motori

La nuova 100 Avant è stata presentata al Salone di Francoforte

Una berlina media a due volumi nella gamma delle Audi per il 1978

La vettura a trazione anteriore sarà disponibile con tre diversi motori di tre cilindrate Miglioramenti alle 100 e alle 80 - Invariata la 50

La Audi NSU Auto Union ha colto l'occasione del recente Salone dell'automobile di Francoforte per presentare un nuovo modello della gamma Audi per il 1978; si tratta della Audi 100 Avant, altro esempio di soluzione «due volumi» e trazione anteriore (di qui il nome Avant) per una berlina di media cilindrata.

La linea di cintura bassa, le grandi superfici vetrate e l'equilibrato rapporto tra il passo e gli sbalzi anteriore e posteriore, sono gli elementi che caratterizzano lo stile di questa carrozzeria a 4 porte, dotata di un grande portello posteriore, incernierato al tetto, che consente facile accesso all'enorme vano di carico a capacità variabile. La carrozzeria, concepita secondo le più recenti tecnologie in fatto di sicurezza, è stata resa ottimale — così affermano i tecnici della Casa — anche sotto il profilo della resistenza all'aria eliminando i rumori del vento e consentendo di risparmiare carburante.

Nell'abitacolo il tipo di rivestimento adottato, i comodi sedili anatomici, la generosità di spazio per tutti i passeggeri ed una efficace insonorizzazione offrono un confort di grado elevato, che è caratteristica di tutte le versioni di questo modello, poichè la Audi 100 Avant viene offerta soltanto con equipaggiamento L e GL. Ne consegue che anche il modello di prezzo più conveniente (per l'Italia non è stato ancora fissato) offrirà una ricca dotazione di accessori. L'equipaggiamento di serie, infatti, comprende tra l'altro: proiettori allo iodio, lunotto termico, poggiatesta regolabili, specchietto retrovisivo esterno regolabile dall'interno, proiettori di retromarcia, listelli protettivi sul paraurti. L'equipaggiamento GL prevede inoltre il contagiri, il faro posteriore antinebbia a luce rossa, due proiettori antinebbia allo iodio, il parabrezza in vetro stratificato, tutti i vetri bronzati, il lavacristalli sui proiettori.

Saranno inoltre disponibili equipaggiamenti a richiesta quali, ad esempio, il cambio automatico, il tettuccio apribile, il tergicristallo al lunotto e l'impianto di condizionamento d'aria.

L'Audi 100 Avant viene equipaggiata con tre differenti motori: motore 1600 a 4 cilindri (85 CV); motore 2000 a 4 cilindri (115 CV); motore 2200 a 5 cilindri (136 CV).

Il collaudato motore di 1600 cc assicura alla Audi 100 Avant una grande economia d'impiego e prestazioni più che soddisfacenti, come dimostrano i dati della velocità massima (160 km/h) e dei tempi di accelerazione (13,4 secondi per accelerare da 0 a 100 km/h).

Disponendo di una potenza più elevata, con il motore di 2000 cc la velocità massima sale a 179 km/h e il tempo di accelerazione da 0 a 100 km/h si riduce a 10,7 secondi.

Prestazioni ancora più brillanti con il 5 cilindri che è stato definito, per prestazioni e silenziosità, un gioiello di moderna tecnica automobilistica. Con la sua potenza di 136 CV, la Audi 100 Avant può viaggiare a 190 km/h e, con partenza da fermo, raggiungere i 100 km/h in soli 9,5 secondi.

La Audi 100 Avant, grazie anche alla collaudata trazione anteriore, assicura la massima fedeltà alla traiettoria di marcia in tutte le condizioni, in virtù dell'assale anteriore a gambe elastiche e dell'assale posteriore a molle elicoidali con ammortizzatori e barra Panhard.

Questo autotelaio che non richiede manutenzione — sottolinea la Casa — dimostra l'impegno dell'Audi ad offrire vetture economiche nell'esercizio e che quindi richiedano un minimo di servizi di controllo e di manutenzione. Il cambio olio è infatti richiesto due volte all'anno oppure ogni 7500 chilometri e il servizio di controllo una volta l'anno oppure ogni 15 mila chilometri.

A Francoforte, oltre alla nuova Avant, sono stati esposti anche gli altri modelli aggiornati della gamma.

