All'Italsider di Taranto

Operaio ucciso dallo scoppio di un fusto di olio

E' la 310ª vittima del centro siderurgico Immediato sciopero delle maestranze contro le condizioni in cui sono costrette a lavorare

TARANTO, 4 agosto

Questa mattina un giovane operaio dell'Italsider, Ciro Spagnulo, di 28 anni, che lavorava nel reparto manutenzione della colata continua, è rimasto coinvolto nell'esplosione di un fusto d'olio nel quale si era creata una miscela di gas che, a contatto con il calore, è esplosa, dilaniando il corpo del povero operaio.

Ciro Spagnulo è la trecentodecima vittima di un centro siderurgico ormai tristemente noto più per gli omici bianchi e per il numero spaventoso degli infortuni, che per la sua importanza economica e produttiva.

Ancora una volta la giovane vita di un operaio è stata sacrificata sull'altare del più sfrenato produttivismo al quale, particolarmente in questo ultimo periodo, sono sottoposti tutti i lavoratori del quarto centro siderurgico.

La reazione delle maestranze è stata immediata. Subito dopo l'accaduto, i compagni di lavoro di Ciro Spagnulo hanno completamente bloccato gli impianti ed hanno inscenato una forte manifestazione all'interno dello stabilimento, durante la quale i lavoratori hanno a lungo protestato contro la drammatica situazione in cui vivono ed hanno gridato slogans contro il vile attentato fascista di questa notte al convoglio Roma-Brennero.

FERRAGOSTO IN ANTICIPO ROMA — Piazza Navona, ieri mattina. I romani si sono riversati tutti al mare, abbandonando la città che presenta, in anticipo, il tipico volto ferragostano. (Telefoto AP)

Nella zona del Chianti

Ribalta un camion militare: un morto e quindici feriti

L'automezzo stava dirigendosi a Figline Valdarno dove da tre giorni divampa un gigantesco incendio - Tre giovani sono morti in un grave incidente nell'Udinese

GREVE IN CHIANTI, 4 agosto

Un giovane militare è morto e altri quindici sono rimasti feriti in un tragico incidente stradale presso Figline Valdarno.

La vittima si chiamava Giuseppe Borgia, aveva venticinque anni e abitava a Paola di Cosenza.

Un autocarro del Reggimento «Lupi di Toscana» con a bordo sedici militari, al comando di un ufficiale, si stava recando in località Brollo per aiutare i vigili del fuoco e le guardie forestali impegnati ad arginare un incendio di vaste proporzioni che ha già distrutto centinaia e centinaia di ettari di bosco.

I militari accorrevano presso alcune case coloniche che erano minacciate dalle fiamme; durante il viaggio, nei pressi di Brollo, l'autocarro militare ha incrociato una «128»: il conducente del camion si è spostato sulla destra per lasciare libero il passo all'auto, ma la ruota destra posteriore è finita fuori della sede stradale. Il camion si è ribaltato e Giuseppe Borgia, scaraventato fuori, rimaneva schiacciato dall'autocarro. Gli altri militari riportavano escoriazioni e ferite varie, giudicate guaribili, all'ospedale di Figline in 40 e 10 giorni.

★

UDINE, 4 agosto

Tre giovani, due dei quali non sono stati identificati, sono morti questa notte in una automobile sportiva uscita di strada per cause imprecisate, nei pressi dell'abitato di Mels, tra i paesi di Aveacco e Maiano, a una trentina di chilometri da Udine.

L'auto, sbandando sulla destra, è finita lungo il fossato laterale sfasciandosi contro un ponticello di cemento. Dei tre occupanti, morti quasi subito, è stato identificato Giovanni Comello di 23 anni, di Reana.

★

ROMA, 4 agosto

Una ventina di persone sono rimaste ferite in seguito ad un incidente occorso durante la notte ad un pullman della «Santi» in servizio tra l'aeroporto di Fiumicino e la città.

Il veicolo, che era diretto in centro, nel raccordo tra l'autostrada di Fiumicino ed il grande raccordo anulare, per evitare due vetture che s'erano tamponate, ha sbandato ed ha fatto un «volo» di circa cinque metri lungo una scarpata. Quasi tutti i passeggeri che erano a bordo, tutti dipendenti dell'aeroporto, sono rimasti feriti.

