

QUATTORRUOTE

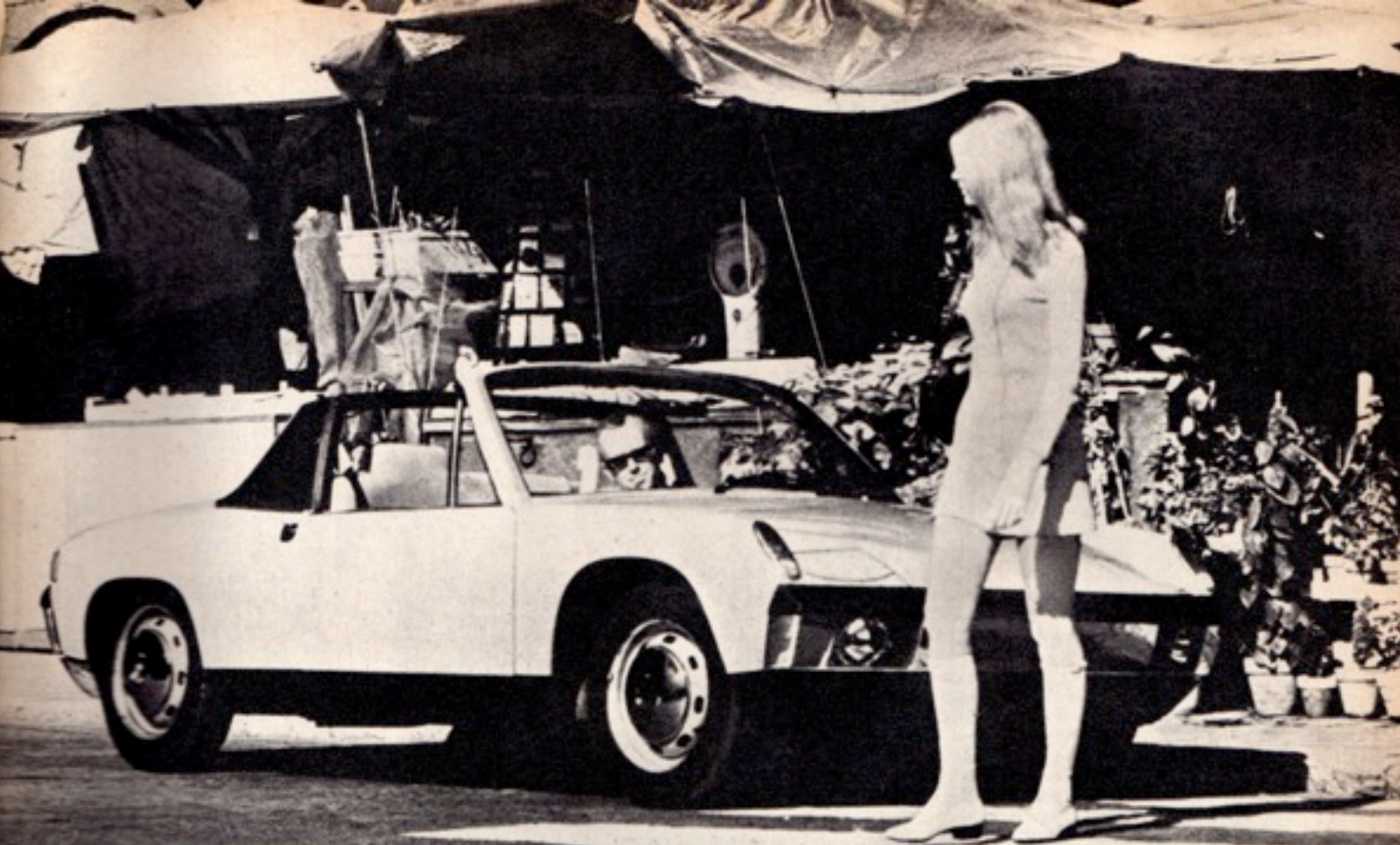
L. 500
n. 5 - MAGGIO 1973

ANCHE IN ITALIA
LA RENAULT 12



Donat

COME SARÀ LA FUTURA "500"?