Tutti i modelli Audi 100 — ad esempio — possono ora essere forniti anche con un nuovo rivestimento interno in una tonalità di bleu, adattato a certi colori della carrozzeria. Hanno inoltre una console centrale, finora riservata soltanto ai modelli GL. La plancia di tutte le Audi 100 è stata abbellita con modeste ulteriori cromature.

I modelli L e GL dell'Audi 100 hanno la leva del freno a mano cromata, provvista di una impugnatura di forma particolare, e un profilatino in alluminio alle porte. La Audi 100 GL ha una spondina cromata in legno sulla leva del cambio ed il rivestimento dei sedili e dei pannelli in un velluto di qualità pregiata.

Per tutte le Audi 100 modello 1978, sono disponibili nuovi colori della carrozzeria ed inoltre è stata ampliata la gamma di combinazione dei colori con i rivestimenti interni.

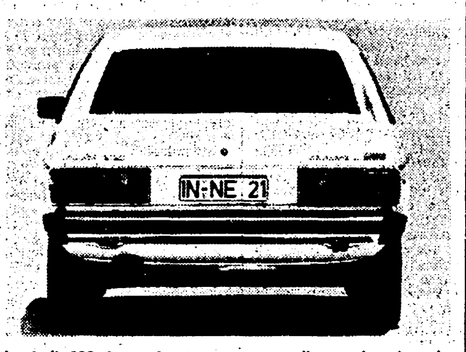
Anche il programma degli equipaggiamenti a richiesta per l'Audi 100 è ora più ampio; prevede, per esempio, un impianto di condizionamento d'aria, il tettuccio apribile elettricamente, l'alzacristalli elettrico, la serratura centralizzata delle porte e il tergicristallo al lunotto.

Il programma Audi 80 per il 1978 comprende i modelli finora costruiti con i diversi motori e diversi equipaggiamenti. Sono stati però modificati il sistema di leveraggio dello sterzo e le sospensioni anteriori, sicchè il comportamento di marcia dell'Audi 80 dovrebbe risultare ulteriormente migliorato e pari a quello offerto soltanto da vetture di categoria superiore.

Le Audi 50 non hanno avuto bisogno di alcun tipo di intervento.

● La Volkswagen Golf è risultata, nel 1976, il modello più venduto in Svizzera con 16.600 unità. Seguono nella graduatoria la Ford Taunus, le Opel Ascona, Kadett, Rekord, la Audi 80, la Volvo 242, la Volkswagen Passat, la Toyota Corolla e la BMW serie 3.

● I lettori della rivista specializzata «Mot» hanno eletto due vetture del Gruppo Volkswagen, «vettura di buon senso 1977». Sono la Golf 50 CV nella categoria di prezzo A e la Audi 100 nella categoria di prezzo B. Nella categoria C si è affermata la Mercedes 230.



La Audi 100 Avant si presenta con una linea molto piacevole. Il portellone posteriore della Avant. E' largo esattamente quanto la vettura e consente di accedere facilmente al bagagliaio la cui capacità varia da 433 a 1113 litri.

Anche in Italia

Pneumatici omologati secondo le norme del M.E.C.

Secondo le più recenti statistiche ACI-ISTAT sull'argomento, nel 1975 si sono avuti in Italia, per scoppio o eccessiva usura dei pneumatici, 115 incidenti in zona urbana e ben 796 in zona extraurbana. I pneumatici sono inoltre al primo posto nelle statistiche sulle cause degli incidenti imputabili a difetti o avarie del veicolo registrati sulle arterie extraurbane. Nonostante questo, i pneumatici risultano essere tra le parti del veicolo più trascurate dagli automobilisti.

Fra gli errori più comuni commessi dai guidatori, quello di utilizzare l'auto con i pneumatici gonfiati con un'errata pressione, evidentemente ignorando che una pressione eccessiva provoca un'usura centrale del battistrada — ossia delle incisioni che scolpiscono i pneumatici — mentre con una pressione insufficiente il battistrada tende a consumarsi maggiormente ai lati oltre che provocare maggior consumo di carburante. Anche il fatto che la errata convergenza o l'errata equilibratura delle ruote portano ad un irregolare consumo viene molto spesso trascurato, ignorando che la funzione del battistrada è quella di provocare una maggiore aderenza della gomma sull'asfalto e, in caso di pioggia, di «rompere» il velo d'acqua e di eliminarlo lateralmente.

