

illustrato

MENSILE PER I DIPENDENTI DEL GRUPPO FIAT



**IN VIAGGIO
CON
PROMETHEUS**

Spazio 10/11 all'illustrazione promozionale a garanzia di un servizio personalizzato. Illustrazione: M. P. P.

BUONI FRUTTIFERI SAVA-FIAT VOGLIA DI SICUREZZA



Buoni Fruttiferi SAVA-FIAT

Rendimento annuo effettivo netto
al 1° novembre 1991*

BUONI ANNUALI	BUONI A 18 MESI	BUONI BIENNALI	BUONI TRIENNALI
7,25%	9%	9,75%	10%

* Al netto della ritenuta d'imposta in vigore alla stessa data.

la certezza di un buon investimento



4 LA CINQUECENTO

Sarà costruita in Polonia da una società al 51 per cento di FiatAuto. Previsto un nuovo modello



12 TANTE IDEE SOTTO L'ALBERO

Guida ai regali di Natale fra le proposte delle aziende del Gruppo. Le strenne per i figli dei dipendenti

18 DOMINIO LANCIA

La Delta Integrale vince il rally di Sanremo ed è campione del mondo per la quinta volta consecutiva



TEMA DEL MESE

5 SUPERPROTETTI CON PROMETHEUS

Il programma di ricerca e sviluppo per un sistema di trasporto più efficace

AUTO

8 LA SQUADRA PIU' FORTE

Dalla Panda Van al Ducato Elettra, la gamma dei veicoli commerciali Fiat è la più ricca del mondo

- Più chilometri meno benzina 22
- I libretti di uso e manutenzione .. 26

AZIENDA

30 COME NASCE IL PORTO EUROPEO

Fiatimpresit realizzerà a Genova-Voltri il più grande scalo per container del Mediterraneo

- Una mamma per collega 32
- La idea pagata 34
- I circoli 38
- In breve 76

PERSONE

42 RACCONTI DI FABBRICA

Un impiegato della FiatAvio sfoglia l'album dei ricordi di tre generazioni

44 L'UOMO CHE VIVEVA SUI TRENI

È stato adottato da un dipendente Fiat

- Se la provvidenza ha quattro ruote 47
- Il gol più bello 48
- Il segreto di "Pallina" 75

LA BACHECA

Lettere	51
Spazio aperto	54
Cedas	56
Ex allievi	59
Ugal e Gdf	60
Prezzi auto e trattori	62
Piccoli annunci	70

JUNIOR

Un libro un film: i tre moschettieri indovina il metallo - I numeri si raccontano: due - L'angolo del poeta - Le lettere - Computer 79

RUBRICHE

Almanacco	86
Vita in casa	90



92

TV: BELLE NON GUASTA

Le giornaliste televisive

Scienza e tecnica:	
le sospensioni attive	94
I nostri soldi:	
la pensione integrativa	96
Medicina: il mal di testa	98
Sport: la difesa personale	100

I SETTORI

haco	102
FiatAvio	106
Magneti Marelli	110

114

OROSCOPO

Vicedirettori: Pier Giorgio Lazzarin
Francesco Piccolo

Caporedattore: Ettore Gregorini

Redazione:

Roberta Barba, Lorenzo Bortolin, Claudio Maccari,
Pierfranco Massia, Francesco Novo, Pino Pignatta,
Graziella Teta e Maria Pia Torretta

Grafica: Daniela Bruschi

Segreteria: Rosa Ruccella (segretaria di redazione),
Daniela Conti Lombardo e Pinuccia Varvello

direttore responsabile

CENZINO MUSSA

N. 10 / NOVEMBRE 1991

Anno XXXIX n. 10 - Direzione e redazione: corso Marconi 20
- Torino - Tel. (011)65651 - Pubblicità: Publikompass spa,
c. Massimo d'Azeglio 60, Torino - Tel. 65211 - via Carducci
29 - Milano - Telefono: (02)85961 - Impaginazione e design:
Ineditha, art director: Franco Asson, via Legnano 26 -
10128 Torino - Composizione: G&LGE, 10071 Borgaro
T.se (TO) - Stampa: G. Canale & C. spa, via Liguria 24 -
10071 Borgaro T.se (TO). Progetto grafico: Piva & Benelli,
Associati/ Giovanni Sammarco - Registrato presso il Tribunale
di Torino il 3-12-1953 - Numero 860. Il giornale è stato chiuso
in tipografia il 28 ottobre 1991. Tiratura: 255.000 copie.

SI CONSOLIDA LA PRESENZA FIAT ALL'EST

LA "CINQUECENTO"

*Sarà costruita in Polonia da una società
al 51 per cento di Fiat Auto.*

*Previsto un investimento di 800 milioni
di dollari per l'aumento della capacità produttiva
e l'avvio di un nuovo modello*

Il Gruppo Fiat consolida la sua presenza nell'Est europeo. A Varsavia è stato siglato un memorandum d'intesa, subordinato alla firma dell'accordo definitivo, previsto per la fine dell'anno, in base al quale verrà costituita una nuova società autoveicolistica. L'azienda sarà controllata per il 51 per cento dalla Fiat Auto e comprenderà le attività autoveicolistiche della polacca FSM (Fabryka Samochodów Malolitrażowych), incluse alcune produzioni di componenti.

Il memorandum d'intesa è stato firmato dal ministro polacco delle Privatizzazioni, Janusz Lewandowski, dal presidente del Comitato di sorveglianza della FSM, Zbi-

gniew Piotrowski, dal direttore generale della FSM, Ryszard Welter, e dall'amministratore delegato della Fiat Auto, Paolo Cantarella, alla presenza del Consigliere d'amministrazione della Fiat, incaricato delle Relazioni Internazionali, ambasciatore Renato Ruggiero.

L'impegnativo piano industriale che verrà sviluppato in base all'accordo, prevede l'aumento della capacità produttiva della "Cinquecento" (la vettura sarà commercializzata dall'inizio del '92) e l'avviamento di un secondo modello, quando terminerà la produzione della "126".

Oltre ai rilevanti investimenti relativi alla produzione della "Cinquecento", le previsioni di aumen-

to della capacità industriale e di sviluppo di nuovi modelli richiedono alla futura azienda stanziamenti per 800 milioni di dollari, circa mille miliardi di lire, in sei anni. Accanto a queste iniziative, in Polonia verrà sviluppata una rete commerciale e di assistenza.

Da segnalare, infine, che circa il 20 per cento di azioni della nuova società, fuori della quota di competenza Fiat, sarà riservato agli attuali dipendenti della FSM.

L'amministratore delegato di Fiat Auto, Paolo Cantarella, ha osservato che gli investimenti compiuti e previsti per la FSM sono «fondamentali per la strategia di internazionalizzazione di Fiat Auto, che ha una grande volontà di crescere e di espandersi nell'Europa dell'Est». Riferendosi poi alla "Cinquecento", che sarà prodotta solo in Polonia, Cantarella si è detto «convinto che la nuova vettura darà grandi soddisfazioni all'azienda».

Alla firma del memorandum l'ambasciatore Renato Ruggiero ha detto: «È motivo di soddisfazione che sia la più grande industria italiana a compiere il maggiore investimento e a seguire il più importante progetto di privatizzazione finora attuato in Polonia».

Commenti più che lusinghieri anche da parte polacca. Il ministro Lewandowski ha ricordato che proprio per la lunga tradizione di relazioni tra la Fiat e la FSM e il piano di produzione della "Cinquecento", il Consiglio dei ministri «ha rinunciato a organizzare una vera e propria gara per la privatizzazione dell'azienda automobilistica».

SETTANT'ANNI DI COLLABORAZIONE

La presenza Fiat in Polonia risale agli Anni Venti. Il 10 gennaio 1921 viene avviata a Varsavia la costruzione dello stabilimento Polski Fiat. Nel '32 inizia la produzione su licenza della vettura 508 Balilla e dell'autocarro 621. L'attività è interrotta con l'occupazione nazista della capitale.

La collaborazione industriale riprende nel 1965, con la licenza alla FSO di produrre la Fiat 125, cui segue nel '71 quella per costruire la 126 negli stabilimenti FSM di Bielsko-Biala. Poi, i legami tra Fiat e Polonia si fanno sempre più intensi.



UN NUOVO MODO DI VIAGGIARE IN AUTO

SUPERPROTETTI CON PROMETHEUS

*Diciotto case automobilistiche europee hanno unito
le loro forze per questo grande progetto.*

Alcune dimostrazioni pratiche sulla pista della Mandria

GIANCARLO RIGLIO

Nata per consentire all'uomo ampia libertà di movimento, l'automobile è chiamata sempre più spesso in causa per i problemi connessi alla circolazione e all'ambiente. L'urgenza di soluzioni adeguate è oggi avvertita da tutti. Per questo, diciotto case automobilistiche europee hanno unito le loro forze in un ambizioso programma di ricerca dal quale nascerà un modo nuovo di viaggiare sulle quattro ruote. Prometheus, questo il nome del progetto, sta per "Programme for a European Traffic with Highest Efficiency and Unprecedented Safety", cioè programma per un traffico europeo con la più alta efficienza e una sicurezza senza precedenti. Oltre ai costruttori d'auto e di veicoli industriali, vi partecipano 80 industrie elettroniche e 124 istituti di ricerca.

Prometheus, che è stato recentemente presentato alla stampa internazionale sulla pista Fiat della Mandria, ha lo scopo di rendere il traffico più snello e più sicuro impiegando le più avanzate tecnolo-

gie elettroniche e informatiche. Sono allo studio, per esempio, sistemi di visione notturna e attraverso la nebbia, simili a quelli in dotazione ai più moderni elicotteri da combattimento, oltre a computer di bordo capaci di "dialogare" a distanza scambiando informazioni tra veicolo e veicolo e di assumere, in caso d'emergenza, il controllo della vettura. Fantascienza? Non più di quanto potesse apparire dieci anni fa il telefono cellulare tascabile.

Certo occorrono massicci investimenti, ma la posta in gioco è alta. Oggi nell'Europa comunitaria l'80 per cento delle persone e il 50 per cento delle merci viaggiano su strada. E, a fronte di una sempre maggiore domanda di mobilità, la rete viaria cresce in misura inadeguata al volume del traffico, che si prevede nel 2010 superiore del 40 per cento a quello di oggi. Occorrono nuove strade e quelle già esistenti devono essere impiegate in modo più razionale. Da Prometheus ci si attende un miglioramento dell'efficienza della circolazione del 20 per

cento e della sicurezza del 30 per cento.

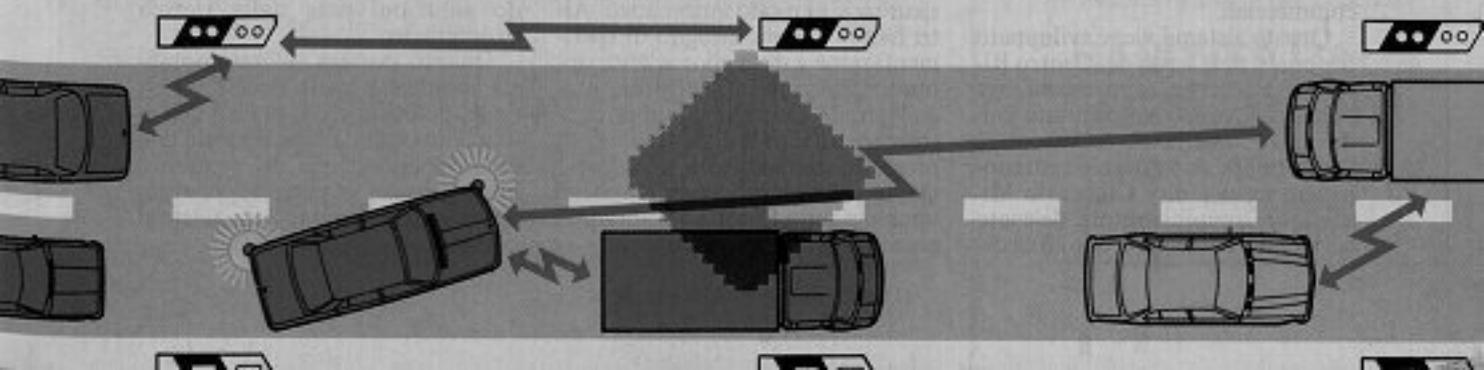
Oggi ogni veicolo è indipendente: con Prometheus farà parte di un sistema di traffico integrato che coprirà tutta l'Europa. Tre sono le direzioni nelle quali si muove la ricerca: dispositivi per accrescere la sicurezza di guida, per armonizzare il flusso del traffico e per gestire in modo intelligente la viabilità.

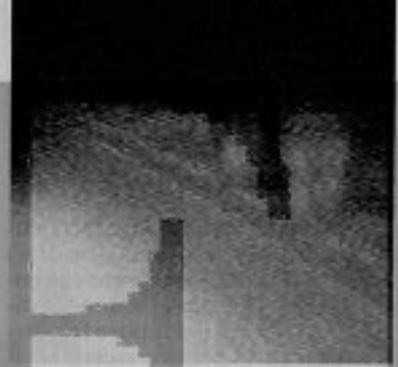
Sulla pista della Mandria abbiamo visto che cosa saranno capaci di fare le automobili "intelligenti" di domani. Ecco alcuni esempi. Una vettura incontra un tratto di strada ghiacciata: immediatamente e in modo totalmente automatico invia un messaggio d'avviso ai veicoli



che la seguono. Un'altra auto si avvicina a uno stop: prima dell'incrocio un'onda radio informa il computer di bordo che proietta l'immagine del segnale stradale davanti al campo visivo dell'automobilista e fa suonare un cicalino. Un veicolo si avvicina troppo a quello che lo precede: un avviso acustico e uno ottico intimano al guidatore di rallentare, se questi non esegue, il computer interviene e provvede a frenare automaticamente.

**Le automobili comunicano tra loro
e con le postazioni fisse**





Alcuni dispositivi permettono di riconoscere gli ostacoli in assenza di visibilità: un'auto ferma sulla carreggiata o un pedone che attraversa la strada vengono riconosciuti dal "radar" di bordo e segnalati al pilota. Altri rendono più facile raggiungere la meta, senza sbagliare strada ed evitando ingorghi.

Saliamo su una Thema per una dimostrazione. L'autista accende lo schermo del "Navigatore" ed ecco apparire la mappa elettronica della zona in cui ci troviamo e una freccia che indica la posizione della nostra vettura. Con una tastiera, inseriamo la destinazione e, dopo alcuni istanti, il sistema avverte che possiamo partire. Prima di ogni in-



crocio un segnale sulla carta elettronica che scorre sotto i nostri occhi e una voce sintetizzata avvertono se dobbiamo girare a destra o a sinistra. Qualcosa del genere l'avevamo visto in un vecchio film di James Bond, ma quella era fantasia. Questo sistema, basato su un microprocessore che tiene conto di ogni spostamento della vettura e di mappe memorizzate su "Cd-Rom", potrebbe essere commercializzato già oggi al prezzo di un condizionatore d'aria.

L'apparecchio, realizzato da una società del Gruppo, la Sepa, proseguendo uno studio del Centro Ricerche Fiat, avrà in futuro la possibilità di "dialogare" con sistemi in-



formativi che daranno indicazioni preziose sulle condizioni di viabilità e sul traffico: in questo modo, il Navigatore potrà guidare l'automobilista lungo il percorso più agevole. Inoltre potrà rispondere a domande come: «Qual è il distributore aperto più vicino?», oppure «Dove troverò un parcheggio?».

P R O M E T H E U S

Persino i satelliti sono chiamati in causa: sul tetto di un Daily spunta la piccola antenna ricevente del sistema di localizzazione Gps, che impiega la rete di satelliti Navstar. Grazie ad essi (nati per la navigazione aerea e marittima) l'autista di un camion può sapere in ogni istante dove si trova e la posizione viene comunicata automaticamente alla sede dell'impresa di trasporti, mediante il telefono cellulare o i satelliti per telecomunicazioni Inmarsat. Sempre con questi mezzi, è possibile lo scambio di dati e informazioni, in modo da permettere una gestione flessibile delle flotte commerciali.

Questo sistema viene sviluppato per conto dell'Iveco dal Centro Ricerche Fiat, che rappresenta, tra l'altro, il Gruppo nel comitato guida di Prometheus. «Ostacolare l'automobile con divieti e restrizioni non serve - dice Giancarlo Michellone, amministratore delegato del Centro Ricerche -. Si può ricor-

tere a certe misure in situazioni d'emergenza, ma esse non risolvono i problemi. Occorre un approccio integrato alla mobilità, che è un elemento indispensabile al progresso economico».

Alcuni dei dispositivi presentati alla Mandria potrebbero essere adottati nel giro di pochi anni: sono ampiamente sperimentati, non richiedono infrastrutture lungo la rete stradale e possono essere offerti a prezzo interessante. È il caso del Navigatore o del cruise control "intelligente", un sistema che misura la distanza dal veicolo precedente e che permette di viaggiare alla stessa velocità, mantenendo la distanza di sicurezza, in modo automatico. Altri hanno ancora bisogno di sperimentazione e di miglioramenti, oppure richiedono infrastrutture lungo le strade. Occorrerà, quindi, confrontare tra loro le diverse soluzioni proposte dall'industria e scegliere quelle più idonee, creare standard uguali in tutta Europa e realizzare i necessari interventi pubblici.

«Quello di cui abbiamo bisogno subito - spiega Michellone - è di portare questi dispositivi fuori dai laboratori e dalle piste di prova per sperimentarli nel traffico reale. Solo in questo modo è possibile scegliere il meglio tra soluzioni differenti dello stesso problema».

Per compiere questa seconda fase di sviluppo del programma, la Cee ha varato i progetti "Polis" e "Corridor". Il primo prevede la sperimentazione di alcune proposte di miglioramento del traffico urbano in 40 città europee. Il secondo renderà "intelligenti" 16 mila chilometri d'autostrade attraverso tutta Europa, impiegando soluzioni nate dalla ricerca Prometheus.

Quanto costerà all'automobilista accedere a questi benefici? Difficile quantificare. Il prezzo dell'elettronica scende rapidamente con l'industrializzazione del prodotto, basti pensare ai personal computer, ai videoregistratori e ai telefoni portatili.



L' "head-up display" proietta davanti al parabrezza un segnale stradale. A sinistra: vedere al buio e attraverso la nebbia non è più un sogno. In basso: il «laser-radar»

«Per una volta — dice Michelone — l'Europa è partita prima di tutti sulla strada del traffico intelligente. Adesso si stanno muovendo anche gli americani e i giapponesi: sarebbe un grave peccato perdere il vantaggio che abbiamo».

L'Europa del Duemila ha bisogno di Prometheus. L'industria automobilistica lo ha capito e i costruttori di fronte ai problemi della circolazione e della sicurezza stradale hanno messo da parte le rivalità per collaborare. L'impegno dell'industria però non basta: è indispensabile che i governi e le pubbliche autorità dimostrino la stessa volontà di cooperare. ■

Che la via di Prometheus sia quella giusta lo confermano gli Stati Uniti, dove il governo federale ha sponsorizzato un progetto dell'industria automobilistica, denominato "Intelligent Vehicle Highway System", che studia soluzioni simili. Anche le industrie giapponesi sono avviate in questa direzione.



IL CONTRIBUTO DELLA FIAT

Che cosa fa la Fiat per Prometheus? Vediamo alcune realizzazioni presentate alla Mandria, insieme al Navigatore e al sistema di gestione flotte commerciali, dei quali si parla nell'articolo.

"E.T." questa volta non è il simpatico extraterrestre, ma il nome che al Centro Ricerche hanno attribuito alla Thema munita di radar a fascio laser all'infrarosso. Il perché appare evidente guardando il frontale della vettura: da una piccola feritoia spuntano due buffi "occhi" che esplorano la strada con un rapido movimento di scansione.

Il radar è un sistema anticollisione, capace di riconoscere gli ostacoli a una certa distanza e di segnalarli al guidatore con un avviso sonoro e un'immagine che appare sull' "head-up display". Questo dispositivo è presente sugli aerei da caccia e proietta davanti agli occhi del pilota le informazioni necessarie per la condotta del velivolo. Il suo impiego sul-

l'auto può essere prezioso per mantenere l'attenzione del guidatore sulla strada e per focalizzare immagini come quelle ottenute dai sistemi di visione in condizioni di scarsa visibilità.

Per migliorare la visione notturna o per penetrare la nebbia si possono impiegare differenti tecniche, come visori e telecamere all'infrarosso o ad amplificazione di luce. Il Centro Ricerche Fiat sta sperimentando un dispositivo per la guida nella nebbia basato sull'illuminazione a impulsi esente dal fenomeno di "retroreflessione" causato dalle goccioline che formano le nebbie, il cosiddetto "muro di luce".

"Hand-shake", stretta di mano, è il nome dato a un originale sistema di comunicazione automatica tra veicoli messo a punto dalla Fiat Auto insieme con il Centro Ricerche. Può essere impiegato per avvisare gli altri automobilisti di situazioni quali code, incidenti, banchi di nebbia.

Condizioni riservate per dipendenti FIAT

CENTRO CUCINE "NICOLINI"

ARREDAMENTO MODERNO
CAMERA MATRIMONIALE NOCE

SOGGIORNO NOCE +
TAVOLO E SEDIE

SALOTTO COMPLETO:
DIVANO + 2 POLTRONE

CUCINA COMPLETA +
TAVOLO E SEDIE

L. 5.930.000

ARREDAMENTO CLASSICO

CAMERA MATRIMONIALE
"ARTE POVERA"

CUCINA ROVERE MASSELLO

SOGGIORNO "NOCE NAZIONALE"

SALOTTO COMPLETO "GOBELIN"

L. 9.900.000

CUCINA ROVERE MASSELLO

COMPLETA DI ELETTRODOMESTICI
GRAN MARCA

L. 2.980.000

CAMERA NOCE

ARMADIO STAGIONALE 6 ANTE

COMO, LETTO, COMODINI,

SPECCHIERA

L. 1.690.000

TAVOLO "800" AUTENTICO

APERTURA A LIBRO, RESTAURATO

L. 900.000

(COMPRESO TRASPORTO
INSTALLAZIONE - IVA ESCLUSA)

HANOVER ITALIA ARREDAMENTI

FRAZIONE PALAZZO GROSSO, 33

TEL. 011/925.17.15/6

VAUDA C.SE (TO)

DALLA PANDA VAN AL DUCATO ELETTRA

LA SQUADRA PIU' FORTE

Con l'aggiunta di tre nuove versioni la gamma è ora la più completa fra quelle disponibili sul mercato.

Il Ducato, giunto a quota 500 mila, si fa elettrico

ALESSIO PALLADINO

La gamma dei veicoli commerciali Fiat è, da oggi, più ampia e articolata. Arrivano, infatti, il Ducato Elettra e i Fiorino Panorama e Pick-up LX, che danno un'importante contributo alla soluzione dei problemi ambientali nei centri storici e offrono proposte originali per il tempo libero. Contemporaneamente, a conferma di un successo che dura da dieci anni, nello stabilimento di Val di Sangro viene prodotto il Ducato numero 500 mila. In sintesi: partendo da quattro modelli base (Panda, Uno, Fiorino e Ducato) la Fiat Auto produce adesso la gamma di commerciali più completa d'Europa: oltre trecento versioni che rispettano gli equilibri ambientali e soddisfano tutte le esigenze del trasporto leggero.

In questo settore, alla fine del 1991 la Fiat avrà venduto, in Europa, 125 mila veicoli (il 20 per cento più dello scorso anno) nonostante un calo del mercato dell'8 per cento. Il 1992 (anno per il quale le previsioni indicano un parziale recupero della domanda), troverà così il Gruppo in una posizione di mercato favorevole. Il buon andamento delle vendite è il risultato dell'attenzione che l'azienda ha dedicato a questi mezzi e della sua sensibilità ai problemi dell'ambiente e della mobilità nei centri cittadini. Lo conferma il Ducato Elettra, nato negli uffici di progettazione dell'unica Casa al mondo che ha in listino un'automobile elettrica: la Panda. Pratici e informali, inoltre, alcuni veicoli commerciali trovano sempre più spesso impiego nel tem-

po libero. Ecco allora i due nuovi Fiorino, particolarmente adatti a un pubblico giovane, dinamico e sportivo. Il veicolo commerciale di oggi ha molto meno del furgone tradizionale: l'abitacolo è studiato secondo le leggi dell'ergonomia per offrire massima praticità e sicurezza; i sedili e la strumentazione sono confortevoli e ricchi, e la rumorosità è contenuta, come quella di una normale automobile. Viaggiare su un "commerciale", quindi, non è più penalizzante. Il primo ad essere costruito così, è stato il Ducato e il suo successo ha segnato la nascita di un nuovo modo di progettare i furgoni.

Il settore dei veicoli commerciali assorbe una domanda che spazia in quattro campi: lavoro e trasporto merci, trasporto persone, trasporto persone e merci (promiscuo) e tempo libero. La gamma Fiat non solo può soddisfare ogni esigenza ma offre anche, per ciascuna, diverse soluzioni.

Vediamola nel dettaglio, soffermandoci in particolare sulle novità e sui risultati di mercato.

PANDA VAN

Derivata dalla intramontabile utilitaria e immatricolata come





I Fiorino Pick-up Canvas. Sopra: la versione Lx catalizzata (a sinistra) e il Fiorino Panorama (a destra). Nella pagina accanto, in basso: lo schieramento dei veicoli commerciali Fiat. La gamma è ricca di oltre 300 versioni

autocarro (con i vantaggi fiscali che ne conseguono), la Panda Van è il più piccolo veicolo commerciale Fiat. Dispone però di un volume di carico sorprendente: 1,2 metri cubi. La funzionalità è aumentata dalle porte posteriori che si aprono a 120 gradi e dalla notevole lunghezza del piano: 1090 millimetri.

La Panda Van è in vendita con due motorizzazioni: benzina 750 c.c. e diesel 1300 c.c. Si colloca nel segmento 1A dei veicoli commerciali che in Europa costituisce il 18,4 per cento del totale.

UNO CS VAN

È un veicolo agile e maneggevole (è lungo 3,64 metri) ideale per le consegne porta a porta nei centri urbani. Anche questo è derivato da un berlina di successo e rappresenta un utile strumento di lavoro per artigiani, commercianti e piccoli imprenditori. Il volume di carico è di 1,2 metri cubi e la portata utile di 350 chili, oltre al conducente. Economia di esercizio, facilità di guida e adattabilità a tutti gli impieghi hanno decretato il successo di que-

sto modello che in Italia detiene il 16 per cento del suo segmento di mercato. Due i motori disponibili: 1100 c.c. a benzina e 1700 diesel.

FIORINO

Fanno pensare agli sconfinati paesaggi americani le due novità presentate in questi giorni: il Pick-up Lx e il Panorama. La prima è una versione giovane, dotata di un ricco allestimento di serie e con il vano di carico ricopribile con un telone montato su roll-bar. Il Fiorino Pick-up Lx è anche ecologico, è infatti fornito di un motore di 1500 c.c. catalizzato che raggiunge la velocità di 153 chilometri l'ora. A questo si aggiunge il Fiorino Pick-up Canvas che ha il vano di carico ricopribile con un telone installato su cerniere scorrevoli. Il Fiorino Panorama ha ora i posti passeggeri sistemati nel senso di marcia ed accessibili dalle porte anteriori. I giovani e gli sportivi sapranno apprezzare la praticità di questi veicoli che, in più, sanno trasmettere un pizzico di voglia di avventura. Le due versioni arricchiscono una

gamma nata per sgusciare nel traffico. Compatto nelle dimensioni ma capiente, il Fiorino è confortevole e, soprattutto, economico. Quattro gli allestimenti disponibili (Furgone, Combinato, Panorama e Pick-up) e cinque i motori: 1100 c.c. e 1300 c.c. a benzina, 1300 c.c. e 1700 c.c. diesel e 1500 benzina con iniezione elettronica, marmitta catalitica trivalente e sonda lambda.

Il Fiorino appartiene al segmento 1B, che nel 1990 ha rappresentato, in Europa, più del 30 per cento del mercato. Del modello Fiat sono state vendute lo scorso anno 36 mila unità, con una quota del 7,7 per cento. La percentuale è salita nel primo semestre del '92 al 7,8. In Italia, il 39 per cento degli utilizzatori di veicoli da trasporto di 500 chilogrammi scelgono il Fiorino.

TALENTO

Mezzo di trasporto ideale per la città e i centri storici affollati, va altrettanto bene sui percorsi "intercity". Per conformazione e prestazioni il Talento è un furgone pressoché unico. Al passo corto (2315

millimetri) e alla compattezza (4,16 metri di lunghezza) e al ristretto raggio di sterzata abbina, infatti, una portata ed un volume di carico molto elevati: rispettivamente 800 chilogrammi e 5 metri cubi.

Otto le versioni e quattro gli allestimenti tra cui scegliere: Furgone, Supercombi, Cabinato e Autocarro. Due i motori (benzina e diesel) entrambi di due litri. Quello a benzina dispone di accensione elettronica senza contatti (breakerless) che consente minori consumi e avviamenti sempre pronti.

DUCATO

Rappresenta da tempo la punta di diamante della Fiat nel settore dei veicoli commerciali. Ora, con la versione a trazione elettrica, (vedere l'articolo dedicato) la sua gamma si presenta ancora più completa. Grazie ad una architettura particolarmente riuscita e a un rapporto prezzo-prestazioni generoso, il Ducato è stato fin dalla nascita un best-seller in Europa. Nel 1990 nel segmento 2 (insieme al Talento) ha raggiunto, con 53.500 pezzi venduti, la quota del 9,5 per cento. Metà della produzione è stata esportata, in particolare in Germania dove, nel primo semestre di quest'anno, la penetrazione ha superato il 14 per cento del segmento.

Cabina spaziosa e confortevole, motori elastici e potenti, grande capacità di carico e trasformabilità costituiscono i punti di forza del modello. Si può scegliere fra oltre 150 versioni, derivate da quattro conformazioni base: Ducato 10, 14, 4x4 e Maxi. Numerose anche le varianti di allestimento: tre passi, sei motorizzazioni, trazione anteriore o integrale permanente. Per le portate superiori (fino a 14 quintali) c'è il Ducato 14, mentre per gli impieghi sui terreni difficili c'è il 4x4 dotato di trazione integrale permanente con ripartitore centrale a giunto viscoso. Il fratello maggiore della gamma è il Maxi, che ha una portata di 18 quintali. I motori disponibili: 2000 c.c. a benzina, 1930 c.c. diesel, 1930 c.c. turbodiesel, 2500 c.c. diesel, 2500 c.c. turbodiesel e 1971 c.c. a benzina serie Europa.

Il Ducato, nella versione cabinato e scudato, detiene anche un record: è leader europeo nelle trasformazioni per "caravaning". Il settore ha raddoppiato i volumi negli ultimi cinque anni, raggiungendo quota 45 mila. Di questi 17 mila (il 38 per cento) sono Ducato.

Il Ducato Elettra.
Nell'altra pagina,
in basso: dallo
stabilimento Sevel
di Val di Sangro
esce il furgone
numero 500 mila



PULITO E SILENZIOSO

**UN DUCATO
CHE AMA
LA CITTA'**

Si guida come un Ducato qualsiasi, ma invece di controllare il livello del carburante bisogna tenere d'occhio un display numerico posto sul cruscotto: quando segna 130 è ora di fare il pieno. Di corrente elettrica, naturalmente. Per il resto il Ducato Elettra, ultimo nato della numerosa famiglia dei commerciali Fiat, impressiona per la silenziosità, l'accelerazione e la ripresa. Unici segni distintivi due bande laterali colorate e l'assenza del tubo di scarico.

La Fiat lo ha costruito pensando ai centri storici e ai loro problemi di

inquinamento da gas di scarico e da rumore. La soluzione trovata è semplice ed efficiente: con un "pieno" di corrente (otto ore di "carica") il Ducato Elettra può percorrere più di 70 chilometri (che in città non sono pochi), trasportare fino a 800 chili di merci e toccare una velocità massima di 90 chilometri l'ora. Estremamente ridotto il costo di esercizio: 100 lire a chilometro, escluso l'ammortamento delle batterie. Tutto senza sfigurare, in termini di prestazioni, nei confronti dei "colleghi" con il motore a scoppio.

A fornire l'energia necessaria provvedono 28 accumulatori da 160 ampere, sistemati in un contenitore di legno marino nella parte anteriore del piano di carico. Le batterie erogano la corrente continua a 300 ampere che alimenta il motore elettrico controllato da una centralina elettronica. Il serbatoio del carburante rimane, ma solo per far funzionare l'impianto di riscaldamento dell'abitacolo. Il Ducato Elettra sarà prodotto a lotti.

ALFA 155: SPORTIVITA' EVOLUTA

Si chiama 155. È la nuova berlina Alfa Romeo di classe medio-superiore che sarà presentata all'inizio del '92. Alla base del suo sviluppo c'è il concetto di "sportività evoluta". La caratterizzano perciò: prestazioni d'avanguardia, con potenze da 130 a oltre 190 cavalli nel rispetto delle esigenze ambientali; sistemi di trazione differenziati (anteriore o integrale permanente); un elevato confort di guida e di viaggio, favorito dall'abbondante spazio interno disposto in modo funzionale e una grande facilità di guida in ogni situazione, e quindi anche in città. La linea è forte e slanciata, secondo la tradizione delle berline medie Alfa. All'inizio la

nuova vettura potrà avere quattro motori, tutti con avanzati sistemi di gestione elettronica integrata. Si tratta del "1.8 Twin Spark", nuovo sviluppo del classico propulsore a doppia accensione Alfa con fasatura variabile, del "2.0 Twin Spark", versione perfezionata del motore adottato dalla 75 e dalla 164, del "V6 2.4" nuova sofisticata interpretazione del sei ci-

lindri e del "2.0 16v turbo", propulsore di elevata potenza abbinato a un sistema di trazione integrale d'avanguardia.

Nei mesi successivi alla presentazione, alla gamma 155 si aggiungeranno altri motori, tra i quali un inedito turbodiesel. Sulla base della versione "2.0 16v turbo" sarà sviluppato un modello destinato alle competizioni.



UN FURGONE DI SUCCESSO

FESTEGGIATI I 500 MILA ALLA SEVEL

Nei primi giorni di ottobre lo stabilimento Sevel di Val di Sangro (Chieti) ha festeggiato il Ducato numero 500 mila. Un traguardo importante raggiunto in poco più di dieci anni. Ripercorriamo in breve le tappe principali della vita del modello che, da queste parti, è conosciuto, anche perché con l'insediamento (undici anni fa) della fabbrica, l'economia della zona ha ricevuto una iniezione di vitalità.

Nel 1979 la Fiat e la francese PSA (Peugeot-Citroën) danno vita alla Sevel (Società europea veicoli

leggeri) la più grande *joint-venture* europea. L'accordo prevede la costruzione in Abruzzo di uno stabilimento dedicato al nuovo prodotto. Due anni dopo il veicolo è nel mercato e riscuote un immediato successo. Nel 1986 la gamma si amplia con il Ducato 14 e il Maxi, che impiega un motore turbodiesel di 2500 centimetri cubi a iniezione diretta.

Il Talento viene presentato nel 1988, insieme al sofisticato motore 1930 turbodiesel adottato dal Ducato 10 e 14. L'anno successivo è la volta del 4x4 a trazione permanente. Nel 1990 il Ducato viene ristilizzato e la gamma arricchita con la versione Camping car e quella a Furgone con doppia porta laterale scorrevole. È di oggi, infine, la versione Elettra.

Lo stabilimento di Val di Sangro occupa 2600 persone e si estende su una superficie di 1.280.000 metri quadri. Con una capacità produttiva di 80 mila veicoli l'anno è il più moderno d'Europa nel campo dei veicoli commerciali.

SPECIALE

REGALI DI NATALE

CENTO SOTTO L'

*Cioccolatini dei Celti e borse
"paracadute", abiti dorati
e portabiciclette: breve guida
all'acquisto, scegliendo
tra le proposte
delle aziende del Gruppo*

ROBERTA BARBA
GRAZIELLA TETA

Natale è vicino. Si respira già l'atmosfera delle feste. È tempo di regali. Una volta tanto vogliamo pensarci con anticipo? *illustrato*, per aiutarvi a scegliere meglio, propone questa guida alle strenne natalizie. Cento idee per tutti i gusti e tutte le borse. Sono le proposte di alcune aziende del Gruppo: Eco Pubblicità e Marketing, la Rinascenza e società collegate (Croff, Sma, Bricocenter e Upim), Bpd, Veglia Borletti, Fiat e Lancia Ricambi.

ABBIGLIAMENTO: CHIC E CHOC

Regali classici con un tocco di attualità: sono gli accessori in pura seta della Eco che si ispirano alla

mostra veneziana "I Celti". Ecco le cravatte di Ermenegildo Zegna con motivi e fantasie ornamentali dell'arte celtica (31 mila lire). Da abbinare, le *pochettes* da taschino (33.500). Disegni celtici anche per lei con il foulard rifinito a mano (86 mila). Per i più giovani (e per chi si sente tale) la *t-shirt* (19 mila) e la felpa (67 mila) di cotone.

Seta pura anche nelle linee Oggetti promozionali Fiat e Lancia Ricambi. Enrico Coveri firma le cravatte fantasia (36 mila). Per lei, i colori Missoni e Biagiotti dei foulard (71.500). E poi, tante idee per vestire nel tempo libero, a partire da 30



IDEE ALBERO

Si ispirano ai Celti le cravatte e le "pochettes" di seta. Sono proposte dalla Eco, come le carte da gioco e i tarocchi di Jacovitti. In basso: il seggiolino per i piccoli passeggeri. Nell'altra pagina: abbigliamento per il tempo libero della collezione Oggetti promozionali Lancia Ricambi

mila lire: *t-shirt* e felpe di Missoni, tute da *jogging*, giacche a vento e tipo K-way, giubbini felpati in diverse tonalità. E, dopo lo sport, il piacere di avvolgersi nel morbido accappatoio di spugna (93 mila), personalizzato con i marchi Ricambi Fiat o Lancia come tutte le proposte della linea Oggetti promozionali.

Abiti e accessori per le sere importanti si trovano nei negozi Upim. Qualche esempio: il vestito in tessuto dorato (59 mila), la gonna nera plissettata (69 mila) da abbinare al top di *paillettes* fuxia, blucette o nero (39.900). La borsa da sera è in velluto nero ricamato (39.900) o arricchita con decorazioni d'oro e d'argento (24.900).

Un'idea della Rinascente per le sere più fredde: i guanti di velluto (32 mila) oppure di pelle, bordati di pelliccia (110 mila).

AUTO CHE PASSIONE

Sotto l'albero di Natale c'è un dono anche per l'automobile. Le Lineaccessori Fiat e Lancia Ricambi suggeriscono piccole idee e regali impegnativi per gli appassionati delle quattro ruote. Utili la spazzola a doppio uso, con setole morbide per la neve e spatola rigida per il ghiaccio (6.500), e la lampada d'emergenza da tenere sempre a portata di mano (24 mila). Musica in auto? Ecco i portacassette da quattro o da sei posti a partire da 37.500 lire. E per avere gli interni sempre

in ordine c'è l'aspirapolvere (43 mila). Qualche idea per gli automobilisti sportivi: il portabicicletta a partire da 48.500 lire, il portawind-surf da 65.500 e il portasci da 131 mila. In caso di neve, le catene a montaggio rapido (da 120 mila). Sicurezza per i piccoli passeggeri: la culla per i bimbi fino a nove mesi (98 mila) e il seggiolino per i più grandi (208 mila).

COSE DI CASA

Voglia di nuovo anche per la casa. Nei negozi Croff tante idee originali a partire da 21 mila lire. Ci sono i cuscini di seta cangiante in venti colori, i plaid in lana d'alpaca a disegni peruviani, i sacchi copri-piumone in diverse fantasie, le trapunte "patchwork" e le coperte di pura lana in tinta unita con i bordi a fiori.

Da Upim tutto per la tavola delle feste, a partire da 19 mila lire: le tovaglie rettangolari e rotonde a disegni natalizi, il servizio di piatti in porcellana decorata, i bicchieri e la bottiglia in cristallo, le posate in acciaio con il bordo dorato. E ancora la lucentezza del "silver" per la zuccheriera, il candelabro, il cestino portapane e il portabottiglia.

Alla Rinascente un regalo insolito: il gatto fermaporte dipinto in cinque soggetti diversi (47.500). E alcune idee per il bagno: saponi profumati racchiusi in vasi di vetro o in scatole foderate di stoffa (da 18 mila lire).



A chi ama le piante, Bricocenter propone i portavasi di ottone massiccio in diversi formati (da 7.500 lire), i *bouquet* e le scatole di fiori essiccati (da 5.900 lire).

La linea casa del catalogo Oggetti promozionali Fiat e Lancia presenta il gran foulard Zucchi in due misure (da 63 mila lire) per "vestire" letti, poltrone, divani e pareti. C'è anche il set bar "Gran festa": 13 pezzi, nei colori rosso e nero, per preparare cocktail e aperitivi (87 mila).

GIOCHI E GIOCATTOLI

Da regalare agli amici per trascorrere insieme le sere d'inverno: le carte da gioco Dal Negro (31.500) e i tarocchi illustrati in chiave umoristica da Jacovitti (22.500) per la Eco, che s'ispirano a temi e personaggi celtici. L'alternativa è il set da gioco della linea Fiat e Lancia Ricambi che com-



**La borsa a tracolla
"Belize"
(LoSportsac).
In alto: agende
e portafoglio
"cachemiro"
(Rinascente).
Nella foto grande:
giocattoli e peluche
della Upim**



prende due mazzi di carte, *fiches* e dadi (77.500).

Per i bambini, i piccoli e grandi *peluche* della Upim: simpatici gorilla, opossum e coniglietti (da 13.500 lire). E poi clown e bambole "della nonna", elicotteri con luci e suoni, automobili "fantasy" e locomotive elettroniche da 21.500 lire.

DEDICATO AI COLOSI

Cioccolatini sì, ma "celtici": sono a forma di moneta della tribù dei Parisii, qualità Caffarel per la Eco, nell'originale scatola di metallo verde con fregi dorati (29.500).

Un dono tutto da gustare? Non c'è che da scegliere tra le proposte dei supermercati Sma. Qualche esempio: il cesto in vimini naturale contiene dolci, frutta e spumante a 49.900 lire; nel paiolo di rame olio extra vergine, aceto balsamico vino rosso Doc e zampone di Modena (129 mila lire).

NOVITA' SULLA SCRIVANIA

Anno nuovo, agenda nuova: è in tessuto stampato a disegni *cachemire* con rifiniture in pelle. Costa 75 mila lire e si trova alla Rinascente.

Da abbinare al portafoglio da donna nella stessa fantasia (55 mila).

Sulla scrivania, le proposte della linea Oggetti promozionali Fiat e Lancia Ricambi. Ecco il set componibile per ufficio della Kartell, in materiale antigraffio nero (da 16.500 a 38 mila lire). Utili anche la calcolatrice scientifica Sharp nel pratico astuccio rigido (38 mila lire) e i registratori Sony e Panasonic a 98 mila lire. Un'altra idea: le penne biro Aurora, come la "Marco Polo" in laccata nera, a partire da 64 mila lire. E ancora, design e tecnologia nella lampada da scrivania "Sintesi" di Artemide (87 mila). Infine, l'accendino Rowenta, modello "Saphir", grigio marmorizzato a 54.500 lire, o quello laccato blu design Valentino a 85 mila lire.

IL TEMPO E' D'ORO

Un dono prezioso, che rimane nel tempo: un orologio Veglia per tutti i giorni o per le occasioni importanti. La nuova collezione "Vagary" comprende più di trenta modelli. Fra questi, "Summer" in ventiquattro varianti di colori vivaci (55 mila lire), "Tradition" il classico al quarzo con il bracciale in acciaio

(70 mila), "Aquarius" subacqueo, quadrante bianco o nero con il cinturino di caucciù (99 mila), "Retro-Matic" l'automatico di classe, cassa laminata in oro e cinturino di pelle (159 mila). E ancora, "Monza" subacqueo professionale con movimento automatico, quadrante blu o nero (179 mila) e "Tintoretto", un modello di gusto tradizionale, realizzato in acciaio e titanio, disponibile con il cinturino di metallo o di pelle (238 mila). Serie limitata per l'orologio "I Celti" della Eco che riprende il tema della mostra: cassa impermeabile laminata d'oro, movimento al quarzo, cinturino di vitello naturale (171 mila lire). Sempre da Venezia gli spilloni d'oro, in serie limitata, che riproducono particolari e fregi dell'artigianato celtico (da





Un cesto pieno di golosità la proposta dei supermercati Sma. In alto: due versioni per "Aquarius", l'orologio subacqueo della linea Vagary (Vaglia). Sotto: gli originali gatti fermaporte della Rinascente

180 mila lire). Orologi anche nelle linee Oggetti promozionali Fiat e Lancia Ricambi; per lui e per lei, nelle marche più prestigiose come Casio e Longines. Originale il modello da taschino con movimento meccanico (74 mila lire).

IN VIAGGIO CON...

Stile sportivo per la linea di borse "LeSportsac" (distribuita in Italia da Bpd), presentata sul numero di ottobre di *illustrato* con le particolari condizioni riservate ai dipendenti del Gruppo Fiat. Tanti i modelli, realizzati in speciale tessuto da paracadute, resistente e impermeabile. Qualche esempio: il marsupio unisex con doppia cerniera (17.300 lire), la

borsa rettangolare "Belize" con tracolla regolabile e scomparti laterali (40.500), lo zainetto "Disneyland" per la scuola e il tempo libero (42.800) e il borsone "Kenora", adatto per l'aereo, con manici e tracolla e tante tasche (75 mila).

Compagna nel tempo libero la sacca sportiva firmata Missoni in tessuto impermeabile bianco o blu (76 mila lire, Oggetti promozionali Ricambi). Della Lineaaccessori Fiat e Lancia, le proposte week-end: la sacca portasci (81.500) e la borsa portascarponi (43 mila).

Praticità anche in ufficio con la "24 ore" in similpelle nera e chiusura a combinazione, personalizzata Fiat Ricambi (57 mila) come la borsa "pilota" (82 mila). Della stessa linea Oggetti promozionali, tanti regali per chi viaggia. Ci sono l'ombrello scozzese con il manico in legno e il mini-phon Philips (20 mila), il set da toilette per uomo (28.500), il ferro da stiro portatile Philips (40.500) e il rasoio Braun a pile (46 mila). E ancora: portafogli, cinture, portadocumenti di vitello nero a partire da 37 mila lire.

Uno sguardo al reparto "viaggio" della Rinascente: sono in tessuto fantasia la serie da uomo che

comprende i *baudetti* necessarie in diverse misure (da 14 mila lire) e le pantofole nel sacchetto in tinta (35 mila). Ancora un'idea dedicata alle viaggiatrici: il set per il trucco nel pratico astuccio rigido con specchietto interno. È della linea Oggetti promozionali Fiat e Lancia e costa 21 mila lire. Anche La Rinascente propone "trousse" di cosmetici (28 mila lire).

Ecco dove si possono trovare gli oggetti proposti in queste pagine. **Eco Pubblicità e Marketing**: banco vendita a Palazzo Grassi, Venezia (per informazioni: via Giacosa 16, Torino - tel. 011/6565.2553). **Rinascente** e società collegate (Croff, Sma, Bricocenter, Upim): punti vendita nelle principali città. **LeSportsac**: presso Nyk Simon srl, via Mario Angeloni 49c, 06089 Torgiano (Perugia). **Vaglia Borletti**: Magneti Marelli Rete, via Gozzano 14, Cinisello Balsamo (Milano) - tel. 02/61835548, 61835526, numero verde 1678/28064. **Fiat e Lancia Ricambi**: le collezioni Lineaaccessori e Oggetti promozionali si trovano presso i concessionari Fiat e Lancia. I prezzi pubblicati sono comprensivi di Iva. ■



I DONI DI NATALE BIMBI

1991	MASCHI E FEMMINE	ORSO PELLICHE
1990	MASCHI E FEMMINE	CHICCO SPRINT
1989	MASCHI E FEMMINE	"MTB ALPINE" FLUO
1988	MASCHI FEMMINE	CHICCOLAND BAULETTO VOGLIA TENEREZZA "ALICE"
1987	MASCHI E FEMMINE	FLIPPER DISNEYLAND
1986	MASCHI FEMMINE	FERRARI FLUO F.40 RADIOCOMANDATA "VALENTINA"
1985	MASCHI E FEMMINE	ZAINO TENNIS MAXIMA
1984	MASCHI FEMMINE	SKATEBOARD SET BARBIE KEN FANTASY
1983	MASCHI E FEMMINE	MICROSCOPIO IN VALIGETTA FLUO
1982	MASCHI E FEMMINE	OROLOGIO "VEGLIA"
1981	MASCHI E FEMMINE	RADIOREGISTRATORE PHILIPS



SETTANTAMILA STRENNE FIAT

DALL'ORSACCHIOTTO
AL RADIOREGISTRATORE

*Quindici tipi di regali
per i bimbi
da pochi mesi a dieci anni*

Per i bambini c'è un dono in più sotto l'albero di Natale: è quello che la Fiat offre ai figli dei dipendenti. Anche quest'anno, com'è ormai tradizione, verranno distribuite settantamila strenne, divise per fasce di età, dai neonati agli scolari di quinta elementare. Quindici tipi di regali, scelti secondo il criterio-guida della qualità: materiali sicuri, dimensioni ridotte, alto contenuto "creativo" che invoglia a giocare stimolando la fantasia. Prodotti per la gioia dei piccoli dalle migliori aziende italiane del settore, sono creazioni originali che tengono conto del giudizio dei genitori.

Il primo compagno di giochi per i piccolissimi è un candido orso di peluche della Trudi. Occhioni dolci e musetto morbido aspetta un nome dai nuovi amici. "Chicco Sprint" è il triciclo per maschietti e femmine di un anno. Poi arriva la bicicletta: è la mountain-bike "MTB Alpine" con colori fluorescenti e rotelline di sicurezza.

A tre anni, i bambini giocano con la pista "Chiccoland" dove un trenino colorato corre sui binari, attraversa i passaggi a livello per raggiungere la giostra, il battello e la pista di decollo dove un razzo è

pronto per entrare in orbita. Le bambine coccolano "Alice", una bambola con pagliaccetto di ricambio, racchiusa in un bauletto rosa a fiori a tracolla.

Ed ecco il flipper "Disneyland" tutto luci e suoni: funziona a pile (ma c'è anche l'alimentatore) e conteggia automaticamente i punti.

A cinque anni, lui si trasforma in pilota di una Ferrari Fluo F.40 radiocomandata, con tre memorie di percorso; lei porta a spasso la bionda "Valentina", scegliendo tra i due bellissimi abiti del corredo.

I bambini di sei anni potranno andare a giocare a tennis con lo zaino "Maxima", corredato di racchetta e tre palline. Bicolore per i maschi, a fantasia fluorescenti per le femmine, lo zaino (con tasca trasparente porta-racchetta) è ideale anche come cartella per la scuola. Per i ragazzi di

sette anni c'è lo "Skateboard set" che comprende: lo skateboard, il casco e le ginocchiere per divertirsi in tutta sicurezza. E, per tornare a casa, s'infilata tutto nella borsa a tracolla. Per le ragazze della stessa età, una coppia famosa: Ken e Barbie in versione "Fantasy", la novità Mattel.

Chi ha compiuto otto anni riceverà il microscopio (fino a mille ingrandimenti) con gli accessori per gli esperimenti: vetrini, fiale, pinze. Chi vuole portare il microscopio a scuola o in vacanza, può utilizzare la pratica valigetta.

A nove anni il regalo "da grandi": l'elegante orologio da polso Veglia (in due versioni: per lui e per lei). Cassa rotonda e sottile, quadrante bianco, meccanismo svizzero, cinturino in lucertola.

Per i più grandi, infine, il radioregistratore Philips portatile.

E alle aziende ci pensa Eco

Penne, orologi, oggetti d'argento, gadget. Sono le classiche strenne natalizie destinate a clienti e, a volte, anche a fornitori per farsi ricordare e per rinnovare rapporti di collaborazione e d'affari. Quello della "regalistica aziendale" è un settore in espansione. La Eco Pubblicità e Marketing, società del Gruppo Fiat, è tra le aziende leader in Italia in questo tipo di "merchandise".

Ogni anno pubblica un catalogo, con proposte inedite, che comprende oltre duecento oggetti. È il frutto di un intenso lavoro di ricerca, con particolare attenzione alle preferenze delle aziende, alle tendenze del mercato e alle novità d'importazione.

L'attività di "merchandise" della Eco è rivolta principalmente alle società del Gruppo Fiat, ma non mancano gli interlocutori esterni. Questo settore si affianca a quello del "merchandise d'arte", legato a mostre-evento culturali come quelle di Palazzo Grassi a Venezia.

«Non è raro - sottolinea Giovanni Balla, responsabile della linea Merchandise Eco - che una creazione studiata dalla Eco diventi oggetto da collezione o venga richiesta da importanti musei. Per esempio, il telo di spugna realizzato in occasione della mostra "Futurismo e Futurismi" è esposto al Museum of Modern Art di New York».

SEGUI I PREZZI

Il noce per la zona giorno elegante.

~~5.900.000~~
3.800.000



La insostituibile camera da letto in noce massello.



~~8.250.000~~
5.350.000

Sconto solo per dipendenti FIAT.

I PREZZI PREFERITI SONO QUESTI
e comprendono IVA, trasporto
e montaggio.

MOBILANDIA

DOVE MILLE LIRE VALGONO IL DOPPIO

Via Torino 59 - Bruino - Torino - Tel. (011) 904.82.04

DELTA CAMPIONE DEL MONDO

DOMINIO LANCIA

Decimo titolo iridato, quinto consecutivo. Paolo Cantarella: «Ha vinto il team. È il premio a chi fa bene il lavoro di tutti i giorni». La nuova HF Integrale 16 valvole

PINO PIGNATTA

Didier Auriol sperava in una grande prestazione per riscattare una stagione sfortunata. L'ha ottenuta vincendo il 33° Rally di Sanremo e consegnando alla Lancia il decimo titolo iridato, il quinto consecutivo nella categoria della Delta Integrale.

Il pilota di Montpellier ha dominato il "Rally d'Italia" dalla prima all'ultima tappa. Con la Lancia Delta Fina del team milanese "Jolly Club" si è aggiudicato 16 delle 31 prove speciali, facendo registrare tempi da record sia sugli sterrati della Toscana sia sull'asfalto dell'entroterra sanremese.

Nel rally decisivo per il Mondiale Marche, la giapponese Toyota si è dovuta accontentare del sesto posto di Carlos Sainz, in ritardo già dalla terza tappa per la rottura della scatola guida. Il trionfo della Lancia, che come nel '90 ha vinto con una gara d'anticipo, è stato completato dai successi di Biasion e Cerrato, rispettivamente secondo e terzo. Insomma, un podio tutto "Delta". Niente male per un'auto che a inizio stagione qualcuno voleva in declino.

«Una grande vittoria che premia tutta la squadra», ha detto Paolo Cantarella in un'ampia intervista televisiva. Dopo aver annunciato che il prossimo anno l'Alfa Romeo parteciperà al campionato europeo Turismo, l'amministratore delegato della Fiat Auto ha sottolineato che anche per avere successo nelle competizioni sportive «è indispensabile far bene il lavoro di tutti i giorni». In questo senso, ha aggiunto, «per noi le corse sono un complemento all'attività di 130 mila persone».

I successi della Delta a quattro

ruote motrici iniziano con l'III 4WD nel campionato dell'87, il primo riservato alle auto derivate dalla produzione di serie. Una marcia travolgente: nove vittorie su undici gare. Alla fine dello stesso anno, a stagione ancora in corso, la Lancia presenta la Delta Integrale: un'evoluzione della 4WD che nel marzo dell'88 s'impone subito sugli sterrati del Portogallo.

Il Mondiale è conquistato con cinque mesi di anticipo e Biasion si aggiudica il primo alloro iridato. Nel 1989, un'altra serie di trionfi. La Lancia torna a vincere la Corsica dopo cinque anni e conquista il terzo tito-

lo già a metà stagione. Biasion è ancora campione del mondo. Alla fine dell'89 debutta la Delta Integrale 16 valvole, la nuova auto per il campionato 1990, nel quale la Lancia si aggiudica il quarto titolo consecutivo.

E arriviamo al '91: ricomincia il duello con i giapponesi della Toyota e la competizione tra le case automobilistiche diventa più avvincente. Al Montecarlo e in Portogallo la spunta Sainz, ma il Safari è ancora della Lancia: tre vittorie in quattro anni. Merito anche di Juha Kankkunen che nella savana tallona lo spagnolo fino a farlo sbagliare. A luglio, in Argentina, è ancora batta-





La Delta sullo sterrato di una "speciale" in Toscana. In alto, a sinistra: uno dei punti di assistenza Lancia al 33° Rally di Sanremo



glia sul filo dei secondi con la Toyota. Vince Sainz per un soffio: appena otto secondi su Biasion.

La Lancia si prende una grossa rivincita in Finlandia, dove Kankkunen vince per la prima volta il Rally dei Mille Laghi. E in Australia, sotto la pressione delle Delta Integrali, Sainz sbaglia ancora: capotta più volte e mette fuori gioco la sua "Cecilia". La Lancia sfiora la doppietta e in classifica sorpassa i giapponesi.

Come lo scorso anno, la partita decisiva si disputa al Sanremo. Il prologo di Ospedaletti toglie ogni dubbio: Didier Auriol non si risparmia e dimostra subito di essere il pilota più

veloce. La seconda tappa, da Sanremo ad Arezzo, dieci prove speciali, non cambia i valori in campo. Scavalcato da Biasion a causa di una foratura, Auriol rimonta ed è primo.

Nella terza tappa, tutta sugli sterrati della Toscana, il francese della Lancia continua la sua marcia verso la vittoria. Grazie al ritiro della Ford di Cunéo, Dario Cerrato festeggia il primo posto nel Campionato rally Totip. Carlos Sainz conclude al decimo posto, con un ritardo di oltre tredici minuti.

