi, ordini, famiglie, generi e specie, infine inventò la particolare denominazione binomia (cioè composta di due termini) in latino che riporta per ogni esemplare il genere e la specie.

La denominazione ideata da Linneo è usata ancora oggi, però i criteri su cui lo scienziato si era basato non sono più ritenuti validi. Ora si segue infatti un

criterio di tipo evolutivo, cioè si pensa che due specie sono tanto più simili quanto più è vicino nel tempo l'antenato comune. Questo ha portato alla revisione della classificazione dei viventi, non più divisi in «animali» e «piante», ma in numero maggiore di regni: batteri, protozoi, funghi, vegetali, animali.

Quando un nuovo animale viene scoperto (può ancora accadere, anche se ormai quasi tutta la Terra è stata setacciata alla ricerca anche del più piccolo insetto), o quando viene alla luce un nuovo fossile, lo scopritore ha diritto di scegliere il nome della specie, prima di tutto però si cerca di stabilire se il nuovo arrivato può appartenere a un genere (o famiglia, o ordine) già esistente.

Molto spesso la scelta del nome tiene conto di caratteristiche visibili dell'essere analizzato. I dinosauri, per esempio, devono il nome al loro aspetto mostruoso: «dino» significa infatti in latino «terribile» e «sauro» «rettile».

Libro assegnato: «La savana africana» - Gruppo Editoriale Fabbri.



Medicina L'autotrasfusione risolve due problemi della sala operatoria

Le trasfusioni di sangue rappresentano ancora oggi un grosso problema sia per i rischi che l'introduzione di sangue estraneo può provocare nell'organismo del ricevente sia per la cronica mancanza di sangue lamentata dai nostri ospedali.

Una soluzione a buona parte di questi problemi può venire dalla autotrasfusione — secondo Maria Caterina Sirianni, ricercatrice dell'Università di Roma —: al malato che deve essere sottoposto a un intervento chirurgico non urgente viene prelevato un flacone del suo stesso sangue poi conservato in emoteca fino al momento in cui il paziente (nel frattempo operato) ha necessità di una trasfusione di sangue, e a questo punto gli viene rinfuso.

Ovviamente non tutti i pazienti possono essere sottoposti ad autotrasfusione, così come non tutti gli individui possono sopportare la donazione del sangue: ci sono limiti di peso (non meno di 50 kg per la donna e 55 per l'uomo), di età (fra i 18 e i 65 anni); inoltre è necessario che l'emoglobina circolante sia superiore a 13,5 grammi per cento e che le condizioni generali e l'anamnesi confermino che il paziente sta bene e non soffre di malattie che (da sole) possono condurre a emorragie.

Finora l'autotrasfusione è stata applicata in casi di chirurgia generale (calcoli della colecisti, patologia tiroidea e mammaria) senza che ne risultasse danno e, anzi, con l'ovvio vantaggio che si evita il ri-

schio (legato alla trasfusione di sangue altrui) di isoimmunizzazione e di epatite virale: non è sempre possibile infatti svelare con le tecniche comuni la positività dell'antigene australe di alcuni donatori.

Inoltre, con l'autotrasfusione si riducono i giorni di degenza, soprattutto nel caso di pazienti con un gruppo sanguigno «raro», prelevato il flacone, infatti, l'interessato torna a casa e rientra in ospedale (per l'intervento chirurgico) solo dopo una settimana circa, quando un controllo verifica che le sue condizioni generali sono buone e che nel sangue si è ripristinata la normale quantità di emoglobina.

Tuttavia è probabile che questa procedura possa essere messa in atto solo negli ospedali piccoli in cui i contatti fra reparti di chirurgia e centro trasfusionale sono facili, e non negli ospedali molto grandi.

Troppa carne è un rischio per le donne

Le donne che seguono una dieta ricca di vegetali e povera di carne corrono un rischio minore di sviluppare il cancro della mammella. E' il risultato di uno studio pubblicato dal «New England Journal of Medicine», secondo il quale le donne vegetariane eliminano più estrogeno (ormone considerato da molti scienziati cancerogeno) di quelle che mangiano molta carne. Questo spiegherebbe ad esempio perché il

cancro della mammella è più comune nel mondo occidentale che non nei Paesi orientali in cui si consuma meno carne.

Lo studio avverte però che, sebbene la dieta abbia un effetto diretto sulla quantità di estrogeno concentrato nel corpo o eliminato, molti scienziati non condividono la convinzione che un'alta concentrazione di questo ormone sia la causa del cancro della mammella.

«Baciarsi allunga la vita»

Baciarsi fa bene alla salute e allunga la vita. E' il parere di alcuni specialisti peruviani che si sono pronunciati sull'argomento «a favore». Secondo lo psichiatra Hildebrando Salazar, infatti, il bacio genera anticorpi e a lungo andare possiede capacità immunizzanti. Inoltre stimola l'attività cardiaca ed aumenta l'ossigenazione delle cellule, e dunque le «ringiovanisce».

D'accordo sulle possibilità autoimmunizzanti del bacio anche il dottor Washington Casablanca, il quale definisce poi ridicola la teoria secondo cui ogni bacio accorcia la vita di 17 secondi: «Tutt'al più — ammette — attraverso il contatto del bacio si possono trasmettere carie e infezioni da tonsillite».

Comunque il decano del collegio degli psicologi peruviani, il dottor Luis Estrada, sostiene addirittura che è più facile contrarre infezioni sfogliando vecchi libri o usando il telefono che baciandosi.

Dischi «Momenti» d'amore con Iglesias

Al primo posto dei 33 giri troviamo Julio Iglesias con «Momenti», (ed. CBS). L'album contiene dieci brani ai quali ha collaborato lo stesso Iglesias con l'aiuto di vari autori (Ramón Arcura, Gianni Beltrone e Tony Renis).

Lo stile è sempre quello melodico e un po' sdolcinato, che ha portato Julio al successo non solo da noi, ma anche in Francia, Germania e Giappone. Col sorriso affascinante e il modo di fare ricercato Iglesias ha conquistato larga parte del pubblico femminile. Il cantante spagnolo ha 38 anni e un fisico d'atleta, che conserva in perfetta forma grazie all'attività sportiva e alle diete controllate. Ma forse non è tanto l'aspetto fisico a far presa, quanto la sua voce calda che sa interpretare canzoni d'amore melodiche in un momento in cui le mode impongono ritmi ossessivi e suoni assordanti.

«Carletto» di Corrado (ed. Durlum) è invece in testa alle classifiche dei 45 giri. Il brano, che abbiamo ascoltato più volte durante la trasmissione di «Fantastico tre», è un simpatico motivetto orecchiabile, adatto soprattutto ai bambini.

I giovanissimi sono ottimi clienti per le case discografiche e lo stesso Corrado si è già cimentato più di una volta con dischi creati apposta per gli ascoltatori più piccoli.

Filatelica Ma Colombo portava (o no) la barba?

Molti Paesi celebrano con francobolli il 490° anniversario della scoperta dell'America e ci troviamo in presenza di un nuovo boom di Cristoforo Colombo, uno dei personaggi più effiggiati in esemplari di tutto il mondo fin dagli albori della filatelia.

Mentre ancora trionfa Marco Polo, riscoperto grazie alla tv e a numerose iniziative editoriali, ecco dunque riapparire Colombo. Ma questo «padre» del Nuovo Mondo aveva o no la barba? L'interrogativo emerge soprattutto osservando due valori della pregevole serie degli Stati Uniti emessa nel 1893.

Nel valore azzurro da un cent si vede Colombo che scopre le coste del nuovo continente; il bozzetto è tratto da un quadro di W.H. Powell e Colombo, come si può vedere ingran-

dando il particolare del suo volto, non ha la barba.

Il due cent, invece, raffigura invece Colombo nel momento dello sbarco, da un dipinto di Vanderlyn; Colombo prende terra e, curiosamente, ha una folta barba. Come si spiega il mistero di un Colombo diventato barbuto in un batter d'occhio, fra l'avvistamento della terra e lo sbarco? Solo una differente visione di due artisti?

Tra le più recenti novità dell'area italiana il 400 lire per sensibilizzare il pubblico sulla necessità della ricerca e della lotta contro il cancro, emesso dall'Italia. Il Vaticano ha attirato su di sé l'attenzione con la serie e il foglietto in celebrazione della riforma del calendario riportata da Gregorio XIII nel 1582. La serie è di tre esemplari, 200, 300 e 700 lire.



I francobolli su Cristoforo Colombo. Riproduciamo i due commemorativi americani e (sulla destra) l'ingrandimento

vivi fivi...vivi fivifurs

sconti particolari e pagamento fino a 18 mesi senza cambiali

Uno strepitoso, nuovissimo negozio nel cuore di Torino: in via Roma. Duemila pellicce da guardare, accarezzare, scegliere e indossare liberamente. Pelli di qualità esclusiva lavorate artigianalmente nel più grande laboratorio di pellicceria del Piemonte. Duemila capi alla moda ma sempre estremamente convenienti. E non dimenticare le garanzie Fivi Furs

(sulla convenienza e la qualità delle pelli impiegate, sulla confezione e sulle lavorazioni effettuate, sulla disponibilità del laboratorio per eventuali aggiornamenti e sulla sicurezza, con una polizza annuale gratuita contro furto e scippo) e l'accurato servizio di custodia e pulitura. E se, infine, fra duemila pellicce la "tua" proprio non la trovassi... nessun problema. Vieni in corso Trapani al 95, nel laboratorio Fivi Furs te la faremo su misura.



fivi furs

pellicceria confezioni in pelle

corso Trapani, 95
via Roma, 53 - Torino

50.000 semi per riprodurre la Sindone



Aurora Zanino ha un «hobby» singolare: realizza quadri con semi di ogni genere e chicchi di riso

Entrando nella loro casa la prima impressione è di armonia. Gli «hobby» che Aurora e Piero Zanino coltivano con entusiasmo sono diversi, ma si fondono e si completano.

