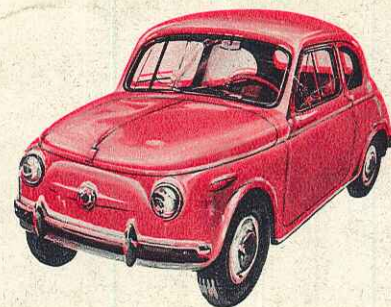


EPOCA



LA "450"
sarà
UNA "500"

La quarta puntata del documentario
I MAESTRI DELLA PITTURA ITALIANA:

MASACCIO

100 lire

Settimanale - 17 Febbraio 1957 - Anno VIII - n. 333
ARNOLDO MONDADORI EDITORE



LA COPERTINA - Masaccio: « La distribuzione dei beni della comunità » (particolare). Scrive di lui il Vasari: « Fu persona astrattissima e molto a caso, come quello che, avendo fisso tutto l'animo e la volontà alle cose dell'arte sola, si curava poco di sé e manco di altrui... e non costumando riscuotere i danari da' suoi debitori, se non quando era in bisogno estremo, per Tommaso che era il suo nome, fu da tutti detto Masaccio ». Nelle pagine centrali la quarta puntata de « I Maestri della pittura italiana ». (Per concessione della « Olivetti, S.p.A. »)

EDITORE ARNOLDO MONDADORI - DIRETTORE RESPONSABILE ENZO BIAGI

sommario

LETTERE AL DIRETTORE 3

MEMORIA DELL'EPOCA

LA QUESTIONE DEL CASCEMIR di Ricciardetto 5

ITALIA DOMANDA

ALLA CONQUISTA DELLO SPAZIO COL NUOVO MISSILE TASCABILE di Enrico Meille 9

PERCHÉ CELEBRATO AL MESSICO IL MATRIMONIO DI TEDDY RENO? di Mario Luzzati 11

1000 DOLLARI PER UN DISCO di Mario De Luigi 11

I CERVELLI ELETTRONICI « LEGGONO » SHAKESPEARE di Roberto Busa S. J. 13

BELLE IN TRE SETTIMANE NEL COLLEGIO DEGLI OTTIMISTI di Marta Schiavi 14

GATTI « NOBILI » O « PLEBEI » IMPARIAMO A CONOSCKERLI BENE di Enrico Tortonese, Maria Cacciavillani, Maria Molinar 16

SPIA DEL TEMPO L'ALONE DEL SOLE di Raffaele Bendandi 18

DALLA PARTE DI LEI di Alba de Céspedes 19

LA POLITICA E L'ECONOMIA

TUTTI CON NENNI PER ESSERE CONTRO NENNI di Giovanni Spadolini 20

BUONI « TITOLI » PER STARE IN ALGERIA di Augusto Guerriero 20

I MAESTRI DELLA PITTURA ITALIANA (4)

MASACCIO di Ugo Procacci 35

IL MONDO DI OGGI

LA 450 SARÀ UNA 500 di G. B. 22

APPLAUSI UNIFICATI MA VOTI DIVISI di Giorgio Vecchiotti 27

STRETTA DI MANO A TREMILA METRI 30

UNA REGINA LOTTA PER RICONQUISTARE IL MARITO di Michel Clerc 32

IL BALLO DI B. B. 54

OLIVIA DE HAVILLAND E PIERRE GALANTE di Lorenzo Bocchi 64

IL MONDO DI IERI

GLI OCCHI DI UNA BIONDA PUNTATI SULL'ARSENALE di Marc'Antonio Bragadin 50

LE LETTERE

...E SI SPENGO NO I CANTI ENTRO IL MIO CUORE di Ezio Colombo 56

QUESTA NOSTRA EPOCA

IL « SAN SEBASTIANO » A PARIGI di Tom Antongini 62

IL CANTO E GLI ORPELLI di Manlio Lupinacci 67

A PRESCINDERE MA NON DA TOTÒ di Dino Falconi 68

LA GRANDE AVVENTURA DELL'ORSO PIKISÒ di Filippo Sacchi 69

TELEVISIONE: I PROGRAMMI DAL 14 AL 20 FEBBRAIO 70

MOLTI FIORI POCHE OPERE DI BENE di Enzo Biagi 71

SEMPRE ATTUALI LE « OPINIONI » DI MISSIROLI di Giuseppe Ravagnani 72

SONO SOLTANTO 46 I CROMOSOMI DELL'UOMO di Adriano Buzzati Traverso 73

SCOSSA LA SCALA DAI DIALOGHI DI POULENC di Giulio Confalonieri 74

CUBISMO FRANCESE E AUTOBIOPITTURA NAPOLETANA di Raffaele Carrieri 75

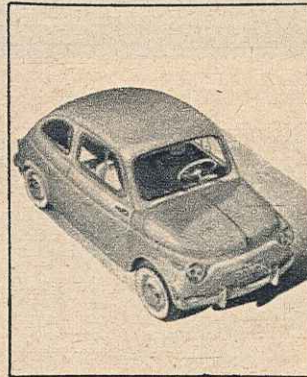
IL VINO DELLA VERITÀ DALL'UVA DEI TESTIMONI di Arturo Orvieto 76

