1° febbraio 1988

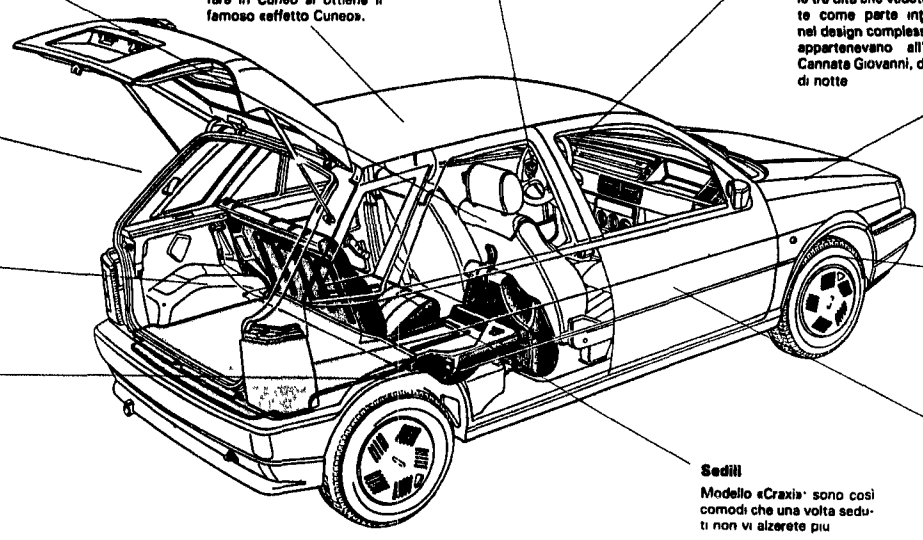
97 (−3)

Settimanale di satira, umorismo e travolgenti passioni diretto da Sergio Staino

# Tango

EROICI! ABBIAMO PROVATO PER VOI LA NUOVA FIAT

# La Tipo fa schifo.



**Abitacolo: lo spazio a bordo**
La Tipo offre un'abitabilità interna particolarmente elevata. Nella versione «Stipo» c'entrano, appositamente stipati, gli inquilini sfrattati di un intero condominio

**L'insonorizzazione**
La silenziosità mantenuta nel tempo è stata ottenuta dopo anni di ricerca, da una équipe Fiat che ha studiato da vicino le banche svizzere, i Corleonesi e il ministro degli Esteri.

**Il bagagliaio**
Ha una capacità di 7 valigie Vuitton modello «fuga di capitali» e può contenere, ribaltando il sedile posteriore fino a 10 miliardi di franchi svizzeri e/o franchi tiratori rannicchiati

**Le sospensioni**
Per consentire il massimo grado di comfort all'Avvocato le sospensioni dal lavoro vengono realizzate in tutti gli stabilimenti Fiat e anche in quelli Alfa-Lancia. Le masse non sospese sono quelle che non danno noia

**Aerodinamica**
La Tipo nasce con carrozzeria a cinque partners. Mandando il ragioniere di Asti a fare in Cuneo si ottiene il famoso «effetto Cuneo».

**Sterzo**
A Carnevale ogni sterzo vale

**La plancia**
Ospita una strumentazione elettronica a visualizzazione detta digitale per via di quelle tre dita che vedete inserite come parte integrante nel design complessivo che appartenevano all'operaio Cannata Giovanni, del turno di notte

**Motore**
Dotato di distribuzione monoArbore picchiato in testa, nella versione diesel consente un consumo contenuto di benzina. Ha un cilindro per cappello, due pistoni per timballo, quel coglione di Ghidella, quando parla dice balle .. chi mai sarà.

**Freni**
A disco, anche in versione compact, evitano gli investimenti nel Mezzogiorno istigando al suicidio le zone depresse

**Portiere**
Tacconi

**Sedili**
Modello «Craxi»: sono così comodi che una volta seduti non vi alzerete più

(Ellehappa)

## Rombi in elogio della Skoda

di David Riondino

**Skoda**
**macchina strana**
**piuttosto fuori moda**
**evochi la distesa siberiana**
**e la piana di Croda**
**bella, lontana,**
**soda.**

**Priva**
**di quella varia**
**volontà progressiva**
**e di quella euforia pubblicitaria**
**classicamente schiva**
**e libertaria**
**viva.**

**Sale**
**dentro l'inverno**
**la tua foggia orientale**
**contro le autovetture di governo,**
**l'obbligo nazionale.**
**(L'Antimoderno**
**vale).**

**Ghidella «Ecco i segreti della Tipo»**
Analisi modale per la scocca, la micro motion analyzer che spicca, coi soldi che allo Stato Agnelli scrocca, ci compra Rush, Goria, De Mita e Bocca

**Cos'è il Crash-program**
Il crash-program è un program che prevede un crash (Infatti, crash da crash program da program) Crash e il rumore provocato da una motosaldatrice robotizzata quando schiaccia giustamente un operaio sbadato A questo proposito si ricorda che in occasione dell'ultimo incidente sul lavoro avvenuto nello stabilimento di Cassino l'Avvocato Agnelli coniò, per commentare l'accaduto un divertente scioglilingua «peri perimperizia»

Ottima la precisione dello sterzo della Tipo
Nella foto un giornalista durante la prova su strada.

