

Rudolf Diesel, nato a Parigi da genitori tedeschi, valentissimo progettista e uomo d'affari di grande intuito, inventore del motore che porta il suo nome.

Oggi circolano in Italia

oltre 2 milioni di autovetture a gasolio

Sono oltre ventidue milioni le vetture circolanti in Italia all'inizio del 1986, oltre due milioni delle quali motorizzate Diesel, destinate ad aumentare di non meno di duecento-trecento mila unità annue in rapporto al numero di vetture sostituite o nuove. Una percentuale elevata, diventata corposa soprattutto nell'ultimo decennio, a partire dal 1973, all'indomani della crisi petrolifera provocata dalla guerra del Kippur, allimentata dagli Emirati e da quanti erano interessati a mettere in crisi l'Occidente, determinando l'aumento sproportionato del costo del «grezzo».

Per non farsi strozzare dall'elevato e crescente costo della benzina, i costruttori di autovetture proposero fra l'altro, come alternativa, l'alimentazione a gasolio, GPL o metano.

Sino al conflitto in Medio Oriente il Diesel aveva trovato scarsa applicazione alle vetture private, molto più nel tra-

sporto su rotaia e su gomma ma su lunghe distanze. Ad applicarlo su una vettura fu dapprima la Mercedes che al salone di Berlino del 1936 presentò una berlina azionata da un 4 cilindri di 2545 cc. della potenza di 45 cv. Consumava 9-10 litri di gasolio per 100 chilometri. Il Diesel trovò largo impiego sui taxi, ma era frenato dalla notevole rumorosità. In Italia apparve nel 1953 con

la «1400 Diesel» della Fiat, ma il suo fenomeno è recente. Nel 1974, infatti, la percentuale di penetrazione era solo dell'1,6%. Il «boom» avvenne quando nell'ultimo lustro l'automobilista italiano si è reso conto che si poteva ancora viaggiare in autovetture con accettabili costi d'esercizio. La Golf ha aperto la strada, la Rinnò e la Regata l'hanno allargata e la

«Uno» l'ha addirittura spalancata.

Sorprendente comunque l'ascesa del Diesel nel nostro Paese. Negli ultimi dieci anni il numero delle Diesel vendute in Italia infatti è decuplicato, passando dalle 42.482 unità, pari al 3,6 per cento dell'intero mercato (1.187.621) del 1976, alle 438.749 dello scorso anno (su 1.745.899) pari al 25,1 per cento di quota. Una crescita progressiva iniziata venti anni fa quando la quota Diesel era dello 0,1 per cento (659 unità) su un totale di mercato di 886.297 vendite, ma che solo nell'ultimo decennio è diventata imponente.

Il Diesel, campo d'azione pressoché incontrastato delle marche estere, solo all'inizio degli anni ottanta ha visto l'industria italiana in generale e la Fiat in particolare prendere il sopravvento; infatti dal 1981 il prodotto nazionale coprì per oltre il cinquanta per cento il mercato.

Il mercato Diesel in Europa è governato dalla Germania

anche se in quel Paese il gassolio costa quasi quanto la benzina. Si tratta in ogni caso di

predominio che dura da sempre e perché il suo ideatore (Rodolf Diesel) realizzò la sua invenzione in Germania (nelle grandi officine Krupp e Man) e perché dagli stabilimenti tedeschi sono usciti spettacolmente nel secondo dopoguerra automezzi Mercedes e Opel che hanno dato una nuova impronta all'autoveicolo a gasolio.

Anche oggi nonostante la parità di prezzo fra gasolio e benzina, più del trenta per cento delle vetture vendute in Germania (31,8% nel 1985 con 531.762 consegne) sono alimentate a gasolio. Diversi fattori hanno concorso e concorrono a favorire la scelta Diesel: i bassi costi di esercizio determinati dai consumi più contenuti anche con vetture di maggior peso, spazio e comodità, la superiore longevità del propulsore, i minori costi di manutenzione e, elemento affatto trascurabile, il ridotto