GIOCHI 77

PICCOLA POSTA del postino 78

5 MINUTI D'INTERVALLO 79

TUTTO IL MONDO RIDE 80



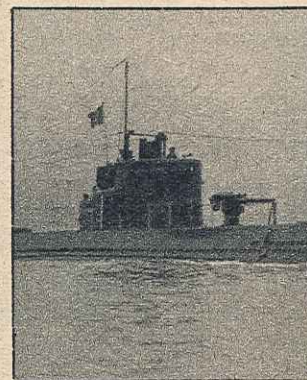
LA NUOVA UTILITARIA

In questa inchiesta, redatta con le informazioni delle fonti più autorevoli, sono descritte la "Nuova 500" Fiat, in tutti i suoi particolari, e la "500 B" o "Bianchina", che sarà la macchina delle signore nel 1957. pag. 22



LA REGINA SOLITARIA

Elisabetta d'Inghilterra non è felice? Il recente viaggio del duca Filippo d'Edimburgo intorno al mondo, durato quattro mesi, troverebbe spiegazione in un contrasto sentimentale tra la regina e il consorte. pag. 32



LA GUERRA DELLE SPIE

Ragazze fatali, sotto le vesti di incantate turiste, arrivano dall'estero per trascorrere le loro vacanze presso le nostre basi navali. Continua la documentazione sull'aspetto meno noto del secondo conflitto mondiale. pag. 50