Altro errore commesso di frequente dai guidatori che usano molto l'auto in città, è quello di salire bruscamente sui marciapiedi; così facendo si possono provocare danni alle tele dei pneumatici (senza parlare dei possibili danni all'avantreno) tanto più pericolosi in quanto di solito invisibili dall'esterno. Sarebbe bene far controllare ogni tanto la superficie interna e la camera d'aria, specialmente se sui fianchi (la parte più delicata, soprattutto se si tratta di pneumatici «radiali») appaiono protuberanze e screpolature.

Come si sa esistono disegni di battistrada particolarmente concepiti per lo asciutto, altri per il bagnato (nonchè scolpiture per fango, sabbia, neve o ghiaccio); in genere i pneumatici prodotti in grande serie offrono un compromesso soddisfacente fra l'aderenza sull'asciutto e quella sul bagnato.

La legge impone l'obbligo di una scolpitura profonda non meno di un millimetro, ma è stato accertato che in particolari condizioni questa misura è insufficiente. I tecnici del ministero dei Lavori pubblici, per esempio, raccomandano almeno due millimetri.

Se generalmente la causa di incidenti provocati dai pneumatici è da ricercarsi in una scarsa cura da parte dei guidatori, in qualche caso sembra non debba escludersi una responsabilità delle case costruttrici. Recentemente alcune riviste specializzate hanno lanciato un «grido d'allarme» per le gomme, sostenendo che in questi ultimi tempi gli incidenti provocati dallo scoppio di gomme nuove sono aumentati in modo preoccupante.

L'importanza dei pneumatici è messa in luce anche dalle nuove norme in materia che dovranno entrare in vigore in Italia, in adeguamento a quelle del Mercato comune: i pneumatici dovranno essere approvati dal ministero dei Trasporti e muniti di un contrassegno che indichi la loro approvazione.

Messi in commercio dalla Renault V.I.

Due nuovi veicoli SAVIEM per il trasporto conto terzi

Le loro caratteristiche di portata e di peso totale corrispondono perfettamente alle norme più recenti

La Renault Veicoli Industriali ha messo in commercio due nuovi tipi di autoveicoli: il JP 11 ed il JP 115. Si tratta di due veicoli (nella foto) le cui possibilità di utilizzo sono strettamente commisurate alle recenti disposizioni circa il trasporto per conto terzi.

Sino al 14 giugno, infatti, potevano essere destinati al trasporto contro terzi senza autorizzazione gli autoveicoli aventi una portata utile di 70 quintali, purchè il loro peso totale non superi i 115 quintali e purchè siano privi della facoltà di trainare rimorchi.

I nuovi autocarri SAVIEM corrispondono alle nuove norme nel modo seguente: il JP 11 offre una portata utile di 70 quintali nelle versioni cassonate con cassone tradizionale, avendo un peso totale di 110 quintali; il JP 115, che invece è omologato al limite di 115 quintali di peso totale, offre una maggiore portata utile sull'autotelaio cabinato e quindi consente l'applicazione di speciali carrozzerie più pesanti di un normale cassone, in modo tale che la portata utile residua del JP 115 carrozzato sia il più possibile vicino al 70 quintali.

I prezzi di listino base, IVA esclusa, sono i seguenti: JP 11 cabinato-N Lire 18.090.000; JP 115 cabinato-N Lire 19.230.000.

Con questi due nuovi veicoli la famiglia della Serie J della Renault Veicoli Industriali si completa ulteriormente: oggi essa comprende infatti ben 7 veicoli base da 50 a 130 quintali di peso totale.

Rispetto allo scorso anno

Usare l'auto costa sino al 28% in più

Quanto incide il prezzo della benzina - Gli aumenti delle varie voci

Dal giugno 1976 al luglio 1977 i costi di esercizio delle automobili sono aumentati da un minimo del 20,16 per cento ad un massimo del 28,66 per cento.

Questi i risultati di una analisi condotta dall'ACI e raccolti in una pubblicazione che contiene i costi chilometrici delle autovetture italiane e straniere più diffuse in Italia.

L'incidenza del costo della benzina (che nel periodo considerato ha subito un incremento del 25 per cento) sul costo complessivo d'esercizio delle autovetture è passata dal 20,80 al 40 e 65 per cento per le autovetture di cilindrata non superiore a 1000 cm³ cubici, dal 37,60 al 38,70 per cento per le autovetture di cilindrata compresa tra 1001 e 1500 cm cubici, ed è rimasta pressochè invariata per le altre classi di cilindrata. Da questo si deduce che le più colpite sono le utilitarie.

Nel caso delle autovetture alimentate a gasolio, l'incidenza percentuale del costo del carburante sul costo complessivo d'esercizio è di entità notevolmente diversa.