La quarta tappa, con solo tre prove speciali in programma, è ancora di Auriol. Si mette in luce il giovane

Andrea Aghini, che partecipa per la prima volta ad un rally mondiale su una Lancia Delta integrale gruppo A. Si va quindi all'ultima frazione di gara: 322 chilometri, otto "speciali", tutte su asfalto.

La notte comincia con un buon margine di sicurezza: Auriol ha circa quattro minuti di vantaggio sulla Toyota di Schwarz e oltre tredici su Sainz. Il francese promette una gara prudente, ma nei tornanti della 25ª prova speciale forza il ritmo e dà spettacolo. Al traguardo di Portosole, a Sanremo, è il trionfo. La sua Lancia Delta sale in pedana ed entra nella leggenda dell'automobilismo.

DELTA HF INTEGRALE QUARTA SERIE

La regina della strada

Trentasei vittorie su cinquanta rally mondiali. Cinque successi consecutivi al Tour de Corse. Altrettanti al Montecarlo e al Sanremo. Tre titoli nel Mondiale Piloti gruppo A. Uno nel gruppo N, quattro corone iridate nel Campionato europeo. Nell'albo d'oro c'è anche un "grande slam": dall'Acropoli '88 al 1000 Laghi '89 la Lancia ha totalizzato dodici trionfi consecutivi. Gli altri hanno raccolto le briciole.

È il bilancio della Delta, l'auto che dall'87 domina sulle strade di tutto il mondo e che anche quest'anno ha sconfitto i giapponesi della Toyota, gli avversari più temibili del Mondiale Marche. Confida Giorgetto Giugiaro, lo stilista cui si devono la linea pulita ed essenziale di questo modello: «È incredibile come questa macchina abbia la meglio sul trascorrere del tempo. Non potevamo certo immaginare che una berlinetta a quattro porte diventasse la regina dei rally».

Da queste vittorie, e da una tecnologia in rapida evoluzione, è nata la nuova Delta HF Integrata: la quarta serie di un modello che si è via via perfezionata grazie a soluzioni tecniche d'avanguardia, sperimentate nelle competizioni e riversate sulle versioni di serie. L'ultima delle Lancia da corsa, infatti, è stata progettata per continuare a vincere nei rally, ma offre all'amante della guida sportiva un'auto da strada ancora più evoluta e grintosa.

Il motore, un quattro cilindri di 1995 centimetri cubi a 16 valvole, passa da 200 a 210 cavalli di potenza. Le prestazioni sono esuberanti: velocità massima di 220 chilometri l'ora, accelerazione da 0 a 100 in 5,7 secondi e chilometro da fermo in 26,2 secondi. Merito anche di una coppia massima di 31 chilogrammi a 3500 giri.

Grazie all'aumento delle carreggiate e agli interventi sulle sospensioni migliorano la tenuta di strada e la rigidità torsionale della scocca. La ripartizione equilibrata della trazione (47 per cento sull'asse ante-

riore, 53 su quello posteriore) assicura un comportamento neutro in curva. L'azione frenante è potente: adesso bastano 38 metri per scendere da 100 a 0 chilometri l'ora.

Questi dati, tuttavia, sono poco significativi se esaminati singolarmente. Non è tanto importante, infatti, che la Delta HF Integrata sia l'auto più veloce in rettilineo, che abbia un'accelerazione bruciante e la migliore tenuta di strada laterale. Quello che conta è che queste caratteristiche siano amalgamate in un "mix" superiore alla concorrenza. E con un solo obiettivo: essere più veloci degli altri su qualsiasi tracciato. È qui che l'HF Integrata migliora sensibilmente rispetto al passato. Le prove in pista confermano che la nuova Delta guadagna circa un secondo e mezzo sull'asfalto e addirittura quattro secondi sugli sterrati.

La versione da rally per il Mondiale '92 è già pronta. I tecnici della Squadra Corse Lancia l'hanno preparata a tempo di record. Sarà ancora la Toyota Celica di Carlos Sainz a misurarne le ambizioni. Il primo appuntamento è a gennaio, al Rally di Montecarlo. Speriamo sia uno di quelli "veri", quelli di un tempo, con la neve e il ghiaccio che "inflammiano" il Turini.

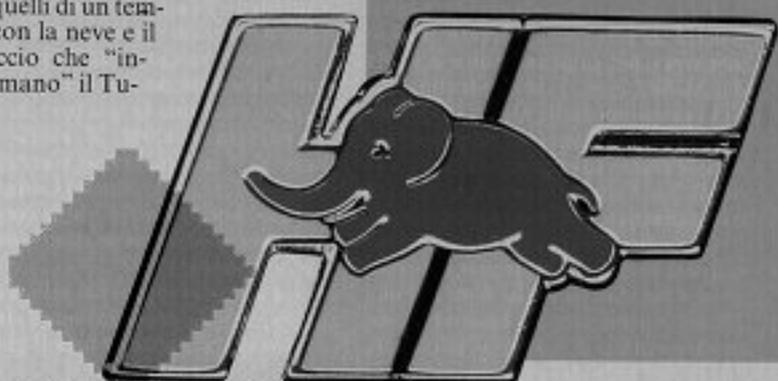


La nuova Delta HF Integrata passa da 200 a 210 cavalli. La versione da corsa debutterà nel '92 al Rally di Montecarlo

L'ELEFANTINO PORTAFORTUNA

Dietro a un simbolo talvolta si nascondono storie curiose. È il caso della sigla HF e di un elefantino rosso al galoppo, il marchio che compare sulla calandra dell'ultima Delta Integrata. Le iniziali H e F (abbreviazioni di "High Fidelity", cioè alta fedeltà) vengono impiegate per la prima volta nel 1961 sul coupé Flaminia Pinin Farina. Nel 1966 diventano logo ufficiale delle versioni sportive, dalla Fulvia alla mitica Stratos.

Oggi alle due lettere "magiche" si sovrappone un altro emblema, la cui origine si perde nella leggenda. Sembra che l'idea dell'elefantino al galoppo provenga dalla mitologia orientale, forse indiana, dove è simbolo di vittoria purché raffigurato con la proboscide sollevata in avanti. Proprio come il portafortuna scelto da Gianni Lancia nelle prime competizioni sportive.



ILLUSTRATO • NOVEMBRE 1991

SNELLEZZA D'AUTORE

I centri Figurella firmano
con un metodo esclusivo
la tua nuova linea ed
il tuo nuovo benessere



I CENTRI SPECIALIZZATI FIGURELLA SIGNIFICANO:

- perdita dei centimetri in eccesso
- un metodo scientifico con **programmi personalizzati** e specifici studiati sulla misura per le esigenze di ogni donna
- **assistenti specializzate** che seguono individualmente la cliente durante il trattamento
- **risultato garantito** per iscritto e programmato nel tempo

Telefona al centro Figurella più vicino e fissa una **consulenza gratuita** per l'analisi della tua figura.

In Piemonte
zone libere in concessione
o centri
"CHIAVI IN MANO"

TORINO Via Giacinto Collegno, 16 - Tel. 011/4730131-87 - C.so Re Umberto, 12 - Tel. 011/534967-510258

AOSTA Centro Carrefour - St. Christophe - Tel. 0165/236120-21

ALESSANDRIA C.so IV Novembre, 5E - Tel. 0131/234040-234004

CUNEO Via Mameli, 4 bis - Tel. 0171/696859 • VERCELLI V.le Garibaldi, 29 - Tel. 0161/58546

ARONA • ASTI • BIELLA • NOVARA • INTRA-VERBANIA

RHO Via Matteotti, 67 - Tel. 02/93169541 • SEREGNO Via M. D'Azeglio, 3 - Tel. 0362/236636



Figurella
SNELLEZZA PROGRAMMATTA

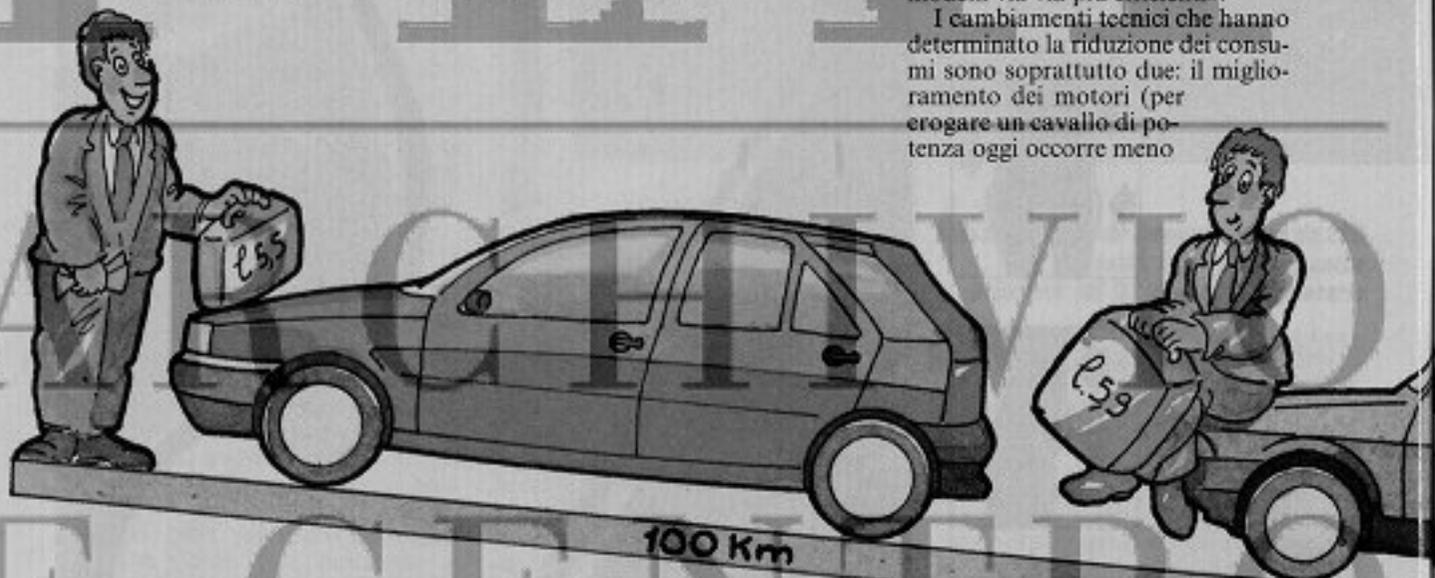
Ai dipendenti Fiat e ai loro famigliari tariffe ridotte del 10%

PERCHÉ DIMINUISCONO I CONSUMI

PIU' CHILOMETRI MENO BENZINA

Edoardo Barbera, responsabile della Sperimentazione e della delibera nell'ambito dell'ingegneria motopropulsori della Fiat Auto: «Non si può spiegare la riduzione dei consumi senza tener conto dei miglioramenti che l'auto ha subito anche sotto la spinta delle ricorrenti crisi petrolifere, del continuo aumentare del costo della benzina e dei problemi ambientali. Questi fatti e la serrata concorrenza fra le Case, hanno sollecitato i progettisti a sviluppare modelli via via più efficienti».

I cambiamenti tecnici che hanno determinato la riduzione dei consumi sono soprattutto due: il miglioramento dei motori (per erogare un cavallo di potenza oggi occorre meno



*Gli attuali modelli
risparmiano il 35 per cento
di carburante*

*rispetto a quelli
di 20 anni fa.*

*Il merito è dei nuovi motori,
degli studi sulle forme
aerodinamiche*

*e dei materiali più leggeri.
I benefici per l'ambiente*

Le automobili Fiat, negli ultimi 20 anni, hanno ridotto i consumi di carburante del 35 per cento. Senza questo risparmio, oggi cento chilometri a 90 chilometri l'ora con la Tipo 1600 ci costerebbero 12.280 lire invece che 8442. In altri termini, la benzina ci costerebbe 2233 lire al litro invece che 1535. E non basta: nello stesso periodo sono aumentate cilindrata e prestazioni, sono cresciuti confort e affidabilità. I modelli di oggi, consumano meno perché consumano meglio. E bruciare meno carburante significa inquinare meno. Oltre che il portafogli, ringrazia quindi anche l'ambiente.

La conferma viene, indirettamente, anche da un altro dato: in Italia dal 1965 al 1990 le vetture in circolazione sono passate da sei a 25 milioni (cioè si sono quadruplicate) mentre le vendite di carburante sono soltanto triplicate, nonostante l'aumentata percorrenza media delle auto. Un risultato reso possibile dall'applicazione di tecniche d'avanguardia, dall'impiego di nuovi materiali e dall'elettronica. Dice

benzina di un tempo) e la diminuzione di quella che gli ingegneri chiamano "ingordigia" dell'automobile, cioè il numero dei cavalli necessari per farla muovere.

VENTI CHILOMETRI CON UN LITRO

Barbera fa un esempio: «Nel 1969 la Fiat 128 (1100 centimetri cubi di cilindrata) "bruciava" otto litri di benzina ogni 100 chilometri (alla velocità costante di 90 chilometri l'ora). La Tipo 1600 di oggi ne consuma 5,5. Oltre il 30 per cento in meno, nonostante l'incremento della cilindrata. A determinare l'aumentata potenza dei propulsori e la contemporanea diminuzione dei consumi hanno contribuito la diversa forma delle camere di combustione, i sistemi di alimentazione a iniezione, i nuovi materiali e, soprattutto, la gestione e il controllo del motore».

Anche nei Diesel l'evoluzione è stata notevole. L'iniezione diretta adottata dalla Croma Turbo Diesel, per esempio, ha fatto scendere del 20 per cento i consumi già molto ridotti dei tradizionali motori con

FRANCESCO NOVO

precamera. Basta un pieno alla Croma per andare da Torino a Reggio Calabria, o a al tunnel della Manica.

«Il Fire, realizzato dalla Fiat agli inizi degli Anni Ottanta, - continua Barbera - può essere considerato il capostipite di questa nuova generazione di propulsori: consuma poco, è leggero, richiede scarsa manutenzione e fornisce prestazioni migliori dei suoi predecessori, grazie anche alle ridotte dispersioni di potenza dovute a un processo costruttivo altamente robotizzato».

Nei laboratori di Mirafiori si sta mettendo a punto la generazione successiva al Fire che consentirà un ulteriore passo in avanti. Tra le soluzioni allo studio c'è una famiglia di propulsori a due tempi e con iniezione diretta che ha dato risultati incoraggianti, soprattutto nella marcia urbana dove i consumi potrebbero scendere di un altro 15 per cento.

«A questo proposito - dice Bar-



Edoardo Barbera: «I modelli di oggi consumano meno perché consumano meglio».

bera - occorre sfatare la diffusa opinione secondo la quale i motori di maggiore cilindrata "bevono" sempre più degli altri. In realtà il consumo è influenzato anche dallo stile di guida e dai tragitti tipici di ognuno. Ciascun automobilista,

perciò, deve scegliere la motorizzazione più adat-

ta alle sue esigenze considerando che una condotta di guida troppo "nervosa", oppure percorsi con traffico intenso, possono comportare consumi maggiori con una vettura più piccola».

PIU' LEGGERE E PIU' SNELLE

In questi anni si è ottenuto un altro risultato importante: è diminuita la potenza necessaria per spingere l'automobile a una velocità stabilita. Spiega Barbera: «I cavalli del motore devono vincere la resistenza all'attrito con l'asfalto e la resistenza aerodinamica (impatto con l'aria). La prima è proporzionale alla velocità (più si va forte e più potenza il propulsore deve erogare), la seconda è data dal quadrato della velocità».

Alle basse andature, dunque, il consumo è influenzato soprattutto dal peso della vettura, dal suo as-



CONSUMI A CONFRONTO

MODELLO	CILINDRATA l.c.c.	ANNO	LITRI CONSUMATI*
850 Special	843	1968	7,1
127 Restyling	903	1981	5,6
Uno Fire	999	1989	4,3
128	1116	1969	8,0
Ritmo	1301	1982	5,9
Tipo 1600	1581	1988	5,5
131	1297	1974	7,3
Prisma 1600	1585	1982	6,4
Debra 1600 i.e.	1581	1988	5,5
132	1995	1975	9,5
Argenta i.e.	1995	1981	7,8
Croma CHT	1995	1990	5,5

* Ogni 100 km alla velocità media di 90 km/ora

□ segmento B □ segmento C □ segmento D □ segmento E

NOTA - All'interno di alcuni segmenti il confronto è fra modelli di cilindrata diversa che rispecchiano la tendenza generale del mercato. Nonostante questo, la riduzione dei consumi appare ugualmente spiccata



Fiat Mirafiori:
una Tipo
nel laboratorio
di controllo
consumi
ed emissioni.
Le prove sono
fatte con l'aiuto
di sofisticate
apparecchiature

setto e dal tipo di pneumatici. Alle alte, invece, conta la forma del veicolo, cioè il Cx. Vediamo che cosa si è fatto in questi anni.

Cominciamo dai pesi, che si sono ridotti soprattutto per la diffusione dei materiali plastici. Questi, infatti, sono usati sempre più spesso anche nei particolari di carrozzeria (si pensi al portellone della Tipo) perché, a parità di resistenza, sono più leggeri. Ancora di più è cambiata l'aerodinamica, dove si è passati da un Cx medio superiore a 0,4 a meno di 0,3, con un miglioramento del 25 per cento. Le ricerche sulle proprietà di scorrevolezza dei pneumatici, infine, hanno portato al cambiamento delle mescole e del disegno dei battistrada.

È anche possibile stabilire il contributo che ognuno di questi fattori ha dato alla riduzione globale dei consumi. Nella marcia urbana e suburbana, cioè a bassa e media velocità, il merito va per la metà all'evoluzione del motore, per il 30 per cento alla riduzione dei pesi e per il 20 per cento al miglioramento del Cx. Nei tragitti autostradali, cioè ad alta velocità, i risparmi di carburante registrati si devono per il 50 per cento al Cx, per il 30 per cento al motore e per il 20 al minor peso del veicolo.

LA TENDENZA

Le automobili però non continueranno a "dimagrire". La tendenza a diminuire i pesi ha subito una battuta di arresto. Le vetture da un po' di tempo ormai assomigliano a salotti viaggianti dotati di ogni confort: lettore di compact disc, condizionatore d'aria, radiotelefono, cambio automatico, impianto Abs, sospensioni elettroniche, eccetera. Chilo in più da trasportare, insomma. Nei prossimi anni arriverà anche il catalizzatore.

Il dispositivo assorbe potenza e quindi il suo funzionamento "costa" in termini di consumo.

Dieci consigli per risparmiare

L'automobilista, che adotta un corretto stile di guida e alcuni corgimenti, può aiutare la sua vettura a consumare meno. Se ne avvantaggeranno l'ambiente e il portafogli. Ecco allora un decalogo di consigli.

1) Le Case costruttrici indicano, per ciascun modello, le scadenze chilometriche alle quali eseguire le principali operazioni di manutenzione. È indispensabile rispettarle.

2) Se l'automobile è usata in modo gravoso (per esempio sempre in città o in autostrada) bisogna sostituire con maggiore frequenza olio, filtri e candele.

3) Adottate uno stile di guida fluido, senza brusche accelerate e frenate.

4) Evitate viaggi troppo brevi con partenza a freddo: oltre la metà dei consumi e delle emissioni avviene nel primo chilometro.

5) Escludete, appena possibile, il dispositivo di arricchimento dei motori a benzina (starter).

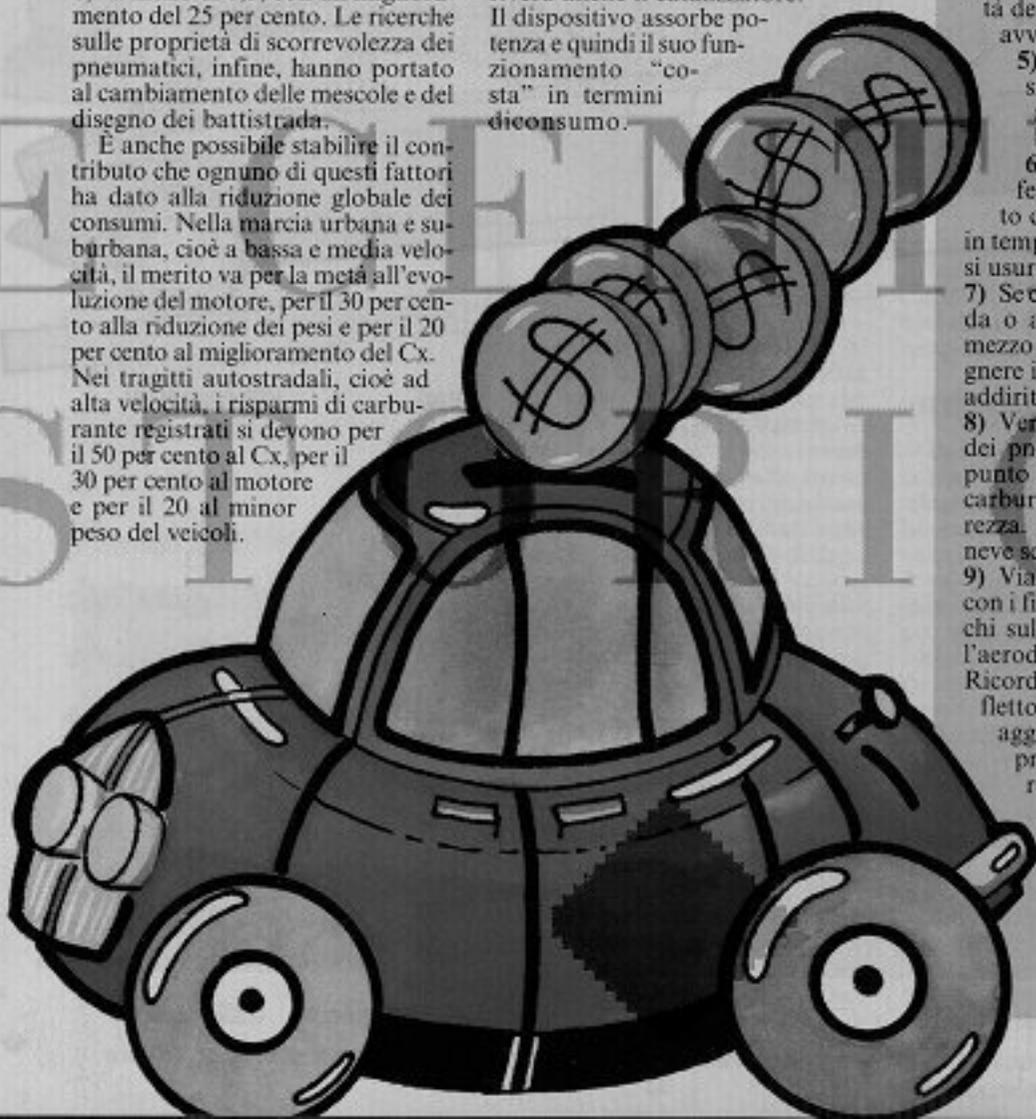
6) Non scaldate i Diesel da fermi. È meglio partire subito con poco gas: il motore va in temperatura più rapidamente e si usura meno.

7) Se capita di restare fermi in coda o a un semaforo per più di mezzo minuto, è opportuno spegnere il motore. In alcuni Paesi è addirittura obbligatorio.

8) Verificate spesso la pressione dei pneumatici. Ruote gonfie al punto giusto fanno risparmiare carburante e aumentano la sicurezza. Non usate pneumatici da neve se non è indispensabile.

9) Viaggiate, quando possibile, con i finestrini chiusi e senza pacchi sul tetto per non modificare l'aerodinamica dell'automobile. Ricordate che anche spoiler, deflettori e tutti gli altri particolari aggiunti alla carrozzeria e non previsti dal costruttore alterano il Cx.

10) Il consumo cresce con l'aumentare del numero delle persone e dei pesi trasportati. Evitate, quindi, di sovraccaricare la vettura e di dimenticare oggetti pesanti nel bagagliaio.



CONDIZIONI PARTICOLARI AI DIPENDENTI FIAT

vimo
FABBRICHE RIUNITE
CUCINE

CENTRO ESPOSITIVO SPECIALIZZATO
TUTTE LE MARCHE · TUTTI GLI ACCESSORI
CUCINE SU MISURA



PAGAMENTI RATEALI SENZA CAMBIALI



A TORINO IN CORSO TRAIANO, 147 - TEL. 61.09.62

PER VIAGGIARE PIU' SICURI

PAGINE DI LUNGA VITA

*Come nasce il libretto di uso e manutenzione dell'auto.
L'importanza di una comunicazione
semplice e immediata. Che cosa vogliono i clienti*

PIERFRANCO MASSIA

Per essere un automobilista all'inizio del secolo - ha scritto Jean Fondin - bisognava avere denaro, ma soprattutto coraggio e buoni muscoli. Bisognava anche saper leggere le "istruzioni per l'uso": i primi libretti con rudimentali lezioni di meccanica per gli ardentosi che riuscivano a «dominare le forze segrete e bestiali di questa vettura sconosciuta».

L'età del "fai da te" automobilistico è finita con gli occhiali, i caschetti, le spolverine, i colli di pelo e le scarpe multicolori svolazzanti. Ma la sicurezza e la durata di un'auto dipendono ancora, dal modo corretto di usarla. Di qui l'importanza dei libretti di uso e manutenzione.

Figli di una tradizione antica, questi libretti hanno vissuto una costante evoluzione di stile e di

contenuti. Nella forma, sono esempi significativi di grafica di precisione e, nei contenuti, spiegano come utilizzare correttamente l'auto. Ai consigli per conservare l'affidabilità si aggiungono i suggerimenti per effettuare piccoli interventi di manutenzione.

L'evoluzione più recente dei libretti è connessa a una funzione educativa: insegnano a conservare i requisiti di sicurezza della vettura. La tendenza è di renderli sempre più colloquiali e diretti, ricchi di disegni esplicativi multicolori. Una comunicazione immediata che ricorda le "strips" dei fumetti e allontana l'annosa critica di essere "troppo tecnica" per i profani.

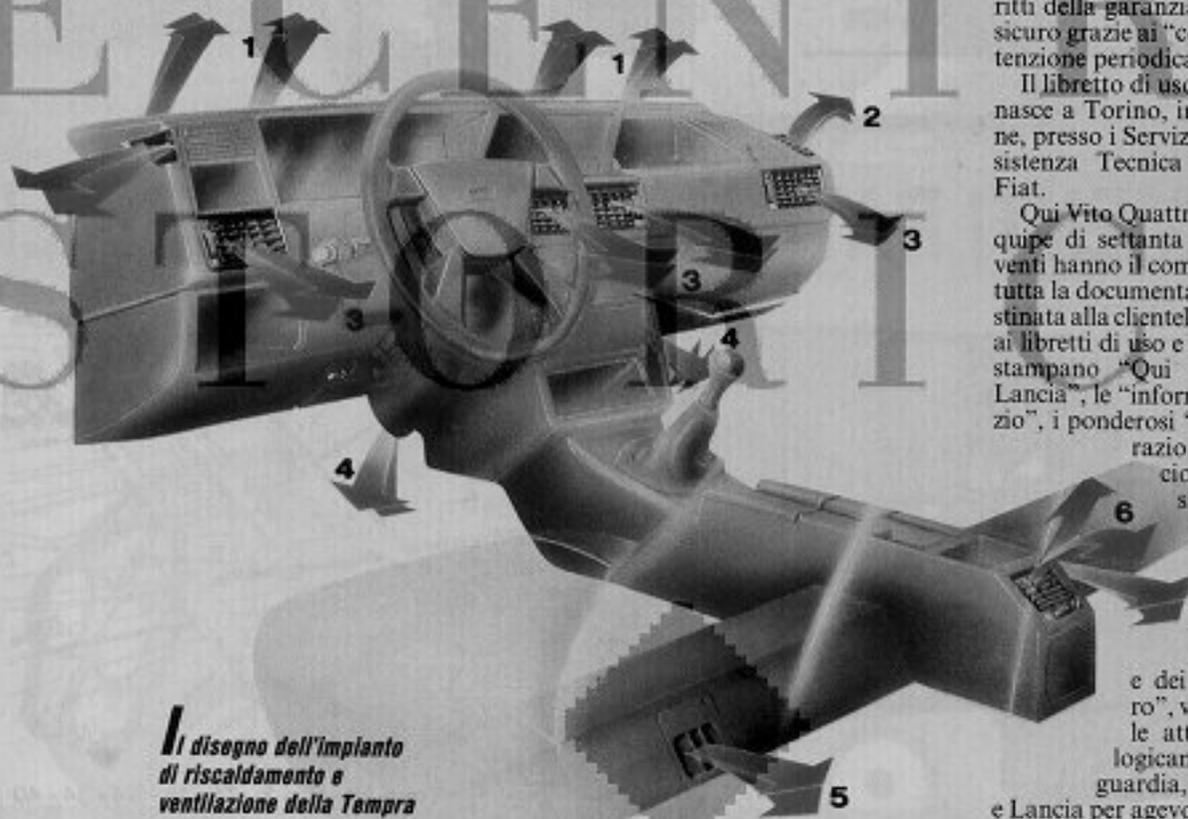
Negli Stati Uniti, invece, si sta accentuando la "funzione normativa" del libretto in caso di contenzioso con il cliente. Come ha scritto il noto giornalista automobilistico Ronald Khol, «gli americani stanno esagerando e i libretti sembrano più impartire ordini che suggerimenti».

La Fiat offre al cliente una completa "documentazione di bordo", che comprende il libretto di uso e manutenzione, il libretto "service", che indica le officine dove si può trovare assistenza tecnica qualificata e il "libretto di assistenza", che spiega come avvalersi di tutti i diritti della garanzia, per un viaggio sicuro grazie ai "coupon" di manutenzione periodica.

Il libretto di uso e manutenzione nasce a Torino, in corso Giambone, presso i Servizi Tecnici dell'Assistenza Tecnica della Divisione Fiat.

Qui Vito Quattrocchi dirige un'équipe di settanta tecnici dei quali venti hanno il compito di realizzare tutta la documentazione tecnica destinata alla clientela e alla rete. Oltre ai libretti di uso e manutenzione, si stampano "Qui Fiat" e "Scudo Lancia", le "informazioni del servizio", i ponderosi "manuali di riparazione", i "tempari",

cioè i fascicoli in cui si quotano i tempi necessari per ogni riparazione delle auto, i cataloghi delle "attrezzature specifiche" e dei "mezzi di lavoro", vale a dire di quelle attrezzature tecnologicamente all'avanguardia, previste da Fiat e Lancia per agevolare gli interven-



Il disegno dell'impianto di riscaldamento e ventilazione della Tempra



ti di controllo e le riparazioni presso le officine delle proprie reti.

- *Che cosa dicono le statistiche sull'utilizzo del libretto?*

Risponde Quattrocchi: «Dall'ultima ricerca realizzata dal marketing di Fiat Auto, emerge che in un decennio i lettori reali sono saliti dal sei all'ottanta per cento degli automobilisti. Lo consultano soprattutto dopo l'utilizzo iniziale anche per piccoli interventi di manutenzione».

- *Quali doti sono richieste a chi lo compila?*

«Competenze tecniche, conoscenza della grafica e dei procedimenti di stampa, capacità di rappresentare ad uso cliente contenuti e caratteristiche del prodotto. Occorre, insomma, sapere come nasce e quale ruolo svolge ogni componente della vettura. Ma occorre, soprattutto, avere la capacità di comunicare le informazioni al cliente, mettendosi nei suoi panni. Quest'ultima dote è la più rara. È legata a una buona dose di psicologia e di fantasia, perché i clienti sono sempre più eterogenei. Le risposte che cerca nel libretto un appassionato di motori sono molto diverse da quelle di un profano che vede nell'auto solo un mezzo di trasporto».

- *Quando nasce il libretto di un nuovo modello?*

«Di solito l'iter redazionale inizia quattro o cinque mesi prima che cominci la produzione del nuovo modello, poiché per tale data il libretto dovrà essere disponibile presso gli stabilimenti. Poi il libretto viene aggiornato, di pari passo con le iniziative di maquillage o di restyling».

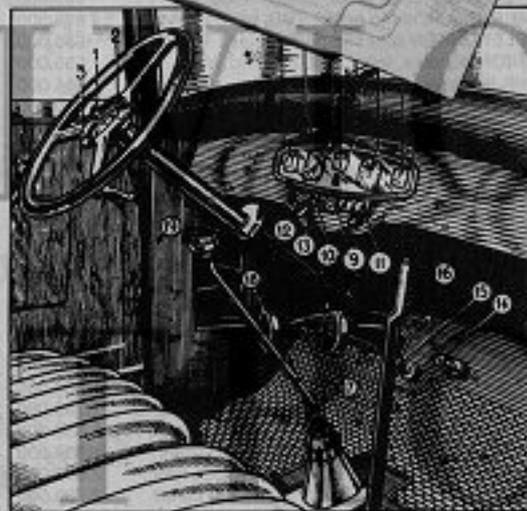
- *Il libretto può influire sul successo di un'auto?*

«Come tutti gli opuscoli che introducono alla conoscenza di un prodotto appena acquistato il libretto può offrire al cliente le prime conferme sui contenuti attesi e sull'organizzazione che cura l'assistenza del prodotto».

Giovanni Allora, responsabile del Servizio "documentazione di bordo", spiega come si realizza un libretto: «La sua concezione implica un lavoro preventivo di esecuzione riprese fotografiche e di disegno dei vari componenti del veicolo. Questa attività viene svolta su vetture pre-serie, disponibili in anticipo proprio per consentire di completare il libretto in tempo utile per l'avvio produttivo. Quindi si redigono i testi e, dopo accurate verifiche, si passa alla fotocomposizione. I testi si traducono in francese, inglese, tedesco, spagnolo e portoghese. La versione nelle altre lingue è curata dalle affiliate Fiat dei diversi Paesi. La fase conclusiva del processo di redazione si realizza in tipografia con la stampa e la successiva fornitura dei libretti agli stabilimenti, in un numero di copie pari a quello delle vetture».

Alla Fiat Auto la realizzazione dei libretti è completamente informatizzata attraverso una metodologia che vede il redattore comporre la pagina direttamente a video. Si sta sperimentando una tecnica di ripresa dei particolari delle vetture mediante telecamera, per permettere ai redattori di elaborare direttamente sullo schermo del computer le fotografie da utilizzare, riducendo i tempi e migliorando la qualità.

L'obiettivo primario è di rendere il libretto sempre più utile alle effettive necessità del cliente. ■



A confronto copertine e illustrazioni di libretti di uso e manutenzione di ieri e di oggi

Galleria

PAGAMENTO RATEALE SENZA INTERESSI

TV COLOR TUTTI con il **COMODO ed ESCLUSIVO PAGAMENTO A RATE SENZA INTERESSI** presentando l'ultima busta paga con **1° RATA GENNAIO '92**.

	prezzo sc.	acc.	rate
14" TVC portatile, telecomando	349.000	49	50 x 6
14" PHILIPS portatile, telec.	390.000	90	50 x 6
14" TELEFUNKEN portatile, telec. 100 can.	416.000	116	50 x 6
14" GRUNDIG portatile, telecomando	425.000	125	50 x 6
14" ITT telec., 99 canali, 30 memorie	430.000	130	50 x 6
14" ORION port., telec., 100 c., BIAUDIO, mod. Gioiello	450.000	150	50 x 6
14" ATLANTIC TELEVIDEO, telecomando	489.000	189	50 x 6
15" GRUNDIG schermo piatto, TVD, telecomando	570.000	150	70 x 6
15" TELEFUNKEN schermo piatto, telec., 100 can.	596.000	236	50 x 6
16" ORION portatile, telec., 100 can., ric. alatr.	535.000	175	60 x 6
17" PHILIPS telec., 100 can. NUOVO	604.000	304	50 x 6
17" PANASONIC schermo piatto, telecomando	630.000	270	60 x 6
17" ITT NOKIA schermo piatto, telecomando	720.000	180	90 x 6
19" ORION telec., DIGITAL, VERTICALE, 100 can.	630.000	150	80 x 6
21" GRUNDIG schermo piatto, telec. televideo	815.000	215	100 x 6
21" TELEFUNKEN scher. piatto, telec., 100 can.	760.000	160	100 x 6
21" GRUNDIG STEREO TVD, telec., 100 can.	930.000	210	120 x 6
21" ORION sch. piatto, televid., BIAUDIO, telec. 100 c.	820.000	160	110 x 6
21" PHILIPS STEREO, televideo, telec.	860.000	260	100 x 6
21" SELECO stereo, TVD, telec., 100 c., NOVITA'	1.040.000	200	140 x 6
21" TELEFUNKEN STEREO telec., sch. piatto, 100 can.	946.000	226	120 x 6
21" ITT NOKIA STEREO TVD telec.	1.100.000	200	150 x 6
25" GRUNDIG telec., scher. piatto, 40 memorie	890.000	289	100 x 6
25" ORION BIAUDIO, televideo, prof. cm 43, telec.	1.020.000	120	150 x 6
25" TELEFUNKEN stereo TVD, telec., sch. plat., PLANAR	1.380.000	300	180 x 6
25" SONY STEREO, televideo, MEGA BASS, telec.	1.780.000	430	150 x 9
28" ORION scher. piatto, stereo, televid., telec. ST 712	1.350.000	350	100 x 10
28" PANASONIC STEREO TVD, telec., 100 can.	1.539.000	459	180 x 6
29" SONY NOVITA' STEREO, TELEVIDEO, telec.	2.090.000	470	180 x 10
32" ORION STEREO, televideo, telec., 100 canali	2.730.000	380	130 x 18

LAVATRICI da L. 329.000 1° RATA GENNAIO '92

	prezzo sc.	acc.	rate
CANDY 5 kg. tasto 1/2 carico, timer-termostato	610.000	210	50 x 6
SAN GIORGIO 5 kg. dest. acciaio, Ecology System	469.000	169	50 x 6
ATLANTIC 5 kg. 16 pt., cest. acciaio, reg. acqua ind.	449.000	149	50 x 6
PHILCO 5 kg. reg. acq. ind., 18 pr., vasca INOX bianca	615.000	135	80 x 6
ARISTON vasca e cest. INOX, reg. acqua ind., 18 prog.	550.000	190	60 x 6
REX vasca e cest. acc. INOX, 18 pr., 5 kg. tasto 1/2 car.	645.000	225	70 x 6
SAN GIORGIO vasca INOX 18/10, reg., acqua ind., 5 kg	710.000	220	70 x 7
ELECTROLUX GARANZ. 10 ANNI su VASCA CEST. e MOBILE ZINC., 5 kg. reg. acqua ind., tasto 1/2 car.	760.000	160	50 x 12
ATLANTIC c/alto, 5 kg. BIANCA reg. acqua ind.	640.000	220	70 x 6
IGNIS C/alto, cm 40 prof. TOP LINE 5 kg.	730.000	190	80 x 6
REX c/alto, 5 kg. reg. acqua ind., vasca e cestello	839.000	249	100 x 6
SILTAL prof. cm. 33, NOVITA', reg. temp. ind.	540.000	120	70 x 6
ELECTROLUX TOP LINE, c/alto, 5 kg. reg. acq. ind., zinc.	940.000	140	100 x 8
ARISTON vasca e cestello INOX prof. cm 45 18 pr. reg. acqua ind.	620.000	200	70 x 6
ZEROWATT vasca e cest. INOX prof. cm. 40 variatore di CARICO 1-5 kg., reg. acqua ind.	749.000	149	100 x 6

CONGELATORI 1° RATA GENNAIO '92

	prezzo sc.	acc.	rate
OCEAN lt. 140 pozzo bianco	339.000	39	50 x 6
ATLANTIC pozzo 140 lt. bianco	376.000	76	50 x 6
OCEAN VERTICALE 120 lt., bianco	390.000	90	50 x 6
IBERNA 130 lt. TECK VERTICALE	430.000	130	50 x 6
ELECTROLUX SUPERISOLAMENTO 300 lt. bco pozzo	786.000	186	100 x 6

VIDEOREGISTRATORI

1° RATA GENNAIO '92

	prezzo sc.	acc.	rate
ROADSTAR Videocolor, telec.	339.000	39	50 x 6
ROADSTAR VIS 2 TESTINE, telec.	439.000	139	50 x 6
ORION 2 TESTINE, telec., fermo immagine, NUOVO	590.000	190	50 x 8
PHILIPS 2 testine, telecomando	530.000	230	50 x 6
ROADSTAR 3 TESTINE, moviola, telec.	619.000	199	70 x 6
MITSUBISHI 3 TESTINE, telec., super mov., fermo immagine	749.000	389	60 x 6
SANYO 3 testine, moviola, telecom.	750.000	210	90 x 6
TELEFUNKEN 3 TESTINE, MOVIOLO, telec.	730.000	250	80 x 6
GRUNDIG 3 TESTINE, MOVIOLO, telec.	660.000	180	80 x 6
PANASONIC 3 TESTINE, MOVIOLO, telec.	730.000	250	80 x 6
SONY 3 TESTINE, MOV., telec. NOVITA' mod. SLV310	750.000	210	90 x 6
GRUNDIG 4 TESTINE, moviola, telec.	739.000	259	80 x 6
ORION 4 TESTINE, SUPERMOVIOLO, telec.	754.000	154	50 x 12
MITSUBISHI 4 test., moviola, 4/8h	790.000	250	90 x 6
HITACHI 4 TESTINE, TELEC. MOVIOLO	790.000	250	90 x 6
PANASONIC 4 TESTINE, MOVIOLO, telec.	920.000	200	120 x 6
HITACHI 4 TESTINE, mod. VT 841, NOVITA', telec., mov.	949.000	289	120 x 6
ORION STEREO HI-FI, supermov., telec., digitale	858.000	158	100 x 8
PANASONIC STEREO HI-FI, mov., tel., JUG e SHUTTLE	1.450.000	370	180 x 6
NORDMENDE STEREO HI-FI SUPERMOVIOLO telec.	1.200.000	300	200 x 9
AMSTRAD NOVITA', vid. a doppia cassetta, telec.	980.000	260	120 x 6
SANYO STEREO HI-FI 6 test., telec., mov., con ricev. stereo per l'ascolto a distanza in cuffia "NOVITA"	1.099.000	269	140 x 6

CONTINUA SU TUTTA LA PRESTIGIOSA GAMMA VIDEO NORDMENDE IL COMODO ED ESCLUSIVO PAGAMENTO IN 9 MESI SENZA INTERESSI

VIDEOCAMERE

1° RATA GENNAIO '92

AMSTRAD - SELECO - ORION - SONY - SANYO - PANASONIC HITACHI - PHILIPS - GRUNDIG - JVC - TELEFUNKEN - MITSUBISHI - NORDMENDE tutte pagabili comodamente a RATE SENZA INTERESSI

HI-FI

1° RATA GENNAIO '92

PHILIPS - SONY - PIONEER - TECHNICS - AIWA - MARANTZ Tutti pagabili comodamente a RATE SENZA INTERESSI

FRIGORIFERI

1° RATA GENNAIO '92

	prezzo sc.	acc.	rate
220 lt. ATLANTIC bianco, monoporta,	419.000	119	50 x 6
230 lt. INDESIT bianco, doppia porta	390.000	90	50 x 6
230 lt. ARISTON bianco 4 stelle mod. DF 230B	476.000	176	50 x 6
230 lt. ATLANTIC 4 stelle doppia porta	495.000	199	50 x 6
240 lt. REX bianco, doppia porta, 4 stelle	499.000	199	50 x 6
246 lt. ELECTROLUX 4 stelle, TROPICALIZZATO bianco mod. TR 1000	745.000	145	100 x 6
260 lt. BOSCH doppia porta, bianco, 4 stelle	726.000	126	100 x 6
285 lt. ARISTON TUTTO BIANCO 2 porte	510.000	210	50 x 6
360 lt. CANDY COMBINATO 2 MOTORI	849.000	249	100 x 6
360 lt. IGNIS COMBINATO 2 MOTORI BIANCO	799.000	199	100 x 6
344 lt. ELECTROLUX 2 mot., mot. rinf., Tropicalizz. bianco	1.236.000	246	110 x 9

ULTERIORI SCONTI PER PAGAMENTO IN CONTANTI

QUESTO MESE IN COLLABORAZIONE CON

GRUNDIG

ACCENDE UN MONDO DI SENSAZIONALE CONVENIENZA E PROPONE:

SOLO IN ESCLUSIVA PER I DIPENDENTI ED ANZIANI DEL GRUPPO FIAT



TV COLOR
21" STEREO

+

TELEVIDEO

+

VIDEOREGISTRATORE
MOVIOLA

+

GARANZIA ESPERIENZA SERVIZIO
GRUPPO **Gallenca**

+

QUALITA' **GRUNDIG**

NOVITA'
VIDEOREGISTRATORE
GRUNDIG con
"ACCHIAPPA
CANALI
AUTOMATICO"
Basta un dito

TUTTO
A
SOLE

Acc. L. 270.000
150.000 x 9 A RATE
SENZA INTERESSI

Gallenca

TORINO
Via S. DONATO, 44 C
Tel. 48.62.88-48.76.44

TORINO
Piazza STATUTO, 22
Tel. 48.02.45-48.08.45

CHIERI
Centro Comm. «IL GIALDO»
NUOVA GESTIONE

GENOVA VOLTA PAGINA

COME NASCE IL PORTO EUROPEO

Sorgerà a Voltri il più grande scalo per container del Mediterraneo. Sarà realizzato

e gestito dalla VTE, una società della Fiatimpresit

LORENZO BORTOLIN

Il porto di Genova Voltri diventerà il più importante terminal per i container del Mediterraneo: operativo nel 1993, entro il Duemila movimenterà 500 mila cassoni l'anno. Sarà completato e gestito dalla VTE-Voltri Terminal Europa, società controllata dalla Sinport», dice Giovanni Leodari, responsabile del Raggruppamento Servizi di Fiatimpresit al quale fa capo la Sinport. Aggiunge: «La concessione rilasciata dal Consor-

zio autonomo del porto di Genova conferma l'interesse del mercato per le proposte innovative del nostro Settore: sviluppare iniziative di privatizzazione nel campo delle infrastrutture, puntare cioè alla modernizzazione e all'efficienza dei servizi con l'intervento di capitali e di capacità gestionali private. L'accordo è di grande importanza per Genova, perché da decenni i moli sotto la Lanterna sono malati. Voltri permetterà di voltare pagina».

Sin dal suo insediamento l'anno scorso, Rinaldo Magnani, presidente del Consorzio, indicava il coinvolgimento della grande industria e dell'alta finanza come l'unica possibilità per far uscire il porto dalla crisi. Il recente accordo è la risposta.

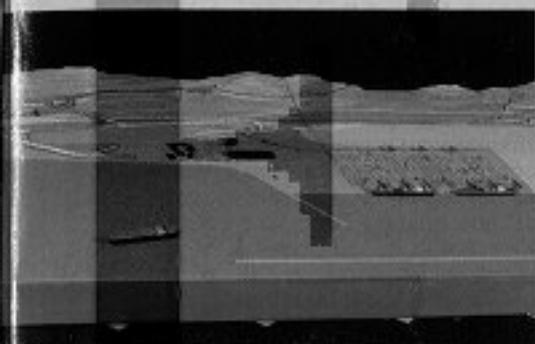
Continua Leodari: «La scelta del Consorzio instaura un rapporto nuovo tra pubblico e privato. È la prima collaborazione organica su larga scala tra sistema portuale e sistema industriale, in linea con le proposte di evoluzione legislative e con gli obiettivi di risanamento delle finanze nazionali».

Prosegue: «Da non sottovalutare, poi, i risvolti positivi per altri Settori del Gruppo Fiat, come apporti di tecnologie (penso, per esempio, all'esperienza di Iveco nei trasporti e a quella di Comau nei magazzini automatici) e come utilizzatori del nuovo porto, con minori tempi nelle spedizioni e a costi inferiori».

La Sinport-Sinergie Portuali è la prima azienda italiana che progetta, pianifica e gestisce strutture portuali e interportuali. Osserva l'amministratore delegato Cirillo Orlandi: «Intervenendo nel ciclo dei servizi si può riqualificare un settore o un'area geografica. E non solo in Italia. Abbiamo siglato un accordo analogo a quello di Voltri con il porto algerino di Orano e stiamo trattando per alcuni scali marittimi e aerei, due dei quali all'estero».

Entro il Duemila lo scalo di Voltri smisterà 500 mila container l'anno





Il plastico del porto. Il nuovo complesso darà lavoro, con l'indotto, a duemila persone

A Voltri opera, appunto, la controllata VTE-Voltri Terminal Europa (il Consorzio del porto detiene solo il 5 per cento del capitale e tra non molto, altri importanti gruppi finanziari e industriali diventeranno azionisti). La VTE ha la concessione dello scalo fino all'anno 2020, una data prorogabile. È quindi l'unico interlocutore per l'autorità marittima e per il Consorzio. Nello stesso tempo coordina le aziende operanti nel terminal.

Prosegue Orlandi: «La gestione avrà come parametro le leggi del mercato, con vantaggi per tutti. L'ente pubblico riscuoterà i canoni della concessione e non avrà l'onere dell'attività quotidiana. Genova potrà uscire dall'isolamento in cui si trova dal dopoguerra per diventare un importante tassello del si-

stema produttivo. Il maggior utilizzo di container contribuirà a qualificare il sistema dei trasporti italiani, che acquisterà credibilità internazionale. Infine si creeranno, con l'indotto, oltre duemila posti di lavoro».

Un'occhiata al progetto spiega come sarà possibile. La VTE investirà 180 miliardi di lire nei prossimi cinque anni per completare il porto, già in avanzata costruzione. La banchina lunga 1400 metri e con un pescaggio di 15 metri, permette l'attracco di tre grandi navi portacontainer. È previsto, inoltre, un terminal per cargo utilizzati in servizi di cabotaggio.

Lo scalo, collegato con l'autostrada e con la ferrovia, è uno dei maggiori d'Europa: una piattaforma, di un milione e duecentomila metri quadrati di superficie.

Nel porto di Voltri transiteranno centomila container già nel '93, primo anno di esercizio, con l'obiettivo di 250 mila nel '95 e di 500 mila nel Duemila. A movimentarli ci penseranno sei gru "portainer" e quindici "transtainer" su rotaia. E poi, uffici per le agenzie di trasporto e per le banche, magazzini e celle frigorifere, parcheggi per autocarri.

Conclude Orlandi: «Lo scalo sarà la "porta Sud" dell'Europa, l'anello mancante sulle rotte per l'Estremo Oriente. Voltri farà risparmiare dieci giorni di navigazione alle navi dirette nel Nord Europa». ■

Glossario portuale

SI DICE "TEU" SI LEGGE "PIEDI"

Nei trasporti marittimi, come in altre attività, si usa un linguaggio da "addetti ai lavori". Vi proponiamo i termini meno noti.

Concessione: affitto di un bene demaniale per un periodo determinato (in genere, alcuni anni) in cambio del pagamento di un canone. Per il porto di Voltri la VTE-Voltri Terminal Europa sarà concessionaria fino al 2020.

Container: grandi cassoni metallici per trasporto merci. La forma a parallelepipedo agevola il carico e lo scarico da un mezzo all'altro (autocarro, treno, nave e aereo). Resistono agli spostamenti e si possono accatastare sui piazzali e nella stiva delle navi. Hanno misure standard (vedi Teu). A Voltri ne transiteranno a regime 500 mila.

Navi portacontainer: destinate al trasporto dei cassoni, riducono i tempi di movimentazione e quindi, gli alti costi della sosta nei porti.

Portainer: gru per sbarco-imbarco di container dalla nave alla banchina del porto. Sono alte anche 50 metri.

Terminal operator: società che gestisce l'intero ciclo di uno scalo specializzato. Una è la VTE.

Teu: unità di misura per container. Dall'inglese *Twenty equivalent unit*, cioè container con lunghezza di 20 piedi, poco più di sei metri (un piede è pari a metri 0,3048). Ci sono container anche di due teu (40 piedi, 12,192 metri).

Transtainer: grandi gru per la movimentazione dei container sui piazzali. A Voltri ne sono previste quindici.

UNA PICCOLA E REDDITIZIA ATTIVITÀ NELLA PROPRIA ZONA DI RESIDENZA

La nostra proposta è di eccezionale interesse per chi aspira a una prima o seconda attività, autonoma, oltremodo gratificante, seria e di BUON REDDITO, ANCHE SE SVOLTA PART-TIME.

La nostra Società da anni Leader nel settore, a disponenti piccolo capitale per investimenti di Lire 13 milioni, fornisce gli strumenti necessari alla formazione e all'avvio dell'attività stessa, nonché le successive assistenze gestionali.

ALTI REDDITI

Si possono ottenere con una corretta gestione di quanto da noi proposto

Concedici la tua fiducia e realizzeremo in tempi brevi e per te, la migliore delle opportunità.

ESCLUSA OGNI FORMA DI VENDITA O CONSEGNA PRODOTTI.

GARANZIE ASSICURATIVE CONTRATTUALI DI OGNI RISCHIO.

Per una saggia decisione, chiedi informazioni, compilando e spedito al più presto il tagliando sotto riportato.

Da ritagliare e spedire a:

VENETA SYSTEM S.r.l. 
Rif. IV/15
Cas. Post. Succursale 6 - Poste Mercato
36100 VICENZA

Nome: _____

Cognome: _____

Indirizzo: _____

Città: _____

Telefono: _____

GENITORI E FIGLI

UNA MAMMA PER COLLEGA

Teresa Gullino e Barbara Boggio lavorano alla Sorin di Saluggia (Vercelli). Sempre insieme come due amiche.

La ragazza: «Lei mi ha aiutato ad inserirmi in azienda»

PAOLA SALVIATI

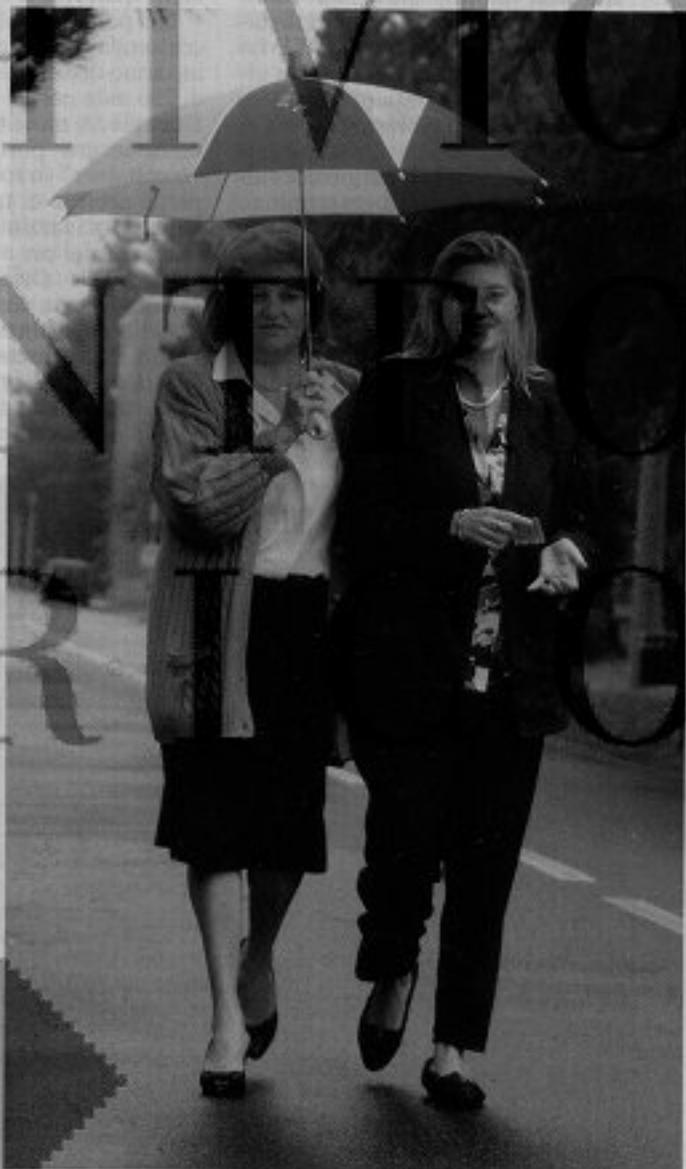
La Y 10 grigia imbocca il viale sotto la pioggia d'autunno. Dall'auto scendono due donne. Un saluto veloce, un appuntamento alla mensa per il turno delle 12.30 e ognuna si avvia al proprio reparto. Inizia così una nuova giornata per Teresa Gullino e Barbara Boggio, madre e figlia, colleghe da quattordici mesi alla Sorin di Saluggia (Vercelli). Anche il padre lavora alla Sorin, e tra poco andrà in pensione. Lui preferisce arrivare in bicicletta. «Per tenermi in forma», dice.

Giovanni Boggio, 50 anni, è stato il primo ad entrare in azienda 24 anni fa, al reparto radiofarmaci. Poi, nel '77, è stata assunta la moglie. «Ci siamo trasferiti a Saluggia nel '67, appena sposati - racconta Teresa Gullino, 47 anni, originaria di Cavallerleone, nel Cuneese -. Io avevo lasciato il lavoro a Torino: ero addetta alle spedizioni in un magazzino di pezzi di ricambio. In paese non conoscevo nessuno, ma non ho avuto il tempo di annoiarmi: dopo un anno è nata Barbara. Ho continuato a fare qualche lavoretto a casa: cucivo e confezionavo pantofole per un laboratorio di Saluggia che poi ha chiuso. Allora ho pensato di fare domanda alla Sorin come operaia. Era un'azienda prestigiosa, non lontana da casa».

È il 1977. Teresa Gullino viene assunta al reparto valvole cardiache, dove lavora ancora oggi. «All'inizio mi occupavo della lucidatu-

ra dei dischi delle valvole, poi ho imparato ad assemblarli alla "gabbietta", il loro contenitore. Ricordo l'emozione dei primi giorni: mi tremavano quasi le mani quando maneggiavo questi oggetti che possono salvare una vita. Con il passare del tempo ho acquisito sicurezza, ma quando Barbara è entrata alla Sorin ho rivissuto le stesse emozioni di allora».

I lunghi capelli biondi e gli occhi verdi come la madre, Barbara lavora al reparto ossigenatori dal settembre dello scorso anno. Prima ci sono state altre esperienze professionali, molto simili a quelle di sua madre. «Due vite parallele», scherza. E racconta del dopo diploma, del difficile passaggio dalla scuola al mondo del lavoro e dei tre anni come baby-sitter a Saluggia. «Ho



Ogni giorno, da quattordici mesi, Teresa Gullino e la figlia Barbara si recano al lavoro insieme

aiutato a crescere due gemelli dall'età di sei mesi... dice -. Un lavoro di responsabilità che mi è stato utile. Quando avrò dei figli, spero più di uno perché essere figlio unico non è bello, saprò cavarmela».