Lui ha 58 anni; da quando, due anni fa, ha lasciato il suo lavoro all'Iveco ed è andato in pensione, gli è venuta, quasi improvvisamente, la passione per l'antiquariato. Lei, 51 anni, è una di quelle donne che senza rivoluzioni e senza polemiche lasciano profondi solchi in una storia apparentemente fatta da soli uomini: è ricettiva a tutto quello che può essere arte e, per esempio, scrive novelle per bambini ambientate nel mondo degli animali (le pubblica, a puntate, un'importante rivista), ma è anche una casalinga senza complessi.

La sua specialità sono quadri realizzati con semi di ogni genere. «Inizialmente questo tipo di lavoro — ci spiega — quando insegnavo alle scuole elementari e

per divertire i miei bambini preparavo insieme con loro «collages» di chicchi di riso. Queste cose, si sa, prendono la mano: è facile ritrovarsi a trafficare per gusto personale, per perfezionare i risultati, poi ho sperimentato anche le possibilità offerte dai chicchi di avena e lo splendore delle piume che però non resistono al passare del tempo, e «appassiscono».

Osserviamo qualcosa delle sue opere, che vanno «percorse» con calma, centimetro per centimetro: per esempio i cinquantamila semi che compongono una splendida riproduzione della Sindone seguono andature diverse, secondo un gioco di luci e ombre che evidenziano un dettaglio, scavano una piega. Questo «quadro» ha richiesto tre ore di lavoro al giorno, per quattro mesi.

Ancora più complesso è il ritratto del sovrano egiziano Tutankhamon, attualmente in fase di lavorazione e dal quale è perciò

più facile capire il procedimento adottato da Aurora Zanino. «La base su cui lavoro — dice — è in genere il cartoncino telato (invece la Sindone l'ho realizzata su tela antica). Sulla base disegno il soggetto che ho scelto, e poi inizio l'applicazione — lunghissima — dei semi. Alla fine li smalto per dare maggiore risalto a questo o quel particolare».

Sono molti i premi raccolti dai quadri di Aurora Zanino. Fra tutti, particolarmente cari all'autrice quelli ottenuti a Monticelli d'Ogna e a Riccione, alla rassegna dell'hobby più importante in Italia. «Tutte queste manifestazioni — dice — andrebbero maggiormente incoraggiate perché sono un vero centro di «cultura»: la gente più semplice riesce a fare a volte le cose più straordinarie e originali, e proprio in queste occasioni tutti possono conoscere e apprendere metodi nuovi».

E veniamo al marito e alla sua passione per le «cose

vecchie», nata dal desiderio «di abbellire le pareti domestiche, visto che lasciando il lavoro dovevo trascorrere molto più tempo», incoraggiata dalla moglie, «scultrice di ciò che è bello e mia musa ispiratrice», alimentata dalla lettura di tutte le pubblicazioni in circolazione sull'argomento e dalla frequentazione di tutte le principali rassegne. «Più che acquistare oggetti (li bisogna andare molto cauti) mi dedico allo studio del campo, frequentando l'ambiente e consultando libri seriamente qualificati».

Chiediamo a Zanino qualche segreto per chi desidera mettere piede nella foresta natale dell'antiquariato.

«Il primo pericolo dell'apprendista antiquario è quello di ammirare tutto ciò che porta la polvere degli anni. Anche fra le cose antiche vi sono degli «orrori» e, molto spesso, puro vecchiume. Allora, all'inizio molta prudenza, ma anche molta semplicità, per non farsi conquistare dalle astruserie. Via via il gusto si affina, e capita magari di mettere da parte oggetti scelti con un entusiasmo «riscaldato» dall'inesperienza».

E il pericolo delle imitazioni?

«Grande perché, si sa, è nata tutta un'industria del falso e ne esce un prodotto a volte quasi perfetto che può sfuggire anche ad un occhio più che esperto».

Altro pericolo: le tarme...

«Pericolo quasi debellato, perché oggi esistono spray potentissimi a cui nessuna larva resiste. I buchi possono poi essere normalmente stuccati. Io comunque non mi occupo di restauro: troppi capolavori sono stati deturpati da restauri sbagliati. A livello casalingo, e molto modestamente, mia moglie ed io abbiamo «recuperato» con grande soddisfazione alcuni piccoli oggetti in porcellana».

Che cosa significa per lei antiquariato?

«Non vivere guardando indietro, ma rivivere nel presente la storia passata, gustandone le qualità fra le accoglienti pareti di una confortevole casa moderna».

Un quartetto giovane che vuol far musica



Marco Greppi, 19 anni, «leader» del quartetto di rock

Sono molti i ragazzini che alle scuole elementari si accostano più o meno convinti allo studio di uno strumento musicale. Per la maggior parte di loro il pianoforte, la chitarra, il violino sono un di più, destinato ad essere abbandonato prima o poi, o riservato al tempo libero.

Ma c'è anche qualcuno che si ritroverà — dopo una decina d'anni — ad aver fatto della musica il primo interesse della propria vita. Per esempio il diciannovenne torinese Marco Greppi, nove anni di pianoforte alle spalle, oggi leader di un gruppo (Sergio Maza basso, Gianluca Roggero batteria, Michele Calamera chitarra) che suona e canta rock melodico. Dal classico al rock: non è uno spreco di cultura musicale?

«No, certamente. Perché non è vero che la musica contemporanea cosiddetta leggera sia buttata su criteri di improvvisazione dilettantistica. Spesso è invece il risultato faticoso di una seria preparazione unita a contatti e scambi continui con l'esperienza di altri. Io comunque ho studiato seriamente il pianoforte perché ritengo che ci si possa esprimere appieno solo con una completa padronanza del mezzo. E, anche se preferisco il pianoforte, suono altri strumenti».

La nascita di un gruppo che vuol fare musica crea molti problemi, di ogni genere.

«Sì. Prima di tutto è un

problema la scelta stessa dei componenti: è necessaria la massima armonia, altrimenti (ed esempi famosi lo dimostrano) non si riesce ad andare avanti insieme. Bisogna lasciare da parte le rivalità, e trasformarsi in una folla sola».

Poi c'è il problema dei soldi.

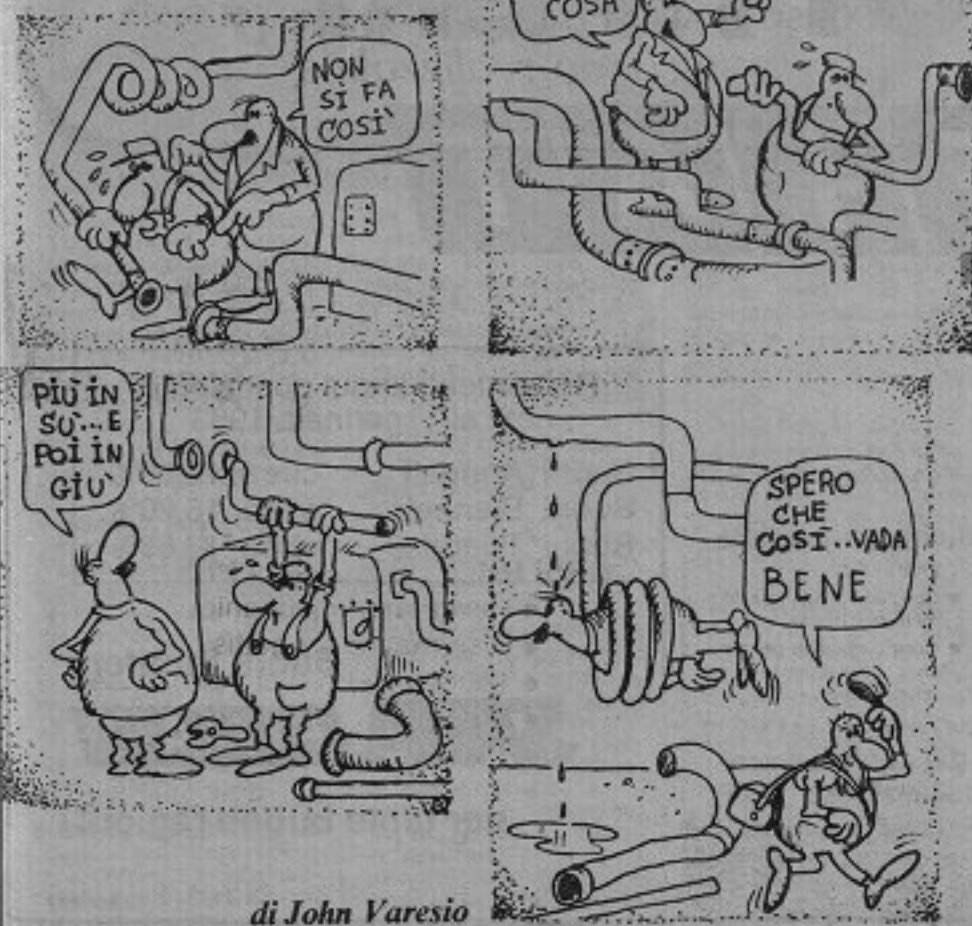
«Gravissimo. L'unica soluzione è lanciarsi sulle serate: tutti le hanno fatte all'inizio per guadagnare qualcosa in attesa di successo. Penso che le faremo anche noi, non c'è niente da vergognarsi. Oltre a tutto, è un ottimo modo per arricchire il nostro bagaglio di conoscenza e di esperienze».

