

# QUATTORRUOTE

**DUE NUOVE ALFA  
CHE COSTANO  
MENO**



**PROVA DELLA  
VOLKSWAGEN "GOLF"**



pubblinter 5/1-6/1-7/1-8/1-9/1-10/1-11/1-12/1-13/1-14/1-15/1-16/1-17/1-18/1-19/1-20/1-21/1-22/1-23/1-24/1-25/1-26/1-27/1-28/1-29/1-30/1-31/1-32/1-33/1-34/1-35/1-36/1-37/1-38/1-39/1-40/1-41/1-42/1-43/1-44/1-45/1-46/1-47/1-48/1-49/1-50/1-51/1-52/1-53/1-54/1-55/1-56/1-57/1-58/1-59/1-60/1-61/1-62/1-63/1-64/1-65/1-66/1-67/1-68/1-69/1-70/1-71/1-72/1-73/1-74/1-75/1-76/1-77/1-78/1-79/1-80/1-81/1-82/1-83/1-84/1-85/1-86/1-87/1-88/1-89/1-90/1-91/1-92/1-93/1-94/1-95/1-96/1-97/1-98/1-99/1-100

N. 2  
FEBBRAIO 1975  
L. 1000

# posta



■ Indirizzate i vostri quesiti a:  
**Quattroruote-Posta, via Monte di Pietà, 15 - 20121 Milano.**  
 ■ Chiedeteci quel che volete, ma, per favore, formulate ogni domanda su fogli separati.  
 ■ Scrivete chiaro (anche la firma e l'indirizzo); possibilmente a macchina oppure a stampatello. Grazie.

## VOLKSWAGEN DA TUTTO IL MONDO

*Sono un fedele cliente Volkswagen e di questa Casa ho avuto buona parte dei modelli prodotti da dieci anni a questa parte. Con l'ultimo acquisto fatto, una «Golf», mi è venuta in mente una domanda da porvi. Il gruppo Volkswagen costruisce i suoi modelli solo a Wolfsburg oppure ha uno stabilimento per ognuno di essi? Io ho sentito parlare maggiormente di questa città, ma penso che una Casa così importante abbia altre fabbriche sparse per la Germania. (Walter Stenzel - Bolzano).*

**N**ella tabella illustrata che pubblichiamo sono indicate tutte le località di produzione del gruppo Volkswagen, che non sono solo in Germania, ma anche in Belgio, Brasile, Messico e Sud Africa; in tale tabella i possessori di vetture della Casa tedesca possono vedere da quale località proviene il loro modello. A Wolfsburg per esempio sono costruite la «Golf», la «Passat» e la Audi «50»; a Osnabruck, presso la Karmann, sono carrozzate la «Maggiolino» cabriolet, la «Scirocco» e

la Volks-Porsche «914»; a Salzgitter si producono la «Passat», la «K 70» e alcuni motori («Passat», «Golf», «K 70» e «Audi»); Emden produce soprattutto per il Nord America («Maggiolino» e «Golf»). Gli avantreni per tutti i modelli e gli stampi provengono dal Braunschweig; Hannover oltre alla «Maggiolino» e alla «Pescaccia», produce veicoli commerciali, motori compresi. Kassel fornisce i pezzi di ricambio e i gruppi di rotazione per tutti i modelli. La catena di montaggio della Audi «80» è a Ingolstadt, mentre a Neckarsulm si costruiscono le «100», «100 coupé S» e NSU «Ro 80». Molto importanti sono gli stabilimenti Volkswagen operanti all'estero: in Belgio, a Bruxelles, si montano le «Maggiolino» e le «Passat»; in Sud Africa, a Uitenhage, le «Maggiolino», «Passat», Audi «100» e i furgoni; a Puebla, in Messico, la «Maggiolino», la «Pescaccia» (chiamata «Safari»), la «Passat» (dal gennaio '75), la «1600 Brasilia», «1600 Variant», «Karmann Ghia TC», le speciali versioni sportive «SP1» e «SP2», riservate al mercato brasiliano, e i furgoni. Tutti questi stabilimenti, in Germania e all'estero, occupano circa 1.500.000 persone.



- M = Maggiolino
- P = Passat
- G = Golf
- S = Scirocco
- MC = Maggiolino Cabriolet
- K 70 = K 70
- F = Furgoncino
- TL = VW 1600 TL
- Bra = VW 1600 Brasilia
- V = VW 1600 Variant
- KG = Karmann Ghia TC
- VW/P = VW Porsche
- Pes = Pescaccia
- Sp = VW Sp 1 e Sp 2 (versione sportiva per il Brasile)
- A 50 = Audi 50
- A 80 = Audi 80
- A 100 = Audi 100
- A 100 C = Audi 100 Coupé
- Ro = Ro 80

In tredici stabilimenti di tre continenti si costruiscono Volkswagen per tutto il mondo occupando circa 1.500.000 dipendenti.





# Novità dal Paese di Fittipaldi



La Volkswagen « Brasilia » monta posteriormente il 4 cilindri orizzontali contrapposti di 1584 cc. erogante 50 CV DIN.



La « Karmann-Ghia TC » viene costruita in Brasile dall'agosto del 1970; il motore, posteriore, è il 1584 cc con 54 CV/DIN.



Dal nostro  
inviato  
KARL LUDVIGSEN

**A**l Salone brasiliano dell'Automobile (tenutosi a San Paolo dal 22 novembre al 1° dicembre) espongono tutti i costruttori brasiliani di autoveicoli e la maggior parte dei costruttori di parti di ricambio. Non vi erano invece vetture impor-



La Casa brasiliana «Puma», nota per i suoi modelli sportivi, si interessa ora anche alle auto da città; questo prototipo presentato al Salone ha trazione anteriore, motore a due cilindri orizzontali di 760 cc e una carrozzeria di aspetto piacevole.