Il motore non è davanti nè dietro

**per questo la Volkswagen - Porsche 914
è una "sportiva" di serie diversa dalle altre**

Il motore è al centro, come nelle macchine da corsa.
E le corse insegnano che al motore centrale
corrispondono un baricentro molto basso
e una suddivisione ideale del peso.
Quindi una eccezionale tenuta di strada,
specialmente in curva.

Grazie al motore centrale la Volkswagen-Porsche 914
ha due vani per i bagagli:
uno anteriore e l'altro posteriore,
per una capacità totale di 460 litri.
Anche la carrozzeria della 914 è diversa dalle altre:
si toglie il tettuccio — basta un attimo —

e il coupé si trasforma in un cabriolet
con una solida roll-bar di protezione che evita
il formarsi di fastidiose e rumorose correnti d'aria.
La 914 è diversa anche perché è il frutto
della collaborazione
fra la più grande fabbrica d'automobili in Europa
e il costruttore campione del mondo.



PORSCHE

VOLKSWAGEN-PORSCHE 914
4 cilindri opposti; raffreddamento ad aria
1679 cmc; 80 CV (DIN); 177 Km/h
L. 2.350.000 Ige compresa franco Bologna.



Dalla gente che vi ha dato la birra, la Volkswagen, e Schnellinger.

Forse voi non apprezzate il loro modo di fare le vacanze nel vostro paese.

Mangiano e bevono un po' stranamente per il vostro gusto. Parlano e ridono un po' stranamente per le vostre orecchie.

Ma certo apprezzate il loro modo di fare la benzina.

Aral produce benzina Super da più di 45 anni. In effetti hanno inventato la Super nel

1924. Sono stati i primi nel mondo a produrla. (E non sarebbe affatto tedesco fare qualcosa per 45 anni senza farla sempre meglio.)

Ma quanto super è la Aral Super?

È super-pulita.

Così pulita, che ogni sua goccia viene bruciata dal vostro motore.

Il fatto che Aral Super sia super-pulita la rende anche super-potente.

Se premete l'acceleratore potete sentire come la benzina pura viene trasformata in potenza pura.

Però la prossima volta che vi offre una birra tedesca, offrite alla vostra auto un po' di Aral Super.

La gente che vi dà un po' di fastidio in estate, può darvi una buona benzina tutto l'anno.



La Super Tedesca.





FUORI STRADA '70

La stagione va verso il bello e quindi comincia il tempo del fuori strada: è il momento in cui molti appassionati di questo sport si decidono a comperare o a cambiare la « fuori strada ».

Questo divertente settore dell'automobilismo moderno, che noi propugniamo da una decina d'anni, sta diventando ogni giorno più popolare, grazie soprattutto al maggior tempo libero e alle migliorate condizioni economiche generali.

Ufficialmente, o meglio stando alle statistiche delle immatricolazioni, in Italia l'anno scorso sono state vendute circa 1200 vetture da « fuori strada » nuove di fabbrica; ma occorre tenere presente che a queste cifre sfuggono le autovetture immatricolate per uso promiscuo (libretto di circolazione marrone), che, agevolate fiscalmente, possono ritenersi numericamente equivalenti alle « normali ».

A queste 2400-2500 « fuori strada », occorre aggiungere anche le « usate »: evidentemente questo settore va ogni giorno diventando più consistente.

Ecco quindi una panoramica delle « fuori strada » '70 per l'italiano: nuove e usate.

G. MADARO

IL MERCATO DELLE "FUORI STRADA" NUOVE DI FABBRICA

Queste sono le novità da segnalare fra le « fuori strada nuove di fabbrica » offerte sul mercato nazionale. Fra le « 4x4 », cioè le quattro ruote motrici, ci piace segnalare la scomparsa della piccola « Ranger ». La Fiat ha dall'anno scorso introdotto la « Campagnola C », che monta un nuovo motore Diesel, di prestazioni però praticamente equivalenti a quelle della versione precedente. Nuove possono considerarsi le grosse « GAZ 69 ».