★

ENNA, 4 agosto

Quattro giovani sono morti in un incidente stradale avvenuto la scorsa notte, a Catenanuova, vicino ad Enna, su una strada provinciale. I giovani erano su una «A 112» guidata da Santo Zinna, di 20 anni, studente di Catania.

La vettura è sbandata in curva, forse per eccessiva velocità e dopo avere percorso una trentina di metri su due sole ruote si è schiantata con la parte superiore contro uno spuntone roccioso.

Santo Zinna e gli altri tre, Salvatore Catalano, di 24 anni, parrucchiere, Vito Giunta, di 18 anni, perito industriale, e Carmelo Procacciante, di 22 anni, studente, sono morti sul colpo.

★

CAGLIARI, 4 agosto

Tre persone sono morte in un incidente stradale avvenuto stamattina a Cagliari.

Due auto, una «500» con 4 persone a bordo, e una «126» sulla quale viaggiavano due uomini, si sono scontrate ad un incrocio sulla strada di circonvallazione. Due coniugi, Vittorio Pala, di 52 anni, e Pierina Atzori, di 54 anni, che viaggiavano sulla «500», condotta dal figlio Aldo Pala, di 24 anni, sono morti sul colpo, mentre Gabriele Angioni, di 71 anni, che occupava il posto a fianco al conducente della «126», è morto subito dopo il ricovero nell'ospedale.

SAN GIMIGNANO (Siena) - La protesta di 70 carcerati si era ridimensionata

All'apparire dei cani lupo i due detenuti si arrendono

Erano gli unici rimasti sul tetto del penitenziario - I tre quarti delle tegole sono state lanciate sulla strada e devastazioni sono state compiute anche all'interno di uno dei bracci - Settanta trasferiti in altre carceri

SAN GIMIGNANO (Siena), 4 agosto

Circa settanta detenuti del secondo e terzo braccio del carcere di San Gimignano, situato in un vecchio monastero domenicano nella centrale via del castello, hanno dato vita ieri sera ad una vivace protesta; una quarantina di essi sono saliti sul tetto verso le 23 ed hanno cominciato a gettare tegole in strada.

Secondo quanto afferma un loro portavoce, sarebbero decisi a demolire tutto il penitenziario se non saranno presi alcuni provvedimenti che riguardano la riforma carceraria e del Codice penale, e situazioni interne del carcere stesso, che in tutto ospita un centinaio di reclusi.

Ad un certo momento dal tetto del penitenziario è stata gettata una bomba-carta ed un petardo. I detenuti hanno detto di avere anche ordigni più potenti. Le guardie carcerarie hanno sparato alcune raffiche di mitra a scopo intimidatorio.

Verso le due è terminato il lancio delle tegole, ma sono stati gettati ordigni rudimentali fatti — sembra — con bombolette di gas da cucina.

Sul posto si trovano il dott. Aversa, ispettore generale del ministero di Grazia e Giustizia, giunto da Firenze, il sostituto procuratore della Repubblica di Siena dott. Cammarosano, il pretore di Poggibonsi, dott. Cavoto ed il capitano dei carabinieri Finizia, di Siena. Ci sono anche i Vigili del fuoco di Poggibonsi e Siena con autopompe, fotocellule e autoscale che per il momento non sono state utilizzate.

Il portavoce dei detenuti — Fiore Gobbato, di 21 anni, di Torino, che avrebbe da scontare ancora una lunga condanna — ha continuato a ribadire le richieste dei colleghi, che riguardano, oltre le riforme a carattere nazionale, alcune rivendicazioni interne concernenti il lavoro nel carcere, il sistema dei trasferimenti dei reclusi, ed altre.

Nella mattinata di oggi, però, la manifestazione di protesta è andata ridimensionandosi: infatti soltanto 18 detenuti sono rimasti sui tetti del carcere continuando la protesta, mentre gli altri, rientrati nelle celle, sono stati trasferiti in altre sedi carcerarie.

Successivamente, sul tetto sono rimasti solo due detenuti, e cioè Fiore Gobbato, il giovane torinese che la notte scorsa aveva assunto le funzioni di portavoce dei colleghi, ed un altro detenuto toscano di cui non si conosce il nome.