Barbara non si è arresa. E nell'aprile dell'89 viene assunta all'Iveco, nel reparto dove si confezionano i pezzi di ricambio. L'impatto con la vita di fabbrica non è facile, ma il suo carattere aperto e il sostegno dei genitori sono stati di grande aiuto. Spiega Teresa Gullino: «La vita del pendolare è pesante, soprattutto quando si fanno i turni. Ma per noi l'importante era trovare a nostra figlia un lavoro sicuro. Certo, il nostro sogno era la Sorin, però in quel momento le assunzioni erano bloccate. È stato un anno duro non solo per mia figlia. Ricordo i momenti di apprensione quando d'inverno il treno ritardava per la nebbia e arrivava all'una di notte. Mio marito andava a prendere Barbara alla stazione e io stavo incollata alla finestra, finché non vedevo l'auto svoltare l'angolo».

«Mia madre si è sempre preoccupata troppo - dice Barbara -. In realtà la vita di fabbrica a me piaceva, anche se i turni avevano cambiato la mia vita. Quando i miei amici uscivano io dormivo, oppure lavoravo. Vedevo di rado il mio fidanzato, ho dovuto persino smettere di allenarmi e di gareggiare».

La ragazza faceva parte della squadra di *twirling* di Saluggia, "Le figlie delle stelle". Era una delle venti majorette che sfilano davanti alla banda nelle sagre e nelle feste di carnevale. Appese alle pareti della sua camera, le foto scattate dal papà la ritraggono durante le parate. «Abbiamo sempre seguito le "trasferte" della squadra, di cui ero anche la responsabile amministrativa - racconta la madre -. Quasi ogni domenica si partiva con la macchina piena di ragazzine. Andavamo a Ivrea, a Casale Monferato o a Chivasso. Era un divertimento anche per noi».

Dopo un anno e mezzo all'Iveco di Torino, Barbara ottiene il trasferimento alla Sorin, come addetta al montaggio degli ossigenatori. È una svolta professionale, con la madre per collega. «Ogni tanto qualcuno mi domanda se non ci annoiamo a stare sempre insieme, a casa e sul lavoro. Rispondo che mi

ritengo una privilegiata - dice Barbara -. Quando ero addetta alla preparazione degli spurghi per gli ossigenatori, avevo paura di sbagliare: maneggiamo oggetti molto delicati e la precisione è essenziale. Mia madre mi ha aiutata molto perché conosceva bene quel lavoro. Mi ha dato sicurezza. Quando non sapevo destreggiarmi con i fogli da compilare, le bollature elettroniche e i permessi, le telefonavo: non sono mai stata sola».

Qualche volta Barbara e Teresa si incontrano alla mensa: scelgono un angolo un po' appartato e si scambiano le confidenze come due colleghe amiche, «anche se - ammette Barbara - lei non rinuncia mai al suo ruolo di madre. Nemmeno a tavola: di solito non è d'accordo con i piatti che scelgo». «Certo,

Barbara al tavolo di lavoro nel reparto ossigenatori e (sotto) con la famiglia. In basso: la madre Teresa Gullino mentre controlla una valvola cardiaca



A casa devo sempre cucinare poco, senza grassi, perché Barbara ci tiene alla linea - spiega Teresa -. Qui invece vuole sempre la pasta e i dolci. Poi si lamenta se le gonne le vanno un po' strette». «Non so resistere ai peccati di gola - ammette Barbara - e ovviamente mi arrabbio se la bilancia segna qualche chilo in più. Anche perché ai vestiti ci tengo molto: mi piacciono quelli firmati. Detesto rinchiudermi in quelle tute da astronauta che ci rendono tutte uguali, anonime. Il primo giorno in fabbrica, quando mi sono guardata allo specchio, mi sono trovata orribile, con quegli scarponi alti e la cuffia. Poi ci ho fatto l'abitudine». Anche in questo caso i consigli della mamma sono stati preziosi. Spiega Teresa: «Le ho insegnato piccoli trucchi per rendere l'aspetto più piacevole. Per esempio, come indossare la cuffia o mettere in risalto gli occhi. Piccoli dettagli che però per una donna sono importanti».

Alle 18, terminata la giornata, l'appuntamento è al parcheggio.



Barbara è già al volante della Y 10 della quale va molto orgogliosa: «L'ho comprata con i miei soldi: la mamma mi ha insegnato a risparmiare. Ha sempre insistito sull'importanza di rendersi economicamente indipendente e quando sono arrivata a Saluggia con l'auto nuova era più emozionata di me. All'inizio mi ossessionava con le raccomandazioni. Adesso si fida e guido più rilassata. Già, collega ma sempre mamma».

SEIMILA SUGGERIMENTI DI OPERAI E INTERMEDI

PROPOSTE DI QUALITÀ

Conclusa con successo in Fiat Auto (Cassino, Termoli e Rivalta Carrozzeria) la fase sperimentale dell'iniziativa "idee pagate". Paolo Laurenza campione dei proponenti

MASSIMO COCCOLO

Paolo Laurenza ha 40 anni (21 dei quali trascorsi in Azienda), è originario di Caianello, in provincia di Caserta, e lavora a Cassino come assistente intermedio di squadra in Manutenzione Unità Lastratura. È un accanito lettore di libri e riviste, ama il cinema e le passeggiate nei boschi. Ma la sua vera, grande passione – stando ai risultati ottenuti – è senza dubbio il suo lavoro e la costante ricerca di tutto quanto può contribuire al miglioramento continuo della qualità dei prodotti e dei processi.

È lui, infatti, con ben diciannove suggerimenti approvati, il detentore dell'ideale scettro di "capoclassifica" fra i 2567 dipendenti che hanno aderito a "Proposte Miglioramento Qualità", l'iniziativa, avviata il 1° febbraio a Cassino e Termoli e il 1° marzo a Rivalta Carrozzeria. La fase sperimentale si è conclusa il 30 settembre. Si stanno adesso valutando i risultati, che appaiono fin d'ora, ampiamente positivi.

Ricordiamo i contenuti dell'iniziativa. Ad operai ed intermedi è stata offerta la possibilità di presentare proposte finalizzate al raggiungimento di quattro specifici obiettivi: migliorare la qualità del prodotto e l'efficienza degli impianti, rendere più agevole l'attività lavorativa, ridurre i costi relativi a materiali ed energia. Per ogni idea ritenuta valida ed applicata era previsto un premio di 50 mila li-

re, con bonus che scattavano al raggiungimento dei successivi traguardi costituiti dalla quarta (+ 50 mila), dall'ottava (+ 100 mila) e dalla dodicesima proposta (+ 250 mila).

«Un'iniziativa davvero interessante – è l'opinione di Laurenza – perché ci ha permesso di dare un contributo concreto al superamento dei problemi che incontriamo tutti i giorni in officina». E aggiunge: «Le mie mansioni in Manutenzione mi hanno facilitato nel trovare le soluzioni ma ho dovuto ricorrere anche alla fantasia e all'intuito».

Sorride quando gli domandiamo quale sensazione prova nel sapere di essere il proponente che in assoluto si è visto realizzare il maggior numero di idee.

«Devo riconoscere che negli ultimi tempi la mia popolarità è cresciuta! Scherzi a parte, mi è capitato spesso di essere consultato dai colleghi per un giudizio o un consiglio sulla validità dei loro suggerimenti».

Per Laurenza le proposte sono un po' come i figli (a proposito, è sposato ed è tre volte padre) per i quali, si sa, non si fanno preferenze: «È vero, non ce n'è una che emerga rispetto alle altre. Tutte si sono rivelate utili e questo mi basta. Particolare soddisfazione me l'ha data però quella per migliorare il controllo relativo alla mancanza dei dadi. L'operazione, che





Fiorelli e Santino Nattacchione (tutti a quota 15).

Spostiamoci ora a Termoli dove, con 13 proposte approvate, incontriamo Antonino Mattiaccio, manutentore nell'officina Cambi. «Il riconoscimento economico è un buon incentivo - ci dice - ma non è stato certo il fattore determinante che mi ha spinto a fare le proposte. Penso che quando si vuole fare un buon lavoro, non basta far funzionare le mani. È necessario usare anche il cervello».

Con i colleghi si è scatenata una sorta di simpatica competizione: «Nessuna invidia nei miei confronti, piuttosto un forte impegno da parte di molti per cercare di superarmi». Pasquale Murazzo con dodici proposte e Giovanni Panzera con dieci sono stati i suoi maggiori "contendenti".

E concludiamo con Rivalta Carrozzeria, dove in testa alla ideale classifica dei proponenti troviamo, a quota sette proposte, una coppia *ex-aequo* composta da Giulio Rosa Marin e da Enrico Gattone. Due generazioni a confronto - più di trent'anni di anzianità aziendale il primo, un giovane perito elettronico il secondo - a testimonianza dell'esteso coinvolgimento che l'iniziativa ha saputo creare.

Rosa Marin, grazie alla sua esperienza, ha tanti consigli da dare ai giovani: «Cerco semplicemente di trasmettere un po' della mia passione. Il lavoro mi ha dato tante soddisfazioni, soprattutto quando, come in queste occasioni, ho potuto veder realizzate concretamente le mie idee. Ho fatto anche parte, per molto tempo, del Circolo della qualità "Star Presse"».

Per Enrico Gattone, manutentore elettronico nell'officina di Verniciatura dei paraurti, i computer non hanno segreti. «I corsi di formazione che ho seguito all'Isvor sono stati utilissimi: non solo mi hanno permesso di ideare le soluzioni utili, ma anche di provvedere in prima persona a realizzarle. Tutte le mie proposte infatti si riferiscono ai programmi per PLC, che hanno consentito di superare anomalie di funzionamento di robot e automatismi. Ecco quale significato hanno per me queste iniziative: rappresentano soprattutto un'occasione per aumentare la nostra professionalità».



Alcuni protagonisti del miglioramento.
Qui sopra: Giulio Rosa Marin.
In alto: Paolo Laurenza.
Nell'altra pagina:
Enrico Gattone (sopra)
e Antonino Mattiaccio

si effettua in Lastratura, creava talvolta inconvenienti al Montaggio dove i particolari, in caso di assenza del dado, dovevano essere separati per consentirne il reinserimento. Ho risolto il problema installando dei sensori elettrici che segnalano l'eventuale mancanza del pezzo».

A Cassino, oltre al record di Laurenza, spiccano anche le performance ottenute da Luigi Giovannone (16 proposte realizzate), Leandro Fierimonte, Domenico

Avete provato invano tante creme senza ottenere il risultato desiderato?

Allora non resta altra soluzione che

<GL 1>

COSMETIC - SALBE

**LA CREMA
PER MANI E CORPO
VERAMENTE EFFICACE**

che non contiene additivi, conservanti o coloranti ma è affine alla pelle e che Vi dà
**tutta la sicurezza per
serietà e qualità
costante e superiore**

<GL 1>

COSMETIC - SALBE

**È LA CREMA PER LA PELLE
DI CHI LAVORA**

e usa detersivi, solventi, abrasivi, ecc.: per una perfetta igiene (anche nei casi finora ritenuti impossibili da risolversi) e per evitare mani sciupe, allergie, malattie da contatto perché protegge da danni prodotti da fattori ambientali, idrata e tonifica.

È il meglio che avete diritto di pretendere e con un
**PREZZO ONESTO
E RAGIONEVOLE
ALLA PORTATA DI TUTTI**

tubetto L. 3.200 (50 gr.)

L. 5.800 (100 gr.)

nelle **FARMACIE e SANITARIE**

<GL 1>

COSMETIC - SALBE

marchio registrato dalla
A B C - 39100 BOLZANO - C. P. 120

**RIPARA AUTO BOLLATE
DA GRANDINE
E BOLLI IN GENERE
CON IL NUOVO SISTEMA**

EUJ-MAN

**SENZA SCHEGGIARE
E ROVINARE LA
VERNICE ORIGINALE**



DIMOSTRAZIONE GRATUITA

Il sistema EUJ-MAN studiato e posto in opera quotidianamente nel suo laboratorio da Carlo VIGNOLO consente di eliminare tutte le ammaccature, le ondulazioni, le imperfezioni, ed i bolli sul lamierato delle vetture, o che abbiano subito ammaccature da grandine: tutto questo senza dover rivenire la vettura.

Semplicemente, con attrezzi speciali costruiti da Carlo VIGNOLO, si riporta il tutto allo stato primitivo senza scheggiare, rovinare o graffiare la vernice originale.

Garanzia di tre anni sulla verniciatura.

- Lavoro in giornata con prenotazione.
- La vernice della vettura rimane originale.
- Risparmio del 50% dai prezzi tradizionali.

SCONTO DIPENDENTI FIAT

Officina: C.so Regina Margherita, 218
011/48.77.31

Abitazione: 011/27.07.25

BILANCIO DELLA SPERIMENTAZIONE

RISULTATI POSITIVI

Maurizio Magnabosco:
*«Una importante leva
di coinvolgimento».*

*Alberto Pianta: «Cambia
il modo di pensare»*

Tre sono stati gli stabilimenti di Fiat Auto che hanno fatto da "cantiere" per l'iniziativa.

A Maurizio Magnabosco ed Alberto Pianta, responsabili rispettivamente della Direzione Personale e Organizzazione e della Direzione Produzione, chiediamo di tracciare un bilancio relativo ai sette mesi di attività.

«L'iniziativa è stata accolta in modo molto positivo - ci spiega Magnabosco - e si è rivelata una importante leva di coinvolgimento diretto dei dipendenti nella gestione delle attività di miglioramento. Sin dall'inizio abbiamo avuto un flusso costante di suggerimenti, sempre attestato su livelli elevati. I dati lo dimostrano. Complessivamente sono state presentate 6345 proposte; nei dettagli, la situazione, "fotografata" al 30 settembre, era questa: 2727 proposte accolte (di cui oltre l'ottanta per cento già realizzate), 1965 scartate, mentre le restanti 1553 erano ancora - a causa della loro particolare complessità o perché presentate negli ultimi giorni a disposizione - all'esame delle commissioni d'officina. Si tratta di risultati significativi, che ci hanno confermato la validità del progetto. Stiamo quindi valutando modalità e contenuti di una eventuale evoluzione».

- Quale dei quattro argomenti che possono essere oggetto dei suggerimenti ha raccolto, nella sperimentazione, il maggior numero di idee?

«Occorre fare una distinzione fra i vari stabilimenti. A Termoli e Cassino il tema più ricorrente è stato il miglioramento dell'efficienza degli impianti; a Rivalta invece, è prevalso il miglioramento della qualità del prodotto.



Una proposta di miglioramento realizzata a Rivalta nel reparto di verniciatura

Anche per Alberto Pianta si può parlare di risultati ampiamente positivi: «La sensibilizzazione raggiunta a tutti i livelli costituisce una buona base per un ulteriore sviluppo. L'obiettivo è di conseguire e mantenere i nostri punti di forza nei confronti della concorrenza, un vantaggio che oggi è nuovamente fornito dagli uomini della produzione. Per questo è indispensabile realizzare attività finalizzate al mantenimento e al miglioramento di tutti i processi produttivi che rappresentano un importante pre-requisito per garantire la qualità del prodotto».

«Risultati veramente significativi sono quindi realizzabili soltanto raccogliendo i suggerimenti che nascono dalle conoscenze e dall'esperienza dei nostri uomini. Tra l'altro è questo un modo per realizzare quella che potremmo definire la "fabbrica di vetro", cioè un ambiente di massima trasparenza dove le informazioni sono disponibili a tutti».

- Grazie a queste iniziative, cambia soprattutto il modo di pensare?

«Certo. Sono atteggiamenti che portano a non considerare i problemi di produzione come fatti ineluttabili ed aiutano ad approfondire la ricerca fino a cause apparentemente ininfluenti. Spesso fattori normalmente trascurati possono rivelarsi fondamentali per il buon funzionamento di una realtà produttiva. Si comprende, così, come i suggerimenti forniti dagli operai diventino necessari. In conclusione penso che l'estensione dell'iniziativa di coinvolgimento dei dipendenti attraverso le proposte di miglioramento possa rivestire un ruolo molto importante per il futuro dell'Azienda».

CONAD

La spesa fresca di giornata



**CENTINAIA
DI ARTICOLI
A PREZZI
SUPERCONVENIENTI**

**CARNE SCELTA piemontese -
PESCE e GASTRONOMIA ittica
FORMAGGI e SALUMI -
PANE e PASTA fresca -
FRUTTA E VERDURA**

**ORARIO DEI
SUPERMERCATI**

**8.30 - 12.30
15.30 - 19.30**

SUPERMERCATI CONAD

Via Luca della Robbia 37 B, Torino/Via Mercadante 3, Torino/Via Bellardi 126 D, Torino
Cen. Comm. S. Pancrazio - Pianezza/Cen. Comm. Contesa -
Caselette/Viale Partigiani 38, Vill. Fiorito - Collegno



IN ABRUZZO

LA SEVEL HA FATTO "12"

Alla Sevel di Val di Sangro (Chieti) i Circoli sono nati nel settembre del 1986 e da allora ne sono stati costituiti 22. Oggi sono in attività sei "team" (quattro sono stati sciolti con l'una tantum prevista dalle nuove regole), due gruppi appena creati stanno per essere presentati alla direzione e altri due sono in fase di formazione. Nello stabilimento abruzzese, insomma, oltre il dieci per cento della forza lavoro partecipa o ha partecipato al lavoro dei Circoli, la cui attività (presentazioni, partecipazione a convegni, visite ad altre Aziende) è seguita con attenzione dalla rivista aziendale "Sevel Notizie".

Nei primi nove mesi i gruppi del complesso sangrino hanno messo a fuoco e risolto 12 problemi. Vediamoli in breve: "L'idea" (Paone): mancato funzionamento della luce della targa. "L'ancora" (Vaccaro): costi eccessivi per la mascheratura del sottoscoeca. "Quality Street" (Santilli): 1) difficile predisposizione delle sospensioni sulla linea meccanizzata; 2) staffa di attacco della tubatura per l'impianto frenante deformata; 3) punti bruciati o inefficienti sul pavimento dell'autotelaio. "Tecnosevel" (Rulli): scarti dei pavimenti completi. "Europa '92" (Di Lallo): 1) scocche mal graffate; 2) carico errato del cruscotto sulla linea di ossatura; 3) punti di giunzione tra pavimento e ossatura inefficienti. "La Clessidra" (Sansini): sbarramento non previsto sull'allineamento delle flangiatrici. "Azzurra" (Franceschini): punti fuori sede sul rivestimento intermedio della fiancata. "La Piramide" (Falorio): fumi di vernice sulla linea di revisione finale.

A SULMONA

E' ARRIVATO L' "ORSO MARSICANO"

I Circoli della Fiat Auto sono nati a Sulmona. Il primo gruppo formato nel 1982, si chiamava "Dea". Ora, secondo le nuove regole "Dea" è stato sciolto, insieme con altri due "team", per consentire ad altri lavoratori di vivere l'esperienza del Circolo. Lo hanno rimpiazzato "Orso Marsicano", animato da Domenico Di Giulio, e altri due gruppi in formazione, uno dei quali composto da impiegati.

Nello stabilimento hanno lavorato finora 11 "team", che hanno coinvolto quasi il 15 per cento della forza lavoro di Sulmona.

Cinque i problemi affrontati nel 1991: "Dea" (Carlone): scarto dei bracci oscillanti anteriori. "Leonardo da Vinci" (De Matteis): scarto alberi inferiori per interasse non a disegno. "Ovidio" (Ricci): mancanza del cuscinetto sul pignone delle guide. "Euro 90" (Ventresca): accumulo eccessivo di trucioli sui trasportatori delle sospensioni. "Logos" (Giangiordano): difficile cambio di forcella sul complesso Riello.

Altre cinque soluzioni saranno presentate entro la fine dell'anno.





ALLA BERTO-LAMET

TRE AI BLOCCHI DI PARTENZA

L'arrivo dei Circoli alla Bertolammet, società del Settore Mezzi e Sistemi di Produzione lead-

er europea nel campo degli stampi per auto è stato preceduto da un lavoro di sensibilizzazione e di formazione che ha interessato 220 tra dirigenti, capi, quadri, impiegati ed operai. Il 10 settembre scorso, ha iniziato l'attività il primo gruppo che sarà ospitato, come tutti quelli che verranno, in una nuova saletta degli uffici di Produzione attrezzata proprio per questa attività. Si chiama "Tecno-Fenice", è animato da Francesco Piovano e ne fanno

Il gruppo «Tecnofenice».
Nell'altra pagina: in alto
I componenti di «Orso marsicano»;
sotto quelli di «Europa '92»

parte: Nunzio Arsale, Antonino Bozzi, Tomaso Cavallari, Roberto Conversano, Claudio Natali, Francesco Pellerano e Marco Piovano. "Tecno Fenice" opera nell'area della costruzione e aggiustaggio degli stampi.

Il 17 ottobre è stata la volta di «Ulisse '91», animato da Luigi Di Benedetto. Opera nell'area delle grandi macchine ed è formato da: Giovanni Balmento, Paolo Crisci, Marcello Giunta, Alfonso Gubbiotti, Donato Pirro, Oscar Schiavon e Luciano Berni. Entro la fine dell'anno nascerà un terzo "team" alla prova stampi.

«I primi tre Circoli - dice Gianfranco Sardo, responsabile del Personale - opereranno in quelle zone dello stabilimento in cui l'impegno degli operai potrà darci concreti suggerimenti per migliorare il processo di lavorazione e la qualità del prodotto».

Pagine a cura di Claudio Maccari

COMPRA SICURO

NON RIMANDARE ANCORA

QUALITA' TOTALE

La Ditta **GARINO** offre la possibilità ai suoi clienti di comprare capi in pelliccia pagandoli dilazionalmente sino a 5 milioni per un anno senza interessi.



Alcuni esempi:

Mantello visone	3.500.000
Giacca visone	2.800.000
Mantello visone femmina	4.900.000
Giacca volpe groenlandia	1.400.000
Giacca marmotta	2.500.000
Giacca volpe argentata	3.200.000
Giacca castorino spitz	680.000

I MODELLI SONO
DEL 1991-'92
CORREDATI DEL
CERTIFICATO
D'ORIGINE DELLE
PELLI CON GARANZIA
DI LUNGA DURATA

NB.: I PREZZI INDICATI SONO I PIÙ BASSI MAI PRATICATI NEGLI ULTIMI 10 ANNI

Garino

NON MANCATE A QUESTO APPUNTAMENTO CON LA

PELLICCERIA GARINO

VIA GARIBALDI, 28 (ang. V. Consolata) - TORINO

PREZZI PARTICOLARI A TUTTI I DIPENDENTI FIAT

OSSOLA

ELETTRODOMESTICI - TV - VIDEO - HI-FI



GARANZIA
ESPERIENZA
TECNOLOGIA

TORINO

Corso Vercelli, 92 - Tel. (011) 287021
Corso Vercelli, 94 - Tel. (011) 287021

CIRIÈ

P.zza S. Giovanni, 1 - Tel. (011) 9210243
Via Roma, 60/62 - Tel. (011) 9211460

PAGAMENTI RATEALI SENZA INTERESSI

LAVATRICI DA L. 54.000 AL MESE

IBERNA - kg. 5 - 15 progr. filtro autopulente - antipiogo	L. 340.000
INDESIT - kg. 5 - 15 progr. - nuovissimo	L. 365.000
OCEAN - 18 progr. 1/2 carico - vasca inox - termost.	L. 490.000
CANDY - cestino e vasca inox 1/2 carico - timer - termostato	L. 520.000
REX - cestino e vasca inox - 12 progr. - profonda 42 cm.	L. 540.000
ARISTON - cestino e vasca inox - 18 progr. - carico variabile	L. 560.000
ZEROWATT - cestino e vasca inox - 18 progr. - profonda 42 cm.	L. 590.000
CANDY - lavasciuga AUSE - nuova gamma	L. 730.000
IGNIS - carica alto - termostato separato - ruote	L. 668.000
ZEROWATT - 33 cm. 1/2 carico - programmoz. 12 ore - tutta inox	L. 730.000
SAN GIORGIO - completissima - 800 giri minuto - ammortizz.	L. 720.000
AEG - lavaggio pioggia - OKO - originale tedesca	L. 760.000
ATLANTIC - 15 progr. - termost. - 1/2 carico	L. 450.000

LAVASTOVIGLIE VASTA GAMMA IN ESPOSIZIONE DA LIRE 585.000

FRIGORIFERI DA L. 42.000 AL MESE

ATLANTIC - 140 litri - 2 stelle	L. 230.000
IBERNA - 220 litri - bianco - larghezza 50 cm.	L. 330.000
INDESIT - 230 litri - doppia porta	L. 398.000
IGNIS - 250 litri - doppia porta - tropicalizzato	L. 420.000
REX - 170 litri - monoporta - bianco	L. 480.000
REX - 260 litri - 2 temperature - 2 porte	L. 538.000
OCEAN - combinato - 310 litri - frigo + congelatore	L. 528.000
ARISTON - 285 litri - esclusivo - tutto bianco - 2 porte	L. 520.000
CASTOR - combinato - no frost - novità	L. 650.000
PHILCO - combinato - 2 motori - altezza 187 cm.	L. 775.000
IGNIS - combinato - 360 litri - 2 motori - bianco	L. 830.000
ATLANTIC - 3 porte - 3 temperature - sbrin. autom.	L. 740.000

STEREO HI-FI PIONEER - SONY - PHILIPS KENWOOD - AIWA - A PARTIRE DA L. 240.000

VIDEOREGISTRATORI DA L. 38.000 AL MESE

ROADSTAR - videolettore - telec.	L. 359.000
ROADSTAR - VHS - 2 test. - telec.	L. 465.000
PHILIPS - VHS - 2 test. telec.	L. 550.000
PHILIPS - VHS - 3 test. - fermo immag. - moviola - telec.	L. 650.000
GRUNDIG - VHS - 3 test. - televideo - supermov. - fermo immag.	L. 740.000
MITSUBISHI - VHS - 4 tes. - fer. imm. - telec.	L. 910.000
SANYO - VHS - 3 test. telec. - mem. - sup. mov. - t. imm.	L. 796.000
SABA - VHS - 3 test. - telec. - OFFERTA	L. 690.000
TELEFUNKEN - VHS - 3 test. - telec.	L. 750.000
SONY - 2 test. - telec. - nuova	L. 660.000
PANASONIC - 3 test. - telec. - supermoviola	L. 790.000

TV COLOR DA L. 37.000 AL MESE

14" IRRADIO - telec. 99 can. - 30 memorie	L. 350.000
14" PHILIPS - telec. - 99 can. - 30 memorie	L. 390.000
15" MIVAR - schermo piatto - telec. - scart	L. 488.000
15" GRUNDIG - televideo - schermo piatto - telec. - scart	L. 578.000
17" PHILIPS - telec. - scart - 99 can.	L. 610.000
17" SANYO - televideo - telec. - scart - sleep timer	L. 740.000
20" SAMSUNG - telec. - scart - 40 memorie	L. 588.000
20" MIVAR - telec. - scart - 40 memorie	L. 566.000
17" SELECO - sch. piatto - 100 can. - p. scart.	L. 680.000
21" SELECO - telec. - scart. - 40 memorie	L. 720.000
25" SELECO - telec. scart. - 40 mem. - sch. piatto	L. 870.000
25" PANASONIC - stereo - t. video - telec.	L. 1.380.000
25" GRUNDIG - telec. - schermo piatto - 40 memorie	L. 990.000
25" I.T.T. - stereo - t. video - sch. piatto - telec. - digivision	L. 1.470.000
28" MIVAR - bifonico - t. video - 100 can. pr. scart.	L. 920.000
16" SABA - sch. piatto - 100 canali - p. scart.	L. 630.000
21" TELEFUNKEN - sch. piatto - vertic. - pr. scart. - 100 canali	L. 765.000
25" TELEFUNKEN - sch. piatto - predisposto telex - 100 canali	L. 900.000
29" TELEFUNKEN - sch. piatto - stereo - telex - 100 can. - pr. scart.	L. 1.390.000
29" SONY - stereo - telex - megabass - telec.	L. 2.100.000
25" SONY - stereo - telex - megabass - telec.	L. 1.790.000
32" ATLANTIC - stereo - telex - telec. - 100 can. - con mobile	L. 2.470.000
32" MIVAR - stereo - telex - telec. - 100 can.	L. 1.980.000

ESCLUSIVO DIPENDENTI FIAT COMPRATE OGGI E PAGHERETE A MARZO 92

VALEVOLE FINO AL 30 NOVEMBRE 1991

OSSOLA

TORINO

CORSO VERCELLI 92 - TEL. (011) 28.70.21
CORSO VERCELLI 94 - TEL. (011) 28.70.21

CIRIÈ

P.ZZA S. GIOVANNI 1 - TEL. (011) 92.10.243
VIA ROMA 60/62 - TEL. (011) 92.11.460

OSSOLA

ELETTRODOMESTICI - TV - VIDEO - HI-FI



TORINO

Corso Vercelli, 92 - Tel. (011) 287021
Corso Vercelli, 94 - Tel. (011) 287021

CIRIÉ

P.zza S. Giovanni, 1 - Tel. (011) 9210243
Via Roma, 60/62 - Tel. (011) 9211460

GARANZIA
ESPERIENZA
TECNOLOGIA

OFFERTE SPECIALI

**E PAGAMENTI
COMODI**

SENZA INTERESSI...

**OPPURE
CON 1ª RATA
A MARZO
1992**

SONY

DIMENSION D205
•CD •Sintonizzatore
digitale •Registratore 4 piste
•Giradischi semiautomatico
•Telecomando
•Casse acustiche
a 3 vie

L. 630 000

SONY

**VIDEOREGISTRATORE
VHS SLV-310**
•3 testine •Fermo
immagine •Moviola
•Telecomando
digitale

L. 750 000

PIONEER

CD PD-5700
•Telecomando
•Convertitore D/A ad
1 bit •Editing automatico

L. 299 000

Technics

**SISTEMA
HI-FI X110**
•Telecomando
•Doppia piastra •Auto-reverse
con Dolby B •Casse
a 3 vie •CD

L. 1.180 000

NOVITA'

ESCLUSIVO DIPENDENTI FIAT

RACCONTI DI FABBRICA

QUANDO SOGNAVO I PATTINI A ROTELLE

Subito dopo la guerra, ci sono stati inverni freddissimi. Chi li ha vissuti non li ha dimenticati: il termometro inesorabilmente sottozero, l'aria gelida che "bruciava" naso e orecchie, le dita intirizzite, le case che non si riusciva a scaldare.

Giuliano Calimeri, oggi quarantatreenne, era bambino. Ricorda suo padre Raffaele che ammucciava la neve ai lati della strada la domenica mattina, e che andava al lavoro in bicicletta, il berretto di velluto calato sulle orecchie, una sciarpa annodata stretta sulla giacca.

Raffaele Calimeri era allora progettista alla Divisione Aviazione (oggi Fiat Avio). Prima della guerra era stato impiegato alla Materferro, a cento metri da casa, e i bombardamenti che avevano devastato la Spa si erano portati via i suoi sogni di gloria, con il progetto di un treno speciale molto innovativo, «per il re, o forse per Mussolini». Giuliano non ricorda bene, sospeso allora e mai ripreso.

Alla Materferro c'era negli stessi anni il suo futuro suocero: Giuseppe Terzi, caporeparto nel settore che costruiva le tappezzerie per i treni. Mercedes, figlia di Giuseppe e

*Giuliano Calimeri,
impiegato
alla Fiat Avio,
sfoglia l'album
dei ricordi
di tre generazioni*

MARIA PIA TORRETTA

poi moglie di Raffaele, era impiegata nell'archivio. «Ma c'è stata non più di un paio d'anni: la fabbrica non le piaceva - confida Jose, la nuora -. Dopo la guerra si è sposata ed è stata ben contenta di restare a casa».



La casa è la stessa dove abitano ora Giuliano e Jose con Marco, il figlio diciottenne, quinto anno di ragioneria. E se la Fiat è il centro "pubblico" di questa storia che si snoda per tre generazioni della famiglia Terzi-Calimeri, una delle tante famiglie Fiat di Torino (dimenticavamo zio Michele, autore di testi tecnici per l'Isvor), la casa ne è il centro privato. Amata e protetta durante la guerra, quando è rimasta miracolosamente in piedi mentre le altre intorno venivano polverizzate, protagonista di tanti sacrifici per dotarla dell'impianto di riscaldamento e per sopraelevarla, porto a cui Giuliano e Jose sono tornati dopo un breve "esilio" in un altro quartiere.

La casa ha un giardino selvaggio, angolo sorprendente di campagna in piena città, con la pergola di vite americana, l'albicocco deformato da una bomba nel '44, cespugli disordinati e l'erba alta, perché adesso nessuno ha tempo di stargli dietro. «Invece quando io ero piccolo quel pezzo di terra ci faceva comodo - racconta Giuliano -. Erano tempi duri, e l'orto una gran risorsa per la nostra tavola».

Certo, Raffaele Calimeri non era di quelli che parlano con nostalgia dei «loro tempi». I «suoi» tempi sono stati faticosi, piccoli passi avanti e ogni traguardo sofferto. Il capotto doveva durare parecchie stagioni, le scarpe si portavano finché resistevano. Per gli spostamenti c'era la bicicletta, poi la moto, e solo nel '52, finalmente, la Topolino, «e allora la domenica andavamo a Piscina, dai nonni Calimeri - racconta il figlio -. Trenta chilometri, un'avventura».

Giuliano ricorda il gran desiderio di una bicicletta più grande o dei pattini a rotelle, «ma costavano troppo: settemila lire nel '59. Me li sono comprati da adulto, per realizzare un piccolo sogno».

DAL CASSETTO DEI RICORDI

C'è nella vostra vita di fabbrica un episodio interessante: felice o triste, privato o collettivo, magari legato alla storia dell'azienda, che desiderate veder pubblicato? Scriveteci. Lo racconteremo insieme ai lettori di *Illustrato*. L'invito ad aprire il cassetto dei ricordi, non necessariamente "d'annata", per far rivivere un pezzetto del passato è rivolto a tutti i dipendenti e pensionati del Gruppo.



«E' meno male che i nonni Terzi ci aiutavano. La domenica ci invitavano a pranzo, e da loro si mangiava benissimo, il nonno era un gran cuoco. D'estate mi portavano una settimana al mare, ad Albenga o ad Alassio. Era una festa anche per loro che non erano mai andati in ferie, ai loro tempi le vacanze fuori città erano per pochi. Papà e mamma invece stavano a casa, perché non c'erano i soldi per la villeggiatura. Solo una volta, avrò avuto già dodici o tredici anni, abbiamo passato insieme il mese di agosto a Fenestrelle, in Val Chisone. È stato bellissimo».

Nonno Terzi, del resto, aveva alle spalle la sua dose di privazioni: nato per sbaglio a Napoli nel 1883 da una famiglia bolognese, rimase solo quando il colera si è portato via i genitori, costretto ad arrangiarsi fin da piccolo. «Era un ottimo tappezziere - ricorda Giuliano - e prima di entrare alla Fiat aveva lavorato per signore e contesse. E ogni tanto raccontava, un po' fiero, un po' indignato, che in quelle case si doveva tenere la giacca e la cravatta anche in piena estate».

Un uomo dell'Ottocento, Terzi, severo e ligio. Di lavoro non parlava quasi mai, se non per ricordare che bisognava farlo con il massimo impegno. Tutto d'un pezzo, non accettava compromessi. Antifascista, alla domenica lavava il vestito alla figlia per impedirle di andare alle adunate. In officina pretendeva un ordine perfetto. La sera faceva il giro dei banchi e se trovava un pezzo fuori posto lo sequestrava.

E rimase, fra le memorie familiari del tempo di guerra, un episodio drammatico: «Soffriva di cuore. Un giorno non si è sentito bene in fabbrica. Nonna Maria, avvertita, è andata a prenderlo. E per strada, nel buio della sera, si sono imbattuti in un soldato tedesco. Ubriaco, con la pistola puntata. Per fortuna è finita senza conseguenze ma, come diceva il nonno



Giuliano Calimeri oggi, con la moglie Jose e il figlio Marco. In alto: nel 1953 con il padre Raffaele e il nonno Giuseppe Terzi che vediamo, nell'altra pagina, in un "ritratto fotografico" del 1908. Sullo sfondo un'officina della sezione Materiale Ferroviario nel 1933



con ironia, come "cura" per un cuore in disordine...».

Tutt'altro tipo il genero Raffaele, detto "Baffo": entusiasta e pieno di fantasia, nel tempo libero inventore di congegni ingegnosi. Benvoluto dai colleghi, all'Avio i "vecchi" lo ricordano ancora. È andato in pensione nel '73 e l'anno dopo è morto, improvvisamente. Dice Jose: «Avevamo appena comprato una casetta a Tiguliole d'Asti, mettendoci tutti insieme, con mio padre e mio fratello. Lui ci teneva tanto, ma non se l'è proprio goduta, poveruomo. E aveva solo 61 anni».

Giuliano: «Alla sera, a tavola, quando io ero bambino, raccontava i problemi risolti nel corso della giornata, gli aneddoti, gli scherzi. Il suo era ancora un lavoro artigianale, in un ambiente familiare. Nonostante gli orari pesanti e la generale severità, il clima era allegro, un po' goliardico. Anche perché la gente era più semplice. C'era spirito di corpo e un modo immediato e spontaneo di fare festa insieme, con pane e salame».

Ma anche Giuliano, come il padre, non loda il passato a tutti i co-

sti. Anzi, ci tiene a dire che nella sua "squadra", il gruppo 7 dell'Ufficio Acquisti della FiatAvio, c'è collaborazione e affiatamento e l'ambiente è ottimo, e conclude: «Buono o cattivo, l'ambiente lo facciamo noi, e tutti ne siamo responsabili».

È entrato all'UTS nel 1971, l'anno in cui si è sposato con Jose, che era stata sua compagna di scuola alle medie ed è impiegata in un'impresa immobiliare. «Il primo stipendio: centomila lire, la prima macchina una Cinquecento che ne costava 480 mila. Con quella siamo andati in viaggio di nozze: pochi giorni sulla Costa Azzurra».

Nel '73 Giuliano è passato alla Fiat Aviazione, ufficio impianti. «Avevo scelto la stessa strada di mio padre, ma il disegno tecnico non faceva per me. Invece ho trovato la collocazione giusta agli Acquisti, dove sono entrato come sollecitatore e adesso sono acquistatore: è un lavoro dinamico e imprevedibile».

Ci sarà una quarta generazione in Fiat? È presto per dirlo; Marco, per ora studia. Poi si vedrà. ■

UNA STORIA DI SOLIDARIETÀ

VIVEVO SUI TRENI ORA HO UNA CASA

Giuseppe Viroglio, l'uomo che si rifugiava nei vagoni, è stato "adottato" da un dipendente Fiat. Giornate piene con la nuova famiglia tra i giochi dei bimbi e l'orto da coltivare

MARA VIVIANI



Un uomo non più giovane, senza lavoro e senza casa, decide di vivere sui treni. La storia finisce sui giornali. Di solito la gente s'indigna, si commuove e poi dimentica. Questa volta la vicenda è a lieto fine. I protagonisti sono Giuseppe Viroglio, 62 anni, disoccupato, diventato "barbone" per necessità, e Benedetto Mastroieni, 49 anni, del Marketing di Fiat Auto, che l'ha "adottato".

L'antefatto risale alla primavera scorsa. Tv e giornali raccontano l'insolita "scelta" di un ex falegname sfrattato, in attesa della pensione, che vive viaggiando in treno. Racconta Viroglio: «Tre anni fa la ditta dove lavoravo ha chiuso. Non potevo più pagare l'affitto e la pensione non arrivava. Mi sono ritrovato in strada».

Comincia una vita vagabonda. D'estate, in giro per i parchi pubblici di Torino a dormire sulle panchine. D'inverno, la casa diventa un vagone del treno della linea Torino-Savona. «Partivo alle tre di notte, arrivavo in Liguria al mattino, facevo un giro sul lungomare e tornavo indietro. Avevo paura che mi portassero via le scarpe, così mi chiudevo nello scompartimento con una catena».

Quando capita, Viroglio fa qualche lavoretto: per mangiare e per pagarsi l'abbonamento ferroviario. «Novantacinquemila lire al mese, meno di qualsiasi pigione» dice. Ed è questo che attira l'attenzione dei giornalisti: non è un abusivo, come i tanti che ogni notte popolano le stazioni e s'infilano negli scompartimenti della rimessa, ma un viaggiatore pagante. «Facevo anche 800 chilometri al giorno. Cambiavo spesso percorso: andavo al mare e anche in montagna, in Val d'Aosta. Parlavo con i viaggiatori e con i ferrovieri, così non mi sentivo solo». Va avanti così per tre anni: «Temevo di ammalarmi, ma senza i soldi della pensione non avevo alternative».

Giuseppe Viroglio parla al passato. Quella vita ormai è un ricordo. Oggi ha una stanza tutta sua, una nuova "famiglia" e molti impegni: far compagnia ai bambini, Mattia di 4 anni e Diego di 10; costruire i giocattoli per loro; curare l'orto; portare a spasso il cane; badare alla casa quando Benedetto Mastroieni non c'è. In questa villetta di None immersa nella campagna, a due passi da Torino, Viroglio ha passato l'estate e adesso si appresta a trascorrere l'inverno:

«Qui sto bene - dice - ho tutta la libertà alla quale ero abituato e le comodità che avevo dimenticato».

Mastroieni ricorda il loro incontro: «Ho letto la sua storia sui giornali. L'ho cercato per fargli una proposta: offrivo ospitalità in cambio di piccoli lavori di falegnameria per la casa. È arrivato con tutta la sua roba in uno zaino: "Mi fermo per pochi giorni - ha detto - e invece è rimasto". I bambini sono contenti di avere un "nonno" in più, che li fa giocare quando sono al lavoro. Di lui mi fido».

Nella zona tutti conoscono la storia di Viroglio. I vicini si sono abituati a vedere Giuseppe in sella al motorino che va a comprare in paese. I contadini l'hanno aiutato a coltivare il fazzoletto di terra dietro la casa. «Si è scoperto il "pollice verde" e adesso abbiamo sempre insalata e pomodori freschi a tavola» dice Mastroieni, che Viroglio chiama "signor Benny". «Si rende utile. È bravo a lavo-



Giuseppe Viroglio (a sinistra) e Benedetto Mastroieni con il piccolo Mattia. Nell'altra pagina: Mattia e Diego con il nuovo "nonno" nel giardino di casa

rare il legno e il ferro. È un uomo semplice, di poche parole». Fin troppo. Confida Mastroieni: «All'inizio, infatti, non è stato facile stabilire un dialogo. Sapevo poco della sua vita, solo quello che ho letto sui giornali. Adesso parla volentieri».

La sera si ritrovano tutti a tavola: due chiacchiere sulla giornata,

poi un po' di televisione. I bambini hanno mille richieste: «Giuseppe, domani mi aggiusti la bicicletta?»; «Giuseppe, quando ci costruisci un'altra casetta di legno?». E mostrano il garage, grande quanto la cuccia di Elke, il cane di casa, dove sono sistemate tutte le macchinine. Il primo "regalo" di Viroglio ai suoi piccoli amici.

E domani? «Per me può rimanere quanto vuole - dice Mastroieni - la convivenza funziona proprio perché è libero di organizzare il suo tempo. E da quando riceve la pensione è completamente autonomo. Solo una volta mi ha sorpreso: una notte di metà luglio Viroglio è sparito per ritornare il giorno dopo. Non gli ho chiesto nulla». "Nonno" Giuseppe lo guarda imbarazzato, poi confessa: «Ho preso il treno per Savona». Nostalgia per la vita vagabonda? «No, un gesto scaramantico. Salire su un treno adesso non ha più il sapore dell'avventura. Per fortuna». ■



TUTTO PER TUTTI

**SCONTO
PARTICOLARE
AI DIPENDENTI
FIAT-LANCIA**

**VIZIO
MOBILI**

s.n.c.

**VINOVO
(Ippodromo)
Via Sestriere, 63
(6 km da Torino)
Telef. (011) 96 51 130**

ARREDAMENTI F.lli PEROSINO

PROGETTAZIONE D' INTERNI

CENTRO CUCINE

MOBILI CLASSICI

MOBILI RUSTICI

CAMERETTE BIMBI

IL TUTTO SU 15.000 MQ DI ESPOSIZIONE

Sconti particolari ai dipendenti FIAT

FINANZIAMENTI PERSONALIZZATI
fino a 60 mesi senza cambiali



ISOLA d'ASTI

Aperto anche la domenica.

Tel. 0141 - 95 84 55 / 6

Su prenotazione appuntamenti anche serali



LA SUORA SPRINT

SE LA PROVVIDENZA HA QUATTRO RUOTE

La religiosa, 72 anni, ha vinto una Lancia Dedra in un concorso dell'Acì. Dice: «È un dono del Cielo»

FULVIA FONTANESI

Quando la Dedra spunta dall'ultima curva scoppia l'applauso delle suore. È giorno di festa per le trenta sorelle di Villa Maior, la casa di riposo del Cottolengo, immersa nel verde della collina torinese. Una di loro, suor Lidia, 72 anni, autista della Casa, ha vinto la vettura partecipando (con altri 55 mila concorrenti) ad un concorso-inchiesta organizzato dalla rivista "L'automobile" dell'Acì. Ha compilato da sola la scheda del sondaggio dimostrando una notevole competenza automobilistica. È socia dell'Automobil Club da diciotto anni, da quando cioè ha preso la patente. Da allora ha percorso 400 mila chilometri e non ha mai smesso di guidare.

«Deo gratias, questo è un dono

della Provvidenza. Avevamo proprio bisogno di un'automobile nuova» dice suor Lidia. Si siede al volante e ascolta attenta Nicola Molinari, responsabile della Direzione Area Lancia del Piemonte e della Liguria, che snocciola le caratteristiche della vettura: motore 1600 a iniezione elettronica, chiusura centralizzata di porte, bagagliaio e sportello del serbatoio per il carburante, alzacristalli elettrici, volante e cinture di sicurezza regolabili in altezza, servofreno.

Le altre sorelle intorno, a commentare la linea, il colore (blu mare metallizzato) gli interni in velluto. Il giudizio è unanime: «È proprio una bella macchina». Poi la suora infila con sicurezza il primo tornante suonando il clacson. «Lo fa sempre, quando parte e quando ar-

UNA BERLINA "EUROPEA"

Duecentomila vetture vendute, il 60 per cento sul mercato italiano, il 40 nei principali Paesi europei (17 mila solo in Germania). Sono i dati del successo della Lancia Dedra, la berlina a tre volumi di classe medio-superiore che ha debuttato due anni fa. Alle quattro motorizzazioni iniziali — tre a benzina, 1600, 1800, 2000, tutte ad iniezione elettronica, e una diesel 1930 turbo — si sono aggiunte l'"integrale", la "2000 turbo", le versioni catalizzate e quella a cambio automatico.

Elevati contenuti tecnologici, alte prestazioni e allestimenti di prestigio sono le caratteristiche che confermano la vocazione "europea" della Lancia Dedra.

riva — spiega la madre superiora, suor Benilde —. Così, ci mette allegria».

Riappare con un sorriso: «Comoda e silenziosa. Con quest'auto sarà un piacere viaggiare in autostrada». Ogni anno macina trentamila chilometri, in giro per l'Italia: accompagna le sorelle alle riunioni di preghiera, dal medico, a far la spesa. Oppure all'aeroporto di Roma, da dove partono per le missioni.

Confida: «Mi piace guidare. Ricordo la mia prima automobile: una A112 con la quale ho percorso 200 mila chilometri. Da due anni abbiamo la Uno, dono della Casa Madre. L'ho scelta io, leggendo le riviste specializzate. È ideale in città. Adesso dovrà lasciare il posto in garage alla Dedra, che useremo per i viaggi più lunghi».

Nata a La Spezia, suor Lidia (al secolo Egesippa Pace Marcacci) ha preso i voti a diciotto anni seguendo l'esempio delle cinque sorelle maggiori, tutte suore, e della zia materna, madre superiora. Ha insegnato nelle scuole elementari e materne in Toscana, poi a Ravenna, fino a 65 anni. Da tre è autista al "buon ritiro" che accoglie le suore anziane del Cottolengo. Un incarico che le piace: «Mi sento ancora in forze e cerco di rendermi utile». Interviene suor Benilde: «È davvero brava: guida con prudenza. Mai un incidente, mai una multa». Suor Lidia si scherzisce: «È perché la nostra auto gode della speciale protezione della Provvidenza».

Nicola Molinari, responsabile della Direzione Area Lancia del Piemonte e della Liguria, consegna le chiavi della Dedra a suor Lidia



I NOSTRI CAMPIONI DI IERI

IL MIO GOL PIU' BELLO

Il pallanuotista Mattia Aversa: «Credo d'aver contribuito a togliere qualche ragazzo dalla strada».

I successi in azzurro e con i colori Fiat

GIOVANNI CAPPONI



Proviamo per un anno», si disse Mattia Aversa quando il Centro Sportivo Fiat lo chiamò a far parte della squadra di pallanuoto. Era il 1963. «Sono passati quasi trent'anni e sono ancora qui». Nato a Napoli nel 1944, Aversa è diventato pallanuotista del Circolo Nautico Posillipo a 14 anni. A 19 si è trasferito a Torino. Fino ad allora fuori dalla piscina non aveva combinato molto. È lui stesso a dirlo: «Ero un ribelle, non andavo d'accordo con i professori. Così non completai neppure il corso di perito industriale».

La sua carriera sportiva ha coinciso con l'ascesa della squadra di pallanuoto Fiat. Inizio nel '64 in serie C (secondi alla fine della stagione). L'anno seguente, promozione in serie B dove resta fino al '69 quando, sotto la guida dell'allenatore Capobianco, vince il campionato e conquista la serie A.

Aversa ricorda i compagni di allora: il portiere Tommaso Bertello, adesso responsabile del Presidio Personale alla Comau di Borgaretto; l'ingegner Federico Niola, direttore della Divisione Fonderie Ghisa Teksid; Rosario Parmeggiani, campione olimpico a Roma nel '60 e oggi responsabile della Direzione regionale Sava di Milano; Giorgio Perego che ha lasciato l'azienda cinque anni fa; Stefano Piccardo, specialista di sperimentazione motori al Centro Ricerche; Agostino Puleo, in Fiat fino all'anno

scorso; Silvio Ceola; Antonio Consiglio, un ragazzo di Posillipo segnalato dallo stesso Aversa e da Claudio Cicoria. Nei primi tempi hanno fatto parte della squadra anche Furio Migliarese, attuale dirigente Produzione Presse della Fiat Auto; lo scomparso Giuliano Sartori; Gianni Fabietti e per un certo periodo Caruso e Marcoccio. Nel '69 sono arrivati da Napoli Sante Marsili e Claudio Drago.

Per tre anni consecutivi Mattia Aversa è stato capocannoniere nel torneo cadetto, in una stagione ha segnato 67 gol, tre o quattro a partita. Capitano della squadra sin dall'inizio, qualche volta veniva "degradato": accadeva in occasione di incontri molto caldi, temendo che, in caso di espulsione, la squalifica gli venisse raddoppiata appunto perché capitano.

Nel 1966 Aversa è stato chiamato in nazionale: era l'unico azzurro ad arrivare dalla B. Esordio a Siracusa, contro l'Urss sconfitta 4 a 3, nella squadra dei Pizzo e dei Lonzi che avevano vinto il titolo olimpico a Roma.

«Ho avuto la fortuna di giocare con i grandi campioni della generazione precedente alla mia e poi a fianco di Gianni De Magistris, il supercannoniere fiorentino, di Ghibellini e Marsili. Nel primo periodo a Torino avevo potuto completare la preparazione natatoria, fino allora trascurata, e sfruttare meglio le mie attitudini naturali. Disputai 75 partite in nazionale. Vincemmo a Budapest nel '69 un torneo con le sei migliori squadre





dei Giochi '68. Fummo quarti nei primi campionati mondiali del '73 a Belgrado, secondi dietro alla Jugoslavia ai Giochi del Mediterraneo di Smirne nel '71. Ho fatto spesso coppia con De Magistris, ci intendevamo bene nei passaggi. Ho anche un ricordo amaro: non mi convocarono per le Olimpiadi di Monaco '72, preferirono puntare ancora sulla vecchia guardia.

Aversa torna a parlare della squadra Fiat: «Quinti nel '70, l'anno dopo raggiungemmo il miglior risultato di tutti i tempi: secondi alle spalle della mitica Pro Recco di Pizzo e Lavoratori. Ci fu poi un

ringiovanimento della squadra e per conseguenza scendemmo in B. Io intanto cominciavo, pur continuando a giocare, ad allenare i giovani e a collaborare con il mio maestro Capobianco. Nel '75 divenni l'aiuto di Gioacchino Massia, delegato della pallanuoto Sisport. Durò fino all'80 quando si concluse l'attività».

«A questo punto - continua Aversa - con Capobianco, lui dirigente ed io allenatore, abbiamo fondato la Torino '81. Nel prossimo autunno ricorre il decennale di questo club grazie al quale Torino è ancora presente nella pallanuoto.



Il primo presidente è stato Bertello, l'ex portiere di tanti anni prima. Ci hanno aiutato Niola e sua moglie Laura Fabietti, ex nuotatrice. Un ex è anche l'attuale presidente, Renato Ambrosio. Per noi è come un ritorno alle origini. Ai ragazzi io non parlo mai di sacrifici, piuttosto di impegni. Il mio premio più bello? Credo di aver contribuito a togliere qualche ragazzo dalla strada».

Quella di Aversa è una famiglia di sportivi. Mattia ha sposato Marida Pellegrini, insegnante di educazione fisica, figlia dell'allenatore della squadra Fiat che ha vinto uno scudetto nel basket. Il primo dei due figli, Simone, ha 16 anni e gioca nella formazione allenata dal padre. L'altro figlio, Nicolò, ha sei anni: non si è ancora pronunciato, ma è probabile che seguirà la tradizione di casa.

Nella vita di Aversa, ovviamente, non c'è solo la pallanuoto: da quasi trent'anni lavora in Fiat. Assunto nel '63 alle Ferriere, Servizio materiali ausiliari, è stato poi trasferito al Servizio manodopera e personale dove è rimasto fino al '71, quindi al Centro Ricerche e, nel '73, alla Sepin. Dall'80 è al Centro elaborazione dati e dall'89 ha la qualifica di capo ufficio, a dimostrazione che l'impegno profuso per anni nella pallanuoto, l'ex campione, ed ex ribelle, lo mette anche nel lavoro. Da quest'anno Mattia Aversa è anche vice consigliere sportivo per Capogruppo e Società attribuite.



Alcuni momenti della carriera e della vita che Mattia Aversa. Qui accanto (il quinto da sinistra, in piedi) è con la sua squadra. Sopra: un momento di relax in piscina e sul lavoro

arredamenti STUDIO 3

SEDE: TORINO
C.SO TRAIANO 103
TEL. 011/612174
FILIALE: FINALE LIGURE (SV)
VIA PER CALICE
ZONA INDUSTRIALE
LOCALITA' PERTI

1^a FIERA

del SALOTTO e della CUCINA

**OFFERTA
CON PIANI IN GRANITO
L. 5.700.000**



**OFFERTA
VERA PELLE
L. 1.950.000**



**RAINBOW
Divano 3 posti
+ 2 poltrone**

**SHOW ROOM
TORINO**

Via Pio VII 130
Interno cortile
Tel. 011/614238
Zona Mirafiori



**SHOW ROOM
FINALE LIGURE (SV)**
Via per Calice
Zona Industriale
Località Perti
A 200 m
dall'Autostrada

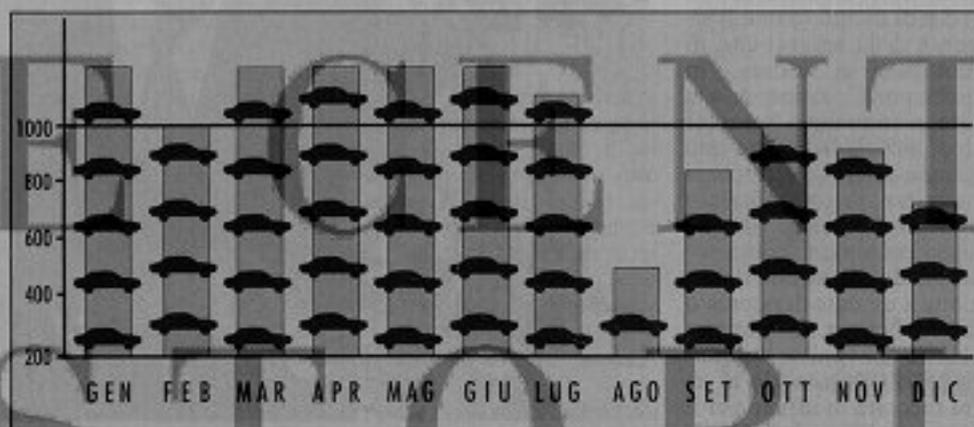
LA BACHECA

di *illustrato*

LE LETTERE

Ferie scaglionate: dipende dal mercato

Il disegno mette in evidenza la stagionalità del mercato automobilistico in Italia, con le variazioni della domanda mese per mese. L'anno preso a campione è il 1990



“UFFICIO CORTESIA”

Lo abbiamo chiamato «Ufficio Cortesia». È un filo diretto con i lettori che potranno rivolgersi ad un gruppo di esperti, i quali risponderanno a domande di medicina, fisco, previdenza, assicurazioni, risparmio, computer, filatelia, scacchi, animali domestici e piante.

Basta telefonare a qualsiasi ora, allo 011/6690607 e lasciare il messaggio alla nostra segreteria telefonica. Specificato il vostro nome, indirizzo e numero di telefono, formulate in modo chiaro e conciso una domanda che deve essere di interesse generale. Il giornale si riserva la facoltà di selezionare i quesiti.