MARCA	4 RUOTE MOTRICI								
	DELTA	FIAT		GAZ		KAISER JEEP Corporation			
TIPO	Yeti (motore Fiat « 850 »)	Campagnola A C		69 M	69 AM	Universal C J 5 passo corto		Universal C J 6 passo lungo	
MOTORE		Benzina	Diesel			Benzina	Diesel	Benzina	Diesel
Sistemazione	ant.	ant.	ant.	ant.	ant.	ant.	ant.	ant.	ant.
Cilindrata cc	843	1901	1895	2430	2430	2199,5	2007	2199,5	2007
Potenza max e regime CV/giri min.	42 a 5300	* 61 a 4000	* 47 a 3800	65 a 3800	65 a 3800	* 75 a 4000	65 a 4000	* 75 a 4000	65 a 4000
Coppie max e regime mkg/giri min.	5,6 a 3400	12,5 a 2800	10,42 a 2200	15,8 a 2000	15,8 a 2000	15,8 a 2000	13,2 a 2100	15,8 a 2000	13,2 a 2100
TRASMISSIONE									
Numero marce normali	4 AV + 1 RM	4 AV + 1 RM	4 AV + 1 RM	3 AV + 1 RM	3 AV + 1 RM	3 AV + 1 RM	3 AV + 1 RM	3 AV + 1 RM	3 AV + 1 RM
Numero marce ridotte	4 AV + 1 RM	4 AV + 1 RM	4 AV + 1 RM	3 AV + 1 RM	3 AV + 1 RM	3 AV + 1 RM	3 AV + 1 RM	3 AV + 1 RM	3 AV + 1 RM
Marce sincronizzate	I-II-III-IV	II-III-IV	II-III-IV	II-III	II-III	II-III	II-III	II-III	II-III
Assale motore normale	post.	post.	post.	post.	post.	post.	post.	post.	* post.
Bloccaggio differenziale ant.	no	no	no	no	no	a.r. (aut.)	a.r. (aut.)	a.r. (aut.)	a.r. (aut.)
Bloccaggio differenziale post.	no	si	si	no	no	a.r. (aut.)	a.r. (aut.)	a.r. (aut.)	a.r. (aut.)
CORPO VETTURA									
Larghezza massima m	1,48	1,57	1,57	1,65	1,75	1,82	1,82	1,82	1,82
Lunghezza massima m	3,24	3,71	3,71	3,85	3,85	3,05	3,05	4,10	4,10
Distanza minima da terra cm	35	19	19	21	21	25	25	25	25
Diametro di sterzata m	5,20	11	11	11	11	10,8	10,8	13	13
Peso in ordine di marcia kg	825	1290	1370	1500	1500	1140	1180	1290	1330
PRESTAZIONI									
Velocità max (su strada) km/h	100	oltre 110	95	95	95	110	110	110	110
Pendenza max superabile %	oltre 100	90	90	98	98	90	90	80	80
Consumo medio su strada litri/100 km	7	12,7	9,1	14	14	12,5	7,5	12,5	7,5
Consumo medio fuori strada litri/100 km	11	—	—	—	—	20	10	20	10
Indice ribaltamento trasversale gradi	40	42	42	26	26	—	—	—	—
Possibilità di guado cm	65	60	60	70	70	70	70	70	70
Portata kg	370	480	480	500	500	500	500	600	600
Capacità di traino kg	—	1000	1000	850	850	900	900	800	800
PREZZO DI LISTINO BASE L.	1.550.000	1.970.000	2.350.000	1.550.000	1.630.000	2.270.000	2.450.000	2.390.000	2.650.000
TASSA ANNUALE DI CIRCOLAZIONE L.	15.315	59.195	46.400	34.710	34.710	72.465	52.260	72.465	52.260

NOTE: * = CV DIN; AV = avanti; RM = retromarcia; ant. = anteriore; post. = posteriore; a.r. = a richiesta; aut. = autobloccante.
N.B. CARATTERISTICHE, PRESTAZIONI E PREZZI FORNITI DAI COSTRUTTORI O DAGLI IMPORTATORI.