Nei progetti di Marco Greppi (che in dicembre si è classificato ai primi posti ad un importante concorso) c'è però appena possibile («cioè appena troveremo qualcuno che ce lo produca») un disco. Marco infatti scrive i testi e la musica delle sue canzoni e, per il suo primo 45 giri, ne ha già scelte due: «Dio scimmia», contro la droga («oggi un tema forse superato — commenta — ma che io sento molto»), e «Il treno della musica». «Ma per piacere — aggiunge — non definite «un nuovo cantautore». Io sono un musicista che ha insieme l'esigenza di suonare e di comunicare attraverso le parole. E l'una e le altre sono per me importanti allo stesso modo».

PAGINA
A CURA DI

Silvana Nota

Aristide



di John Varesio

Pittore solitario della natura

I soggetti poetici, le tinte solo apparentemente fredde, il messaggio chiaro sono le caratteristiche di Adriano Daidone, torinese trentanovenne della Fiat Comau, pittore. «Quando dipingo — ci ha detto alla recente mostra di pittura organizzata dal Centro di attività sociali, dove lo abbiamo incontrato — cerco di dire qualcosa di «mio» nel modo più vero. Non mento mai a me stesso e mi pongo ostacoli ben precisi, per vedere se riesco a superarli».

Tecnicamente, Daidone deve tutto o quasi al suo «maestro», il professor Guietti, ma sotto il profilo della maturità e della sensibilità ha un discorso personale. La sua pittura si distacca dal «solito» figurativo, ma non entra nelle dimensioni illeggibili di un avanzato astrattismo: si tratta di un linguaggio sognante che rende atmosfere calde con tonalità fredde. Consueti angoli di bosco diventano uno scenario fantastico dove tra i rami inargentati dalla luna elfi e fate non si vedono, ma si «sentono» danzare fra il fogliame.



Il pittore Adriano Daidone, 39 anni, che espone al Cedas

Interessante l'abitudine del pittore di annotare su un diario bozzetti e pensieri che hanno ispirato l'opera, e curiosa quella di cimentarsi con uno stesso soggetto con stati d'animo opposti. «Sono solito dipingere un dato tema quando attraverso un momento di depressione e quando invece sono euforico. Poi metto a confronto i due lavori per scoprire analogie e differenze ed eventuali evoluzioni dell'idea di base».

Artista «solitario», Daidone dice: «Non conosco molto l'ambiente dei pittori, quello che so lo so per sentito dire. Il contatto con gli altri mi interessa soltanto dal punto di vista di una comparazione sincera e costruttiva che, mi dicono, è molto difficile. Tutto il resto — invidie, ripicche... — non riesco nemmeno a concepirlo, e ne faccio a meno senza rimpianti».

unione gruppi anziani Fiat

per informazioni: tel. 632.544

Rinnovo consigli direttivi — I soci del gruppo anziani Mirafiori Carrozzeria ed Enti Centrali sono stati convocati in assemblea per eleggere le nuove cariche sociali e pronunciarsi sulla suddivisione del Gruppo in due distinti gruppi autonomi, uno per gli Enti Centrali e uno per la Mirafiori Carrozzeria. L'assemblea ha deliberato favorevolmente e le cariche sono risultate le seguenti:

Fiat Auto S.p.A. - Enti Centrali — Presidente, Maria Cei Turco; vicepresidente, M. Angela Mutti Beylis; segretario, Oreste Ferrero.

Fiat Auto S.p.A. - Stabilimento Mirafiori Carrozzeria — presidente, Fernando Aghemo; vicepresidente, Leopoldo Lubatti; segretario, Antonio Moscuza.

I soci dei sottoelencati Gruppi, riuniti in assemblea, hanno provveduto al rinnovo delle cariche sociali scadute:

Fiat Auto S.p.A. - Direzione Area di Padova — presidente, Edo Rossi; vicepresidente e segretario, Giuliana Bertegio.

Fiat Auto S.p.A. - Filiale di Roma — presidente, Lamberto Carrino; vicepresidente, Sesto Di Clemente; segretario, Giovanni Porretta.

Fiat Auto S.p.A. - Filiale di Napoli — Presidente, Guglielmo Cannarile; vicepresidente, Vincenzo Lanzetta e Gennaro Fedele; segretario, Francesco Cavadini.

Fiat Auto S.p.A. - Filiale di Catania — Presidente, Andrea La Camera; vicepresidente, Giuseppe Amato; segretario, Francesco Lena.

Fiat Auto S.p.A. - Filiale di Livorno — Presidente, Enzo Tofanari; vicepresidente, Lando Guarini; segretario, Mirella Borsi Bertolotti.

Fiat Auto S.p.A. - Filiale di Trieste — Presidente, Francesco Lopez; vicepresidente, Libero Pertot; segretario, Mafalda Bertoli Boschieri.

Whitehead Motofides S.p.A. - Stab. di Livorno — Presidente, Antonio Ennas; vicepresidente, Luana Penzi; segretario, Spartaco Fantozzi.

Direzione area di Bari — Presidente, Francesco Musayo Somma; vicepresidente, Alessandro Barone e Giuseppe Bellini; segretario, Francesco Bratta.

Whitehead Motofides S.p.A. - Stab. Marina di Pisa — Presidente, Marcello Bacchini; vicepresidente, Giulio Bellatalla; segretario, Luigi Limpido.

Fiat Ferroviaria Savigliano S.p.A. - Sede di Savigliano — Presidente, Giuseppe

Perottino; vicepresidente, Michele Giorno; segretario, Giuseppe Chiavassa.

In seguito alle dimissioni del segretario del Gruppo Anziani Comau S.p.A., Enrico Saccone, il consiglio direttivo del gruppo ha provveduto alla designazione delle nuove cariche: presidente, Francesco Casto; vicepresidenti, Paolo Rolando e Giovanni Cerchio; segretario, Renato Rosso.

Bocce — 19 febbraio, ore 8,30, riservata ad anziani ed ex allievi, a coppie, campi Giovanni Agnelli - 27 febbraio, ore 8, riservata ad anziani Fiat della Capogruppo, campi coperti di via Guala.

Gruppo «Presenza amica» — Per informazioni tel. 690.378, sede corso Dante 102 (ove avverranno tutte le riunioni).

Giornata conviviale — 15 febbraio dalle 9,30 alle 17, discussione aperta tra gli aderenti al Gruppo su problemi e necessità organizzative; possibilità di consumare pranzo al sacco o di recarsi al self-service.

Pomeriggi domenicali — Inizio ore 15, 13 febbraio Carnevale dei nipotini (per questioni organizzative i bimbi sotto i due anni non sono ammessi).

centri di attività sociali

per informazioni: tel. 6391.

Automobilismo — 28 febbraio, inizio corso abilità di guida sulla pista della Mandria. Prima lezione teorica, corso Dante 102, 1° piano, 4 marzo; seconda lezione teorica 1° gruppo in sede, corso Dante 102, 5-12 marzo; prove pratiche sulla pista della Mandria, 1° giugno.

Bocce — 26 febbraio, gara a coppie abbinata a gara scopa, via Massari 114.

Ciclismo — 29 febbraio, Gran Premio internazionale ad Alassio, ritrovo tutti i sabati e le domeniche, ore 9, corso Allamanno angolo via Reni per allenamenti.

Bridge — 14-21-28 febbraio, tornei validi di campionato sociale in sede, corso Dante 102; 7-14 marzo, tornei validi per campionato sociale in sede, corso Dante 102.

Scacchi — 25 febbraio torneo lampo in sede; 1-8-15 marzo e 3-10 marzo incontri amichevoli e proseguimento tornei in corso.

Podismo — 20 febbraio, Straviareggio Rlocarnaval-Viareggio; terza prova campestre km 7, Beinasco; ritrovo ore 9 presso scuole comunali; 6 marzo, quarta prova campestre km 7, Leini. Ritrovo ore 9.

Sci — 19 febbraio, gita in pullman neve a Serre Chevalier; 20 febbraio, gara slalom a Claviere con pullman neve; gita a Champoluc; 26 febbraio gita in pullman neve a Champoluc; 27 febbraio, inizio corsi sci a Sauze d'Oulx con pullman neve; 12 marzo, gara slalom gigante a Sauze (Sportinia); proseguimento corsi a Sauze d'Oulx e Champoluc.

Sci fondo — 20 febbraio selezione regionale Trofeo C.S.A.I., neve a Cogne; 27 febbraio gara a staffetta - 6 ore di Lillaz con pullman neve; 5-12 marzo settimana bianca in residence ad Asiago.

Tiro a volo — 26 febbraio gara Bal-1 - Trap Orbassano ore 13.