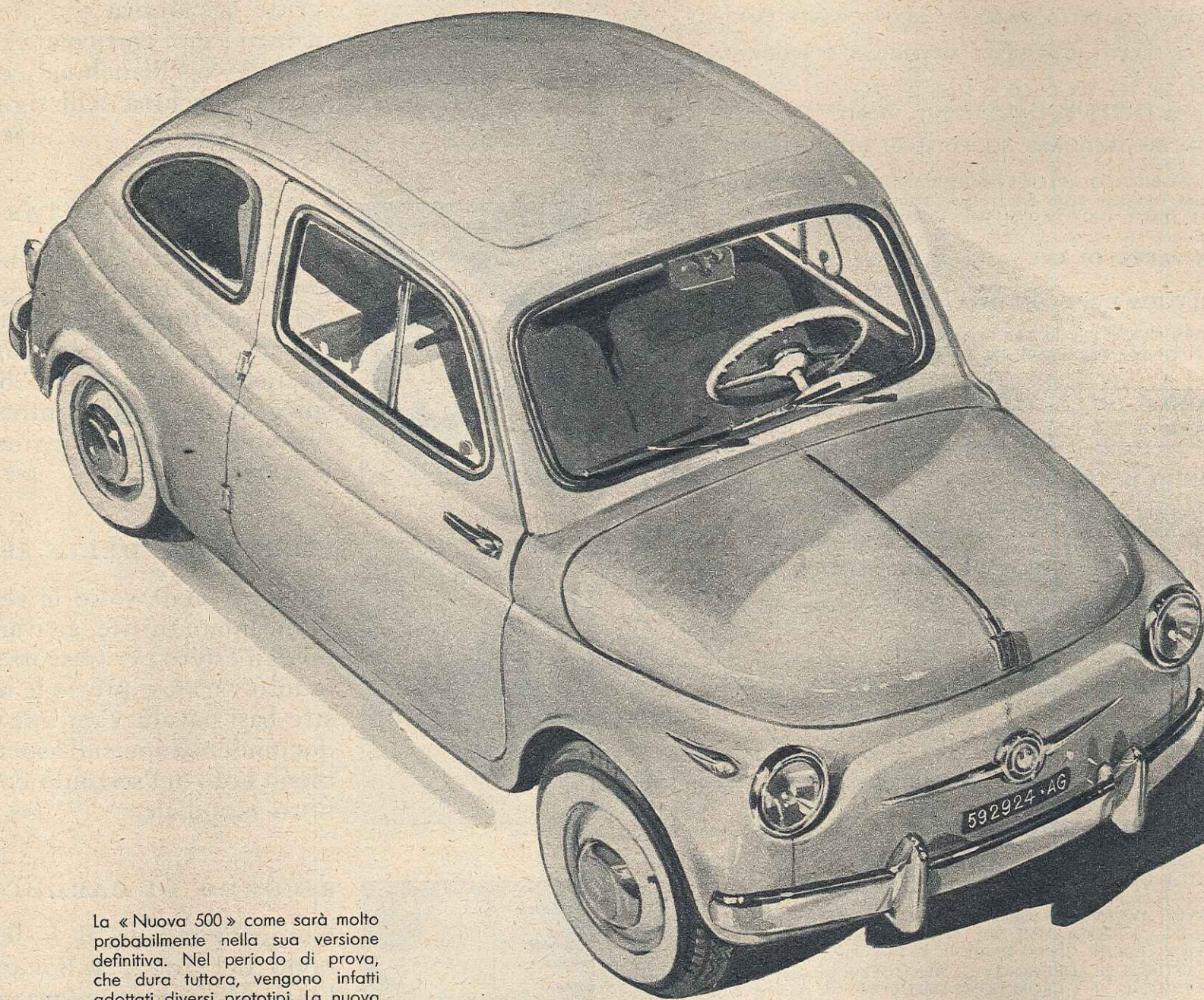


RICORDO DI CARDUCCI

Cinquant'anni fa, il 19 febbraio del 1907, a Bologna l'intera Nazione rendeva uno straordinario, grandioso e commosso omaggio alla salma del Poeta alla cui scuola erano accorsi i giovani della nuova Italia riunita. pag. 56

Per ricordare
la Topolino
si chiamerà
la "Nuova 500"

La 450



La «Nuova 500» come sarà molto probabilmente nella sua versione definitiva. Nel periodo di prova, che dura tuttora, vengono infatti adottati diversi prototipi. La nuova utilitaria ha le seguenti caratteristiche principali: motore posteriore a due cilindri con raffreddamento ad aria; capienza di due posti più uno strapuntino; potrà toccare la velocità massima di 92 chilometri orari.

sarà una 500

Questa inchiesta vi dà notizie esatte e aggiornate sulle novità automobilistiche del 1957.

- I prezzi delle macchine aumenteranno
- La nuova utilitaria uscirà questa estate
- E verrà a costare circa 450 mila lire
- La "Bianchina" avrà il medesimo motore
- E il suo prezzo sarà di 500-520 mila lire
- La Lancia produrrà la lussuosa Flaminia
- L'Alfa Romeo ha in progetto una "420"

Le notizie automobilistiche, di qualsiasi genere esse siano, stampate sui giornali o diffuse dalle voci di garagisti, concessionari, amici bene informati, trovano sempre migliaia, centinaia di migliaia di automobilisti attentissimi, pronti a credere e a reagire. Se, poi, l'informazione riguarda una nuova utilitaria Fiat è tutto il pubblico italiano che entra in subbuglio. La passione per il motore, su due o quattro ruote non importa, fa ormai parte del costume nazionale. È noto anche che l'italiano preferisce investire i quattrini del benessere di questi anni nella macchina piuttosto che nella casa. Il sogno del povero « di andare in carrozza » giace sempre nel fondo degli animi, ma accanto ad esso è sorta la speranza. Infatti le persone che possiedono oggi una macchina sono 880.000; 1 per ogni 55 che marciano ancora a piedi. E nel breve periodo di un anno e mezzo, da quando è uscita la « 600 », 290.000 italiani sono diventati automobilisti o meglio proprietari di questa utilitaria. Tenendo presenti questi fatti, si spiega l'enorme curiosità rivolta dal pubblico ad ogni novità automobilistica.

I produttori d'automobile sono lietissimi per evidenti ragioni di questi entusiasmi, ma ne temono nello stesso tempo gli eccessi. Essi devono trattare con un cliente difficilissimo, sensibile alle apparenze, sofisticato nei gusti, desideroso d'andar sempre alla moda, ai cui occhi una cromatura in più, una mascherina elegante, un colore indovinato assumono un'importanza decisiva ai fini dell'acquisto. Basta quindi la notizia che un dato tipo di macchina sarà modificato e abbellito oppure che una nuova automobile è in cantiere per sconvolgere o per lo meno turbare il mercato. Chi aveva prenotato un certo modello cerca di disdirlo, o lo pretende aggiornato, chi aveva intenzione di prenotarlo non ne fa più nulla e aspetta. Il risultato di queste reazioni, a volte eccessive e capricciose, è quello di rallentare le vendite (e quindi il ritmo produttivo) e di provocare allarme, preoccupazione e qualche volta danno effettivo in un intero settore produttivo.

È per questa ragione che accingendoci a offrire un sintetico quadro dell'attuale produzione automobilistica italiana, a cominciare dalla nuova piccola Fiat, vogliamo farlo in uno spirito di esatta e responsabile informazione. Tutte le nostre notizie, infatti, sono state apprese quasi sempre dai massimi dirigenti delle Case produttrici o da personalità del ramo automobilistico.

Intorno alla nuova utilitaria Fiat, che è la novità sensazionale dell'annata, sono corse molte voci, false e vere. Da parte nostra, vorremmo dare alcune precisazioni, che dovrebbero essere definitive, almeno a tutt'oggi. Certo, nel periodo che decorre da ora alla data d'uscita della macchina, potrebbero sempre intervenire novità di carattere tecnico o economico, ma si tratterebbe in ogni caso di cosa da poco.