Una emmesima copia della favolosa MG «TD» viene costruita dalla brasiliana «MP» dagli inizi del 1974. Si chiama «Lafar» e adotta la meccanica Volkswagen 1500.

tate (salvo qualche eccezione) perché i costruttori, anch'essi patrocinatori del Salone, non le hanno volute. Se, come sembra, questo è successo perché avevano l'impressione che le loro macchine non fossero all'altezza di quelle importate, possono tranquillizzarsi. Il quadro delle vetture brasiliane è più vario e colorato che mai.

Una macchina « importata » era al centro dello stand della Mercedes-Benz: la vettura sperimentale sicura « ESF 22 » basata sulla « 450 SE », comunque la Daimler Benz continua a non avere intenzione di produrre vetture in Brasile.

Un'altra vettura importata era la Matra-Simca « Bagheera », due esemplari erano nello stand Chrysler. Anche alcune altre vetture non costruite in Brasile hanno attirato l'attenzione: dalla California erano state importate 7 macchine di George Barris.

Ai lati della sala centrale del Salone vi erano gli stand delle due macchine più vendute in Brasile: la Volkswagen e la Ford. La Volkswagen produce più del doppio della Ford (che al momento si trova davanti alla GM, ma che era stata superata dalla GM nella prima metà del '74). La dura lotta fra la Ford e la GM ha lasciato molto indietro la Chrysler. Anche il Brasile deve importare petrolio, il cui aumento di prezzo ha fatto salire i costi dai 700 milioni del '73 agli attuali 3 miliardi di dollari. Questo ha provocato l'inflazione che ha raggiunto la quota del 35%: i prezzi della benzina sono più che raddoppiati.

Naturalmente anche i prezzi delle

automobili sono aumentati, e l'acquisto di una macchina è diventato più difficile a causa della riduzione di crediti imposta dal governo. Tutte queste condizioni hanno concentrato l'attenzione sulla più economica vettura costruita in Brasile, ossia la VW « Maggiolino 1300 ».

La VW è ora in grado di fare 2000 vetture al giorno e nel 1975 le dovrebbe aumentare di altre 400 al giorno. Due nuove vetture: la « Brasilia » e la « 1500 » hanno contribuito a mantenere la sua posizione sul mercato. La « Brasilia » è uscita nel giugno 1973 ponendosi in diretta concorrenza con la GM « Chevette ». Con lo stesso passo della « Maggiolino », la « Brasilia » è più corta di circa due centimetri della versione brasiliana. E' stata accorciata dietro, dandole un coperchio vano motore abbastanza basso da permettere un ragionevole spazio dietro il sedile posteriore. I vetri sono più spaziosi con montanti più sottili, le porte sono più sottili per lasciare maggior spazio all'interno, e le ruote (14 pollici) sono più piccole.

Ugualmente piacevole da guidare che da guardare, la sola « Brasilia » ha già superato nelle vendite le più piccole ed economiche Chevrolet (« Chevette ») e Ford (« Corcel »).

La nuova trazione anteriore VW raffreddata ad acqua è arrivata in Brasile nel giugno '74 sotto forma di una « Passat » 2 porte. Al Salone è stato presentato anche il modello a 4 porte. Nella dimensione e nel prezzo è direttamente concorrente della Ford « Corcel ».

La « Corcel » originaria, su disegno Renault, ha avuto disavventure alla

sua nascita, ma le ha superate per prosperare in Brasile. Il frontale è stato rifatto nel '74 ed è ora accettata come una piccola trazione anteriore di qualità. La Ford adesso spera di ottenere lo stesso risultato con la versione 6 cilindri della « Maverick », che ha iniziato a fare in Brasile nel '73.

Lanciata come 2 porte la brasiliana « Maverick » ha aggiunto una carrozzeria 4 porte nel novembre '73. Per il 1975 sarà disponibile anche con motore ad albero a camme in testa 2,3 ÷ 4 litri. Quelli che l'hanno guidata dicono che il 4 cilindri dà alla « Maverick » migliori prestazioni e maggiore economia della 6 cilindri.

La Chevrolet « Chevette » della GM ha avuto (subito) successo dopo il rifacimento non solo del telaio e della carrozzeria (che erano simili a quelli della nuova Opel « Kadett »), ma anche del motore, che ora è più quieto e ha una maggiore coppia alle velocità intermedie.

Al Salone erano esposte due speciali « Chevette » ridisegnate dai migliori stilisti brasiliani; e la GM esponeva una sua propria « Chevette » chiamata « Monza ».

I visitatori conoscevano già il nuovo aspetto della più grossa GM locale, la « Opala », che è stata rifatta davanti e dietro all'inizio del '74. Nella parte posteriore assomiglia ora alla « Chevelle » USA del '72.