Per sbloccare la situazione sono saliti sul tetto il col. Giudici, comandante la Legione carabinieri di Firenze e il col. Guerrera, comandante il Nucleo di polizia giudiziaria, insieme ad una squadra di carabinieri cinofili di Firenze, con relativi cani. Appena i due hanno visto gli animali, si sono rimessi pantaloni e maglietta (erano in mutandine a prendere il sole) e sono scesi.

I danni sono ingenti: il tetto è per tre quarti senza tegole, devastazioni sono state compiute anche all'interno del terzo braccio. I Vigili del fuoco hanno trovato negli scantinati del penitenziario materiale diluente infiammabile, usato per la verniciatura nel reparto falegnameria, che era sparso un po' ovunque.

Risolta la vicenda, una famiglia che la notte scorsa aveva dovuto abbandonare la propria abitazione di fianco al carcere perchè investita dalle tegole lanciate dai detenuti, ha potuto rientrare in casa.

Complessivamente sono stati trasferiti in altre carceri della Toscana e dell'Umbria circa settanta detenuti.

Torino

Otto evasi ripresi dopo un'ora e mezzo

TORINO, 4 agosto

Otto giovani detenuti nel carcere minorile «Ferrante Aporti» di Torino hanno tentato l'evasione nel primo pomeriggio di oggi, ma sono stati tutti ripresi dopo un'ora e mezza.

Gli otto sono Mario Zedde di 18 anni, di Serramanna (Cagliari); Michele Resicato di 18, di Catania; Dante Chicco di 16, di Racconigi (Cuneo); Francesco Caraci di 16, di Catania; Bortolo Pietroboni di 18, di San Giovanni Rotondo (Foggia); Giovanni Di Coggia di 18, di Foggia; Antonio Di Cuonzo di 18, di Lavello (Potenza) e Giorgio Venere di 18, di Bra (Cuneo).

Poco dopo le 14, ultimato il pasto e mentre venivano ricondotti in cella, gli otto hanno aggredito la guardia che li scortava, hanno sfondato un vetro di una finestra che da nella palestra, vi si sono calati, hanno attraversato il vasto locale, hanno spezzato ancora altri vetri (lo hanno fatto con le mani, ed alcuni hanno riportato leggere ferite), e si sono calati all'esterno, in corso Unione Sovietica cercando di allontanarsi in direzione di Mirafiori.

Sul posto sono giunte ingenti forze di polizia e di carabinieri, con un elicottero e un reparto cinofilo. Gli evasi sono restati in gruppo e sono stati avvistati dall'elicottero e poi bloccati nei terreni coltivati all'estrema periferia di Torino.

INCREDIBILE EPISODIO A GENOVA

Rapita «per amore» mentre cena sotto la minaccia di una pistola

La ragazza (17 anni) è stata trovata 5 ore dopo dai CC in casa di uno zio del rapitore

GENOVA, 4 agosto

Una ragazza di 17 anni è stata rapita davanti ai genitori dall'innamorato che era spalleggiato da un fratello armato di rivoltella. La giovane rapita è stata trovata cinque ore dopo, esattamente alle 3,30 di questa mattina, nell'appartamento di uno zio del rapitore.

La vicenda del «rapimento d'amore» ha avuto per protagonisti i componenti di due famiglie di Caltanissetta da tempo immigrate a Genova. I Garufo da parte di lei, i Pirello da parte di lui. Il «lui» della vicenda è Salvatore Pirello di 20 anni. Si dichiara innamorato di Gaetana Garufo di 17 anni. Dopo averla corteggiata per alcuni mesi, tre giorni fa si era presentato in casa dei Garufo, in via Certosa 4/17. Chiedeva la mano della ragazza, ma i Garufo, rinfacciandogli alcuni precedenti penali, l'avevano respinto.

Ieri sera, alle 21,30, Gaetana Garufo era a cena assieme ai suoi familiari. Irrompevano nell'abitazione Salvatore Pirello e suo fratello Carmelo di 22 anni. Carmelo impugnava una rivoltella e la puntava verso i Garufo, mentre Salvatore comandava: «Gaetana, devi venire subito con noi!». Gaetana lasciava la tavola e veniva trascinata e caricata su una «500» che partiva a tutta velocità.

La famiglia Garufo a questo punto decideva di non sottostare alla prepotenza del cosiddetto «rapimento d'amore» e mobilitava i carabinieri.

Le ricerche della ragazza perduravano per cinque ore, come abbiamo detto. Gaetana veniva trovata alle 3,30 di questa mattina in casa di uno zio del rapitore: Gaetano Pirello di 47 anni, residente in via Martiri del Turchino 3.