Perché la Fiat non studia un sistema di ferie scaglionate per i dipendenti (io lavoro all'Auto)? I vantaggi sarebbero evidenti: minore ressa sulle strade, meno folla e prezzi non maggiorati sulle spiagge e negli alberghi, senza contare che le condizioni meteorologiche più favorevoli si presentano fra metà luglio e metà agosto. Forse è un po' presto per parlare di vacanze estive ma, con la fine dell'anno, siamo in molti ad affrontare problemi di prenotazioni.

lettera firmata

Rispondono le Relazioni Industriali della Fiat S.p.A.

L'argomento proposto dal lettore è da tempo in esame nell'ambito del Gruppo Fiat e quasi tutti gli studi, compresi quelli della Commissione azienda-sindacati istituita con l'accordo del luglio '88, sono approdati alla stessa conclusione:

per il momento, e almeno per quanto riguarda il settore automobilistico, ostacoli di varia natura rendono scarsamente praticabili le alternative all'attuale sistema. La modifica è molto più complessa di quanto può sembrare. In primo luogo ci sono i fattori legati alle caratteristiche del mercato automobilistico. La vendita delle auto è per tradizione più concentrata nei primi sette mesi dell'anno, mentre si riduce di molto in agosto e in settembre. È evidente che la produzione deve seguire questo andamento: per

l'Auto anticipare la chiusura estiva presenta gli stessi problemi che chiudere a dicembre per una fabbrica di panettoni.

Esistono poi fattori di carattere organizzativo e logistico, quali il collegamento con i fornitori e con l'indotto, che dovrebbe adeguare i ritmi della propria attività. Seguono i vincoli tecnico-impiantistici, dall'obbligo di una fermata minima di 15 giorni per la manutenzione delle centrali elettriche di alimentazione, agli interventi di controllo e di ristrutturazione che richiedono lunghi periodi di fermo macchina. E non sono da sottovalutare elementi di natura sociale.

Tutti questi problemi vanno messi in relazione con le dimensioni delle aziende interessate. Dove non esistono i vincoli tipici del settore veicolistico, e il minor numero di persone coinvolte rende più agevole combinare le esigenze personali con quelle tecnico-organizzative, sono state realizzate interessanti sperimentazioni anche nell'ambito del Gruppo Fiat. Iniziative di questo genere, per esempio, sono state adottate già dal '90 presso Fiat Avio e Comau, con modalità differenti a seconda delle specifiche realtà.

L'albero dei sogni

AIUTA UN BAMBINO A VIVERE UN SOGNO

Molti consensi per la bicchierata di solidarietà

A conferma della voglia di solidarietà segnalata dai lettori in questi mesi, pubblichiamo altre due lettere arrivate in redazione.

Vince la vita

Sono la presidente dell'"Albero dei Sogni", associazione nata un anno fa e legalmente riconosciuta dalla Regione Piemonte, che ha lo scopo di realizzare sogni di bambini seriamente ammalati e sottoposti a pesanti terapie. L'età ci vengono segnalati dalla nostra commissione scientifica, composta da primari pediatri.

Attraverso l'illustrato desidero ringraziare gli operai, gli impiegati, i tecnici e i dirigenti della Carrozzeria Mirafiori che hanno aderito con grande generosità alla richiesta del loro collega Bruno Marzilli di devolvere all'Associazione la somma raccolta per donargli un ricordo al termine dei suoi anni di servizio in Azienda.

Per segnalare i cambi di indirizzo, o il mancato recapito del giornale, rivolgetevi agli uffici Personale di appartenenza. Gli anziani iscritti all'UGAF sono invece pregati di informare i rispettivi gruppi Anziani.

Al signor Marzilli un grazie profondo e commosso e la conferma, da parte dei medici che ci seguono, che vivere il proprio sogno dà a un bambino malato un nuovo e grande entusiasmo per la vita.

Carla Radic, Torino

Esempio da seguire

Mi ha fatto piacere leggere sul numero di ottobre, sotto il titolo "Una bicchierata di solidarietà", la testimonianza di quel dipendente Fiat da poco in pensione che ha deciso di devolvere alla ricerca sul cancro una somma di denaro, invece di usarla per "festeggiare" con i colleghi la fine dell'attività lavorativa.

Anche a me il rito della cena d'addio non è mai piaciuto. Con soddisfazione ho notato il cambiamento in atto che, se non è ancora tendenza, è certamente indicatore di un mutamento.

So di alcuni (come il signore della lettera) che, al momento di andare "in quiescenza", come si usa dire in linguaggio burocratico, anziché simulare una grande allegria o lasciarsi prendere da un malcelato "magone", hanno abolito la cerimonia dei saluti, sostituendola con una donazione a un ente di ricerca o di beneficenza. Altri hanno chiesto che venisse utilizzata nello stesso modo la cifra raccolta in ufficio per il consueto "ricordo". Di altri ancora ho saputo che, appena pensionati, si sono impegnati in attività di volontariato.

Insomma, ho scoperto che il fenomeno si sta diffondendo. E a me, che mi affaccio ora all'età in cui si inizia a pensare alla pensione, questi esempi fanno piacere. Mi danno uno stimolo concreto per pensare alla terza età non come a un limbo di ozio forzato ma come ad una stagione della vita in cui si può sentire, ed essere, ancora socialmente utili.

lettera firmata



Separazione dei beni

Sono proprietario di un alloggio, acquistato con mutuo fondiario. Sto per sposarmi e ho intenzione di scegliere il regime di divisione, anziché quello di comunione, dei beni. Vorrei sapere quali spese si devono sostenere e quale procedura seguire, e se in questo caso si ottengono vantaggi fiscali.

lettera firmata

Matrimonio e separazione dei beni: un lettore chiede come si fa. In alto: il giardino del soggiorno "Eduardo Agnelli" a Marina di Massa

Risponde il nostro esperto legale.

La scelta del regime di separazione dei beni può essere effettuata, senza alcuna spesa, all'atto della celebrazione del matrimonio, di fronte all'ufficiale di stato civile o ai ministri del culto cattolico o di culti ammessi dallo Stato.

In mancanza di tale dichiarazione, il regime patri-

moniale sarà di diritto quello della comunione legale. Anche in questo caso, tuttavia, un bene immobile acquistato prima del matrimonio non costituisce oggetto della comunione, ma è di proprietà personale del coniuge che lo ha comprato.

Marina di Massa ancora un grazie

Siamo il gruppo di anziani Fiat che ha inaugurato il soggiorno "Edoardo Agnelli" di Marina di Massa, dopo la ristrutturazione. Vogliamo esprimere alla Direzione Fiat, all'Ugaf e alla Sepin il nostro caloroso ringraziamento per l'accoglienza ricevuta e per l'ottima organizzazione che offre una struttura alberghiera curata nei minimi particolari e molte alternative per l'impiego del tempo libero.

Un grazie particolare a tutto il personale della "casa", per l'efficienza e la disponibilità dimostrate.

seguono 57 firme

Contributi da riunire

Ho sentito parlare di una legge, entrata in vigore quest'anno, che dà la possibilità ai lavoratori dipendenti di unire i contributi agricoli (come agricoltori e mezzadri) ai fini della pensione.

lettera firmata

Risponde il nostro esperto previdenziale.

Non ci risulta che siano state introdotte dal 1991 particolari innovazioni alla normativa già esistente in materia di ricongiunzione dei contributi agricoli ai contributi versati per lavoro dipendente. Il cumulo è previsto a carico dell'interessato e alle condizioni stabilite dalla legge numero 29 del 7 febbraio 1979.

Esenzione dal ticket

Sono un pensionato di 59 anni. Mia moglie ne ha 62 ed è casalinga. L'unico reddito che abbiamo è la mia pensione: 17 milioni di lire all'anno. Devo compiere sessant'anni per usufruire dell'esenzione dal ticket per le spese mediche?

Leonardo De Prospo, Grugliasco (To)

Risponde il nostro esperto previdenziale.

L'esenzione dal "ticket" è riservata ai pensionati che abbiano compiuto 60 anni e alle pensionate con almeno 55 anni, a condizione che non abbiano un reddito superiore ai 16 milioni di lire l'anno, e a 22 milioni di lire se con coniuge a carico.

Un sottotetto che fa discutere

Ho ristrutturato il sottotetto di una casa di campagna di cui posseggo il secondo piano, mentre mio fratello ha il primo. Ho eseguito i lavori a mie spese e l'intesa era che poi mi sarei tenuta i locali.

Ora però mio fratello sostiene che il sottotetto è di proprietà comune. Che cosa dice la legge?

Maria Terzi, Genova

Risponde il nostro esperto legale.

Il sottotetto, come il tetto, è parte comune di un edificio, a meno che non disponga diversamente il titolo di proprietà al quale si deve fare riferimento per definire ogni controversia e che non può essere modificato da un accordo solo verbale.

Chi ha compiuto a proprie spese lavori per la conservazione o il miglior utilizzo del bene comune ha il diritto di essere rimborsato dai comproprietari in ragione delle quote di proprietà.

ANNUNCI

Flocco rosa

Dopo lunga attesa, e per la gioia di mamma e papà, è arrivata Sara Camoletto. Nonno bis Giovanni annuncia la nascita della nipotina Chantal Proscia.

Nozze d'argento

Per i 25 anni di matrimonio, auguri a Grazia e Atteredo Mazzucco dai figli.

Nozze di perle

Per i 30 anni di matrimonio, auguri a Michela e Vincenzo Viva da Paola, con Roberto e Rossana.

Nozze di rubino

Per i 40 anni di matrimonio, auguri a Nene e Mario Morra da Franca e Nando.

Nozze d'oro

Per i 50 anni di matrimonio, auguri ad Alba e Luigi Gramazio dai familiari e ai nonni Antonia e Giuseppe Dellavalle da Laura, Andrea, Milly, Sergio, Valentina e Marcello. A Cesarina e Armando Maspes un grazie da tutti i loro cari, per essere stati genitori, suoceri e nonni meravigliosi.

Nozze di smeraldo

Per i 55 anni di matrimonio, auguri affettuosi a Caterina e Libero Puspan dai figli e dai nipoti.

Nozze di platino

Per i 65 anni di matrimonio, Silvia abbraccia forte i suoi genitori, Simonina e Luigi Detto.

Compleanni

Auguri a Sante Sette per i 60 anni, da Renata e Marina e a Giuseppe Giannessi, che ha compiuto 83 anni, dai familiari.

Ringraziamenti

Caldico Moretto, Rosaria e Giuseppe Cilli e Maria e Aurelio Manfredi ringraziano per l'ospitalità e le gentilezze ricevute durante il loro soggiorno nella casa Fiat di Ospedaletti. Un grazie al personale medico e infermieristico di Ville Rodolfo da Eugenia Anglesio Cavallaro.

Lutti

È mancato Leonardo (Giorgio) Saracco, dipendente Teksid. La famiglia annuncia con dolore la morte di Giacomo Usseglio Carlevè, anziano Fiat Mirafiori.

Rapporti Sociali

Franca Fabris Viviani, nuovo segretario generale supplente del Gruppo Dirigenti Fiat, è responsabile dei Rapporti Sociali (Servizio titoli) della Fiat S.p.A. e non della Fiat Sepa, come erroneamente indicato sul numero scorso.

Per scrivere a illustrato

Le lettere che «illustrato» pubblica devono essere firmate. A richiesta dell'interessato, potrà essere omissivo il nome. Inviammo tutti ad essere concisi e a trattare argomenti non strettamente personali, ma di interesse generale. Ognuno

avrà la risposta: sul giornale o privatamente. Attenzione: il lettore deve utilizzare il tagliando che va incollato su busta da lettere o su cartolina postale di formato non inferiore a 9x14. Altre forme di spedizione saranno cestinate.

NON AFFRANCARE

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.

illustrato

CASELLA POSTALE 1100
10100 TORINO

SPAZIO APERTO

Lauro Tosin (a sinistra) e Giuseppe Martino.
In basso: l'incisore Giovanni Palmieri

La prima volta che l'abbiamo provata in strada, la gente si voltava a guardarci e i ciclisti ci inseguivano per capire come funzionava quello strano veicolo che li aveva sorpassati: Lauro Tosin, 56 anni e Giuseppe Martino, 50, impiegati della FiatAvio, sorridono raccontando il debutto della loro "creatura", la bici elettrica. Per realizzarla, negli ultimi tre anni hanno sacrificato sabati, domeniche e ogni ora libera, chiusi in un garage di Grugliasco, alla periferia di Torino. Ora, finalmente, la soddisfazione di brevettarla.

Tosin, che si è occupato della parte meccanica, spiega: «Pensiamo che la nostra bicicletta possa collegare i parcheggi ai luoghi di lavoro, servire ai postini che operano nei centri storici

o ai fattorini che devono spostarsi negli stabilimenti». Martino ha curato la parte elettrica. Dice: «Il problema maggiore era quello degli accumulatori. L'abbiamo risolto installando due batterie per automobile da 45 ampere ai

lati della ruota posteriore. Il motorino a rullo che fa muovere la bici è collocato su quella anteriore. Questo è il "cuore" del sistema e contiene la soluzione tecnica che rende la marcia morbida ed elastica. Il peso del veicolo è di 50 chili, compresi i 26 delle batterie».

Il prototipo, provato per duemila chilometri, ha un'autonomia di 60 Km, raggiunge la velocità di 20 Km l'ora e supera pendenze del 10 per cento (partendo da fermo).

Tosin e Martino pensano di affidare il progetto a qualche azienda del settore per la fabbricazione in serie. «Con un modesto investimento - concludono - si potrebbero installare batterie speciali che pesano la metà e durano il doppio. Nel frattempo perfezioniamo la bici».

In bicicletta senza pedalare

Favole di rame

Si è fatto un piccolo laboratorio nel garage e tutto il tempo che riesce a ritagliarsi fra lavoro e famiglia lo trascorre lì, con sgorbie e martelli, realizzando quadri a sbalzo in rame.

Giovanni Palmieri, 40 anni, di Catanzaro, racconta che questa sua passione è nata quando è arrivato a Torino, dove risiede e lavora alla Teksid. «Sono stato assunto in Fiat e lì ho imparato il mestiere di battilastra. Seguendo le indicazioni del maestro, sono passato a piccoli lavori per conto mio. Soprattutto pannelli decorativi, con i

quali ho arredato le camerette di Alida ed Eleonora, le mie figlie. Mi dedico anche ad altri soggetti, ma i temi preferiti rimangono i personaggi delle fiabe e dei cartoni animati dei primi pannelli».

Negli anni Palmieri ha affinato la tecnica e il gusto, ma è ancora stupito quando il "pubblico" mostra di apprezzare le sue opere. Racconta: «Avevo donato un pezzo per una vendita benefica organizzata dalla mia parrocchia. È stato acquistato nel giro di due ore. Non vi dico la mia gioia. È emozionante pensare che qualcuno apprezzi il tuo lavoro tanto da pagare per averlo».



Andiamo a piedi da Pietra a Torino

Da Pietra Ligure a Torino, via Ceva e Bra: molti automobilisti scelgono questo itinerario quando l'autostrada è intasata dal traffico del weekend. Tre dipendenti Fiat ci hanno provato a piedi: 166 chilometri di strade statali e provinciali percorsi in tre giorni, in gara con se stessi, quasi a dimostrare che si può fare sport anche così, come ai vecchi tempi, senza sponsorizzazioni (il vestario è stato offerto dalla Polisport di Moncalieri) e società sportive alle spalle.

I protagonisti di questa

luto dimostrare a noi stessi che la volontà, se accompagnata da una ragionevole preparazione, può molto».

All'arrivo della "lunga marcia", davanti ai cancelli della Sisport, i tre sono stati accolti dai molti amici che nei mesi precedenti si erano appassionati al loro progetto e avevano "tifato" durante la tre-giorni.

«Adesso - dicono i tre marciatori - abbiamo in programma una "24 ore" su un percorso di 120 chilometri. E stiamo studiando un'iniziativa da sottoporre alla Regione Piemonte il



Pietro e Andrea Merlino e Tommaso Giordano, protagonisti della "tre giorni" di marcia.

Sotto: la banda Città di San Salvo

camminata record sono Tommaso Davide Giordano di Potenza, 55 anni, Pietro Merlino, messinese di 45 anni, colleghi alle Tecnologie di Mirafiori, e Andrea Merlino, 50 anni, fratello di Pietro, impiegato alla Carrozzeria di Rivalta.

Racconta Giordano: «L'idea della camminata è nata circa un anno fa, quasi per scommessa. Da quel momento abbiamo predisposto un duro programma di allenamenti, con tanto di tabella di marcia. Così ci siamo "sgobbati" 750 chilometri di strada, per la maggior parte sulla collina torinese. All'inizio abbiamo passato qualche momento di perplessità, ma l'abbiamo superato incitandoci a vicenda. Abbiamo vo-

prossimo anno, per celebrare alla moda dei marciatori il 500esimo anniversario della scoperta dell'America».

L'«universo» dei dipendenti Fiat è ricco di persone che coltivano interessi artistici, culturali e sportivi, oppure svolgono attività insolite: passioni e hobby da cui spesso scaturiscono risultati sorprendenti. Per farsi conoscere, i lettori possono telefonare a questo numero: (011) 6565/2408.

Pagine a cura di
Silvana Nota

SPAZIO GIOVANI

Osservando la natura

*Un fruscio mi penetra il cuore / un velo bianco avvolge
il mio sguardo, rende tutto lontano / come una fiaba.
I lampi bruciano il cielo / i tuoni rimbombano nel silenzio /
Pace e tranquillità genera la pioggia».*

La natura è l'ispiratrice di Dora Gianlombardo e dei suoi "quadretti" lirici: descrizioni di fenomeni naturali, come questo "Piove", che pubblichiamo, e delle emozioni che suscitano. «Sono sensazioni bellissime e intense, ma spesso momentanee e sfuggenti - dice Dora, 18 anni - per questo cerco di fermarle sulla carta, in poesia o, più spesso, in prosa».

Un futuro da scrittrice, dunque? Probabilmente no. Finito il liceo classico, Dora, che vive a Campofelice, in provincia di Palermo, ed è figlia di un dipendente della Fiat Auto di Termini Imerese, si è iscritta a medicina. «È una strada più sicura - commenta - e più utile. Il mio sogno sarebbe, dopo la laurea, esercitare la professione in Africa o in America Latina».

Annarita Gili

Questa rubrica è riservata ai lettori più giovani. Chi di loro sogna di diventare famoso in qualche attività sportiva, culturale o artistica, ci segnali le proprie aspirazioni. Ne parleremo.

I ragazzi della banda

Ha compiuto undici anni la banda musicale Città di San Salvo (in provincia di Chieti) fondata e diretta da Fiorentino Fabrizi, fuorchista alla Magneti Marelli. «Per creare il mio gruppo ho faticato non poco - dice Fabrizi -, San Salvo non ha una tradizione bandistica e la mia proposta è stata accolta con diffidenza. Ma ho insistito, e i risultati mi hanno dato ragione».

Eccoli, i risultati: concerti in giro per l'Italia, il gemellaggio con bande spagnole e tedesche, molti rico-

noscimenti ufficiali. A conferma della serietà del gruppo, una ventina dei 50 componenti, che sono quasi tutti ragazzi, studia al Conservatorio, altri si sono già diplomati e stanno per avviarsi alla professione.

Nato in provincia dell'Aquila, 47 anni, diplomato in solfeggio al Conservatorio di Pescara, Fabrizi è figlio d'arte: suo padre suonava nella banda dell'Esercito (lui stesso ne ha fatto parte per un lungo periodo) e gli ha fatto scuola di strumenti a fiato.

Il complesso ha un vasto repertorio che spazia dal sacro al profano, dalle marce "da parata" ai brani che risuonano nella navata di una chiesa.



APPUNTAMENTI

Bocce

16 e 30 novembre: gara a terne individuale, valida per il campionato sociale, Sisport di via Olivero 40, Torino. 7 dicembre: memorial a coppie fisse, via Olivero 40.

Escursionismo

17 novembre: pranzo sociale.

Giochi di sala

Tutti i lunedì: ore 20.30 tornei sociali di *bridge*, corso Dante 102, Torino.

19 e 26 novembre, 3 e 10 dicembre: ore 20.30, torneo natalizio di *scacchi* semilampo, corso Dante 102.

6, 13 e 20 dicembre: gara natalizia di *scopa* alla baranda in tre partite, campo Lancia.

Motociclismo

23 e 24 novembre: motoraduno a Milano (Motosalone).

Sci

27 novembre: ore 21, cinema Nuovo Odeon (via Venalzio 8, Torino) presentazione del programma per la stagione '91-'92. Ingresso libero, omaggi ai partecipanti.

Tennis

21 novembre: si chiudono le iscrizioni per il torneo "Lui e Lei". 23 novembre: inizia il torneo sui campi coperti di via Olivero 40, Torino.

Tennistavolo

23 novembre: torneo Master singolare maschile e torneo singolare femminile per non classificati, Sisport di Orbassano. 24 novembre: doppio misto per soli non classificati '91, Sisport di Orbassano.

Stagione d'oro per i podisti

Giuseppe Aragno, delegato del Gruppo podismo dei Cedas, parla poco di sé e molto dei "suoi", con generosità sportiva, ma anche con l'orgoglio di chi è responsabile di una sezione numerosa e attiva, che ha raccolto tanti successi.

Il Gruppo si è costituito dodici anni fa. Oggi ha oltre duecento iscritti, fra i 20 e i 65 anni. I soci più assidui sono proprio i meno giovani, «non solo perché

nella quale si disputa il campionato italiano. Nel 1990 e nel '91 si è "laureato" campione per la sua categoria il socio Cedas Coriale, 55 anni, dipendente dell'Iveco».

Sempre quest'anno altri iscritti hanno partecipato alla maratona nazionale di Servigliano (Ascoli Piceno), con buoni piazzamenti. Armando Durante, della Mirafiori Carrozzeria, si è classificato quattordicesimo.

Come gruppo, i podisti Cedas hanno conquistato il primo posto nel "Criterium di maratona" piemontese e nel campionato regionale su strada, bissan-

TELECAMERE IN CONCORSO

La sezione cine-video propone un concorso a tutti gli appassionati di film formato famiglia. Le opere (Super 8 o Video VHS) si consegnano il giovedì in via Correggio 10, Torino, dalle ore 21 alle 22.45 fino al 5 dicembre. È ammesso qualunque soggetto (sport, vacanze, documentari, eccetera). Premiazione giovedì 19 dicembre nella sala conferenze di via Correggio, alle ore 21.



Il Gruppo podisti Cedas ha più di 200 iscritti di età fra i 20 e i 65 anni

hanno tanto tempo libero - dice Aragno - ma anche perché il podismo è uno sport che si pratica per categorie, commisurando lo sforzo all'età dei partecipanti».

Nell'ultima stagione i podisti Cedas, che aderiscono in gruppo e come singoli alla Federazione italiana di Atletica Leggera, hanno partecipato a 60 gare regionali e nazionali, nelle varie specialità: corsa campestre e corsa in montagna dai cinque ai sette chilometri, corsa su strada dai 10 ai 15, maratona (21 km) e maratona (24 km).

«La corsa più impegnativa - spiega Aragno - è quella di cento chilometri

do il successo dell'anno scorso, a Barcellona. E fra le glorie "di casa Cedas" non va dimenticata Graziella Ferrero, più volte vincitrice del Trofeo Agnelli.

Il Gruppo è anche promotore di iniziative. Nel giugno scorso ha organizzato, con il patrocinio Csain, il "Memorial Giuseppe Costella", in ricordo di un compagno di gare.

Giuseppe Aragno ha 59 anni ed è pensionato Teksid, dopo 40 anni di Fiat. Oltre all'impegno nei Cedas, è consigliere responsabile dei Trofei Agnelli, presidente del Gruppo anziani Teksid ex Ferriere e segretario regionale della Fidal.

Anna Rosa Gallesio

Stasera andiamo...

Al concerto

Rassegna di canto corale con la Corale dei Cedas Fiat: venerdì 22 novembre, al Teatro grande Valdocco (via Sassari 32, Torino). Saranno ospiti i gruppi "La fonte" di Grugliasco (Torino) e "L'eco d'la tor" di Savigliano (Cuneo).

Per la stagione musicale Cedas, lunedì 25 novembre, all'Auditorium Rai di Torino: concerto dell'Orchestra sinfonica e lirica di Nancy diretta da Jérôme Kaltenbach. In programma musiche di Milhaud, Prokofiev e Bizet; martedì 10 dicembre, al Conserva-



L'orchestra sinfonica di Nancy si esibisce lunedì 25 novembre

torio Giuseppe Verdi di Torino: i solisti della Camerata strumentale "A. Casella" con brani di Colardo, Minetti, Mozart e Beethoven.

Gli spettacoli iniziano alle 21. Ingresso gratuito per i soci Cedas, fino a esaurimento dei posti.

Al Teatro grande Valdocco (via Sassari 32, Torino): sabato 14 dicembre, ore 21, concerto Santa Cecilia della banda musicale dei Cedas Fiat.

A teatro

Il Gruppo della Rocca (Teatro Adua, corso Giulio Cesare 67, Torino) propone dal 6 al 24 novembre: "Turandot, farsa degli Imbianchini a congresso" di Bertolt Brecht; dal 26 novembre al 1° dicembre: "La nostra anima" di Giorgio Savinio, con Valera Moriconi; dal 10 al 15 dicembre: "Libertà a Brema" di R.M.Faasbinder. Biglietti d'ingresso a 20 mila lire presentando alla cassa del teatro la tessera Cedas/Csain.

Per la stagione del Teatro Stabile di Torino, al Teatro Carignano, dal 19 al 24 novembre: "Edipo" di R.Rosso; dal 26 novembre al 1° dicembre: "La storia di Romeo e Giulietta" di W.Shakespeare; dal 3 al 15 dicembre: "I parenti terribili" di J. Cocteau. Al Teatro Alfieri, dal 26 novembre all'8 dicembre: "Il Dio bambino" di G.Gaber; dal 10 al 22 dicembre: "Novecento napoletano".

ATTIVITA' SPORTIVE

I soci Cedas-Csain con 14 anni compiuti possono partecipare ai corsi di sub in programma, a partire da questo mese, il martedì e il giovedì, dalle 21 alle 22, presso la piscina Torfazza (via Torfazza Piemonte 6, Torino, tel. 011-649.97.38). I corsi, tutti della durata di sei mesi, prevedono lezioni teoriche ed esercitazioni pratiche.

Il Gruppo tennis comunica le quote di iscrizione per la stagione invernale ottobre 1991-marzo '92. Dipendenti e familiari: 15 mila lire; aggregati 60 mila più 140 mila (quota Sisport). Le ore di gioco prevedono tariffe diverse al mattino e al pomeriggio nei giorni festivi e feriali. Le prenotazioni si effettuano presso le sedi Sisport di Torino (via Olivero 40 e piazza di Robilant 16), Settimo e Carmagnola.

PER GLI AMICI DELLA MUSICA

Al campo Lancia (piazza Rebaudengo 16, Torino) i soci Cedas possono seguire un corso di pianoforte in 25 lezioni, il mercoledì dalle 17.30 alle 18.30, e un corso di solfeggio in 30 lezioni, il mercoledì dalle 18.30 alle 20, tenuti dalla professoressa Marcella Merlo Prono.

In corso Dante 102, a Torino, inizia il 6 novem-

Incontri di cultura

Giovedì 14 novembre, alle ore 21, nella sala mostre di corso Dante 102 (Torino): "La nascita del Buddhismo in India", primo incontro di un seminario sul Buddhismo, a cura della professoressa Carla Zocchi, del Centro piemontese di studi sul medio ed estremo Oriente. Fra i temi del-

la conferenza: le principali scuole di pensiero, la diffusione della religione in Asia, il karma, la reincarnazione.

Martedì 26 novembre, ore 21, corso Dante 102: itinerario fotografico attraverso le miniere del Minas Gerais (Brasile). Serata di mineralogia con proiezione di diapositive.

Giovedì 28 novembre, ore 21, corso Dante 102: "Vincenzo Vela, scultore romantico", conferenza con proiezione di diapositive.

Fotografi e pittori

Dal 16 al 24 novembre, nella Sala mostre di corso Dante 102, a Torino, mini-personale di pittura. Inaugurazione sabato 16, alle ore 18.

Sabato 30 novembre alle ore 18, in corso Dante, si inaugura la rassegna annuale dei fotografi Fiat. Previste una sezione libera ed una con sequenze a tema scelto dall'autore.

ASPETTANDO BARCELLONA '92

CIT, agente esclusivo per l'Italia di Barcellona '92, applicherà per i soci Cedas lo sconto del cinque per cento su tutte le combinazioni di viaggio, di soggiorno in Spagna e sui diritti di prevendita dei pacchetti sportivi, in occasione del Giochi della XXV Olimpiade. Informazioni e iscrizioni presso l'agenzia (stazione Porta Nuova, Torino; tel. 011/534.663).

Torino Esposizioni

Dal 20 al 24 novembre: "Restructura 91", quarta mostra di tecniche, attrezzature, impianti e materiali per l'edilizia, il recupero e la manutenzione.

Dal 29 novembre al 2 dicembre: "Preziosa 91", ori e gioielli a Torino, terza edizione.

Congressi scontati per i soci Cedas.

VISITE MEDICHE

Lo studio Erge (via Don Borio 6/a, Gerbido Torino, tel. 3099.048) propone ai soci Cedas visite di medicina sportiva al prezzo convenzionato di 25 mila lire, con rilascio del libretto sanitario e del foglio di idoneità agonistica. Le visite sono effettuate da medici della Federazione sportiva italiana. Presentare la tessera Cedas.

Per informazioni, programmi dettagliati e iscrizioni rivolgersi alle biglietterie Cedas di Torino: via Marochetti 11 (tel. 6391.326/376), via Olivero 40 (tel. 619.1636) e piazza Di Robilant 16 (tel. 331.570). Orario biglietterie: lunedì 15-18 (via Marochetti 11); da martedì a venerdì 9-12 e 15-18 (via Marochetti 11, via Olivero 40, piazza Di Robilant 16); sabato 9-12 (via Marochetti 11 e piazza Di Robilant 16).

LE ATTIVITÀ DEI CEDAS IN TUTT'ITALIA



La squadra di calcio dei Cedas di Napoli. Sotto: la compagnia teatrale, nota per i suoi "tutto esaurito"

Calcio e teatro realtà di Napoli

Nato nel 1987, il Cedas della Fiat Auto di Napoli annovera tra i suoi soci i dipendenti dello stabilimento della Comind Sud (che nel '90 ha festeggiato il trentennale) e quelli degli enti commerciali della Succursale del capoluogo campano: settecento adesioni su un totale di mille lavoratori. Il segretario, Francesco Di Marzio, dice: «Con l'aiuto del nostro consigliere sportivo, il responsabile del personale Ugo Esposito, proponiamo sezioni di calcio, tennis, bocce, tiro a volo. Le attività culturali sono teatro e turismo».

C'è un sogno nel cassetto. Confida Di Marzio: «Un centro sportivo a nostra completa disposizione ci permetterebbe un notevole salto di qualità. Siamo consapevoli, però, che non sarà facile averlo».

I soci, intanto, possono usufruire dei campi di calcio e di tennis della CGA di Casalnuovo, azienda del Gruppo Marelli.

Come in tutti i Cedas della penisola, è assai praticato il calcio (il responsabile della sezione è Mauro Pandolfi) ed è in pieno svolgimento un torneo quadrangolare che vede impegnate anche



le squadre della Sevel Campania, della Fiat Auto di Pomigliano e dell'Iveco di Avellino. In più la formazione del Cedas partecipa ogni anno ai Trofei Agnelli (seconda assoluta nel '90) e al "Partenope", che si disputa tra le aziende della provincia di Napoli.

Anche Di Marzio è un esperto di calcio, e suo fratello Gianni, dopo essere stato un affermato giocatore professionista (gli appassionati di football lo ricorderanno senz'altro), a carriera conclusa è diventato allenatore di squadre importanti, come il Napoli e oggi il Palermo.

Il tennis (responsabile Giuseppe Pirozzi), le bocce (Nicola Griffio) e il tiro a volo (Gennaro Mangiacapra) sono altre attività che possono contare su molti appassionati.

Sul versante culturale, hanno successo le proposte della sezione turismo, coor-

dinate da Angelo De Rosa.

Ma il fiore all'occhiello del Cedas di Napoli è il teatro. La sezione diretta da Giulio Di Martino, che si ricollega alla prestigiosa tradizione della commedia partenopea, è nota per i suoi "tutto esaurito". Racconta Di Martino: «La nostra avventura è iniziata nel 1985, quasi per scherzo, con un'attività dopolavoristica appena abbozzata. Poi, con l'avvento del Cedas, siamo cresciuti e abbiamo avuto il coraggio di proporre, con buon successo, alcune delle più famose commedie napoletane. Le offerte raccolte tra gli spettatori vengono devolute all'Associazione italiana per la ricerca sul cancro. La solidarietà è un motivo in più per trovare l'entusiasmo di continuare».

La sede del Cedas è in via De Roberto 71, a Napoli, dove sorge lo stabilimento della Comind Sud.

IL "TROFEEONE" DEI PESCATORI

Quattordici squadre, in rappresentanza degli enti Fiat di tutt'Italia, hanno preso parte alla terza edizione del "Trofeone" di pesca che si è svolta sul canale Diversivo Finale Emilia, in provincia di Modena. Ha vinto la sezione di Mirafiori Meccanica composta da Mario Lescio, Antonio Moro (risultato il miglior concorrente, con un bottino di 4.260 kg), Giuseppe Rusca e Ciano Zappaterra. Al secondo posto si è classificata la Geotech di Modena, al terzo la Ferrari, prima nel '90 e organizzatrice dell'incontro quest'anno. Un folto pubblico ha seguito le prove dall'argine.

QUADRANGOLARE DI PALLANUOTO

Presso la Sisport di Torino si è svolto il primo Quadrangolare di pallanuoto organizzato dal Comitato delle attività sportive, ricreative e culturali della Fiat Auto. Vi hanno aderito Mirafiori Meccanica, Mirafiori Presse, Enti Centrali e Rivalta. Protagoniste della sfida le squadre Tipo 16 V, Fiat Uno, Tempra SW e Nuova Cinquecento, vincitrice della finale arbitrata da Giuseppe Camaioni.

Il successo della manifestazione suggerisce un "ritorno di fiamma" per questo sport che da qualche tempo era trascurato in azienda. I dipendenti interessati alla prossima edizione possono chiedere informazioni a Nunzio Distefano telefonando allo 011-3333/7551.

ASSOCIAZIONE

EX ALLIEVI



Franco Givone (primo in piedi, da sinistra) con la squadra azzurra a Terlet, in Olanda

A scuola d'aeromodellismo

Il segretario del Gruppo aeromodellisti dell'Associazione ex Allievi, Franco Givone, ha un curriculum agonistico eccezionale. È stato molte volte campione italiano e per quattordici anni consecutivi ha gareggiato in Europa, Australia, Sud Africa e Stati Uniti nella specialità "F3B veleggiatori radiocomandati".

Quest'anno l'Aero Club d'Italia lo ha nominato rappresentante tecnico presso la Federazione internazionale e gli ha affidato la guida della nazionale. Givone non ha deluso le aspettative: ai Campionati del mondo a Terlet, in Olanda, l'Italia è arrivata quinta su ventitré nazioni in gara. A Monaco di Baviera, in un confronto di nove Paesi, due squadre azzurre si sono piazzate al secondo e terzo posto.

Sull'onda dell'entusiasmo per un'attività sportiva che non richiede particolari doti fisiche, se non ottimi riflessi, l'Associazione ex Allievi organizzerà nella prossima primavera un corso completo di ae-

romodellismo per chi vuole apprendere le tecniche di progettazione, costruzione e pilotaggio di piccoli aerei in materiali compositi come il kevlar e il carbonio, fedeli riproduzioni dei velivoli originali, capaci di alzarsi oltre i mille metri.

Saranno a disposizione degli alunni vari modelli dai due ai quattro chili. Alla fase teorica seguiranno prove pratiche.

Dice Eraldo Padovano, responsabile della sezione e anche lui tecnico della nazionale: «Durante le prove di volo s'imparerà il decollo, lanciando in "traino fiondato" oltre i 250 metri d'altezza gli aerei con il verricello elettrico. Proveremo le tre specialità agonistiche ufficiali: durata, distanza e velocità. Da questo corso contiamo di selezionare nuove leve per una nazionale sempre più "tagata" ex Allievi Fiat».

I protagonisti della "Quinta ciclolonga per la pace" in Vaticano, con Papa Giovanni Paolo II

UN INCONTRO CON I GIOVANI

Martedì 26 novembre, alle ore 21, l'Associazione ex Allievi organizza un incontro con i giovani operai che hanno concluso i corsi di formazione professionale.

«Si tratta di un centinaio di giovani che sono stati ammessi nel nostro gruppo - dice Lamberto Borgogni, vicepresidente degli ex Allievi - Sarà una serata amichevole, per presentare l'Associazione e la sede a questi colleghi più giovani, spiegando chi siamo e quali attività svolgiamo. A nostra volta, ci proponiamo di conoscere le aspettative di chi rappresenta il futuro del gruppo».

Ciclisti per la pace

C'erano anche alcuni ex Allievi Fiat nel gruppo di cicloamatori "Diesel Nord Iveco-Benotto" che hanno preso parte alla "Quinta ciclolonga per la pace", organizzata dal Pedale Carmagnolese con il patrocinio del Coni e della Fci.

«Abbiamo percorso 850 chilometri, divisi in quattro tappe, toccando Cavi di Lavagna, Poggibonsi, Assisi e Roma - dice Remo Lano, della Direzione acquisti di Mirafiori - Al termine della nostra fatica siamo stati ricevuti in Vaticano da Giovanni Paolo II».

Biliardo

Lunedì 11 novembre: ore 20, inizia il torneo annuale di biliardo alla goriziana, aperto ai soci Cedas e Ugaf.

Gara di bocce

Giovedì 21 novembre: ore 14, via Guala (Torino), gara Ugaf-ex Allievi. Iscrizioni sul campo.

Incontri

Venerdì 22 novembre: dalle ore 21, serata danzante nella sala Arlecchino (via San Secondo 57, Torino). I biglietti d'ingresso si ritirano in segreteria. Per i familiari la quota di partecipazione è di 10 mila lire.

Filo diretto

Con il nuovo anno scolastico, l'Associazione ripropone ai figli dei soci il servizio di consulenza scolastica, attivo dal lunedì al venerdì, dalle 15 alle 18. Telefonare al 635.937, comunicando l'argomento della ricerca.

Torneo di tennis

Inizia questo mese il torneo annuale di tennis che si concluderà a marzo '92. Si gioca il mercoledì e il giovedì, dalle 19.30 alle 22.30, sui campi coperti Sisport. Quota di partecipazione: 25 mila lire. Informazioni e iscrizioni in segreteria (636.036) e presso i consiglieri Tomba (3333-3342), Rossato (6522.448) e Manzin (3333-7967).



UGAF



Assemblea Ugaf bilancio di un anno

Nell'affollata Sala Nervi di Torino Esposizioni si è svolta, lunedì 14 ottobre, la 38ª Assemblea generale dell'Ugaf. Erano presenti il presidente della Fiat Giovanni Agnelli, l'ammi-

Parlando della situazione attuale, Cafferati ha poi espresso la certezza che la Fiat «saprà superare le difficoltà del momento, dando ancora una volta un esempio di operosità», e si è congratulato per la nomina a senatore assegnata a Giovanni Agnelli.

«Voi siete il Senato della Fiat. L'onore che mi è stato attribuito è anche in



Alla 38ª Assemblea dell'Ugaf, a Torino Esposizioni, sono stati premiati i dipendenti Fiat con 45 e 40 anni di anzianità aziendale



Gli anziani premiati

nistratore delegato Cesare Romiti, autorità aziendali, anziani di tutt'Italia in rappresentanza dei 63 gruppi e delle nove sedi territoriali dell'associazione.

L'Ugaf è in costante crescita: oggi il numero dei soci si avvicina a 70 mila, con un incremento di quasi duemila iscrizioni nell'ultimo anno e un «significativo aumento anche di partecipazione alla vita associativa». Lo ha detto il segretario generale Anna Maria Dadone, prima di fornire i dati relativi ai dodici mesi trascorsi, dalle cifre erogate.

Con uno sguardo al futuro, il presidente dell'Ugaf Lorenzo Cafferati si è augurato che nel 1992 l'assemblea possa essere convocata al Lingotto, in coincidenza con i 70 anni di costruzione dello stabilimento, «strumento di sviluppo sociale attraverso il lavoro e, nella nuova veste, strumento di sviluppo e cultura per Torino».

rappresentanza di quello che avete fatto voi», ha risposto il presidente della Fiat.

Agnelli ha tracciato un breve quadro della situazione: «È un anno difficile - ha detto - e i risultati economici non saranno brillanti, però prevediamo di chiudere i nostri bilanci in modo positivo. La nostra situazione è migliore di quella di molti nostri concorrenti in Europa e fuori dell'Europa». Ha ricordato che il mondo sta attraversando un momento di turbolenza, con le grandi trasformazioni in atto, mentre, per quanto riguarda l'Italia, «conosciamo tutti le difficoltà che provengono dalla situazione della finanza pubblica, dall'inflazione, dai servizi di base inefficienti».

La Fiat non può «modificare l'andamento delle vicende internazionali, né influire più di tanto sulle disfunzioni del Paese. Possiamo però impegnare il me-

glio delle nostre risorse e delle nostre capacità, come sempre abbiamo fatto, per rispondere alle sfide di questo decennio». Fra i punti di forza dell'Azienda: «un buon equilibrio economico e finanziario di Gruppo, un consistente patrimonio tecnologico, posizioni di rilievo sui mercati europei, i programmi di investimento e l'impegno nelle attività di ricerca e sviluppo».

Dopo aver affermato che «l'Europa è l'unica nostra prospettiva possibile», Agnelli ha concluso: «Sono certo che in questo cammino gli uomini Fiat continueranno a fare la loro parte, consapevoli dei loro compiti e dei loro doveri».

L'assemblea si è conclusa con le premiazioni dei dipendenti che nel corso del '91 hanno raggiunto i 45 e i 40 anni di anzianità aziendale e dei nuovi Maestri del lavoro Fiat.

Anna Rosa Gallesio

Nel corso della 38ª Assemblea generale dell'Ugaf hanno ricevuto l'orologio d'oro con targa in argento per 45 anni in azienda: Giuseppe Papino (Fiat Auto), Alfredo Unger (Iveco) e Franco Valentini (Carello).

Sono stati premiati con la medaglia d'oro del quarantennio 49 dipendenti. Questi i loro nomi, per settore di appartenenza:

Fiat S.p.A.: Giuseppe Arnulfo, Paolo Rucci.

Fiat Auto: Ferruccio Alberti, Beppino Bacci, Aldo Bussolino, Luciano Buzzola, Giuseppe Calcia, Luigi Carrera, Ilario Falossi, Gian Luigi Falzoni, Renzo Fattorelli, Umberto Garro, Pasquale Griotto, Luciano Guasco, Mario Lano, Ugo Lorenzon, Sergio Medico, Ciro Napolitano, Osvaldo Nigra, Franco Perona, Giuseppe Origliasso, Victor Rizzo, Guido Rossetto, Mario Satragno, Ugo Serra, Giuliano Vasario, Francesco Vasco, Franco Villa.

APPUNTAMENTI

Serate di festa

26 novembre: dalle ore 20.30 all'una, sala da ballo "Du Parc", corso Regina Margherita 104, Torino, riprendono le serate danzanti organizzate dall'Ugaf. Si invitano i soci a partecipare accompagnati da un solo familiare.

Attività sportive

23 novembre: ore 8, campi di via Olivero 40 (Torino), gara di bocce per il gruppo Mirafiori Meccanica.

10 dicembre: ore 14.30, via Olivero 40, gara di bocce per anziani del gruppo Lancia.

Comind Sud-Napoli

Il direttore della Comind Sud di Napoli, Giuseppe Schettino, il capo del personale, Ugo Esposito, e il presidente del Gruppo anziani di Napoli, Guglielmo Canarile, hanno presieduto la cerimonia di premiazione degli anziani dell'azienda per il 1991. 74 dipendenti hanno ricevuto un orologio d'oro e una pergamena per i 30 anni di anzianità aziendale, ad altri tredici è stata consegnata la targa dei 25 anni.

Presenza Amica

14 novembre: "Il Museo del cinema di Torino, passato e futuro", incontro con Roberto Morano, presidente del museo.

17 novembre: "Musica romantica", con operette e romanze.

19 novembre: "Parliamone insieme", a cura di Eugenia Crespi.

26 novembre: letture e riflessioni sul Vangelo di Luca.

Gli incontri si tengono in corso Dante 102, con inizio alle ore 15. Per informazioni rivolgersi alla segreteria del Gruppo, tel. 011-632.544.

Veicoli Industriali: Pier Giorgio Ambrogio, Roberto Bonelli, Armando Di Nunzio, Giuseppe Giorda, Sergio Lodigiani, Riccardo Recluta, Gemino Rizzardi, Arturo Torra, Angelo Ubertazzi. **Macchine Movimento Terra:** Mario Mancinelli.

Prodotti Metallurgici: Giovanni Magistrali, Raffaele Ghisio.

Mezzi e Sistemi di Produzione: Pier Giorgio Gerbalena, Franco Fogliasso.

Ingegneria Civile: Giulio Bertone, Riccardo Fox, Carlo Monzani, Franco Parachinetto.

Aviazione: Matteo Zucco.

Fiat Servizi per l'Industria: Maria Luisa Bologna.

Sisport Fiat: Andrea Damiani.

Sono stati premiati anche i 52 Maestri Fiat che il primo maggio scorso avevano ricevuto la Stella al merito del Lavoro (illustrato ha pubblicato i loro nomi sul numero di giugno).

Cambiamenti al vertice

Nella riunione del Consiglio Direttivo del 15 ottobre 1991, a seguito dei nuovi incarichi assunti nell'ambito dell'Associazione nazionale lavoratori anziani, Lorenzo Cafferati ha dato le dimissioni dal ruolo di presidente generale dell'Ugaf che rivestiva dal 1987. In sua sostituzione è stato eletto all'unanimità per acclamazione Aldo Eustache-Belmondy. La Presidenza generale dell'Ugaf risulta ora così composta: **presidente:** Aldo Eustache-Belmondy, **vicepresidenti:** Maria Cantamessa, Vittorio Corrado, Giuseppe Di Natale, Vecellio Tondolo, **segretario:** Anna Maria Cantarella Dadone, **consigliere onorario:** Lorenzo Cafferati. Il **Collegio dei Revisori** è formato da: Lino Bassan, Carlo Porro e Dionigi Mortara.



GRUPPO DIRIGENTI

L'impegno si rinnova

Ripartire da quanto si è fatto finora, sperando di fare di più: questo il programma del Consiglio direttivo del Gruppo Dirigenti Fiat che resterà in carica fino al 1995, sintetizzato dal nuovo presidente, Gian Carlo Michellone. Piemontese, 51 anni, amministratore delegato e direttore generale del Centro Ricerche Fiat, l'ingegner Michellone è una "matricola" del GDF, nel quale riveste un ruolo per la prima volta. Forse anche per questo non aveva molta voglia di sottoporsi a un'intervista: «Avrei preferito prima agire, e poi parlare», dice con franchezza.

Tuttavia i messaggi da trasmettere sono chiari: «Viviamo un momento non troppo felice per l'azienda e il problema è il modo di porci di fronte a questa situazione. È prioritario riconoscere che abbiamo precise responsabilità verso i colleghi e i collaboratori: non solo prendere parte agli aspetti strategici ed operativi della nostra funzione, ma anche trasmettere messaggi sulle necessità aziendali e motivare chi lavora con noi, tenendo la porta aperta per chi ha bisogno di parlarci. In pratica, vivere nell'organizzazione aziendale guardando di lato e in basso, piuttosto che in alto. Più che tutelare gli interessi degli iscritti, il GDF può aiutarli a gestire con coerenza le proprie responsabilità di manager».

A proposito di porte aperte, ci sono anche quelle

verso l'esterno. Da tempo il GDF si interroga sulla necessità di sviluppare l'immagine extra Fiat.

Dice l'ingegner Michellone: «Siamo un gruppo che può e deve far sentire la sua voce. In questo senso si



Gian Carlo Michellone

punterà sempre di più sulla crescita culturale per dimostrare che "ci siamo". Ma è evidente: prima essere, e poi apparire. Chiariamo i nostri valori e poi, se sono validi, diffondiamoli».

Un altro problema urgente è la "risposta" dei soci, la necessità di una maggiore partecipazione.

«L'elezione di un nuovo organico è sempre un'occasione per capire se si vuole essere partecipi o ai margini di un'istituzione - risponde Michellone -, ma il coinvolgimento è un atto libero: tocca al Gruppo Dirigenti fare proposte interessanti, che siano premiate dalla partecipazione dei soci. Questi però possono stimolare i loro eletti, per ottenere azioni corrispondenti alle aspettative. Si riapre la necessità di un colloquio: parlare, per agire in modo efficace. Chi si fa avanti?».

"VENDITA AI DIPENDENTI"

Cambia il tuo usato con una Nuova Tipo

Una Nuova Tipo in cambio della vecchia auto usata. L'iniziativa, avviata il mese scorso, è di "Vendita ai Dipendenti" e offre l'opportunità di acquistare uno dei modelli della nuova gamma, a condizioni eccezionali, scegliendo fra cinque allestimenti, dieci motori e diciassette versioni, ancora più ricche e confortevoli.

Sino al 31 dicembre 1991, dunque, i dipendenti che acquistano una Tipo nuova gamma potranno usufruire del consueto trattamento commerciale e, in più, scontare la propria vettura usata, che verrà ritirata per la rivendita. L'auto potrà essere di qualsiasi marca e modello, purché immatricolata prima del 31 dicembre 1989. Le vetture saranno valutate facendo riferimento ai prezzi pubblicati dalla rivista "Quattroruote" nel mese di acquisto. Si tratterà, insomma, di una buona valutazione. Le quotazioni, naturalmente, si riferiscono a vetture usate in buono stato di carrozzeria e che presentano una normale usura delle parti meccaniche.

Per le auto immatricolate

Ricordiamo che è operante presso il Centro diretto di vendita, in via Ala di Stura 84 a Torino, il Servizio relazioni con il consumatore.

I numeri telefonici diretti sono: 2201885 e 2201070.



L'ufficio è aperto dalle 8.30 alle 12.00 e dalle 14.30 alle 17.30. Durante le altre ore si può lasciare un messaggio alla segreteria telefonica: sarete chiamati al più presto.



prima del 1983, verrà riconosciuto un valore di almeno un milione di lire. L'offerta è valida sia per le vetture sostitutive, sia per quelle aggiuntive. L'auto usata deve essere intestata al dipendente o a un suo familiare: padre, madre, coniuge, figli o conviventi, purché questi ultimi compaiano sullo stato di famiglia.

Per usufruire di queste particolari condizioni i dipendenti dell'Area fuori Torino dovranno fare l'acquisto presso le succursali Fiat e gli Uffici Vendita Dipendenti Alfa Romeo di Arese e di Pomigliano. Nella zona di Torino ci si potrà rivolgere alle sedi di via Ala di Stura e di via Plava del Centro Diretto di Vendita. La succursale di corso Bramante seguirà soltanto i dipendenti degli Enti dislocati in sede.

Vediamo allora come fare per acquistare una Tipo nuova gamma in cambio della vecchia auto. Il dipendente deve recarsi all'Ufficio Vendita della propria Società o dell'Ente per sottoscrivere la domanda e ottenere l'assegnazione della nuova Tipo. Conseguirà, quindi, l'auto usata nella sede di valutazione indicata dall'Ufficio Vendite. La vettura dovrà essere accompagnata dalla documentazione necessaria e cioè: una copia dell'avve-

nuta assegnazione, lo stato di famiglia in carta semplice se la vettura è intestata a un familiare convivente, il codice fiscale dell'intesta-

tario della vettura usata, i documenti di bordo dell'auto, il libretto di circolazione e il foglio complementare.

INFORMAZIONI

In questo spazio, ogni mese, sono riportate le vetture aggiuntive, le eventuali offerte promozionali, le iniziative che riguardano le auto per i dipendenti e gli anziani.

VETTURE AGGIUNTIVE

- 126
- Panda (esclusa versione 4x4)

PROMOZIONI

TIPO SERIE MOONLIGHT

Continua, fino ad esaurimento delle auto disponibili, la campagna promozionale della Tipo Moonlight rivolta ai dipendenti del Gruppo e agli anziani Fiat in quiescenza che prevede:

- un finanziamento agevolato per il pagamento rateale o, in alternativa, un omaggio a chi paga in contanti;
- finanziamento Sava di dieci milioni nelle seguenti formule:
 - a) finanziamento al sesto mese ad interessi zero con saldo in una sola rata al sesto mese
 - b) finanziamento a 12 mesi con 11 rate ad interessi zero
 - c) finanziamento oltre i 12 mesi e fino a 36 mesi con riduzione del 50 per cento del monte interesse.

Chi paga in contanti potrà scegliere tra questi omaggi: video camera Philips modello Explorer VKR 6847 VHSC oppure telefono cellulare portatile Philips modello PR 60.

Queste agevolazioni sono valide solo per le vetture aggiuntive.

Gli uffici assegnazione vetture sono a disposizione per qualsiasi chiarimento.

PREZZI CHIAVI IN MANO

Listino per dipendenti e anziani Fiat

Prezzi validi alla data di uscita del giornale.



ALFA ROMEO

CONTANTI
LIRE

CONDIZIONI **FIATSA** *

VALIDE PER ACQUISTI PRESSO GLI UFFICI ASSEGNAZIONE VETTURE E SUCCURSALI

	Cilindrata	Potenza CV (DIN)	Velocità km/h	Consumo litri/100 km 90 km/h	Prezzo chiavi in mano per dipendenti	Quota contanti	6 mesi: 1 rata di lire	12 mesi: 11 rate mensili di lire	24 mesi: 23 rate mensili di lire	36 mesi: 35 rate mensili di lire	48 mesi: 47 rate mensili di lire
ALFA 33											
BERLINA 1300 V	1351	88	176	5,7	13.941.255	2.791.155	12.110.890	1.118.610	580.140	412.420	331.480
BERLINA 1300 VL	1351	88	176	5,7	15.168.145	2.987.045	13.229.530	1.221.930	633.730	450.520	362.090
BERLINA 1500	1430	105	188	6,0	16.053.505	3.128.405	14.095.780	1.296.490	672.400	478.010	384.190
BERLINA 1500 I.E.	1490	98	181	5,8	16.898.405	3.263.305	14.807.140	1.367.640	709.300	504.240	405.270
BERLINA 1700 I.E.	1712	110	190	5,7	17.944.415	3.430.315	15.780.860	1.455.730	754.990	536.720	431.380
BERLINA 1700 I.E. 4 x 4	1712	110	187	5,7	19.884.115	3.740.015	17.529.430	1.619.090	839.710	596.950	479.780
BERLINA BOXER 16V	1712	137	206	5,9	19.583.045	3.691.945	17.254.920	1.593.730	826.560	587.600	472.270
BERLINA S 1700 I.E.	1712	110	190	5,7	19.110.615	3.616.515	16.824.170	1.553.950	805.920	572.930	460.480
BERLINA BOXER 16V Q.V.	1712	137	206	5,9	20.729.015	3.874.915	18.299.790	1.690.240	876.610	623.180	500.870
BERLINA S 16V Q.V. PERMANENT	1712	137	202	6,0	23.555.265	4.326.165	20.878.690	1.928.260	1.000.050	710.940	571.400
BERLINA T. DS INTERCOOLER	1779	84	171	4,9	18.164.585	3.465.465	15.961.590	1.474.270	764.600	543.560	436.870
SPORT WAGON 1300	1351	88	173	5,7	15.319.275	3.011.175	13.967.330	1.234.660	640.330	455.210	385.870
SPORT WAGON 1300 L	1351	88	173	5,7	16.878.175	3.260.075	14.788.690	1.366.940	708.420	503.610	404.770
SPORT WAGON 1300 4x4	1351	88	170	5,8	18.638.185	3.541.085	16.393.420	1.514.160	785.290	558.260	448.690
SPORT WAGON 1700 I.E.	1712	110	187	5,8	20.075.765	3.770.605	17.704.120	1.635.220	848.070	602.900	484.560
SPORT WAGON BOXER 16V	1712	137	200	6,4	22.468.795	4.152.695	19.886.070	1.836.760	952.600	677.200	544.280
SPORT WAGON 1700 I.E. 4 x 4	1712	110	184	5,7	21.855.945	4.054.845	19.327.290	1.785.140	925.830	658.170	528.990
SPORT WAGON T. DS INTERCOOLER	1779	84	170	4,7	19.633.255	3.703.155	17.318.940	1.599.640	829.620	589.780	474.020

E GAMMA EUROPA

BERLINA 1500 I.E.	1490	95	180	6,0	17.571.845	3.370.845	15.421.260	1.424.370	738.720	525.160	422.090
BERLINA 1700 I.E.	1712	105	185	5,7	18.617.955	3.537.855	16.374.960	1.512.480	784.400	557.630	448.190
BERLINA 1700 I.E. 4 x 4	1712	105	183	5,8	20.558.845	3.847.745	18.144.630	1.675.910	869.180	617.900	496.620
BERLINA BOXER 16V	1712	129	200	5,9	20.256.585	3.799.485	17.869.040	1.650.450	855.970	608.510	489.060
BERLINA BOXER 16V Q.V.	1712	129	208	5,9	21.402.555	3.982.455	18.913.900	1.746.950	906.030	644.090	517.880
BERLINA S 1700 I.E.	1712	105	185	5,7	19.784.155	3.724.055	17.438.290	1.610.670	835.340	593.840	477.290
BERLINA S 16V Q.V. PERMANENT	1712	132	198	6,0	24.228.805	4.433.705	21.490.600	1.984.970	1.029.470	731.850	588.210
SPORT WAGON 1700 I.E.	1712	106	183	5,7	20.749.245	3.878.145	18.318.230	1.691.940	877.490	623.810	501.370
SPORT WAGON 1700 I.E. 4 x 4	1712	106	182	5,7	22.529.485	4.162.385	19.941.410	1.841.870	955.250	679.090	545.800
SPORT WAGON BOXER 16V	1712	129	202	6,4	23.142.335	4.260.235	20.500.190	1.890.480	982.010	698.110	561.090

Condizionatore d'aria: L. 1.714.790 - Alzacristalli electr. anteriori: L. 332.010 - Specchio retr. est. suppl.: L. 90.440 - Fendinebbia: L. 115.430 - Lavatergilunotto: L. 226.100 - Lavafari: L. 210.630 - 5 ruote in lega: L. 593.810 - Sedili anatomici: L. 1.106.700 - Sedile post. sdoppiato: L. 221.340 - Vernice metallizzata (Berli-

na): L. 352.240 - Vernice metallizzata (SW): L. 456.960 - Chiusura centraliz. porte: L. 276.080 - Tetto apribile: L. 718.760 - ABS: L. 1.272.110 - 5 ruote in lega con pneums. magg.: L. 688.780 - Ruota di scorta normali dimensioni: L. 140.420.