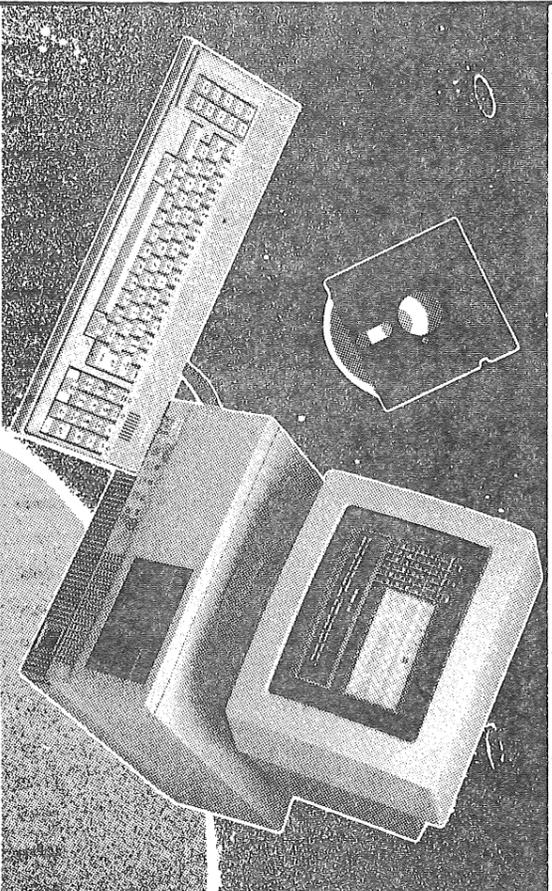
tasso di inquinamento.

Ora tutte le grandi marche europee dispongono di modelli in versione Diesel e sono presenti attivamente nel nostro mercato. Le marche che manifestano tuttavia maggior aggressività sono la Volkswagen, che nel primo quadrimestre dell'anno in corso ha consegnato 20.783 unità e la Renault con 11.217. Più staccate Citroën (8.584), Opel (6.992), Ford (6.227), Peugeot (5.824), Volvo (4.597), Mercedes (3.643), Audi (3.175), Seat (2.992), BMW (2.916) e Austin Rover (78).

Il Diesel italiano ha perso qualcosa nel primo quadrimestre, però con la recente commercializzazione della «Uno Turbo Diesel» da poco sulla piazza insieme alle rinnovate «Rinnò», «Regata», «Prisma» e «Delta», il prodotto nazionale dovrebbe riacquistare quota anche nella motorizzazione Diesel e riprendere la sua marcia ascensionale nella corsa con le importate.

G. B. RADICI

PUNTO UFFICIO PRESENTA IL FUTURO:



L'elettronica per l'ufficio

Punto Ufficio, rivenditore autorizzato Olivetti, lavora con voi nella scelta del hardware, nell'applicazione del più avanzato software, nell'analisi dei programmi.

Punto Ufficio
Via Roffoello Sanzio, 8
Gallarate - Tel. (0331) 783526
uscita autostrada - zona Cascinetta

88956



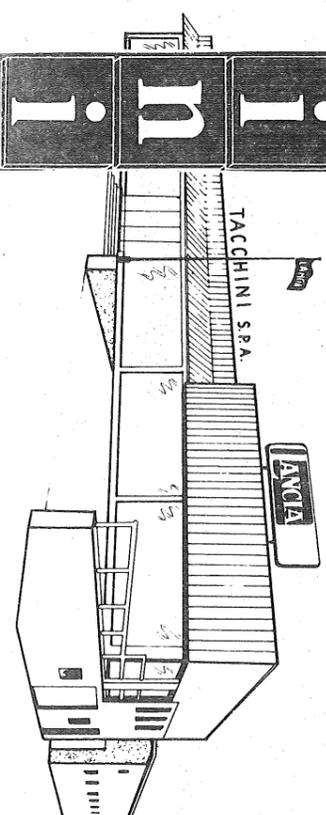
Da chi?
da

LANCIA

CONCESSIONARIA
ESCLUSIVA

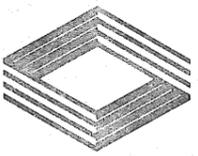
ZONA
BUSTO ARSIZIO

CASTELLANZA
VALE BORRI 29
TEL. 0331/629.006-622.484



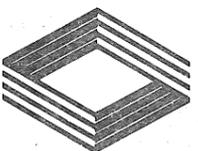
65132

LE CONCESSIONARIE RENAULT



CAG PAGLINI
S.P.A.