GLI ACCESSORI: A VOLTE INDISPENSABILI

Questi gli accessori offerti sui listini dei « fuori strada » venduti in Italia: a volte si tratta di elementi che ne aumentano l'efficienza o il confort di marcia; qualche volta invece sono addirittura indispensabili per l'impiego, e pertanto vanno aggiunti al prezzo di listino base denunciato.

Quando non viene specificato diversamente gli accessori valgono per i diversi modelli di una stessa marca.

DELTA

Capote in tela plastificata	L. 40.000
Portiere (2) asportabili	L. 25.000
Finestrini (2) laterali	L. 15.000
Impianto di riscaldamento	L. 20.000
Sedili separati	L. 25.000
Cassetto sottosedile	L. 10.000

FIAT

Impianto di riscaldamento	L. 17.000
Gancio di traino per rimorchietto	L. 8.000
Pneumatici « Artiglio » (solo Diesel)	L. 10.000

GAZ

Impianto di riscaldamento	L. 80.000
Radiatore olio	L. 80.000
Sedili (2) posteriori (per M 69)	L. 60.000

KAISER JEEP

Capote in metallo (CJ 5)	L. 345.000
Capote in metallo (CJ 6)	L. 396.000
Verricello anteriore	L. 365.000
Impianto di riscaldamento	L. 80.000
Differenziale autobloccante	L. 42.000
Rimorchietto	L. 380.000
Mozzi (2) a ruota libera per ruote anteriori	L. 48.000

russe, offerte a prezzi interessanti nelle versioni pick up (M) e torpedo (AM). La Kaiser Jeep, ora appartenente alla American Motors, è di nuovo presentata in Italia: offre la classica «Jeep-Universal», passo corto e passo lungo; la sofisticata «Commando»; e la grossa station wagon «Wagoneer». Tanto la «Universal» che la «Commando» possono montare un motore Diesel Barreiros di produzione spagnola.

Per le «minori», cioè le due ruote motrici (4x2), il '70 sarà praticamente l'anno di lancio in Italia della hippy «Mehary» Citroën (già abbastanza diffusa) e della più austera «Pescaccia» Volkswagen.

«Dulcis in fundo»: rispetto all'anno scorso, i prezzi sono aumentati.

