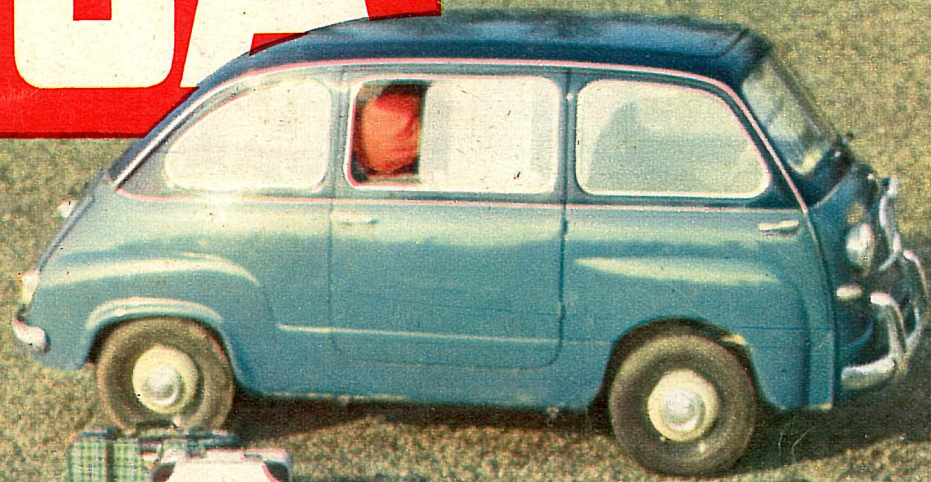


EPOCA



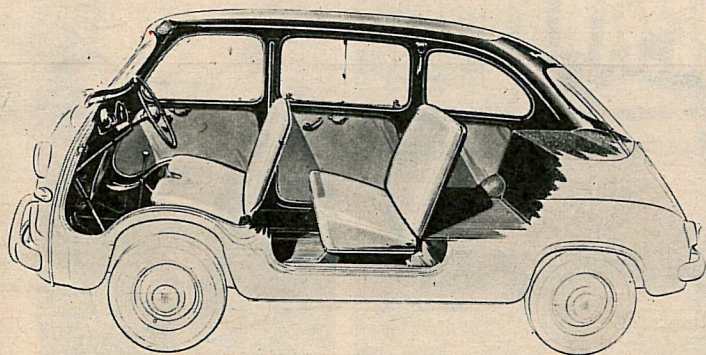
SEI PAGINE DI FOTOGRAFIE:

LA NUOVA 600 A 6 POSTI

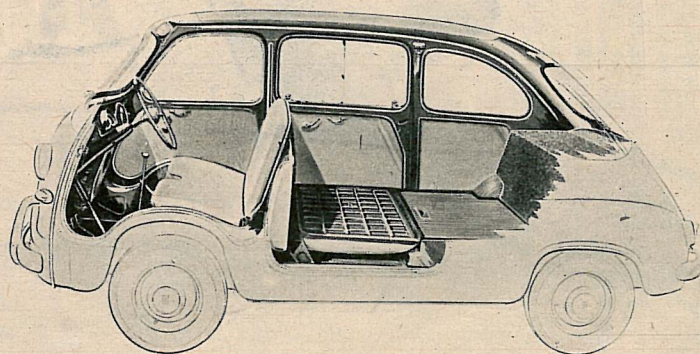
100 lire

Settimanale - 15 Gennaio 1956 - Anno VII - n. 276
ARNOLDO MONDADORI EDITORE

La versione a sei posti della "600 multipla". È la prima vettura italiana che unisce il massimo della comodità a un basso costo d'esercizio.



"MULTIPLA" A 5 POSTI Questo tipo ha il sedile posteriore ribaltabile per ottenere un piano di carico di mq. 1,75 capace di ospitare 350 chili di merci. La vettura è a doppio uso: per trasporto di



cose, come camioncino, o per trasporto di persone, con due posti sul sedile anteriore e tre posti sul sedile posteriore. Anche a pieno carico di persone, la «multipla» ha a disposizione un vasto spazio riservato ai bagagli.