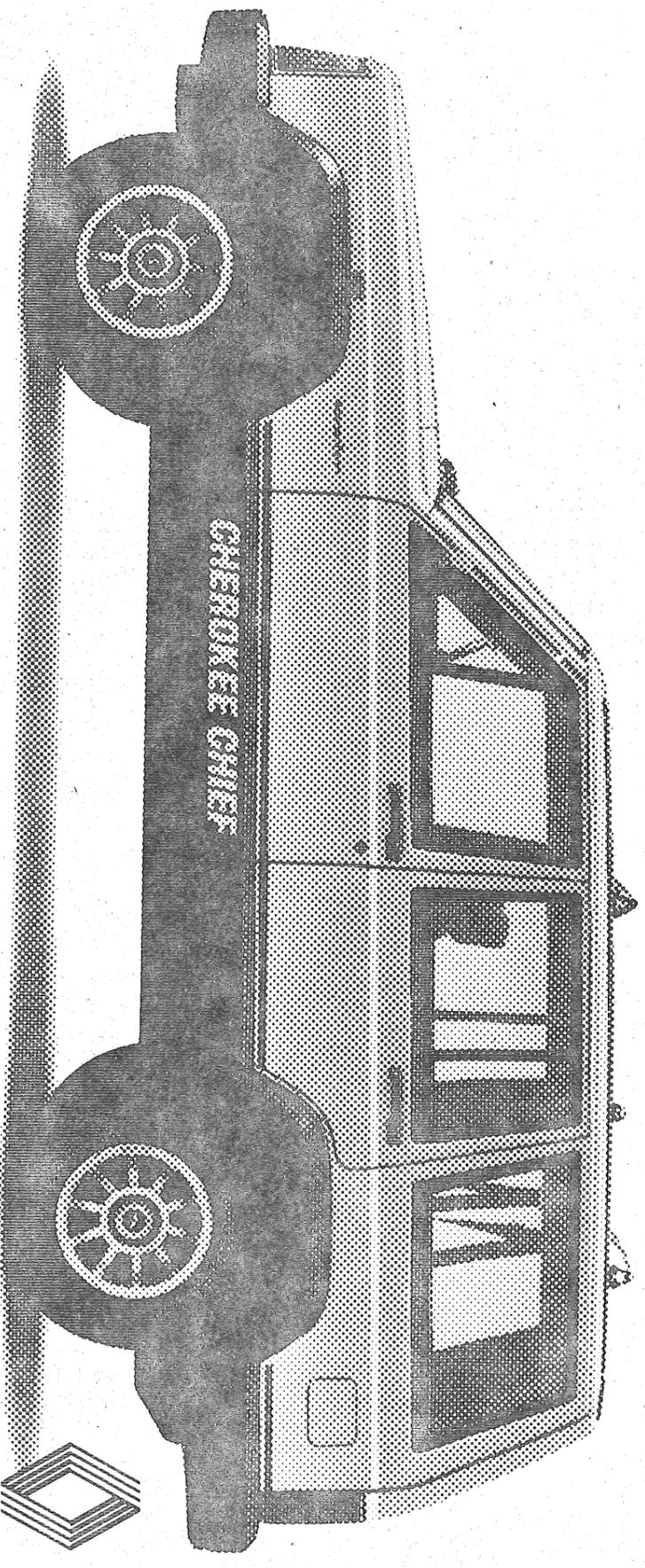
Via per Fagnano O., 36 - Olgiate O.
Tel. 0331 - 631.379



CAR-VARESE

s.a.s di Aurelio Cecchetto & C.
Via Crispi, 13 Varese
Tel. 0332 - 236.350

presentano



Jeep Cherokee

3 e 5 porte

Il Grande Capo

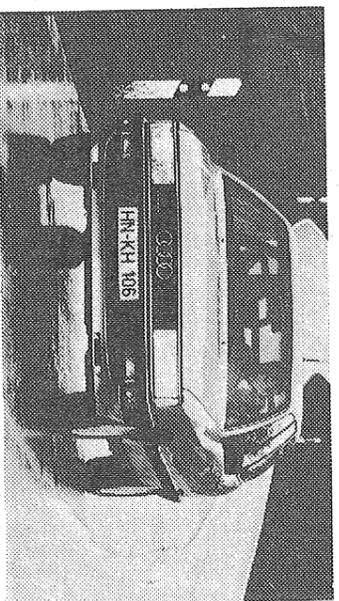
Il popolo duro delle 4x4 ha il suo Grande Capo. E' Jeep Cherokee, l'originale americana. Grazie al suo poderoso motore turbodiesel Renault (80 cavalli e oltre 140 chilometri l'ora) e al sistema di inserimento 4x4 anche in piena velocità, Jeep Cherokee è fatta per

non conoscere né confini né ostacoli. Bella e forte, in versione 3 e 5 porte e con un equipaggiamento da berlina di gran classe, Jeep Cherokee regala a chi la guida emozione, sicurezza, confort: fuori

RENAULT

strada e su strada, in città e sulle grandi distanze.

Trazione integrale nuovo status-symbol automobilistico



Sono ormai numerose le case automobilistiche che offrono, nella gamma dei propri modelli una o più versioni «4x4» ossia con quattro ruote motrici. La più impegnata è certamente l'Audi, che ha addirittura una versione a trazione integrale per ogni modello base. La Lancia la sta seguendo a ruota, anzi, a... quattro ruote motrici. Questo tipo di vettura, che costa circa il trenta per cento in più del modello corrispondente con trazione anteriore o posteriore, è diventato il nuovo status-symbol automobilistico. Avere una targhetta sul posteriore della propria vettura «fa fino», e le sigle sono diverse: «4x4» per l'Alfa Romeo, Bmw, Fiat, Ford, Peugeot, Renault; «quattro» per l'Audi, «4WD» per Lancia e Toyota, «Synctro» per Volkswagen, «4 Matic» per Mercedes.