			ROVER						STEYR PUCH	2 RUOTE MOTTRICI		
Jeepster Commando		Wagoneer J 100	- Landrover - (1)						Hafflinger Passo corto	CITROËN	SAVIO	VOLKSWAGEN
Benzina	Diesel		Passo corto		Passo lungo				Mehari (meccanica - Dyane 6 -)	Jungla (meccanica Fiat - 600 D -)	Pescaccia (mod. 181) (meccanica VW 1500 -)	
ant.	ant.	ant.	Benzina	Diesel	Benzina 4 cil.	Benzina 6 cil.	Diesel		ant.	post.	post.	
2199,5	2007	3801	2286	2286	2286	2625	2286	643	602	767	1493	
* 75 a 4000	65 a 4000	* 145 a 4400	77 a 4250	63 a 4000	77 a 4250	85 a 4500	63 a 4000	* 27 a 4800	33 a 7000	32 a 4800	53 a 4000	
15,8 a 2000	13,2 a 2100	15,8 a 2000	17 a 2500	14,2 a 1800	17 a 2500	18,2 a 1500	14,2 a 1800	4,5 a 3500	4,3 a 3500	5,5 a 2800	10,2 a 2000	
3 AV + 1 RM	3 AV + 1 RM	3 AV + 1 RM	4 AV + 1 RM	4 AV + 1 RM	4 AV + 1 RM	4 AV + 1 RM	4 AV + 1 RM	4 AV + 1 RM	4 AV + 1 RM	4 AV + 1 RM	4 V + 1 RM	
3 AV + 1 RM	3 AV + 1 RM	3 AV + 1 RM	4 AV + 1 RM	4 AV + 1 RM	4 AV + 1 RM	4 AV + 1 RM	4 AV + 1 RM	1 AV	—	1 AV a.r.	—	
II-III	II-III	II-III	III-IV	III-IV	III-IV	III-IV	III-IV	I-II-III-IV-V	I-II-III-IV	II-III-IV	I-II-III-IV	
post.	post.	post.	post.	post.	post.	post.	post.	post.	ant.	post.	post.	
a.r. (aut.)	a.r. (aut.)	a.r. (aut.)	no	no	no	no	no	si	no	no	no	
a.r. (aut.)	a.r. (aut.)	a.r. (aut.)	no	no	no	no	no	si	no	no	a.r. (aut.)	
1,65	1,65	2,05	1,68	1,68	1,68	1,68	1,68	1,35	1,53	1,35	1,64	
4,27	4,27	4,65	3,62	3,62	4,44	4,44	4,44	2,83	3,53	3,21	3,78	
25	25	30	20,3	20,3	24,8	25,4	24,8	24	15,5	21,5	20,5	
13	13	13	11,6	11,6	13,72	14,3	13,72	7,9	10,5	8,70	10,5	
1250	1250	1800	1315	1324	1494	1597	1586	635	525	600	500	
120	110	160	105-113	97-105	105-113	125	97-106	75	97	oltre 95	110	
85	80	85	oltre 100	81/oltre 100	81/oltre 100	81/oltre 100	55/oltre 100	65	—	30	55	
12,5	7,5	12,5	14,2	8,9	15,7	10-15	10,1	9	5,5-6	5,8	11	
20	10	20	12-16	11-14	12-16	12-16	11-14	15	—	—	—	
—	—	—	45	45	45	45	45	27	—	35	—	
70	70	75	60-70	60-70	70	80	70	35	—	21,5	39,6	
500	600	1000	573	573	1026	1140	1026	515	320	320	440	
900	800	1500	—	—	—	—	—	—	400	300	650	
2.850.000	2.900.000	Custom 3.750.000	2.396.000	2.720.000	2.815.000	3.015.000	3.170.000	1.550.000	975.000	1.007.000	1.550.000	
72.465	52.260	106.140	72.465	65.320	72.465	113.285	65.320	7660	7660	10.720	39.805	

(1) Alcune prestazioni variabili a seconda della gommatura.

Motore Dauntless V6 (160 HP/3006 cc.) per modelli Universal e Commando L. 220.000
 Motore Dauntless V8 (230 HP/5600 cc.) per Wagoneer L. 345.000
 Trasmissione automatica L. 350.000

ROVER

Capote in tela (passo corto) L. 85.000
 (passo lungo) L. 112.000
 Finestrini laterali sul telone modello 88 (passo corto) L. 6.000
 Ammortizzatore idraulico allo sterzo L. 20.000

Sospensioni posteriori e anteriori rinforzate L. 22.000
 Supporto ruota scorta sul cofano L. 6.000
 Cofano svasato L. 12.000
 Lampeggiatori L. 20.000
 Riscaldamento L. 65.000
 Portabagagli L. 60.000
 Hard top con o senza finestrini laterali da L. 170.000 a 260.000
 Tetto tropicale per hard top L. 45.000
 Portiera posteriore tipo Station Wagon L. 85.000
 Verricello manuale «capstan» L. 200.000
 Manometro per acqua e pressione olio L. 20.000