MOTORI - MOTORI - MOTORI - MO

Più che soddisfacente la prova della nuova berlina

Sanno anche essere parsimoniose le rinnovate Fiat 132 GL e GLS

Guidando «allo spreco» 9,3 chilometri con un litro di benzina - La tenuta di strada della vettura è ora perfetta - Una macchina molto confortevole che può andar bene anche a chi ama la «guida sportiva»

La caratteristica più interessante della rinnovata Fiat «132» — la distinguono dalla prima serie le sigle «GL» o «GLS», a seconda degli allestimenti — è senz'altro la sua relativa parsimonia nei consumi. Si tratta di una caratteristica particolarmente apprezzabile di questi tempi, soprattutto se si considera che oggetto del discorso non è una utilitaria, ma una vettura che, complice l'austerità, può a buona ragione essere considerata una macchina di quelle che, sino all'anno scorso, venivano definite «di prestigio».

A questa parsimoniosità contribuiscono, certo, i limiti di velocità tutt'ora in vigore su strade ed autostrade e che abbiamo rigorosamente rispettato durante la prova della «132»; ciò non toglie che, avendo condotto la macchina senza tener conto del prezzo della benzina, abbiamo sempre sfruttato al massimo senza trascurare i divieti, la potenza del motore di 1,6 litri.

Ne è risultato che su percorsi misti — città, strada, autostrada — per oltre 1200 chilometri, la media dei consumi è stata di 9,3 chilometri con un litro di benzina, più che soddisfacente se si considera che abbiamo sempre guidato da sciuponi.

Con una guida diversa ben altri sarebbero stati i consumi che, senza arrivare ai limiti realizzati su strada aperta al traffico normale da uno dei partecipanti al recente Mobil Economy Run — (13,60 chilometri con un litro di benzina con una Fiat «132» con motore di 1800 cc.!) — vengono così indicati dalla Casa: 13 chilometri con un litro di benzina guidando su autostrada, in quinta marcia, alla velocità costante di 100 chilometri l'ora; 10 chilometri con un litro di benzina guidando, nelle stesse condizioni, alla velocità costante di 120 chilometri orari.

Quali dunque le ragioni del nostro spreco? Semplicemente il desiderio di controllare se davvero l'adozione di nuovi ammortizzatori, della barra di torsione antirollio, dei cerchi delle ruote più larghi e dei pneumatici radiali, avevano eliminato il neo più appariscente, almeno per noi: la tenuta di strada.

La conclusione della prova — trascurando ovviamente l'indicatore del livello benzina — è stata sotto questo aspetto più che positiva, tanto da portarci a concludere che, se mai cesserà questa situazione di crisi, la «132» è una vettura da prendere in considerazione anche da parte di chi ama la cosiddetta «guida sportiva» e pretende da una macchina — oltre che la comodità e il confort — anche la possibilità di guidare sentendo che la vettura è bene ancorata alla strada, che è stabile e maneggevole anche nelle curve affrontate con un certo brio.

D'altra parte, come forse si ricorderà, i miglioramenti apportati alla «132» non si limitano alle sole sospensioni. La linea della vettura, e lo si nota alla prima occhiata, è stata notevolmente migliorata ed è più che giustificata la sigla «GL» che non è stata aggiunta solo per distinguere la prima dalla seconda serie, ma per sottolineare lo aumento della superficie vetrata della vettura. A bordo della «132», infatti, c'è ora davvero una Gran Luce, grazie alle dimensioni dei cristalli aumentate di 4 centimetri verso il basso.

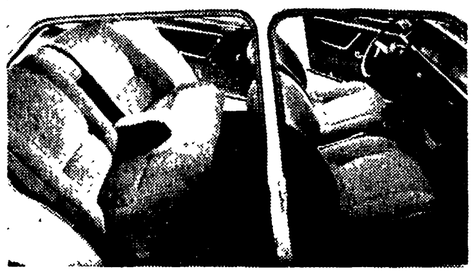
Appunto sedendosi al posto di guida, prima ancora di avviare il motore, si nota in quante cose è migliorata la «132». L'assetto di guida, infatti, non è soltanto buono perchè c'è ora a disposizione il volante regolabile in altezza, ma anche perchè a trovare la posizione più congeniale contribuiscono i sedili regolabili a volontà che, sia detto per inciso, sono tra i più comodi di che ci sia mai capitato di trovare su una vettura italiana, tanto che concorreranno non poco a creare alla «132» la fama di vettura decisamente confortevole sia per il pilota che per i passeggeri.