È il fenomeno del 1986. Ormai le «4x4» si avviano a non essere più una curiosità per amatori ma un fenomeno, se non ancora di massa, certo molto diffuso. Un fenomeno le cui origini risalgono addirittura al 1804. Fu infatti in quell'anno che l'americano Oliver Evans costruì (o almeno progettò) uno strano veicolo anfiplo (o amphibolis). Si trattava, a giudicare dal disegno di una sorta di barca, una grossa tinozza munita di ruote nonché di una ruota posteriore a palle ed azionata da una caldaia a vapore. La trasmissione era a cinghia e questa univa le ruote anteriori a quelle posteriori.

Dopo questo tentativo — di cui si sa ben poco — bisogna attendere un secolo perché si torni a parlare di quattro ruote motrici. Nel 1902 l'olandese Spyker applicò la trazione integrale alla sua vettura da corsa.

Negli anni 20 questo sistema di trazione si affermò nel campo dei veicoli militari, per i quali era fondamentale avere il massimo di presa su ogni tipo di terreno.

Passano altri anni ed è un italiano, Ettore Bugatti, ad interessarsi della trazione su quattro ruote. Nel 1932 una sua automobile, il tipo «53», adotta questa tecnica. Si tratta di una vettura biposto da corsa munita di motore ad otto cilindri che sviluppa, grazie

ad un compressore, una potenza di circa 300 cavalli. Non ebbe grosso successo (anche perché finì presto sfasciata in un incidente), ma è comunque ricordata per aver salito la collina Shelsley Walsh, in Inghilterra, a tempo di record durante una prova. Dopo questa vettura bisogna attendere il dopoguerra per trovare altri studi ed altri progetti tra i quali quello di Ferdinand Porsche. Questo progetto era per quei tempi straordinariamente progredito: si trattava di un veicolo a trazione integrale solo quando lo riteneva necessario. Fu però il costruttore Piero Dusio a concretizzare il progetto, dopo averlo acquistato, in una vettura,

L'«Audi», consociata al gruppo Vw, è stata la prima Casa a dotare di un modello a trazione integrale tutta la gamma. Nella foto la «200 Avant quattro».

la Cistralia «Grand Prix» del 1949.

Arriviamo poi ai tempi nostri: la vettura sperimentale di Ferguson del 1961, la Jensen del 1966, ancora la Ferguson del 1967 che, dotata di motore a turbina, sfiorò la vittoria nella 500 miglia di Indianapolis. Fu tale la superiorità di questa vettura nelle curve che essa può essere considerata la capostipite di una nuova generazione di vetture da competizione a quattro ruote motrici.

ta colore oliva, la stelia bianca sul cofano e pale, picconi, taniche incastrati dappertutto.

Jeep:
ha fatto
la storia

Jeep che vuol dire? Come tante parole o sigle americane di uso invalso (basia ricordate «okej», trasfazione travisata da un telegrafista di «all correct», ossia tutto va bene: o anche «geitar» dallo junior del personaggio di «Dallas»), sta per «general purpose vehicle», come dire veicolo per tutti gli usi che, abbreviato in g.p., è pronunciato jipi si trasforma infine in jeep.

Questa la definizione del carattere mezzo che ci rimanda alle immagini della seconda guerra mondiale, di Normandia come di Jwojima, dannata quattro ruote motrici che arriva dovunque con la sua inconfondibile sagoma squadrata

Tre i prototipi che si contendono la commessa dell'esercito: sono della Ford, della Barratt e della Willys. Il progetto sta di quest'ultima azzecca il veicolo più compatto e funzionale e nasce la Jeep. Inizialmente concepita come

mezzo per trasportare velocemente gli ufficiali sulla linea dei combattimenti, diventa poi un incredibile tuttora: spazzaneve, rimorchiatore, soccorsi feriti, persino alitare per caprellani.

A guerra finita le Jeep in circolazione sono più di seicentomila e nel '46 la Willys deposita il nome introducendo sul mercato civile il primo station wagon tutto in acciaio. Nel '33 Henry J. Kaiser acquista gli stabilimenti della Willys e diresse anni dopo la Kaiser Jeep Corporation passa alla American Motors. Oggi la Renault, socia nella AMC al 46 per cento, distribuisce uno dei modelli più recenti e più completi della Jeep, la «Cherokee».