Altri fattori importanti che hanno contribuito al notevole aumento dei costi chilometrici sono: l'aumento dei prezzi di listino da un minimo del 12 circa ad un massimo del 25 per cento; l'aumento del prezzo dei pneumatici di circa il 25 per cento; l'aumento del 20-25 per cento delle spese di manutenzione e riparazione.

Sul mercato italiano

Nuovo incremento delle vendite Ford

Il successo (+ 77,3 per cento) determinato soprattutto dalla Fiesta

Il 1976 è stato un anno eccezionale per la Ford in Italia e l'andamento favorevole delle vendite è ancora migliorato nel 1977. Nel 1976 infatti la Ford, con 45,300 vetture vendute (contro le 28.160 del 1975) ha fatto registrare un incremento del 61,2 per cento. Sulla base dei dati relativi ai primi sei mesi di quest'anno, l'incremento è stato, rispetto allo stesso periodo del '76 del 77,3%.

Questo successo è dovuto principalmente alla Fiesta, la prima «piccola» della Ford, disponibile con motore di 900 o 1300 cc, di cui sono state vendute nel 1976 in Italia 15.300 unità (la Fiesta è stata introdotta sul mercato italiano lo scorso ottobre) e 21.300 unità nei primi 6 mesi del '77.

La Fiesta, che viene prodotta nelle fabbriche Ford di Saarlouis, in Germania, di Dagenham, in Inghilterra e nei nuovissimi impianti di Almussafes in Spagna, ha superato le 400.000 unità.

La Ford è presente in Italia in tutti i settori del mercato: con la Escort, la berlina per famiglia che (nella versione RS 2000 è al primo posto nel Campionato mondiale rally), con la Taunus, con il coupé Capri e, al vertice della gamma, con la Granada che da quando verrà venduta in Italia anche in versione diesel.

Anche nel settore dei commerciali la Ford mantiene una solida posizione: il Ford Transit, con le 18000 unità vendute nel 1976, occupa il 20,3 per cento del mercato.

Rubrica a cura di Fernando Strambaci

dalla prima pagina

Questione

za della gioventù (isolando quindi e battendo i gruppi violenti) alla democrazia, a una nuova razionalità, a una visione del processo storico e dei rapporti di forza interni e internazionali. Ecco il compito cui siamo chiamati e per il quale dobbiamo lavorare con maggior lena.

Si è chiesto ancora Chiaromonte a questo punto: vuol dire, questo, che non esistono problemi specifici relativi ai rapporti tra il movimento comunista e i settori delle nuove generazioni? No, questi problemi esistono e sono di due ordini: uno relativo alle vicende passate e attuali e alle difficoltà del movimento comunista internazionale; l'altro riguardante la linea del PCI, oggi. Quanto alla prima questione, già peraltro posta nella relazione introduttiva, non neghiamo che tra i motivi di smarrimento, se prevalgono i drammatici e assai concreti riflessi della crisi del Paese, hanno una loro parte anche le difficoltà e i momenti di crisi del movimento comunista, le sue divisioni, il venir meno di modelli di società, e anche gli effetti tuttora persistenti di un dogmatismo che ha imperato e impedito agli stessi marxisti di fare i conti con importanti correnti del pensiero occidentale in un periodo in cui l'anatema e spesso l'ignoranza vera e propria delle questioni aveva preso il posto della discussione.

Ciò ha avuto conseguenze gravi e pesanti per lunghi anni, ha bloccato lo sviluppo creativo del marxismo, è tra le cause del ritorno ad orientamenti e influenze ideali e culturali di segno negativo in tutti i Paesi a capitalismo avanzato. Dalla lunga stagione dogmatica ci stiamo a fatica liberando, ma il cammino non è giunto al termine.

L'altro punto specifico di polemica è rappresentato dai rapporti dei comunisti con la DC. Qui la polemica non è con tutti e neppure con la maggioranza dei giovani, ma con quegli stessi gruppi dell'estremismo di sinistra che oggi ci rimproverano la mancanza di una proposta politica nuova. Il problema — ha ribattuto Chiaromonte — non è di chiederci un *cambiamento*, ma di chiedersi se l'attuale linea strategica del PCI risponda o meno alle esigenze, agli interessi di fondo del Paese e della democrazia italiana. Forse questa politica ha preso avvio solo dal voto del 20 giugno, o solo dalla necessità (in cui pure ci troviamo) di fare i conti con i rapporti di forza parlamentari e politici generali? No, essa ha origini assai più lontane e si basa sulla analisi della società italiana, della sua storia, del peso non trascurabile del mondo cattolico.

