NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTILA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAU

SANREMO '70: che cosa significa la vittoria di Celentano con «Chi non lavora non fa l'amore»

L'inno del crumiro «umiliato e offeso»

SANREMO — Adriano Celentano e Claudia Mori esultanti mostrano i trofei loro assegnati per la vittoria conseguita al XX Festival con la canzone alquanto discussa e discutibile «Chi non lavora non fa l'amore»

SERVIZIO

SANREMO, 1 marzo

Sanremo oggi ha l'aria malinconica e abbandonata di un teatro dopo la grande «prima». Non è solo una sensazione: le magagne turistiche di questa città tornano a galla dopo la breve e succulenta parentesi rappresentata dal Festival della canzone, mentre lungo la strada che conduce al Casinò restano ormai mutili immagini della «festa»: le facce dei cantanti (compresi quelli spietatamente bocciati) che sorridono dai manifesti su cui — segno di una passione con gli anni sempre meno calda — nessuno si prende neppure la briga di scrivere lazzi o parolacce.

Il XX Festival è finito nella nottata di ieri a Bordighera e ad Arma di Taggia che si sono divise a colpi di menu gastronomici gli «addetti ai lavori» rispettivamente attorno al tavolo del Clan di Celentano ed a quello della coppia Endrigo Zanicchi (per le cui case discografiche l'idea del «convegno» all'origine era quella di celebrare una vittoria che credevano ormai certa).

Il Festival è finito a Sanremo ma continua nei prossimi giorni nei negozi di dischi. E se qualcosa di nuovo è accaduto in questo festival senza novità questo andrà forse cercato nel fatto che la canzone vincente coincide stavolta con il disco più venduto (11 volte su 20 è accaduto il contrario). È proprio per questo motivo la vittoria di Celentano ha demoralizzato maggiormente la concorrenza: chiunque altro avesse vinto il Festival avrebbe venduto un po' più di dischi, mentre Celentano ne avrebbe venduti quanti ne venderà anche se non avesse conquistato l'alloro ufficiale.

Vittoria insomma totale questa di Adriano Celentano e di *Chi non lavora non fa l'amore*. Si rinfaccia al cantante d'aver giocato troppo pesantemente la sua carta di istrione: è vero che nel suo personaggio è impossibile distinguere fra «spontaneità» e premeditazione, è vero che perfino il ruolo di Claudia Mori, la moglie cantante, diventa parte del «programma». Ci sembra però per quanto certi trucchi che urtano chi li conosce stando dietro le quinte possan invece divertire chi assiste da lontano allo spettacolo, non bastano le mossette o i finti errori a spiegare un successo come quello che *Chi non lavora non fa l'amore* si è accaparrato alla ribalta sanremese e non è questa la vera istrioneria che va rinfacciata al cantante.

Il successo di Adriano Celentano ha ragioni più profonde e più vaste che vanno rintracciate proprio nella popolarità e nell'importanza del tema che non solo con lo stesso fiuto ma anche con la stessa vena popolare Celentano aveva già una volta affrontato nel *Ragazzo della via Gluck*.

Mentre però in quella canzone il problema dell'urbanistica si limitava a subire soltanto una certa semplificazione di tipo deamicisiano (il ragazzo che ha fatto fortuna rimpiange il ragazzino scalzo ma non per questo rinnega la sua nuova posizione) in *Chi non lavora* Celentano ha compiuto un'operazione più pericolosa all'interno della situazione [illegible] del linguaggio e del personaggio che diventa un clown, una macchietta quindi inquietante, pericolosa non perché la canzone non sposa [illegible] si identifica [illegible] nelle ragioni di [illegible] perché [illegible] [illegible] per [illegible] negativi della vita [illegible] Celentano ha [illegible] intervista [illegible]

Una canzone con la quale Celentano [illegible] parte da repressione [illegible] che appunto per questo [illegible] una canzone qualunquista [illegible] personaggio che ne è protagonista [illegible] personaggio [illegible] espresso [illegible] popolare [illegible] la consapevolezza [illegible] una lotta per sostituirla [illegible] riducendo [illegible] a un buratto[illegible] ritmo di shake.