Sedili posteriori 4 posti L. 48.000
 Sedili posteriori 8 posti L. 96.000

STEYR

Carenatura fari L. 9.500
 Cabina integrale in tela L. 137.000
 Sedili (2) posteriori L. 30.000
 Riscaldamento (a benzina) L. 112.500

SAVIO

Portiere (2) in lamiera L. 25.000
 Prima ridotta (primino) L. 135.000
 Porta sci L. 25.000

VOLKSWAGEN

Differenziale autobloccante L. 96.000

"DUNE BUGGY": DA NOI ANCORA «FUORI LEGGE»

In Italia l'interesse per la «dune-buggy» è stato fortissimo: al Salone di Torino due «buggies» erano esposte, una della milanese Momo, l'altra della All-Cars Deserter di Bologna. Molta la curiosità... però di «dune buggies» in giro non se ne vedono, e questo perché purtroppo non vengono omologate. Infatti, come era logico aspettarsi, l'ispettorato della Motorizzazione ha detto il solito «ni», e, senza aver preso una precisa posizione al riguardo, si limita a far languire tutte le pratiche di collaudo in corso, sperando che le acque si calmino, o forse che la Volkswagen si prenda tutte le responsabilità. In genere l'ispettorato si giustifica dicendo che il telaio è accorciato e come tale non più originale e può risultare indebolito.

Alcune ditte, come la Fontanauto di Cuneo (vedi Quattroruote scorso), hanno l'omologazione in corso, pur essendo già pronte alla produzione con stampi ed attrezzature; anche Zuccoli di Mandello, pronto da più di un anno, con una macchina robustissima e collaudatissima (la Empl Sposter americana) attende l'omologazione.

Alcuni privati, che hanno acquistato il kit di montaggio, si sono dati da fare e hanno ottenuto una «dune buggy», e per circolare approfittano delle tenebre, della nebbia, e... della vecchia targa della «Maggiolino» demolita. Pare che si divertano un mondo per aver aggiunto il brivido del proibito ai salti con la «dune buggy».

Ma queste, ben inteso, non sono soluzioni accettabili, e c'è da augurarsi che la cosa venga prontamente risolta, perché c'è gente che ha speso molto, ed ormai merita una giusta soddisfazione.

Altro grave problema è rappresentato dall'impossibilità di avere autotelai completi nuovi dalla Volkswagen. Su questo punto la ditta tedesca è stata categorica: ben vengano le «dune buggies». In tutto il mondo, ma sempre e solo con meccanica usata. E questo fatto, anche se positivo perché può contenere il prezzo, ha impedito una produ-



Zuccoli



Momo

All-Cars Deserter

Formica:
una delle più recenti «dune buggy»
costruite in Italia



zione in serie di qualche rilievo, giacché ogni «dune buggy» deve necessariamente essere figlia di una «Maggiolino» usata, e i grossi carrozzieri non possono andare in giro a fare la corte a tutti i possessori di Volkswagen che incontrano per portargli via il telaio!

La soluzione più promettente, dato lo stato di cose, sembra essere quella della Fontanauto di Cuneo, che, essendo una grossa concessionaria VW, è in grado di procurarsi facilmente un forte numero di vetture usate dal proprio giro di vendite.





Il gioco delle "buggies"

A Las Vegas, oltre alle famose case da gioco, ci sono anche temerari che con le loro «dune buggies» danno vita a una delle più spettacolari gare di fuoristrada: la «Mint 400». E' una corsa durissima e veloce; basti pensare che nell'ultima edizione vi hanno partecipato 200 vetture, e all'arrivo ce n'erano solo 21. La corsa è lunga 320 km e il vincitore ha impiegato 12 ore e 19 minuti, pari a una media di circa 26 km/h; il che, data la configurazione del terreno, il quale presenta diffi-

coltà pazzesche, è una media di tutto rispetto. Il vincitore Johnson, che ha corso su una «buggie» con elementi Volkswagen, ma meccanica «Corvair» elaborata, aveva al fianco la moglie. Si è portato a casa un premio di 3 milioni di lire. Le foto danno un'idea delle difficoltà della corsa e della sua spettacolarità. Complicazioni sono sorte quando, a gara conclusa, s'è trattato di recuperare i resti delle 179 vetture rimaste ferme sul percorso, che era nel deserto!