E' evidente che la DC non s'identifica con la questione cattolica; ma di essa questo partito è una parte importante e politicamente significativa. Affrontare in modo giusto la questione cattolica è parte fondamentale del processo rivoluzionario, ma significa affrontare anche il problema dei rapporti con la DC, ferma restando la nostra denuncia del suo sistema di potere, del suo malgoverno, delle degenerazioni, dei guasti che ne sono derivati. L'intesa programmatica a sei non è quindi causa, ma semmai effetto dell'esigenza di tener conto della realtà del Paese; e l'esigenza della sua integrale e sollecita attuazione è resa più acuta dalla gravità della crisi e dalle dimensioni della questione giovanile.

Ha quindi ragione il compagno Tortorella — ha soggiunto Chiaromonte — quando ha denunciato il falso dilemma tra l'uscire dalla crisi e l'uscire dal capitalismo. Oggi non è pensabile di fronteggiare e superare la crisi senza introdurre mutamenti profondi nell'assetto della società italiana, e d'altra parte non è possibile imporre questi cambiamenti senza un grande movimento che affronti e spinga a soluzione i problemi del Paese. In questa logica si colloca — ha ricordato Gerardo Chiaromonte — il progetto a medio termine dei comunisti, gli unici che siano stati sinora in grado di formulare una proposta di così ampio respiro; e c'è da augurarsi che al più presto altre forze politiche, a cominciare dal PSI, possano fornire analoghi contributi alla individuazione di una strategia di non contingente prospettiva.

Questa lotta, che deve coinvolgere grandi masse e spostarle su posizioni più avanzate, deve d'altra parte influire anche sulla DC, per trasformarla e per sconfiggere i gruppi conservatori e reazionari all'interno e all'esterno di questo partito. Chiaromonte ha sottolineato proprio in questo contesto come un ritorno del PCI all'opposizione sarebbe cosa grave proprio e in particolare per l'avvenire delle nuove generazioni. Le divisioni si approfondirebbero sino a diventare insuperabili. Ciò non significa che la situazione dell'oggi ci appaghi. L'obiettivo dei comunisti al governo è ancora da raggiungere, e il cammino per arrivarci sarà ancora difficile.

Di una cosa siamo però pienamente consapevoli: che le possibilità di conquistare a questa strategia la più ampia parte delle nuove generazioni è strettamente legata alla capacità della democrazia di essere vincente, di risolvere i problemi della società italiana, di farsi strumento di gramsci dell'avvenire del Paese. E la partita — ha avvertito Chiaromonte — si decide in un futuro molto ravvicinato. Certo, dobbiamo fare uno sforzo per prefigurare sempre la nostra iniziativa in un futuro meno immediato. Ma l'assillo è per l'immediato. In molte zone del Paese siamo al livello di guerra, se non l'abbiamo anche superato: all'università di Roma, a Napoli e tra le popolazioni di tanta parte del Mezzogiorno. Ebbene, anche da questo convegno deve partire un appello di lotta, perchè alcuni problemi siano risolti immediatamente, a cominciare da quello di un effettivo e ampio avviamento al lavoro premendo sul governo e costringendo la Confindustria a recedere da gravi posizioni negative.

Questa iniziativa chiama certo in causa per primi noi comunisti, ma investe anche la responsabilità delle altre forze politiche democratiche e dei sindacati. E' necessario uno sforzo straordinario orientato nella direzione dei giovani e del Mezzogiorno, perchè sia immediatamente avviato un nuovo tipo di sviluppo, per l'allargamento della base produttiva, per applicare la legge sull'occupazione giovanile, perchè il tema dell'austerità sia sostenuto senza timidezza non solo come una necessità ma come una scelta deliberata per la gioventù, per il Mezzogiorno, per cambiare bisogni e abitudini, per colpire interessi consolidati. La scelta di giuste piattaforme sindacali aziendali, della lotta per gli investimenti nel Sud, contro il corporativismo è essenziale in tutto il Paese, ma anche è soprattutto nelle zone industriali e operaie del Nord. Siamo decisi a continuare su questa strada, con slancio e fermezza, consapevoli della necessità di salvare il Paese e di coinvolgere la gioventù in questa impresa difficile ma nobilissima.

Catanzaro

fatti, che la copertura di Giannettini iniziò assai prima della riunione del giugno-luglio 1973.