Daniele Ionio

TELERADIO

lunedì 2

TV nazionale

9,30 Lezioni
Francese. Osservazioni ed elementi di scienze naturali, geografia. Italiano. Letteratura greca

12,30 Antologia di sapere
L'età di mezzo. 6ª puntata

13,00 Il circolo dei genitori
Il numero di oggi è interamente dedicato a una indagine sulla educazione sessuale dei ragazzi

13,30 Telegiornale

15,00 Replica delle lezioni del mattino

17,00 Il paese di Giocagiò

17,30 Telegiornale

17,45 La TV dei ragazzi
a) Immagini dal mondo
b) Gianni e il magico Alverman

18,45 Tuttilibri

19,15 Sapere
Gli uomini e lo spazio. 4ª puntata

19,45 Telegiornale Sport, Cronache italiane

20,30 Telegiornale

21,00 I giovani leoni
Film. Regia di Edward Dmytryk. Tra gli interpreti: Marlon Brando, Montgomery Clift. Tratto da un romanzo di Irwin Shaw, il film vuole essere una analisi dei diversi atteggiamenti dei giovani da una parte e dall'altra nell'ultima guerra. La vicenda è imperniata sui personaggi di un ufficiale nazista che prende coscienza della disumanità del nazismo e di due americani che combattono con convinzioni profondamente diverse

23,30 Prima visione

23,40 Telegiornale

TV secondo

16,00 TVM

19,00 Corso di inglese

21,00 Telegiornale

21,15 Stasera parliamo di
Nella rubrica di dibattito curata da Gastone Favero si discuterà stasera di un possibile rapporto tra canzone e cultura. Partecipano alla discussione coordinata da Piero Ottone: Umberto Eco, Furio Colombo, padre Gabriele Lietta Tornabuoni, Renato Rascel e i parolieri Franco Migliacci e Mario Panzeri

22,15 Concerto sinfonico
Lorin Maazel dirige i preludi del primo e del terzo atto del *Lohengrin* di Wagner e il *Till Eulenspiegel* di Strauss

22,45 Il Parlamento dell'unità d'Italia
Prima puntata di un documentario di Mario La Rosa e Arnaldo Genoino sulle cronache degli anni tra il 1848 e il 1870

Marlon Brando

Radio 1°

Giornale radio: ore 7 8 10 12 13 14 15 17 20 23; 6 30 Mattutino musicale; 7 10 Musica stop; 7 30 Caffè danzante; 7 45 Leggi e sentenze; 8 30 Le canzoni del mattino; 9 Voi ed io; 11 30 La Radio per le Scuole; 12 10 Contrappunto; 12 38 Giorno per giorno; 12 43 Quadrifoglio; 13 15 Hit Parade; 13 45 Infanzia e vocazione di Sergio Leonardi cantante; 14 16 Buon pomeriggio; 16 Programma per i ragazzi; 16 20 Per voi giovani; 18 Il Giornale delle Scienze; 18 20 Tavolozza musicale; 18 35 Italia che lavora; 18 45 Album discografico; 19 L'Approdo; 19 30 Luna park; 20 15 Il convegno dei Cinque; 21 Concerto sinfonico; 22 10 E via discorrendo