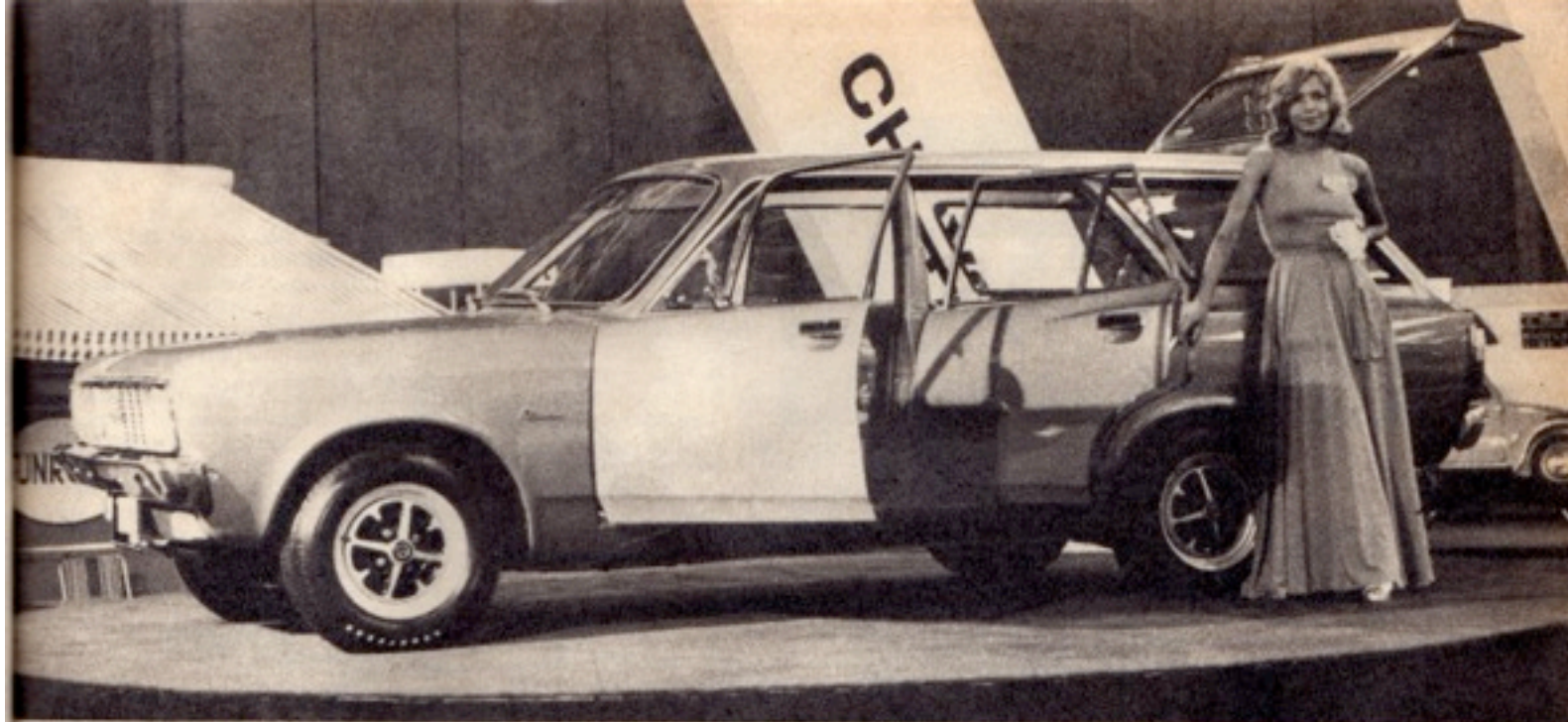
La GM esponeva due nuovi modelli « Opala ». Uno il carissimo « Comodoro », l'altro, quello che ha suscitato più entusiasmo, è la caravan 2 porte, la più grossa station wagon disponibile in Brasile. Ha un motore 4 cilindri. Il 6 cilindri è optional.

La Chrysler è distante nelle vendite ed è l'unica che non le ha aumentate sostanzialmente nel '74. Questo nonostante un'attraente gamma di autocarri e vetture, tra cui una Dodge « Dart » 8V berlina e coupé in varie versioni sportive e di lusso, e una piccola « Dodge 1800 ». Immessa troppo frettolosamente sul mercato, la « Dodge 1800 », derivata dalla Hillman « Avenger », ha avuto all'inizio noie soprattutto alla trasmissione. Saltando la versione berlina 4 porte, un modello che non interessa molto in Brasile, la Chrysler è passata alla 4 porte station wagon come ultima versione della « 1800 », che dovrebbe entrare in produzione il prossimo anno.

Due anni fa la quinta Casa costruttrice, l'Alfa Romeo, non esponeva niente al Salone. Aveva allora preso il controllo della compagnia brasiliana FNM e preparava la macchina esposta adesso. Si chiama « 2300 »:



La Gurgel, piccola Casa brasiliana costruttrice di fuoristrada, ha presentato al Salone una vettura elettrica da città, la « Italpu », con sospensioni Volkswagen.



La Dodge «1800 Wagon» ha debuttato a San Paolo; entrerà in produzione agli inizi del 1975.

ha un corpo vettura 4 porte completamente nuovo su un motore base, migliorato, della prima FNM «2150». Con un alesaggio maggiore la cilindrata è stata portata a 2310 cc. Ha 4 freni a disco e trasmissione a 5 velocità. Assomiglia ad un'«Alfetta», un po' più angolata, ed è costruita in numero limitato: 450 al mese.

Il più piccolo costruttore brasiliano, e il più conosciuto all'estero, Puma, producendo più di 100 vetture al mese nella prima metà del '74 ha raggiunto il livello di 1000 vetture all'anno alla fine dello stesso anno. Ha apportato pochi cambiamenti alla «GTE» coupé e «GTS» spider, su telaio VW, e alla sua «GTB Opala».

Esponeva anche la Mini «Puma»: un'affascinante vettura da città 2 posti, a trasmissione anteriore, con passo di 1,79 m. Anche un'altra vettura da città era esposta: la Gurgel «Itaipu». Più corta, passo di 1,61 m, a trazione elettrica. Il prototipo ha sospensioni VW e uno chassis speciale con avantreno McPherson, è stato preparato da Joao Amaral Gurgel, che ha stipulato un accordo con la città di Rio Claro dove c'è lo stabilimento, per assicurarsi posteggi con possibilità di ricarica della batteria. Gurgel, nel frattempo, fa circa 90 unità al mese della sua «Xavante XTC».

Una frivolezza dell'ultimo salone era la MP «Lafer», una vistosa copia della MG con corpo vettura adattato su telaio VW; elegantemente

disegnata la MP «Lafer» assomiglia molto alla MG originale. Le sue prestazioni sono le stesse della MG del 1951.