Anche per Henke e Miceli le cose non andranno liscie. Miceli, ad esempio, nel suo confronto aspro con l'on. Tanassi, ha insistito nel dire che la riunione da lui convocata aveva un carattere strettamente «tecnico». La decisione finale, infatti, spettava al ministro della Difesa e alla presidenza del Consiglio. Miceli, probabilmente, insisterà su questa versione. Dovrà, tuttavia, spiegare almeno una cosa, e cioè come mai, nel febbraio successivo, confermò la decisione di coprire Giannettini. In questo arco di tempo si era infatti verificato un fatto nuovo di estrema gravità. Nel gennaio del 1974 il giudice D'Ambrosio aveva emesso un mandato di cattura nei confronti dell'agente del SID. Giannettini non era più un semplice testimone. Era diventato un imputato, accusato di avere agito con la violenza ai danni delle istituzioni dello Stato.

Questo fatto nuovo venne inteso, in tutta la sua serietà, dal SID. Miceli incaricò difatti il generale Alemanno, capo dell'Ufficio «Sicurezza», di rivedere il parere sulla copertura della fonte, espresso nel giugno precedente. Alemanno confermò il parere («il mio parere non era però vincolante», ha aggiunto maliziosamente il generale) e il generale Miceli l'avallò. Ora su questo punto, Miceli dovrà fornire due risposte chiare. Informò, anche in questa occasione, il ministro della Difesa Tanassi? Si assunse in prima persona la responsabilità di coprire un imputato, accusato di aver tramato contro le istituzioni dello Stato, partecipando agli attentati eversivi del 1969 sfociati nella strage di piazza Fontana?

Queste stesse domande riguardano anche l'interrogatorio di Henke. Fu informato l'ammiraglio, allora capo di stato maggiore della Difesa, di questa grave conferma? E in caso affermativo, quale fu la sua opinione?

L'ammiraglio Henke, che era capo del SID all'epoca della strage del 12 dicembre, dovrà inoltre spiegare molte altre cose. Dovrà chiarire, intanto, qual era la natura dei suoi rapporti con i fascisti (Giannettini, Rauti, Beltramotti, Torchia e altri) introdotti nel Servizio informativo su sollecitazione del generale Alojs, allora capo di stato maggiore della Difesa. Dovrà spiegare, cioè, a quale titolo questo manipolo di fascisti venne inserito nel SID in un periodo che precede di poco lo scatenamento della strategia della tensione.

Lieve incidente a un giudice popolare

CATANZARO — Uno dei giudici popolari — la professoressa Cosentini — si è fratturata un ginocchio cadendo nella propria abitazione. La ferita è lieve, ma per una diecina di giorni la donna non potrà presenziare al dibattimento. In teoria può essere sostituita da uno dei giudici supplenti. La decisione spetta al presidente Scuteri.

Soltanto stamattina, alla ripresa del processo, sapremo se sarà effettuata la sostituzione o se, invece, il dibattimento sarà rinviato fino alla guarigione della signora Cosentini.

Democristiani

ne dei punti dell'accordo programmatico — sorgono proprio all'interno della Democrazia cristiana.

Comunque, i dorotei riconoscono che, dopo il 20 giugno, si è dimostrato instabile un ritorno alle vecchie formule ed alleanze. E la DC — dice Piccoli — non ha formule organiche di ricambio rispetto a quella del centro-sinistra; aggiunge poi: «La situazione, va detto con chiarezza, non è recuperabile nel breve periodo» anche perchè all'interno dei partiti si sono cambiamenti e processi profondi che hanno bisogno di assestamento e in alcuni casi di ulteriore maturazione. A questo approccio problematico rispetto alla questione dei rapporti tra le forze politiche, è stata aggiunta (o appiccicata) l'indicazione della riconferma della «linea di fondo» della Democrazia cristiana, che dovrebbe rimanere orientata verso la collaborazione con il Partito socialista e con le altre forze laiche.