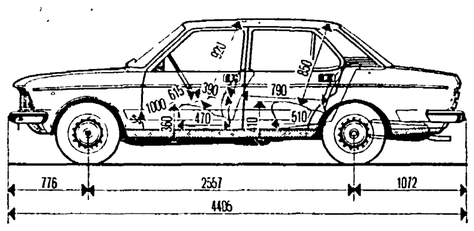
D'altra parte sono molte le ragioni che fanno della «132» una vettura confortevole. Basti ricordare, fra tutte, oltre alle finiture interne, l'impianto di aerazione veramente efficiente in ogni condizione, grazie alla possibilità di miscelare a discrezione l'afflusso di aria calda e di aria fredda e grazie al gran numero di boccagli disposti per lo scopo.

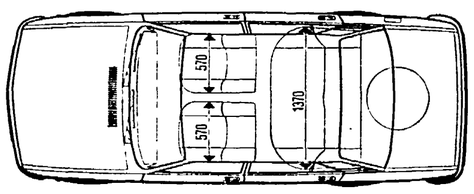
Sarà che la prova della «132 GL» ci ha fatto ricordare senza rimpianti quella della prima serie; fatto è che non ci è parso di notare difetti di rilievo se si esclude l'inadeguata velocità del tergicristallo in caso di pioggia battente e se si esclude un piccolo incidente che ci è capitato dopo aver lasciato la vettura esposta al sole: improvvisamente il clacson si è messo a suonare da solo perchè il pulsante, di plastica, si era dilatato. Guaio di poco conto, d'altronde, visto che, sostituito il pulsante con un altro un po' meno «prezioso», l'inconveniente non si è più ripetuto.

Naturalmente, per i noti divieti, non abbiamo potuto controllare nel corso della prova le prestazioni massime della vettura: abbiamo potuto renderci conto che il motore non ha «buchi», che è più silenzioso ed elastico di quello dei primi modelli, che le marce sono molto ben rapportate e che la quinta, in particolare, essendo ora un po' più corta, finisce per essere la marcia più a lungo utilizzata, ma non abbiamo potuto controllare se la «132 GL», con motore a quattro cilindri in linea, di 1592,4 cm3 di cilindrata e 98 CV(DIN) di potenza massima a 6.000 giri al minuto, raggiunge davvero i 165 chilometri orari. Non abbiamo però dubbi in proposito, visto che le prime «132» erano leggermente più veloci di quanto denunciava la Casa e che le «GL» appaiono decisamente migliorate dal punto di vista aerodinamico.

Resta ancora da dire, ma queste sono prove che conviene lasciar fare ai tecnici dei laboratori, che le nuove «132» sono le vetture più sicure della Fiat. E' stata la stessa casa torinese ad informare che, tra tutte le vetture di sua produzione, le nuove «132» hanno ottenuto la migliore pagella nelle prove di «crash».







Nella foto in alto e nel disegno qui sopra sono ben identificabili le caratteristiche di confort e di abitabilità delle nuove Fiat «132».

Per evitare soste fuori programma

Suggerimenti per chi viaggia con la roulotte

E' tempo di vacanze e capitano quindi a proposito i suggerimenti che i tecnici della Goodyear rivolgono a coloro che usano la roulotte. E' opportuno tenerne conto per evitare di essere costretti a soste fuori programma:

1) Determinare il peso reale gravante su ogni singola ruota del veicolo motore per stabilire il carico massimo che può essere portato.

2) Usare il pneumatico più appropriato per tale carico. Per il rimorchio non è solo obbligatorio usare pneumatici delle giuste dimensioni, ma è consigliabile anche impiegare tipi di pneumatici più robusti dei normali se si vuole accrescere la capacità di carico.

3) Sui veicoli da rimorchiare possono essere montati pneumatici del tipo a tele incrociate o radiali, purchè siano tutti e quattro della stessa struttura.