UNA "MULTIPLA" PER TUTTI

- Ha lo stesso motore della "600": 22 cavalli.
- Porta un carico utile di quasi quattro quintali.
- Può correre a più di cento chilometri l'ora.
- È costruita in due versioni: a 5 o a 6 posti.

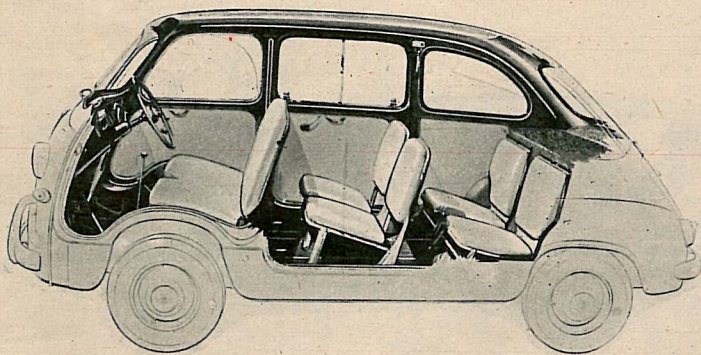
Dal nostro inviato ALFREDO PANICUCCI

Torino, gennaio

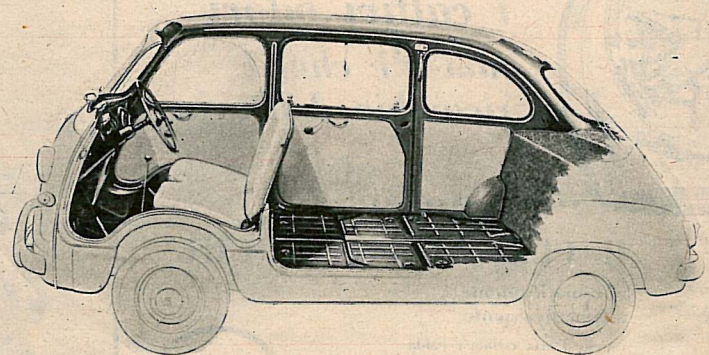
Il 14 gennaio, al Salone di Bruxelles, la Fiat esporrà la sua ultima creazione, la « 600 multipla ». Sarà una macchina *tout service* per i francesi, *all service* per gli inglesi, *kombiwagen* per i tedeschi. Per tutti, a parte le diverse definizioni, sarà un'esclamazione di meraviglia e una voglia matta di averla. Che la « 600 » fosse destinata ad avere una sorella maggiore si sapeva da tempo. Erano circolate voci, indiscrezioni. Si era parlato di una pulmanina, tanto per non usare il termine di giardinetta che sembra destinato a morire con il tipo omonimo della vecchia, simpatica e gloriosa topolino. Ma se n'era parlato un po' a vanvera. Davvero era imbarazzante immaginare una automobile come la « 600 » trasformata in pulmanina. Sembrava già incredibile che una vetturessa grande come un tappo di gazosa potesse ospitare quattro viaggiatori comodamente seduti. Che potesse, oltre le persone, trasportare anche merci pareva addirittura incredibile. Le voci, dunque, circolavano, ma avevano tutta l'aria di essere della consistenza di quelle che annunciano la « 400 », cioè una automobile a due posti, capace di correre a 80 chilometri l'ora consumando quattro o cinque litri di carburante per cento chilometri. Una macchina di questo genere, a parte il disastroso stato attuale delle strade italiane