ALFA 75

1600 BENZINA CARB.	1570	110	180	6,9	18.446.595	3.510.495	16.218.740	1.498.030	776.920	562.310	443.910
1600 BENZINA I.E.	1570	107	180	6,7	19.924.575	3.746.475	17.586.320	1.622.490	841.470	598.200	480.790
1800 BENZINA I.E.	1779	122	190	6,9	21.171.695	3.945.595	18.703.410	1.727.520	895.940	636.930	511.920
2000 BENZINA TWIN SPARK	1962	148	206	6,0	23.715.915	4.351.815	21.023.160	1.941.780	1.007.060	715.920	575.410

	Cilindrata	Potenza CV (DIN)	Velocità km/h	Consumo litri/100 km (90 km/h)	Prezzo chiavi in mano per dipendente	Quota contanti	6 mesi: 1 rata di lire	12 mesi: 11 rate a rate di lire	24 mesi: 23 rate a rate di lire	36 mesi: 35 rate a rate di lire	48 mesi: 47 rate a rate di lire
1800 BENZINA TURBO Q.V.	1779	165	212	7,0	27.426.335	4.944.235	24.406.230	2.254.250	1.169.120	831.130	668.000
2000 DIESEL TURBO INT.	1995	95	175	5,5	22.107.035	4.094.935	19.556.230	1.806.290	936.790	668.970	535.260
2400 DIESEL TURBO	2393	112	185	5,5	24.520.355	4.480.255	21.756.630	2.009.530	1.042.200	740.900	595.480
1800 BENZINA I.E. INDY	1779	122	190	6,9	21.171.695	3.945.595	18.703.410	1.727.520	895.940	636.930	511.920
2000 BENZ. TWIN SPARK (Ed. numerate)	1962	148	205	6,0	23.715.915	4.351.815	21.023.180	1.941.780	1.007.060	715.920	575.410
1800 BENZ. TURBO Q.V. (Ed. numerate)	1779	165	212	7,0	27.426.335	4.944.235	24.406.230	2.254.250	1.169.120	831.130	668.000

E GAMMA EUROPA

1600 BENZINA I.E.	1570	103	180	6,7	20.596.115	3.854.015	18.190.440	1.679.220	870.890	619.120	497.600
1800 BENZINA I.E.	1779	118	190	6,9	21.845.235	4.053.135	19.317.530	1.784.240	925.360	667.840	528.720
2000 BENZINA TWIN SPARK	1962	141	204	6,2	24.851.885	4.534.785	22.068.030	2.038.290	1.057.120	751.510	604.010

Servosterzo: L. 774.690 - Alzacristalli elettrico posteriore: L. 261.800 - Condizionatore d'aria: L. 2.162.230 - Correttore assetto fari: L. 101.150 - Fendinebbia: L. 140.420 - Lavafari: L. 216.580 - 5 ruote in lega leggera: L. 684.250 - Vernice metallizzata: L. 512.890 - Finizioni in pelle: L. 2.082.020 - Specchio retr. esterno elettrico lato passeggero: L. 155.890 - Deflettori antirullo: L. 140.420 - Tetto apribile elettrico: L. 975.800 - ABS: L. 1.739.780 - Pneumatici ribass. con ruote in lega disegn. spec.: L. 226.100.

NUOVA ALFA 164

2000 TWIN SPARK	1962	148	210	6,5	28.512.805	5.117.705	25.396.840	2.345.750	1.216.590	864.870	695.120
2000 TURBO	1995	175	225	6,3	31.548.495	5.802.395	28.164.700	2.601.400	1.348.160	958.120	770.870
2000 TURBO 6V	1996	210	240	7,1	37.431.855	6.541.755	33.529.000	3.096.870	1.606.130	1.141.800	917.690
2500 T.D. INTERCOOLER	2500	117	200	5,3	38.322.795	5.406.695	27.047.140	2.498.180	1.295.630	921.060	740.280

E GAMMA EUROPA

2000 TWIN SPARK	1962	139	210	6,5	28.356.515	5.252.415	26.166.120	2.146.800	1.253.430	891.060	716.170
2000 TURBO 6V	1996	201	237	7,1	38.275.565	6.676.465	34.298.270	3.187.920	1.642.980	1.167.990	938.750

Alzacristalli elettrico posteriore: L. 261.800 - Climatizzatore automatico: L. 2.715.580 - 2 specchi retr. est. riscald.: L. 210.630 - Correttore assetto fari: L. 101.150 - Fendinebbia: L. 140.420 - Lavafari: L. 216.580 - 5 ruote in lega leggera: L. 743.750 - Bracciolo centrale ant.: L. 74.970 - Sedili ant. a comando elettrico: L. 783.980 - Sedile poster. regol. automat.: L. 734.230 - Vernice metallizzata: L. 548.590 - Finizione interna in pelle: L. 2.082.020 - Sbrinamento elettr. parabrezza: L. 155.890 - Sky-Sac: L. 49.990 - Volante guida e pomello in pelle: L. 201.110 - Sedile posteriore riscald.: L. 226.100 - Tetto apribile elettrico: L. 1.045.070 - ABS: L. 2.715.580 - 5 ruote in lega con pneum. maggiorati: L. 955.570 - Sedili anteriori riscaldati: L. 226.100 - Central. radio + 6 altoparl.: L. 417.690 - Parabrezza sfumato + tendina parasole: L. 216.580.

SPORTIVE

SPIDER 1600	1570	109	180	7,6	23.645.705	4.340.805	20.950.150	1.936.870	1.004.000	713.740	579.660
SPIDER 2000	1962	126	190	6,6	27.557.235	4.966.135	24.525.580	2.265.280	1.174.840	835.200	671.270

E GAMMA EUROPA

SPIDER 2000	1962	117	190	6,6	28.402.135	5.100.035	25.295.940	2.398.430	1.211.740	861.430	692.350
-------------	------	-----	-----	-----	------------	-----------	------------	-----------	-----------	---------	---------

Tetto rigido hard top: L. 2.061.080 - 5 ruote in lega leggera: L. 709.240 - Vernice metallizz.: L. 503.370 - Finizione sedili in pelle: L. 969.850 - Vernice metallizzata: L. 503.370 - Volante rivestito in pelle: L. 80.920.

AUTOBIANCHI

CONTANTI LIRE

CONDIZIONI **FIATSAVA***

VALIDE PER ADDEBITI PRESSO GLI UFFICI ASSEGNAZIONI VETTURE E SUCCURSALI

Y 10

	Cilindrata	Potenza CV (DIN)	Velocità km/h	Consumo litri/100 km (90 km/h)	Prezzo chiavi in mano per dipendente	Quota contanti	6 mesi: 5 rate di lire	12 mesi: 11 rate a rate di lire	24 mesi: 23 rate a rate di lire	36 mesi: 35 rate a rate di lire	48 mesi: 47 rate a rate di lire
FIRE 1000	999	46	145	4,2	10.462.885	2.218.785	8.967.850	827.380	429.100	305.050	245.180
FIRE 1000 MIA S. SPEC.	999	46	145	4,2	10.794.895	2.271.795	9.260.570	855.340	443.610	315.960	253.460
FIRE LX SPI	1108	57	155	4,4	11.961.095	2.457.995	10.323.880	953.550	494.540	351.570	282.570
SELECTRONIC	1108	57	150	4,6	12.679.555	2.572.755	10.979.220	1.014.080	525.930	373.890	300.600
G.T. I.E.	1301	78	175	5,7	13.152.285	2.648.185	11.409.970	1.063.870	546.570	388.560	312.290

	Cilindrata	Potenza CV (DIN)	Velocità km/h	Consumo litri/100 km 90 km/h	Prezzo chiavi in mano per dipendenti	Quota costante	6 mesi: 1 rata di lire	12 mesi: 11 rate ognuna di lire	24 mesi: 23 rate ognuna di lire	36 mesi: 35 rate ognuna di lire	48 mesi: 47 rate ognuna di lire
4WD I.E.	1108	57	148	5,2	15.163.385	2.969.285	13.240.640	1.223.230	634.410	451.000	352.480
E GAMMA EUROPA											
FIRE 1100	1108	50	150	4,7	11.136.425	2.326.325	9.571.960	884.100	458.520	325.960	251.990
FIRE LX SP1	1108	50	150	4,7	12.634.635	2.565.535	10.937.990	1.010.260	523.960	372.480	299.370
GT I.E.	1297	72	170	6,1	13.825.825	2.755.725	12.024.090	1.110.590	575.990	409.470	329.100
4WD I.E.	1108	50	142	5,5	15.896.925	3.076.825	13.857.760	1.279.960	663.820	471.910	379.290
SELETRONIC	1108	50	145	5,0	13.989.395	2.680.295	11.599.340	1.070.810	555.350	394.800	317.310

Apertura porte a distanza: L. 91.630 - Volante registrabile: L. 35.700 - Impianto antievaprazione: L. 133.280 - Vetri elettr. post.: L. 122.570 - Cristalli atermici: L. 125.140 - Specchio retrovisore est. suppl.: L. 41.650 - Correttore assetto far: L. 42.840 - Predisposizione apparecchio radio: L. 41.650 - Fari alogeni: L. 41.650 - Fendinebbia: L. 99.960 - Tergifari: L. 166.600 - Ruote in lega: L. 362.950 - Pneumatici magg.: L. 120.190 - Sedile posteriore sdoppiato: L. 197.540 - Passaruote suppl.: L. 41.650 - Orologio digitale: L. 53.550 - Vernice metallizzata: L. 207.060 - Guarnizione freni senza amianto: L. 11.900 - Tetto apribile: L. 464.100 - Contagiri + vacuometro + check panel + termometro olio: L. 317.730 - Volante reg. + crist. atermici + fari alogeni: L. 204.690 - Tetto apribile + orologio digitale: L. 516.460 - Retrovisore est. supplement. + contagiri + control system + termometro olio + vacuometro: L. 360.570 - Ruote in lega + pneumatici maggior.: L. 427.210 - Contagiri + check panel + termom. olio: L. 278.450 - Selleria alcantara: L. 277.270 - Batteria potenziata: L. 49.980 - Riscald. con controllo automat.: L. 122.570 - Control system: L. 243.950.

FIAT

FIAT

CONTANTI
LIRE

CONDIZIONI **FIATSAVA***

VALIDE PER ACQUISTI PRESSO GLI UFFICI ASSEGNAZIONI VETTURE E SUCCORSALI

	Cilindrata	Potenza CV (DIN)	Velocità km/h	Consumo litri/100 km 90 km/h	Prezzo chiavi in mano per dipendenti	Quota costante	6 mesi: 1 rata di lire	12 mesi: 11 rate ognuna di lire	24 mesi: 23 rate ognuna di lire	36 mesi: 35 rate ognuna di lire	48 mesi: 47 rate ognuna di lire
126											
UP	704	26	116	4,4	5.854.015	1.454.915	4.785.980	442.060	229.250	162.980	130.990

Specchio supplementare: L. 35.700 - Appoggiatesta ant.: L. 54.740 - Lunotto termico + sedili ant. regolabili: L. 245.140 - Tergilunotto + cristalli posteriori apribili: L. 226.100.

PANDA MAQUILLAGE

YOUNG	770	34	125	5,1	7.678.395	1.730.325	6.358.160	587.260	304.570	216.520	174.020
750 FIRE L	770	34	125	4,6	7.980.545	1.794.445	6.724.900	621.140	322.140	229.010	184.060
750 FIRE CLX	770	34	125	4,6	8.679.075	1.906.975	7.361.800	679.960	352.650	250.700	201.490
SHOPPING	999	48	140	5,0	8.890.895	1.939.795	7.554.930	697.800	361.900	257.280	206.780
DANCE	903	45	135	4,8	8.993.475	1.860.375	7.101.390	655.910	340.180	241.630	194.370
1.0 SELECTA	999	46	132	5,2	9.245.515	2.024.415	7.847.880	724.860	375.930	267.250	214.600
4 x 4 BASE	999	50	130	6,1	12.241.935	2.502.835	10.579.940	977.200	506.810	360.290	289.570
4 x 4 CLX	999	50	130	6,0	12.775.055	2.587.955	11.065.020	1.022.100	530.090	376.840	302.680

E GAMMA EUROPA

1000 CL KAT	999	45	140	4,6	9.276.455	2.029.355	7.876.090	727.470	377.290	268.210	215.570
1.1 SELECTA KAT	1108	51	140	4,6	10.054.715	2.153.615	8.585.690	793.010	411.260	292.380	234.990
4 x 4 BASE KAT	999	46	126	6,3	12.915.475	2.610.375	11.194.050	1.033.930	536.220	381.200	306.380
4 x 4 CLX KAT	999	46	126	6,3	13.448.595	2.695.495	11.680.140	1.078.820	559.510	397.760	319.690

Cambio a 5 marce: L. 178.500 - Impianto antievaprazione: L. 133.280 - Cristalli atermici: L. 125.140 - Specchio supplement.: L. 35.700 - Correttore assetto far: L. 60.690 - Tergilunotto: L. 126.140 - Tergifari: L. 140.420 - Portapacchi: L. 160.650 - Pneumatici maggiorati: L. 83.300 - Cristalli post. aprib. com-
passo: L. 126.140 - Passaruote suppl.: L. 41.650 - Orologio analogico: L. 53.550 - Vernice metallizzata: L. 197.540 - Barra + portapacchi: L. 40.960 - Tetto apribile: L. 255.850 - Inclinometro: L. 61.880 - Mobilsetto porta radio: L. 16.600.

UNO RST

BZ 3P TREND	903	45	140	5,0	9.180.965	2.013.965	7.788.210	719.350	373.080	265.220	213.160
45 BZ 3P BASE	999	45	145	4,3	8.864.505	2.142.405	8.521.670	787.090	408.210	290.200	233.240
45 BZ 5P BASE	999	45	145	4,3	10.678.275	2.253.175	9.154.230	845.520	438.510	311.740	250.560
45 BZ 3P S	999	45	145	4,3	11.045.965	2.311.685	9.489.500	876.490	454.570	323.160	259.730
45 BZ 3P RAP	999	46	145	4,3	10.893.785	2.239.685	9.077.200	856.410	434.820	309.120	248.440

	Cilindrata	Potenza CV (DIN)	Velocità km/h	Consumo litri/100 km 90 km/h	Prezzo chiavi in mano per dipendenti	Quota correnti	6 mesi: 1 rata di lire	12 mesi: 12 rate mensili di lire	24 mesi: 24 rate mensili di lire	36 mesi: 36 rate mensili di lire	48 mesi: 48 rate mensili di lire
45 BZ 5P S	999	45	145	4,3	11.764.745	2.426.645	10.144.850	937.020	485.960	345.470	277.670
BZ 5P TREND 1.1	1116	58	155	5,0	9.934.525	2.134.425	8.476.100	782.890	406.030	288.650	231.990
60 BZ 3P S	1108	57	155	4,5	11.045.985	2.311.885	9.489.500	876.490	454.570	323.160	259.730
60 BZ 5P S	1108	57	155	4,5	11.764.745	2.426.645	10.144.850	937.020	485.960	345.470	277.670
60 BZ 5P SX	1108	57	155	4,5	12.745.305	2.583.205	11.038.900	1.019.600	528.790	375.820	302.140
60 BZ 3P S CTX	1116	58	148	5,0	12.146.735	2.487.635	10.493.140	969.190	502.650	357.330	287.200
60 BZ 5P S CTX	1116	58	148	5,0	12.870.255	2.608.155	11.152.820	1.030.120	534.250	379.800	305.250
70 BZ 3P SX	1372	72	170	5,2	12.630.985	2.596.885	11.117.020	1.026.810	532.530	376.580	304.270
70 BZ 5P SX	1372	72	170	5,2	13.362.915	2.681.615	11.602.020	1.071.610	565.770	395.100	317.550
70 BZ 5P S CTX	1372	72	170	5,2	13.655.655	2.729.555	11.868.900	1.096.260	588.550	404.190	324.850
TURBO BZ I.E.	1372	118	204	5,8	16.928.165	3.251.065	14.852.710	1.371.850	711.490	505.790	406.520
TURBO BZ I.E. RACING	1372	118	204	5,8	17.531.485	3.347.385	15.402.810	1.422.960	737.830	524.530	421.580
DS 3P BASE	1301	46	140	4,7	11.629.085	2.404.985	10.021.160	925.590	480.040	341.260	274.280
DS 5P BASE	1301	46	140	4,7	12.363.315	2.522.215	10.690.610	987.430	512.110	364.050	292.600
DS 5P S 1300	1301	46	140	4,7	13.323.645	2.675.545	11.566.210	1.068.300	554.050	393.880	316.570
DS 5P S 1697	1697	58	155	4,4	13.604.485	2.720.385	11.822.280	1.091.950	566.320	402.600	323.580
TURBO DS 3P	1367	72	168	4,0	14.665.965	2.889.865	12.790.100	1.181.940	612.680	435.550	350.070
TURBO DS 5P	1367	72	168	4,0	15.249.065	2.982.965	13.321.760	1.230.450	638.150	453.660	364.620

E GAMMA EUROPA

1.0 BZ 3P DAV	999	44	143	5,1	10.573.555	2.236.455	9.058.750	836.700	433.940	308.490	247.940
1.0 BZ 3P I.E. KAT	999	45	145	4,8	10.834.165	2.278.065	9.296.370	868.650	445.320	316.580	254.440
1.0 BZ 5P I.E. KAT	999	45	145	4,6	11.527.935	2.388.835	9.928.930	917.070	475.620	338.120	271.760
1.0 BZ 3P S KAT	999	45	145	4,6	11.719.525	2.419.425	10.103.620	933.210	483.990	344.070	278.540
1.1 BZ 3P I.E. KAT	1108	50	150	4,9	10.834.165	2.278.065	9.296.370	868.650	445.320	316.580	254.440
1.1 BZ 5P I.E. KAT	1108	50	150	4,9	11.527.935	2.388.835	9.928.930	917.070	475.620	338.120	271.760
1.1 BZ 3P S I.E. KAT	1108	50	150	4,9	11.719.525	2.419.425	10.103.620	933.210	483.990	344.070	278.540
1.1 BZ 5P S I.E. KAT	1108	50	150	4,9	12.438.285	2.534.185	10.758.960	993.740	515.380	366.390	294.470
1.3 BZ 5P S DAV	1372	70	160	5,6	11.965.855	2.458.755	10.328.220	963.950	494.750	351.720	282.680
1.4 BZ 3P I.E. KAT	1372	71	165	5,8	11.300.595	2.353.495	9.727.120	898.430	465.850	331.250	266.230
1.4 BZ 5P S I.E. KAT	1372	71	165	5,8	12.910.715	2.609.615	11.189.710	1.033.530	536.020	381.060	306.260
1.5 BZ 5P SX I.E. KAT	1372	71	165	5,6	13.836.535	2.757.435	12.083.850	1.111.490	576.450	409.800	329.370
1.3 TURBO BZ I.E. RACING KAT	1372	114	200	6,1	17.651.675	3.386.575	15.512.400	1.432.790	743.060	528.260	424.580

5ª marcia: L. 178.500 - Com. ap. porte dist.: L. 91.630 - Alzacr. el. ant.: L. 216.580 - Crist. aterm.: L. 126.140 - Specchio suppl.: L. 41.650 - Correttore assetto fari: L. 66.640 - Fari alogeni: L. 41.650 - Tergicristalli: L. 167.790 - Ruote in lega: L. 353.430 - Pneum. maggior.: L. 120.190 - Crist. lat. post. apr.: L. 126.140 - Sed. post. edopp.: L. 204.680 - Cint. sic. ant. reg. aR: L. 44.030

Passar. suppl.: L. 41.650 - Vernice metall.: L. 209.440 - Bloccap. el.: L. 149.940 - Tetto aprib.: L. 472.430 - Ruote lega + pneum. magg.: L. 430.780 - Sed. ant. reg. lomb.: L. 53.550 - Batteria potenziata: L. 16.660 - Riscald. autom.: L. 140.420 - Check panel: L. 232.050

TIPO NUOVA GAMMA

1400 MEDIA	1372	78	167	5,4	12.896.435	2.624.335	11.158.250	1.030.620	534.510	379.960	305.400
1400 SUPER	1372	78	167	5,4	13.785.365	2.766.265	11.968.750	1.105.480	573.330	407.580	327.590
1400 SX	1372	78	167	5,4	14.745.695	2.919.695	12.844.360	1.188.360	615.280	437.400	351.550
1600 SUPER	1581	86	175	5,5	13.785.365	2.766.265	11.968.750	1.105.480	573.330	407.580	327.590
1600 SX	1581	86	175	5,5	14.745.695	2.919.695	12.844.360	1.188.360	615.280	437.400	351.550
1800 SX	1756	110	187	6,5	16.711.575	3.233.475	14.636.790	1.351.910	701.140	498.440	400.610
1700 MEDIA DS	1697	58	150	4,9	14.620.745	2.899.645	12.730.430	1.175.830	609.820	433.520	348.430
1930 SUPER DS	1929	65	160	4,9	15.500.155	3.040.055	13.532.250	1.249.890	648.230	460.830	370.380
1930 GT DS TURBO	1929	92	175	4,9	17.671.905	3.386.805	15.512.400	1.432.790	743.060	528.260	424.580

E GAMMA EUROPA

1400 MEDIA KAT	1372	71	161	5,4	13.569.975	2.731.875	11.772.360	1.087.340	563.930	400.900	322.210
1400 SUPER KAT	1372	71	161	5,4	14.460.095	2.873.995	12.583.960	1.162.300	602.800	428.530	344.420
1400 SX KAT	1372	71	161	5,4	15.420.425	3.027.325	13.459.560	1.243.180	644.750	458.350	368.390
1600 SUPER KAT	1581	80	170	6,3	14.460.095	2.873.995	12.583.960	1.162.300	602.800	428.530	344.420
1600 SX KAT	1581	80	170	6,3	15.420.425	3.027.325	13.459.560	1.243.180	644.750	458.350	368.390
2000 SUPER KAT	1985	115	190	7,0	17.214.945	3.313.845	15.096.750	1.394.300	723.130	514.070	413.170

	Cilindrata	Potenza CV (DIN)	Velocità km/h	Consumo litri/100 km (90 km/h)	Prezzo chiavi in mano per dipendente	Quota contante	6 mesi: 1 rata di lire	12 mesi: 24 rate mensili di lire	24 mesi: 24 rate mensili di lire	36 mesi: 36 rate mensili di lire	48 mesi: 48 rate mensili di lire
2000 GT KAT	1995	115	190	7,0	18.582.255	3.532.155	16.342.430	1.509.450	782.850	556.530	447.290
2000 16V KAT SPORTIVA	1995	148	207	7,5	20.934.885	3.907.785	16.487.500	1.707.580	885.600	629.570	506.010

Comando apertura porte a distanza: L. 120.190 - Idroguida: L. 747.320 - Condizionatore: L. 1.624.350 - Crist. atermici: L. 142.800 - Specch. est. supp.: L. 41.650 - Doppi specchi elettr. + abrin. (escl. GT): L. 162.320 - Doppi specchi elettr. + abrin. (GT): L. 120.190 - Contagiri: L. 151.130 - Correttore assetto fari: L. 85.840 - Fari alogeni: L. 41.650 - Fendinebbia: L. 101.150 - Tergifari: L. 216.580 - Ruote in lega: L. 422.450 - Poggiatesta anteriori: L. 51.170 - Pneum. rib.: L. 53.550 - Sed. post. edopp.: L. 221.340 - Sedili Recaro: L. 950.810 - Cint. sic. ant. reg. in altezza: L. 44.030 - Vernice metallizz.: L. 303.450 - Selleria in pelle (solo schien. e seduta): L. 1.256.640 - Tetto apribile: L. 672.350 - Tetto aprib. elettr.: L. 811.580 - Antiskid (DS Turbo): L. 2.025.380 - Antiskid (escl. DS Turbo 18V e 2000): L. 1.148.350 - Antiskid (18V): L. 1.625.480 - Antiskid (2000): L. 949.820 - Ruote in lega + pneum. maggiorati: L. 470.050 - Sedile guida riscald. e reg. in alt.: L. 120.190 - Sedile reg. in alt.: L. 53.550 - Segnal. acqua com.: L. 97.580 - Check panel: L. 110.670.

TEMPRA

1400 MEDIA	1372	78	172	5,6	15.219.315	2.995.215	13.276.190	1.226.240	635.960	452.110	363.370
1400 SX	1372	78	172	5,6	16.747.275	3.239.175	14.669.340	1.354.920	702.700	499.550	401.500
1600 MEDIA	1581	86	177	5,6	16.114.195	3.138.095	14.002.120	1.301.800	675.050	479.690	385.700
1600 SX	1581	86	177	5,6	17.642.155	3.382.055	15.485.270	1.430.280	741.790	527.340	423.630
1800 SX	1756	110	190	6,3	18.995.185	3.598.085	16.718.930	1.544.230	800.880	569.350	457.600
1800 SLX	1756	110	190	6,3	20.739.725	3.876.625	18.309.550	1.691.140	877.080	623.510	501.140
1900 MEDIA DIESEL	1929	65	182	4,5	17.068.805	3.293.705	14.980.740	1.383.680	717.620	510.150	410.030
1900 SX DIESEL	1929	65	182	4,5	19.045.165	3.606.055	16.754.500	1.548.430	803.060	570.900	458.850
1900 MEDIA TURBO DIESEL	1929	92	178	4,9	19.045.165	3.606.055	16.754.500	1.548.430	803.060	570.900	458.850
1900 TURBO DIESEL SX	1929	92	178	4,9	21.413.285	3.984.185	18.923.670	1.747.860	906.490	644.430	517.940
1400 MEDIA ST. WAGON	1372	78	168	5,7	16.525.935	3.203.835	14.467.530	1.336.280	693.030	492.680	396.860
1600 MEDIA ST. WAGON	1581	86	172	5,7	17.420.815	3.346.715	15.289.460	1.411.640	732.120	520.460	418.310
1600 SX ST. WAGON	1581	86	172	5,7	18.904.745	3.583.645	16.636.470	1.536.610	796.930	566.540	455.340
1800 SX ST. WAGON	1756	110	185	6,4	20.236.355	3.796.255	17.850.590	1.648.750	855.090	607.880	488.570
1800 SLX ST. WAGON	1756	110	185	6,4	21.569.155	4.009.055	19.065.810	1.760.990	913.300	649.270	521.830
1900 MEDIA DIESEL ST. WAGON	1929	65	157	4,6	18.462.065	3.512.065	16.232.840	1.499.330	777.600	552.790	444.300
1900 MEDIA TURBO DIESEL ST. WAGON	1929	92	177	4,6	20.513.625	3.840.525	18.103.400	1.672.100	887.200	616.490	495.490
1900 TURBO DIESEL SX ST. WAGON	1929	92	177	4,6	22.538.005	4.163.905	19.950.090	1.842.670	956.690	679.380	546.040

GAMMA EUROPA

1600 MEDIA KAT	1581	77	168	6,2	16.767.735	3.245.635	14.706.230	1.358.320	704.470	500.810	402.510
1600 SX KAT	1581	77	168	6,2	18.315.695	3.489.595	16.099.390	1.487.000	771.200	548.250	440.840
2000 SLX KAT	1995	113	195	6,8	22.866.255	4.218.155	20.248.470	1.870.230	969.950	689.540	554.200
1600 MEDIA ST. WAGON KAT	1581	77	165	6,2	18.094.355	3.454.255	15.897.580	1.468.360	761.540	541.380	435.120
1600 SX ST. WAGON KAT	1581	77	165	6,2	19.578.285	3.691.185	17.250.580	1.593.330	826.350	587.450	472.150
2000 SLX ST. WAGON KAT	1995	113	195	6,8	23.781.365	4.362.265	21.082.840	1.947.290	1.009.920	717.960	577.040

Comando apertura porte: L. 120.190 - Idroguida: L. 747.320 - Alzacr. elettr. post.: L. 217.770 - Condizionat. d'aria: L. 1.624.350 - Cristalli atermici: L. 142.800 - Specchio retrov. est. suppl.: L. 41.650 - Doppi specchi retrov. est. el. + disapp.: L. 152.320 - Contagiri: L. 184.450 - Corrett. assetto fari: L. 85.840 - Fendinebbia: L. 108.250 - Tergifari: L. 216.580 - Tendine parasole: L. 53.550 - Ruote in lega: L. 515.270 - Portapacchi: L. 180.880 - Tergilunotto + tergifari: L. 309.400 - Appoggiatesta centrale ant.: L. 51.170 - Pneumat. extra serie: L. 53.550 - Appoggiatesta sed. poster.: L. 138.040 - Sedile post. sdoppiato: L. 221.340 - Cint. sicur. anter. regol. in altezza: L. 46.410 - Vernice metall.: L. 303.450 - Vano portasci: L. 72.580 - Tetto apr. manuale: L. 653.310 - Tetto apr. elettr.: L. 812.770 - Antiskid (SX, SLX E 1600 Europa escl. turbo DS e 1400): L. 1.148.350 - Antiskid (turbo DS SX e 2000 Europa): L. 2.025.380 - Alzacr. elettr. + bloccap. elettr.: L. 377.230 - Ruote in lega + pneumat. magg.: L. 567.830 - Sedile lato guida riscald.: L. 65.450 - Sedile guida regol. in altezza: L. 53.550 - Segn. acqua comb. + filtro riscald.: L. 57.120 - Riscaldat. con controllo aut.: L. 379.610.

CROMA

CHT	1995	100	183	5,5	22.328.375	4.130.275	19.758.040	1.824.930	946.460	672.840	540.780
2.0 I.E.	1995	119	192	6,0	24.811.905	4.526.805	22.022.460	2.034.080	1.054.930	749.950	602.760
TURBO I.E.	1995	158	215	6,3	31.021.325	5.518.225	27.684.040	2.857.010	1.326.140	942.750	757.720
1.9 TURBO DS LD.	1929	94	180	3,9	24.938.045	4.546.945	22.137.470	2.044.700	1.060.440	753.870	605.910
2.5 TURBO DS	2500	118	195	5,3	26.843.235	4.851.135	23.874.570	2.205.150	1.143.660	813.030	653.450

GAMMA EUROPA

2.0 I.E. KAT	1995	115	190	6,4	25.656.805	4.661.705	22.792.820	2.105.230	1.091.840	776.190	623.840
TURBO I.E. KAT	1995	150	210	6,4	31.866.225	5.653.125	28.454.400	2.828.160	1.363.040	968.900	778.800

Sospensioni autolivellanti: L. 1.123.360 - Cambio automatico: L. 2.121.770 - Condizionatore d'aria: L. 2.416.890 - Correttore assetto fari: L. 85.450 - Crist. Solar Control: L. 80.920 - Tergilavafari: L. 223.720 - Sedile ant. elettr. riscald.: L. 637.840 - Sedile post. sdoppiato: L. 230.860 - Vernice metallizzata: L. 330.820 - Selleria pelle vera: L. 2.221.730 - Tetto aprib. elettr.: L. 985.320 - ABS: L. 2.001.580 - Ruote in lega + pneumat. ribass.: L. 1.003.170 - Specchi elettrici ribalt.: L. 155.890 - Sedile ant. riscald.: L. 171.360 - Segnalatore limite di velocità: L. 72.590.

**LANCIA**CONTANTI
LIRE.**CONDIZIONI RATA**

VALIDE PER ACQUISTI PRESSO GLI UFFICI ASSEGNAZIONI VETTURE E SUCCURSALI

	Cilindrata	Potenza CV (DIN)	Velocità km/h	Consumo litri/100 km 90 km/h	Prezzo chiavi in mano per dipendenti	Costo contanti	6 mesi 1 rata di lire	12 mesi 11 rate ognuna di lire	24 mesi 23 rate ognuna di lire	36 mesi 35 rate ognuna di lire	48 mesi 47 rate ognuna di lire
DELTA MAQUILLAGE											
1500 LX	1498	80	185	5,5	14.937.285	2.950.185	13.019.040	1.202.490	623.650	443.350	356.330
1600 GT I.E.	1585	108	185	6,2	16.656.835	3.224.735	14.586.880	1.347.300	698.750	496.740	399.250
1600 HF TURBO	1585	143	203	6,5	19.965.035	3.752.935	17.603.210	1.625.900	843.240	599.460	481.800
HF INTEGRALE	1995	210	220	7,9	38.216.065	6.686.965	34.244.020	3.162.910	1.640.360	1.166.150	937.260

E GAMMA EUROPA

1600 GT I.E. USA 83	1585	90	175	6,4	17.330.375	3.332.275	15.201.000	1.404.020	728.170	517.660	416.050
1600 HF TURBO USA 83	1585	132	198	7,0	20.638.575	3.860.475	18.217.330	1.682.620	872.660	620.370	498.610

Impianto antievaporazione: L. 170.170 - Idroguida: L. 742.560 - Condizionatore: L. 1.443.470 - Correttore assetto fari: L. 65.450 - Fendinebbia: L. 90.960 - Sedile post. sdopp.: L. 215.390 - Sedili Recaro: L. 723.520 - Vernice metallizzata: L. 296.310 - Selleria in pelle: L. 2.046.800 - Vernice ma-

tallizzata: L. 409.360 - Tetto apribile elettrico: L. 931.770 - Sistema antibloccaggio ruote: L. 2.533.510 - Selleria alcantara: L. 411.740 - Check panel: L. 148.750.

DEDRA

1600 I.E.	1581	90	180	5,5	19.014.225	3.601.125	16.738.290	1.545.830	801.710	569.940	458.070
1800 I.E.	1756	110	192	6,0	21.166.935	3.944.835	18.699.070	1.727.120	895.730	636.780	511.800
2000 I.E.	1995	120	200	6,4	23.017.385	4.240.285	20.386.260	1.882.950	976.560	694.230	557.980
2000 TURBO	1995	165	215	7,2	28.034.425	5.041.325	24.960.670	2.305.460	1.195.680	850.010	663.180
INTEGRALE	1995	172	215	7,8	35.389.815	6.215.715	31.667.120	2.924.900	1.516.940	1.078.390	866.730
1930 TURBO DIESEL	1929	92	180	4,9	22.026.115	4.082.015	19.482.450	1.799.470	933.260	663.460	533.240

E GAMMA EUROPA

1600 BZ I.E.	1581	77	170	6,2	19.688.955	3.708.855	17.351.490	1.602.650	831.180	590.890	474.910
1800 BZ I.E.	1756	106	187	6,7	21.840.475	4.052.375	19.919.190	1.789.640	925.150	657.690	528.600
2000 BZ I.E.	1995	113	196	6,8	23.690.925	4.347.825	21.000.380	1.939.680	1.006.970	715.150	574.780
2000 TURBO BZ I.E.	1995	165	215	7,2	28.707.965	5.148.865	25.574.780	2.362.190	1.225.100	870.920	699.990
INTEGRALE BZ I.E.	1995	172	215	7,8	36.063.355	6.323.255	32.281.230	2.981.620	1.546.360	1.099.310	883.540

Sospens. a smorz. controllato: L. 1.460.130 - Comando a dist. aper/chius. porte: L. 146.370 - Alzacrist. elettr. posteriore: L. 272.510 - Condizionatore aria automat.: L. 2.046.800 - Cristalli atermici: L. 148.370 - 2 specchi est. comandati elettr. e disapp.: L. 183.260 - Fendinebbia: L. 107.100 - Tergilunotto: L. 155.890 - Tergilavafari: L. 223.720 - Ruote in lega: L. 647.360 - Strumentaz. optoelettronica: L. 490.280 - Sedili anter. riscald. elettricam.: L. 882.990 - Sed. lato guida el. + riscald.: L. 484.330 - Appoggiatesta sedili poster.: L. 127.330 - Sedile post. sdopp.: L. 226.100 - Vernice metallizzata: L. 322.490 - Selleria in

pelle: L. 2.212.210 - Vernice metallizzata: L. 409.360 - Vano portasci: L. 88.060 - Tetto apribile elettrico: L. 973.420 - Sistema antibloccaggio ruote (2000, DS): L. 2.046.800 - Sistema antibloccaggio ruote (1600, 1800): L. 1.507.730 - Ruote in lega + pneumatici maggiorati: L. 699.720 - 2 specchi esterni comandati elettr. con ribaltam.: L. 340.340 - Sedili anter. riscaldati: L. 146.370 - Trip computer: L. 351.050 - Selleria in alcantara: L. 506.940 - Riscaldatore contr. automat.: L. 377.230 - Spoiler posteriore: L. 143.990 - Control system: L. 151.130.

THEMA

2000 16V	1995	150	205	6,4	27.385.645	4.934.545	24.350.690	2.249.140	1.166.470	829.250	666.490
2000 16V ABS	1995	150	205	6,4	30.915.415	5.501.315	27.587.480	2.548.090	1.321.510	939.470	755.070
2000 16V ABS S.I.	1995	150	205	6,4	33.832.105	5.967.005	30.246.840	2.793.720	1.448.900	1.030.030	827.860
TURBO 16V ABS	1995	185	225	6,7	36.616.705	6.411.605	32.785.760	3.028.220	1.570.520	1.116.490	897.350
TURBO 16V ABS S.I.	1995	185	225	6,7	39.533.395	6.877.295	35.445.130	3.273.650	1.697.910	1.207.050	970.140
DS TURBO	2499	118	195	5,3	29.477.895	5.271.795	26.276.790	2.427.030	1.258.730	894.830	719.200
DS TURBO ABS	2499	118	195	5,3	32.223.225	5.710.125	28.779.910	2.658.220	1.378.630	980.070	787.710
DS TURBO ABL	2499	118	195	5,3	33.328.735	5.886.635	29.787.680	2.751.320	1.426.920	1.014.400	815.300

E GAMMA EUROPA

2000 16V	1995	144	202	6,7	28.210.545	5.069.445	25.121.250	2.320.300	1.203.370	855.480	687.570
2000 16V ABS	1995	144	202	6,7	31.760.315	5.636.215	28.357.840	2.619.240	1.356.410	965.700	776.160

	Cilindrata	Potenza CV (DIN)	Velocità km/h	Consumo litri/100 km 90 km/h	Prezzo chiavi in mano per dipendenti	Quota costante	4 mesi 1 rata fissa di lire	12 mesi 11 rate ognuna di lire	24 mesi 23 rate ognuna di lire	36 mesi 35 rate ognuna di lire	48 mesi 47 rate ognuna di lire
2000 16V ABS S.I.	1995	144	202	6,7	34.675.815	6.101.715	31.016.110	2.854.770	1.485.750	1.056.220	848.920
TURBO 16V ABS	1995	180	222	7,1	37.461.505	6.546.505	33.556.120	3.099.370	1.607.430	1.142.720	918.440
TURBO 16V ABS S.I.	1995	180	222	7,1	40.376.295	7.012.195	36.215.480	3.345.000	1.734.820	1.233.280	991.220

Sospens. a smorz. controllato: L. 1.655.290 - Cambio automatico 4 rapporti: L. 2.155.990 - Comando a dist. aper./chius. porta: L. 228.480 - Servotronic: L. 687.500 - Alzacrist. elettr. posteriore: L. 242.780 - Condizionatore aria automat.: L. 2.468.290 - 2 specchi est. comandati elettr. e disapp.: L. 183.250 - Correttore assetto fari: L. 65.450 - Cristalli solar control: L. 171.360 - Lavafari: L. 224.910 - Tendine parasole: L. 53.550 - Sedile guida con memoria: L. 1.141.210 - Appoggiatesta anter. ribaltab.: L. 84.260 - Sedili anter. riscald. elettricam.: L. 862.980 - Appoggiatesta sedili poster.: L. 172.550 - Sedile post. sdopp. e ribaltabile: L. 228.480 - Vernice metallizzata: L. 333.200 - Selleria in pelle vera: L. 2.571.590 - Predisposiz. radiotelefono: L. 2.168.180 -

Appoggiatesta sedile post. ribalt.: L. 491.470 - Fendinebbia con regol. tempo pausa tergic.: L. 126.140 - Fend. + reg. tempo pausa terg. + risc. contr. aut.: L. 474.810 - Tetto apribile elettrico: L. 997.220 - Ruote in lega + pneumatici maggiorati: L. 968.660 - 2 specchi esterni comandati elettr. con ribaltam.: L. 341.530 - Sed. anter. con regol. lomb. meccan. e riscaldamento: L. 253.470 - Sed. anter. con regol. lomb. meccan. e riscaldamento (Turbo BZ e Turbo DS ABS): L. 172.550 - Sed. anter. con regol. lomb. meccan.: L. 111.860 - Cristalli atermici + tendine parasole: L. 224.910 - Sedile post. sdopp. regol. elettr. + alzacrist. elettr. post. + presa corr.: L. 755.650 - Selleria in alcantara: L. 606.940 - Riscaldatore contr. autom.: L. 377.230.

[*] NOTE: 1. L'anticipo minimo è pari ad Iva e messa in strada. Non è inclusa l'eventuale sovrattassa per motori diesel. 2. Spese contrattuali da rateizzare: L. 17.000 + Iva fino a 6 mesi, da 7 a 35 mesi L. 102.000 + Iva. Oltre i 35 mesi L. 195.000 + Iva. 3. Rate mensili posticipate di cui la prima a 60 giorni dalla data del contratto. 4. In base ai prezzi e tassi in vigore al momento della chiusura del giornale. 5. Per ogni informazione, e per la stipula del contratto, rivolgersi agli Uffici Assegnazione Vetture, alle Succursali Fiat od alle Direzioni Regionali FiatSava.

LEGENDA

KAT (catalizzata): vettura con marmitta catalitica a tre vie e sonda lambda.
DAV: vettura dotata di un sistema elettronico di gestione del motore che regola gli anticipi, dosa la miscela, ecc.
ECO (ecologica): vettura Diesel con pompa di iniezione tarata in modo specifico per il contenimento delle emissioni.

Listino "Trattore in campo"

Prezzi chiavi in mano per i dipendenti del Gruppo



GOMMATI

35-56	19.630.240
35-68 DT	23.171.630
45-66	22.724.240
45-66 DT	26.732.160
50-66	23.457.280
50-66 DT	28.464.800
55-56	22.724.240
55-56 DT	26.846.400
55-66	26.646.480
55-66 DT	31.216.080
60-66	27.779.360
60-66 DT	32.348.960
65-66	30.464.000
65-66 DT	35.756.640
70-66	33.291.440
70-66 DT	39.660.320
80-66	35.728.560
80-66 DT	42.697.200
85-90	33.339.040
85-90 DT	40.079.200
70-90	36.090.320

70-90 DT	45.067.680
80-90	39.374.720
80-90 DT	48.504.400
85-90 DT	51.208.080
70-88	35.985.600
70-88 DT	43.554.000
80-88	38.851.200
80-88 DT	46.724.160
90-90	42.154.560
90-90 DT	52.045.840
100-90	45.890.720
100-90 DT	56.377.440
110-90 DT	59.423.840
F 100	59.185.840
F 100 DT	66.211.600
F 110 DT	70.724.080
F 120 DT	73.790.960
F 130 DT	82.205.200
140-90 DT	84.966.000
160-90 DT	109.689.440
180-90 DT	116.572.400

SPECIALI

45-76 VDT	26.918.160
55-76 VDT	29.921.360
55-76 F	25.380.320
55-76 FDT	29.769.040
60-76 F	28.655.200
60-76 FDT	33.710.320
70-76 F	32.853.520
70-76 FDT	37.937.200
70-76 LP	35.033.600
70-76 LPDT	40.726.560
80-76 F	34.633.760
80-76 FDT	40.117.280
70-86 HC	35.995.120
70-86 DTHC	43.792.000
80-86 DTHC	45.029.500

CINGOLATI

55-75	26.493.360
55-75 V	28.550.480

55-75 M	28.807.520
* 60-75	32.548.880
60-75 V	31.190.400
* 60-75 M	33.062.860
* 70-75	37.386.000
* 70-75 M	38.365.800
* 80-75	43.658.720
95-55	59.890.320
160-55	114.573.200

LEGENDA:

F Frutteto
M Montagna
V Vigneto
DT Doppia trazione
HC High Clearance (alta luce libera)
LP Low profile (basso profilo)
FDT Frutteto doppia trazione
VDT Vigneto doppia trazione
DTHC Doppia trazione High Clearance
LPDT Low profile doppia trazione
***** Steering-o-matic

PICCOLI ANNUNCI

Pubblichiamo gratuitamente, nei limiti consentiti dallo spazio, le inserzioni che ci giungono dai dipendenti. Per soddisfare tutte le richieste, gli annunci saranno ripetuti non più di tre mesi consecutivi. I testi devono essere brevi e non a carattere pubblicitario. «Illustrato» non si assume alcuna responsabilità sul loro contenuto. Preghiamo i lettori di specificare, oltre l'indirizzo e il numero di telefono, anche il proprio ente di appartenenza oppure quello del familiare. Chi intende servirsi della rubrica può ritagliare il tagliando pubblicato a fondo pagina e inviarlo a «Illustrato» - piccoli annunci - casella postale 1100 - 10100 Torino.

AUTO



VENDO

Y 10 luglio '91, blu petrol, tenuta in box accessoriata. Tel. 011 / 996.19.08.
Y 10 Fire anno '89, lire 9.000.000. Tel. 011 / 348.86.63.
Y 10 Fire 1,0 mesi 5 pochi km, bianca tenuta in garage. Tel. 0121 / 575.58.
Y 10 Fire EC 1.1, luglio '91 km, 1.500, grigio metall. Tel. 0161 / 480.530 ore serali.
Y 10 Fire LX IE maggio '91 km 1.000, grigio metall. Tel. 011 / 385.58.20.
Y 10 Fire LX IE marzo '90 pochi km, blu petrol metall. accessoriata tenuta in box. Tel. 011 / 962.99.15 ore serali.
Y 10 Fire LX IE fine '89, grigio quartz metall. accessoriata tenuta in garage, lire 10.800.000 trattabili. Tel. 011 / 917.40.74 dopo le 20.
Y 10 GTE IE giugno '91, grigio ardesia metall. accessoriata tenuta in garage, lire 13.800.000. Tel. 011 / 780.75.44 ore serali.
Y 10 IE marzo '91 grigio quartz metall. lire 12.000.000. Tel. 011 / 894.351.
Y 10 LX IE novembre '89 km 20.000, bordeaux metall. accessoriata, lire 9.900.000. Tel. 011 / 679.293 ore serali.
Y 10 LX IE novembre '90 km 11.000, bordeaux metall. accessoriata tenuta in box, lire 10.000.000. Tel. 011 / 679.293 oppure 677.739.
A 112 anno '85 bordeaux metall. gommata nuova, inurata. Tel. 011 / 211.542.
ALFA 33 1.3 mesi 5, verde mirto metall. accessoriata. Tel. 011 / 731.208.
ALFA 75 anno '89, rosso alfa accessoriata, tenuta in box, lire 13.500.000. Tel. 011 / 496.100.
ALFA GIULIA GT Sprint anno '85 omologata ASI, grigia restauro completo e originale, lire 15.000.000. Tel. 011 / 650.51.80 ore serali.
ALFA ROMEO Giulietta 1.8, impianto GPL nuovo, lire 2.300.000 trattabili. Tel. 011 / 822.51.81.
CITROEN Visa anno '83. Tel. 011 / 306.661.
FIAT 126 motore buono, lire 300.000. Tel. 0141 / 319.77 ore serali.
FIAT 126 sinistrata. Tel. 011 / 398.011 ore serali.

FIAT 126 mesi 6, rossa accessoriata, lire 4.800.000. Tel. 011 / 898.31.98.
FIAT 126 Personal targ. TO Z... blu, lire 1.500.000. Tel. 011 / 661.07.01.
FIAT 127 anno '78, revisionata, lire 700.000 trattabili. Tel. 011 / 805.29.27.
FIAT 127 targ. TO L... km 81.000, revisionata dicembre '90, unico proprietario tenuta in box, lire 1.500.000. Tel. 011 / 378.391.
FIAT 127 900 C anno '77, gomme, frizioni, freni e batteria nuovi, tenuta in box, lire 1.800.000. Tel. 011 / 273.54.21.
FIAT 127 1050 CL, anno '79 revisionata, blu adriatico, lire 1.200.000. Tel. 011 / 317.19.91.
FIAT 127 Special anno '78, gommata nuova, tenuta in box. Tel. 011 / 901.23.07.
FIAT 127 Super 3P, anno '80, beige motore nuovo, lire 3.200.000. Tel. 011 / 956.13.24.
FIAT 128 CL, fine '78 revisionata fino al '94, azzurro metall. lire 1.500.000. Tel. 011 / 971.66.89.
FIAT 131 Super 1.6, anno '80 targ. TO V55... impianto GPL. Tel. 011 / 402.17.23 ore serali.
FIAT 131 TC Supermirafiori, febbraio '82, accessoriata, gommata nuova, tenuta in box, lire 3.500.000. Tel. 011 / 996.36.44 ore serali.
FIAT 132 1.8 grigio metall. lire 1.000.000 trattabili; 4 gomme da neve Firestone 145/13, lire 100.000. Tel. 011 / 287.220.
FIAT 147 anno '80 revisionata,

trazione GPL, lire 1.200.000 trattabili. Tel. 011 / 309.55.43 ore serali.
FIAT 500 anno 75 targ. AT, lire 1.200.000. Tel. 0141 / 934.342.
FIAT 500 targ. TO E24737 bianca, meccanica buona, lire 400.000 trattabili. Tel. 011 / 686.219.
FIAT 500 targ. TO M... revisionata, lire 1.500.000. Tel. 011 / 822.12.28 ore serali.
FIAT 500 C Topolino, anno '58 trasformabile, verde originale, documenti originali, lire 4.000.000, eventuale permuta. Tel. 050 / 879.112.
FIAT 500 L targ. TO A... fine '69 prezzo da concordare; Peugeot 205 5P anno '84, accessoriata, lire 4.200.000 trattabili. Tel. 011 / 850.411.
FIAT 600 porte controvento, buone condizioni, lire 1.700.000. Tel. 011 / 736.095.
FIAT 850 anno 70 revisionata fino a ottobre '93, blu scuro, lire 200.000. Tel. 011 / 367.875 ore serali.
FIAT CROMA CHT 2.0 RST, mesi 4 km 4.000, grigio chiaro metall. Tel. 011 / 452.35.97 ore serali.
FIAT MORETTI 750 coupé, anno '64 unico proprietario. Tel. 0836 / 566.861.
FIAT PANDA 30 non revisionata, lire 800.000. Tel. 011 / 989.61.29 ore serali oppure 0125 / 423.733 durante il giorno.
FIAT PANDA 30 novembre '83, lire 3.500.000. Tel. 011 / 996.36.44 ore serali.
FIAT PANDA 45 anno '81 nera

accessoriata, lire 2.300.000 trattabili. Tel. 011 / 680.04.92 ore serali.
FIAT PANDA 750 CL targ. TO M... blu. Tel. 011 / 295.628.
FIAT PANDA 750 CL 5a marcia, febbraio '91 rosso corsa, lire 8.000.000. Tel. 011 / 200.843.
FIAT PANDA 750 CL 5a marcia, marzo '90 blu nautico, tenuta in box; Golf 1.1 anno '79 km 60.000 verde. Tel. 011 / 984.66.96.
FIAT PANDA 750 CL 5a marcia, mesi 6 km 3.000 bianca, tenuta in garage. Tel. 011 / 619.12.73.
FIAT PANDA 750 CLX 5a marcia, mesi 6, lire 011 / 650.99.74 ore serali oppure 6565/2151 ore ufficio.
FIAT PANDA 750 S targ. TO 95428G km 17.000, grigio chiaro metall. tenuta in garage lire 6.500.000 trattabili. Tel. 011 / 986.27.69 ore serali.
FIAT PANDA 1.0 giugno '87, azzurro pastello tetto apribile, vetri marchiati, tenuta in garage. Tel. 011 / 819.37.32.
FIAT PANDA 1.0 Fire anno '86 km 36.000, lire 6.000.000. Tel. 011 / 908.40.23 ore serali.
FIAT PANDA Dance anno '89, lire 7.000.000 trattabili. Tel. 011 / 977.85.41 oppure 977.10.55.
FIAT PANDA Dance 5a marcia, gennaio '90, lire 6.800.000. Tel. 011 / 358.30.95.
FIAT PANDA Young mesi 12 km 6.000 bianca, accessoriata, tenuta in box. Tel. 011 / 325.375.
FIAT PANDA Young mesi 4 km 1.000, rossa. Tel. 011 / 977.04.94.
FIAT PANDA Young mesi 4, bianca. Tel. 011 / 790.06.64.
FIAT PANDA Young mesi 4 km 900, rossa. Tel. 011 / 402.01.71 ore serali.
FIAT PANDA Young settembre '90 pochi km, lire 6.700.000. Tel. 011 / 873.761 ore serali.
FIAT REGATA IE Weekends anno '88 km 72.000 bianca, gancio traino. Tel. 0161 / 486.676 ore serali.
FIAT RITMO 60 anno '83 rossa tenuta in box, gancio traino. Tel. 0172 / 713.145.
FIAT RITMO 60 targ. TO T91978, lire 1.000.000 trattabili. Tel. 011 / 397.81.63 ore serali.
FIAT RITMO 60 3P anno '84, amaranto, lire 1.800.000. Tel. 011 / 904.75.90 ore serali.
FIAT RITMO 60 CL 5P anno '82, giallo ocra, tenuta in garage, lire 3.000.000 trattabili. Tel. 011 / 367.275.
FIAT RITMO 60 CL 5P anno '84, grigio metall. lire 3.600.000 tratta-

SPEDIRE A «ILLUSTRATO» - PICCOLI ANNUNCI
CASELLA POSTALE 1100 - 10100 TORINO

TESTO ANNUNCIO

COGNOME NOME

INDIRIZZO

LUOGO DI LAVORO

TELEFONO

billi, regalo 4 ruote da neve. Tel. 011 / 969.70.80.

FIAT RITMO 80 CL Team, anno '87 tenuta in garage, lire 4.500.000 trattabili. Tel. 011 / 992.24.71.

FIAT RITMO 80 S anno '84 km 50.000, azzurrite metalli, accessoriata, gomme nuove. Tel. 011 / 370.457 ore serali.

FIAT RITMO 75 S giugno '82 impianto a GPL, gancio traino, tenuta in garage, lire 1.500.000 trattabili. Tel. 011 / 714.133.

FIAT RITMO 85 S anno '83 unico proprietario, lire 2.500.000. Tel. 011 / 233.816 ore pasti.

FIAT RITMO Diesel furgone motore nuovo, cerchi in lega, lire 5.500.000 trattabili. Tel. 0141 / 823.945 ore pasti.

FIAT TEMPRA 1.4 febbraio '91 tenuta in garage. Tel. 0141 / 215.100 ore serali.

FIAT TEMPRA SX 1.4 mesi 6, blu mare metalli, tenuta in box. Tel. 011 / 606.21.66.

FIAT TEMPRA 1.6 targ. CN..., mesi 4 km 4.000, bianca, tenuta in garage. Tel. 0172 / 633.862.

FIAT TEMPRA SX 1.6 mesi 6, idroguida, grigio zermat metalli, tenuta in garage. Tel. 011 / 640.62.34 ore serali.

FIAT TIPO 1.1 luglio '88 km 25.000, blu metalli, lire 9.000.000. Tel. 011 / 389.940 ore serali.

FIAT TIPO 1.1 DGT anni 2 pochi km, azzurro metalli, accessoriata, tenuta in box. Tel. 011 / 606.20.41.

FIAT TIPO 1.4 grigio metalli, accessoriata, tenuta in box. Tel. 011 / 358.31.32.

FIAT TIPO 1.4 AGT luglio '91 km 5.000, bianca accessoriata, tenuta in box, lire 13.800.000 trattabili. Tel. 011 / 905.64.08.

FIAT TIPO 1.4 AGT giugno '91 pochi km, rosso metalli, tenuta in garage. Tel. 011 / 990.97.16.

FIAT TIPO 1.4 S luglio '91 km 5.000, bianca tenuta in garage, lire 14.000.000 trattabili. Tel. 011 / 908.64.08.

FIAT TIPO 1.6 AGT giugno '91 pochi km, rosso Shiraz metalli, lire 14.500.000. Tel. 011 / 953.47.74.

FIAT TIPO 1.6 AGT green-stone metalli. Tel. 011 / 739.78.86.

FIAT TIPO 1.8 DGT mesi 5 km 6.000, grigio metalli, lire 16.000.000. Tel. 011 / 309.48.66.

FIAT TIPO DGT York novembre '90, lire 13.000.000. Tel. 011 / 780.44.13 dopo le 20.30.

FIAT TOPOLINO C anno 1950, guida a destra, funzionante. Tel. 011 / 205.17.27.

FIAT UNO 45 RST 5P, fine '89 km 17.000, bianca. Tel. 011 / 212.346 ore serali.

FIAT UNO 45 S 6a marcia maggio '87, granata accessoriata, tenuta in box, valutazione Quattro ruote. Tel. 011 / 982.89.81.

FIAT UNO 45 S estate '85 km 74.000, servofreno inurata, gommata nuova, lire 4.600.000. Tel. 011 / 374.452 ore serali.

FIAT UNO 45 S Fire 5P, mesi 2,

blu mare metalli, tenuta in garage, lire 12.000.000 trattabili. Tel. 011 / 405.03.34.

FIAT UNO 60 5P mesi 6, blu scuro. Tel. 011 / 794.155.

FIAT UNO 60 RST km 500, grigio metalli, tenuta in garage, lire 11.500.000. Tel. 011 / 905.54.83 dopo le 20.