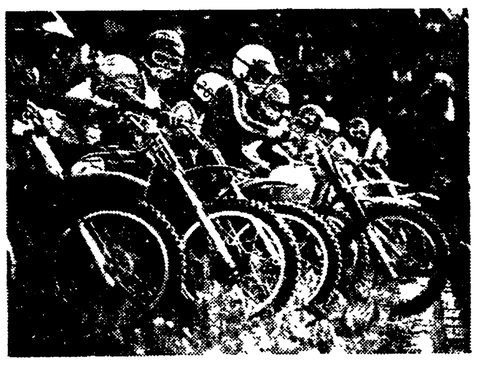
4) In genere, è opportuno mantenere i pneumatici posteriori del rimorchio gonfiati al massimo consentito, come indicato sul fianco del copertone.

5) Trainando un rimorchio, controllare regolarmente ogni giorno la pressione di gonfiaggio, in modo da ridurre l'usura e il consumo di carburante. Il controllo deve essere fatto a freddo prima di mettersi in marcia, dato che in moto la pressione di gonfiaggio è destinata ad aumentare automaticamente. Naturale quindi che in un pneumatico caldo la pressione sia superiore a quella normale che aveva all'inizio.

Regolarità, Motocross, Trial

Le tre specialità del fuoristrada

Appassionano un numero sempre maggiore di motociclisti - I regolamenti delle gare



Concorrenti al via in una gara per fuoristrada. Tutte le moto sono equipaggiate con i nuovi pneumatici Pirelli «Campeonato Espanol».

Stanno diventando sempre più numerosi gli appassionati della motocicletta che si cimentano nelle competizioni fuoristrada. Sembra quindi opportuno ricordare quali sono le principali specialità agonistiche di questo tipo di competizioni.

REGOLARITA' - Simili ai rallies automobilistici, le gare di regolarità si svolgono su percorsi sterrati particolarmente accidentati e su strade asfaltate.

Le motociclette abitualmente impiegate devono essere — per regolamento — targate, munite di impianto di illuminazione notturna ed in regola con il codice della strada per quanto riguarda i collettori di scarico.

MOTOCROSS - Si tratta di vere e proprie competizioni di velocità su circuiti appositamente allestiti con fondi sterrati, frequenti avallamenti, salti ed ostacoli di tutti i tipi.

La moto da cross, totalmente sprovvista di impianto di illuminazione e di accessori, è essenziale, con un telaio molto robusto ed un motore particolarmente «tirato».

TRIAL - Di origine tipicamente inglese i trial hanno trovato subito diffusione anche in Francia e Spagna; sono però appena conosciuti in Italia. A norma di regolamento si devono percorrere brevi tratti di terreno, fortemente accidentati e delimitati da una serie di riferimenti, senza mettere piede a terra o cadere. I concorrenti sono controllati da una serie di giudici di gara, sparsi a breve distanza l'uno dall'altro.

Nelle moto da trial non importa che il motore sia particolarmente potente. Deve possedere però una notevole coppia a basso regime, in modo da poter riprendere con forza anche a bassissimo numero di giri senza l'uso del cambio. Il manubrio e l'angolo di sterzo sono molto grandi.

In produzione negli Stati Uniti

Un'auto elettrica da 190 km orari

Si chiamerà «Thunderbolt» e costerà oltre 4 milioni - Già prenotati fin d'ora duemila esemplari

Un'automobile elettrica capace di raggiungere una velocità massima di oltre 190 chilometri orari e di mantenere una velocità di crociera di oltre 110 verrà messa in vendita negli Stati Uniti nel prossimo autunno.

La vettura, che avrà quattro porte e le dimensioni di un'auto americana di media cilindrata, si chiamerà «Thunderbolt» e costerà 7.000 dollari (oltre 4 milioni di lire). Robert Aronson, presidente della «Electric Fuel Propulsion Inc.», con sede a Ferndale (un sobborgo di Detroit), garantisce che, pur essendo alto il prezzo d'acquisto, l'automezzo è in grado di far risparmiare al proprietario un migliaio di dollari l'anno

Negli Stati Uniti sono stati prodotti finora, su scala molto limitata, vari altri mezzi di locomozione elettrici, ma la «Thunderbolt» è l'unica berlina normale con motore elettrico. La produzione è cominciata a giugno e le ordinazioni già pervenute alla ditta sono circa duemila; questo primo contingente di autovetture sarà riservato però esclusivamente ad alcune grandi ditte, ognuna delle quali ha commissionato numerose «Thunderbolt». Soltanto più tardi si procederà eventualmente alle vendite al dettaglio.