sempre più pericolose e impraticabili, risolverebbe realmente il problema di molti che vorrebbero possedere un'auto se solo potessero affrontare una ragionevole spesa iniziale e un modesto costo d'esercizio. Purtroppo questa « 400 » sarà, nell'esatto significato della parola, « la macchina del futuro ». Si dice che si farà, ma la Fiat, ad esempio, se un giorno deciderà di metterla in lavorazione, dovrà prima costruire le fabbriche necessarie. Gli impianti che oggi ha a disposizione devono lavorare ventiquattr'ore su ventiquattro per offrire al mercato le mille macchine quotidiane richieste (e molti sanno per esperienza quanto tempo debba trascorrere tra la prenotazione e la consegna di un'auto). Queste considerazioni non son fatte per scoraggiare chi ha la speranza di comprarsi una « 400 » domani. Vogliono solo far riflettere sul vecchio proverbio che è meglio un uovo oggi, cioè una « 600 », che esiste.

Si diceva che erano circolate voci a proposito di una trasformazione della « 600 » in giardinetta. Per crederci abbiamo dovuto vederla. Di solito i nuovi modelli d'auto, prima della presentazione ufficiale, son tenuti nascosti e circondati da quell'atmosfera di segreto inviolabile che si addice alle formule atomiche. Il curioso li immagina lungamente, li sospira e quando se li



"MULTIPLA" A 6 POSTI La seconda versione della nuova vetturessa Fiat ha un divanetto anteriore per la guida e quattro sedili posteriori indipendenti e ribaltabili ad uno ad uno. Si presta a tutte



le utilizzazioni: può servire quindi sia per trasporto di merci (con tutti i sedili abbassati) sia per trasporto di persone. Soddisfa le esigenze di una famiglia numerosa e può essere impiegata anche come minuscolo pullman.



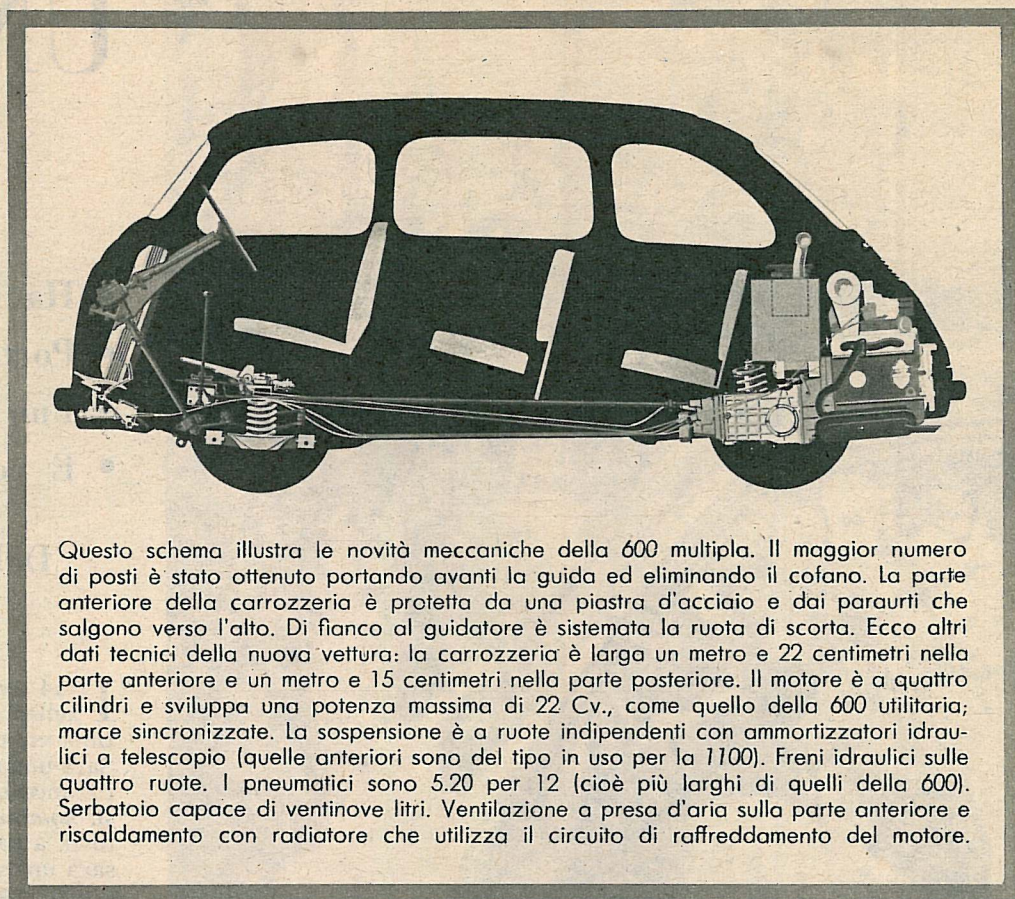
**Nove su dieci
nuovi passeggeri
della KLM
volano per consiglio
di clienti abituali**