FIAT UNO 60 S RST 5P, maggio '91 blu mare metalli, accessoriata tenuta in box. Tel. 011 / 606.31.12.

FIAT UNO 60 S 3P, mesi 5 blu mare metalli, tetto apribile. Tel. 011 / 796.161.

FIAT UNO 60 S 5P, novembre '86, accessoriata. Tel. 011 / 871.239.

FIAT UNO 60 S 5P targ. CN..., mesi 6 km 1.500, full optional, grigio quartz metalli. Tel. 0172 / 412.723.

FIAT UNO 60 S 5P Fire, mesi 4, grigio zermat metalli, tenuta in box. Tel. 011 / 643.665.

FIAT UNO 60 S 5P, maggio '91 rosso shiraz metalli, lire 11.700.000 trattabili. Tel. 011 / 813.295.

FIAT UNO 60 S RST 5P, giugno '91 pochi km, tenuta in garage. Tel. 011 / 242.27.78 ore serali.

FIAT UNO 60 SL ottobre '86 blu mare metalli. Tel. 0121 / 500.911 dopo le 20.

FIAT UNO 60 SX 5P, maggio '91 km. 8.000, bianca. Tel. 011 / 619.16.38 ore serali.

FIAT UNO 60 SX 5P, mesi 6, blu delphi metalli, tenuta in garage, lire 12.000.000. Tel. 011 / 973.93.63.

FIAT UNO 60 SX 5P, aprile '91 grigio metalli, tenuta in garage accessoriata. Tel. 011 / 851.309.

FIAT UNO 60 SX 5P, km 5.000, grigio glasgow metalli, tenuta in box. Tel. 011 / 725.676.

FIAT UNO 70 SX 3P DGT anno '89, accessoriata. Tel. 011 / 822.49.38 dopo le 20.

FIAT UNO 1.0 Fire 3P, febbraio '90 km 14.000, tenuta in garage, lire 8.900.000. Tel. 011 / 235.308.

FIAT UNO Rap fine giugno '91 bianca. Tel. 011 / 968.58.14 dopo le 19.

FIAT UNO Trend 5P, targ. AT... luglio '91 pochi km, blu avio, tenuta in box. Tel. 0141 / 217.133.

FIAT UNO Turbo Diesel giugno '91 rosso shiraz metalli, tenuta in box. Tel. 011 / 284.044.

FIAT UNO Turbo IE 1.3, marzo '89 km 30.000, antiskid e tetto apribile, tenuta in box. Tel. 02 / 906.613.51.

FIAT UNO Turbo IE luglio '91, bianca tenuta in box, lire 16.000.000 trattabili. Tel. 011 / 969.27.01 ore pasti.

FIAT UNO Turbo IE Racing, giugno '91 grigio juniper metalli, accessoriata, lire 17.500.000. Tel. 011 / 950.14.64.

FIAT UNO Turbo IE RST anno '90 rosso shiraz, accessoriata, solo a privato. Tel. 014 / 358.33.23.

FORD FIESTA 900 L blu, ottime condizioni, lire 1.000.000. Tel. 011 / 287.220 ore ufficio.

FORD RS Turbo anno '87 km

RATE A
48 MESI

12 ANNI
di collaudo
con
CEDAS-FIAT

SOLO PER I DIPENDENTI FIAT

MONTONI E PELLICCE A PREZZI DI FABBRICA

SEMPRE PIU' STREPITOSO!

IL NOSTRO SUCCESSO E' QUALITA', ASSORTIMENTO, PREZZO

Vendiamo
a due sole
categorie di persone:
negozianti e...
DIPENDENTI
FIAT!

ESIBITE
IL TESSERINO
e i familiari
saranno
compresi

GIUBBINI, GONNE E PANTALONI
IN PELLE

da 58.000

PIUMONI IN PELLE UOMO
DONNA

da 89.000

COMPLETI IN PELLE E RENNA
UOMO E DONNA

da 128.000

LAPIN E PELLICCE ECOLOGICHE

da 238.000

MONTONE ROVESCIATO

da 358.000

MONTONI DI CAPRETTO
A PELO LUNGO

da 480.000

PELLICCE VOLPE GROENLANDIA
CASTORO, FOCA, ECC.

da 680.000

PELLICCE PERSIANO E MARMOTTA

da 980.000

PELLICCE VISIONE C.

da 1.380.000

E ALTRI
150 ARTICOLI
PER SODDISFARE
LE RICHIESTE DEI
PIU' ESIGENTI

PEL A PORTER

TORINO - Via Bardonecchia 108 - Tel. 740210

S. SECONDO DI PINEROLO - Via Val Pellicce 89 - Tel. 0121/501541

Orario: 9,30 - 12,30
15,30 - 19,30
da lunedì pom. a sabato

CONFRONTATE I NOSTRI PREZZI
CON QUELLI DELLA CONCORRENZA
Al prezzo normale di un capo
da noi vestite tutta la famiglia

55.000, rosso Ferrari. Tel. 0382 / 460.090 ore pasti.

GIULIETTA 1.6 luglio '81 km 34.600, tenuta in box, lire 5.250.000 trattabili. Tel. 081 / 480.625.

JETTA formula E fine '82, tenuta in garage, lire 1.500.000 trattabili. Tel. 011 / 621.047.

LANCIA BETA 1.6 RST anno '81 azzurro metall. unico proprietario. lire 1.800.000 trattabili. Tel. 011 / 281.974 ore serali.

LANCIA DEDRA 1.6 novembre '89 grigio chiaro metall., accessoriata tenuta in box. Tel. 02 / 889.49.43 ore serali.

LANCIA DEDRA 1.6 IE km 6.500, blu midway metall., accessoriata tenuta in box. Tel. 011 / 704.718 ore pasti.

LANCIA DEDRA 1.6 IE settembre '90 km 6.500, bianca accessoriata, lire 21.000.000 trattabili. Tel. 080 / 664.294 dalle 22 in poi.

LANCIA DEDRA 1.6 mesi 4 pochi km, azzurro zermat metall., tenuta in box. Tel. 011 / 955.27.11.

LANCIA DEDRA 1.6 IE novembre '90 km 10.000, bianca accessoriata. Tel. 011 / 763.938.

LANCIA DELTA 1.3 anno '84 grigio metall., tenuta in box, lire 5.500.000 trattabili. Tel. 011 / 917.16.73.

LANCIA DELTA 1.3 anno '90 beige metall., accessoriata, lire 12.500.000. Tel. 011 / 358.00.45.

LANCIA DELTA 1.5 anno '81 km 44.000. Tel. 011 / 591.055 ore pasti o serali.

LANCIA DELTA GT IE fine '86, grigio canna di fucile metall., inurata tenuta in garage, lire 9.000.000. Tel. 0123 / 454.76.

LANCIA DELTA LX anno '88 km 27.000, grigio quartz, full optional tetto apribile, lire 10.500.000 trattabili. Tel. 011 / 605.51.08.

LANCIA DELTA TDS novembre '87 grigio quartz, accessoriata tenuta in box, lire 9.000.000. Tel. 0161 / 843.891.

LANCIA FULVIA 2C berlina anno '69, griglia buone condizioni, lire 800.000. Tel. 011 / 262.05.12.

LANCIA GAMMA 2.0 anno '77 km 76.000, grigio chiaro metall., tenuta in box. Tel. 0321 / 390.578 ore serali.

LANCIA PRISMA 1.6 anno '88 km 35.000, metall., gancio traino accessoriato unico proprietario, lire 11.000.000 trattabili. Tel. 0382 / 308.389 ore serali.

LANCIA PRISMA 1.6 RST fine '86 km 80.000, grigio quartz metall., tetto apribile e antifurto, lire 7.000.000. Tel. 011 / 988.49.50.

LANCIA PRISMA integrale, settembre '90 accessoriata. Tel. 011 / 311.83.96 ore pasti.

MASERATI biturbo S anno '86 km 35.000. Tel. 039 / 287.14.53 dopo le 21.

MERCEDES 190 E anno '89 km 45.000, aria condizionata più ABS, unico proprietario, lire 25.000.000 trattabili. Tel. 011 / 983.30.89.

PEUGEOT 204 1.2, anno '71, revisionata fino al 1995, rossa. Tel. 0121 / 776.08.

PEUGEOT 205 GTI 1.6 novembre '89 km 27.000, rossa accessoriata. Tel. 011 / 619.94.24 ore serali.

RENAULT Espace TDX anno '86, lire 18.000.000. Tel. 011 / 985.09.66.

RENAULT R4 TL anno '84 rossa, lire 3.500.000. Tel. 011 / 967.33.01.

RENAULT R5 Alpine turbo Le Car, maggio '85 argento metall., inurata, lire 4.500.000. Tel. 011 / 801.32.04 ore serali.

VOLKSWAGEN GOLF 1.1 anno '79 verde, revisionata tenuta in box. Tel. 011 / 984.66.66.

VOLKSWAGEN GOLF 1.3 3P, fine '82 accessoriata, lire 2.800.000. Tel. 011 / 985.73.34 ore serali.

VOLKSWAGEN GOLF 1.6 Cabriolet, settembre '88 km 20.000, bianca capote grigia, accessoriata. Tel. 011 / 218.745 ore serali.

VOLKSWAGEN Maggiolone cabrio anno '78 pochi km, lire 7.800.000. Tel. 081 / 884.16.56.

CERCO

A 112 Junior possibilmente bianca e in ottimo stato. Tel. 0121 / 578.58.

FIAT UNO Fire 3P max anno '86, in zona Orbassano. Tel. 011 / 901.21.04 ore serali.

OPEL CLUB S.W. 1.4 benzina, max tre anni pochi km, pagamento contanti. Tel. 011 / 958.48.48.

MOTO

VENDO

APRILIA 50 Tuareg fine '87 km 10.000, avviamento elettrico. Tel. 011 / 649.79.80 ore serali.

APRILIA 125 AF1 AE, km 12.700, lire 2.200.000 trattabili. Tel. 02 / 937.21.51.

APRILIA 125 RX anno '90. Tel. 011 / 307.525 ore pasti.

APRILIA 125 Tuareg targ. TO 40... motore rifatto con km 3.000, accessoriata tenuta in garage. Tel. 011 / 977.82.26 ore serali.

APRILIA 125 Tuareg giugno '88 km 11.000, bianca bauletto, lire 2.600.000. Tel. 011 / 985.64.26.

APRILIA 125 Tuareg Rally anno '87, motore e copertoni nuovi, accessoriata, lire 3.300.000. Tel. 011 / 917.45.59.

APRILIA 125 Tuareg fine '86 km 15.000, lire 1.700.000. Tel. 011 / 980.91.73.

APRILIA 250 Tuareg anno '86, lire 2.000.000 trattabili. Tel. 011 / 800.89.36.

BETA 3 marce, lire 250.000 trattabili. Tel. 011 / 455.75.57 ore pasti.

CAGIVA 125 Freccia C-12 Lucky Explorer. Tel. 011 / 738.02.20 ore serali.

CAGIVA 350 Ala azzurra GT anno '87 km 8.000, rossa, lire 3.500.000. Tel. 011 / 977.05.25 ore serali.

CAGIVA 350 mod. Ala blu, totalmente ricondizionata, gomme nuove. Tel. 011 / 455.08.57.

CAGIVA 350 T4R marzo '89 bianca, gommata 100 per cento, unico proprietario. Tel. 011 / 954.05.92.

CAGIVA 350 T4R settembre '88, monocilindrico 4 tempi, bianca, lire 2.700.000. Tel. 011 / 436.10.64.

DUCATI 600 S giugno '91 km 2.000 in garanzia. Tel. 0428 / 413.57 ore pasti.

FANTIC motor trial 240, lire 1.800.000 trattabili. Tel. 0175 / 391.959 ore pasti.

FIFTY HF aprile '90, originale nero, lire 1.500.000. Tel. 0161 / 842.005 ore pasti.

GILERA 124 fuoristrada 4 tempi km 13.000, eventuale permuta con ciclomotore o Mountain Bike. Tel. 011 / 512.948.

GILERA 124 speciale fuoristrada 4M, anno '66, bolli pagati, per amatore. Tel. 011 / 434.33.91 ore pasti.

GILERA 125 KK anno '87, lire 12.500.000 trattabili. Tel. 011 / 523.22.92.

GIO'CALIFFO 50 motorino, ottimo stato. Tel. 011 / 998.91.54 ore pasti.

GUZZI California II con sidecar Velorax 700, km 17.061 targ. TO 39... anno '86, lire 8.000.000, anche separatamente a lire 6.500.000. Tel. 011 / 434.04.59 oppure 447.52.58.

GUZZI Le Mans III Carena km 20.000 targ. TO 35... lire 3.500.000 trattabili. Tel. 0141 / 971.713.

HONDA XL RM 600 targ. TO 40... anno '87, accensione elettronica, lire 4.400.000. Tel. 0121 / 803.436.

HONDA XR 600 R anno '87, lire 4.200.000. Tel. 011 / 214.875 ore serali.

KAWASAKI 125 KX da cross anno '86. Tel. 0161 / 486.792.

KAWASAKI 650 KLR enduro, maggio '88 km 8.500, bianca. Tel. 0161 / 819.138.

KTM 50 anno '89 ottimo su strada che cross, lire 2.700.000. Tel. 011 / 949.14.77.

MALAGUTI RST 50 anno '88 pochi km, lire 1.800.000. Tel. 011 / 944.09.09.

MORINI Excalibur 350. Tel. 011 / 448.108 ore pasti.

MOSCHITO anno '48 con rullo ruota posteriore e freni a tamburo, lire 3.000.000 trattabili. Tel. 011 / 898.20.53 ore pasti.

MOTOBECANE monomarcia, lire 500.000. Tel. 011 / 986.42.36.

MOTORINO 50 motore Minarelli, usato poco, lire 350.000. Tel. 011 / 262.23.66 ore serali.

MOTORINO Italyet Stratos 50 anno '90 km 2.450, lire 1.750.000 trattabili. Tel. 011 / 205.17.93.

SULKY monomarcia con motore nuovo. Tel. 011 / 707.20.17.

SUZUKI 500 GSE gran turismo, anno '84 km 20.000, tenuta da amatore, lire 2.500.000. Tel. 011 / 800.32.38.

SUZUKI 550 GSX EF anno '88 km 21.000, bauletto, tre borse, lire 4.800.000. Tel. 011 / 984.07.09.

VESPA 125 PX targ. TO 36... rossa. Tel. 011 / 965.78.76.

VESPA 200 PE km 36.000, targ. VC... granata, lire 950.000. Tel. 0161 / 801.489 ore serali.

YAMAHA 250 cross anno '85, vera occasione. Tel. 0172 / 584.93.

YAMAHA 550 XT targ. TO 39... lire 2.000.000. Tel. 011 / 392.691.

CERCO

LAMBRETTA anni '50 oppure motore sciolto. Tel. 011 / 640.77.15.

ALLOGGI



OFFRO

ALBENGA (Sv) vicino al mare, due camere, tinello, servizi, mesi invernali. Tel. 011 / 621.168.

ALBENGA (Sv) camera, tinello, cucinino, servizi, posto auto, giardino, mesi invernali. Tel. 011 / 923.59.27 ore pasti.

ANDORA (Sv) alloggio arredato 4-5 posti letto, riscaldamento, comodo mare e negozi, mesi invernali. Tel. 011 / 376.391.

ANTAGNOD (Val d'Ayas, Valle d'Aosta), alloggio due camere, servizi, quattro posti letto, periodo dicembre-gennaio, lire 2.000.000; periodo dicembre-aprile, lire 3.500.000. Tel. 011 / 507.171 ore pasti.

BARDONECCHIA (To) due camere, cucina, bagno, riscaldamento autonomo, 6 posti letto, comodo negozi e bus, stagione invernale. Tel. 011 / 598.973 ore pasti.

BARDONECCHIA (To) monolocale, ingresso, cucinino, bagno 3-4 posti letto, balcone, stagione invernale o annuale. Tel. 011 / 317.42.69.

BARDONECCHIA (To) via Medail, monolocale con servizi, stagione invernale o annuale. Tel. 011 / 502.341.

BORGHETTO S.SPIRITO (Sv) vicino al mare, camera, tinello, cucinino, servizi, arredato, mesi invernali. Tel. 011 / 303.971.

BORGHETTO S.SPIRITO (Sv) mini alloggio 4 posti letto, arredato, balcone soleggiato, riscaldamento centralizzato ascensore, mesi invernali. Tel. 011 / 606.28.83.

CERIALE (Sv) alloggio arredato 4 posti letto, giardinetto, mesi invernali a partire da gennaio '92. Tel. 011 / 853.401.

CHAMPOLUC fraz. Crest (Ao) vicino impianti, alloggio 6 posti letto in chalet. Tel. 011 / 589.248.

CHIOMONTE (To) Alta valle di Susa, monolocale 4 posti letto, riscaldamento centrale, libero fine maggio '92. Tel. 011 / 606.56.55.

CHIOMONTE (To) monolocale 3 posti letto, balcone panoramico, periodo dicembre, aprile '92. Tel. 011 / 385.05.50.

DIANO MARINA (Im) vista mare, monolocale 4 posti letto, ascensore, annualmente o mensilmente. Tel. 011 / 958.17.95.

DIANO MARINA (Im) alloggio 4 posti letto, comodo mare e negozi, annualmente. Tel. 0121 / 578.14 ore serali.

DIANO MARINA (Im) vista mare, villetta a schiera 4-5 posti letto, mesi invernali. Tel. 011 / 640.66.40.

LOANO (Sv) vicino al mare, due camere, cucina abitabile, mesi invernali. Tel. 011 / 329.46.71 ore pasti.

MONFERRATO alloggio arredato per max due persone, lire 500.000 mensili. Tel. 0141 / 209.056.

NIZZA (Costa Azzurra) vicino hotel Negresco, alloggio singolare 4 posti letto. Tel. 011 / 619.02.14 ore pasti.



VILLAGGIO DEGLI DEI

PIEDIMONTE S. GERMANO - CASSINO

...e perché no??!!

Una villetta a due passi dall'azienda in cui lavori!!... Ma non isolata ... bensì all'interno di un residence panoramico, pieno di verde, fornito di parcheggi interni e di spazio per il tempo libero dei nostri figli; che costa come un appartamento e tuttavia è molto più esclusiva e prestigiosa. Un grazioso giardino, un bel salone, tre camere da letto, la cucina, due bagni e con prezzi a partire da

L. 150.000.000

*pagabili per il 50% in comode rate senza interessi
e per l'altro 50% tramite mutuo bancario.*

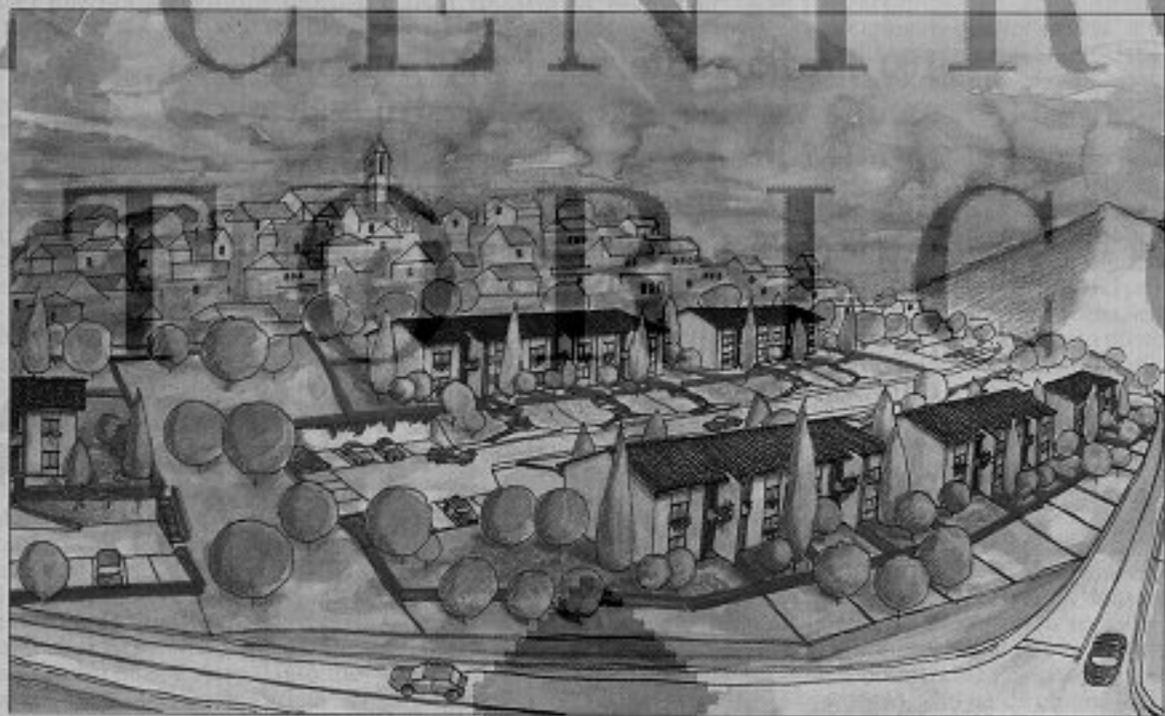
AGEVOLAZIONI
PER I DIPENDENTI
FIAT

Altre notizie?

Passo chiederle alla società Medinter di Roma Tel. 06/3221364.

*Oppure direttamente presso il cantiere in costruzione del "Villaggio degli Dei"
Dove?*

A Piedimonte S. Germano, proprio a due passi dallo stabilimento FIAT di Cassino.



Per investire il proprio risparmio nella **massima sicurezza**, ottenere un'**ottima redditività** e garantirsi all'età desiderata un **capitale** oppure **una pensione**, la Prime Augusta Vita, Società di assicurazione del Gruppo Fiat, Vi propone:

GESTIONE AUGUSTA RISPARMIO (Fondo AURIS)

Rendimento del Fondo AURIS
nel 1990: (retrocesso nella misura minima
dell'80% ai nostri assicurati)

14,07%

100 lire investite nel Fondo Auris sei anni fa valgono oggi per il nostro assicurato 182 lire.

Ciò, senza tener conto dei vantaggi di natura fiscale che prevedono la deduzione dai propri redditi di un importo massimo di L. 2.500.000 purché il contratto duri almeno cinque anni e non preveda la concessione di prestiti.

Le Agenzie **Prime Augusta Vita**, sono a completa disposizione per fornire una qualificata assistenza.



Prime Augusta Vita S.p.A. - 10125 Torino - Via G. Giacosa, 38
Tel. 011-65651 - Fax 65653240

CAMPIONESSA DI ATLETICA

IL SEGRETO DI "PALLINA"

Manuela Torazza, 23 anni, figlia di un dipendente del Comau: «Ero piccola e paffuta, poi ho provato con il lancio del peso e...»

FIONA VALENTINO

A scuola la chiamavano "Pallina": «Ero la bambina più bassa e più "larga" della classe». E anche la più forte, tanto che a dodici anni approda ad uno sport tutto muscoli: il lancio del peso. Oggi Manuela Torazza, 23 anni, torinese, è una delle atlete più promettenti della specialità. La sua è una storia di vittorie sportive e anche di traguardi personali. Lei la racconta così.

«Sono stati i miei genitori a trasmettermi l'amore per lo sport, un impegno che mi ha aiutato a superare momenti difficili. Ho cominciato a nove anni: nuoto, pattinaggio, basket. Poi mio padre mi ha consigliato il lancio del peso. Mi allenavo la domenica, lungo le sponde del Po».

Il debutto a dodici anni: ai Giochi della Gioventù dove arriva seconda. Nell'82 e nell'83, sempre ai Giochi, sale sul podio più alto. Poi tante vittorie nelle gare regionali.

E un giorno arriva la crisi. Racconta Manuela: «Mi ero appena diplomata ragioniera. La mia società sportiva era in difficoltà e quella situazione di tensione, aggiunta a problemi personali, mi ha portato al limite dell'anoressia. Non mangiavo più. In quattro mesi ho perso venti chili. Ma non ho abbandonato lo sport: anzi, è stato il mio toccasana». La svolta come atleta avviene con il passaggio alla Sisport Fiat: «L'allenatore Emilio Berta e la Società hanno creduto nelle mie

possibilità. Così ho ottenuto i primi risultati di interesse nazionale».

A 21 anni partecipa al campionato italiano. «Papà è affezionato al mio debutto allo Stadio dei Marmi di Roma. Dice che gareggiare lì, è come cantare all'Arena di Verona».

I successi costellano la carriera sportiva di Manuela. Lei modestamente dice: «Sono un'atleta, non una campionessa». E spiega: «I lanci olimpici superano i 21 metri. Il record italiano è di 22,91 per gli

uomini e di 18,74 per le donne. Io lancio intorno ai 15 metri e 70. Le atlete sono alte, almeno 1,80. Mi devo "accontentare" del mio metro e settanta per 75 chilogrammi di peso. Ma la robustezza da sola non basta: è importante la "reattività", ossia la velocità nello spostare l'attrezzo. Più si è rapidi e più si lancia lontano». Meno di un secondo è il tempo di lancio del peso (3 chilogrammi per i ragazzi, 4 per le donne, 7,260 per gli uomini) che viaggia alla velocità media di 10 metri al secondo.

Per darsi la carica al momento del "getto", Manuela con il peso lancia anche uno strillo liberatore. A riprendere le sue esibizioni con macchina fotografica e cinepresa c'è papà Mario, 48 anni, nato a Bilbao, in Spagna, da sempre appassionato di sport. Poco più che ventenne si è trasferito a Torino, dove lavora al settore Commerciale del Comau. Non c'è più la madre Annamaria, anch'essa appassionata di atletica leggera, scomparsa l'anno scorso.

«Io e mia moglie - dice Mario Torazza - volevamo allevare una figlia sana, lontano dai rischi della droga, e l'ambiente sportivo è il più adatto per i ragazzi. Ci siamo riusciti, ma mia moglie purtroppo non è più accanto a me per applaudire Manuela». La ragazza ha reagito con l'impegno sportivo: sesto posto al campionato italiano e terza ai campionati di atletica, che si sono svolti a giugno allo Stadio delle Alpi di Torino. «La mamma sarebbe stata felice», sospira. Tanta la solidarietà degli amici sportivi. Da anni erano abituati a vedere "quei tre": "Pallina" che gareggiava e mamma e papà a fare il tifo.

Padre e figlia raccontano le loro giornate: lavoro per lui, allenamenti e studio (ultimo anno di Isef) per lei, le chiacchiere dopo cena, le gare nei fine settimana (quinto posto assoluto a luglio ai Campionati universitari di atletica di Sheffield, in Inghilterra). E domani? «Penso di gareggiare fino a 30 anni, quindi insegnerò educazione fisica ai ragazzini. Poi chissà, forse un marito e dei figli».

Da qualche tempo c'è un nuovo "fan" a sostenere Manuela: è Pierluigi Ceccati, 25 anni, lanciatore del disco del Gruppo sportivo dei carabinieri e studente in Economia e Commercio. Lei pesista, lui discobolo, che ne dice papà Mario? «Dico che va bene, lo sport unisce i giovani. E io e Manuela ci sentiamo meno soli».



**SOLO
CON ME
TUTTO
FUNZIONA!**

Per una lunga durata delle protesi mobili è importante usare pastiglie non corrosive.

La ricerca tedesca ha evidenziato come il **pH 10** sia ottimale per una pulizia profonda e non corrosiva.

Solo **PROCOMP** ha il pH 10.

Con **PROFAST** usa sempre **PROCOMP pH 10**: sono un sistema integrato.

**NON
COMPRARLI
PROVALI
GRATIS!**

invia questo tagliando a:
IDECO srl
via Braille
39100 Bolzano

nome _____

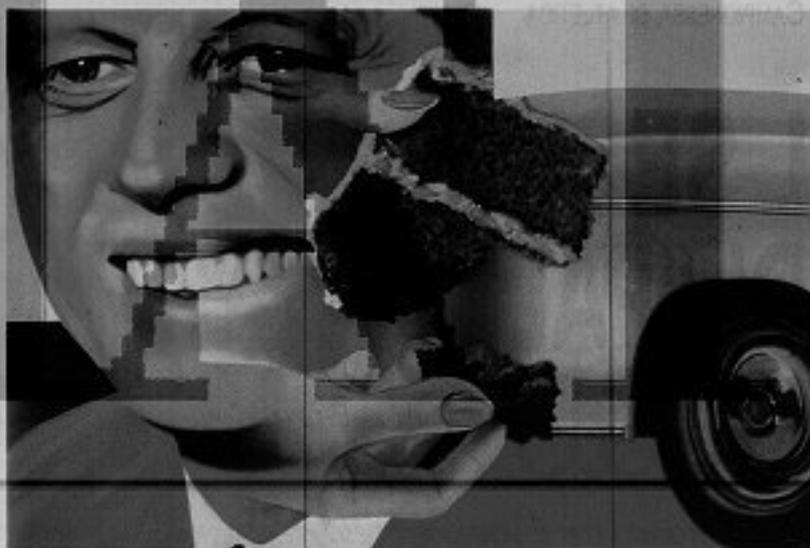
cognome _____

indirizzo _____

cap città _____

ALLEGA L. 3.050 IN FRANCOBOLLI
PER SPESE POSTALI

IN BREVE



AL LINGOTTO

Quarant'anni di arte americana

Il Lingotto di Torino, dall'11 gennaio al 31 marzo 1992, ospiterà la mostra "Arte Americana 1930-70". È la prima grande rassegna realizzata in Europa sull'argomento e propone un quadro completo di quarant'anni decisivi per l'arte contemporanea. La rassegna è realizzata da un comitato consultivo internazionale coordinato da Attilio Codognato.

Un itinerario audiovisivo aiuterà lo spettatore a immergersi nell'atmosfera storico-culturale esaminata e ad avvicinarsi alle oltre 160 opere di 120 artisti. Dipinti del Moma di New York, del Metropolitan, del Whitney, del Guggenheim, della National Gallery e della Phillip's Collection di Washington, dell'Art Institute di Chicago, del Centre Pompidou di Parigi e dello Stedelijk Museum di Amsterdam e di privati.

Renzo Piano, progettista dell'allestimento, nell'esposizione ha esaltato le caratteristiche di edificio industriale del Lingotto, collocando le opere in uno spazio che ricorda i "loft" (gallerie-abitazioni) statunitensi. Il catalogo è edito dalla Fabbri. Il biglietto d'ingresso alla mostra, aperta tutti i giorni dalle 10 alle 22, costa 10 mila lire (8 mila il ridotto). È previsto anche un servizio

LE CIFRE DELL'AUTO

Il Paese che ha la più alta densità automobilistica del mondo è San Marino: una vettura ogni 2,1 abitanti; quello che ha la più bassa è il Bangladesh: 3585 persone per un'auto. Questa è una delle molte informazioni che si leggono su "Automobile in cifre", la pubblicazione annuale curata dall'Ufficio studi e ricerche di mercato dell'Anfia (Associazione nazionale fra le industrie automobilistiche), giunta alla 41ª edizione.

Il volume (284 pagine, 49 mila lire) è una miniera di dati interessanti non solo per gli addetti ai lavori,

ma anche per chi desidera documentarsi o semplicemente curiosare fra i numeri delle quattro ruote. "Automobile in cifre" raccoglie le statistiche italiane di produzione per modelli, le esportazioni per marca e per paesi, le importazioni, le consegne di vetture e veicoli commerciali, le immatricolazioni, i consumi, i prezzi dei carburanti, eccetera.

L'ultima parte comprende dati sulla produzione mondiale di autoveicoli, consuntivi per marca, serie storiche, circolazione e densità per ogni paese.



BORSE DI STUDIO GHIGLIENO

Il Gruppo Dirigenti Fiat, in memoria dell'ingegner Carlo Ghiglieno e di tutte le vittime del terrorismo istituisce, com'è ormai tradizione, borse di studio a giovani meritevoli per agevolare il conseguimento della laurea o per frequentare corsi di perfezionamento post-universitario.

Per l'anno in corso sono previste due borse da 15 milioni di lire lorde ciascuna, per la frequenza in Italia o all'estero di corsi post-universitari nel campo del controllo direzionale, della programmazione e organizzazione aziendale e delle tecnologie avanzate e tre

borse da quattro milioni per la frequenza di corsi universitari ad indirizzo tecnico-economico.

I partecipanti al concorso non devono avere più di 35 anni e devono essere: figli ed orfani di vittime di atti del terrorismo, o dipendenti, o figli di dipendenti, od orfani di dipendenti deceduti per infortunio sul lavoro, o figli ed orfani di ex dipendenti con almeno 25 anni di servizio.

Le domande devono pervenire entro il 22 novembre alla segreteria del Gruppo Dirigenti Fiat, via Borgo Pisani 1, 10141 Torino. Per informazioni, rivolgersi al tel. 011 - 33.77.69 o 33.01.254.

di caffetteria e un parcheggio gratuito.

La rassegna parte dal crollo di Wall Street del '29, quando la maggioranza degli artisti postula una sorta di dichiarazione d'indipendenza dalla cultura europea. Si possono conoscere così le correnti dei "regionalisti", dei "realisti" con il grande Hopper, dei "precisionisti" e degli "astrattisti". Gli Anni Quaranta sono rappresentati dall'espressionismo astratto della "Scuola di New York", che s'impo-

ne spostando il centro della cultura mondiale da Parigi alla città americana. Il suo maggiore esponente è Jackson Pollock, morto povero nel 1956, il cui espressionismo gestuale fatto di colori schizzati disordinatamente ha segnato l'arte figurativa del ventesimo secolo e ha portato la critica a coniare il termine di "action painting".

Attraverso gli Anni Cinquanta, con i "combine paintings" e il neodadaismo di Jasper Johns, la rassegna del Lingotto approda ai frenetici Anni Sessanta e alla "Pop Art". Ritorna così al Lingotto Andy Warhol, il vate di questo movimento d'avanguardia le cui manifestazioni instaurano un rapporto di scambio con i prodotti "popolari" messi in circolazione dai mass-media. Chiudono la mostra i "minimalisti" e i "concettuali", dei primi Anni Settanta.

rizzata. Fra gli optional disponibili ci sono la chiusura centralizzata, gli alzacristalli elettrici anteriori, i lavafari, la tendina copribagagli e il sedile posteriore sdoppiato.

La ricca dotazione di serie della "Firma" ne fa la vettura ideale per quella clientela (spesso femminile) che apprezza la personalità dinamica ed esclusiva. Contraddistinta da un elegante logo posteriore la versione è caratterizzata da un antifurto a radiocomando che dispone, fra l'altro, delle funzioni di apertura e chiusura delle portiere, blocco del motore, e movimento automatico degli alzacristalli.

I colori dell'"Explora" e della "Firma" sono cinque: uno pastello (rosso Alfa) e quattro metallizzati.

DUE ALFA BELLE E RICCHE

Due nuove serie speciali sono venute ad arricchire la gamma delle Alfa Romeo Sport Wagon: "Explora" e "Firma". Equipaggiate con il motore di 1.351 centimetri cubi, le due versioni si caratterizzano per un elevato controvalore dato che sono vendute allo stesso prezzo dei rispettivi modelli di derivazione.

L'"Explora" è destinata soprattutto ai giovani. L'elemento più prestigioso della sua dotazione è, infatti, il sofisticato hi-fi "Philips Car Stereo DC 640" a sintonizzazione compute-

La dentiera da oggi non è più un imbarazzo.

Ora si può mangiare, ridere, dormire come a vent' anni.

La tecnologia tedesca ha inventato uno speciale, rivoluzionario adesivo insolubile, inodore, insapore, assolutamente inerte.

Chiedi al farmacista perchè **PROFAST** è diverso dagli altri!

Con **PROFAST** usa sempre **PROCOMP pH 10**: sono un sistema integrato.

Ricorda: **PROFAST** e **PROCOMP**

...
quelli del cocodrillo

MA HAI PROVATO CON ME?

E' ritornato il piacere
del caldo abbraccio di

Marpel



Sì, Marpel, la grande pellicceria a piccoli prezzi,
adesso e' ancora piu' vicina a voi. Non mancate all' appuntamento.
Vi aspetta un assortimento mai visto a prezzi che non avreste mai sperato.

SOLO PER DIPENDENTI GRUPPO FIAT

PAGAMENTI RATEALI SENZA INTERESSI!

PELLICCE,
MONTONI
SHEARLING
e le favolose
ECOLOGICHE

Le Tentazioni di...
Marpel

trasformazioni,
pulitura,
custodia e
assicurazione
gratuita.

- 1 TORINO - L.go Giachino, 93 (Centro Commerciale STIEVANI) Tel.(011) 2165356
- 2 TORINO - C.so Sebastopoli, 207 (angolo via Gorizia) Tel. (011) 393248

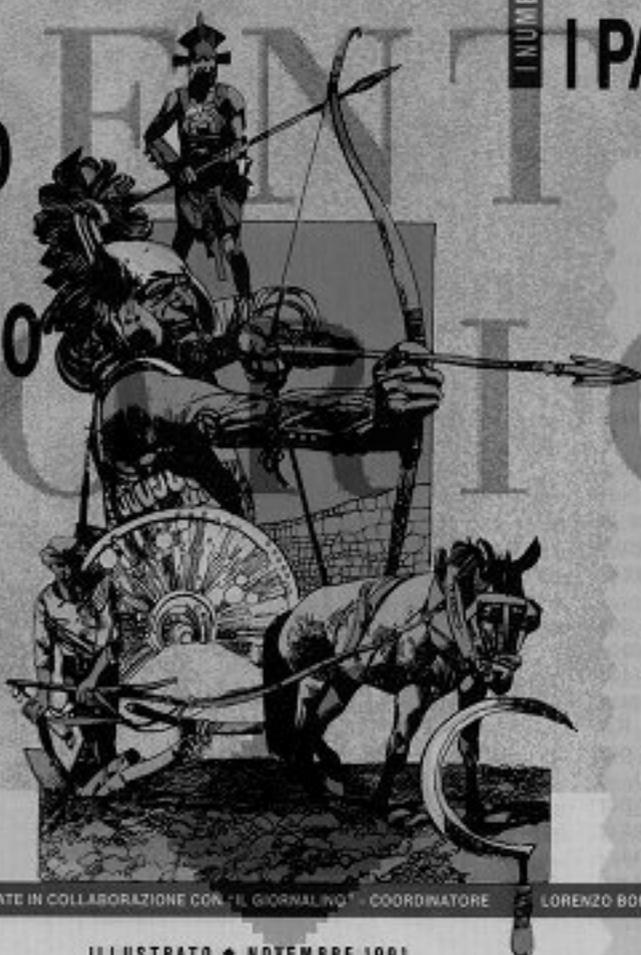
MARPEL, la gioia, di non accorgersi che e' arrivato il freddo dell' inverno.



UN LIBRO. UN FILM

I TRE MOSCHETTIERI

**HA
CAMBIATO
LA VITA
DELL'UOMO**



**DUE,
IL PRIMO
FRA
I PARI**

NUMERI SI RACCONTANO

L'ANGOLO DEL POETA

VITA

SOGNO

INFANZIA

MAMMA

LE LETTERE

LA TOUR FIAT A PARIGI

"FIRMATO" ROSALIA

"L'HO INVENTATA IO"

UN PAPERINO DA ACERRA

COMPUTER

IL VEGGENTE INFORMATICO
CHE HA PREVISTO IL GOLPE

UN LIBRO, UN FILM

I TRE MOSCHETTIERI

Il famoso romanzo di Alessandro Dumas ambientato alla corte di Luigi XIII. D'Artagnan e i suoi amici protagonisti di molte avventure cinematografiche

Nella letteratura di cappa e spada, il romanzo "I tre moschettieri" di Alessandro Dumas padre è certamente il più noto. Vi si raccontano le avventure di d'Artagnan, nobilotto guascone mandato dal padre a Parigi, con una lettera di raccomandazione per il comandante dei Moschettieri del Re, il capitano de Treville. Il giovane spavaldo viene subito coinvolto in duello, proprio con tre dei più famosi moschettieri: Athos, Porthos e Aramis. Mentre li affronta senza paura, da

straordinario spadaccino qual è, arrivano le guardie del cardinale Richelieu. Questi è il primo ministro del sovrano Luigi XIII, ostile però ai moschettieri; il duello inoltre è vietato. I tre più d'Artagnan trovano cosa ovvia sguainare le spade contro le guardie, che vengono travolte. Nasce così un'amicizia per la pelle, con i quattro uniti nelle più spericolate avventure.

È una logica strana: come fedelissimi del re, i moschettieri dovrebbero far rispettare la legge. Invece, quando le guardie di Richelieu intervengono per troncargli il loro duello, si fanno subito una legge per conto proprio. Ma tant'è: in questo genere di romanzi prevalgono le bravate e il sangue; nessuno si sogna di

far notare che gli uomini del cardinale, tutto sommato, avevano ragione. A parziale giustificazione dei moschettieri c'è comunque che vivono su uno sfondo di intrighi.

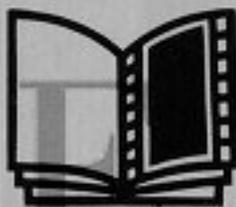
Richelieu complotta contro la bella regina Anna che si difende come può, e i cortigiani contribuiscono ad una complessa storia di inganni. Tutto si svolge intor-

no ad una collana di perle che la regina dovrebbe indossare in una festa. L'ha però regalata al duca inglese di Buckingham, che l'ama. Si tratta dunque di farsi ridare la collana per salvare l'onore della bella Anna.

D'Artagnan si precipita in Inghilterra, protetto dai compagni d'arme che nella pericolosa avventura rimangono feriti; ad ostaco-

larlo c'è poi, oltre alle guardie di Richelieu, anche una misteriosa signora amica del cardinale, chiamata Milady. La donna, una delle figure più riuscite del romanzo, viene alla fine giustiziata; e si scoprirà che era stata la moglie di Athos. Per questo il moschettiere è sempre cupo, a differenza del ridanciano e irruento Porthos, grande e

A destra: Faye Dunaway (Milady) e Charlton Heston (Cardinale Richelieu) nel film del '73 diretto da Richard Lester. Sotto: Michael York nei panni di d'Artagnan. In questa pagina: due sequenze tratte dal film del '61 e del '48





grosso, e del raffinato Aramis, che si veste per i duelli come se andasse a Corte.

Alla fine la collana è recuperata: l'onore della regina è salvo, il re non si accorge di nulla, Richelieu si morde le mani. E d'Artagnan, come premio, riceve dal duca di Buckingham una preziosa spada.

Inutile dire che una trama così fitta di imprese e colpi di scena è stata ampiamente sfruttata dal cinema. Ci sono film del '21, del '35, del '48; i più recenti sono stati girati nel '61 e nel '73. Il più conosciuto è quello del 1948, protagonisti Lana Turner e

il ballerino Gene Kelly, regista George Sidney. Nel '73 invece figuravano l'inglese Oliver Reed, l'avvenente Raquel Welch, Charlton Heston e, come sempre nelle parti di un cattivo, Christopher Lee, specializzato come si sa nel ruolo di Dracula. In queste pellicole, salvo qualche eccezione, si è badato poco alla psicologia e molto ai duelli ed alle corse a cavallo e in diligenza: sequenze spettacolari con le lame che brillavano al sole, e le guardie del cardinale ogni volta sconfitte. E sempre d'Artagnan in prima fila, cavaliere senza macchia e senza paura. ■

INDOVINA IL METALLO

SONO UN DURO CHE AMA LA PACE

Ho accompagnato il progresso dell'uomo, dai primi aratri ai grattacieli. Do la vita alle auto e ai trattori, ai treni e agli autocarri. Chi sono?

E un giorno gli Egizi, guidati dal loro splendente Faraone, si scontrano con gli Ittiti. È una storia di 3.600 anni fa. Gli uomini del grande Ramses II hanno eleganti cocchi da guerra e spade in rame e bronzo. Gli Ittiti hanno me. Le lame si piegano e si spaccano sotto i miei colpi. Guarnisco anche i carri ittiti, che possono portare tre uomini. Il Faraone deve battere in ritirata, e l'espansione ittita continua verso sud.

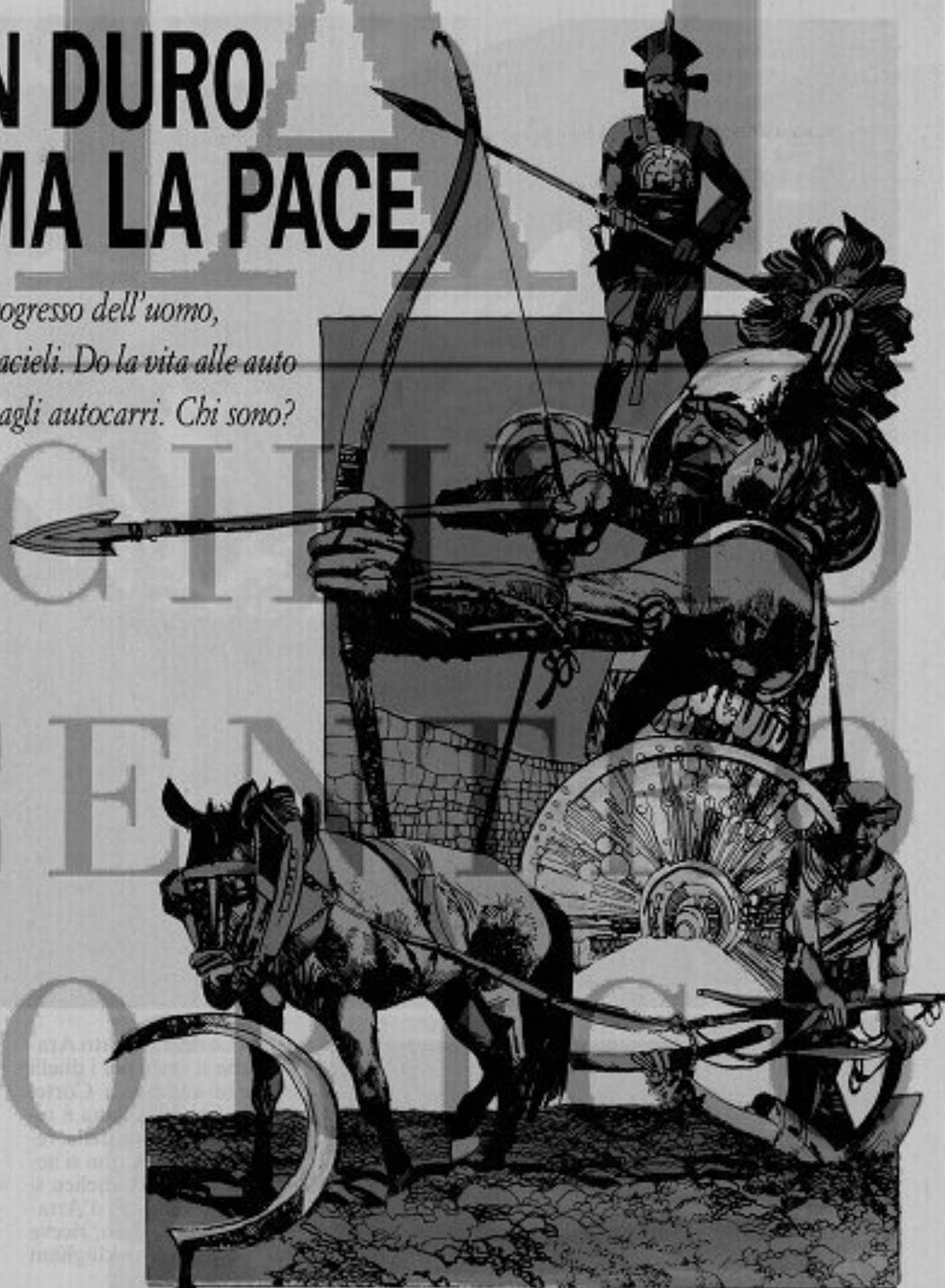
Il mio nome ha accompagnato tante altre conquiste militari. Per esempio, in Grecia. Gli Achei mi conoscevano, ma non mi avevano mai lavorato. Invece i Dori del nord mi trovarono in gran quantità nelle montagne dell'Epiro, e forgiarono armi contro cui le mazze e i sassi degli Achei erano quasi inoffensivi. Così i Dori invasero quasi tutta la Grecia, con l'eccezione di Atene, e si spinsero fino a Creta.

Gli Ittiti, verso il 1500 avanti Cristo, furono i primi a scoprire il segreto della mia fusione, che conservarono gelosamente. Poi altri popoli si impadronirono di questa tecnica, per cui la mia età si fa decorrenza comunemente dal 1200 a. C.. Ero in genere fucina-

to, e mi dava forma a colpi di martello. All'inizio servivo soprattutto per la guerra: dopo gli Ittiti furono gli Assiri, usandomi, a diventare invincibili. Oltre tutto ero molto più diffuso del rame e dello stagno, i due

metalli necessari per ottenere la lega chiamata bronzo. Sono uno degli elementi che si trovano con maggiore facilità sulla crosta terrestre, anche se mescolato con altri minerali. Sono diventato così un aiuto essenziale per la pace. È vero:

in battaglia mi davano la forma di elmi e corazze, proteggevo gli uomini e gli zoccoli dei cavalli. E sono diventato canne di cannone e di archibugio. Ancora oggi c'è chi mi usa per distruggere, ma pensate quanto servo nella vita di ogni gior-





Nasco negli altiforni e mi trasformo in coltelli, forchette, chiodi e tanti altri prodotti indispensabili nella vita di ogni giorno

no: i coltelli, le forchette, gli aghi, gli aratri per i campi dove una volta si usavano spuntoni di legno, i chiodi per i mobili, le cerniere-lampo, le forbici che erano conosciute fin dai tempi più remoti, e tanti altri manufatti. Quando mi si aggiunge carbonio, divento acciaio; ma anche solo servo per il cemento, per le strutture delle case e dei grattacieli. Opportunamente lavorato, dò vita alle automobili e ai trattori, agli autocarri e ai treni. Senza di me, ammettiamolo, la storia dell'umanità sarebbe stata molto diversa.

Vuoi sapere come vengo lavorato? Nell'antichità mi riscaldavano su carbone di legna e mi davano forma battendomi e ribattendomi più volte. Gli artigiani più abili erano gli Etruschi, poi i Cinesi che intorno al 600

a.C. mi modellavano prima fondendomi e poi versandomi in stampi di sabbia. Così ricavano oggetti d'uso e di decorazione, perfino piccole sculture.

La svolta decisiva è avvenuta in Europa nel XIV secolo, dopo l'invenzione della polvere da sparo. Servivo in quantità maggiore per archibugi e bombarde, e inoltre per i laminatoi, i magli, i mantici dei nuovi forni a fusione.

Altri progressi sono stati compiuti in Germania, dove si costruivano forni alti fino a quattro metri. Prima dei moderni altiforni, che sono torri d'acciaio rivestite di mattoni speciali refrattari, capaci di riflettere il calore e di sopportare temperature molto elevate. ■

Il mio nome è: ferro



GHISA TEKSID SULLE STRADE DEL MONDO

La ghisa è una lega formata dal metallo che devi indovinare e dal carbonio (in percentuale non inferiore all'1,7 per cento), ottenuta allo stato grezzo dall'altoforno. Se viene decarburata, si trasforma in un prodotto più pregiato: l'acciaio.

Nella lavorazione di questa lega occupano un posto di rilievo internazionale le Fonderie Ghi-

sa Teksid di Carmagnola (Torino) e di Crescentino (Vercelli), specializzate nella produzione di particolari in ghisa grigia e sferoidale. Con quest'ultima si ottengono alberi motori, bielle, bracci sospensione, staffe e pinze freno. I prodotti delle fonderie Teksid equipaggiano milioni di vetture e di veicoli pesanti, in Europa e in America.

L'angolo
del
poeta

VITA

Sono una ragazza di 17 anni. Nel tempo libero scrivo poesie. Eccone una.

Laura, Torino

*Quando sei triste,
non abbandonarti
ai flutti dell'angoscia.
Dopo la notte, l'alba.
Dopo la tempesta, il sole.
E se diranno
che esiste solo il male,
non ascoltare e cerca.
Verrà l'istante
di ogni perché
e della gioia di esistere.*

SOGNO

Sono un'affezionata lettrice. Vorrei che pubblicaste questi pensieri di mia sorella Gigliola. Grazie.

Sonia Mignone, Torino

*Ho corso tanto.
Più correvo,
più ero irraggiungibile.
Stanca, mi son fermata.
Tra la nebbia sei svanito.
A lungo ti ho cercato
ho urlato, ho domandato.
Nell'infinito sordo,
ti ho perduto, sogno.*

INFANZIA

Ciao. Nel tempo libero scrivo poesie. Non sono capolavori, però...

Maria Scibilia,
Carmagnola (Torino)

*Tra le righe
di un passato lontano
ormai cancellate
un volto
una voce
un ricordo
e l'infanzia
che non c'è più.*

MAMMA

Sono una ragazza di 13 anni. Vorrei pubblicare una poesia per far contenta mia madre. Patricia Vilytes, Cosenza

*Se c'è il fuoco, lo spegni.
Se c'è un problema, lo risolvi.
Sei una stella,
non sei mai sola.
Sei una scintilla
che splende nel cielo.
Fai vincere la pace,
ci fai sentir felici.*

Tutti sanno che esiste il singolare e il plurale dei sostantivi, dei pronomi, dei verbi.

Pochi però sanno che in alcune lingue (come per esempio il sanscrito e il greco) si usava anche la forma duale, per indicare cose e modi di essere riferiti a due soli oggetti: due fratelli, due buoi, noi due, eccetera.

Il concetto di "duale" ebbe addirittura una sua simbologia figurata presso numerosi popoli: il dio babilonese Marduk con due teste di uccello rivolte in senso contrario; o il romano Giano-bifronte con due facce, una con la barba, l'altra senza; o certe immagini orientali dalla doppia espressione, ridente o pensierosa, a seconda del punto

I NUMERI SI RACCONTANO

DUE

*Rappresento
l'uguaglianza. Sono
la prima cifra al plurale
e la prima divisibile*

di vista con cui le si guarda. E anche la letteratura e la storia sono piene di personaggi "doppi" o contrapposti: Adamo ed Eva, Caino e Abele, Ettore e Achille, tanto per dirne alcuni.

Qualcuno ogni tanto cerca di screditarmi: «Conta quanto il due di briscola», si dice. Sono un numero "attivo", il primo che si possa dividere e moltiplicare e che per questo contiene in sé il principio dell'uguaglianza e

della divisione e anche dell'equilibrio. Se si potesse dare un sesso ai numeri sarei certamente considerato femminile, o almeno così la pensavano le popolazioni indoeuropee che mi identificavano con la "Dea Madre", la dea della fecondità.

Sempre per rimanere nella mitologia vi dirò che i Persiani considerano l'Universo come un campo di battaglia in cui lottano fra loro due principi contrapposti, quello del bene e quello del male; e due sono i mondi, uno terreno e l'altro dell'aldilà, simboleggiati da due palazzi. Anche la vita terrena è intesa come una dimora a due porte: una per entrare (la nascita) e l'altra per uscire (la morte).



LA TIPO 2 DEL 1910

Nel 1910 c'era una Fiat "Tipo 2" chiamata anche "15-20 HP", con riferimento alla potenza del motore (2612 centimetri cubi). Raggiungeva i 70 chilometri l'ora. Nel 1912 venne presentata la sua evoluzione: la "2 B", prodotta fino al 1920 in oltre diecimila esemplari. Il solo "chassis" costava novemila lire. Consumava 15 litri di carburante ogni cento chilometri e portava fino a cinque persone, più 50 chili di bagaglio.



La Fiat
"Tipo 2 B"

Le lettere

LA TOUR FIAT A PARIGI

Mio padre è stato a Parigi per lavoro. Dice che tra i tanti grattacieli ce n'è uno della Fiat, più alto della Mole Antonelliana. È vero?

Roberta Orbassano (Torino)

La Tour Fiat, nel quartiere parigino della Defense, è alta 178,60 metri, undici più della Mole (167,50 metri). Il grattacielo è stato costruito nel '72 dalla Geg, consociata della Fiatirapresit, e si trova a 235,60 metri sul livello del mare. Per soli 40 centimetri ha ceduto il primato nel quartiere alla Tour Elf, alta 179 metri. La costruzione della Mole, invece, è iniziata nel 1863 e si è conclusa nel 1888, dopo la morte di Alessandro Antonelli. Ancora una curiosità: la Tour Eiffel, realizzata nel 1889 per l'esposizione mondiale a un secolo dalla Rivoluzione francese, misura 300 metri d'altezza.



"FIRMATO" ROSALIA

Ho 16 anni e frequento la quarta classe dell'istituto magistrale. Per hobby disegno vestiti. Eccone due.

Rosalia Capraro Montedodorio (Chieti)

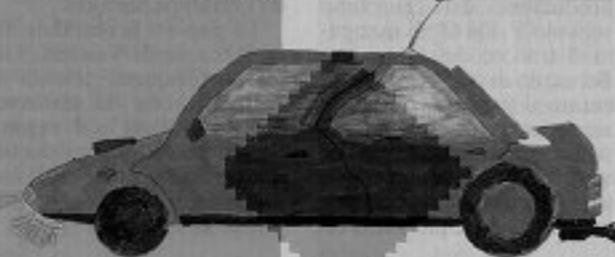


"L'HO INVENTATA IO"

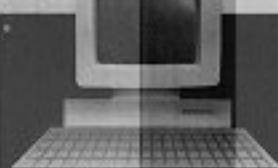
Ho 11 anni e faccio la seconda media. Mio padre lavora alla Magneti Marelli.

Mi piace "illustrato" per le utili informazioni e per le foto. Sono appassionato di auto. Ecco una "F.3" che ho inventato.

Alessandro Assali Milano



COMPUTER



VEGGENTE INFORMATICO HA PREVISTO IL GOLPE

Presto potremo vederlo anche sui personal computer dei nostri ragazzi: il videogioco che racconta il tentato golpe in Urss arriverà in Italia prima del previsto.

In epoca assolutamente non sospetta, all'inizio di quest'anno, un esiliato sovietico esperto in videogames residente in California ha "previsto" un colpo di stato al Cremlino con una ricchezza di dettagli da poterne realizzare un videogioco.