Non sarebbe stato possibile, volendo ricordare i 100 anni dell'automobile, dimenticare questi ultimi nati, così come è impossibile dimenticare sellai, carrozzieri, battentiere, gommisti, meccanici, artigiani che dell'automobile furono i padri. Come i robot anche i computer che progettano, provano, distruggono e ricostruiscono cento volte il disegno di un'automobile prima di darle l'«imprimatur». E così come la studia dai fuori il computer la protegge al suo interno. Oggi, a cent'anni dalla sua nascita, molte parti di ogni singola vettura sono controllate secondo per secondo da questi computer dell'uomo. Uno per tutti, citiamo un sistema, escogitato dalla Volvo che reagisce compensando ogni singolo movimento della vettura in pratica nello stesso attimo in cui esso avviene. Questa è la caratteristica singolare e di un sistema che, tremila volte al secondo, rileva i movimenti delle ruote e invia un segnale per adeguare il comportamento delle sospensioni della vettura alla conformazione del fondo stradale, tutto per il massimo confort dei passeggeri e l'elevata sicurezza di guida. Automobilista, che vuoi di più da una centenaria?

Il robot è gloria europea

Secondo la rivista americana «Future computing» nel 1990, quindi fra pochissimi anni, i robot casalinghi avranno un mercato di dieci miliardi di dollari: servono a tavola, rispondono al telefono, fanno la spesa nei supermercati. Nel mondo dell'industria il valore di queste macchine pensanti ha raggiunto cifre non ancora completamente valutabili ma certamente al di sopra di miliardi di miliardi di dollari. Ma non perché si parla di dollari e robot sono una preclusiva americana: è l'Europa che oggi esporta questa tecnologia sempre più evoluta.

L'industria dell'automobile se n'è appropriata da tempo: ricordiamo una visita allo stabilimento Renault di Douai, al confine franco-belga, interamente automatizzato nel 1977 per il lancio della «14». In Italia la Fiat non è seconda a nessuno a Torino, Chivasso, Termini Imerse, Desto ed altri stabilimenti; così è per la Vw, la Peugeot, l'uomo, in questi stabilimenti, ha solo funzioni di controllo. Nella saldatura, ad esempio, il robot, ovvero il sistema automatizzato prende i vari lamierati che costituiscono il pianale e la scocca. Il introduce in una saldatrice multipola, li riunisce e procede ad un numero normalmente elevato (da 2 a 4000) punti di saldatura, ad arco o di altro tipo. Non è detto che il robot debba limitarsi ad un solo lavoro, in uno stesso settore: la «flessibilità» è un traguardo già raggiunto.

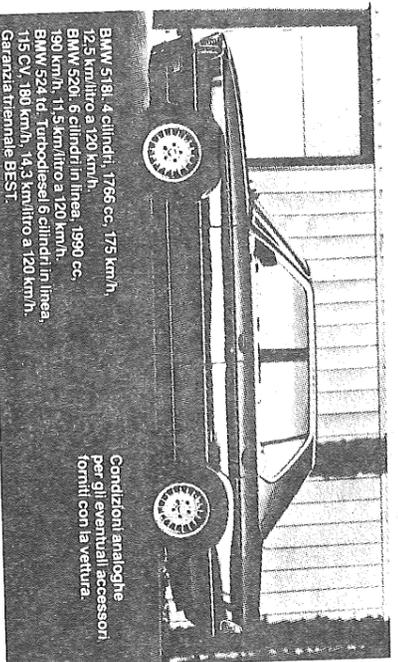
Non sarebbe stato possibile, volendo ricordare i 100 anni dell'automobile, dimenticare questi ultimi nati, così come è impossibile dimenticare sellai, carrozzieri, battentiere, gommisti, meccanici, artigiani che dell'automobile furono i padri. Come i robot anche i computer che progettano, provano, distruggono e ricostruiscono cento volte il disegno di un'automobile prima di darle l'«imprimatur». E così come la studia dai fuori il computer la protegge al suo interno. Oggi, a cent'anni dalla sua nascita, molte parti di ogni singola vettura sono controllate secondo per secondo da questi computer dell'uomo. Uno per tutti, citiamo un sistema, escogitato dalla Volvo che reagisce compensando ogni singolo movimento della vettura in pratica nello stesso attimo in cui esso avviene. Questa è la caratteristica singolare e di un sistema che, tremila volte al secondo, rileva i movimenti delle ruote e invia un segnale per adeguare il comportamento delle sospensioni della vettura alla conformazione del fondo stradale, tutto per il massimo confort dei passeggeri e l'elevata sicurezza di guida. Automobilista, che vuoi di più da una centenaria?