La KLM è la più antica compagnia aerea del mondo dotata degli apparecchi più moderni, collega 68 paesi del servizio KLM è il migliore che esista: nove su dieci passeggeri della KLM volano per consiglio di clienti abituali.

Presso le Agenzie di Viaggio o gli Uffici della KLM
Roma - Via Barberini 97
Firenze - Via Por Santa Maria 45r
Napoli - Via Partenope 45
Genova - Via Fieschi 2/3
Milano - Via P. da Cannobio 33



UNISCE TUTTI I CONTINENTI



Questo schema illustra le novità meccaniche della 600 multipla. Il maggior numero di posti è stato ottenuto portando avanti la guida ed eliminando il cofano. La parte anteriore della carrozzeria è protetta da una piastra d'acciaio e dai paraurti che salgono verso l'alto. Di fianco al guidatore è sistemata la ruota di scorta. Ecco altri dati tecnici della nuova vettura: la carrozzeria è larga un metro e 22 centimetri nella parte anteriore e un metro e 15 centimetri nella parte posteriore. Il motore è a quattro cilindri e sviluppa una potenza massima di 22 Cv., come quello della 600 utilitaria; marce sincronizzate. La sospensione è a ruote indipendenti con ammortizzatori idraulici a telescopio (quelle anteriori sono del tipo in uso per la 1100). Freni idraulici sulle quattro ruote. I pneumatici sono 5.20 per 12 (cioè più larghi di quelli della 600). Serbatoio capace di ventinove litri. Ventilazione a presa d'aria sulla parte anteriore e riscaldamento con radiatore che utilizza il circuito di raffreddamento del motore.

trova davanti ne prova delusione. Non possiamo dire così, invece, della « multipla ». Si può immaginare fin che si vuole, ma la realtà è stupefacente. Quando si è aperta la porta dell'ascensore che scende nella autorimessa sotterranea degli stabilimenti Mirafiori della Fiat, la « multipla » era lì, di spalle. Vista in quella posizione nessuno ci faceva caso: identica alla « 600 vettura »: stesse dimensioni, stessa carrozzeria. L'occhio curioso cercava, tra le altre macchine, quella nuova. Diciamo la verità: l'occhio cercava l'auto segreta, proibita. Sarebbe stato soddisfatto se avesse scorto una tenda rossa guardata a vista da due sentinelle.

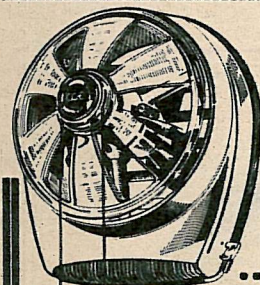
È bastato far due passi per accorgersi che la Fiat aveva fatto tesoro delle novelle di Poe. Bisognava guardare la « multipla » di fianco e non di spalle. Raccontare un oggetto è imbarazzante, più scabroso che riferire un fatto. Bisogna premettere, poi, che chi scrive queste righe è un modesto guidatore; sa soltanto che per mettere in moto un'auto è necessario tirare il pomello dell'avviamen-