Ignaro di quanto sarebbe accaduto nel suo Paese, l'esperto contava di lanciare sul mercato il suo originale gioco in novembre. Il programma si chiama "Crisi al Cremlino" e sembra addirittura che la Cia abbia aperto un'indagine informale per capire se il fantasioso inventore è stato soltanto fortunato, o se invece non abbia attinto informazioni attraverso nuovi canali di spionaggio.

Impressionante il realismo del game che raffigura Mikhail Gorbaciov intento a tagliare i fondi economici del Kgb e che decide, in successive sequenze di gioco, di rassegnare le dimissioni a causa di un misterioso "problema di salute".

Il "veggente informatico", dopo il colpo di stato di agosto, ha prontamente "modificato" alcuni punti del suo videogioco, aggiornandolo in base ai fatti di cronaca. Poi ha deciso di lanciare sul mercato "Crisi al Cremlino" entro ottobre, in anticipo sulla data prevista.

Luigi Mezzacappa

FIAT

AR

EC

SI



UN PAPERINO DA ACERRA

Ho 13 anni e ho disegnato questo Paperino. Vi piace? Ciao a tutti. Raffaele Di Palma Acerra (Napoli)



COM'ERAVAMO

La "850" al Sestriere

*1964: la nuova utilitaria sostituisce la "600".
S'inaugura il traforo del Gran San Bernardo,
la Cinquetti "non ha l'età" e nasce il western all'italiana*

Novembre 1964: la Fiat 850 tra le nevi del Sestriere. La nuova utilitaria nasce a maggio come evoluzione della 600 di cui mantiene le caratteristiche principali di berlina a due porte, 4 o 5 posti e motore posteriore. Due i modelli disponibili: normale (40 cavalli) e super (42 cavalli). Nel '65 viene presentata a Torino la 850 "familiare" e, al salone di Ginevra, attirano l'attenzione le versioni "coupé" e "spider" che portano lo stemma a corchiro di alloro, tipico delle auto da competizione degli anni Venti. Da questo momento tornerà a caratterizzare i modelli sportivi della Fiat.

Il 1964 è anche l'anno di produzione del centesimo velivolo F 104 G. Si inaugura il traforo del Gran San Bernardo di cui l'Azienda ha curato il progetto e la direzione dei lavori. In Romania si costruisce una centrale elettrica azionata da turbine a gas Fiat. Nel '65, per la prima volta, viene prodotto ol-

tre un milione di veicoli e, mentre sulle strade circolano sempre più auto, sotto i marciapiedi di Milano corrono i primi treni della metropolitana.

Il 1964 si apre con un evento storico: papa Paolo VI è il primo pontefice a recarsi in Terrasanta; si incontra con il patriarca di Costantinopoli. In Egitto viene inaugurata la diga di Assuan, a Tokyo si svolgono le Olimpiadi.

In Italia, a giugno, si dimette il governo Moro per riformarsi il mese successivo. Muore Palmiro Togliatti e il nuovo segretario del Pci è Luigi Longo. A dicembre Antonio Segni lascia la presidenza della Repubblica per problemi di salute, sostituito da Giuseppe Saragat.

La pop-art fa scandalo alla Biennale di Venezia, Gigliola Cinquetti trionfa a Sanremo con la canzone "Non ho l'età", il regista Sergio Leone inizia il fortunato ciclo del western all'italiana con il film "Per un pugno di dollari".

*Le nuove maglie
calde e colorate
proposte dalla Upim*

NOVEMBRE

IL GIORNO

Il giorno diminuisce nel mese di un'ora e 18 minuti.

IL SOLE

Il Sole va in Sagittario il 22 alle ore 20.35; il 6 sorge alle 7.14 e tramonta alle 17.11; il 16 sorge alle 7.28 e tramonta alle 16.59; il 26 sorge alle 7.41 e tramonta alle 16.52.

LA LUNA

La Luna è il 15 in Apogeo e il 26 in Perigeo; il 6, alle 12.12, Luna nuova; il 14, alle 15.03, primo quarto; il 21, alle 23.57, Luna piena; il 28, alle 16.22, ultimo quarto.

MODA E MODI

Fiori al riparo. È tempo di sistemare i fiori per la stagione invernale e i negozi Bricocenter propongono una soluzione intelligente che permette di mantenere le piante all'esterno, ma protette. Si tratta di nuove serre componibili in materiale antiurto con pannelli

isolati a camera d'aria. Diverse le misure a disposizione nelle due forme, a cassapanca e ad armadio, per tutte le esigenze.

Autunno in maglia. Calde e colorate le proposte in maglia dei negozi Upim, anche per i più piccoli. Adatto alle ragazze sportive il cardigan a treccie in misto angora nei colori corda, tortora e verde (99 mila lire); tre tonalità che si ritrovano nei pantaloni in cover (89 mila lire). Lana lavorata a coste inglesi per le più piccole (47.900 lire) da abbinare al gonnellone folk a fiori (41.900 lire).



Coperte d'autunno. Le fantasie dei tappeti kilim, i disegni cachemire e i fiori: sono queste le proposte dei negozi Croff per le coperte d'autunno. Ecco qualche esempio. Ci sono i plaid in pura alpaca nel classico colore cammello (a partire da 130 mila lire); le trapunte a fiori nei toni bordeaux e verdone, oppure in fantasie "kilim" e in tessuti "patchwork" (a partire da 150 mila lire). Le coperte in pura lana quest'anno sono a tinta unita con il bordo a fiori in nuovi colori: senape, verde, rosa salmone, viola e turchese (da lire 110 mila). Infine, per chi vuole arredare la casa con i cuscini colorati, Croff propone quelli in shantung di seta in venti colori diversi (21 mila lire).

ASSICURAZIONE

Polizze auto: occhio al premio

Ad ogni scadenza annuale della polizza "globale auto" (cioè quando, oltre alla "re", esiste anche la garanzia del furto e dell'incendio) l'assicurato può chiedere all'agente di ridurre il valore relativo a seconda delle quotazioni di mercato. In questo modo il cliente è certo di non aver versato inutilmente una parte del premio. È bene ripetere che tale possibilità ricorre soltanto alla scadenza dell'anno assicurativo e non durante il periodo intermedio.

L'Augusta Assicurazioni, per esempio, negli avvisi di scadenza che trasmette ai clienti, informa di questa opportunità

che è valida anche per i motocicli e i camper.

Può accadere il caso contrario. Se, per esempio, l'auto è assicurata per otto milioni di lire e la si cambia con un'altra nuova, bisogna elevare il valore al costo di acquisto. Con questa variazione si evitano i rischi della "sottoassicurazione": ottenere, cioè, in caso di incendio o furto, un risarcimento minore rispetto al dovuto. I massimali si possono elevare anche per i danni a terzi. È bene quindi, al momento del rinnovo della polizza, rivedere la propria posizione per evitare di pagare coperture inadeguate.

Giuseppe Alberti

PREVIDENZA

Come si calcola la 13^a alla colf

Come si calcola la tredicesima per la colf? Quanto le spetta se assunta nel corso dell'anno? Come ci si deve comportare con i contributi previdenziali? Sono questi gli interrogativi che, in prossimità del mese di dicembre, ricorrono ogni anno. Ecco le soluzioni per i casi più frequenti, ricordando che la gratifica natalizia si paga di solito in occasione delle feste.

Lavoratrice fissa. È il caso più semplice. Se la colf percepisce uno stipendio fisso mensile, la gratifica natalizia risulterà pari allo stipendio di un mese, in presenza di un'anzianità di lavoro di dodici mesi. Se la lavoratrice pernotta nella casa del datore di lavoro e vi consuma i pasti, bisogna tener conto anche della indennità di vitto e alloggio.

Prestazioni inferiori all'anno. Se la colf non raggiunge a dicembre un anno di servizio, l'ammontare della gratifica sarà pari a tanti dodicesimi quanti sono i mesi di effettivo lavoro. Un esempio: alla lavoratrice assunta a marzo di quest'anno spetteranno i dieci dodicesimi dello stipendio mensile.

Lavoratrice a ore. Per la colf pagata a ore occorre determinare uno stipendio medio mensile sulla base delle prestazioni effettuate durante l'anno e comportarsi come nel caso precedente.

Contributi previdenziali. Sulla gratifica natalizia non bisogna versare alcun contributo previdenziale. Il datore di lavoro ne ha già tenuto conto nel corso dell'anno per determinare la fascia retributiva.

Mario Stratta

IL LIBRO

Le signore della storia

Sono numerose le presenze femminili di cui si parla nell'autunno delle librerie, forse a conferma dell'attenzione sempre maggiore che le case editrici rivolgono all'"altra metà dei lettori", anzi ben più di metà, stando alle statistiche.

È donna - per esempio la vincitrice del più importante premio letterario dell'anno, Isabella Bossi Fedrigotti che completa, con Rosetta Loy, Francesca

me un romanzo. "Maria Luigia donna in carriera" (Rizzoli, 29 mila lire) ripropone la figura della principessa austriaca nata duecento anni fa, moglie giovanissima di Napoleone I, madre dello sfortunato Re di Roma, trasformata in Duchessa di Parma dal rimpasto del Congresso di Vienna.

«Una finta massaia che, assaggiato il gusto del potere, non vuole più farne a meno», dice di lei Luca Goldoni, biografo non sempre riverente, ricostruendone la vita con ironia bonaria, dettagli pittoreschi e accostamenti disinvolti alle eroine di oggi, mondo delle "telenovelle" compreso.

ADDIO, MISTER SMILEY

Se però le storie di donne non vi interessano, potete ripiegare su una spy-story: "Il visitatore segreto" (Mondadori, 32 mila lire) di John Le Carré, altro capolavoro di tempestività editoriale.

Dove la scuola per agenti segreti del dopo Muro di Berlino e dopo conflitto Usa-Urss dà occasione al veterano Ned (chi ha letto "La casa Russa" lo conosce già) e al mitico Smiley per riproporre in un clima da "amarcord" avventure targate "intelligence". Con un pizzico di nostalgia per "il tempo delle spie".

Maria Pia Torretta

IL FILM

Sicilia nera di Sciascia e Volonté

Una storia semplice. Regia di Emidio Greco. Con Ricky Tognazzi, Ennio Fantastichini e Gian Maria Volonté. Tratto da un racconto di Leonardo Sciascia e sceneggiato da Andrea Barbato. Drammatico. Produzione italiana 1991.

La trama. Un uomo importante, ex diplomatico, viene trovato ucciso dopo



Duranti e Dacia Maraini, il poker "rosa" delle "laureate" in sequenza dal Super Campiello.

È sono donne le protagoniste del suo "Di buona famiglia" (Longanesi, 24 mila lire): le sorelle Clara e Virginia, due vite sprecate nell'incapacità di comunicare, due mezze verità (e chissà quale più vicina al reale) in una storia di amori, rancori, gelosie e rispetto più o meno subito delle tradizioni. Sullo sfondo, buona parte del Novecento, guerre mondiali comprese. Come teatro, la grande casa nel Trentino, un tempo calda di vita, oggi chiusa nel silenzio e nella solitudine.

Dal romanzo alla storia, una storia che si legge co-



E a proposito di eroine di oggi, non poteva cadere più a proposito la pubblicazione di "Io spero" (Rizzoli, 28 mila lire), i ricordi e le riflessioni di Raissa Gorbaciova emersi da una serie di colloqui con il giornalista Gheorghij Priakhin.

"L'arma segreta della perestrojka", come la chiama il marito, "la volpe rossa", secondo una scherzosa definizione che circola a Mosca, rivela forse un po' frettolosamente alcuni segreti del suo legame con Mikhail Sergheevic e si difonde sulle sue speranze (vedi il titolo) per il futuro del Paese.

Raissa non sembra molto amata dai connazionali, ma la sua storia può aiutarci a capire i loro problemi.



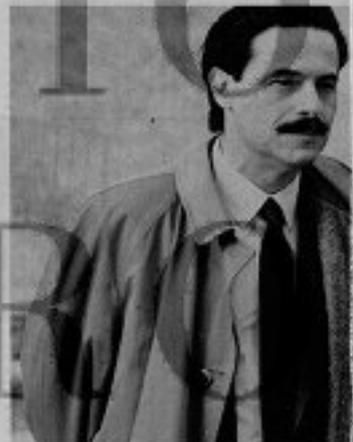
IL DISCO

Tre novità per Gianna

Se - come dice Borges - dormire è distrarsi dal mondo, Gianna Nannini è una donna piuttosto sveglia. Stakanovista del rock, questa volta non si accontenta di regalare ai suoi fan il solito disco di fine estate, ma propone anche una videocassetta e la sua biografia. Non basta: a 35 anni la scatenata senese ha deciso di sostenere l'ultimo esame del corso di

laurea in filosofia ("Storia delle tradizioni popolari") e ha ripreso a studiare pianoforte. «Un po' di Bach serve sempre», confida.

Il disco "live" è intitolato "Giannissima"; tredici brani, sessanta minuti di canzoni registrate durante l'ultimo tour europeo. Non mancano "Scandalo" (il titolo del discusso i.p. presentato lo scorso anno), "Sorrìdi", "Primadonna" e "Vieni ragazzo". Ci sono anche: "Avventuriera", "Profumo", "Ragazzo dell'Europa", "Bello e impossibile", "I maschi", "Latin lover", "Io e Bobby McGee". Poche novità, dunque, ma in presa diretta, con tutte le sfumature di una "voce nera" strug-



l'imprevisto arrivo in una sua villa della campagna siciliana in cui non tornava da anni. Per ostinazione del giovane brigadiere (Ricky Tognazzi) l'ipotesi di un suicidio viene scartata. Le indagini proseguono rallentate dalla rivalità polizia-carabinieri. Un dettaglio tradisce l'assassino, il poliziotto trafficante di droga.

Il commento. È una storia senza speranza, scritta con deluso disincanto da Sciascia poco prima della sua morte. Il film è asciutto, pacato, senza enfasi. Come se il delitto senza castigo in Sicilia fosse inevitabile. Così come le complicità, le coperture, il silenzio dello scetticismo e



Gian Maria Volonté (sopra) è il professor Franzò. A sinistra: Massimo Dapporto in una scena del film



ce che separano l'energica Nannini dalle sbiadite cantantine nostrane.

La biografia "Nannini", un libro di Muzio Editore scritto da Teresa De Santis, è un tentativo di uscire dall'agiografia per inquadrare nel contesto sociale e familiare il percorso che ha segnato la maturazione della cantautrice. Gianna ha scritto un'appendice, intitolata "Suonare il corpo", sul rapporto tra la vocalità e il corpo femminile. Con piglio antropologico, l'infaticabile "maschiaccio" s'avventura anche a spiegare gli usi e costumi delle streghe. Bisogna perdonarla: era un momento di relax e temeva di distrarsi.

Mauro La Luce

inerzia dell'abitudine. Un film nero e disperato, insomma. Sin troppo (e qui c'è enfasi), ma raccontato con immagini limpide immerse in un paesaggio siciliano immutabile e bellissimo, senza la passionalità criminale di certi sceneggiati televisivi.

Gianmaria Volonté è straordinario professore, testimone lucido e desolato, che si trova davanti ad una bara e anche di fronte alla propria ambiguità. Il personaggio allude a Sciascia e Volonté è persino pettinato come lo scrittore e ne ha assunto i modi e i ritmi. Bravi anche Ennio Fantastichini (l'assassino) e Ricky Tognazzi che ha il peso del personaggio più difficile, il brigadiere che viene dal Nord, mentre nel racconto di Sciascia era un siciliano onesto, uno dei tanti che continuano a credere nella giustizia.

Sandro Nembri

SCACCHI

Scacco matto in tre mosse

I quarti di finale delle selezioni per il campionato mondiale 1993, svoltisi a Bruxelles, hanno promosso al turno successivo l'attuale vicecampione Anatoly Karpov, l'inglese Nigel Short, l'olandese Jan Timman e il sovietico Artur Jussupov, che rappresenta la vera sorpresa di questo match. Ha prevalso, infatti, dopo due incontri di spareggio, sull'attuale "numero 2" delle classifiche Fide, Vassily Ivanchuk.



Soluzione del problema di ottobre: 1. Axc6! e il Nero deve abbandonare. Se 1. ..., fxc6 2. Td8+, Rxd8 3. Axe7+ seguita da 4. Dxe5. Se 1. ..., Cxc6 2. Td8 matto (partita Al Hadrani-Frick, Novi Sad 1990).

Hanno vinto i premi messi in palio a luglio: Ivano Vendramini, via Dellere 6 - Polonghera, Cuneo (FiatAvio); Savino Fiorentino, 1ª parallela a Molino 26b - Giovinazzo, Bari (Carrelli elevatori Fiat, Modugno); Donatella Braga, via Bardelle 105 - San Benedetto Po, Mantova (OM Suzzara). I premi saranno inviati ai vincitori al termine del torneo.

Nella posizione che vi proponiamo questo mese, il Bianco, cui tocca muovere, ha un solo modo per dare scacco matto all'avversario in tre mosse. Quale? Inviare, come sempre, le risposte al seguente indirizzo: Francesco Albanese - Gruppo Giochi di sala Cedas - Gruppo Giochi di sala Cedas Fiat, via Marochetti 11 - 10126 Torino. Importante: unire all'indirizzo l'indicazione dell'ente di appartenenza.

Ferruccio Pezzuto

POLLICE VERDE

L'orto in casa



Melanzane e pomodori
in una sola pianta

Lo spunto per la rubrica questa volta lo fornisce un lettore di Santena (Torino), Giovanni Battista Bergagio, ex dipendente di FiatAvio che si diverte a sperimentare innesti con le piante dell'orto. Alcuni risultati sono sorprendenti e, come dimostra la foto, da una stessa pianta sono nati melanzane e pomodori grossi e saporiti. Non tutti i nostri lettori hanno l'orto, molti però coltivano

sul terrazzo qualche pianta aromatica, utile per le piante. Diamo quindi qualche consiglio per proteggerle nella stagione fredda.

Le più robuste di queste piante sono l'alloro e l'erba cipollina che non hanno bisogno di riparo. Altri aromi, come il rosmarino, la salvia e il timo, si possono tenere all'aperto in un angolo, coprendo il terriccio con foglie secche o paglia. Meglio fasciare i vasi con giornali e stracci e collocarli in contenitori più grandi riempiendo i vuoti con dei trucioli o della torba.

Il basilico, invece, va tenuto in casa, in luoghi ben illuminati, però lontano dalle fonti di calore. Stesso trattamento per l'erba cedrina o limoncina ma, se fosse di dimensioni troppo grandi, fate come per le piante di aromi. I vasi di prezzemolo e di insalata, invece, vanno coperti con un telo di plastica che si può togliere nelle ore più calde della giornata per arieggiare e innaffiare.

I cavolini di Bruxelles, infine, non temono le gelate, al contrario ne hanno bisogno per diventare più gustosi. Il consiglio è di garantire alla pianta una costante umidità, con molte annaffiature e di concimare il terriccio ogni mese. Così potrete raccogliere gli ortaggi per tutto l'inverno.

Maresa Regge

IL PIATTO

Tacchino
con le mele

Ingredienti: (per 4 persone) una coscia di tacchino da 600-700 gr., una cipolla bianca, un dado, 30 gr. di burro, mezzo limone, una mela verde, un bicchiere di vino bianco, un cucchiaino di senape, sale.

Preparazione. Togliete la pelle alla coscia di tacchino e fatela rosolare nel burro; unite la cipolla tritata finemente e la mela sbucciata tagliata a piccoli pezzi. Dopo dieci minuti di cottura aggiungete la senape, il vino, un pizzico di sale e il dado facendolo sciogliere lentamente.

Mescolate con cura il su-



Una scena del film "Ghost"

LA VIDEOTECA

Storia d'amore
con fantasma

Premiato con due Oscar, arriva "Ghost" (Fantasma), una storia d'amore che ha incassato in Italia oltre 12 miliardi di lire con un milione e mezzo di telespettatori. Perché tanto successo? Il film porta la

go girando spesso la coscia, fate cuocere per circa un'ora a tegame coperto. Al termine servite il tacchino coprendolo con la salsa di cottura e il succo di mezzo limone. Si può accompagnare con verdure calde passate al burro o con un'insalata fresca.

Carmela Di Corato, Torino

La rubrica della cucina è aperta ai lettori di *Illustrato*. Se avete una ricetta semplice e di sicuro successo, inviatecela: la pubblicheremo. L'indirizzo è il seguente: *Illustrato*, corso Marconi 20, 10125 Torino.

firma del regista Jerry Zucker che, insieme a Jim Abrahams, ha siglato successi come "L'aereo più pazzo del mondo" e "Una pallottola spuntata". La musica del film è di Maurice Jarre, già vincitore di tre Oscar per le colonne sonore di "Lawrence d'Arabia", "Passaggio in India", e "Il Dottor Zivago". Ottimo anche il cast con Patrick Swayze, già interprete di "Dirty Dancing", Demi Moore ("Non siamo angeli") e Whoopi Goldberg rivelatasi ne "Il colore viola" di Steven Spielberg. La cassetta è in vendita a 29.500 lire.

L'inglese BBC Video ha inaugurato una nuova collana dal titolo "Grande Wimbledon": cent'anni di immagini di incontri tennistici. L'opera prevede quattro videocassette: "I giovani campioni", un revival relativo al periodo 1946-1969; "Wimbledon 1991"; "Due incontri indimenticabili", una selezione di partite fra Smith e Nastase, i trionfi di Bjorn Borg, "I campioni del doppio", l'ultimo decennio con John McEnroe e Boris Becker.

Angelo Arpaia

Dinosauri in festa

La parola dinosauro compie 150 anni e, per festeggiare la ricorrenza, le poste britanniche le hanno dedicato cinque francobolli.



Era infatti il 1841 quando Richard Owen, giovane biologo e anatomista, parlando ad un convegno che si svolgeva a Plymouth, coniò il nuovo vocabolo per indicare i rettili giganti: deinòs (terribile) e sauros (lucertola). Il giorno dopo i giornali di Londra diedero la notizia giudicando "divertente" la parola.

Ricordando Stanlio e Olio. Dagli Stati Uniti è giunto un blocco di dieci esemplari dedicati ai comici noti in Italia con il nome di Crik e Crok. Accanto a loro anche Abbott e Costello, conosciuti come Gianni e Pinotto. Gli altri francobolli riguardano comici noti soprattutto al pubblico americano.

Cataloghi 1992. Sono stati presentati a Riccione i cataloghi Bolaffi, Sassone e Unificato per il prossimo anno. Per l'area italiana i prezzi confermano la buona situazione di mercato; tra le nazioni più favorite: Germania, Svizzera e Svezia. Forte la ripresa dell'Unione Sovietica in seguito alle ultime vicende. *Renzo Rossotti*

Pagine a cura di Roberta Barba

Piastrella salvatavolo

La ceramica, come tutti sanno, è un ottimo isolante termico. Può anche diventare utile oggetto per la casa: un sottopentola, per esempio. Facile da realizzare e "personalizzato" dai disegni fantasiosi delle piastrelle, proteggerà tavoli e tappeti dalle macchie lasciate da caffettiere e pentole calde. Può essere anche un'idea per un regalo insolito da offrire alle amiche.

Ecco l'occorrente: una piastrella quadrata

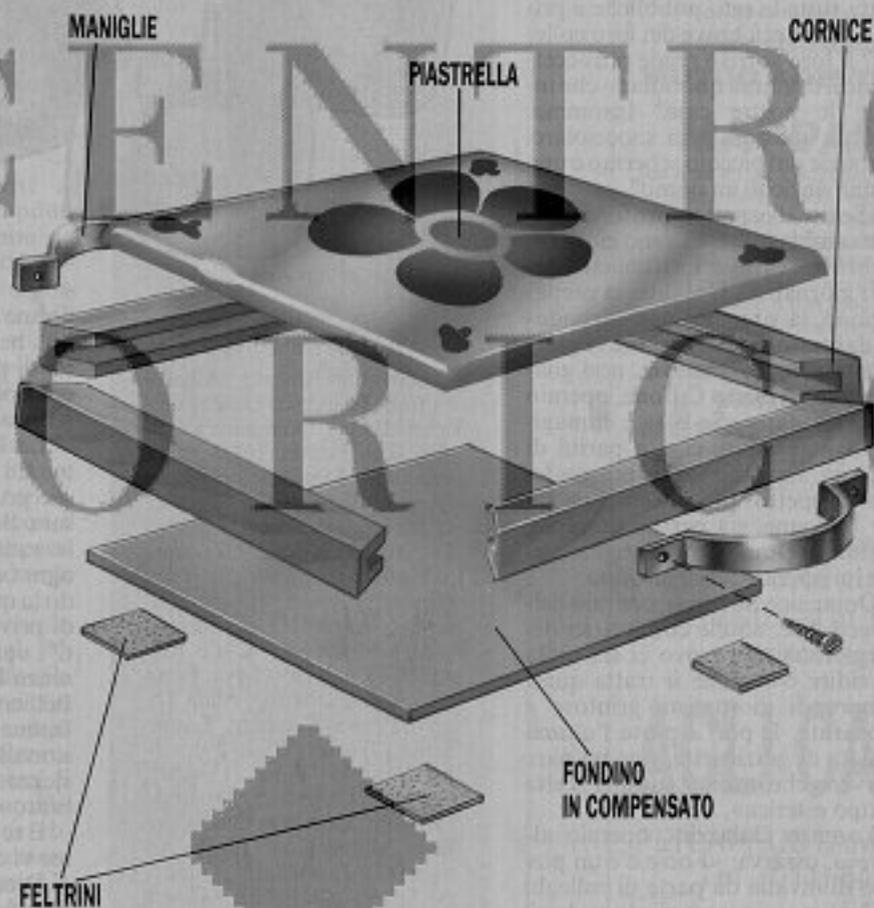
di ceramica di cm 20x20; un listello modanato (ma possiamo anche farlo noi stessi) di legno lungo cm 90; un quadrato di compensato con il lato di cm 20 e lo spessore di 5 mm; due maniglie di ottone; 4 viti brevi a testa bombata; 4 feltrini autoadesivi.

Incollate il foglio di compensato alla piastrella utilizzando un adesivo potente e applicate sotto di esso i quattro feltrini alle estremità del quadrato. In questo modo, oltre ad evitare eventuali rigature sul tavolo, si formerà una sottile separazione in modo che il calore non danneggi in alcun modo la superficie d'appoggio.

Tagliate il listello come se si dovesse incorniciare un quadro, terminando le quattro parti con un angolo a 45 gradi. Su due di esse, che andranno applicate ai lati opposti della piastrella, avvitate due maniglie di metallo, del tipo più semplice (sia per l'applicazione sia per il costo). Incollate le cornici alla piastrella con lo stesso adesivo usato per il compensato.

Per rendere il legno più brillante potete passarlo con un batuffolo di cotone imbevuto di cera per mobili. Ripetete l'operazione una volta la settimana, finché le cornici saranno completamente impregnate.

Silvio Carena



TELEGIORNALISTE

BELLE NON GUASTA

«Ma prima di tutto deve contare la professionalità». L'indagine di Sondatel

MARCO SODANO

La prima a "stregare" il pubblico porrendo le notizie del telegiornale pare sia stata Lilli Gruber. Era solo ieri, ma sembra preistoria: le giornaliste televisive hanno conquistato in fretta tutte le reti, pubbliche e private. Sono più brave dei loro colleghi? Il loro sorriso rende più accettabile il dramma quotidiano che invade le nostre case? Insomma: cambia qualcosa se a snocciolarci le notizie dal piccolo schermo è una donna anziché un uomo?

«Sotto l'aspetto professionale non cambia nulla. Ci sono giornaliste brave e cattive. Esattamente come i giornalisti. L'abilità, la preparazione, la simpatia non dipendono dal sesso. Se poi una brava giornalista è anche graziosa, non guasta», dice Alberto Cifone, operaio alla Fiat Auto. «Se la tv è immagine, si può capire che, a parità di bravura, vengano scelti i più gradevoli d'aspetto. Ma questo vale sia per le donne, sia per gli uomini», aggiunge Domenico Castiglia, anche lui operaio alla Fiat Auto.

Domenico Sbaraini, operaio dell'Iveco dice: «Sulle conduttrici dei telegiornali non trovo ci sia nulla da ridire, visto che si tratta quasi sempre di giornaliste grintose e preparate. E poi, a parte l'ultima ondata di graziosette, non mi pare davvero che ci sia stata una scelta di tipo estetica».

Lorenzo Galazzini, operaio all'Iveco, osserva: «Forse c'è un pizzico di invidia da parte di colleghi un po' meno piacevoli da vedere? Scherzi a parte: è vero che a volte le



LA NUOVA GIURIA DI SONDATEL

Giovanni Brucato, Alberto Cifone, Francesco Guida, Vincenzo Pomo, Domenico Castiglia, Rita Ferrero (Fiat Auto); Pasquale Fiorilli, Fiorentino Cugno, Domenico Sbaraini, Gualtiero Belliero, Lorenzo Galazzini (Iveco); Giovanna Salbego, Tiziana Scaglia (Fiat-Geotech); Paolo Marsigli, Carolina Antenucci Grancitelli (Magnet Marelli); Carlo Rizzo, Ugo Giannetto Leva, Franco Vasini (Fiat Avio); Alida Tognin, Franco Tuninetti, Teresio Sema (Teksid); Carlo Franzolin, Angelo Fara (Comau); Giacomo Chiavassa, Armando Demaria, Giuseppe Guido, Albino Marechino, Enrik Arman (Fiat Ferroviaria); Giuseppe Spanò (Gillardini); Michela Carriere (Fiat Impresit).

donne hanno una maggior sensibilità, nel modo di proporsi alla gente, di parlare. Resta il fatto che la cosa più importante è la professionalità».

La Fininvest, con Studio Aperto, fin dall'inizio si è assicurata il suo gruppo di telegiornaliste: a Cesara Buonamici si sono affiancate le radiose Parodi e Faggioni. E ogni tanto circola la notizia secondo la quale la Rai sarebbe sul punto di privarsi di alcuni "pezzi pregiati", come Carmen Lasorella e Lorenza Foschini. Secondo Gualtiero Belliero, operaio dell'Iveco, Cesara Buonamici è un esempio di professionalità. «Mi piace la sua compostezza, il suo tono sempre equilibrato».

E se foste il direttore di un tg, come vi comportereste?

Dice Ugo Leva, operaio alla Fiat Avio: «Metterei molte donne. Naturalmente le vorrei brave, ma

anche d'aspetto accattivante».

Sentiamo il parere femminile. «Sono contenta che ci siano sempre più donne in tv: questo vuol dire che sono almeno brave come gli uomini. A me, in particolare, piace la Foschini, per il suo sguardo ironico», dice Carolina Antenucci, operaia della *Magneti Marelli*.

La moglie di Franco Vasini, operaio alla *Fiat Avio*, osserva: «Non credo che ci siano differenze. Che il giornalista sia un uomo o una donna è una cosa a cui non bado quando leggo il giornale. Perché dovrebbe essere importante per il tg?». E la moglie di Armando Demaria, operaio alla *Fiat Ferroviaria*: «Uomo o donna per me è lo stesso. Si tratta di un programma di informazioni, non di varietà. E non mi importa se il conduttore è bello o brutto».

Nessuno sembra lasciarsi suggestionare più di tanto dalle giornaliste vamp. Giuseppe Gaudo, operaio della *Fiat Ferroviaria*, osserva: «Non ho mai pensato, francamente, a seguire un telegiornale invece di un altro perché la conduttrice è graziosa».

Albino Marechitto, operaio alla *Fiat Ferroviaria*, a proposito del rapporto tra professionalità ed aspetto dice: «Dovessi fare un telegiornale? Cercherei della gente in gamba, mi sembra che sia fondamentale. Però credo che trovare una giornalista brava e anche carina possa essere importante».

«Spero che nessuno arrivi al punto di affidare il ruolo di conduttrice a una giornalista che non sia capace di fare bene il proprio lavoro, ma messa lì solo per il suo aspetto. Allora sì che sarebbe grave. Ma non mi sembra che le cose stiano così, almeno per il momento», dice Teresio Sema, operaio alla *Teksid*.

E della tanto celebrata Gruber, quasi una "miss tg"? Sentiamo la signora Marsigli, moglie di Paolo, impiegato alla *Magneti Marelli*. «La Gruber ha fatto scuola con il suo stile. In effetti, oltre alle capacità, la sua presenza è più gradevole di quella di altri colleghi».

Continua la ricerca di nuovi volti e nuovi stili, dunque, per il tigi. Dice Giuseppe Spanò, impiegato alla *Gilardini*: «Ben vengano. Oggi certe facce dei telegiornali non si possono davvero dire graziose. Secondo me, la bellezza ha il suo peso. E questo vale non solo per le giornaliste. Anche tra i giornalisti dovrebbero scegliere quelli che si presentano meglio: la nostra sarà pure la civiltà dell'immagine, ma ci fanno vedere certe facce da funerali...».

Il parere del critico

di Giorgio Vecchiato

GIORNALISTA CON IL "GOBBO"

Noi della carta stampata in queste cose siamo un po' snob. Certo, che quelli della Tv sono giornalisti, debitamente iscritti all'Albo professionale (abbiamo un Albo, nel nostro mestiere: tutti dottori, compresi quelli che hanno faticosamente adempiuto alla scuola dell'obbligo). È solo questione di intendersi sui termini, nel senso che c'è giornalista e giornalista. Gli inviati televisivi, quando vanno alla guerra del Golfo o ci descrivono la partita di pallone, sono come noi. Usano solo la voce al posto del computer; e stavo per dire al posto della penna, ormai buttata come la gloriosa macchina per scrivere. Oppure, nelle redazioni dei Tg, preparano le notizie - o le manipolano - come in qualsiasi altro giornale. Ma non è a questi colleghi che si riferisce il nostro sondaggio mensile.

Voglio dire che la bella ragazza, e in subordine il bel maschietto del Tg sono dei giornalisti tutti speciali. Il loro lavoro consiste nel leggere le parole di un affare elettronico, chiamato "gobbo", che gli scorre davanti agli occhi. Avrete notato che non guardano in faccia lo spettatore. E perché non puntano l'occhio sull'obiettivo della telecamera, dovendo appunto seguire il loro personale marchingegno. È giornalismo questo? Giudicate voi.

Poi la Lilli Gruber va in Germania, parla tedesco meglio del cancelliere Kohl e ci descrive con efficacia quel che accade. La Foschini segue il Papa, e ci descrive il suo viaggio un po' meno bene. Lo spilungone, quello dall'aria distratta, quello dall'occhio furbo seguono per le reti la giornata politica, e ce le contano pensando alla Dc, al Psi e al Pds. Questo, buono o criticabile, convincente o fuorviante, è giornalismo, né più né meno che nei quotidiani. Ma il nostro pubblico pensa ai conduttori dei Tg: e siamo d'accordo, un bell'aspetto aiuta. Servirebbe anche una prova, come si dice, di professionalità: ma a questo punto dovrei ricominciare il discorso da capo, e temo che ne sarete già stufo.

ACLI CASA

consorzio
tra cooperative
edilizie

Via Perrone 3-Torino

Si comunica ai propri
iscritti e aspiranti Soci
che sono aperte
le prenotazioni
per nuovi complessi
residenziali in:

VENARIA

(corso Machiavelli)
41 alloggi in palazzina
di 5/6/7 piani. Ascensore, box
e posto auto. Costruzione
in tradizionale con paramano,
riscaldamento individuale
a gas, doppi vetri, portoncini
blindati, isolamenti termo acustici,
videocitofono, possibilità
di varianti individuali

edilizia convenzionata

MUTUO AGEVOLATO

MAPPANO

(ex area P.I.B.I. GAS confine Torino)
Palazzine di 4 piani fuori terra,
giardino privato recintato
di proprietà. Ascensore, box.
Costruzione in tradizionale
con paramano, riscaldamento
individuale a gas, doppi vetri,
portoncini blindati, isolamenti
termo acustici, videocitofono
possibilità di varianti individuali

piena proprietà

MUTUO AGEVOLATO
C.E.E.

Collegamento bus per Torino

Il tutto con l'esperienza
di oltre 3200 alloggi
già realizzati in Torino
e cintura.

ACLI CASA

PER APPUNTAMENTI:

Tel. (011) 54.90.80

54.01.64

SOSPENSIONI ATTIVE

L'AUTO CHE PIEGA COME UNA MOTO

*Sulla pista della Mandria
si provano nuovi dispositivi
che migliorano
tenuta di strada e confort*

CARLO GIARI

Sulla pista di collaudo della Mandria, vicino a Torino, una fila di "birilli" delimita il percorso della prova di slalom. Una Thema turbo l'affronta in velocità. Una serie di colpi di sterzo decisi e l'auto compie una rapida serpentina, restando perfettamente orizzontale, senza il minimo rollio. Questa Thema è il banco prova sul quale la Fiat Auto sperimenta una soluzione tecnica d'avanguardia: le sospensioni "attive".

Dal calesse alla Ferrari F40, tutti i veicoli impiegano elementi elastici tra la ruota e il telaio per eliminare gli scossoni e per mantenere l'aderenza della ruota al terreno. La tecnica ha via via sviluppato nuove soluzioni, con geometrie che assicurano in ogni condizione il migliore movimento delle sospensioni e dei pneumatici, e con differenti tipi di

elementi flessibili: balestre, molle elicoidali, barre di torsione, sistemi idropneumatici. In ogni caso la funzione è la stessa: assorbire l'energia che la ruota trasmetterebbe al veicolo. Va ricordato che la molla restituisce in fase di distensione tutta l'energia accumulata durante la compressione. Se mancassero gli ammortizzatori, che smorzano questa energia, ogni perturbazione del moto del veicolo provocherebbe una serie di ondeggiamenti incontrollabili. Le sospensioni, si è detto, hanno due scopi: assicu-

rare il confort e la tenuta di strada. Ma comodità e aderenza richiedono soluzioni tecniche contrastanti. Infatti, elementi flessibili morbidi migliorano il molleggio e isolano la vettura dal fondo stradale; molle più rigide e ammortizzatori più efficaci facilitano l'aderenza e riducono fenomeni pericolosi per la stabilità, come il rollio in curva e la "picchiata" nelle brusche frenate, a scapito, però, del confort. Il problema non è molto rilevante per un'auto da corsa: l'obiettivo è avere il massimo di aderenza anche a scapito del confort del pilota. Diverso il discorso per le vetture normali, dove i progettisti cercano il miglior compromesso tra esigenze contrastanti.

Negli ultimi anni sono apparse le sospensioni a smorzamento controllato, nelle quali gli ammortizzatori funzionano con due tarature: "sport" e "confort". Il passaggio dall'una all'altra avviene in alcuni millesimi di secondo ed è comandato da un microprocessore a seconda delle condizioni di marcia. Normalmente gli ammortizzatori hanno il funzionamento "morbido", ma assumono automaticamente la configurazione rigida quando occorre maggior sicurezza e controllo: in frenata, in accelerazione, in curva. Con queste sospensioni "intelligenti" si è raggiunto il massimo grado di sviluppo del sistema molla-ammortizzatore. Per fare meglio, bisogna cambiare tutto e trovare qualcosa di diverso. Come è successo per gli aerei con il passaggio dall'elica al jet. Per le auto qualcosa di diverso sono le sospensioni attive.

Una analogia può aiutare a comprenderne il funzionamento. Un provetto sciatore che scende per una pista supera dolcemente un dosso flettendo le gambe e poi distendendole, mantenendo lo stesso assetto con il tronco. In questo modo non solleva gli sci dalla neve e non perde l'equilibrio. Le sospen-





Maggiore sicurezza anche in frenata con le sospensioni attive: nelle foto un confronto tra la Thema con questo dispositivo (qui a fianco) e una convenzionale

sioni attive funzionano allo stesso modo. Come le gambe si flettono e si distendono, un sistema idraulico solleva e abbassa le ruote. Come il cervello comanda le gambe, un microprocessore, collegato a una serie di sensori, comanda i movimenti di ciascuna ruota.

Spiega Luigi Filtri, responsabile dell'innovazione vetture della Fiat Auto: «I dispositivi idraulici sono piuttosto complessi, così come il microprocessore e la rete dei sensori, ma il componente più "delicato" è il software che decide come muovere le ruote. Metterlo a punto è un lavoro difficile. Stiamo facendo dei test per provare diversi modi di funzionamento e configurazioni, perciò la nostra vettura-laboratorio è equipaggiata con un terminale che ci permette di "dialogare" con il sistema».

Rispetto alle sospensioni passive (quelle con le molle) i vantaggi sono considerevoli. Anzitutto, la velocità di reazione. Ogni secondo i quattro attuatori idraulici (ciascuno dei quali funziona in modo indipendente) possono compiere trenta cicli completi, passando dalla massima estensione alla minima e viceversa. Le sospensioni tradizionali hanno una risposta assai più lenta. È una differenza che avvertiamo facilmente nell'impianto di prova della Mandria, che comprende ogni possibile fondo stradale. Sullo sterzo viaggiamo a velocità elevata senza sobbalzi e senza che le ruote "galleggino", perdendo aderenza.

A differenza delle sospensioni tradizionali, quelle attive possono mantenere l'assetto indipendentemente dalle forze che agiscono sulla vettura: un grande progresso sul piano della sicurezza. L'automobi-

le rimane perfettamente orizzontale anche nelle curve prese con piglio sportivo e in frenata. E questo senza che si perda nel comfort. Con le sospensioni attive, infatti, assenza di fastidiose sollecitazioni e tenuta di strada sono un tutt'uno.

Sulla vettura sperimentale il microprocessore è collegato con un piccolo terminale attraverso il quale i tecnici possono impartire ordini al sistema per provare logiche di funzionamento diverse. Per esempio, la Thema è capace di curvare inclinandosi verso l'interno, come le motociclette e gli aerei.

«In questo caso l'accelerazione dovuta alla forza centrifuga - spiega Filtri - ha una componente laterale ridotta. Nelle curve affrontate in velocità il fastidio avvertito dai passeggeri è minore. Un comportamento così rivoluzionario, però, è innaturale e occorrono prove di valutazione sul gradimento da parte degli automobilisti». È difficile prevedere quando le sospensioni attive usciranno dalla fase sperimentale. «Le prime applicazioni - dice Filtri - le vedremo su modelli di gamma alta, sia per i costi sia perché l'energia fornita al sistema idraulico viene assorbita da quella prodotta dal motore, che perde, quindi, qualche cavallo. Ma è prevedibile che prima o poi, come è accaduto per il dispositivo antibloccaggio dei freni, con la riduzione dei costi legata alla produzione industriale e con i perfezionamenti tecnici, diventi più accessibile». ■



PER IL FUTURO

LA PENSIONE DI SCORTA

Il disavanzo dell'Inps cresce e le riforme tardano ad arrivare. Talvolta può essere opportuno

pensare per tempo a un piano di previdenza integrativa

Le strutture previdenziali pubbliche mostrano i segni di un progressivo deterioramento e da parecchi anni ormai si parla di riformare il sistema pensionistico pubblico. Il problema - si dice - non può più essere rinviato, ma il rientro dal crescente disavanzo previdenziale deve ancora iniziare e anche l'ultima proposta, fatta dal ministro del Lavoro Franco Marini, ha incontrato diversi ostacoli.

LE CAUSE

Vediamo le cause che hanno condotto a questa situazione. Tutti sanno, per esempio, che una parte dello stipendio viene trattenuta per i contributi previdenziali. Quello che forse non tutti sanno è

che questi soldi non sono accantonati per costruire la pensione di chi li versa. Le somme, infatti, permettono all'Inps di pagare coloro che percepiscono adesso una pensione. In questo modo si garantisce un reddito alla popolazione non attiva, grazie al semplice trasferimento di risorse dalla generazione più giovane a quella più anziana: è il "sistema previdenziale a ripartizione".

Il meccanismo, semplice ed efficace, si basa sul presupposto che i contributi complessivi della popolazione attiva siano sempre superiori alla somma pagata dall'Inps per le pensioni. In realtà nel 1991 il disavanzo dell'Inps, stimato in 57 mila miliardi, renderà necessario un intervento di correzione e riequilibrio tra contributi previdenziali e prestazioni.



Un ulteriore aggravio del disavanzo dell'Inps si avrà, poi, nei prossimi anni per tre motivi:

- la popolazione dei pensionati è destinata ad aumentare molto rispetto a quella lavorativa per il calo delle nascite e perché nei prossimi vent'anni raggiungeranno l'età pensionabile i nati negli Anni Trenta (il decennio record di fertilità in questo secolo) e nel periodo 1946-60;

- la pensione verrà pagata per un periodo più lungo per l'allungarsi della vita media;

- le pensioni saranno più alte perché le nuove generazioni di pensionati potranno vantare una più alta anzianità contributiva.

I CORRETTIVI

Gli elementi sui quali bisognerà agire per riequilibrare il sistema previdenziale sono: l'allungamento del periodo contributivo con conseguente innalzamento dell'età pensionabile, l'allargamento della base di calcolo della pensione (quindi l'aumento degli anni sulla media dei quali viene calcolata la pensione) e l'abbassamento del-



100 lire investite il 2-1-1990 oggi sono diventate...



BORSA ITALIANA
76,48



BORSE MONDIALI
88,24



ORO (\$ PER ONCIA)
89,42



FONDI AZIONARI
95,65



FONDI BILANCIATI
100,25



DEPOSITI BANCARI LIBERI
108,38

la percentuale di stipendio pensionabile, oggi pari ad un massimo dell'80 per cento con 40 anni di contribuzione,

LA PREVIDENZA INDIVIDUALE

In tale contesto il singolo che vuole garantirsi una maggiore prestazione pensionistica ha di fronte una strada obbligata.

Deve provvedere personalmente e per tempo ad una forma di integrazione che, al momento del pensionamento, colmi la differenza tra la somma assicurata, oggi, dallo stipendio e quella percepita come pensione.

Il mercato offre vari piani pensionistici che danno soluzioni diverse al problema della previdenza integrativa. Tutti i prodotti, comunque, permettono al contraente di incassare alla scadenza, una rendita integrativa o, in alternativa, un capitale. Le compagnie di assicurazione riescono a garantire questi risultati perché, diversamente dal sistema pubblico, non usano i versamenti del cliente per pagare le prestazioni dovute



Le proposte della Prime Augusta Vita

Tra i molti prodotti presenti oggi sul mercato citiamo, come esempio, i piani previdenziali offerti dalla Prime Augusta Vita, società del Gruppo.

"Oggi sicuro": con versamenti contenuti e limitati nel tempo garantisce agli eredi o alle persone designate la disponibilità di un capitale esentasse in caso di decesso dell'assicurato.

"Domani patrimonio" e **"Domani rendita"**: con un numero di versamenti annui stabilito dal cliente, assicurano alla scadenza, un capi-

tale rivalutato o in alternativa una rendita.

"Oggi & domani": mette a disposizione un capitale dopo un determinato numero di versamenti. Il capitale è garantito anche in caso di decesso dell'assicurato prima del completamento dei versamenti e viene pagato subito ai beneficiari.

"Sempre protetto": in caso di decesso dell'assicurato, garantisce un capitale esentasse ai beneficiari. Al termine dei versamenti previsti, il cliente può rinunciare alla copertura del "caso morte" e incassare un capitale o una rendita annua vitalizia.

te ad altri, ma investono oculatamente il denaro per poi restituirlo allo stesso cliente, sotto forma di capitale rivalutato o di rendita vitalizia.

I contratti più usati ai fini previdenziali sono le polizze "di rendita differita" e le polizze "miste". Le prime, al termine degli accantonamenti, impongono alle compagnie assicurative l'obbligo di corrispondere la rata di rendita annua al

cliente con la periodicità da lui stabilita. Le seconde, oltre a garantire un capitale o una rendita alla fine dei versamenti, offrono una copertura in caso di decesso dell'assicurato durante il periodo dei versamenti. In altre parole assicurano alle persone indicate dal cliente un capitale immediatamente disponibile.



Valori al netto della fiscalità alla data del 30 settembre 1991 (base 2-1-1990). Elaborazione a cura della Prime

PLAZIONE 110.85	BOT TRIMESTRALI 117.92	FONDI OBBLIGAZIONARI 120.12	CCT QUINQUENNALI 124.62
--------------------	---------------------------	--------------------------------	----------------------------

UN DISTURBO DIFFUSO

IL TIMIDO HA MAL DI TESTA

Il disturbo che ci colpiscono, per la maggior parte (e per fortuna), sono piccoli. Ma talvolta sconvolgono la nostra serenità e riguardano molti di noi. Caso tipico è il mal di testa, o cefalea. Si calcola che su 100 persone almeno 60 ne soffrono con frequenza.

Una delle spiegazioni di questa diffusione è che le cause sono numerose. Per esempio: la febbre si accompagna al mal di testa, e anche l'ipertensione produce spesso dolori al capo; le sinusiti, un ascesso a un dente, certe affezioni degli occhi come il glaucoma, la miopia o l'astigmatismo, possono provocare cefalea.

A parte queste cause, diciamo così esterne, i principali fattori scatenanti sono tre: allergico, digestivo, nervoso.

Fra le cause scatenanti, anche il "fattore psichico".

Tutte le cure possibili

ULRICO DI AICHELBURG

Attenzione, dunque, ai cibi? Sì. Quando il dolore insorge in seguito all'ingestione di alimenti come il cioccolato, le fragole, le uova, i formaggi fermentati, la frutta secca, certe carni o certi pesci, può trattarsi di allergia.

La maggior parte di coloro che soffrono di cefalee, inoltre, digerisce male, non tollera i grassi e l'alcol, e di ciò si deve incolpare in particolare il fegato.

Il fattore psichico è molto importante. Esiste un tipo psicologico classico dei sofferenti di cefalea: è una persona facilmente depressa, timida, sensibile all'opinione altrui.

Il mal di testa è la manifestazione di conflitti psicologici in soggetti tendenzialmente ansiosi e introversi.



PIU' DI 150 TIPI DI EMICRANIA

Sperché qualcuno soffre di mal di testa per tutta la vita, mentre altri non ne conoscono nemmeno i sintomi?

La teoria a tutt'oggi più convincente interpreta la cefalea come la conseguenza di un'alterazione dei meccanismi di controllo del dolore, lo squilibrio dei quali provocherebbe l'insorgenza dei disturbi.

In particolare l'emigrania, una delle più diffuse forme di cefalea (che sono, secondo una recente classificazione, almeno 150) sarebbe causata da un deficit della serotonina, il neurotrasmettitore per eccellenza, determinante per molte attività cerebrali e capace di agire, fra l'altro, sul tono dell'umore, sull'appetito, sulla pressione arteriosa e sulla sfera sessuale. Per questo motivo la cefalea è spesso accompagnata da manifestazioni neurovegetative: modificazioni della pressione arteriosa, sudorazione profusa, alterazioni della di-

gestione con nausea e vomito, disturbi visivi (fotofobia) e del comportamento.

Comunque, per tutti quelli che soffrono di cefalea c'è una speranza: si sta sperimentando un nuovo farmaco che agisce sul sistema della serotonina, aumentandone l'attività.

LA CEFALEA DEI BAMBINI

Il mal di testa non è, come si potrebbe credere, una malattia "da grandi": ne soffre un bambino su quattro, con un "picco" di frequenza fra i sei e gli otto anni (prime difficoltà a scuola?) e un altro fra i dieci e i tredici (problemi della pubertà?). Difficile da gestire nel mondo degli adulti, la cefalea infantile è quanto mai incompresa: i genitori tendono a drammatizzarla o al contrario a minimizzare, convinti che il figlio simuli per evitare un compito in classe, una punizione, perfino un cibo sgradito.

Il modo migliore per aiutare un bambino che ha mal di testa, e che in genere in questo modo manifesta un malessere psicologico (paura di un brutto voto, tensione per una lite in famiglia, disagio per un cambiamento nella sua vita), è farlo riposare in penombra e nel silenzio, eventualmente con una pezzuola fresca sul capo. Se appare molto sofferente, si potrà somministrargli una supposta di acido acetil salicilico per attenuare i sintomi. Se il disturbo si presenta con frequenza (più di due volte in un mese) è bene consultare uno specialista.



Tutto ciò che aumenta la tensione psichica, una contrarietà, un'emozione, la fretta, può aggravare i dolori o scatenare una crisi. Per contro, tutto ciò che riduce la tensione psichica, distrazioni, svaghi, vacanze, è benefico.

Tipica è la cefalea del lunedì, alla ripresa del lavoro dopo il fine settimana, ma c'è anche - sembra incredibile - la cefalea da weekend, durante il relax dei giorni festivi.

Innumerevoli sono le varietà con le quali il mal di testa si presenta. Non esistono due persone che lo descrivano in maniera identica. C'è però una forma caratteristica particolare, l'emigrania, ossia il dolore che interessa un lato solo, la metà del capo. Il dolore è pulsante, accompagnato da nausea, lampi e strisce luminose davanti agli occhi, ronzii alle orecchie, vertigini.

Sono numerosi i farmaci, dai comuni calmanti che tutti conoscono (però non sempre efficaci, e di cui non si deve abusare), ad altri, più recenti e specifici. Può essere utile anche una psicoterapia. Ed esistono molti centri per la diagnosi e la cura delle cefalee (Torino, Milano, Pavia, Firenze, Roma, eccetera).

È della massima importanza riferire esattamente al medico che cosa si prova. Quindi si studi bene il proprio disturbo e si prepari un riassunto da sottoporgli, con i punti principali.

* **Epoca d'insorgenza:** pubertà, giovinezza, maturità, dopo i 50 anni.

* **Andamento:** occasionale, a ripetizione variabile, continuo, ostinato, irregolare.

* **Precedenti in famiglia:** altri casi di cefalea, nevralgie, reumatismi, disturbi circolatori.

* **Precedenti personali:** traumi al cranio, emozioni intense, depressione psichica, allergie, reumatismi, disturbi circolatori.

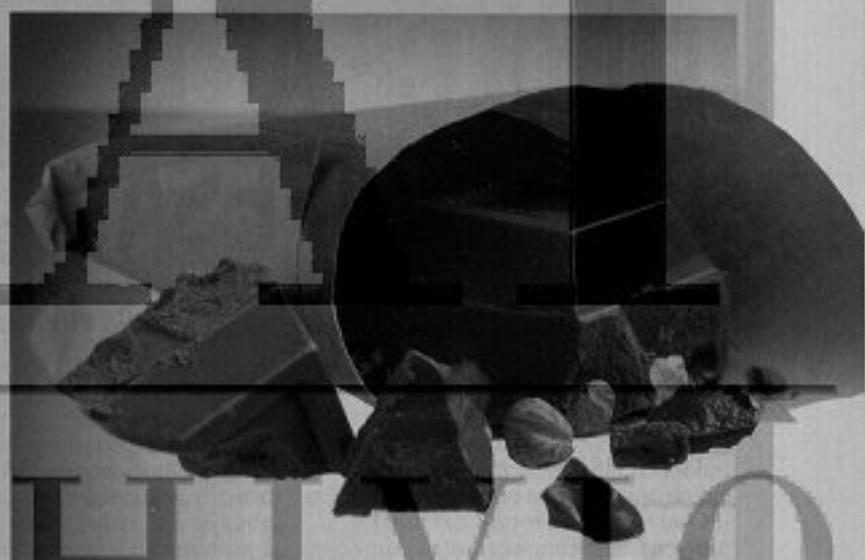
* **Cronologia delle crisi:** insorgenza (notturna, diurna, ad ore fisse), durata, ritmo (regolare o capriccioso), frequenza.

* **Tipo del dolore:** lacerante, a brevi parossismi, pulsante, uniforme e continuo, bruciante, sordo, profondo, superficiale.

Per il medico è molto importante conoscere questi dati: gli serviranno per stabilire la cura. ■

Pagine a cura
di Maria Pia Torretta

Fa bene, fa male



TENTAZIONE CIOCCOLATO

Il cioccolato? Peccato che faccia male". La frase è ricorrente. La dicono le mamme, concedendo con riluttanza ai figli la merenda preferita, la ripetono le signore, masticando con aria colpevole una "praline", la ricordano le mogli ai mariti a dieta (e viceversa), con leggero sadismo. Ma il cioccolato fa davvero male? Esaminiamo i più diffusi capi d'accusa.

Provoca allergie: vero. È uno degli alimenti che scatenano con più facilità reazioni allergiche, dalle eruzioni cutanee alle crisi di cefalea. Responsabili dei disturbi sarebbero (è solo un'ipotesi) le proteine vegetali del cacao.

È amico dell'acne: falso. Però può contribuire a rendere impura la pelle tendenzialmente grassa degli adolescenti.

Fa ingrassare: vero. 100 grammi di cioccolato al latte contengono 568 calorie, quello fondente è un po' più "magro", ma non in modo significativo (545 calorie). Per il suo alto contenuto in grassi, è un alimento controindicato nelle diete dimagranti, per chi ha problemi di colesterolo alto e per chi soffre di fegato e di colecistite, mentre l'elevata presenza di carboidrati lo sconsiglia ai diabetici.

Causa stitichezza: vero. La colpa è del tannino presente nel cacao, che ha azione astringente, nei soggetti predisposti.

Passiamo ora alla difesa.

Dà energia: è ricco di carboidrati (60 per cento) e di minerali (fosforo, calcio, ferro e magnesio). Per la presenza di caffeina e teobromina esercita una modesta attività stimolante sul sistema nervoso. È dunque particolarmente indicato per chi fa molto sport e per i bambini a partire dai tre anni.

Aiuta la digestione: stimola la secrezione dei succhi gastrici da parte della mucosa dello stomaco, perciò è tradizione offrirlo con il caffè, come dopo pasto (ma attenzione: per questo stesso motivo è sconsigliato - soprattutto a digiuno - a chi soffre di ulcera, di gastrite e di reflusso gastrico).

Quanto se ne può mangiare? Una dose di 45-50 grammi (per esempio: una tazza di liquido caldo o un pezzo di tavoletta con una fetta di pane), inserita in un regime alimentare ben equilibrato, rappresenta il giusto compromesso fra salute e gola, sempre che, come abbiamo già detto, non si abbiano problemi digestivi, allergici o di bilancia.

A SCUOLA DI JU JITSU

LA DOLCE ARTE DELLA DIFESA

Duecento allievi (molte ragazze) ai corsi della cintura nera Claudio Comotto. Le "prese" contro gli aggressori

LUIGI ROLLA

Quattro anni fa la Sisport di Torino ha chiamato Claudio Comotto, dipendente Fiat cintura nera terzo Dan di ju jitsu, per tenere corsi di "difesa personale". L'iniziativa ha avuto successo e oggi Comotto insegna a 154 dipendenti e a 40 aggregati dai quattordici ai cinquantacinque anni le tecniche dell'antica arte marziale, che è alla base del judo e del karate.