## La prova su strada

di Michele Serra

La prima cosa che colpisce, nella nuova Fiat Tipo, è lo spigolo della portiera, studiata in modo da centrare in piena tempia chiunque la apra: è un esclusivo sistema antifurto progettato nei modernissimi impianti di Robassomero. Unico accorgimento: il proprietario, per evitare l'acuminato spigolo, dovrà entrare nella vettura strisciando carponi, oppure penetrare dal portellone posteriore.

Copiata pedestremente dalla Golf, la Tipo se ne distingue solo per i quattro bacchettini messi di sghembo sul frontale della vettura, realizzati nel modernissimo impianto di Cuneo, dove, nonostante un investimento di ventimila miliardi, non si è ancora riusciti a raddrizzare i bacchettini: che, infatti, in tutta la produzione Fiat continuano a restare storti, dando a chi incrocia una Fiat la curiosa impressione che la carreggiata e l'intero paesaggio siano paurosamente inclinati.

Il marchio Tipo, disegnato nei modernissimi studi di design di Cocconato d'Asti, nell'esemplare della nostra prova era imbrattato da uno strano puntino a forma di caccola, situato dopo la «o» finale. Alla Fiat ci hanno spiegato che il puntino, in effetti, è una grossa caccola del progettista, finita per errore sul disegno originale. I robot, per errore, l'hanno riportata su tutta la produzione. Ma l'inconveniente è di lieve entità: come per tutte le Fiat, basta un panno umido e viene via tutta la vernice, puntino compreso. Resterà un grosso buco nella carrozzeria, utile a migliorare sensibilmente l'areazione.

Appena a bordo della Tipo, ci si rende conto come il ricambio d'aria sia molto importante: l'abitacolo infatti, è pervaso da un'orribile puzza di aringhe vecchie. L'inspiegabile tanfo viene attribuito dalla casa costruttrice al fatto che nei modernissimi impianti di Bisceglie dove vengono realizzati gli interni della Tipo, fino a un mese fa si inscatalovano aringhe in salamoia. I macchinari, riconvertiti a tempo di record, sono purtroppo rimasti impregnati di pesce marcio.

Ma niente paura: appena avviato il motore, i gas di scarico, che per motivi di economia vengono riciclati nel vano portaoggetti e nuovamente immessi nel carburatore, saturano l'abitacolo di un'atroce puzza di benzina. L'odore di aringhe scompare, e tutti gli occupanti svengono dopo pochi secondi, favorendo un viaggio molto silenzioso.

Il clamoroso frastuono di ferraglia arrugginita prodotto dal motore non è, come si potrebbe credere, un difetto di fabbricazione, ma una misura di sicurezza decisiva: la Tipo, infatti, è dotata di freni di grottesca inefficienza (le pastiglie, in seguito al recente accordo tra Fiat e Ciba, sono aspirine), e l'insopportabile rumore del veicolo in movimento serve ad avvertire i pedoni dell'arrivo del veicolo, consentendogli di scansarsi appena in tempo.

Le ruote, grazie a un rivoluzionario accorgimento studiato nei modernissimi impianti di Quincinetto, sono quattro e di forma perfettamente rotonda. «È la sfida europea della Fiat», ha detto Vittorio Ghidella ai giornalisti accorsi numerosissimi alla presentazione dopo averli pregati di non restare in ginocchio per tutta la conferenza stampa. Ghidella ha spiegato ai giornalisti che tutte le automobili prodotte fin'ora possiedono, in realtà, cinque ruote, perché bisogna contare anche quella di scorta. «La Tipo — ha detto Ghidella agli inviati della stampa invitandoli a non restare proni, che per terra c'era molta polvere — ha rinunciato alla ruota di scorta, ed è così la prima vettura di serie con sole quattro ruote effettive».

Le prestazioni. Negli esemplari dati in prova a noi giornalisti, il costo chilometrico era molto concorrenziale: per ogni cento chilometri percorsi ci davano tre o quattro milioni. In più, nelle tasche laterali delle portiere, abbiamo trovato uno ski-pass settimanale per il Sestriere, due pacchetti di sigarette, una foto con dedica di Romiti, una bottiglietta mignon di Punte e Mes e un francobollo commemorativo con l'effige di Gianni Agnelli, con la scritta «leccare sul retro».

Anche il cambio, tradizionale punto debole delle Fiat, ha fatto sensibili progressi: quando venne lanciata la Uno le cento azioni Fiat regalate ai giornalisti venivano cambiate a 9000 lire l'una, oggi per fare pubblicità alla Tipo ogni giornalista riceve duecento azioni privilegiate, che si possono cambiare senza strappi e senza alcun rumore a dodicimila lire l'una.

Le finiture: nonostante alcune sbavature di sangue causate dai tre o quattro operai caduti (per loro negligenza) nei modernissimi macchinari del nuovo impianto di Nichelino, gli strumenti sono perfettamente leggibili. Basta ricordarsi che, per una serie di contatti accidentali, l'orologio segna la velocità, il contachilometri dà l'ora esatta (fuso orario di Singapore dove la mano d'opera costa la metà), il contagiri trasmette il giornale radio, le frecce azionano il tergicristalli, lo sterzo ha solo una funzione estetica (per girare le ruote bisogna scendere e agire con il crik sul pianale anteriore). Una volta abituatisi a questa rivoluzionaria disposizione dei comandi, è possibile evitare inconvenienti come quello occorso a un giornalista del «Corriere della Sera» che, vedendo accendersi sul cruscotto la spia «veicolo fermo» (che nella Tipo indica la riserva) è sceso dalla macchina mentre andava a centoventi all'ora. L'ennesimo caduto sul lavoro.