Allo stesso modo, contraddittorio e oscillante è il discorso sul PCI. Esso parte dall'affermazione — del tutto assurda — secondo la quale la questione comunista in Italia sarebbe essenzialmente una «questione societica» (vale a dire un problema esclusivamente di rapporti internazionali), ma non può negare tuttavia il fatto che per la Democrazia cristiana il rapporto con i comunisti è anche una pietra di paragone per la sua politica e per il suo stesso modo di essere come partito che dice di non voler ridursi a formazione puramente conservatrice. Con un linguaggio un poco cifrato, Piccoli ha detto che il travaglio della Democrazia cristiana è appunto la conseguenza di due «tentazioni» contrastanti rispetto al problema comunista: quella a sfondo «reazionario», che tenderebbe a spingerla verso un anticomunismo viscerale e ringhioso; e quella «progressista-rivoluzionaria», che la vorrebbe trascinare sul terreno del populismo. Come si esce dalla stretta di queste sollecitazioni contrastanti? Piccoli dice: la Democrazia cristiana ha accettato la sfida con il PCI, ma a questa sfida essa deve andare unita, anche per «garantire quel processo di autodeterminazione ideologica e politica che per ora il PCI promette o lascia intravvedere». La DC — soggiunge — «non manda Ettore fuori le mura, nè apre le porte a cavalli di Troia».

In sostanza il centro moderato della Democrazia cristiana ha voluto dare — a Montecatini — una propria interpretazione del cosiddetto «confronto». O della sfida. Ma, facendo questo, ha messo in evidenza il punto più dolente della politica del partito, punto dolente che riguarda l'oggetto della sfida stessa. Qual è la posta? La partita si gioca, oggi, sull'avvio di un nuovo sviluppo, e sul tema della risposta da dare ai problemi della riforma dello Stato e del progresso della nostra democrazia. Ed è qui che vi sono i vuoti maggiori nella impostazione democristiana. I dorotei giudicano vecchio e anacronistico il discorso neopopolare di Zaccagnini: l'Italia è molto mutata dai tempi di don Sturzo, essi dicono. Ma non sanno contrapporre però un disegno che abbia il timbro della novità e della aderenza ai dati nuovi della situazione italiana.

Cadavere

rifiutava di mangiare, dormiva sempre e che diceva di non voler più pagare una lira. Il perito settore ieri mattina ha accertato che il corpo dell'avvocato Di Capua si trovava nelle gelide acque del lago d'Iseo almeno da quaranta giorni.

Circa le cause della morte il perito settore, al momento, ha potuto accertare solamente che il cadavere non presentava segni di violenza, mentre invece è stata riscontrata una insufficienza cardiorespiratoria e una sclerosi delle coronarie. Ma ugualmente, prima di parlare di cause «naturali» — ammesso che sia naturale morire sia pure di infarto con i polsi e le caviglie incatenati dentro a una buca scavata sotto terra — sarà necessario attendere i risultati degli esami istologici.

Anche se solo a livello di ipotesi sembrerebbe, infatti, che a causare la morte dell'avvocato milanese sia stato, ancora una volta, l'uso prolungato e indiscriminato di sostanze tranquillanti. I particolari del ritrovamento confermano che le persone che si sono «sbarazzate» del cadavere dell'avvocato Di Capua abbiano ricevuto precise indicazioni sul punto in cui dovevano immergere il corpo nelle acque del lago, ma nella fretta avrebbero sbagliato il punto preciso per poche decine di metri. Il corpo di Di Capua, infatti, è stato rinvenuto l'altro ieri da due sommozzatori dilettanti alla profondità di cinque metri, davanti alla riva del lago in località Tavernola.

Ancora pochi metri più a destra e il corpo di Di Capua si sarebbe inabissato in una voragine profonda un centinaio di metri e che, negli ultimi anni, ha già inghiottito numerose automobili senza mai restituirle.

La macabra cerimonia del seppellimento del cadavere dell'ostaggio nelle acque del lago d'Iseo era stata preparata dagli assassini nei minimi dettagli, da autentici professionisti del crimine: il corpo era stato avvolto in una coperta, le mani erano state piegate sul dorso, le gambe incrociate sul petto, come in una posizione «yoga», per offrire la minima resistenza possibile all'acqua. Sulla schiena del cadavere è stato sistemato un masso di granito del peso di quasi un quintale; il tutto era stato quindi avvolto con oltre sessanta metri di filo di ferro. Si ha motivo di pensare che chi ha eseguito questa operazione, in passato sia già stato protagonista di simili orrori.

Ora le indagini per arrivare ad individuare la banda che ha compiuto il sequestro dell'avvocato Di Capua e ne ha causato la morte si sono intensificate sia a Bergamo che a Milano. Probabilmente il «covo» dei rapitori non si trova molto distante dal punto in cui è stato ripescato il cadavere.