Ju jitsu vuol dire "dolce arte", ma se qualcuno aggredisse chi pratica quest'arte serberebbe un "amaro ricordo" dei suoi colpi micidiali. Il corso dura tre mesi, con due lezioni settimanali di un'ora. È frequentato da studenti, impiegati, dirigenti e operai: un gruppo eterogeneo dove c'è chi indossa il tradizionale kimono orientale, chi viene in tuta sportiva e chi, infine, tiene la giacca, i blue jeans o la minigonna, per imparare la "difesa personale" con l'abito quotidiano.

Alla scuola di Comotto, dopo un po' di ginnastica propedeutica, si impara a cadere (per essere subito pronti a reagire all'eventuale aggressione) e poi le prese del polso, al bavero (davanti e dietro), da strangolamento e da attacco con arma bianca (coltello, bastone, catena). Si apprende, infine, come meglio difendersi con oggetti a portata di mano: il giornale, l'ombrello, le chiavi di casa e persino le stampelle.

Alla fine del corso ci sono incontri dimostrativi di "kumite", un combattimento in cui si usano pu-

gni e calci senza affondare i colpi. Si possono così valutare i risultati raggiunti dagli allievi, ai quali vengono consegnate le cinture, riconosciute dalla Federazione italiana ju jitsu, a partire dalla bianca per arrivare alla nera, a seconda dell'abilità e competenza tecnica.

Ai corsi della Sisport sono tante le donne e le ragazze, diligenti, concentrate negli esercizi, determinate a raggiungere un livello

tale da poter fronteggiare anche l'aggressore più robusto e determinato.

«È una soddisfazione vedere il loro impegno - dice Comotto -. Alcune, in particolare, ottengono buoni risultati dimostrando la necessaria "cattiveria agonistica". In quest'arte il carattere conta più del fisico, e naturalmente molto conta la tecnica: se ben usata, si possono saltare cinque persone sdraiate in fila sul selciato o mettere ko due uomini contemporaneamente».

Una dimostrazione di agilità e precisione la sta dando un gruppo di allievi impegnati in esercizi sul "tatami", il tappeto imbottito su cui cadono dopo ogni attacco. Paola Belmonte di 18 anni ha appena atterrato Alessandro Crisci di 17, figlio di Antonio che lavora a Mirafiori. È stato il padre Cesare della Fiat di Rivalta a convincerla a imparare lo ju jitsu. Dice Paola: «È il mio quarto anno di corso. Sono cintura blu e ho imparato a non aver paura quando esco sola. Mi sento più sicura e so dove colpire se aggredita. Sono tante le ragazze che vengono a questi corsi per imparare a difendersi e per poter andare in giro tranquille».

«È vero - conferma Dimitra Albornò, 16 anni, figlia di Giovanni dipendente del Lingotto, vicina alla sorella Laura e all'amica Monica Molinaro -. Avevo già fatto un

Gabrielle Listella e Paola Belmonte impegnati in una dimostrazione di ju jitsu



po' di judo e l'ho giudicato bello come sport ma poco pratico per difendersi se non si è dei campioni. Il ju jitsu, invece, è più completo e dopo un corso di soli tre mesi chiunque sa farsi valere se molestato».

Gabriele Lastella, 17 anni, figlio di Giuseppe della Fiat Auto di Mirafiori, ha una motivazione diversa: «Ho deciso per le arti marziali scoprendo un mito, Bruce Lee, il campione che è diventato celebre per i suoi film. Poi ho imparato che nello ju jitsu conta soprattutto essere padroni del proprio spirito, avere autocontrollo e usare la forza solo per difendersi».

Paola Motti ha 23 anni e studia legge all'Università, il padre Sergio lavora a Mirafiori. Dice: «Dopo la laurea vorrei entrare in magistratura o nella polizia e per difendermi preferirei usare le mani piuttosto che un'arma».

Lasciamo la palestra di via Olivero sentendo uno strano brusio: è il sussurrato "oss" con cui i cultori delle arti marziali ci salutano, inchinandosi all'orientale.



Trofeo di calcio

All'Alfa Romeo di Arese si è disputata la sedicesima edizione del torneo aziendale di calcio. Ha vinto il trofeo la squadra dell'officina di Lastratura, che è rimasta imbattuta sino al termine e ha superato in finale il Montaggio. Nella manifestazione erano impegnate, oltre alle due finaliste, altre sei squadre dello stabilimento: l'Esperienza, la Progettazione, le Tecnologie, la Meccanica, la Verniciatura e la Manutenzione. I vincitori della Lastratura sono scesi in campo con

questa formazione: Cantile, Raffa, Misciagna, Dambra, Ciliberto, Incalcaterra, Caprioli, Sesini, La Canna, Trisolini, Pirelli e Ravelli.

TENNISTAVOLO

Si è concluso il Trofeo Giovanni Agnelli di tennistavolo. Gli incontri finali si sono tenuti a Torino nel Palazzetto Sport Fiat di via Olivero. In campo maschile ha vinto la squadra della FiatAvio, tra le donne si è imposta la formazione dell'Iveco.

OFFERTA RISERVATA ESCLUSIVAMENTE
AI DIPENDENTI GRUPPO FIAT,
ALFA, LANCIA, IVECO.



IMPORTAZIONE
ASSEMBLAGGIO
DI SISTEMI
PERSONALIZZATI
PER OGNI ESIGENZA

G3 Informatica s.r.l. C.so Principe Oddone 30/B
Tel. 436.68.80 Fax. 436.44.33



Garanzia di Qualità

PC AT 286, 21 Mhz L.M. DESK
RAM 1 MB. esp. 4 MB.
FLOPPY DISK DRIVE 3 1/2 1.44 MB.
HARD DISK DRIVE 20 MB.
DOPPIA SERIALE + PARALLELA + CTRL
SCHEDA VIDEO VGA
TASTIERA AT ESTESA
MONITOR 12" VGA MONOCROMATICO

Lit. 1.288.000

**2 ANNI
DI
GARANZIA**

PC AT 386/25 DESK DISPLAY
RAM 1 MB. esp. 4 MB.
FLOPPY DISK DRIVE 3 1/2 1.44 MB.
HARD DISK DRIVE 44 MB.
DOPPIA SERIALE + PARALLELA + CTRL
SCHEDA VIDEO VGA
TASTIERA AT ESTESA
MONITOR 14" VGA MONOCROMATICO

Lit. 2.100.000

**IN OMAGGIO, A TUA SCELTA UNO DEI
SEGUENTI PRODOTTI:**

WINDOWS 3.0 ITALIANO, GEOWORKS ENSEMBLE, QUATTRO PRO 3.0 ITALIANO, DOS 5.0 ITALIANO

GARANZIA DI QUALITÀ. I singoli componenti dei nostri PC, sono selezionati e collaudati in fase di preassemblaggio e garantiti sulla totale compatibilità software in ambiente dos, unix, xenix, novell, windows, autocad e altro. Grazie a tutto ciò siamo in grado di fornire una continua ricerca innovativa allineata agli standard più diffusi del mercato, e un costo tale da rendere imbattibile il binomio prezzo-prestazioni.



IVECO

UN EUROCARGO AL MARE UN ALTRO IN MONTAGNA

Il primo distribuisce latte nella Riviera Ligure, il secondo è adibito al soccorso stradale in Piemonte. Il giudizio dei primi clienti

Una flotta battente la bandiera bianco-azzurra del Latte Tigullio ogni mattina percorre le strade del Levante ligure. Sono una trentina di automezzi, tutti Iveco, usciti all'alba dal cortile del Centro Latte Rapallo, in frazione Santa Maria al Campo. Si dividono lungo la discesa verso il mare, alcuni si dirigono sulla costa, gli altri vanno nell'entroterra o raggiungono il Ponente. Di recente è entrato a far parte della flotta, accanto agli Zeta e ai Daily, l'ultimo nato Iveco, l'EuroCargo, un 80E15 con 3900 chili di portata. Raggiunge negozi e supermercati nella zona di Santa Margherita e distribuisce 180 casse, ognuna con 20 litri di latte. Uscito dallo stabilimento di Brescia è stato allestito con furgonatura isoterma e gruppo frigorifero.

«Un veicolo che garantisce la perfetta conservazione del latte fresco, di quello a lunga conservazione, di panna e yogurt, di burro e mozzarelle e della "prescinseua", la nostra tagliata genovese» spiega Pier Luigi Mazzoni. È il responsabile di un'azienda nata nel 1953 a carattere

PAOLO BERTI

familiare, cresciuta e diventata prestigiosa. Il processo produttivo del Centro Latte Rapallo è basato, oggi, su un sistema computerizzato e informatico che controlla e segue la lavorazione del latte: l'insilaggio, la pastorizzazione, il confezionamento in contenitori Elopak. Tutte innovazioni tecnologiche introdotte via via che si estendeva la rete di vendita, che lo scorso anno ha fatto registrare un fatturato di 11,5 miliardi.

«Ci stiamo ingrandendo e presto avremo un altro EuroCargo che diroteremo su Genova. Penso che i concessionari Plura di Ovada ce lo consegneranno per Natale. È un 65E12 - dice Mazzoni - un automezzo robusto e dalle buone prestazioni. Consente un servizio tempestivo e di qualità, come richiede il nostro lavoro. Avendo utilizzato per molto tempo mezzi della gamma Zeta, in questi anni abbiamo

parlato delle nostre particolari necessità con rivenditori e tecnici Iveco e forse abbiamo contribuito un poco anche noi, con i nostri suggerimenti, a fare dell'EuroCargo un





veicolo eccellente. È ottimo, per esempio, il piano abbassato, che facilita carico e scarico della merce, e la combinazione del passo ci sta eliminando i problemi sulla trasmissione.

«Il motore risponde bene e i freni sono eccezionali. Per di più, sulle nostre strade, strette, in saliscendi e con curve a gomito, sovente intasate e con difficoltà di parcheggio, l'EuroCargo ci risparmia un sacco di manovre» conferma Giuseppe Trabucco, 54 anni, trasportatore da 35 («Ho cominciato con un motocarro e di camion ne ho guidati a decine»). Al Centro Latte Rapallo è lui il "comandante" del nuovo EuroCargo.

«Si è seduto al volante e non lo molla più - dicono i colleghi -. È entusiasta dell'ampia visuale che gli si presenta da una cabina confortevole, degli specchietti, del finestrino in basso che gli permette di controllare gli accostamenti al marciapiede e alle auto parcheggiate».

Dalla flotta bianco-azzurra per la distribuzione del latte in Riviera a quella blu-arancio dell'Automobile Club che opera per il soccorso stradale in tutta Italia. Un primo EuroCargo appositamente allestito è già in servizio in Piemonte. È un potente "carro attrezzi" e affianca i tre Iveco che, da una quindicina di anni, Valdo Geymonat impiega per conto dell'Acì nella valle del Chisone e nelle vallette laterali: dai "duemila" del Sestriere fino in pianura, alle porte di Torino. Un'officina modello la sua.

Geymonat non lo dice apertamente, ma da come ne parla si intuisce che per l'EuroCargo, lui che di automezzi e motori è grande esperto, ha avuto una specie di "colpo di fulmine". Lo ha acquistato dopo averne parlato con il figlio Maurizio, cresciuto nell'officina e buon meccanico anche lui. Assieme avevano deciso di ingrandire il parco macchine per il soccorso, visto che le chiamate erano sulle 120

(una media di quattro al giorno) nei mesi calmi e 160 in quelli di forte movimento turistico.

«I due 65.12 Iveco, con le gru per il carico laterale che mi sono studiato e montato - spiega Geymonat - vanno benissimo. Ma ormai avevo bisogno di un mezzo per trasportare veicoli di una certa stazza senza avere problemi di carico: da queste parti circolano fuoristrada sempre più grandi e mastodontici camper. Abbiamo interventi per incidenti (ci arrivano con le chiamate del 116) e molti sono per guasti che non si possono riparare sul posto».

L'incontro con uno dei primi EuroCargo usciti dallo stabilimento di Brescia Geymonat l'ha avuto a pochi chilometri da casa, vicino al punto di vendita della Diesel Nord di Scalenghe, concessionaria Iveco. Visto, provato e poi il contratto. Arriva l'esemplare "nudo" di un 100E15, cabina e telaio: sul ribaltabile viene allestito uno speciale piano di carico. Vi si incorpora la gru, che compare solo in caso di necessità (si alza oltre sei metri) e può effettuare un carico di 40 quintali, quanti ne porta il mezzo.

È toccato a Maurizio l'onore del battesimo dell'EuroCargo che, guarda caso, ha la targa con due zeri e il finale 116, il numero dell'Autosoccorso. Ne parla con entusiasmo: «Sono salito fin sotto il Sestriere senza la più piccola difficoltà. Il motore ha ottima resa, anche in salita, e il veicolo è sicuro sia in frenata e sia in curva. Scendendo non sentivo il carico. La strumentazione della cabina è da auto di lusso. Utilissima, per esempio, la possibilità di regolare i fari, che permette di non infastidire gli altri quando il carico alza il fascio di luce».

«E poi c'è la morbidezza di guida - aggiunge il padre - l'idrosterzo è un gioiello. Sono andato per un servizio Acì a Milano, dove sono entrato in un portone stretto con una sola manovra, meravigliando chi mi aveva appena detto che un bestione del genere non ce l'avrebbe mai fatta. E sulle nostre strade, che si arrampicano e scendono, i quattro freni a disco danno sicurezza. Appena li tocchi senti il camion che si "siede" docilmente. Per noi è importante anche il manometro dell'olio che sull'EuroCargo è lì sul cruscotto, bene in vista».



Dal soccorso stradale sulle strade del Sestriere al trasporto del latte nei centri liguri, l'EuroCargo mostra la sua versatilità

IVECO

CON UNA NUOVA GAMMA DI AUTOBUS

L'ORLANDI SICCA HA FATTO POKER

*Presentata la terza generazione della fortunata serie.
Autobus competitivi per caratteristiche
e prezzo sia sul mercato italiano, sia su quello europeo*

Nata nel 1859 in una cascina dove costruì carrozze per cavalli prima e vetture tramviarie poi, la Orlandi di Modena ha mantenuto salda, in 132 anni, la vocazione di azienda produttrice di mezzi per il trasporto delle persone. Si è affermata in campo internazionale con autobus turistici all'avanguardia per stile, confort e sicurezza e ha sempre saputo fondere le nuove tecnologie con la tradizione artigiana per costruire veicoli di qualità. Entrata a far parte dell'Iveco, ha ottenuto nuovi successi con il Poker prima e seconda serie e con il Domino, l'autobus gran turismo da 48 a 57 posti utilizzato anche per i Mondiali di calcio. Adesso a Modena si lavora per una produzione sempre più adeguata ai tempi e alle esigenze del cliente. Ad un anno dalla decisione dell'intervento, per esempio, l'Orlandi ha presentato, nella cornice campagnola di Villa Cesi, gli autobus completamente rinnovati della gamma Poker terza serie. Direzione e tecnici hanno illustrato le caratteristiche dei 370S da 12 a 10,6 metri e dei 315S da 7,5 metri.

Una gamma del tutto rimodernata con una completa ristilizzazione della carrozzeria e con interventi importanti sulla parte meccanica e motoristica. Le soluzioni adottate nel rinnovamento stilistico sono evidenti anche agli inesperti. Una linea nuova, ammorbidita e dalle forme arrotondate, con una migliore aerodinamica.

Alla presentazione hanno parlato Franco Benatti, amministratore delegato della Orlandi, e i suoi tecnici, rilevando che il miglioramento dei Poker passa anche attraverso l'impiego di materiali pregiati, co-

me acciaio inox, alluminio e resine, che assicurano maggiore resistenza alla corrosione. In questo modo si sono adottate molte soluzioni d'avanguardia che perfezionano il livello del prodotto e dei contenuti tecnici offerti, e si è migliorato anche il processo produttivo.

Giuseppe Amato, responsabile della Bus Division dell'Iveco spiega che la gamma Poker rinnovata è il primo risultato dell'impegno della nuova società Orlandi Sicca, nata dalla fusione dell'azienda modenese, specializzata in carrozzerie, con la Sicca di Vittorio Veneto, leader nella produzione di autotelai per autobus.

Alla sede centrale della Divisio-

ne Autobus dell'Iveco di Torino, Amato e Sigismondi (quest'ultimo è responsabile del Marketing) sono convinti che la nuova gamma 370S sia assai competitiva nella fascia media del settore turistico e misto-linea perché si colloca per contenuti e prezzo, tra il 370S "by Orlandi" ed il Domino. E ritengono che sarà molto interessante, sia sul mercato italiano che su quello europeo, anche il Pokerino. «In realtà - afferma Amato -, per il 315S, detto Pokerino (è lungo solo 7,5 metri), abbiamo voluto assai più di una semplice ristilizzazione. L'impegno è stato grande e ne è risultato un veicolo praticamente nuovo».

Il motore 8060.25 sovralimenta-

La terza generazione di autobus "Poker" adotta materiali pregiati e soluzioni tecniche d'avanguardia





20 ANNI 20%



Giuseppe Amato

to da 177 cavalli, che è lo stesso della gamma EuroCargo, ha emissioni nettamente inferiori ai limiti delle direttive Cee. Le sospensioni rinnovate assicurano un assetto costante del veicolo con maggiore confort per i passeggeri oltreché stabilità e facilità di guida.

Alberto Ventura, del Marketing prodotto, sottolinea che oltre all'aggiornamento della meccanica, sono stati fatti interventi importanti sugli impianti pneumatico ed elettrico. La strumentazione è stata aggiornata con apparati elettronici e un segnalatore acustico che avverte delle eventuali anomalie funzionali. Per una maggiore sicurezza, oltre ai freni a disco anteriori vengono offerti, di serie, il rallentatore elettrico, che permette di sollecitare meno i freni, nonché i dispositivi Abs e Asr: l'Abs in frenata impedisce il bloccaggio delle ruote assicurando stabilità e direzionalità; l'Asr impedisce automaticamente lo slittamento delle ruote motrici in fase di accelerazione. ■

Settembre 1971: in via Tripoli 38, a Torino, apre il primo negozio CITO. Settembre 1991: i tappeti CITO fanno bella mostra di sé nelle case di oltre 32.000 Clienti, grazie ai quali CITO è cresciuto fino a diventare la più rappresentativa e qualificata vetrina sul tappeto orientale in Italia. 20 anni così sono

tutti da festeggiare, e per l'occasione **CITO offre uno sconto del 20% su tutti i suoi tappeti fino al 31 Dicembre 1991.** Uno sconto reale sui consueti prezzi CITO, che Vi verrà accreditato direttamente alla cassa.

È un'occasione davvero eccezionale perché CITO non ha mai fatto sconti sui prezzi esposti, e per la prima volta mette in vendita i preziosissimi tappeti della Collezione privata raccolta in questi 20 anni. Molti però troveranno eccezionali anche le normali tradizioni CITO: la formula esclusiva di pagamento dilazionato in 12 mesi e il comodo servizio di ambientazione a domicilio, 20 anni CITO: il ricordo più bello sceglietelo Voi.



IL MONDO IN UN TAPPETO

TORINO, Via Lagrange ang. Via Giolitti
MILANO, Viale Tunisia ang. Via Settala



► Fiat Avio

AL SALONE DELLE MERAVIGLIE UN "PUZZLE" DI 400 PEZZI

Esperienza e concentrazione aiutano gli uomini della fabbrica d'assemblaggio a montare le sofisticate scatole di trasmissione

I cuscini scivolano nella sede dell'ingranaggio che si fissa all'albero e insieme entrano nella fusione. Nasce così la scatola di trasmissione, il dispositivo che trasferisce il movimento da un motore alle pale di un elicottero o alla pompa del carburante o al carrello di un aereo. Siamo nella fabbrica di assemblaggio di Torino: l'ultima tappa prima del cliente finale. Qui una novantina di persone, divise in squadre di due-tre uomini, si occupano di prodotti che si chiamano PW2037 e LM2500 o della scatola del SA365. Di quest'ultima si parla con rispetto: è la "campana gialla" del Dauphin dell'Aerospatiale, l'elicottero della Guardia Costiera Americana.

Quando si arriva ad assemblare una 365 si è laureati montatori. Ci vogliono pazienza, precisione e puntiglio: una scatola può essere costituita anche da 400 particolari, fascette e dadi compresi, e un errore nel montaggio potrebbe creare problemi a un elicottero o a un aereo in volo. Una pista esterna e una interna di un cuscinetto con una numerazione diversa (le cifre sono

SILVIA MADLI

alte due millimetri) e il cuscinetto sarebbe inutilizzabile. Un ugello lubrificatore (un millimetro di diametro) intasato da trucioli di lavorazione meccanica e l'Airbus non si alzerebbe dalla pista.

Per un montatore, quindi, concentrazione e sangue freddo sono indispensabili: «Se comincia un'operazione la porta a termine. Non c'è campanello per il pranzo o pausa per il caffè, bisogna finire la sequenza» dice Stefano Tibaldi, responsabile di processo nella fabbrica di assemblaggio. Basta un millesimo di materiale in più o in meno per fare usurare più in fretta un ingranaggio o per far lavorare un cuscinetto meno degli altri. Il montatore lo "sente": una resistenza o una scorievolezza insolita lo insospettiscono, esamina il pezzo e segnala il difetto. Poi ricomincia daccapo. «È l'esperienza che ci insegna» dicono. La professione di montatore non si

impara solo dai libri, ma anche dai colleghi anziani, quelli che potrebbero mettere insieme la campana gialla ad occhi chiusi.

Il giovane che arriva all'assemblaggio viene messo a montare una T700, affiancato ad un anziano che gli spiega i trucchi del mestiere. Tutto bene se il passaggio di informazioni avviene, il rischio è che l'anziano vada in pensione troppo presto o sia poco comunicativo. Per questo si è deciso di scrivere l'esperienza finora tramandata a voce. Sono nate così le "Schede di esperienze di montaggio", raccolte in un dossier giallo da Gianfranco Pellacchin e Giuseppe Spano, della Direzione Qualità. Avevano visto un manuale simile all'Aerospatiale e hanno deciso di provare a scriverne uno per i colleghi. Oggi il dossier è nato ed è già stato presentato, squadra per squadra, agli operai dell'assemblaggio che lo tengono sul banco di lavoro, pronto per essere consultato (dai giovani soprattutto). Starà a loro farlo crescere con le osservazioni, le astuzie acquisite giorno per giorno. «Non è facile descrivere in un libro un truc-

Il reparto di assemblaggio di Torino. Sotto Stefano Tibaldi, responsabile di processo: «È l'esperienza che ci insegna»



chetto» sorride Tiziano Lincetto, 30 anni, entrato subito al montaggio sei anni fa e oggi alla 365.

«Un tempo non era così - dice Tibaldi, da 23 anni in Avio -. Altro che montaggio: quando si entrava ci mandavano a smontarli, i motori. Arrivavano neri di olio, dopo mille ore di volo. Non capivi neanche come erano fatti». Dopo qualche anno di gavetta potevi avvicinarti all'assemblaggio. «Il salone delle meraviglie» lo chiamavano fino a pochi anni fa. «Non vedevi una cicca per terra, tutto pulito, ordinato. Alla sera allineavamo perfino i banchi a filo e i direttori portavano gli ospiti a visitarci».

Oggi il complesso è alla vigilia di una nuova trasformazione progettata dall'Ingegneria di fabbrica: tutta l'area verrà divisa in box, uno per ogni tipo di produzione, ciascuno autosufficiente, con gli strumenti specifici per quella scatola, colori nuovi alle pareti, agli scaffali, alle porte. «Un posto dove sia facile lavorare» così lo vuole Pier Nicola Pastore, capo della Fabbrica: «Un giorno mi sono messo a guardare gli uomini che lavoravano e ho pensato che l'officina producesse maratoni. Mancavano le attrezzature vicino alle postazioni, tutti si muovevano, andavano di qua e di là a cercare gli strumenti». Così sono stati progettati i box ergonomici, studiati per facilitare anche i micromovimenti di chi li utilizzerà. Il primo, sperimentale, sarà costruito a dicembre. Torna il salone delle meraviglie. ■



La videoconferenza

Capita sovente di dover spiegare per telefono ad un amico o ad un collega un percorso, un disegno, o un progetto, e di pensare che tutto sarebbe più semplice se l'interlocutore fosse presente, invece che all'altro capo del filo.

Per risolvere questo problema, alla FiatAvio è stato adottato un nuovo sistema di comunicazione, inaugurato martedì 8 ottobre: la videoconferenza. Per ora le sedi collegate sono tre e, soprattutto tra Torino e Brindisi, si annunciano notevoli risparmi e una maggiore rapidità nella comunicazione.

Ogni sede è dotata di due schermi: sul primo compagno "loro",

sul secondo "noi", oppure l'oggetto di cui si sta parlando. La risoluzione è alta, perfetta per i tracciati tecnici, e inoltre è possibile intervenire sul disegno modificando o evidenziando i particolari.

Saranno in molti a trarre vantaggi dalla videoconferenza, specialmente i progettisti che non dovranno più viaggiare da una sede all'altra portandosi dietro i disegni. In futuro ci si potrà collegare con ogni punto della Terra, e i tecnici della FiatAvio potranno dialogare con i loro partner negli Stati Uniti, in Europa e in Giappone: ci si metterà d'accordo in un batter d'occhio.

PROGETTARE INSIEME AL "TAVOLO VIRTUALE"

*Tecnici di Paesi diversi potranno lavorare
allo stesso programma senza muoversi da casa*



Per costruire una casa si può cominciare dai muri per poi incassare i tubi e i fili elettrici, quindi installare le porte e così via. Oppure si può procedere facendo, piano per piano, tutto insieme. Nel primo caso il lavoro sembra più ordinato. Se però al momento di mettere le porte i muri sono troppo stretti dobbiamo ricominciare daccapo. Procedendo in parallelo invece siamo certi che non si verificheranno inconvenienti di questo genere. L'esempio è di fantasia, ma permette di capire il significato di una parola molto di moda nel mondo dell'industria: Concurrent (o Simultaneous) Engineering.

In un'azienda come la FiatAvio, che lavora con partners stranieri in quasi tutti i progetti, realizzare questa interazione spostando fisicamente le persone è molto difficile. Il problema è stato risolto con il sistema I3P (Integrazione tra il Progetto del Prodotto e il suo Processo) che permette di lavorare in modo nuovo. Questa tecnica, infatti, consente di arrivare all'integrazione uniformando le informazioni e rendendole ordinate e accessibili a chiunque debba lavorare su un certo prodotto. Le informazioni sono di due tipi: geometriche e alfanumeriche (descrizioni, dati, parametri tecnologici). Le prime sono

gestite da Euclid, un programma di modellazione della Matra Data- vision, che FiatAvio scelse nel lontano 1982, appena immesso sul mercato.

Le informazioni alfanumeriche sono gestite da un programma PIM (Product Information Management) della Sherpa Corporation. Proprio in questi mesi è iniziata la fase di integrazione tra FiatAvio, Matra e Sherpa per poter gestire l'informazione grafica tramite il prodotto PIM. Quando questo sistema sarà completato si potrà davvero parlare di Concurrent Engineering. Si sarà creato cioè quello che in FiatAvio viene chiamato il "tavolo virtuale", ossia quel tavolo, non di legno ma esistente grazie al collegamento dei vari computer, attorno al quale chiunque potrà "sedersi" e trovare il materiale e gli interlocutori giusti al momento giusto.

Raffaello Porro

**Il Fiat G18
costruito
nel 1934.
In alto:
un progettista
al computer**



CON DUE MOTORI MEGLIO CHE CON TRE

Verso la metà degli Anni Trenta l'aeronautica si trovò di fronte ad una alternativa che ne avrebbe cambiato la storia: imboccare la nuova via del bimotore o continuare con il trimotore? Al di là dell'Atlantico, negli Stati Uniti, la Boeing e la Douglas avevano già scelto il bimotore; in Europa invece, il trimotore regnava incontrastato. Tra le due posizioni non c'era accordo, e nemmeno il parere di Charles Lindbergh (il primo trasvolatore dell'Atlantico), nettamente favorevole al bimotore; era riuscito a smuovere la situazione. Nel 1936 la svolta: da un'indagine statistica era emerso che un bimotore capace di sostenersi con un solo propulsore era circa tre volte più sicuro di un trimotore con un propulsore in meno.

Qualche anno prima, mentre ancora si discuteva, il senatore Agnelli aveva posto a Giuseppe Gabrielli, allora giovane progettista, una domanda: «Senta - gli disse - lei sta lavorando a un trimotore. È sicuro che non faremmo meglio a costruire un bimotore?». Lei per lui Gabrielli non seppe rispondere. Fu dunque spedito negli Stati Uniti per vedere e imparare il più possibile.

Tornò, il progettista della Fiat Aviazione, con le idee più chiare e pronto per la mossa che avrebbe proiettato la Casa torinese all'avanguardia in campo europeo. Era il 1934 e l'Italia passava al bimotore: stava per nascere il G18, presto seguito dal G18V, due macchine completamente metalliche, di tecnologia avanzata, le migliori del continente.

Le Avio Linee Italiane poterono così vantare l'aeroplano passeggeri più veloce d'Europa, capace di volare a 400 km orari e destinato, proprio per la sua alta affidabilità, alle rotte più difficili.

CENTRO DELLA PELLE

AIRASCA (TO) - VIA TORINO 78 Tel: 011-9908042 (PRESSO COSMO CITY)

BEINASCO: CENTRO COMMERCIALE "LE FORNACI" IPERCOOP - Tel: 011 - 3971645 - 2° piano

GIACCONE VOLPE MUTAZIONE



L. 3.650.000 L. 1.590.000

GIACCHE PANCE VOLPE



BIANCA L. 700.000 L. 290.000
NERA L. 900.000 390.000

GIACCONI UOMO DONNA IN NABUK VITELLO



L. 390.000

PREZZI IMBATTIBILI



L. 430.000 SHEARLING ORIGINALI

VASTO ASSORTIMENTO DI PELLICCERIA

- VISONI DA L. 1.990.000 • VOLPI ARGENTATE DA L. 1.400.000
- GIUBBINI PELLE DA L. 199.000 • RITAGLIA PERSIANO DA L. 290.000

PAGAMENTO RATEALE CON COMODE RATE FINO A 36 MESI

**VENDITA PROMOZIONALE PER TUTTI I DIPENDENTI GRUPPO FIAT
FINO AL 28/11/91**

MAGNETI MARELLI

LE FABBRICHE DI NAGOYA

Viaggio-studio di trentaquattro tecnici. Le loro impressioni sul "sistema" Giappone. Nuove idee da applicare in Italia

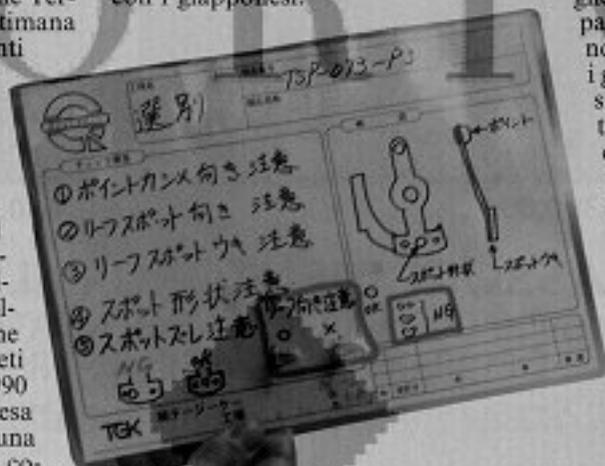
Le fotografie mostrano le linee di montaggio di un'officina, un ristorante nascosto tra i bonsai e il profilo elegante dello Shinkansen, il supertreno del Sol Levante. C'è anche Akihabara, uno dei quartieri di Tokyo, il regno dell'elettronica e dei divertimenti. Sono le immagini di un viaggio di studio in Giappone: l'esperienza recente di trentaquattro tecnici della Magneti Marelli, Divisione Termico Vettura. Per una settimana hanno visitato gli stabilimenti della Nippondenso, l'azienda leader nel campo dei condizionatori, e hanno "radiografato" gli impianti di Nagoya, dove i giapponesi producono sistemi e componenti per il raffreddamento dell'abitacolo e del motore. L'iniziativa rientra nell'accordo di collaborazione e di integrazione tecnologica che la Magneti Marelli ha firmato nel 1990 con la Nippondenso. L'intesa prevede la costituzione di una società a capitale misto e la costruzione di uno stabilimento a

GIORGIO VERRA

Telford, in Inghilterra, per la produzione di scambiatori di calore.

Giorgio Manunta, responsabile degli Sviluppo Industriali alla Divisione Termico Vettura, da due anni si occupa della joint-venture con i giapponesi.

Spiega: «Prima di partire ci siamo preparati con cura. Abbiamo analizzato nei particolari i metodi di stampaggio della Nippondenso e la gestione delle officine. Poi in Giappone ci siamo divisi in quattro gruppi: così siamo riusciti a passare più volte al setaccio le loro unità produttive». I frutti si sono visti al rientro in Italia. Nell'ufficio di Manunta c'è un dossier che raccoglie le relazioni di tutti i partecipanti. Una sorta di diario "tecnologico" con le soluzioni che i giapponesi adottano nei loro stabilimenti, come i contenitori in "cartonplast" di piccole dimensioni per non intasare i corridoi, o i pannelli luminosi e sonori che segnalano le postazioni in difficoltà. Dice Manunta: «Spesso sono soluzioni semplici, quasi banali, che



Uno dei
cartellini-operazione
utilizzati negli stabilimenti
giapponesi

Una fase
delle lavorazioni
alla Nippondenso.
Sotto: il gruppo
dei partecipanti
alla visita.
In basso: la cena
in un ristorante
tipico



però contribuiscono a migliorare la qualità dei prodotti. Nell'industria giapponese coesistono due realtà: un'automazione spinta e un'organizzazione del lavoro basata sul coinvolgimento di tutti i dipendenti, dai dirigenti agli operai. Il sistema funziona perché i giapponesi lavorano in équipe: c'è competitività tra team e team, non tra individuo e individuo».

Durante la visita non è mancata, ovviamente, l'occasione di scendere nelle strade di Tokyo, tra la gente, per un contatto diretto con la cultura e lo stile di vita del Sol Levante.

Racconta Domenico Novello, 39 anni, responsabile dello Stam-

paggio alla Divisione Termico Vettura: «Devo ripetere una cosa nota a tutti: il Giappone è un paese pulito e disciplinato. Si vede dai posacenere sistemati in ogni angolo della città. Oppure dai cantieri stradali. Una sera vicino all'albergo hanno aperto uno scavo. Al mattino l'hanno chiuso per rendere scorrevole il traffico. Poi nella notte sono ripresi i lavori».

Continua Piero Nebiolo, 49 anni, responsabile delle Tecnologie: «Ordine e pulizia si notano anche in fabbrica. C'è un'organizzazione agile ed efficace. Le linee di montaggio sono curate nel confort e nello spazio. L'automazione è finalizzata al controllo della qualità. Il rifornimento dei materiali è puntuale, ben dosato. I cicli di lavorazione sono brevi».

«Gli addetti alla manutenzione - dice Mario Caggiano, 46 anni, responsabile degli Impianti nello stabilimento di Avellino - sembra che corrano con le rotelle ai piedi. Arrivano sempre in squadra, sempre puntuali. Se c'è un guasto sulla linea si precipitano come i meccanici di Formula 1 quando c'è il cambio gomme».

Aggiunge Francesco Amoroso, 43 anni: «Nonostante gli articoli

letti su *Illustrato* e su altre riviste, il Giappone ci ha riservato alcune piccole sorprese. Le strisce pedonali, per esempio, sembravano rifatte per il nostro arrivo. Poi abbiamo scoperto che sono sempre nuove, perché le costruiscono rialzate di almeno 5 centimetri, con un materiale durevole e una vernice rifrangente».

E continua: «Come responsabile dell'Analisi lavoro ho seguito con interesse il funzionamento degli "andom", i tabelloni luminosi che mettono in risalto la produzione attesa, quella effettiva e il rendimento della squadra, sempre superiore a quello richiesto».

Afferma Nebiolo: «Buona parte di queste metodologie, per esempio l'analisi "strutturale" dei particolari che abbiamo visto alla Shimizu, un fornitore della Nippondenso, sono utilizzate anche dalla Magneti Marelli. Altre sono praticabili con facilità e investimenti ridotti. Il viaggio è servito proprio a questo: a raccogliere idee nuove da applicare nei nostri stabilimenti».

L'ultimo giorno c'è stato anche un meeting sul treno che viaggia a oltre 230 chilometri l'ora. Fabrizio Piazza, 28 anni, dell'ente Sviluppi industriali, racconta: «Lo Shinkansen, come gli aerei, ha i sedili orientati nella stessa direzione. Le poltrone però si possono girare. Allora ne abbiamo ricavato quattro uffici: una sorta di sala riunioni sul treno più veloce del Giappone».

Qualcuno ha conservato il biglietto dello Shinkansen: c'è scritto il numero della carrozza, quello del sedile e dove bisogna aspettare il treno. Basta fermarsi nel settore assegnato e la porta della carrozza si apre proprio in quel punto.

Continua Piazza: «È una questione di efficienza, la stessa che c'è nelle fabbriche. Il sistema di produzione della Nippondenso, per esempio, funziona un po' come il corpo umano: il ritmo della linea ricorda il battito del cuore, il flusso dei materiali fa venire in mente la circolazione del sangue. I guasti sono segnalati a tempo di record e riparati».

Ignazio Aglieri, responsabile del Personale alla Divisione Termico Vettura della Magneti Marelli, conclude: «Il viaggio di studio è servito a conoscere meglio la realtà industriale del Giappone e, in particolare, le aree tecnologiche vicine ai nostri prodotti. L'iniziativa era prevista dai nostri piani di formazione e ha interessato le risorse più direttamente coinvolte nell'intesa con la Nippondenso».

**MAGNETI
MARELLI**

RIVOLUZIONE TECNOLOGICA

CARBURATORE ADDIO

*Il tradizionale sistema di alimentazione
è sostituito dall'iniezione elettronica.*

*La Magneti Marelli può contare su una grande esperienza
e offrire prodotti all'avanguardia*

DAVIDE GILARDI

Sotto il cofano è rivoluzione: scompare il carburatore e arriva l'iniezione elettronica. Ad aprire la strada a questo sistema di alimentazione, fino a ieri riservato alle auto di elevate prestazioni, sono le norme Cee sulle emissioni. Dal 1° gennaio 1993, infatti, tutte le automobili nuove vendute nell'Europa comunitaria saranno tenute a rispettare i severi limiti conosciuti come "Usa '83". Dovranno avere il convertitore catalitico trivalente e l'iniezione elettronica, il solo dispositivo capace di dosare con precisione la benzina e perciò di far funzionare correttamente il catalizzatore.

Alla Magneti Marelli questa rivoluzione non giunge inaspettata. Da molti anni ormai, l'azienda (che attraverso le controllate Weber e Solex è il maggior produttore mondiale di carburatori) sviluppa e produce sistemi e componenti di iniezione elettronica per Fiat, Lancia, Alfa Romeo, Ford, Peugeot, Renault, Chrysler, Aston Martin, Lamborghini, nonché per le Ferrari e le Williams di Formula 1. Può quindi contare su una vasta esperienza e offrire prodotti d'avanguardia.

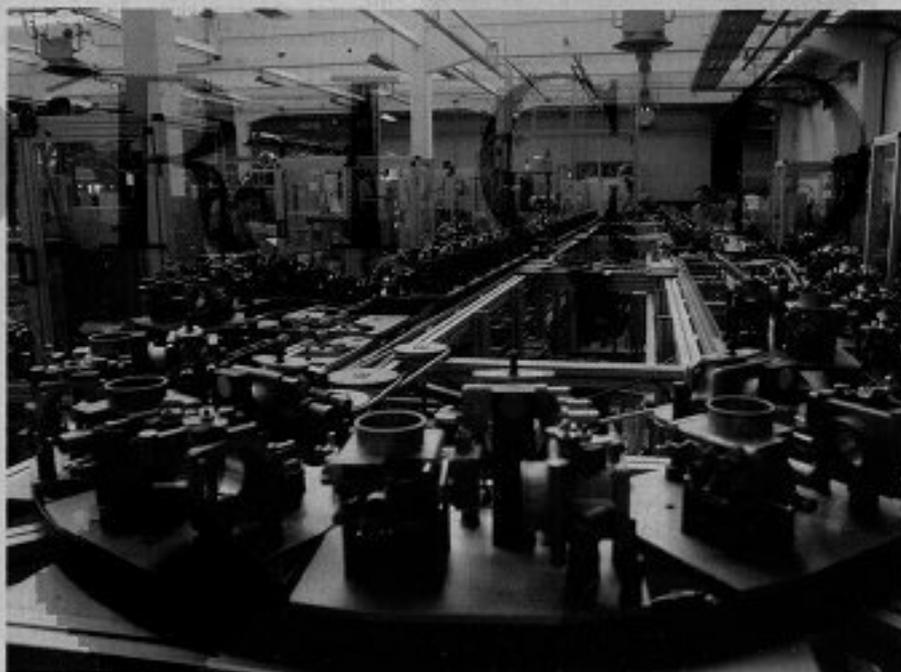
L'iniezione elettronica impiega piccoli e sofisticati dispositivi elettromeccanici (gli iniettori) per spruzzare la benzina nell'aria diretta ai cilindri. Esistono due tipi d'iniezione: *multi point* e *single point*. La prima prevede un iniettore per ciascun cilindro: è la soluzione più complessa e offre le migliori prestazioni. L'iniezione *single point*, invece, ha un solo iniettore che alimenta tutti i cilindri: è un sistema più semplice, che pre-

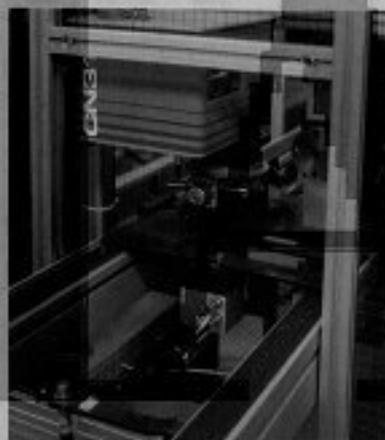
senta costi inferiori e offre il vantaggio di avere tutti i componenti integrati in un solo apparato, simile per forma e dimensioni al vecchio carburatore.

La differenza qualitativa rispetto al carburatore (e ai vecchi sistemi d'iniezione meccanica) è data dal controllo elettronico. Gli iniettori vengono comandati da un microprocessore che regola la quantità di benzina da iniettare in base alle informazioni raccolte da sensori che misurano pressione dell'aria, temperatura, giri del motore, eccetera. In questo modo il "titolo" della miscela (cioè il rapporto aria-benzina) è sempre ottimale: al mare

come in alta montagna, d'inverno come d'estate, con il motore appena avviato o in coda sotto il sole. L'iniezione consente, oltre al controllo delle emissioni, migliori prestazioni, consumi ridotti e un funzionamento del motore più regolare e progressivo.

Il controllo elettronico dell'alimentazione è indispensabile sulle vetture dotate di catalizzatore, il laboratorio chimico che trasforma le sostanze nocive prodotte dalla combustione in altre innocue. Per funzionare, però, il convertitore catalitico ha bisogno che il "titolo" della miscela sia sempre sotto controllo. Perciò, il sistema d'iniezione





Produzione di sistemi
d'iniezione elettronica
nello stabilimento di Bologna

deve tenere conto anche della composizione dei gas di scarico per mezzo di uno speciale sensore posto nel tubo di scappamento: la "sonda lambda".

Punti di forza della Magneti Marelli nel settore del controllo dell'alimentazione, sono la competenza in campo motoristico, sistemistico ed elettronico, e l'attenzione alla soddisfazione del cliente finale: capacità affinate in anni di stretta collaborazione tecnica con i principali costruttori di automobili e con la Fiat Auto in particolare.

Dal punto di vista tecnico, dunque, l'azienda non teme confronti. Sotto il profilo industriale, invece, il passaggio dal carburatore all'iniezione e la crescita della domanda di questo tipo di impianto richiedono forti investimenti in ricerca e sviluppo (l'obiettivo è migliorare il prodotto e ridurre i costi), in nuove tecnologie e nella formazione del personale. Gli stanziamenti previsti per i prossimi cinque anni ammontano a 400 miliardi.

Per governare il cambiamento è nata la Divisione controllo motore, responsabile della ricerca, della progettazione, della produzione e della vendita. Vi fanno capo le unità che operano a Bologna (Centro tecnico e stabilimento di produzione dei corpi farfallati, dei regolatori di pressione e dei componenti per motori da competizione), a Crevalcore (fonderia di alluminio), a Bari (iniettori), a Parigi-Nanterre (Centro tecnico) e ad Argentan in Francia (corpi farfallati).

Entro il 1993 questi stabilimenti saranno tutti rinnovati con una elevata automazione e riorganizzati secondo i criteri della produzione "snella" (niente scorte e con zero difetti).

Tra gli obiettivi della nuova organizzazione c'è quello di abbreviare i tempi di sviluppo di dispositivi molto complessi e soggetti a una rapida evoluzione tecnica. Il sistema di controllo motore, infatti, ha bisogno di un insieme di componenti come i sensori, gli attuatori elettromeccanici, la "centralina" elettronica con i microprocessori e così via. Il cuore del sistema sono le "strategie di controllo": gli algoritmi che vengono scritti nella memoria della centralina.

Per realizzare un sistema di iniezione, quindi, il *know-how* motoristico non basta: bisogna conoscere a fondo anche l'elettronica e l'informatica. Cambia il modo di progettare, che si basa sul lavoro di team interfunzionali. Diventa indispensabile il *co-design*, cioè la progettazione condotta insieme con i clienti (le case automobilistiche) e con i fornitori di subcomponenti, siano essi altre Divisioni della Magneti Marelli o aziende esterne. Perciò la Divisione controllo motore dispone di propri tecnici non solo presso le industrie automobilistiche clienti, ma anche presso i fornitori.

È così che la Divisione controllo motore della Magneti Marelli ha guadagnato la fiducia dei maggiori costruttori d'auto, testimoniata da riconoscimenti di qualità come il "Q1 Award" della Ford e il premio "Qualitas" della Fiat Auto. ■

Reg. N° 1113 Aut. N° 6258 Min. Sanità

ERNIA

Richiedere il catalogo illustrato N° 87 che si spedisce gratis

**UN ERNIA
BEN CONTENUTA
E' COME SE FOSSE
GUARITA**

provate

IL CONTENTIVO

EXTRA DI BERNARDO

E' SENZA MOLLE, E' SENZA CUSCINETTI,
E' SMONTABILE, LAVABILE,
E' SENZA AGGANCIATURE METALLICHE
I Sanitari dell'Istituto A.R. Di Bernardo
lo provano gratuitamente a:

MILANO Sede Centrale

Viale Monza, 27 Tel. 02/2847030
Si riceve tutti i giorni
Orario: 9-12.30 - 14.30-19 Sabato 9-12.30

TORINO - Filiale

Via S. Quintino, 4 Tel. 011/534560
Si riceve tutti i giorni
Orario: 9-12 - 15-19 Sabato escluso

ROMA - Filiale

Via Sicilia, 154 Tel. 06/4881226
Si riceve tutti i giorni
Orario: 9-13 - 16-19 Sabato escluso

BIELLA

Lunedì 2 dicembre dalle ore 8 alle 12
Hotel Principe Via Gramsci, 4

CASALE

Martedì 3 dicembre dalle ore 8 alle 12
Albergo Botte d'Oro Via Paleolog, 19

ASTI

Mercoledì 4 dicembre dalle ore 8 alle 12
Albergo Cavour Piazza Marconi, 16

NOVARA

Giovedì 5 dicembre dalle ore 8 alle 12
Albergo Moderno C.so Garibaldi, 25

VERCELLI

Venerdì 6 dicembre dalle ore 8 alle 12
Albergo Viotti Via Marsala, 7

PINEROLO

Sabato 7 dicembre dalle ore 8 alle 12
Albergo Turismo Via Virginia, 47

DI BERNARDO

Una importante organizzazione italiana
con oltre cinquant'anni di esperienza

NOVEMBRE

Sono un fedele lettore di "Illustrato", mi chiamo Antonio e sono nato a Pomigliano d'Arco (Napoli) il 29/10/70 alle 13. Mi piacerebbe conoscere le caratteristiche del mio segno e le novità per il prossimo anno.

Antonio D., Napoli



SCORPIONE (dal 24 ottobre al 23 novembre). Scorpione con ascendente Acquario, Antonio ha una personalità multiforme. Al momento della nascita anche Nettuno, Giove, Mercurio e Venere si trovavano in Scorpione a sottolineare intuito, ingegno-

stico buon senso che permette di valutare i rischi. In questi ultimi mesi dell'anno e nel prossimo gennaio, per tutti i nati il 29 ottobre 1970, risulteranno utili prontezza e sangue freddo per far fronte allo scompiglio creato dalle influenze di Urano e Saturno. *Olga Zonca*

Ogni mese illustrato pubblica l'oroscopo personalizzato di un dipendente Fiat, scelto fra quelli che ci invieranno la data, l'ora e il luogo di nascita.

ARIETE (dal 21 marzo al 20 aprile). Mese di incremento economico, di occasioni colte al volo e di progresso in generale con rapporto armonioso tra capacità intellettive e raziona-



li che facilita il successo ai nati tra il 21 e il 24 marzo. Delusioni sentimentali, però, dopo il giorno 10, con un amore che potrebbe finire per i nati nei primi cinque giorni di aprile.

TORO (dal 21 aprile al 20 maggio). Responsabilità onerose e problemi di scelta per i nati tra il 21 e il 24 aprile. Assolutismo e intransigenza nocivi per il Toro di maggio, ma



imprese d'eccezione, novità e colpi di fortuna nella professione, in campo sociale e nella sfera privata per i nati tra il 29 aprile e il 5 maggio che realizzano le aspirazioni.

GEMELLI (dal 21 maggio al 20 giugno). Contrarietà, inimicizie e conflitti possono provocare momenti di scoraggiamento, con particolari difficoltà di adattamento per i



nati tra il 29 maggio e il 3 giugno. Dopo il giorno 10, però, la fortuna in amore accende gli animi. Previsti successi stabili e durevoli per i nati tra il 21 e il 24 maggio.

CANCRO (dal 21 giugno al 22 luglio). Soltanto la sicurezza in se stessi, per altro facilitata da Marte e Plutone, può minimizzare o risolvere i problemi di cuore. La vita senti-



mentale del Cancro di giugno è incerta e caratterizzata da contrasti, quella dei nati in luglio irrequieta, con un desiderio di cambiamento e rimpianti per gli antichi amori.

LEONE (dal 23 luglio al 23 agosto). L'arrivo di una bella notizia è probabile per tutti. Ma non basta a cancellare il pessimismo del Leone di luglio, frustrato nel suo bisogno di



applausi. Né a tenere a bada il nervosismo del Leone di agosto, che nasconde la propria paura delle responsabilità con modi tanto irascibili quanto negativi. Meglio stare calmi.

VERGINE (dal 24 agosto al 23 settembre). Qualche contrattempo, più seccante per i nati in agosto, non distoglie la Vergine dalla sua organizzazione vincente, anche perché



Giove è garante di sicure fortune. Successo sentimentale per la Vergine di settembre, con amori improvvisi per i nati il 2, 3 e 4, e con avventure romantiche per i nati il 6 e 7.

BILANCIA (dal 24 settembre al 23 ottobre). Amori appaganti e corrisposti per tutti, dopo il giorno 10, con sentimenti approvati dalla ragione per la Bilancia di settembre, che



incontra fortune concrete anche in altri campi. Occasioni vantaggiose per ogni nato nel Segno. Qualche seccatura soltanto per i nati tra il 2 e il 7 ottobre.

SAGITTARIO (dal 24 novembre al 22 dicembre). Varo di imprese a lungo termine per il Sagittario di novembre che non commette errori sul lavoro e che, in amore, concilia l'ab-



bandono ai sentimenti con la capacità di controllarli. Ma vere e proprie contrarietà, dovute a comportamenti superficiali, sono previste per i nati tra il 1° e il 4 dicembre.

CAPRICORNO (dal 23 dicembre al 20 gennaio). L'amore delude un po' tutti, dal giorno 10 in poi, con possibilità di rotture definitive o di evasioni destinate a finir male.



per i nati nei primi cinque giorni di gennaio che appaiono irrequieti, insoddisfatti e desiderosi di cambiamento. Fortuna per i nati tra il 29 dicembre e il 3 gennaio.

ACQUARIO (dal 21 gennaio al 19 febbraio). L'Acquario di gennaio, specialmente se nato tra il 20 e il 24, deve assumersi le proprie responsabilità e fare delle scelte onero-



se. L'Acquario di febbraio potrebbe sentirsi un po' frustrato per l'incapacità di dominare le circostanze negative. Un amore corrisposto, equilibra gli eventi negativi.

PESCI (dal 20 febbraio al 20 marzo). Dopo il giorno 10 si appianano i malintesi sentimentali dei nati nell'ultima decade. Rimane, però, da parte dei nati nei primi cinque giorni



di marzo, la tendenza agli errori di valutazione e di comportamento che può mettere in pericolo molti aspetti della vita. Ma fortune importanti arriveranno per rimediare.

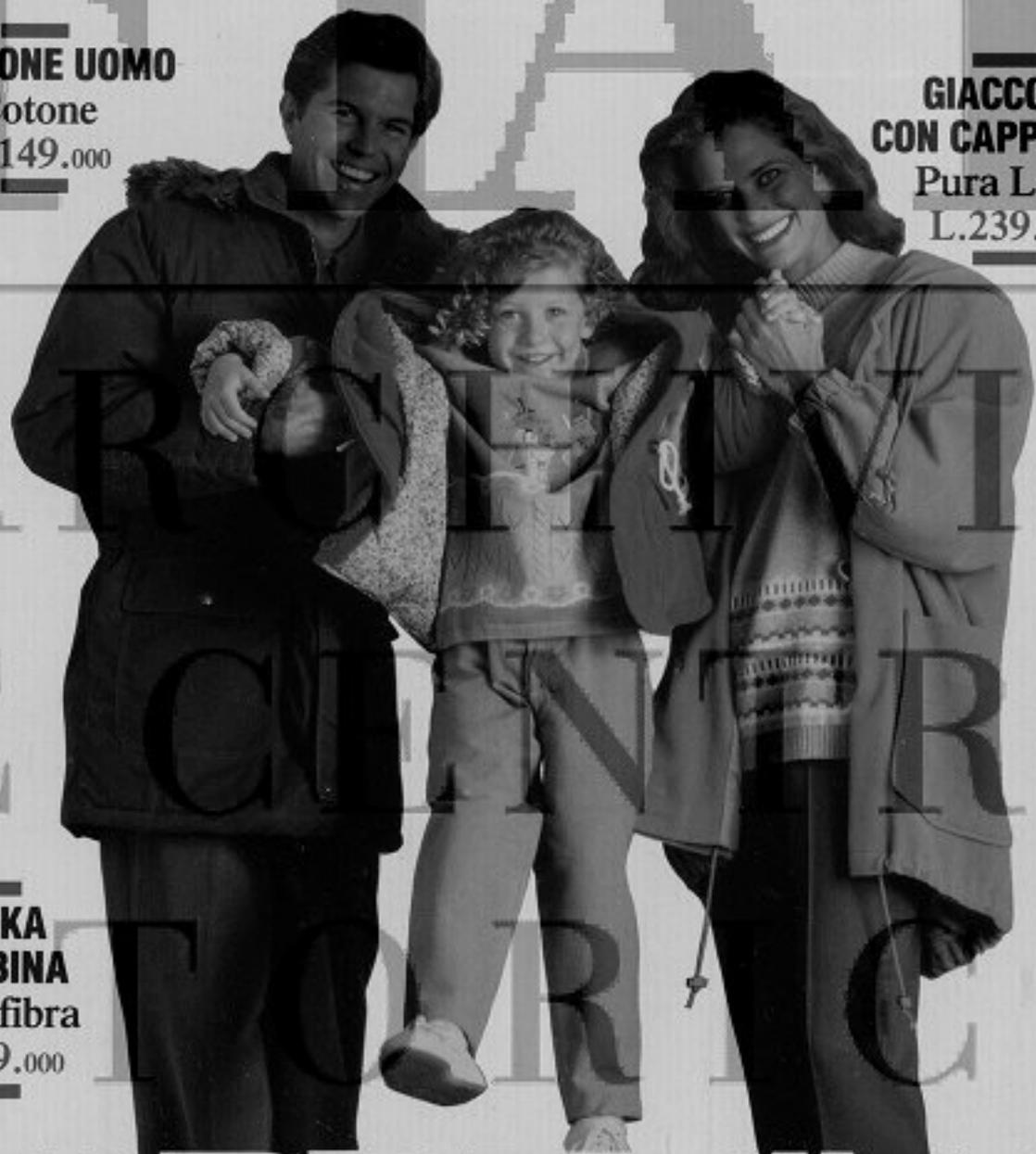
VISTO *in* CENTRO COMPRATO *da* HAPPENING

GIACCONE UOMO

Cotone
L.149.000

GIACCONE CON CAPPuccio

Pura Lana
L.239.000



PARKA
BAMBINA
Microfibra
L.109.000

HAPPENING

CENTRI MODA ♦ CENTRI

MILANO: Cinisello B. - Trezzano S/N - Cologno M. ● BERGAMO: Osio Sopra
TORINO: Torino città - Pinerolo Roletto - Carmagnola - Bra ● ASTA: St. Christophe
ALESSANDRIA: Alessandria città - Novi L. ● Vercelli: Biella ● MASSA: Massa città

10%
DI SCONTO
PRESENTANDO ALLE
CASSE QUESTO
COUPON

Disegnato da Anb

19 NOV

Città Mercato

LA CAPITALE DELLA CONVENIENZA

SMA

Gruppo Rinascente

Fino al 31 dicembre '91

**QUESTO SPLENDIDO SERVIZIO
IN CRISTALLO RCR
PUO' ESSERE TUO**



AUT. MIN.

Vedi regolamen