Tra le caratteristiche tecniche dell'auto elettrica si è appreso che il suo motore sviluppa una potenza di 25 cavalli vapore grazie ad un complesso di batterie al piombo ed al cobalto da 144 volts. Non si sa con esattezza quale sia l'autonomia della vettura anche perchè varia in base alla velocità ed al tipo di guida.

ECONOMIA DI CARBURANTE: QUESTIONE DI ATTUALITA'

Non è solo la «guida sportiva» che fa consumare molta benzina

Guidando troppo da pigri non si risparmia - E' molto importante la perfetta messa a punto della macchina - Interessante pubblicazione della Chrysler-Italia

Con l'aumento a 300 lire del prezzo del carburante più usato dagli automobilisti un nuovo, pesantissimo salasso è stato apportato alle già tartassate finanze degli italiani che utilizzano un'automobile, una motocicletta o comunque un mezzo di trasporto alimentato a benzina.

In questa situazione, è facile capire come, per evitare che il costo globale di un'automobile di media cilindrata si avvicini a quello dell'affitto di un piccolo appartamento, l'unica cosa da fare sia ridurre al minimo i cosiddetti costi di esercizio.

Il discorso riguarda in particolare il consumo di carburante che, tra le «voci» del bilancio di ogni automobilista, rappresenta senz'altro quella di maggior consistenza.

Innanzi tutto è necessario premettere che in condizioni ottimali, l'automobilista medio, alla guida di un'auto di media cilindrata, può giungere a risparmiare (la percentuale tende a salire con l'aumento della cilindrata) fino al 20-30 per cento sul consumo del carburante, purchè si attenga ad alcuni «principi» per quanto riguarda soprattutto il sistema di guida e la manutenzione del veicolo.

E' abbastanza intuitivo che le brusche accelerate, le partenze super rapide con grande stridio di pneumatici e in genere la cosiddetta «guida sportiva» a base di cambi di marcia al limite del «fuori giri», costituiscono uno dei fattori fondamentali del consumo di carburante per ogni tipo di autovettura.

Anche una condotta di guida troppo «pigra» con sottoutilizzazione delle possibilità del motore (velocità eccessivamente basse rispetto alla marcia utilizzata o un uso troppo parsimonioso del cambio) produce, sia pur in misura minore, gli stessi effetti, sul consumo di carburante, di una guida eccessivamente «brillante».

L'uso razionale dell'acceleratore, delle marce e dei freni (anche le frenate brusche con la frizione ancora innestata) costituiscono un fattore di incremento del consumo) rappresenta quindi senz'altro il modo migliore per «risparmiare» sulla benzina.

C'è poi il problema delle condizioni generali della vettura, del suo «stato di salute» che, se è precaria, rappresenta senza dubbio un'altra, fondamentale causa dell'eccessivo consumo di carburante.

In condizioni perfette deve essere, ovviamente, lo impianto di alimentazione. Il difettoso funzionamento del carburatore perchè ha i getti sporchi o mal regolati comporta un'inutile «emorragia» di benzina, a tutto scapito del rendimento della vettura e... della salute del portafogli.

Lo stesso discorso è valido, per quanto riguarda lo impianto elettrico e la distribuzione. Candele inefficienti o sporche, puntine platinate e valvole mal regolate, conducono immediatamente ad un aumento del consumo di carburante.

Inoltre, pressione dei pneumatici non adeguata, convergenza delle ruote e assetto dell'avantreno irregolare, ogni accessorio ingombrante come portapacchi e porta-sci, rappresentano altri, se pur minori, elementi che possono incrementare il consumo di benzina.

Su questo argomento, la «Crysler» Italia, ha pubblicato di recente un opuscolo riccamente illustrato — dal titolo «Il consumo di carburante. Cosa dobbiamo saperne» corredato da una notevole messe di dati sui consumi e sul loro rilevamento e controllo, che costituisce un'ottima «guida» per meccanici e utenti.

La ricchezza di particolari e di suggerimenti anche tecnici, rendono la pubblicazione adatta soprattutto per gli «addetti ai lavori» ma un inserto dedicato agli automobilisti completa utilmente con coincisione e chiarezza la pubblicazione.

Rubrica a cura di **Fernando Strambaci**