La più importante conferenza stampa è stata tenuta dalla Fiat che non ha ancora finito i suoi stabilimenti. Gioia, direttore generale, ha detto che la prima Fiat brasiliana dovrebbe essere pronta per giugno-luglio 1976. Sarà una nuova macchina, la «147», derivata dalla 127, motore portato a 1050 cc, con 45 CV di potenza massima. La Fiat si propone di raggiungere il traguardo delle 200.000 vetture, più 150.000 motori per l'esportazione.

Nel programmare questi motori, la Fiat segue l'esempio di altri co-

struttori, sviluppando sempre di più l'aumento delle esportazioni sia in America latina che in altri Paesi.

Il giorno che ho visitato la VW stavano imbarcando 50 motori «Passat» e scatole cambio da inviare in Germania. Le «Brasilia» VW sono destinate in parte al Messico, dove sono assemblate. La Ford esporta addirittura motori in Nord America. La Chrysler esporta il 70% dei suoi motori, principalmente in Venezuela.

Anche le più piccole Case esportano: la Gurgel manda le sue «Xavante» in Bolivia, Nigeria, Angola e Paraguay; le Puma sono esportate in Svizzera soprattutto. In Sudafrica si costruiscono Puma su licenza. \*

La gamma minore della Chrysler brasiliana è rappresentata dalla Dodge «1800», che ha il corpo vettura della Hillman «Avenger» 2 porte e un motore a 4 cilindri di 1798 cc, con 82 CV SAE. Questa è la versione «Grand Luxe».



# Cronache della sicurezza

a cura di PIERO CASUCCI

## Poco veritiere le prove di laboratorio?

Ha destato grande sorpresa la rivelazione fatta alla « Stapp Conference » tenutasi recentemente negli Stati Uniti, dal Dr. Peter Gloynes del laboratorio inglese di ricerche sui Trasporti Stradali, sulla pericolosità delle colonne dello sterzo « collassabili » montate su alcune fra le più diffuse vetture britanniche.

Dopo aver preso in esame, negli ultimi 3 anni, 108 collisioni frontali verificatesi a forte velocità, il Dr. Gloynes — riferisce la rivista inglese Autocar — ha scoperto che mentre un tipo di colonna ad assorbimento d'energia funziona bene, ed effettivamente salva la vita del guidatore, due altre sono completamente negative e non proteggono il pilota negli urti frontali. Il tipo che soddisfa è montato sulle Ford « Capri Mk I », sulle « Zephyr » e sulle « Escort », gli altri due sull'intera gamma delle Vauxhall e sulla Ford « Cortina Mk III », l'automobile più popolare del mercato britannico.

L'analisi degli incidenti in parola, mette in risalto il Dr. Gloynes, mostra che mentre le colonne dello sterzo incriminate si sono rivelate pericolose nella pratica, esse apparivano valide nelle prove di laboratorio. Di qui i limiti dei cosiddetti « crash-test » che, nonostante la fiducia che i tecnici ripongono in essi, sarebbero incapaci, a quanto sembra, di riprodurre integralmente la realtà.

La spiegazione del fenomeno negativo è questa: nelle Vauxhall e nella Ford « Cortina Mk III » la colonna ad assor-

bimento d'energia richiede una robusta mensola di sostegno sotto la plancia portastrumenti. A una velocità d'impatto di 50 km l'ora, o più elevata, le ginocchia del guidatore colpiscono in primo luogo la mensola: il corpo, di conseguenza, fa perno sulle ginocchia stesse andando a colpire con la testa la parte superiore della cornice del parabrezza quasi sempre riportando gravi ferite. Prima che il corpo del guidatore abbia iniziato il movimento di traslazione, però, la parte anteriore del veicolo ha già subito l'impatto facendo piegare la colonna dello sterzo, o la mensola, e quindi impedendo alla colonna stessa di comprimersi come dovrebbe. Quando il corpo del guidatore investe la corona dello sterzo, di regola con la parte inferiore dello sterno o con l'addome, la corona è come se si trovasse su un'asta rigida e il pesante carico che vi grava fa piegare le razze o la corona mentre il piantone resta immobile provocando serie ferite. In nessuno dei casi esaminati le colonne giudicate non valide si sono compresse per l'estensione prevista.

Al contrario, nelle Ford « Capri Mk I », sulle « Zephyr » e sulle « Escort » non vi sono mensole di grandi dimensioni, tali cioè da bloccare le ginocchia del guidatore e da farne piegare il corpo in avanti. In quelle vetture egli normalmente scivola sul sedile e colpisce la parte imbottita dello sterzo le cui razze si piegano. Dal canto suo la colonna si schiaccia, in linea con la compressione esercitata dal corpo del guidatore, mentre

la corona rimane intatta ripartendone il carico.

Come giustamente mette in risalto Autocar, le norme americane sul modo con cui condurre i « test » vanno sostanzialmente rivedute e corrette, poiché è evidente che ciò che funziona in laboratorio non sempre può funzionare nella realtà.

## Indossare sempre le cinture: lo consiglia anche il giudice

Chi non fa uso delle cinture di sicurezza rischia una decurtazione del risarcimento danni anche quando ha ragione?

Il caso è tornato di attualità in Inghilterra nel novembre scorso in seguito alla sentenza pronunciata da un giudice che, in effetti, ha dedotto il 15% dalla somma di risarcimento prevista in quanto la vittima maggiore del sinistro non indossava la cintura. Protagonista dell'incidente, una signora di 19 anni che sedeva in macchina accanto al marito. Quest'ultimo era al volante.