Anzitutto la « 450 » Fiat sarà praticamente una « 500 ». La sua cilindrata di 478 centimetri cubici, e soprattutto la sua potenza di 15 cavalli, la fa rassomigliare propriamente a una « 500 ». Infatti, sembra che il suo nome sarà la « Nuova 500 », sebbene non sia ancora stato deciso. I vecchi della Fiat desidererebbero, per ragioni sentimentali, ma non solo sentimentali, battezzarla proprio così: la « Nuova 500 » susciterebbe nel pubblico il grato ricordo e la grande fiducia della vecchia Topolino e vi troverebbe subito un'accoglienza festosa. Si sono sentiti anche altri nomi, come Zanzara o Paperino (quest'ultimo per trovare un corrispondente a Topolino in un altro personaggio di Walt Disney): nomi che tuttavia potrebbero avere un loro senso, essendo la nuova macchinetta per il suo raffreddamento ad aria un poco più rumorosa delle auto con raffreddamento ad acqua.

Si è detto che la nuova utilitaria uscirebbe in autunno e sarebbe presentata al Salone dell'auto, la cui data sarebbe stata spostata in ottobre proprio per onorare la neonata facendone il centro della grande manifestazione automobilistica. Niente di più inesatto. La « Nuova 500 » sarà pronta agli inizi del secondo semestre, vale a dire entro luglio o agosto al massimo, a seconda dello stato dei lavori di Mirafiori-Sud, i cui stabilimenti sono un complemento necessario al ciclo della nuova produzione in serie. Attualmente questi edifici e capannoni, che sorgono lungo tutto un lato delle fabbriche di Mirafiori e per la costruzione dei quali si è resa necessaria la deviazione di un canale, sono, si può dire, a buon punto, ma non del tutto terminati. Questo fatto tuttavia, data la cele-

Nel 1955 sono stati prodotti nel mondo oltre 10 milioni di auto

rità con cui oggi si procede in questi lavori d'impianto, non significa che la Fiat abbia dubbi sulla possibilità di arrivare in tempo all'appuntamento. Quanto allo spostamento del Salone in autunno, vi si è arrivati per ragioni semplicemente commerciali: si vorrebbe cioè, stimolare le vendite in una stagione solitamente morta e prender tempo per dar corso alle nuove ordinazioni, che a causa del Salone di primavera premevano invece sulla produzione con scadenze troppo vicine.

Anche sul prezzo della « Nuova 500 » si sono fatte previsioni forse eccessivamente ottimistiche. Per la verità, il prezzo preciso ora non lo sa nessuno, forse neppure il direttore commerciale della Fiat. Esso viene determinato all'ultimo momento, in base non solo ai costi, ma anche a considerazioni di mercato. Il senatore Giovanni Agnelli, fondatore della grande fabbrica torinese, diceva che l'automobile dovrebbe costare al chilo, come la carne. La nuova vetturessa peserebbe intorno ai 460 chilogrammi e forse qualche cosa di più. Però sarebbe azzardato fare i conti secondo il criterio enunciato: il senatore Agnelli con la sua massima sibilina aveva tralasciato di specificare la qualità della carne. Sembra

certo, comunque, che il prezzo non sarà inferiore alle 450.000 lire.

Per il resto, le informazioni sulla « Nuova 500 » sono già note. Le riassumeremo brevemente. Desideriamo, tuttavia, precisare prima un altro dato assolutamente certo, la velocità, che sarà al massimo di 92 chilometri. Siamo in grado anzi di aggiungere che in un primo tempo questa vetturessa filava sino a 102 chilometri l'ora, poi per l'intervento del direttore commerciale il suo limite di velocità venne abbassato alla cifra detta.

Le altre caratteristiche della macchina sono: le quattro marce e la retromarcia; il motore posteriore a due cilindri con raffreddamento ad aria (il che evita il congelamento e permette lo stazionamento all'aperto in qualsiasi stagione); le sospensioni anteriori e posteriori indipendenti; la portiera unica; il riscaldamento attraverso due bocche d'aria come nella « 600 ». Alla « 600 » la « Nuova 500 » assomiglierà anche nella forma un po' tozza: sarà naturalmente un po' più corta, più bassa, più stretta (carreggiata metri 1,135 contro m. 1,144 della « 600 »; passo m. 1,844 contro m. 2,000 della « 600 »); ma il suo strapuntino posteriore o gradino per i bagagli, i bambini e gli ospiti sarà certa-

mente più ampio e accogliente che nella vecchia Topolino. Si può, insomma, prevedere che verrà subito usata come una vera « quattroposti ».

La Fiat con la nuova utilitaria, la più piccola sinora uscita dai suoi stabilimenti, pur volendo fabbricare un prodotto di massa a basso prezzo, ha inteso offrire al pubblico italiano, a questo esigente cliente, una « vera macchina », con tutte le principali caratteristiche e rifiniture delle automobili di cilindrata maggiore. I dirigenti della grande fabbrica non ritengono si possa fare di più per il momento, cioè produrre una vettura ancor più piccola e a più basso prezzo, e considerano perciò chiuso con la « Nuova 500 » il ciclo delle utilitarie, almeno per alcuni anni.