**Chiudi con il passato.
Entra nel mondo BMW.
Sali oggi in una 316.**

**Con la nuova
formula
finanziaria BMW*.**

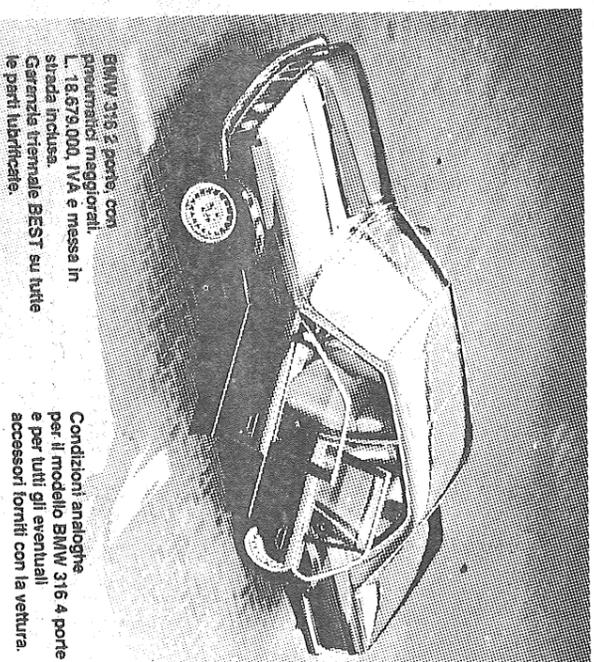
**La superiorità
del 6 cilindri
in linea,
l'eccellenza delle
prestazioni,
il prestigio
del nome BMW.**

**BMW Serie 5.
Oggi con
l'esclusiva
formula
leasing BMW*.**



Condizioni analoghe per gli eventuali accessori forniti con la vettura.

Automarket
Nuova Sede Commerciale
Via A. da Giussano, 15
CASTELLANZA
Tel. 0331 / 500040
503900



BMW 316 2 porte, con pneumatici maggiorati, L. 12.879.000, IVA e mese in strada inclusa. Garanzia triennale BEST su tutte le parti lubrificate.

Condizioni analoghe per il modello BMW 316 4 porte e per tutti gli eventuali accessori forniti con la vettura.

**30% di anticipo.
30 rate da L. 350.000
al mese.**

Da noi, solo per poche settimane, un'eccezionale offerta esclusiva, che vi permetterà di scoprire tutte le qualità della prestigiosa BMW 316, la berlina senza confronti nella sua classe:

- anticipo pari al 30% del prezzo, con possibile ritiro dell'usato;

● 30 rate mensili da L. 350.000 (per la versione 2 porte);

● al pagamento dell'ultima rata, facoltà di perfezionare l'acquisto versando il 30% del prezzo iniziale.

* Previo benestare BMW Italia S.p.A.

Siamo a vostra disposizione per maggiori informazioni e per prove su strada.

anche per il regime fiscale forfettario, con durata, anticipo e riscatto secondo le vostre esigenze, e con possibile ritiro dell'usato.

* Previo benestare BMW Italia Leasing S.p.A.

Siamo a vostra disposizione per maggiori informazioni e per prove su strada.

Solo il 6,25% in più sul prezzo d'acquisto, dopo 25 mesi, con questa formula, valida fino al 31 luglio:

- 25 mesi di locazione finanziaria
- 7 canoni anticipati
- 18 canoni mensili successivi
- 1% di riscatto finale.

Sono pronte per voi altre soluzioni personalizzate altrettanto vantaggiose.



QUANDO AVERE LA MACCHINA ERA SEGNO DI GRANDE PRESTIGIO



Francesco Mainini e Faustina Ferrario dopo una prima esperienza con un socio, si sono messi in proprio nel 1925: avviano anche una scuola guida.

Le prime vetture portavano a Busto una grande firma «Ceirano» torinese, precursore della Fiat

illa a tre marce, «il simbolo della vettura per eccellenza», come spiegano oggi i discendenti dei Mainini-Ferrario.

Il progresso portò poi sulle strade di Busto Arsizio la storica «Topolino». A Francesco e Faustina gli affari andavano a gonfie vele.

Sessantaquattro anni sono trascorsi dal loro primo tentativo di vendere in città i veicoli a quattro ruote e diversi sono stati i cambiamenti di sede del garage e della concessionaria Fiat: da via Mazzini in via Cattaneo la rivendita di automobili, mentre il garage passava in fondo alla via Foscolo nell'area attualmente occupata dal palazzetto dello sport. E ancora, con l'ingrandirsi della sede dell'ex circolo Cattaneo, dove ancor oggi Mainini e Ferrario continuano il mestiere iniziato oltre mezzo secolo fa.

Il testimone ora è passato ai rappresentanti della terza generazione di Francesco e Faustina. A dirigere l'azienda ci sono i nipoti Pino Ferrario e Gianfranco Salomi e sono loro a raccontarci la storia della più vecchia concessionaria Fiat di Busto Arsizio.