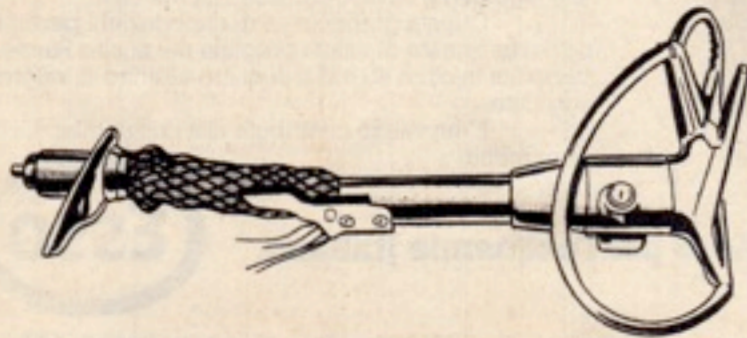
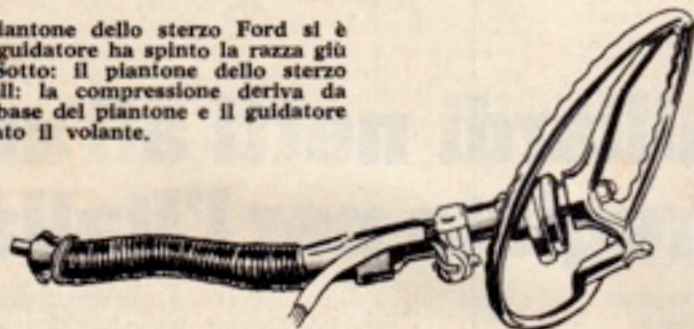
Poiché il tragitto sarebbe stato breve né la signora né il marito facevano uso della cintura, ma a un certo punto il loro mezzo entrò in collisione frontale con un altro proveniente in senso opposto. La donna riportò ferite di una certa gravità, e poiché la colpa dell'altro automobilista è stata provata, il risarcimento non era in discussione. Il giudice, però, ha ritenuto di ridurlo nella misura indicata, e questa decisione non mancherà di influenzare le altre cause di questo stesso tipo, nonostante il fatto che in Inghilterra l'uso delle cinture non sia ancora obbligatorio. Il principio cui si è ispirato il magistrato inglese è che, nel caso specifico, la donna non ha fatto tutto il possibile per proteggersi.

Tuttavia non passerà gran tempo e anche l'Inghilterra si allineerà con gli altri Paesi, ove indossare le cinture è richiesto per legge. Parlandone recentemente ai Comuni il Ministro dei Trasporti britannico Mulley ha detto che nel 1973, 41.000 persone sono morte o rimaste gravemente ferite in Inghilterra in incidenti stradali mentre si trovavano sedute in uno dei sedili anteriori di un'automobile o di un mezzo da trasporto leggero (la cifra comprende, evidentemente, anche i guidatori). Sebbene il 90% dei veicoli coinvolti fossero dotati delle cinture, solo meno di un terzo degli occupanti le indossava.

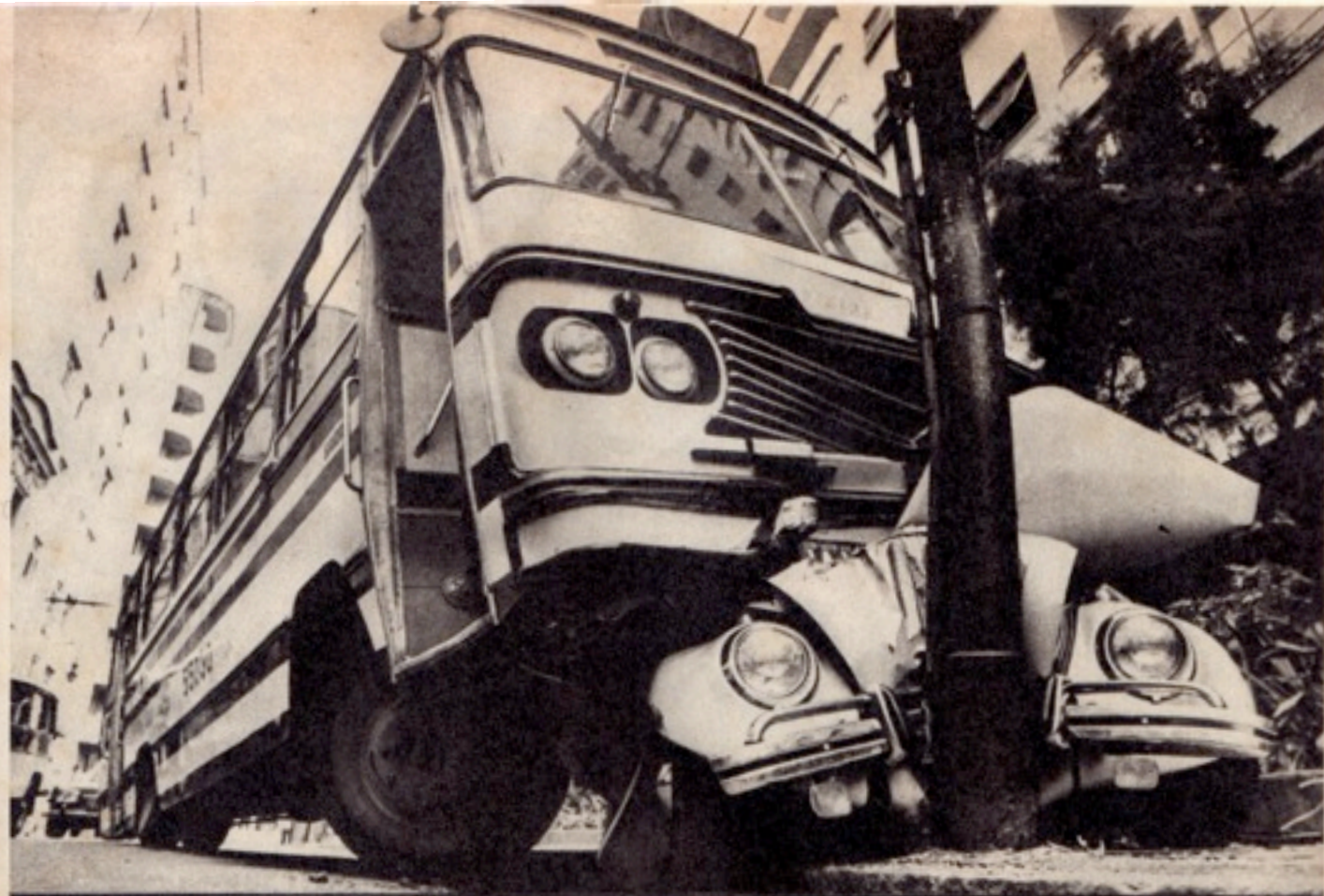
Si ritiene, afferma Mulley, che le collisioni frontali costituiscono i tre quarti degli incidenti stradali e i tamponamenti meno di un decimo. Servendosi delle cinture il rischio di rimanere uccisi o seriamente feriti in un incidente stradale potrebbe essere ridotto del 50%.