Yoga — 18 febbraio apertura iscrizioni corsi primaverili Hatha Yoga; 9 marzo inizio corsi Campo Agnelli.

gruppo sportivo Lancia

per informazioni: tel. 331.570.

Culturale Torino — Sono aperte le prenotazioni del viaggio a Verona per le rappresentazioni operistiche del 9 luglio «Aida» e del 16 luglio «Turandot». Poiché c'è la possibilità di organizzare un ciclo di conversazioni sulla poesia, tenuto dal professor Giachino, gli appassionati sono invitati a prendere contatti con la segreteria.

Pesca Chivasso — L'assemblea dei soci ha nominato la commissione di gestione per il biennio 1983/84. E' composta da Avanzi, Braghin, Casetto, Danieli, Ermini, Lorenzato, Mancini, Marucco e Toia. Delegato, Emilio Marucco; vice delegato, Angelo Lorenzato; tesoriere, Narciso Braghin.

Cartofila Verrone — La commissione di gestione 1983/84 eletta nelle persone di Arnaldo, Frigato, Pantone, Monti e Julio ha nominato delegato Giovanni Monti. Il calendario dell'attività prevede una gara di scopa il 26 febbraio.

Giochi di Sala Torino — Per sabato 19 febbraio, alle ore 15, è organizzata una gara a tarocchi, individuale a tre in quattro partite.

Karaté Chivasso — In febbraio avrà inizio il corso annuale di Karatè che si terrà in una palestra di Chivasso. Le iscrizioni si ricevono in segreteria.

Automoto Torino — Domenica 27 febbraio gita a Brusasco con partecipazione al Carnevale.

Fotografi Torino — A fine febbraio si inizierà un corso di fotografia che sarà tenuto ogni giovedì dal responsabile del Gruppo. Informazioni presso la segreteria.

calendario ex allievi

per informazioni: tel. 636.036.

«Signore e signori dell'Ottocento»: mostra di ritratti allestita in collaborazione con il Museo nazionale del cinema di Torino. La mostra è aperta fino al giorno 28 febbraio: lunedì/venerdì 10-13; 15-18,30; 21-23.

Arte e storia in Piemonte — A cura di Emilia Focaccia: 14 febbraio ore 18,15 «Filippo Juvarra»; 28 febbraio ore 18,15 «B. Vittone, B. Alfieri, P. Gallo».

Incontro di corali — Mercoledì 16 febbraio, ore 21, organizzato nella sede del circolo dalla Corale dell'Associazione e dal suo maestro Massimo Peiretti.

Visite guidate, a cura del professor Carlo Caramellino: *Galleria Sabauda* domenica 13 febbraio e domenica 6 marzo ore 9-12 (presentazioni in segreteria rispettivamente entro il 10 febbraio e il 3 marzo); *Iconografia e collezionismo sabauda a Palazzo Reale* e *Dagli ori antichi agli Anni Venti*: le collezioni di Riccardo Gualino a Palazzo Madama sabato 19 febbraio ore 11-12,45 (iscrizioni in segreteria entro il 17); *Dagli ori antichi agli Anni Venti*, si ripete martedì 22 marzo ore 17,45 (iscrizioni entro il 17 marzo).

Trattenimenti danzanti — Sabato 19 e 26 febbraio ore 21. Ogni socio può essere accompagnato al massimo da tre familiari.

Gite sciistiche al Sestriere — 20 e 27 febbraio. Quote di partecipazione: soci 5000 lire; familiari 6500. Iscrizioni in segreteria entro le 18,30 del mercoledì antecedente ogni gita.

Gruppo pesca — Data di riunione venerdì 25 febbraio, ore 21.

Gruppo fotografi — Riunione 21 febbraio, ore 21.

Primavera alle Canarie — Dal 14 al 21 marzo. Quota di partecipazione 515 mila lire. Iscrizioni entro il 20 febbraio (proposta Atty Viaggi).

Parigi — Dal 22 al 26 aprile. Quota di partecipazione 225 mila lire, ragazzi inferiori ai 12 anni 195 mila lire. Iscrizioni in via di esaurimento (proposta Monitor viaggi).

Aida — All'Arena di Verona sabato 9 e domenica 10 luglio, prima rappresentazione stagionale. Quota di partecipazione 80 mila lire. Iscrizioni in segreteria fino a esaurimento dei posti disponibili (Proposta City).

CI DEVE ESSERE UN PERCHE'
SE DAL 1927
CENTINAIA DI MIGLIAIA DI DIPENDENTI
HANNO INVESTITO OGNI ANNO
I LORO RISPARMI IN

BUONI FRUTTIFERI

SAVA FIAT

CI SONO MOLTI PERCHE'

PERCHE'

i rendimenti sono elevati e quelli dei titoli pluriennali suscettibili di aumento se durante la loro vita venissero effettuate nuove emissioni a tassi maggiorati

PERCHE'

non si devono pagare commissioni di alcun genere. E perché SAVA offre la custodia gratuita dei Buoni

PERCHE'

è possibile investire anche un capitale minimo

PERCHE'

il rimborso è garantito dai capitali e crediti SAVA oltre che dalla stessa FIAT S.p.A.

Rendimenti annui posticipati
netti al 1° gennaio 1983

Buoni Annuali	circa 15,50%
Buoni Biennali	circa 16,20%
Buoni Triennali	circa 16,65%

Buoni fruttiferi

SAVA FIAT

per tante buone ragioni

centri di attività sociali fiat

a cura di FRANCESCO CONTURSI



Orchestra bimbi

Un'orchestra unica in Italia al Conservatorio "Verdi" di Torino, lunedì 14 febbraio alle ore 21. Ingresso riservato ai soci Ce.d.A.S. e familiari. L'orchestra del "Suzuki Talent Center" di Ivrea, diretta da Lee e Antonio Mosca, è formata da cinquanta violinisti e violoncellisti tra i 5 e 14 anni. Eseguiranno danze carnevalesche del 1600 e 1700. Abbiamo chiesto al professor Mosca informazioni su questa «mini-orchestra»:

«La musica educa a vivere in maniera diversa, è una grossa esperienza socializzante. Come il bambino parla senza saper leggere, così può suonare senza saper leggere la musica. E l'età? L'età non conta, meglio cominciare subito. Come conciliare il rapporto con la scuola e la famiglia. I genitori devono rendersi completamente responsabili dell'educazione musicale dei propri figli, partecipando attivamente all'apprendimento anche nella fase didattica».

Orchestra di bambini per Carnevale film, mostre e molti incontri

Coro di Bolzano

Venerdì 18 marzo al Teatro di via Juvavara 15, ore 21. Ingresso libero. Il Coro Ivo di Bolzano e il Coro del Centro Culturale Fiat di Torino offriranno il meglio del loro repertorio.

Turismo

Venerdì 11 marzo al Teatro di via Juvavara 15, ore 21. La Ventana presenterà i programmi e le iniziative per la primavera-estate 1983. Filmati e diapositive.

Serata Brasile

Un ricordo per chi c'è stato, una scoperta per tutti. Mercoledì 9 febbraio ore 21, il Teatro via Juvavara 15.

Film: fascino e mistero del folklore e del turismo brasiliani. In collaborazione con il consolato del Brasile. Ingresso libero. Oggetti pubblicitari saranno distribuiti fra i soci Ce.d.A.S. presenti.

Stagione concerti

Conservatorio "Verdi" di Torino, ore 21. Ingresso gratuito riservato agli iscritti Ce.d.A.S. Fiat. Giovedì 17 febbraio: Paolo Beschi violoncello e Federica Valli pianoforte. In programma musiche di Beethoven, Debussy, Webern, Stravinski.

Dieci anni di risate

Film da non perdere, al Teatro di via Juvavara 15, ore 21. Ingresso gratuito riservato ai soci Ce.d.A.S. Fiat. 8 febbraio: «Di che segno sei» di Sergio Corbucci; 22 febbraio: «Invito a cena con delitto» di Robert Moore; 8 marzo: «Il bestione» di Sergio Corbucci.

Pittura e disegno

Salone delle Mostre di corso Dante 102, dal 5 al 13 marzo. Inaugurazione sabato 5 marzo, ore 18. Orario: lunedì-venerdì 17.30-20.30; sabato-domenica ore 16-19. Ingresso libero. Possono partecipare gratuitamente tutti i soci Ce.d.A.S. Fiat.

Le opere dovranno essere presentate in via Correggio 10, quarto piano, venerdì 18 febbraio (ore 20.30-22.30) e sabato 19 febbraio (ore 9-11.30) insieme al modulo d'iscrizione.

Gli innovatori

Al Teatro di via Juvavara 15, giovedì 10 febbraio, ore 21. Ingresso libero. «Analisi compositiva e stilistica di alcuni pittori innovatori». L'analisi di un'opera d'arte riflette non solo un giudizio estetico, più o meno personale, ma anche osservazioni sullo stile e la personalità dell'artista considerato. Da Cimabue a Giotto e Caravaggio, fino a Cézanne, Modigliani, Picasso, fioriscono momenti ed esperienze creative che prendono il nome da questi o altri pittori capofila.

Il tema sarà illustrato dal professor Romano Galletti, pittore e docente al liceo artistico. Proiezione di diapositive.