«Siamo cresciuti tra le automobili, i discorsi degli zii, i loro racconti, ci appassionavano. Ci dicevano sempre che agli inizi solo i signori acquistavano le vetture. Erano molto esigenti guardavano alla qualità, alle finiture non come i clienti del giorno d'oggi che tengono d'occhio solo il portafoglio.

La concorrenza era accessissima, soprattutto a render difficile il terreno di vendita erano le Lancia e le Alfa Romeo, da sempre auto di gran classe. Volevano un veicolo di colore scuro gli amanti della Fiat e per lo più pagavano in contanti. In officina venivano solo gli uomini: erano loro a decidere tutto. Bisogna risalire agli anni 50 per ricordarsi l'ingresso della prima donna al Mainini-Ferrario».

Altri tempi di cui sono rimasti soltanto pochi ricordi e tanta, tantissima nostalgia. Francesco e Faustina vendevano negli anni 30 le «Ballila» a settemila lire (prezzo di listino), e già sembravano care. Quando poi arrivarono sul mercato le prime «600» il costo lievitò paurosamente (si parla comunque della fine degli anni 50): per acquistarne una bisognava spendere seicentotramila lire!

Ma ritorniamo al periodo in cui «aver la macchina era segno di grande prestigio», quando la gente guardava con rispetto i Mainini Ferrario per via del mestiere che li portava a contatto con i «signori».

E tra i clienti bustocchi di quel tempo c'erano i Venzaghi (nota famiglia di industriali), i proprietari del Cotonicificio Bustese, del Cotonicificio di Villa Cortese e così di seguito in un lungo elenco di veri personaggi che hanno lasciato una traccia indelebile nella storia di Busto Arsizio.

«Nel dopo-guerra chi vole-

va attirare l'attenzione — rammentano Ferrario e Salomi — sceglieva la 1100 S coupé aerodinamica, anche se il massimo era la "Ballila Coppa d'oro", l'auto da competizione che ha partecipato alle Mille Miglia. Gli altri invece s'accontentavano della "Topolino C", veicolo di massima 90 chilometri».

Una «Topolino C» di colore blu è stata anche la prima vettura di Pino Ferrario e di tanti parenti di Francesco e Faustina. «I miei zii — dice sorridendo Gianfranco Salomi — assieme alle due figlie andarono sino in Jugoslavia con la "Topolino". L'avevano acquistata di seconda mano e una

volta giunti alla frontiera i doganieri s'accorsero che era un'auto usata dai contrabbandieri perché aveva un doppio fondo. Fu un viaggio alla Farnetozzi. Per tutto il tragitto gli zii tennero aperta la capote, in modo da lasciare più spazio alle figlie».

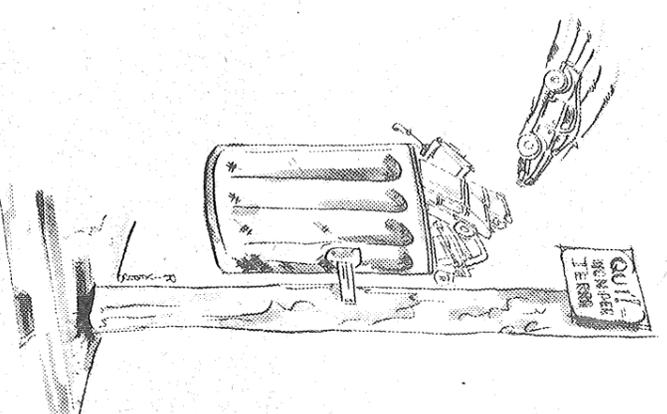
Gianfranco Salomi hanno deciso di non rinnovare il contratto con la Fiat. Non più solo vetture «Agnelli», ma anche made in Europa, pezzi di ricambio e assistenza.

Ricordi, bei ricordi che mantengono intatto il sapore di un'epoca da troppo tempo superata.

La foto degli zii Francesco e Faustina, una «Topolino» grigia e un attestato di benemerita rilasciato nel 1962 dalla casa automobilistica torinese, a firma dell'amministratore delegato Valletta, «per trent'anni di fedele cooperazione agli sviluppi dell'organizzazione Fiat in tutt'Italia», sono ora l'unico legame col tempo della «Ballila» a Busto Arsizio.

È possibile l'auto

«usa e getta»?



«Monde» — uno dei quotidiani «leader» europei — si è posto un interrogativo apparentemente curioso, ma che dietro nasconde la evoluzione dell'auto. «E prossimamente la tua auto sarà più buttar via?».