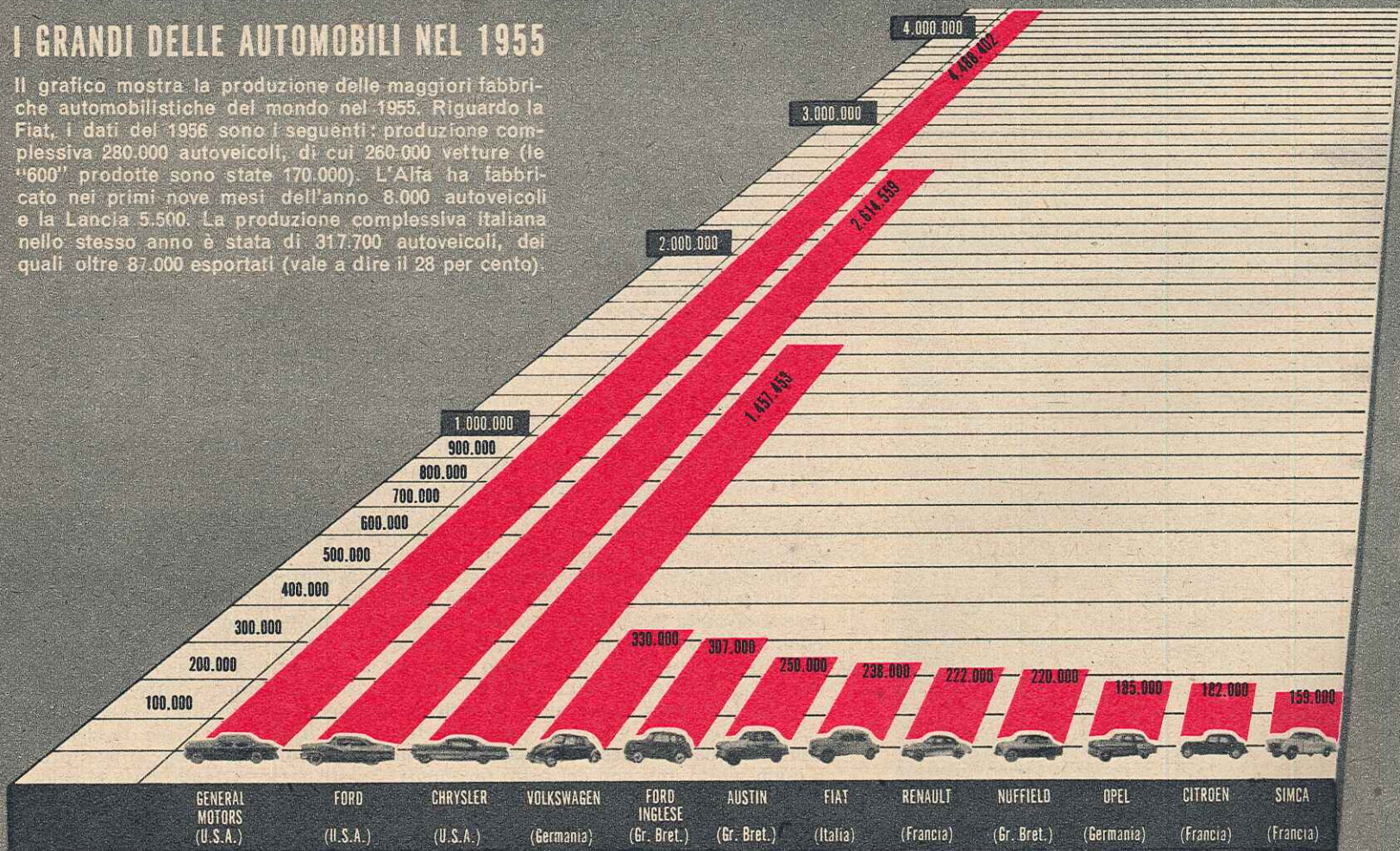
Come è ormai risaputo, oltre al tipo normale della « Nuova 500 », farà la sua comparsa sul mercato anche un tipo lusso o « 500 B » o « Bianchina », prodotto dall'Auto Bianchi, una società sorta nel 1955 fra la Bianchi, la Fiat e la Pirelli, appunto per la costruzione della nuova utilitaria « fuori serie ». Di questa macchina si sono visti perfino dei disegni, ma si può affermare che sono frutto di fantasia. In realtà, pare che sino a questo

momento la carrozzeria della Bianchina non sia stata ancora definita in tutti i suoi particolari; e in questo caso i particolari sono la sostanza. A questo proposito possiamo riferire che un dirigente commerciale dell'Auto Bianchi, ossessionato dalle continue richieste dei suoi agenti di vendita, che volevano sapere com'era fatta questa Bianchina, comprò numerose copie di giornali usciti con la descrizione della macchina e le distribuì ai suoi dipendenti: « Ecco, leggete qui e saprete tutto. Anch'io ho imparato com'è fatta la Bianchina leggendo questi giornali ».