Prossimo appuntamento: «I pittori italiani della Scuola» a cura del professor Massara giovedì 10 marzo, ore 21, al Teatro di via Juvavara 15. Seguirà comunicazione dettagliata.

Regency Club

Un'opportunità in più per parlare e incontrarsi con inglese. Set ore di attività settimanali per sei mesi (conferenze, film, seminari, parties ecc.). Ogni lunedì. Quota 90 mila lire anziché 120 mila per i soci Ce.d.A.S. Iscrizioni e informazioni alla Regent School, via Arcivescovado 7, Torino. Telefono 548.580.

Grafoanalisi gratuita

Il Centro psicologico di grafoanalisi di Torino propone una consulenza pedagogica gratuita per i figli dei dipendenti soci Ce.d.A.S. (fino a 14 anni). Per informazioni rivolgersi alla segreteria del Centro di grafoanalisi, tel. 378.823, esclusivamente dalle ore 8-10 dal lunedì al venerdì entro il 10 marzo.

Hatha Yoga

Dal 9 marzo al 10 giugno alla Polisportiva Sisport di via Guala 26. Orario mercoledì-venerdì dalle 20.30 alle 21.30; oppure dalle 8.45 alle 9.45. Quota 55.000 lire per dipendenti e familiari. Iscrizioni presso le biglietterie Ce.d.A.S. Fiat fino a raggiungimento dei posti disponibili.

Jazz rock

Al Teatro di via Juvavara 15, ore 21, venerdì 25 febbraio. Una serata tutta per i giovani. Due gruppi musicali ci propongono alcuni motivi jazz e rock tratti dal repertorio giovanile. Ingresso libero.

Fotografia

A partire da martedì 8 marzo alle ore 21 in via Correggio 10, quarto piano. Durata tre mesi, ogni martedì non festivo dalle 21 alle 23. Esercitazioni pratiche di laboratorio in date da definire con gli iscritti. Quota 6 mila lire per i dipendenti e familiari. Iscrizioni e programma presso le biglietterie Ce.d.A.S. fino a esaurimento dei posti disponibili. A fine corso mostra per tutti gli allievi.

Per i bimbi nati fra il 1972 e il 1975 Aperte le iscrizioni alle colonie estive



Si sono aperte le iscrizioni ai soggiorni di vacanza Fiat, riservati quest'anno ai figli di dipendenti delle Società del Gruppo, nati nel periodo 1° gennaio 1972-31 dicembre 1975.

Le domande di ammissione, compilate sull'apposito modulo, devono essere presentate agli uffici del Personale o di assistenza sociale della Società di appartenenza.

Le assegnazioni dei bambini ai soggiorni avverranno sulla base degli esiti degli accertamenti sanitari di legge e tenendo conto dei posti.

Durante il soggiorno i bambini potranno dedicarsi, sotto la guida di educatrici e animatrici qualificate, a una serie di attività basate sul gioco, nei diversi momenti ricreativi, espressivi e formativi.

Incontri con...

Al Teatro di via Juvavara 15, ore 21. Ingresso libero. Come si organizza la stagione teatrale, come si pubblicizza, chi sono gli innovatori. E ancora: come si diventa attori, come ci si scopre tale, il debutto, le occasioni, i rimpianti. Su questi temi interverranno nomi noti nel mondo del teatro che daranno vita a tre incontri a partire da febbraio.

Diamo uno sguardo al programma: 21 febbraio: Franca Portonero (responsabile della pubblicazione delle iniziative del T.S.T.) e Paolo Poli (attore); 7 marzo: Massimo Scaglione (regista teatrale e televisivo) e Gipo Farassino (cantante-attore). Gli incontri saranno coordinati e diretti dal dottor Piero Perona.

Corso di pittura

Venticinque lezioni di due ore ciascuna, martedì e giovedì ore 20.30-22.30, sala pittura di via Correggio 10, quarto piano. Inizio corso martedì 22 febbraio. Quota 25.000 lire previa iscrizione alla sezione Arti Figurative. Iscrizioni alle biglietterie Ce.d.A.S. entro il limite dei posti disponibili. A fine corso mostra per tutti gli allievi.

Telegrafia

Preparazione alla patente di operatore di stazione amatoriale. Corso gratuito per i soci Ce.d.A.S. iscritti alla sezione Radio (8000 lire). Ogni giovedì non festivo, ore 21-23, in via Correggio 10.

Radioamatori in ascolto

Marzo 83

da Torino: 11 HFL.
Sabato 5 - ore 8.30: 145.500 MHz (FM).
Sabato 12 - ore 8.30: 21.130 KHz circa (CW).
Sabato 19 - ore 8.30: 144.140 MHz circa (USB).
Sabato 26 - ore 8.30: 21.130 KHz circa (USB).
TNX FR CALL: IK1 BOW.

quarto piano, sala radioamatori, a partire dal 24 febbraio. Trenta lezioni. Iscrizioni alle biglietterie di via Marochetti 11 e via Guala 26 entro i posti disponibili.

Torino Esposizioni

I soci Ce.d.A.S. potranno acquistare a prezzo scontato i biglietti per i seguenti saloni a partire da una settimana prima della data d'inizio: Expovacanze '83 dal 17 al 28 febbraio; Expocasa '83 dal 17 al 28 marzo. Rivolgersi alle biglietterie Ce.d.A.S. di via Marochetti 11 e via Guala 26.

Prima visione Csain

Mercoledì 23 febbraio, ore 21, al cinema Nazionale, via Pomba 7. «Executor» di J. Glickenhauz con Ken Wahlle e Klaus Kinski (caccia all'uomo per salvare il petrolio). Prezzo 2000 lire da pagare alla cassa del cinema.

Regata sul Tamigi

3780 vogatori, 420 equipaggi, 7 km di percorso con più di cento anni di storia, 150 Società partecipanti, provenienti da una quindicina di Nazioni: questa, in cifre, la più grossa regata agonistica che si svolgerà lungo il Tamigi a Londra il 26 marzo prossimo.

I colori italiani saranno affidati all'equipaggio Sisport-Fiat Aviazione, composto da 9 atleti, tra cui cinque campioni mondiali, i quali dovranno competere con l'equipaggio inglese che detiene il titolo mondiale. Traguardo non impossibile per i nostri campioni (l'anno scorso si sono classificati quarti).

I Ce.d.A.S. Fiat organizzano, in collaborazione con la Sisport e la Fiat Aviazione, una serata di presentazione della manifestazione, al Teatro di via Juvavara 15, giovedì 3 marzo, ore 21. Verranno proiettati filmati sulla regata 1982, sui monumenti di Londra e sul «Tornado». Omaggi sorteggiati fra tutti i soci Ce.d.A.S. presenti. Ingresso libero. Sarà presente l'equipaggio che parteciperà alla regata 1983.

Le anteprime di gennaio e febbraio al cinema Faro di Torino Gandhi superkolossal



«Gandhi» di Richard Attenborough. Anteprima lunedì 24 febbraio alle ore 20.30 al cinema Faro (via Po 30) di Torino. Ingresso gratuito a inviti per gli iscritti ai Ce.d.A.S. da ritirare presso le biglietterie di via Marochetti 11 e via Guala 26 fino a esaurimento delle disponibilità.

L'idea di girare un film sul grande leader indiano venne all'ex attore e regista Richard Attenborough nel 1962, dopo la lettura della biografia di Gandhi scritta da Louis Fisher.

Il super kolossal si avvale di una folta schiera di attori famosissimi come Candice Bergen, Martin Sheen, Trevor Howard, John Mills. La figura più importante, comunque, è quella dell'esordiente Ben Kingsley che impersona Gan-

dhi. Cinquant'anni di storia indiana in cui la vicenda individuale del Mahatma, si intreccia alle sofferenze e alle speranze del suo popolo.

Lunedì 24 gennaio, al cinema «Faro», è stato proiettato in anteprima «Ufficiale e gentiluomo», di Taylor Hackford, con Richard Gere e Debra Winger.

Richard Gere ritorna sugli schermi dopo il successo ottenuto in «American Gigolo», con un personaggio nuovo: quello di Zack, un ragazzo che tenta di riscattare la sua infanzia infelice arruolandosi nella scuola per allievi ufficiali dell'aviazione navale statunitense di Port Rainer.

Zack vuole volare sui jet. Ma, prima di riuscire, deve sottoporsi a un intenso training fisico e psicologico sotto la guida di un sergente severissi-

mo che ha il compito di trovare il punto debole in ciascun candidato eliminando quelli che non hanno la forza e la disciplina necessarie per guidare uno dei più veloci e costosi reattori del mondo.

Molti allievi si ritirano a causa degli estenuanti programmi della scuola. Ma Zack ha una grande forza di volontà, la forza della disperazione di chi gioca l'ultima carta della propria vita. Saranno queste caratteristiche a renderlo vincente e a migliorarlo.

Accanto a lui Debra Winger (moglie di John Travolta in «Urban Cowboy») e Paula Pokrifki, una ragazza di provincia che sa valutare obiettivamente se stessa e l'uomo che ama. Tanto che proprio il suo aiuto si rivelerà indispensabile per la serenità e l'equilibrio di Zack.

Servono i tagliandi di assistenza gratuiti?