to e premere l'acceleratore sperando poi nell'aiuto di San Cristoforo quando la macchina, nei rettilinei in discesa, raggiunge i settanta chilometri l'ora. Lasciamo alla fantasia del lettore di immaginare l'esperienza che abbiamo fatto a bordo di una « multipla » scaraventata in salita e in discesa al massimo della velocità, dal capo collaudatore della Fiat, Carlo Salamano, anziano e glorioso asso del volante. L'indivoltato pilota voleva dimostrare che su qualsiasi tipo di strada, anche su quelle ghiacciate che salgono al colle della Maddalena, la « multipla » tiene splendidamente perfino quando affronta le curve a velocità da pista; che la sua guida è semplice, che il molleggio è perfetto, che la frenata è sicura, che il viaggiare è comodo. Se Salamano ci avesse detto tutto questo lo avremmo creduto sulla parola. Ce lo ha fatto provare e dobbiamo riferirlo: la nostra impressione è che su questa vettura si possa affrontare qualsiasi percorso con le stesse comodità che offre una macchina più grande. Quest'aggetti-

CALZE ELASTICHE
curative per varici e flebiti
su misura a prezzi di fabbrica.
Nuovissimi tipi speciali invisibili
per Signora, extraforti per uomo,
irparabili, morbide, non danno noia.
Gratis riservato catalogo-prezzi N. 7
CIFRO - S. MARGHERITA LIGURE

**CATULLO
CANTI**

tradotti da QUASIMODO
in un volume dello "Specchio"
di Mondadori con testo latino
a fronte. Lire 800



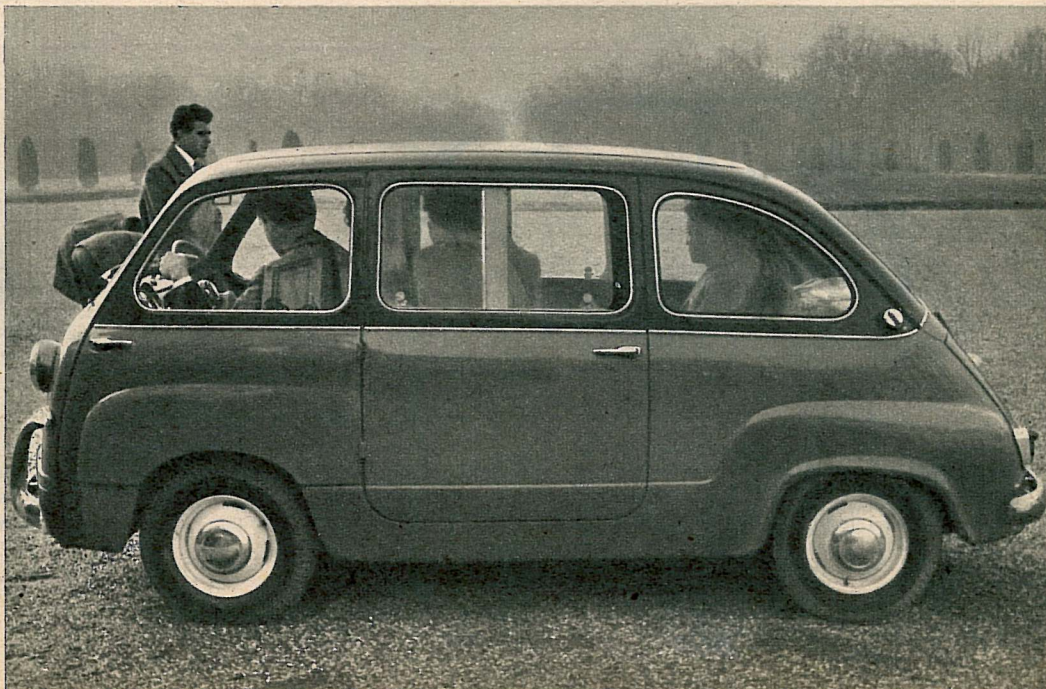
**contro
i cattivi odori
non c'è che il
ricambio dell'aria**

IL CLIMATIZZATORE CGE

automaticamente
alternativamente
espelle l'aria viziata e calda
e introduce nella vostra casa
aria pura e fresca: nella camera
da letto, nella sala da pranzo,
nel salotto.