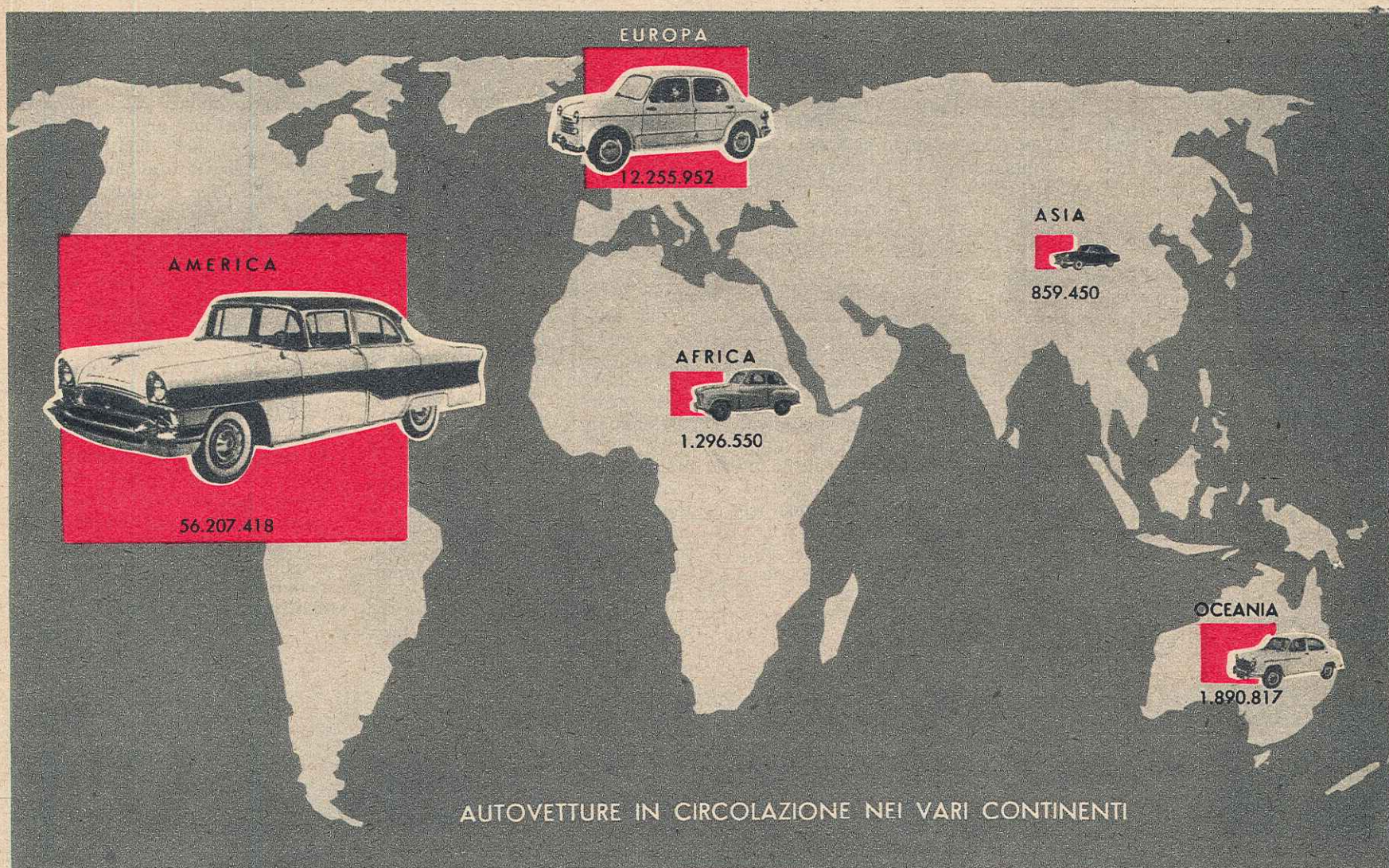
Finora le notizie certe sulla Bianchina sono solo le seguenti: monterà il motore della « Nuova 500 » tale quale, senza modifiche o forzature; costerà dalle 50 alle 70 mila lire in più del tipo normale, ossia sulle 500-520.000 lire; verrà prodotta nei nuovi stabilimenti di Desio nella misura di 20.000 esemplari l'anno. La sua produzione comincerà dopo quella della Fiat, nonostante gli stabilimenti ove verrà fabbricata siano già pronti. Si può, inoltre, aggiungere che la 500 Bianchi sarà di forma più allungata ed elegante di quella normale, a somiglianza di certe elaborazioni fuori serie della « 600 », con pinne caudali, mascherina

I GRANDI DELLE AUTOMOBILI NEL 1955

Il grafico mostra la produzione delle maggiori fabbriche automobilistiche del mondo nel 1955. Riguardo la Fiat, i dati del 1956 sono i seguenti: produzione complessiva 280.000 autoveicoli, di cui 260.000 vetture (le « 600 » prodotte sono state 170.000). L'Alfa ha fabbricato nei primi nove mesi dell'anno 8.000 autoveicoli e la Lancia 5.500. La produzione complessiva italiana nello stesso anno è stata di 317.700 autoveicoli, dei quali oltre 87.000 esportati (vale a dire il 28 per cento).