*





LE NOTIZIE DEL MESE

AUTOMOBILISMO E TASSE

Durante il 1969 le tasse pagate in media da ogni automobilista italiano per il solo fatto di circolare con la propria automobile, hanno raggiunto la cifra di 145.000 lire. Complessivamente, le tasse pagate dagli italiani per «acquisto e gestione autoveicoli» sono ammontate a 1.606 miliardi di lire, pari al 18% del totale delle entrate tributarie ammontate a 9.211,3 miliardi di lire. Mentre per l'erario l'acquisto e la gestione degli autoveicoli costituiscono la maggior entrata proveniente da una sola fonte, per gli automobilisti la massima parte delle spese connesse all'auto è data da tasse. Ecco in particolare le tasse che hanno inciso sull'acquisto e sulla gestione delle auto nel 1969 (miliardi di lire): 1) tasse sui carburanti 1.290; 2) tasse di circolazione 201; 3) IGE su acquisto autoveicoli nuovi, usati e pezzi di ricambio 115. Totale 1.606.

INSOSTITUIBILE IL PETROLIO DEL MEDIO-ORIENTE

I consumo annuale di petrolio e di prodotti petroliferi nel mondo occidentale è oggi superiore ad un miliardo e mezzo di tonnellate, cifra che verrà raddoppiata nei prossimi dieci anni. Per venire incontro a questo aumento di domanda, le società petrolifere internazionali dovranno investire entro il 1980 oltre 150 miliardi di dollari. Lo ha detto il signor Stig Host, presidente della Mobil Oil italiana. Egli ha aggiunto che un ruolo determinante avrà ancora il Medio Oriente da dove viene il 28% circa del petrolio mondiale. Anche se le scoperte di giacimenti in Canada e in Alaska sono importanti, non potranno mai sostituire i giacimenti del Medio Oriente.

Volkswagen proteiforme

Rimasta per decenni immutata nel suo aspetto, qualche Volkswagen si presenta ora con un «tocco» sempre più stravagante. L'abbiamo mostrata ai nostri lettori elegantemente avvolta in sontuose pellicce, o leggiadramente abbigliata in candidi merletti; ora ci appare con gigantesche ruote, assai stravaganti, con le quali due giovanotti americani, i signori Sallards e Packard, hanno partecipato al recente Rallye del Deserto, partito da Las Vegas. La prova nel deserto esige una Volkswagen austera e agguerrita, che sapesse affrontare le incognite dell'aspra gara... e fosse incurante della temperatura, quanto mai rigida fino a qualche settimana fa. Proprio i gelidi inizi di questa primavera ha resa prudente un'altra Volkswagen, che alle avventure nel deserto preferisce le sicure passeggiate in città. Però, data l'inclemenza della temperatura del passato febbraio e marzo, s'è prudentemente coperta con un pesante maglione: così l'ha presentata una ditta giapponese che confeziona capi in fibre sintetiche, e che ha scelto, quale «indossatrice», la versatile automobile tedesca.



ULTIMATUM

Gli abitanti della cittadina di Anse, a sud di Parigi, attraversata dalla strada nazionale N° 6, hanno vietato il transito agli autotreni durante la notte per poter dormire in pace. Per proseguire il loro viaggio, gli autotrenisti avevano due soluzioni: la prima era quella di passare per la vicina strada nazionale N° 453, la seconda per l'autostrada A6. Gli autotrenisti, giudicando la prima soluzione pericolosa per la carreggiata troppo stretta e la seconda inaccettabile per il pedaggio troppo elevato, hanno bloccato l'ingresso dell'autostrada fermandosi in code affiancate davanti al casello d'ingresso in numero di tremila provocando un gigantesco ingorgo. Chiedevano: «O passiamo o ci date il passaggio gratuito sull'autostrada». Hanno ottenuto soddisfazione: il signor Max Moulin, prefetto della regione, ha dato via libera gratuita sull'autostrada.