Scrivo per segnalare una lagnanza comune, penso, a tutti gli acquirenti Fiat sia dipendenti che non. Parlo del famoso, benedetto, tagliando che si fa alle vetture e che è veramente ridicolo. Il controllo si riduce — per la maggior parte dei casi — al ricambio dell'olio (a pagamento) e qualche volta nemmeno a questo. Non voglio generalizzare ma purtroppo la realtà è così.

Vorrei proporre di abolire il tagliando, che noi paghiamo all'atto dell'acquisto della vettura, fermo restando l'obbligo di portare la vettura in officina per eventuali interventi solo se necessari e se coperti da garanzia.

In questo modo, defalcando il costo del tagliando, la vettura costerebbe meno e noi acquirenti non ci sentiremmo presi in giro.

(lettera firmata)

Risponde la Direzione Marketing e Commerciale Assistenza Tecnica:

I tagliandi di servizio gratuiti sono stati istituiti allo scopo di consentire alle case costruttrici, attraverso la propria rete assistenziale, di completare il ciclo produttivo dei veicoli con le riprese di giochi e regolazione dei diversi componenti, che si rendono necessari nel primo periodo d'uso della vettura, per ripristinare le condizioni ottimali di funzionamento.

L'evoluzione tecnologica verificatasi nel campo automobilistico ha consentito tuttavia di limitare il numero dei tagliandi (attualmente ne è previsto solo uno), diminuire le frequenze ed il numero dei controlli e ridurre sensibilmente le registrazioni (sostituite da verifiche per determinare la necessità o meno dell'intervento).

Sulla base dei risultati

acquisiti e delle più recenti innovazioni (freni autoregistranti, frizione con recupero automatico dei giochi, chiusura testa cilindri a coppia angolo, che elimina la necessità di ripresa del serraggio al tagliando, utilizzazione di sistema automatico check-panel di verifica efficienza organi interessanti la sicurezza ed il funzionamento del veicolo) la tendenza di tutte le case automobilistiche è di ridurre al limite minimo i contenuti dei tagliandi pur mantenendo invariata la consueta garanzia al cliente per eventuali inconvenienti.

Tali migliorie, e la conseguente maggiore affidabilità dei diversi gruppi e componenti, si riflettono anche nei piani di manutenzione dei veicoli su percorrenze elevate; infatti nell'arco di pochi anni le cadenze degli interventi di manutenzione programmati sono passate da 10.000 km a 20.000 km.

Queste riduzioni di controlli si riflettono ovviamente sul prezzo di vendita del veicolo alla cui composizione contribuisce anche il costo del tagliando.

Circa la corretta esecuzione di tutti i controlli previsti nel tagliando, i servizi autorizzati dovrebbero sempre eseguire accuratamente quanto prescritto dalle case, con un esame del veicolo per individuare eventuali necessità di interventi, tenendo anche conto delle segnalazioni dell'utente.

Risponde il numismatico

Possiedo una moneta e desidero saperne il valore. Su una facciata vi è raffigurata un'aquila e c'è scritto Empire Français - Dix Centimes; sull'altra l'effigie della testa di Napoleone, la scritta Napoleone III Empereur 1856. La moneta è di colore verde scuro.

(lettera firmata)

Si tratta di una moneta francese da dieci centesimi

conata nei primi anni di regno di Napoleone terzo. E' molto comune e priva di valore.

Vi scrivo per una curiosità. Desidero sapere quanto può costare una moneta in rame da venti lire di Umberto I Re d'Italia 1882. Su di un lato si vede la faccia del Re e dall'altro lo stemma con intorno una corona di foglie.

(lettera firmata)

La moneta del Re con i baffoni (Umberto I detto il Re buono) è un pezzo in oro e non in rame, da venti lire del 1882. E' molto comune essendo stato emesso in 6.970.000 pezzi. Vale oggi circa 120.000 lire.

Mensa a Palermo:

... e per primo un piatto di tonno

Siamo un gruppo di dipendenti di Palermo e desideriamo informare l'ente competente della non perfetta gestione della mensa. Il tipico piatto italiano (minestrone o spaghetti) è stato sostituito da una scatoletta di carne lessa o tonno del peso di 90 grammi.

Inoltre, se non si vuole mangiare con le mani, si deve acquistare nei locali della mensa una confezione di posate di plastica al prezzo di sessanta lire. In alternativa a questa soluzione ci sono le posate di metallo che l'azienda fornisce in dotazione, ma ognuno deve poi provvedere a lavarle.

(lettera firmata)

Risponde la Fiat Auto Direzione Personale e Organizzazione Presidio di Catania:

Il primo piatto non viene preparato dall'agosto scorso per un guasto sopravvenuto alla cella frigorifera che la ditta costruttrice non ha potuto riparare. Abbiamo così provveduto a sostituirla e la nuova cella è arrivata a Palermo il 22 dicembre.

Presumiamo che entro gennaio (tempo utile per la messa in opera) potrà essere ripristinato il menù così come in precedenza.

La dotazione delle posate, essendo personale, riteniamo debba essere gestita da chi ne usufruisce; per tutti coloro che ne sono sprovvisti, esiste la possibilità di acquistare la confezione di plastica.

□

In fabbrica i giornali vanno a ruba

Sono un operaio della Meccanica di Mirafiori, officina 76 reparto 768 squadra 631. Vorrei che pubblicaste questa mia lettera che scrivo per mettere in guardia i miei colleghi di lavoro contro chi — purtroppo — si impossessa di cose altrui.

Il giorno 5 gennaio scorso ho lasciato, all'inizio del primo turno la rivista «Quattro ruote» sull'armadietto di lavoro; mi sono girato per accendere la luce e la rivista era sparita.

Vorrei dire a quel «signore» che, se non aveva la possibilità di comprarselo, quel giornale poteva chiedermele. Io glielo avrei regalato.

(lettera firmata)

Tasse: l'alloggio da dichiarare

Mi rivolgo a voi perché ho la certezza che da voi avrò una risposta esatta.

Ho comperato un alloggio per mezzo di mutuo bancario. Poiché sono pensionato, non ho mai presentato la denuncia del reddito, non avendo altre entrate. Ora, con questa variante, come dovrò comportarmi? Dovrò fare denuncia?

(lettera firmata)

Questa la risposta del nostro esperto:

Dovrà presentare il mod. 740 per i redditi conseguiti nel 1982 e dovrà dichiarare:

la sua pensione e le ritenute subite; il reddito dell'appartamento relativamente al numero dei mesi in cui è stato in suo possesso (se ad esempio l'acquisto è stato effettuato il 20 aprile 1982, il reddito da dichiarare corrisponderà agli otto dodicesimi del reddito annuo); gli interessi passivi e gli oneri accessori effettivamente pagati nel 1982 (va allegata fotocopia delle quietanze) che vanno a diminuire il reddito.

La determinazione del reddito fiscale dell'appartamento utilizzato direttamente dal proprietario si ottiene moltiplicando la rendita catastale (che si può rilevare nell'atto di acquisto o, se non vi è citata, presso l'Ufficio Tecnico Erariale) per i coefficienti di rivalutazione fissati di anno in anno dal ministero delle Finanze e pubblicati nella Guida per il contribuente che viene distribuita insieme ai moduli.

Il semaforo nel cartellone

Mi è venuta un'idea che, se attuata, potrebbe rendere più evidenti le stazioni di servizio carburante aperte. Basterebbe che le scritte «aperto» fossero realizzate con il fondo verde, mentre le scritte «chiuso» potrebbero avere il fondo rosso.

Così come appaiono adesso, le scritte in prossimità dei distributori non sono sempre leggibili (la luce e l'angolazione non permettono sempre all'automobilista di passaggio di leggerle immediatamente) e spesso causano repentini frenate e conseguenti tamponamenti.

Adottando due colori diversi, anche in lontananza si potrebbe distinguere se la stazione di servizio è in funzione.

Chissà che qualcuno «adatto ai lavori», leggendo questa lettera, decida di portare avanti questa mia idea.

(lettera firmata)

Come al solito «Pantalone» non ha mai ragione

Questa è una disavventura di fine anno; non intendo avere risposta o spiegazioni. Si tratta di un raccontino significativo su come vanno certe cose da noi e sul fatto che è sempre «Pantalone» a metter mano al portafogli.

Il giorno 30 di ogni mese mi scade una cambiale per un terreno che ho acquistato due anni fa. Gli effetti confluiscono in un grande istituto bancario del centro di Torino che provvede con anticipo a segnalarmi che devo adempiere ai miei doveri.

A Dicembre — saranno state le feste in arrivo, sarà stato lo sciopero dei bancari appena concluso — non ho ricevuto l'avviso.

Giorno 29 dicembre: mi sono recato in banca per chiedere se potevo provvedere al pagamento della cambiale considerando anche il fatto che sono correntista presso lo stesso istituto. Mi è stato risposto, da un impiegato vagamente annoiato, che l'effetto non c'era ancora e che potevo presentarmi il primo giorno utile dopo la chiusura di fine anno e cioè lunedì 3 gennaio.

Avrei potuto andare in banca il giorno 30 ma, per motivi famigliari quel giorno ero fuori città.

Il giorno 3 alle ore 9, mi trovo di fronte lo stesso impiegato annoiato che mi dice: «La sua cambiale è già dal notaio». Corro dal notaio, ritiro l'effetto e pago settemila lire senza ricevuta di sorta. Accanto a me c'è un tale nelle mie condizioni; in più il fattorino del notaio non ha fatto a tempo a passare dalla sua banca per ritirare le cambiali. Una signorina — anch'essa annoiata — gli dice «ripassi domani».