Oggi circolano sulla terra oltre 72 milioni di autovetture



abbondantemente cromata e sedile a divanetto. La Bianchina, più ancora che la « Nuova 500 » Fiat, è destinata a diventare la seconda vettura, la vettura da città o da signora, per quelle famiglie che hanno la possibilità o anche il bisogno di mantenersi due automobili. Questa abitudine, molto spesso economica nonostante le apparenze, largamente diffusa in America, potrebbe cominciare ad affermarsi anche in Italia con la nuova superutilitaria, che marcerà per 24-25 chilometri con un solo litro di benzina.

Il pubblico si chiede ascoltando il *tam-tam* della giungla automobilistica, se è vero che oltre alla « Nuova 500 », la Fiat presenterà nell'annata altre novità. A questo proposito, esso ripete le voci sulle modifiche della « 600 » e della « 1100 », su presunti progetti di un tipo unificato della « 1100 » normale con la TV, e della « 1400 » con la « 1900 », e ancora su un nuovo modello « 1300 ». Possiamo dire che l'altra grande novità del 1957 non sarà tanto questa o quella automobile quanto l'aumento dei prezzi dell'automobile, in generale, questione di cui però ci occuperemo più avanti.

Il discorso che si deve fare sui progetti di macchine nuove è invece diverso e vale per ogni Ditta costruttrice. Tutte le grandi fabbri-

che d'automobili hanno sempre in preparazione nei loro uffici tecnici non uno o due soltanto, ma numerosi progetti, che vengono vagliati, perfezionati e qualche volta verificati e collaudati mediante la costruzione del prototipo. Ma tutto ciò non significa che da ogni progetto debba nascere sicuramente una macchina. Anzi, è vero il contrario: che ogni macchina nuova si è lasciata dietro un cimitero di progetti.

Per concludere, è sempre possibile indovinare quando si parla di una « 1300 » o di una « 1500 » o di una « 1100 » unificata, allo stato di progetto. Sta a vedere poi, che cosa ne verrà fuori. Perché, ci sembra dicesse Voltaire, le idee nude non sono presentabili: bisogna saperle vestire di sostanza reale.

Portando il discorso sulla Lancia, sempre in tema di progetti, pare che quest'altra Ditta torinese abbia allo studio due interessantissime idee di macchine nuove: una « 1500 » e una « 750 ». Ma quando potrà compiere lo sforzo di realizzare i suoi progetti, tenendo conto del gravoso impegno aziendale che la produzione in serie di un nuovo modello comporta sempre per una Casa costruttrice? Ora la Lancia marcia molto bene con la sua nuova *Appia*, della quale fabbrica 700 esemplari ogni mese, e nel prossimo marzo, dopo il Salone di Gi-

nevra, comincerà la produzione della *Flaminia*, la magnifica vettura di lusso e di rappresentanza, del prezzo di quasi tre milioni di lire, che continua la tradizione della Casa appoggiata a una clientela particolare. La Lancia, quindi, per quest'anno, secondo le dichiarazioni dei suoi stessi dirigenti, non ha convenienza né intenzione di buttar fuori qualcos'altro di nuovo.

Di un progetto realmente esistente, rifinito in tutti i suoi particolari, già portato dinanzi agli organi competenti per deciderne la pratica realizzazione, si può invece parlare riferendoci all'Alfa Romeo. Considerando questa Casa, che appartiene alle aziende parastatali dell'IRI, il pubblico molto spesso si chiede perché i dirigenti di essa non abbiano mai studiato la possibilità di costruire una vettura utilitaria. Dal momento che nell'Azienda entrano capitali dello Stato, cioè quattrini del contribuente, un'osservazione del genere appare logica e pertinente. Ebbene, a parte il fatto che la Ditta milanese assolve i suoi doveri verso la collettività con una vasta produzione di veicoli di lavoro, autocarri e derivati, superiore a quella stessa della Fiat, si può rivelare che il progetto definito, di cui parlavamo, riguarda proprio una macchina utilitaria. Abbastanza di recente, agli organi competenti dello

L'AUTOMOBILE IN ITALIA

Questi dati, riferiti al 1938 e al 1955, sono i termini di raffronto in cui è compreso il grande sviluppo automobilistico italiano.