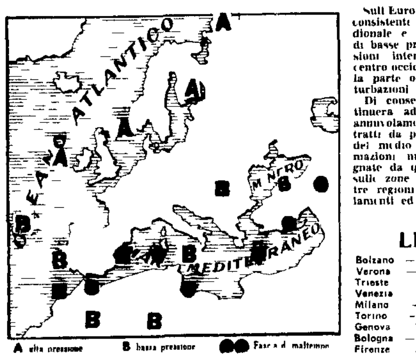
Radio 2°

Giornale radio: ore 6 25 7 30 8 30 9 30 10 30 11 30 12 30 13 30 15 30 16 30 17 30 18 30 19 30 22 24; 6 Svegliati e canta; 7 43 Biliardino a tempo di musica; 8 40 Protagonisti; 9 Romantica; 10 Con Mompiace nel cuore; 10 35 Chiamate Roma 3131; 12 10 Trasmissioni regionali; 12 35 Solo per gioco; 13 Tutto da rifare; 13 45 Quadrante; 14 Come e perché; 14 05 Juke box; 15 L'ospite del pomeriggio; 16 Pomeridiana; 16 35 Pomeridiana; 17 35 Aperitivo in musica; 18 50 Stasera siamo ospiti di [illegible]; 19 05 Filo diretto con Da da; 20 10 Corrado fermo posta; 21 Cronache del Mezzogiorno; 21 15 Novità discografiche francesi; 21 30 Il senzatitolo; 22 10 Il Gambero; 22 43 [illegible]; 23 05 Musica leggera

Radio 3°

Ore 10 Concerto di apertura; 10 45 I Concerti di G. F. Haendel; 11 30 Da Golco al Barocco; 11 45 Musiche italiane d'oggi; 12 20 Musiche parallele; 13 Intermezzo; 14 Liederistica; 14 30 L'epoca della sinfonia; 15 30 Arlecchino; 16 30 Ludwig van Beethoven; 17 40 Jazz oggi; 18 Notizie del Terzo; 18 45 Piccolo pianeta; 19 15 La serva [illegible]; 22 40 Dizzy Gillespie e la sua orchestra; 21 Il Giornale del Terzo; 21 30 Il Melodramma in discoteca; 22 20 Rivista delle riviste

Situazione meteorologica



A alta pressione B bassa pressione Fasce di maltempo

Sull'Europa centro-settentrionale persiste una vasta consistente regione di alta pressione. L'Europa meridionale e in particolare il Mediterraneo sono sedi di basse pressioni e di perturbazioni. Le basse pressioni interessano rispettivamente il Mediterraneo centro-occidentale e i Balcani meridionali e anche la parte occidentale della penisola iberica. Le perturbazioni si muovono da sud-ovest verso nord-est.

Di conseguenza su queste località il tempo continuerà ad essere caratterizzato dalla presenza di annuvolamenti estesi e consistenti accompagnati a tratti da piovaschi o temporali; anche sulle regioni del medio Adriatico si potranno ancora avere formazioni nuvolose localmente accentuate accompagnate da qualche precipitazione a carattere nevoso sulle zone appenniniche. Per quanto riguarda le altre regioni italiane variabilità con scarsi annuvolamenti ed ampi tratti di sereno.

Sirio

LE TEMPERATURE

Bolzano	−5	12	Ancona	1	8	Potenza	−4	−1
Verona	−4	8	Perugia	3	8	S. Mar. L.	5	8
Trieste	1	7	Pescara	1	7	Catanzaro	0	8
Venezia	1	7	L'Aquila	−4	7	Reggio C.	4	11
Milano	−4	9	Roma	−3	5	Messina	5	11
Torino	−5	10	Roma F.	−1	10	Palermo	7	11
Genova	2	11	Campob.	−5	1	Catania	3	14
Bologna	−1	8	Bari	2	−7	Alghero	3	11
Firenze	5	10	Napoli	0	9	Cagliari	4	12

Gian Carlo Pajetta
Direttore
Maurizio Ferrara
Sergio Segre
Condirettori
Giacomo Caviglione
Direttore Responsabile

Editrice S.p.A. «l'Unità»
Tipografia T.E.MI.
Viale Fulvio Testi 75
20100 Milano
Iscrizione al n. 2550 del Registro del Tribunale di Milano
Iscrizione [illegible] Registro del Tribunale [illegible] Milano [illegible] del 4-1-'9