Mulley ha ammesso apertamente che l'ultima campagna per convincere gli automobilisti a compiere « questo piccolo atto di umiltà e di prevenzione » (è co-

In alto: il piantone dello sterzo Ford si è bloccato e il guidatore ha spinto la razza giù dal mozzo. Sotto: il piantone dello sterzo della Vauxhall: la compressione deriva da un urto alla base del piantone e il guidatore ha solo piegato il volante.







VISIONI COSÌ SPAVENTOSE SEMBRANO, ANZI SONO, IN DECLINO: PARE CHE IL CALO DELLE SCIAGURE SIA MERITO DELLE DIFFICOLTÀ CIRCOLATORIE CAUSATE DAL CARO BENZINA E DAL LIMITI DI VELOCITÀ, MA SOPRATTUTTO DALLA MAGGIORE PRUDENZA DEI GUIDATORI.

stata l'equivalente di 37.750.000.000 di lire) è stata un totale fallimento, poiché appena chiusa la campagna le cose sono tornate come prima. « Solo obblighi, ha detto, si riuscirà a farle indossare ».

### Nuovi ritocchi ai limiti di velocità negli Stati Uniti e in Inghilterra

Il primo impatto con la crisi energetica ha avuto per conseguenza, com'è noto, una sensibile riduzione dei limiti massimi di velocità, ove esistevano già, o l'istituzione del limite ove non esisteva. Il miglioramento della situazione ha quasi ovunque determinato un ritocco del limite stesso, ma non negli Stati Uniti e in Inghilterra. Nel primo Paese nel dicembre scorso è stato deciso che il plafond di 55 miglia (poco più di 90 km l'ora), istituito per ottenere un minor consumo di benzina, venga mantenuto permanentemente. In precedenza negli Stati Uniti la velocità massima consentita non era la stessa ovunque poiché ogni Stato è sovrano in materia, ma in media essa si aggirava generalmente sulle 70 miglia orarie (112 km l'ora). Se è stato deciso di mantenere il limite ridotto è perché esso ha anche fatto risparmiare molte vite umane.

In Inghilterra, pure dal dicembre scorso, non è più possibile viaggiare a 70 miglia l'ora sulle strade ordinarie. Si

dovrà bensì tenere una velocità massima di 50 miglia (circa 80 km l'ora); sulle ordinarie a doppia carreggiata il limite è stato fissato in 60 miglia (circa 96 km l'ora), mentre sulle autostrade rimane di 70 miglia (112 km orari).

Apparentemente la decisione è puramente di carattere economico, in quanto si sostiene che la riduzione della velocità farà risparmiare 225 milioni di litri di carburante l'anno, ma questa tesi, sostenuta dal governo, viene respinta dall'associazione fra i commercianti di prodotti petroliferi la quale afferma che il risparmio si sarebbe avuto solo se il limite fosse stato abbassato nelle autostrade. Sulle strade ordinarie quello imposto — fa rilevare l'associazione in parola — corrisponde alla velocità alla quale tutti gli automobilisti procedono normalmente.

### Netta flessione degli incidenti stradali in Italia

Si sperava che a causa del rincaro del prezzo della benzina e del divieto materiale di circolazione (in periodo di austerità) il numero degli incidenti stradali, dei morti e dei feriti mostrasse, finalmente, un'inversione di tendenza. Così è infatti.

La tabella che pubblichiamo sotto ne fa fede. A tutto settembre, compreso cioè il periodo classico delle vacanze (le

cifre aggiornate si fermano a questa data), si è avuto — nel 1974 — un calo sensibile in ognuna delle tre voci, rispetto agli anni precedenti.

Però non è e non sarà facile capire la vera ragione di questo atteso fenomeno: se cioè attribuirlo alla minore circolazione o al limite di velocità o a entrambi i fattori, oppure addirittura al migliorato comportamento del guidatore italiano.

Sta di fatto che rispetto al 1972 si sono avuti, nel 1974, ben 35.780 incidenti e 1.031 morti in meno. Rispetto al 1973, 30.384 feriti in meno (il riferimento è stato fatto con gli anni record).

Citare semplicemente delle cifre dice poco. Se però ci si sofferma a pensare che decine di migliaia di persone hanno evitato di finire in ospedale e probabilmente il dramma di una lesione permanente, il vantaggio reale dovuto alla flessione del solo numero dei feriti è immenso.

Ecco a confronto, limitatamente al periodo gennaio-settembre, le cifre relative agli ultimi cinque anni:

	incidenti	morti	feriti
1970	228.509	7.455	171.844
1971	231.345	7.441	182.507
1972	247.481	8.104	202.486
1973	246.178	8.043	204.220
1974	211.701	7.073	173.836

# NOTIZIE DEL MESE



## Nella Ruhr lo smog blocca il traffico

A Recklinghausen, una cittadina della Ruhr (Germania), lo smog provocato dai fumi delle industrie ha raggiunto livelli tali per cui in certe ore si è costretti a proibire il traffico motorizzato, per evitare che i gas di scarico dei motori, sommandosi a quelli delle industrie, rendano impossibile respirare. I motorizzati, in seguito a tali disposizioni, non possono circolare dalle 6 alle 10 e dalle 16 alle 20: in tali ore i tedeschi sono costretti a muoversi tutti quanti a piedi.