COMPAGNIA GENERALE DI ELETTRICITA

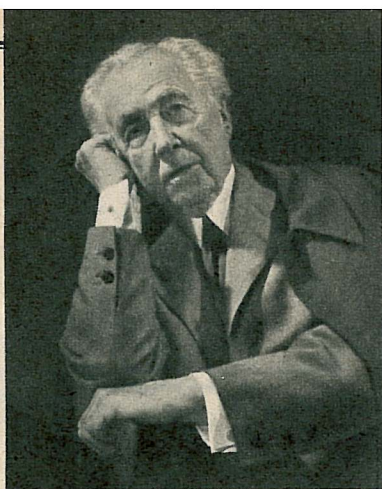




Sono state fatte diverse prove per controllare il numero dei bagagli che si possono trasportare sulla «multipla». A parte il peso, che può raggiungere i tre quintali e mezzo, questa vettura è estremamente capace: due persone possono viaggiare portandosi dietro dodici grosse valige e due sacchi. Quattro

persone possono ugualmente contare su un numero soddisfacente di bagagli. Sei persone, eventualmente, possono sfruttare un portabagagli sistemato sul tetto. Nella fotografia qui a sinistra: Vista di fianco la «multipla» presenta una linea gradevole e semplice; le portiere sono larghe e i finestrini molto ampi.

il poeta della
architettura moderna
racconta polemicamente
la sua vita
e il suo lavoro



FRANK LLOYD WRIGHT 70 E L'ARCHITETTURA

tre volumi rilegati di complessive 898 pagine con 96 tavole fuori testo - L. 800 il volume

Questo non è un libro per specialisti: è un'opera dedicata a tutti coloro che amano l'arte e credono nell'arte. In queste pagine le costruzioni - da Taliesin alla casa della cascata, dai Midway Gardens di Chicago alla Torre Johnson - sono esseri viventi, personaggi di cui l'autore narra il concepimento, la nascita, la realizzazione.

Ciascun lavoro di Wright, del resto, ha avuto per accompagnamento una lotta: contro i falsi idoli, il commercialismo, le strettoie delle menti piccine e degli uomini senza fede. Già nel 1896 una sua ardita pompa a vento - ch'egli chiamò « Romeo e Giulietta » - suscitò il terrore di quelli che avrebbero dovuto costruirla: la pompa, dissero, sarebbe caduta alla prima bufera. Invece... Così tutti prevedevano che l'Hotel Imperiale di Tokio si sarebbe abbattuto alla minima scossa tellurica: fu invece il solo edificio rimasto completamente illeso, con acqua nella piscina e condutture non spezzate, dopo il grande terremoto del 1923.

Di episodi come questi (oltre a infiniti altri aneddoti di storia personale, privata) è ricco il libro di Wright: un'appassionata biografia che ha insieme del romanzo e dell'epica. Proprio come l'immortale « Vita » di Benevenuto Cellini.

**BIBLIOTECA
CONTEMPORANEA
MONDADORI**



vo fa nascere un dubbio. La « multipla », vista di fuori, può esser paragonata a un giocattolo. Nei confronti della « 600 » normale è più lunga di 32 centimetri (in tutto 3 metri e 53 centimetri) e ha la carreggiata anteriore di un metro e 22 centimetri invece di un metro e quindici. Differenze minime; il passo è identico: due metri. Chi vi sale, lì per lì, ha paura di non starci dentro. Eppure l'interno della « multipla » è *grande*, forse quanto quello della 1100. Basta dire che il sedile posteriore ospita tre persone normali con il capotto. Forse questa idea di grandezza, poiché le dimensioni non cambiano dall'esterno all'interno, è data dalla quantità di luce che penetra nella vettura attraverso i sei finestrini laterali, il vasto parabrezza e il vetro posteriore. Chi si contenta può paragonare una visibilità così perfetta a quella di una più pretenziosa « granluce ». Lasciamo nella « multipla » l'abile Salamano e guardiamo la vettura dall'esterno. Pro-