DIREZIONE REDAZIONE E AMMINISTRAZIONE: Milano, Viale Fulvio Testi 75, CAP 20100. Telefono 6420.851-2-3-4. Roma, Via dei Taurini 19, CAP 00185. Telefoni 4950351-2-3-4, 4951251-2-3-4. ABBONAMENTO A SEI NUMERI: ITALIA anno L. [illegible] semestre [illegible] trimestre [illegible]. ESTERO [illegible]. Con L'UNITA' DEL LUNEDI: ITALIA anno [illegible] [illegible]. PUBBLICITA': Concessionaria esclusiva S.P.I. (Società per la Pubblicità in Italia) [illegible] Roma, Piazza San Lorenzo in Lucina n. 26, CAP 00186. Telefono 688.541-2-3-4. TARIFFE: [illegible] per [illegible] Edizione del lunedì commerciale [illegible]. REDAZIONALE O DI CRONACA [illegible]. AVVISI FINANZIARI LEGALI [illegible]. NECROLOGIE: edizione generale [illegible] per parola; edizione [illegible] Settentrionale [illegible]. PARTECIPAZIONI AL LUTTO [illegible] per parola [illegible] edizione [illegible]. Versamenti [illegible] Roma, Conto Corrente Postale 1/29795. Spedizione in abbonamento postale.

programmi svizzeri

LUNEDÌ 2 MARZO

[illegible]

Provate le Alfa Romeo della serie 1970

La «Junior» vestita da Zagato: una sportiva moderna e aggressiva

Eccellenti prestazioni della vetturetta attesa da tanti affezionati alla Casa del Portello - Il doppio circuito frenante sulla gamma 1750

Ne avevamo già dato una descrizione sommaria in occasione dell'ultimo Salone dell'auto di Torino dove aveva rappresentato una delle poche sorprese, ma soltanto in questi giorni la «Junior Z» ha fatto la sua comparsa sulle strade. Che fosse attesa dagli appassionati di vetture sportive lo sapevamo, ma una conferma anche abbastanza pericolosa l'abbiamo avuta durante il percorso di prova che l'Alfa ha organizzato da Roma al lago di Bracciano: era sufficiente superare a velocità non elevata una qualsiasi vettura sportiva e subito cominciava l'inseguimento di chi voleva vedere da vicino, a rischio di provocare un tamponamento, la rivale dalla linea tanto moderna ed aggressiva.

Che la «Z» incontrerà un grande successo tra gli appassionati di auto sportive ci pare fuor di dubbio: peccato che il suo prezzo (2.335.000 lire) la collochi lontano dalla portata della borsa della maggioranza dei «patiti» delle auto corsaiole. Delle auto da corsa questa Alfa disegnata da Zagato ha infatti tutte le caratteristiche: grande penetrazione aerodinamica, perfetta tenuta di strada, eccellente ripresa, velocità elevata.

Della «formula a cuneo» la «Z» — che ha la meccanica e il motore di 1300 cc 103 CV SAE a 6000 giri dell'Alfa GT Junior — è la più moderna espressione ed è proprio da questa sua linea che deriva la maggior velocità della vettura rispetto alla tradizionale vetturetta sportiva dell'Alfa anche se la Casa del Portello indica anche per la «Z» la velocità massima di 175 chilometri orari. In effetti la «Z» quando è lanciata sfiora tranquillamente i 180 anche se non arriva come sembra indicare il tachimetro ai 200 chilometri orari.

Ma il problema della velocità massima è un problema di relativa importanza in considerazione delle condizioni di affollamento delle nostre strade. Importante è invece nella «Z» la capacità di ripresa, soprattutto se si tiene conto che il motore nonostante tutto è soltanto un 1300 cc. I tempi di accelerazione indicati dalla casa, ma al cronometro risultano inferiori, sono infatti di 18,9 secondi sui 400 metri e di 34,6 secondi sul chilometro. Tempi eccellenti se si tien conto che si accompagnano ad una eccezionale stabilità della vettura, frutto della sua compattezza e del fatto che le ruote sono collocate quasi ai limiti estremi della macchina. Il consumo di benzina poi è abbastanza contenuto: 1 litro per 10 chilometri.