Alfredo Reichlin
Direttore
Claudio Petruccioli
Condirettore
Bruno Enriotti
Direttore responsabile

Editrice S.p.A. «l'Unità»

Tipografia T.E.MI.
Viale Fulvio Testi, 75
20100 Milano

Iscrizione al n. 2530 del Registro del Tribunale di Milano

Iscrizione come giornale murale nel Registro del Tribunale di Milano numero 3689 del 6-1-1955

DIREZIONE, REDAZIONE E AMMINISTRAZIONE: Milano, viale Fulvio Testi, 75 - CAP 20100 - Telefono 6440 - Roma, via dei Taurini, 19 - CAP 00185 - Telefoni 49.50.351-2-3-4-5 49.51.251-2-3-4-5 ABBONAMENTO A SEI NUMERI: ITALIA anno L. 40.000, semestre 21.000, trimestre 11.000 - ESTERO anno L. 80.500, semestre 41.500 trimestre 21.450 — Con L'UNITA' DEL LUNEDI': ITALIA anno lire 46.500, semestre 24.500, trimestre 12.800 - ESTERO anno L. 93.500 semestre 48.650, trimestre 25.100 PUBBLICITA': Concessionaria esclusiva S.P.I. Milano, via Manzoni, 37 - CAP 20121 - Telefono 6313 - Roma, piazza San Lorenzo in Lucina, 26 - CAP 00186 Telefono 689.541-2-3-4-5 - TARIFFE (a modulo): Edizione del lunedì: COMMERCIALE: feriale 1 modulo (1 colonna per 43 mm.) L. 50.000, festivo L. 70.000 - AVVISI FINANZIARI, LEGALI e REDAZIONALI: L. 1.800 al mm. - NECROLOGIE: Edizione nazionale L. 500 per parola - PARTECIPAZIONI AL LUTTO: L. 250 per parola più L. 300 diritto fisso. Versamento: Milano, Conto Corrente Postale 3/5531 Spedizione in abbonam. postale.

PUBBLICITA'

PER ALMENO SETTE ANNI

Una pennellata e oplà la ruggine sparisce

Pennellate voi stessi un chiodo arrugginito con la «Soluzione D» ed estraetelo solo dopo sette anni di immersione in acque marine: non scoprirete ombra di ruggine, nè il chiodo sarà intaccato minimamente.

Poichè voi non avete certo il tempo di condurre questo esperimento, fidatevi di coloro (nomi illustri) che lo hanno già fatto e quindi hanno adottato la «Soluzione D»: Autorità dell'Energia Atomica, Philips, Kodak, Remington Rand, Pye, Ente Britannico Nucleare e Comitato inglese per l'Acciaio.

Poche pennellate della «Soluzione D» sciolgono in un baleno la ruggine e preservano, senza intaccare i metalli, utensili, elettrodomestici, tubi, grate, inferriate, cancellate, intelaiature, serrature, cardini, automobili, biciclette, ecc.

Anche voi potete procurarvi il preparato in confezione da circa mezzo litro, sufficiente da coprire quasi 5 m², per lavorazioni industriali (cantieri navali, aziende meccaniche, officine, laboratori, ecc.) per usi casalinghi. Dopo l'applicazione si può subito verniciare l'oggetto.

Se volete essere in buona compagnia con i nomi citati prima, per le necessità di casa o per il lavoro industriale o artigianale, ordinate anche voi OGGI STESSO la «Soluzione D», che vi arriverà contrassegno a sole Lire 7.500 più spese postali, semplicemente scrivendo a: LENK ITALIANA - Sez. U.R./1 - Corso di Porta Vittoria 28, 20122 Milano.

L'annosa battaglia contro la ruggine è finalmente vinta: approfittatene anche voi subito.

CONSORZIO PO - SANGONE

Avviso di pubblicazione d'asta

Il Consorzio Po - Sangone intende appaltare mediante asta pubblica i lavori occorrenti per la costruzione di un tratto di arginatura della sponda sinistra del fiume Po in territorio dei Comuni di Settimo Torinese e Castiglione a difesa dell'impianto di depurazione consortile. SECONDO LOTTO, importo a base di gara Lire 700.000.000.

Si invitano pertanto le ditte interessate a partecipare a detto appalto a far pervenire l'offerta al Presidente del Consorzio Po-Sangone - Ufficio Segreteria - Piazza San Giovanni n. 5 - Torino, entro e non oltre le ore 12 del giorno 28 ottobre 1977.

Le offerte dovranno essere accompagnate da una serie di documenti come specificato nel relativo bando di gara.

Torino, 3 ottobre 1977.

IL PRESIDENTE: S. Garbaccio