## CINTURE DI SICUREZZA: IN FRANCIA OBBLIGATORIE DI NOTTE IN CITTA'

Annunciate poco tempo fa dall'attivo Christian Gerondeau, delegato alla sicurezza stradale, due nuove misure di sicurezza sono entrate in vigore in Francia. Si tratta dell'estensione dell'obbligo della cintura di sicurezza in città tra le ore 22 e le 6. Questa disposizione è valida per le vetture entrate in circolazione dopo il 1° aprile 1970. La seconda misura concerne l'obbligo del casco per i motociclisti: conduttori e passeggeri devono portarlo dentro e fuori gli agglomerati urbani.

## PUNITO DALLA LEGGE CHE AVEVA VOLUTO

Lord Marples, che, sotto i fumi dell'alcool, era passato con il semaforo rosso a Chelsea, è stato condannato a 45 sterline di ammenda e al ritiro della patente per un anno. Da notare che Lord Marples, un vecchio ministro inglese, dodici anni fa, quando era ai Trasporti, introdusse in Inghilterra la prova di alcoolemia, che gli ha giocato ora il brutto tiro.

## 2.000 MORTI DI MENO SULLE STRADE FRANCESI

Diecimila morti in meno sulle strade francesi; questo è il risultato (favorito evidentemente anche dai limiti di velocità e dalla contrazione di traffico) della lotta contro gli incidenti stradali annunciata da Christian Gerondeau delegato per la sicurezza stradale in Francia. « Il 1974 — ha dichiarato Gerondeau — si chiuderà con un bilancio di 13.500 morti, ancora ben pesante, ma con un guadagno di 2000 vite umane sul 1973. I guidatori francesi — ha aggiunto — meritano dei complimenti. In meno di due anni il loro comportamento sulle strade è profondamente cambiato. Nell'insieme gli automobilisti si può dire siano passati dall'adolescenza all'età adulta. Le misure decise dal potere pubblico sono state comprese e accettate ed è questo che ci ha fatto risparmiare numerose vite umane ».

## Cavallo invece di benzina

Forse impiegherà più tempo nel disbrigo delle sue faccende, ma, avendo sostituito il cavallo al motore, il signor Gert Ellermann di Cloppenburg (Germania) non si preoccupa più del rincaro della benzina, della tassa di circolazione, e di tutte le complicazioni che il circolare in auto portano. E' un sistema per sottrarsi ai problemi della circolazione motorizzata, ma pochi possono permetterselo: i pochi che non credono che il tempo sia denaro.

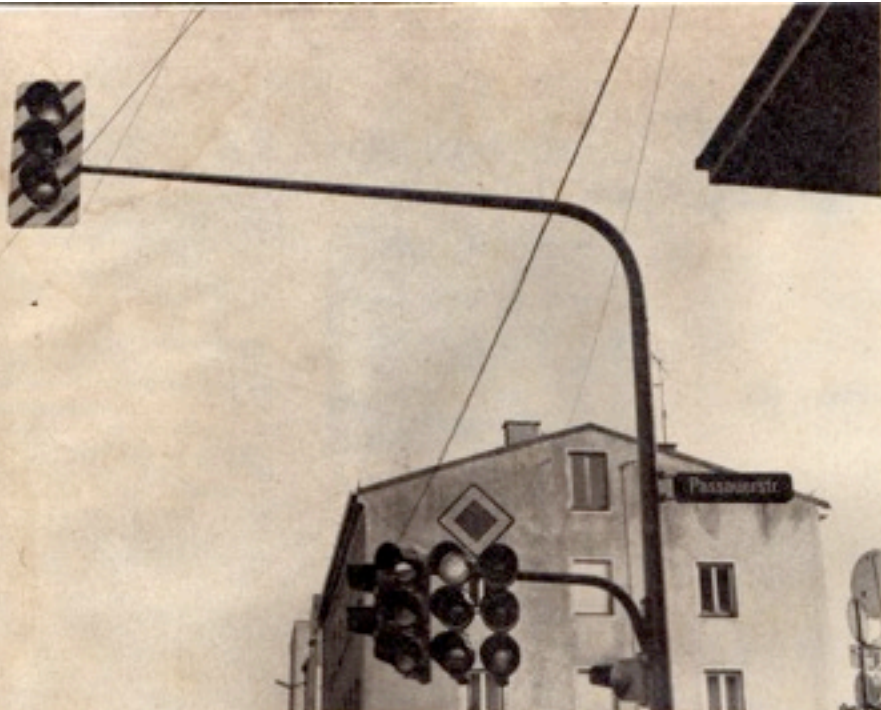


## SI DIFFONDE ALL'ESTERO LO SCHEMARIO DELLE INFRAZIONI

Il Ministero belga dei Trasporti adotterà per il 1975 il principio della carta di « cattiva condotta » per gli automobilisti colpevoli di cattiva guida. Come già avviene per i tedeschi occidentali e i giapponesi, gli automobilisti belgi riceveranno un tesserino, dove, a seconda della natura delle infrazioni a loro contestate, appariranno uno o più fori. Un certo numero di buchi comporterà dapprima l'ammenda e poi il ritiro della patente.

## PER LA NORVEGIA PETROLIO ASSICURATO SINO AL 2000

L'era del petrolio per quanto riguarda la Norvegia dovrebbe essere assicurata fino all'anno 2000. Oltre ai giacimenti già scoperti è prevedibile che altri ne esistano a sud del 62° parallelo e non è detto che la zona petrolifera finisca a questo parallelo. M. Johnson, direttore della compagnia norvegese Statoil, ha affermato che non esiste alcuna ragione per ridurre l'attuale tasso di produzione tanto più che con il 1977 avranno inizio le perforazioni a nord del 62° parallelo. In base ai giacimenti già trovati e ad altri sondaggi effettuati, sempre nel Mare del Nord, si ritiene si potrà ricavare petrolio anche molto oltre l'anno 2000.