Ne deriva che la «Z» diventerà la vettura di elezione dei clienti sportivi dell'Alfa costretti a considerare un sogno la possibilità di mettersi al volante della nuovissima ed ancora sconosciuta «Montreal» che farà la sua prima comparsa in pubblico soltanto al salone di Ginevra.

Della «Z» resta ancora da dire che i progettisti hanno rinunciato ad ogni inutile decorazione e abbellimento preoccupandosi soprattutto della funzionalità. Eccellente a questo proposito la soluzione adottata per la ventilazione della vettura durante la marcia: invece di aprire i deflettori, che non ci sono, si apre con un comando elettrico il lunotto posteriore. Ottima la sistemazione dei due sedili avvolgenti e chiara e ben raccolta la strumentazione.

Qualche piccolo appunto si può comunque fare a questa vettura di intonazione sportiva: si sarebbe dovuto adottare un volante in legno o che comunque non costringesse all'uso dei guanti per evitare che le mani scivolino sulla corona; una minore corsa della leva del cambio (che è a 5 marce sincronizzate) sarebbe stata opportuna; si dovrebbe arrivare ad eliminare del tutto il riflesso del cruscotto che in certe condizioni di luce si rispecchia nel parabrezza.

Per il resto non rimane che una osservazione che con la vettura non ha nulla a che fare: c'è da giurare che questa sportiva dell'Alfa non sarà facilmente esportata in Grecia dove, come si sa, «Z» è il simbolo della libertà.

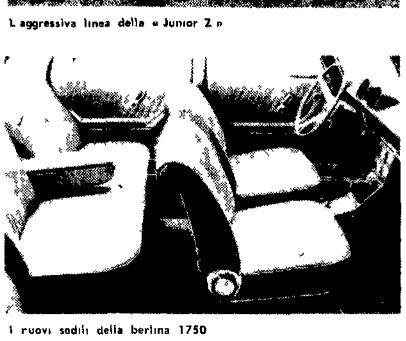
In occasione della prova su strada della «Z» l'Alfa ha anche organizzato le prove delle «1750» modello '70. La innovazione di maggior rilievo è l'adozione su tutte le vetture della gamma del doppio circuito frenante. Inutile sottolineare l'importanza che questa modifica ha agli effetti della sicurezza. Ricordiamo le altre modifiche. La pedaliera è stata incernierata nella parte superiore consentendo così di tenere il piede in una posizione più naturale.

Il sedile posteriore è più comodo e più avvolgente. Gli strumenti di controllo sono stati raccolti in un unico quadro alla destra del pilota.

Il fanalino del lampeggiatore e della luce di posizione è stato inserito nel corpo della carrozzeria per evitare che si rompesse facilmente durante le manovre di parcheggio.

Sono stati adottati più potenti fari — allo iodio — e si è fatto in modo che agendo su una semplice levetta possano essere regolati a seconda del maggiore o minore carico della vettura.

L'aggressiva linea della «Junior Z»



I nuovi sedili della berlina 1750

Dopo quello del 1966

Nuovo accordo della Renault con l'URSS

Il vice ministro del Commercio Estero dell'Unione Sovietica Komarov e il presidente della Régie Nationale des Usines Renault Dreyfus, hanno firmato recentemente un nuovo protocollo per un accordo di cooperazione tecnica.

Alla scadenza di detto accordo saranno stipulati nuovi contratti — per una cifra globale di 100 milioni di franchi — per la fornitura di impianti all'industria automobilistica sovietica (potenziamento degli stabilimenti Moskvitch e Ijevsk e a Mosca).