babilmente l'estetica di questa nuova automobile susciterà qualche polemica. Qualcuno dirà che la sua forma è rincagnata, troppo piatta davanti. A parte che questa è una obiezione discutibile perché la linea della vettura è semplice ed elegante, rimane il fatto che l'accorgimento è stato indispensabile per aumentare la capacità. Abolendo il cofano, che nella « 600 » normale ha la sola funzione di portabagagli, i tecnici sono riusciti a sistemare all'interno addirittura sei posti. Questo era possibile soltanto portando più avanti il posto di guida. Si potrà dire che il guidatore, senza il cofano davanti è meno protetto. Ma la parte anteriore della carrozzeria è rinforzata da una piastra d'acciaio e i paraurti, più solidi, salgono verso l'alto. Sempre nella parte anteriore, davanti a chi sta di fianco al guidatore, è la ruota di scorta. Sterzo e comandi identici a quelli della « 600 »: cioè semplici, senza confusione di leve, pomelli, quadranti.



È facile prevedere che questo nuovo tipo di vettura, che segna la fine della vecchia "giardinetta" Topolino, incontrerà il favore degli appassionati di turismo. Infatti, a parte gli impieghi come furgoncino durante la settimana, la domenica la "multipla" può trasformarsi in un comodo mezzo di trasporto per sei persone. Nella parte posteriore, sopra i bagagli, può essere sistemato anche un letto per due persone. Sotto: Come si presenta il posto di guida.

Il resto della macchina è costruito in due versioni. La prima ha un solo sedile posteriore capace di tre persone e il resto dello spazio utilizzabile per trasporto di merci o bagagli. La seconda versione, dietro il divanetto del guidatore, ha quattro sedili singoli, due e due, tutti ribaltabili. Questo tipo, quindi, può essere usato a due, tre, quattro, cinque o sei posti. Basta abbassare i sedili inutilizzati e mettervi i bagagli. In tutte e due le versioni, però, il piano di carico, cioè lo spazio godibile alle spalle del conducente, è di metri quadrati uno e settantacinque con un carico utile di quasi quattro quintali. Considerando le dimensioni della carrozzeria, il motore a quattro cilindri (con una cilindrata di 633 cmc.) e la potenza di 22 Cv. (stesso diametro e stessa corsa della « 600 » utilitaria), il risultato è eccellente. Alcuni colleghi francesi, ascoltavano le spiegazioni tecniche dei collaudatori, con la bocca continuamente aperta per la meraviglia. Si ralle-

gravano venendo a sapere che la ventilazione e il riscaldamento sono regolabili per mezzo di una presa d'aria e di un apposito radiatore nascosto nella parte anteriore della vettura, constatando che le sospensioni sono le stesse della 1100 (e ce se ne accorge in curva, con la carrozzeria che vorrebbe seguire la forza centrifuga e con le ruote che rimangono appiccicate alla strada). Soprattutto si stupivano apprendendo che, ribaltati i sedili e piegato in avanti il divano del guidatore, è possibile inserire nella « multipla » un letto vero e proprio e trasformare la vettura in una camera ambulante, con le tendine alle finestre. È la soluzione ideale per una famiglia che ama il turismo e vuole andare in giro senza avere la preoccupazione, la sera, di drizzare la tenda. Un collega di Parigi sosteneva che la « multipla » sarà una concorrente pericolosa per molti alberghi, questa estate. E non solo in Francia.

Alfredo Panicucci