(lettera firmata)

GRANATO mobili

Una delle più grandi esposizioni di mobili del Piemonte nel cuore di Nichelino

Nella grande esposizione troverete:

Mobili d'epoca, moderni, tradizionali. Inoltre il mobile spagnolo, inglese d'importazione, il mobile rustico per la città e la montagna la cucina componibile in legno massiccio, rovere, noce, frassino, pino e laminato in varie tinte.

Per ambientazioni l'architetto a casa vostra senza spese

Alcuni prezzi informativi

- Camera da letto stagionale L. 1.090.000
- Soggiorno 4 elementi, tavolo e sedie L. 898.000
- Camera per bambini completa di armadio, 1 letto, 1 comodino, 1 libreria, 1 scrivania L. 362.000

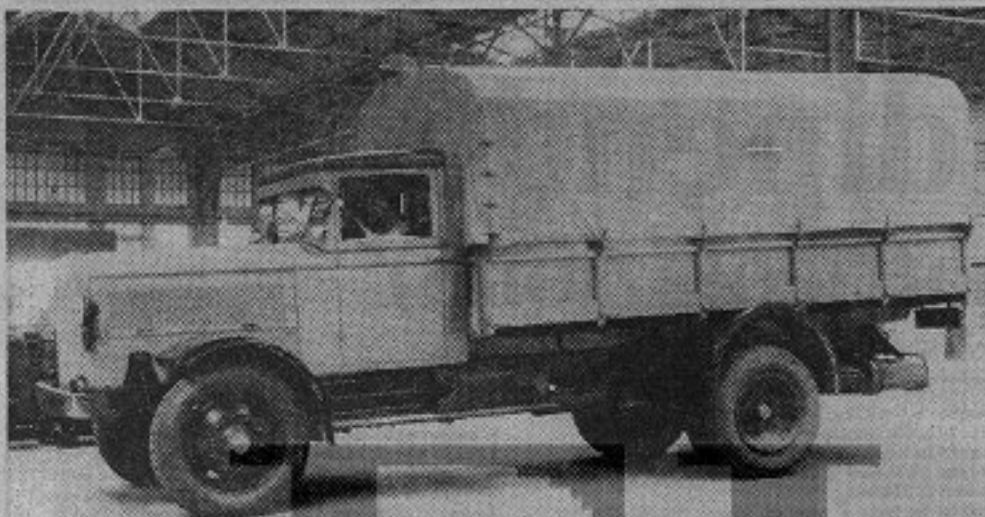


Granato Mobili
Nichelino (TO) Via Martiri, 24
Tel. 62.46.52

Al dipendenti Fiat-Lancia
Condizioni e prezzi particolari

Mentre andiamo in macchina non siamo ancora a conoscenza delle spese di messa su strada.

Appoggiatesta + lunotto t. + tergilunotto: 127 pan. e D8 L. 256.440; 131 CL pan. L. 345.480.
Appoggiatesta + tergilunotto 127 Super L. 162.240; 131 pan. CL L. 240.840.
Appoggiatesta + cristalli a. + tergilunotto: 127 Super L. 240.840; 131 pan. CL L. 345.480.
Appoggiatesta + lunotto t.: 131 CL berlina L. 225.120.
Appoggiatesta + lunotto t. + cristalli a.: 131 CL berlina L. 324.480.
Appoggiatesta + sedili ant. recl. + tergilunotto: 127 Special 3p L. 240.840.
Appoggiatesta + lunotto t. + cristalli a. + tergilunotto: 131 pan. CL L. 450.120.
Cambio automatico: Argenta benzina L. 921.240; Ritmo 85 S L. 1.141.080.



Un camion Fiat 634 N con motore a ciclo Diesel, tipo ad iniezione diretta, prodotto nel 1931

Nel 1906 il primo propulsore Diesel Fiat

Una discussione fra pensionati, è terminata con alcuni punti interrogativi, per questo desidererei avere da voi qualche precisazione. In quale anno la Fiat ha messo in circolazione il primo veicolo da trasporto a nafta? Quanto era il costo chiavi in mano del B1 (benzina) con trazione a catena, immaginando una tale versione?

(lettera firmata)

Risponde il Centro Storico Fiat:

«La prima domanda parla di "veicolo da trasporto a nafta", senza precisare se si intende un veicolo terrestre o di altro tipo. Pertanto, volendoci attenere strettamente e letteralmente alla espressione usata dal lettore, dobbiamo dire che la Fiat, presso i suoi cantieri navali di Muggiano (La Spezia), già nel 1906 produceva e vendeva "bottoline per trasporti di materiali in genere" anche propulsi da motori ad olio pesante (cioè nafta), quindi a ciclo Diesel 4 tempi.

Poiché è da presumere che il lettore intenda riferirsi a veicoli terrestri, aggiungiamo che il primo motore Diesel per autocarri disegnato e costruito in Italia venne realizzato dalla Fiat Grandi Motori nel 1930. Tale motore equipaggiava un autocarro di marca Ceirano.

Nel 1931 la Fiat avviava, prima in Italia, la produzione in serie di autocarri con motore a ciclo Diesel, del tipo ad iniezione diretta, con i tipi 632 N e 634 N.

L'autocarro Fiat 18 BL venne prodotto tra il 1914 e il 1921. Oltre alle versioni militari, molte furono anche le versioni per usi civili, compresi gli omnibus.

La versione "carro industriale" civile, nel 1919, era indicata in listino Fiat al prezzo di 38.500 lire, senza gomme e con consegna franco fabbrica.

Non tutti contenti

Desidero esprimere la mia opinione circa i doni di Natale ai bimbi dei dipendenti, e vorrei sapere in base a quale criterio vengono assegnati.

Perché il microscopio, che a mio avviso è un dono validissimo, non è stato assegnato ai maschi? Mio figlio l'avrebbe voluto e all'interno del salone, abbiamo cercato di fare uno scambio, ma nessuna bimba era disposta al baratto con l'auto telecomandata.

Perché l'azienda non fa una lista di doni lasciando poi scegliere ai dipendenti?

(lettera firmata)

Riceviamo da Cassino:

Riguardo ai regali di Natale ai figli dei dipendenti, quest'anno si è raggiunto il massimo dell'incompetenza nella scelta. Il microscopio, gli acquarelli e lo strumento musicale sono doni adatti a ragazzi con determinati interessi. Mio figlio — quattro anni, normalissimo — non sapeva neppure cosa fossero gli acquarelli e ha fatto un gran pianto perché voleva un altro tipo di giocattolo.

Che fine hanno fatto le bambole, i trenini, i giochi telecomandati, le costruzioni, ecc.?

(lettera firmata)

Ancora da Cassino:

Anche quest'anno, come quello scorso, la Fiat è scivolata sulla «Befana». Vorremmo che non si scomodasse ancora il «sociologo», affermando che il regalo è attinente all'età e ai tempi. Noi (la lagnanza è comune) lo sfidiamo a dimostrare che i maschi e le femmine del '78 sono rimasti soddisfatti degli acquarelli, i bimbi del '76 dello strumento musicale o dei pattini a rotelle e le bimbe del '75 del microscopio.

Ci dispiace dirlo, ma questi doni sono stati scelti da incompetenti.

(molte firme)

Risponde la Fiat s.p.a. Servizi per l'industria - Logistica:

«La scelta dei doni di Natale è frutto di una decisione collegiale affidata ai rappresentanti dei diversi settori Fiat, ai quali viene sottoposta un'ampia gamma di giocattoli, selezionati fra la produzione più recente delle migliori case italiane.

«Già ricordare che sono proprio le case produttrici le prime interessate a proporre giocattoli il più possibile aderenti alle attese dei bambini, il cui gusto, non dimentichiamolo, segue logiche che spesso sfuggono alla comprensione dell'adulto. Ciò è confermato, ancora una volta, dal contrastante giudizio che i lettori danno sul microscopio. Uno lo considera un po' troppo sofisticato, mentre un altro ci riferisce del malumore del figlioletto maschio che ha avuto un dono diverso e che non ha trovato nessuna bambina disposta allo scambio!

«Rimane comunque difficile conciliare gusti e aspettative di un così grande numero di bambini e genitori. Ci conforta tuttavia constatare il crescente gradimento complessivo che i doni sembrano incontrare, a testimonianza, fra l'altro, della validità di una formula di assegnazione che consente di proporre ai bambini giocattoli altrettanto moderni e certamente più appropriati di quelli offerti (o imposti?) da una certa pubblicità televisiva, invasa da mostri e macchinette elettroniche, sulla cui utilità, come strumento di gioco, è lecito avanzare qualche perplessità.

Ancora una volta preghiamo i nostri lettori di scrivere sulle lettere che ci inviano nome e indirizzo — o numero telefonico — in maniera leggibile. Questo ci aiuterà a rispondere più agevolmente senza perdere tempo in difficili e spesso inutili ricerche.

Tassi Sava e tassi Bot

Vorrei che mi spiegaste come mai i Buoni Sava non vengono portati allo stesso tasso di interesse di Bot e Cct.