Come si ricorderà il protocollo iniziale firmato il 15 ottobre 1966 prevedeva contratti per un valore minimo di 250 milioni di franchi. Di fatto le ordinazioni trasmesse hanno raggiunto fino ad oggi i 650 milioni di franchi. Tenendo conto del nuovo protocollo, il volume degli accordi realizzati fra l'industria automobilistica sovietica e la Régie Renault raggiungerà la cifra globale di 750 milioni di franchi.

Va inoltre sottolineato che come previsto il nuovo stabilimento d'Ijevsk entrerà in funzione all'inizio dell'autunno 1970 e lo stabilimento di Mosca nel secondo trimestre del 1971.

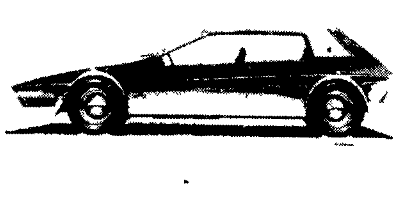
In considerazione degli eccellenti risultati ottenuti nel quadro del primo protocollo di accordo del 15 ottobre 1966, le due parti hanno convenuto di sviluppare la loro collaborazione.

A questo proposito, i rappresentanti dell'industria sovietica hanno presentato alla Régie Renault una duplice proposta relativa sia all'attrezzatura degli stabilimenti esistenti per la produzione di veicoli industriali sia alla costruzione di un nuovo stabilimento per la produzione di autocarri Diesel la cui capacità produttiva raggiungerà, secondo gli esperti, i 150.000 veicoli annui.

I rappresentanti della Régie Renault si sono dichiarati pronti a prendere in esame la proposta e a rispondervi in modo adeguato.

I progetti per gli anni '70

Così per la Leyland l'auto per famiglia



Harris Mann, capo stilista della Divisione Austin Morris della British Leyland, ha così concepito la macchina «per famiglia» degli anni '70.

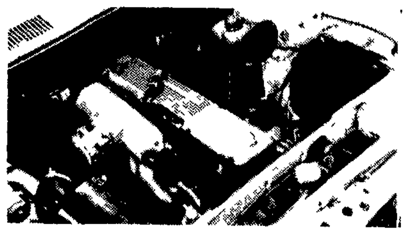
Ideata per 4 o 5 passeggeri la vettura dispone di cinque porte: il sedile posteriore è reclinabile per aumentare la capacità del bagagliaio.

La carrozzeria interamente in acciaio risponde ai noti requisiti di sicurezza in quanto è fornita di pannelli frontali appositamente studiati per assorbire gli urti. Altre novità sono costituite dai tergicristalli nascosti, dai fari retrattili e dai vetri degli sportelli e del parabrezza colorati.

Infine la vettura è dotata di un motore ad iniezione trasversale di due litri a trazione anteriore. Altre caratteristiche sono le sospensioni indipendenti, il servo freno a disco sulle quattro ruote e come optional la trazione sulle quattro ruote.

Sarà presentata al Salone di Ginevra

Opel «Commodore» anche a iniezione



La Opel in occasione del prossimo Salone dell'automobile di Ginevra lancerà una nuova versione di uno dei suoi modelli più affermati sul mercato europeo. Si tratta della «Commodore GS» equipaggiata con un motore ad iniezione elettronica.

Questa versione della «Commodore» sarà contraddistinta dalla sigla «GS E» e mentre conserverà le caratteristiche di linea, confort e sicurezza del modello normale si caratterizzerà per la maggiore potenza, le più elevate prestazioni, il minor consumo di carburante.

Con il nuovo motore la potenza della berlina e del coupé GS E passa dai [illegible]40 CV SAE a [illegible]400 giri minuto del modello «GS» ai 1[illegible]0 CV a 5800 giri minuto. La velocità massima che è di 18[illegible] km/h per la berlina GS sale a 19[illegible] km/h per la berlina GS E. Il coupé passa da 187 a [illegible] km/h.

Migliorati anche i tempi di accelerazione che, indicati in 10 secondi da 0 a 100 km, scendono ora a 9,[illegible] secondi. Il consumo normalizzato di carburante passa dagli 11 litri per 100 km della berlina a litri 10,[illegible] e dagli 11 litri del coupé a litri 10,5.