La produzione

1938:	70.777
1955:	268.756

L'esportazione

1938:	20.240
1955:	76.645

La circolazione

1938:	372.767
1955:	1.245.965

La densità automobilistica

1938:	1 : 115,3
1955:	1 : 39

La "Flaminia" sarà la macchina italiana più bella del 1957

Stato venne infatti presentato un piano per la costruzione di una «420» utilitaria da prodursi in grande serie. Per l'impianto dei nuovi stabilimenti, che sarebbero dovuti sorgere a Napoli, occorreva però almeno trenta miliardi, uno sforzo finanziario che lo Stato non è in grado di sostenere. Il progetto è rientrato perciò nei cassetti dell'ufficio tecnico, crisalide dentro il bozzolo in attesa di mettere le ali (o di finire nel cimitero dei progetti).

Per il resto, i dirigenti dell'Alfa assicurano che entro quest'anno non vi saranno novità da parte loro. Nell'ultimo triennio, la Casa ha già lavorato con grande intensità presentando le realizzazioni che tutti conoscono: *Giulietta Sprint* e normale, *Romeo*, *1900 Super*, *Giulietta Spyder*, ecc. Ora essa rivolge le sue cure all'esportazione, specialmente sul mercato americano, ove riesce a vendere sino a 200 *Giuliette* il mese.

È indubbiamente un bel successo, trattandosi del Paese di Ford, del quale appare opportuno ricordare in questo caso la famosa battuta: « Quando vedo passare un'Al-

fa Romeo, mi levo il cappello ».

L'aumento dei prezzi, l'ultimo argomento che ci rimane da trattare, appare come un avvenimento già scontato dal pubblico, o per lo meno accettato come inevitabile. Non v'è da esserne lieti, d'accordo. D'altronde, quando si assiste quasi giornalmente alla crescita generale dei prezzi, a cominciare da quella dei generi alimentari, quando si constata statisticamente che il potere d'acquisto della lira diminuisce di un cinque per cento l'anno, come si potrebbe pretendere di tener fermi soltanto i prezzi delle automobili? Evidentemente, il problema è di carattere più generale. Ma esistono anche motivi specifici, riguardanti la sola industria automobilistica o il gruppo delle industrie siderurgiche, che influiscono sul fenomeno. Si calcola infatti, che il costo delle materie prime occorrenti alla produzione dell'auto sia aumentato di circa il 10 per cento nel corso di due anni, con punte del 58 per cento per i rottami ferrosi e del 28 per cento per le leghe d'alluminio (maggiorazioni percentuali calcolate il 14

gennaio 1957 rispetto al 1 marzo 1955). Il costo della mano d'opera a sua volta, tenendo conto di riduzioni di ore lavorative, di revisioni di cottimi ecc., è salito di circa un 7 per cento. V'è da aggiungere, inoltre, per le Ditte che hanno ampliato gli impianti o ne hanno creati dei nuovi, come ad esempio la Fiat, il costo del capitale per ammortamenti e interessi. Le nuove tecniche produttive, in special modo l'automazione, adoperate largamente da questo gruppo d'industrie con ammodernamenti continui e in misura non inferiore a quella delle più avanzate fabbriche straniere, non giungono a compensare, secondo le dichiarazioni dei direttori d'azienda, gli altri elementi negativi. Anzi, stando alla testimonianza di una personalità della Fiat, soltanto grazie alle nuove tecniche, alla rigorosa organizzazione del lavoro, alla produzione in serie, si è riusciti fino a oggi a rinviare un aumento, che sarebbe dovuto avvenire molto prima.

Inoltre i produttori d'automobile in coro concorde vi diranno che nei Paesi esteri, tranne la Germania, l'aumento dei prezzi è

un fatto compiuto: le fabbriche inglesi hanno aumentato nel 1956, quelle francesi hanno già compiuto la stessa operazione e si preparano ad apportare ulteriori ritocchi ai loro listini, le grandi Case americane infine, oltre ad avere aumentato i loro prezzi di un 7 per cento circa nel 1955, quest'anno hanno presentato al pubblico delle macchine che costano in media 115 dollari più dei tipi precedenti. Per di più, il 1957 si prospetta per le industrie automobilistiche inglesi e americana come anno di crisi, incontrando la loro enorme produzione una certa difficoltà nella vendita.

A questo punto il lettore automobilista, ascoltate le ragioni dei produttori, che per dovere di cronista gli abbiamo esposte, potrebbe chiederci: « Ma insomma in che misura avverrà questo aumento dei prezzi e da quando decorrerà? ». Per informazioni provenienti dalla Fiat e riguardanti la Fiat, siamo in grado di rispondere: « L'aumento sarà inferiore al 10 per cento e deve considerarsi imminente ».

G. B.



La nuova *Flaminia* della Lancia, che verrà presentata ufficialmente al prossimo Salone di Ginevra, è una vettura di lusso e di rappresentanza preparata, secondo le tradizioni della Casa, per una particolare clientela. La carrozzeria è stata

disegnata dalla « Pinin Farina » e si presenta con una bassa linea di cintura e grandi luci. Il motore è a 6 cilindri, la cilindrata complessiva di 2458 cmc., la potenza fiscale di 26 cav. Il prezzo della macchina è di poco inferiore ai 3 milioni.