DIFFICOLTA' IN AMERICA

Da gennaio a marzo di quest'anno i «quattro grandi» americani (General Motors, Ford, Chrysler, American Motors) hanno venduto 1.301.761 autovetture con una diminuzione del 12,3% sullo stesso periodo del 1969. Per quanto si riferisce alle importazioni, le fabbriche straniere, nei primi due mesi di quest'anno, con un totale di 163.440 autovetture, hanno registrato un incremento del 12,6% rispetto al primo bimestre dello scorso anno. Le difficoltà che attraversa l'industria americana hanno avuto forti ripercussioni sull'occupazione. Dopo il 1° gennaio, la General Motors ha licenziato 13.500 operai, la Ford 10.000 e la Chrysler 9.000. I dirigenti della Chrysler stimano in 6 miliardi di lire la perdita subita nel primo trimestre 1970.

LA VELOCITA' DA' MINIMI VANTAGGI

Un interessante esperimento è stato effettuato in Francia. Due auto uguali, guidate da piloti di uguale perizia, compiendo un percorso medio a traffico ordinario, l'una a velocità normale, l'altra ad andatura forzata, hanno effettuato un giro di 2800 chilometri. I tempi rispettivi di percorrenza furono 47 ore e 53 minuti e 45 ore e 5 minuti, con medie orarie, rispettivamente, di 58 e 61,6 km/ora. La vettura condotta più velocemente, in due giorni ininterrotti di viaggio, ha risparmiato sulla più lenta 2 ore e 48 minuti. Per contro, il pilota dell'auto più lenta ha eseguito sette frenate brusche contro 84 del pilota dell'auto veloce. Quanto ai consumi, la vettura veloce ha consumato 48 litri di benzina e un millimetro di battistrada in più dell'altra.

IDEE PER 80 MILIARDI

Aumentano le idee che i dipendenti della General Motors propongono alla Società che per esse mette in palio cospicui premi. Un record è stato raggiunto lo scorso anno: sono state premiate e adottate 279.461 nuove idee, per un totale di undici miliardi di lire. Tali suggerimenti tendono essenzialmente a migliorare i procedimenti produttivi, a risparmiare materiali, a ridurre i costi, ecc. Il massimo compenso singolo, toccato nel 1969 a 63 persone, è di 6 milioni di lire. Dal 1942, da quando cioè venne attuata per la prima volta nella Società l'iniziativa di ascoltare le idee ed i consigli del personale, sono stati approvati 2 milioni e 600 mila suggerimenti: da allora a tutto il 1969 la somma corrisposta ai dipendenti a tale titolo ha raggiunto gli 80 miliardi di lire.



Un successo mondiale
che convince...



Ai 12 milioni di Maggolino, vanno aggiunti 5 milioni di VOLKSWAGEN di altri tipi.

ed ha i suoi "perché"
(conosciuti in tutto il mondo)
ora c'è un nuovo "perché" la...



Il giudizio sulle condizioni della vostra vettura non dipende più da pareri personali.

Nei CENTRI DIAGNOSI del nostro Servizio Assistenza speciali apparecchiature elettroniche, appositamente studiate, forniscono una DIAGNOSI precisa, sicura, completa della vostra Volkswagen.

Da sabato 4 aprile sono entrati in funzione in Italia 500 CENTRI DIAGNOSI che si sono aggiunti ai 6000 in tutto il mondo.

Per ogni Volkswagen consegnata dopo il 4 aprile saranno concesse 5 DIAGNOSI GRATUITE fino a una percorrenza di 40.000 Km.



la precisione di costruzione diventa precisione di manutenzione

Diagnosi VOLKSWAGEN con questo simbolo