Se questi sono i risultati più evidenti dell'adozione di un sistema ad iniezione controllato tramite un calcolatore elettronico che la Opel ha realizzato in collaborazione con la Bosch, questo equipaggiamento assicura altri vantaggi. In particolare una maggiore elasticità del motore, una migliore erogazione del minimo a basso numero di giri anche con temperature esterne molto basse, un funzionamento perfetto già ai primi [illegible]; i calcolatori [illegible] non [illegible] interventi manuali per modifiche e messe a punto, una più lunga durata del motore stesso grazie all'esatto dosaggio della benzina in base alle precise esigenze specifiche.

Annunciando la presentazione del nuovo modello Opel la General Motors non ha precisato quale sarà il suo prezzo in Italia. Si è limitata ad assicurare che sarà competitivo rispetto ai prezzi delle altre vetture della categoria.

NELLA FOTO: il vano motore della «Commodore» ad iniezione elettronica

Un nuovo idrogetto presentato a Genova

Bello ma caro lo scooter del mare

Caratteristica peculiare del «Babette» è l'eccezionale stabilità - Velocità massima cinquanticinque chilometri orari

Una interessante novità presentata da AMB di Roma all'ultimo Salone nautico di Genova è il «Babette» [illegible] per acqua [illegible] sospinto [illegible] diretto [illegible] strumenti [illegible] m 1,40 [illegible] peso complessivo è di kg 130. La propulsione è assicurata da un motore Rotax [illegible] cilindri a due tempi [illegible] eroga 26 HP [illegible] un idrogetto Berkeley.

Il «Babette» porta due persone. Con a bordo il solo pilota dovrebbe raggiungere le 30 miglia orarie (55 km) mantenendo a questa andatura la possibilità di eseguire virate strettissime [illegible] due sensi senza perdere [illegible].

Rispetto ai [illegible] finora prodotti che [illegible] richiedevano l'applicazione di un motore fuoribordo il Babette presenta [illegible] indiscutibile della propulsione a getto d'acqua che permette data l'assenza del [illegible] di [illegible] fondo [illegible] di [illegible] tali mali ai bagnanti.

Quello che più stupisce in questo mezzo [illegible] eccezionale stabilità: infatti neppure sporgendosi fuor bordo in curva si riesce a provocare il ribaltamento dell'imbarcazione.

Il prezzo di questo [illegible] acquatico (680 mila lire) è piuttosto elevato considerata la limitata possibilità d'impiego di un mezzo di questo genere. Comunque le numerose dotazioni di serie e l'accurata esecuzione complessiva giustificano in parte l'alto costo.

M. Q.

Il «Babette» fotografato sull'apposito carrello per il traino

Aumentati del 5 per cento i prezzi Citroën

A partire dal 23 febbraio scorso è entrato in vigore il nuovo listino prezzi dei veicoli Citroen. Tutti i modelli della Casa francese hanno subito aumenti che mediamente si aggirano sul 5 per cento.

Ecco i nuovi prezzi dei modelli più diffusi: «Dyane 4» L. 645.000; «Dyane 6» L. 699.000; «Mehari» L. 895.000; «Ami 6 confort» L. 805.000; «Ami 8 Club» L. 8[illegible]5.000; «Ami 8 W.E.» L. 835.000; «D lusso» L. 1 milione 550.000; «D special» L. 1.840.000; «D super» L. 1.985.000; «DS 21» L. 2 milioni 460.000; «DS 20 Pallas» L. 2.520.000; «DS 21 Pallas» L. 2.810.000. A tali prezzi, precisa la Citroen Italia, va aggiunto il 4 per cento per rivalsa fiscale e L. 16.000 per rifusione forfettaria delle spese di approntamento vettura e suo trasporto, nonché le spese relative alla immatricolazione.

Rubrica a cura di
Fernando Strambaci