### Quando si esagera...

La prudenza non è mai troppa, dice un antico adagio, ma forse anche gli adagi, per antichi che siano, qualche volta sbagliano: sembra che di tale sbaglio dia prova questo complesso di semafori posto all'incrocio della Passauer Strasse con la Albert Rosshaupter (Monaco-Obersending). Nella foto si possono contare 14 semafori, ma ve ne sono altri tre in quell'incrocio, che qui non si vedono: un profluvio di cristalli che si accendono e si spengono in una girandola di colori diretti alle macchine, ai tram, ai pedoni... Come risultato pare che molti automobilisti, giunti al turbinoso incrocio, scendano dalle vetture per studiare accuratamente il da farsi: l'eccesso di misure prudenziali sembra proprio ottenere qui risultati opposti a quelli voluti... quindi si può concludere che « talvolta la prudenza è troppa ».

## IN BREVE

- La Scuola Italiana Aerotecnica, con unica sede per l'Italia centro-settentrionale a Mantova (via Corrado 48, tel. 0376/27.267) ha istituito corsi trimestrali per la formazione di tecnici, collaudatori, operai specializzati (frequentabili nei giorni feriali, oppure la domenica mattina) aperti a tutti coloro che abbiano compiuto il 14° anno di età e non superato il 48°. L'insegnamento viene impartito su motori a scoppio, Diesel e a reazione. A fine corso viene rilasciato un brevetto di specializzazione riconosciuto dallo Stato.
- La Lucas inglese e la società francese DBA hanno firmato un accordo in base al quale la Lucas acquisisce la metà del pacchetto azionario che la DBA deteneva nella Roto-Diesel S.A., la fabbrica più importante di sistemi d'iniezione Diesel in Francia. Con questa operazione la Lucas rafforza la sua posizione di leader sul mercato mondiale dell'attrezzatura per motori Diesel.
- Un libro che ha tutte le carte in regola per diventare una piccola enciclopedia dei pneumatici per la vasta cerchia dei proprietari d'automobili d'epoca è stato pubblicato per conto della Dunlop, che attualmente produce una gamma di 32 dimensioni diverse di gomme per auto veterane. Si chiama Il libro dei pneumatici ed è edito dalla Vintage Tyre Supplies Ltd. di Londra.
- Una giuria spagnola di 32 giornalisti specializzati ha eletto « vettura dell'anno » 1974 la Simca « 1200 LS », la versione della « 1100 LS » costruita dalla Chrysler España. Stando ai risultati della votazione le qualità più apprezzate di questo modello sarebbero la sua tecnologia e le sue prestazioni.

- Nella Germania Occidentale si calcola che il 50 % delle stazioni di servizio sia già attrezzata a self-service. Benché l'installazione di una stazione self-service costi tre volte di più di una convenzionale sembra che il rendimento ne giustifichi la spesa.
- La Renault s'interessa alle « due ruote »: dopo aver acquistato una partecipazione del 34 % nella Micma che produce la marca Gilane, la Régie sembra sul punto di acquistare il controllo della Velo Solex, terzo costruttore francese di ciclomotori.
- La produzione mondiale di petrolio greggio è aumentata del 3 % nel 1974 rispetto al 1973, raggiungendo il livello di 56,7 milioni di barili al giorno.
- Secondo previsioni della Good Year tra qualche anno, forse già attorno al 1980, alcune parti delle carrozzerie per automobili, più soggette a graffiature e ad ammaccature leggere, potrebbero venir costruite con materiali gommosi.
- Stephen Salter, dell'Università di Edimburgo, sostiene che con apposite centrali elettriche galleggianti si potrà in un prossimo futuro sfruttare il movimento delle onde marine per produrre energia elettrica.
- La Ford italiana ha istituito un « tagliando intermedio » per far fronte alle nuove esigenze della sua clientela che, avendo ridotto la percorrenza chilometrica, è portata erroneamente ad allungare gli intervalli tra i normali tagliandi di manutenzione previsti dalla Casa. Questo nuovo « tagliando intermedio », che comprende operazioni di controllo della carburazione, dell'accensione, e della meccanica in generale, viene effettuato in 42 minuti circa, con un costo di manodopera modesto. I tecnici della Ford raccomandano di effettuare certe verifiche e sostituzioni indipendentemente dal tempo trascorso dall'ultimo controllo (mai più di sei mesi), e dal chilometraggio percorso.



### Il trasmettitore in testa

Alle pattuglie della Polizia Inglese viene dato in dotazione un particolare casco in cui è incorporato un trasduttore, grazie al quale l'agente può sempre ricevere e trasmettere comunicazioni, senza staccare le mani dal manubrio: basta premere un pulsante (vicinissimo al manubrio stesso) e i contatti sono stabiliti. Il minuscolo apparecchio (microfono e auricolare) pesa meno di 30 grammi, ed è così piccolo da trovare sistemazione sotto la fodera del casco.

### La « mille volti »

Questa strana automobile è, naturalmente, la « Maggiolino ». Questa « Freggoli » a quattro ruote ormai non ci sorprende più; sappiamo che sempre più frequentemente ci apparirà in nuove vesti, con volto nuovo. Quante ne hanno conosciute i nostri lettori di « Maggiolino » truccate, abbigliate, mascherate nei più impensati modi? Ecco qui una sua ennesima metamorfosi che lascia dubbiosi addirittura: qual è il frontale e quale la coda? Dove sarà il motore? In quale direzione la vettura si muove, visto che i volanti sono due, e due i guidatori, e, naturalmente, gli uni in posizione opposta agli altri? Chi voglia rispostare a tali interrogativi si rivolga a Rocky Aoki, proprietario del ristorante « Beulhaua of Tokyo » di New York.