(lettera firmata)

Risponde la Direzione Centrale Sava:

«Il confronto tra i tassi di interesse dei titoli pubblici (Bot, Cct) o comunque garantiti dallo Stato e quelli emessi da società ed enti privati non è sufficiente per valutare la convenienza dell'investimento per il risparmiatore. Le caratteristiche di tali titoli sono infatti molto diverse.

I tassi di interesse sui titoli pubblici sono fissati dal Tesoro in funzione della politica monetaria del momento e della continua necessità di fronteggiare il crescente disavanzo pubblico. I tassi di interesse delle altre forme di raccolta del risparmio, pur influenzati dalla situazione generale del mercato finanziario, devono rispondere anche a criteri di economicità nella gestione delle imprese che rappresentano un'ulteriore garanzia per il risparmiatore.

La durata dell'impegno assunto dal risparmiatore e talvolta anche l'entità del capitale investito hanno un'influenza sui rendimenti offerti. Si va così dai tassi, necessariamente più bassi, offerti dalle banche sul conto corrente e si sale via via attraverso i vari tipi di depositi vincolati, di obbligazioni e titoli similari. In questa scala i Buoni Sava si collocano con rendimenti netti abbastanza elevati.

I Buoni Sava offrono inoltre vantaggi che non vanno dimenticati nel confronto di quanto il sottoscrittore percepisce veramente. Ricordiamo che non si devono pagare commissioni e sostenere spese di alcun genere all'atto della sottoscrizione, che sono disponibili tagli a partire da L. 100.000 e che la custodia dei titoli (a partire da un certo importo) è completamente gratuita.

A Torino c'è anche il football americano

Sono un giocatore di football americano e desidero parlarvi di questo sport che è una miscelanea di attività sportive che vanno dal rugby al calcio, dall'atletica al basket. In America è lo sport nazionale; in Italia quello che colpisce lo spettatore è tutto ciò che sta intorno a questo gioco affascinante: le bardature dei giocatori, i loro caschi, le pon-pon girls, senza contare la spettacolarità del gioco stesso, con il suo movimento.

Nel 1980 nascono i Tori Torino che, dopo due anni di attività agonistica nella Lega, entrano ufficialmente nell'Aifa, Associazione Italiana football americano, e partecipano al campionato nazionale nel girone Nord (Piemonte-Lombardia) cambiando nome in Tauri AFC. Nel marzo di quest'anno riprenderà il campionato e i Tauri chiedono giovani leve anche ai dipendenti Fiat che abbiano voglia di giocare e divertirsi ma soprattutto buona volontà. Si allenano la sera, due volte la settimana e sono guidati da due giocatori che fungono anche da coach: si tratta di studenti americani a Torino con una grande esperienza alle spalle maturata nel loro Paese.

I requisiti per diventare buoni giocatori sono la velocità, l'agilità e la «massa».

Tutti coloro che fossero interessati possono chiamare Paolo Sandri al 553484 per avere ogni tipo di informazioni in proposito.

(lettera firmata)

Il denaro che si svaluta

Siamo un gruppo di lavoratori che, quando ci ritroviamo nel tempo libero, discutiamo della precaria situazione finanziaria internazionale e dei problemi che il cittadino incontra giornalmente anche perché si trova nell'impossibilità d'investire in modo soddisfacente e redditizio il proprio denaro ed ancor più in difficoltà nell'avere una seria consulenza in materia. Vi saremmo grati quindi se volete rispondere per poter operare nel modo migliore.

(lettera firmata)

Questa la risposta della nostra esperta:

«Il problema dei nostri lettori è un problema di molti, ed è talmente vasto che non si può dare una risposta in breve. Semplificando, ricordiamo che esistono varie forme d'investimento più sicure, in alternativa ai Bot/Cct o depositi bancari tipo l'investimento "nel mattone" cioè una casa per chi non è ancora proprietario, oppure "il mattone" comunitario, cioè certificati immobiliari in partecipazione, che sono investimenti a medio termine (24/30 mesi) e sono stati creati per finanziare operazioni immobiliari di media e grande dimensione ad alto contenuto patrimoniale. Gli utili pertanto si concretizzano rapidamente, l'alternanza degli investimenti rende continua la liquidità dei capitali investiti.

Inoltre il sottoscrittore ha una rendita semestrale, quindi sono molti i vantaggi che si ottengono, esempio: sicurezza, certezza di valutazione, diversificazione, buon reddito, liquidità automatica alla scadenza dei 30 mesi.

Altra forma d'investimento, forse abbastanza nuova in Italia è un bene che serve per trasporto di quasi tutti i tipi di merce. Questo grande contenitore o "container" è utilizzabile in ogni parte del mondo, per terra, per mare e rende il trasporto efficiente, rapido e sicuro; diventa all'atto della vendita di esclusiva proprietà dell'acquirente che riceve dalla società

venditrice un attestato di proprietà, con la stessa società il proprietario farà un contratto con il quale si dà il bene affittando questo container venga noleggiato in tutto il mondo e in tutto il mondo produca (tutti i noli vengono fissati in dollari).

Il valore del container non è determinato nel tempo dal suo prezzo d'acquisto iniziale, ma dal costo del suo rimpiazzo; quindi si è garantiti contro la svalutazione. Il valore ed il reddito dei containers seguono infatti l'andamento del costo della vita, beneficiando di tutti gli aumenti dei prezzi industriali e dei servizi.

L'acquisto di containers rende al proprietario, già nel primo anno, il 17,10 per cento sull'investimento. Le rendite vengono accreditate al proprietario con acconti trimestrali.

Dal secondo al quindicesimo anno viene versato anche un saldo finale con estratto conto al 31/12 (gestione "pool").

Alla fine della sua vita operativa il container conserva ancora un valore di realizzo che può arrivare al 20 per cento del suo valore di rimpiazzo.

Proseguendo in questa carrellata si possono ricordare gli investimenti a breve termine o "parcheggio denaro" che vengono amministrati da validissime e serie società fiduciarie le quali gestiscono per conto del cliente un portafoglio diversificato di investimenti di reddito di breve durata, da 3 a 12 mesi, che prevedono l'integrale rimborso del capitale alla scadenza, con utili decisamente buoni.

Non vorrei essermi dilungata troppo, anche se ci sarebbe ancora molto da dire, spero ci sia un seguito a questo interessante interscambio di idee e, a proposito dell'ultima domanda formulata dai gentili interlocutori, penso che non sia difficile riuscire ad avere una buona ed onesta consulenza da parte di persone competenti che si "mettano dalla parte del cliente" anche se i momenti attuali sono tutt'altro che rosei, perché il vero consulente finanziario segue e consiglia per tutta la vita il proprio cliente.

A «illustratofiat» ancora 30 di questi anni

Celebrare il trentennio di *illustratofiat*, età giovanile piena di promesse, da parte di chi ne ha quasi altrettanti di anzianità lavorativa e qualcuno in più di età anagrafica, rappresenta un tuffo nel passato; un inevitabile rimpianto degli «anni verdi»; ricordare come eravamo. Nasce subito la domanda: in Fiat si stava meglio allora o adesso? La risposta spontanea è: allora. Si era a sette anni dalla fine della guerra, i posti di lavoro erano scarsi allora come oggi, eravamo reduci da un'esperienza che aveva messo quotidianamente a repentaglio la nostra vita, per eventi bellici e post bellici. Eravamo abituati a una disciplina civica senza obiezioni.

Lavoratore alla Fiat rappresentava un privilegio: stipendio sicuro, assistenza mutualistica favolosa all'insignita di «tu lavoro, al resto pensiamo noi». L'ambiente

di lavoro, nonostante la feroce disciplina, era disteso, amichevole. C'era ottimismo, alimentato dal famoso boom italiano. La carta moneta, di dimensioni consistenti, riproduceva figure opulente e non le immagini arcigne e verdastre che ci ritroviamo oggi quando sgraniamo gli spiccioli da 10.000.

In tutti questi anni di storia, *illustratofiat* ci ha accompagnato mensilmente con i problemi scacchistici dell'ingegner Defourny, con le immagini dei figli dei dipendenti che occupavano un'intera pagina e le varie celebrazioni familiari, gentilmente riportate.

Siamo cresciuti. Abbiamo incontrato e accettato realtà nuove. L'Azienda ha affrontato sfide internazionali con quel tenace spirito piemontese che ha permeato anche i fratelli immigrati i cui figli sono oggi piemontesi a tutti gli effetti.

Il momento che attraversiamo è molto pesante; comunque guardiamo al futuro e, ai trent'anni di *illustratofiat*, ne auguriamo almeno altrettanti di successi.

(lettera firmata)

Per scrivere a «illustratofiat»

«illustratofiat» pubblica le lettere che i lettori inviano. Le lettere devono essere firmate anche se, a richiesta dell'interessato, potrà essere omissa il

nome. Devono essere concise e trattare - nella misura possibile - argomenti non strettamente personali, ma tali da interessare gli altri lavoratori. A

tutte le lettere sarà risposto, sul giornale o privatamente. Indirizzare a «illustratofiat» - posta dei lettori - casella postale 1100 - 10100 Torino.

Affrancatura a carico del destinatario da addebitarsi sul conto di credito Nr. 338 presso l'Ufficio di Torino A.D. - Autorizzazione Direzione Provinciale P. T. di Torino numero A. 16527/2702 del 16-5-1975.

NON AFFRANCARE

illustratofiat
CASELLA POSTALE 1100
10100 TORINO