La tesi del giornale è che in cinque-ta anni — a parte lo stile — le automobili non sarebbero più cambiate di molto. Certo, l'automobile ha mutato parecchie cose in giro per il mondo, a cominciare dalle nostre abitudini. E allora i redattori del giornale sono andati dai dirigenti dei più grandi gruppi europei, proponendo la domanda: «Chi è il costruttore che, per primo, sarà in grado e farà la scelta di mettere sul mercato un piccolo modello che conservi tuttavia un motore sufficiente per affrontare le autostrade senza rischi di avere il fiatò grosso e il cui costo di esercizio sia pressoché nullo per almeno tre anni? Un modello che potrebbe essere il precursore dell'auto del duemila. Insomma, l'auto da gettare dopo l'uso, sarà per domani?».

Vittorio Ghidella, amministratore delegato della Fiat-auto, ha risposto che non si può prevedere, in un futuro prossimo, la realizzazione di una «vettura-giocattolo» semplicistica, economica e destinata al «gettare dopo

Lo ha chiesto «Le Monde» agli uomini guida di Fiat, Renault, Peugeot e Volkswagen e la risposta non è stata affermativa

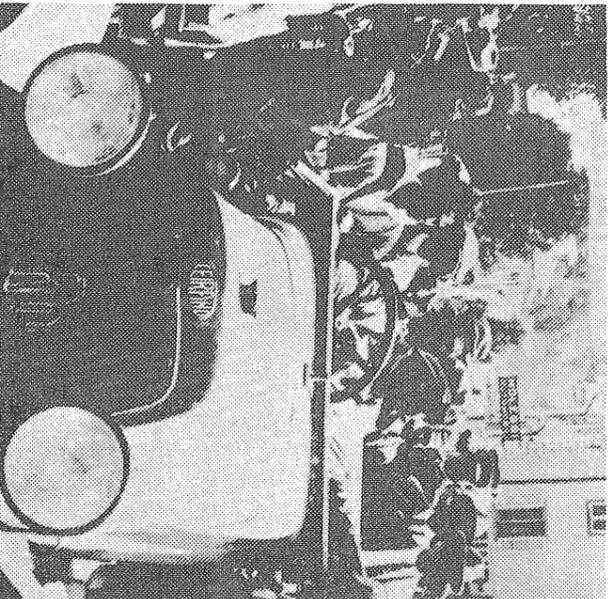
l'uso» perché — ha spiegato — non si possono passare sotto silenzio i criteri di affidabilità, di comfort, di economia di esercizio e di sicurezza «che ci hanno guidati fino al momento attuale. Al contrario si può affermare che una evoluzione graduale e continua dei metodi di sperimentazione ci farà certamente avere in futuro vetture più elaborate, più equilibrate nella durata dei loro organi e con una affidabilità più importante».

Anche Bernard Hanon, presidente della Renault, non crede all'auto «da buttar via dopo l'uso»: l'automobile è un bene «durevole, che esige una qualità e una longevità crescenti. È un prodotto troppo ricco in tecnologia — dunque in investimenti e in capitali — perché gli venga riservata la stessa sorte di un accendino o di un rasoio. D'altronde non esiste nessun prodotto a forte valore aggiunto che sia stato concepito con questo spirito. Perché l'automobile dovrebbe essere una eccezione?». E conclude Hanon: «Fra qualche decennio, forse, si troverà una clientela che non acquisterà più una vettura ma un servizio automobilistico "à la carte"».

In altre parole si può immaginare che dei noleggiatori proporranno, ad esempio, 30 mila chilometri, costi di esercizio e assicurazione inclusi, o tre anni di utilizzazione alle stesse condizioni. Questo è uno scenario più credibile».

Sotto gli effetti delle legislazioni e delle esigenze della clientela, le auto del futuro saranno sempre più complesse. È la tesi del presidente del direttorio della Volkswagen, Hahn, secondo il quale la tendenza europea verso le vetture più piccole possibili sarà fermata — ad esempio — dalla legislazione sulla emissione dei gas di scarico. «Indipendentemente dalla taglia e dalle dimensioni del veicolo — ha risposto — la tendenza nella costruzione automobilistica è l'accrescimento della durata della vita, una migliore resistenza alla corrosione e una solidità sempre maggiore». Insomma anche in questo caso siamo lontani dall'auto «usa e getta».

Infine Jacques Calvet, presidente della Peugeot: «Il rallentamento, probabilmente destinato a protrarsi, dell'aumento del potere di acquisto — ha risposto — così come la evoluzione del rapporto tra vettura e suo utilizzatore, non spingono a pensare che l'auto possa diventare negli anni a venire un oggetto banale da gettarsi dopo un certo periodo di utilizzazione. Sarebbe porre a troppo buon mercato anche il valore oggettivo di una vettura e dei sentimenti profondi che ispira al suo proprietario».



Ernesto Ceirano al volante di una vettura con la quale si aggiudicò la Coppa delle Alpi del 1922.

Questa premessa è stata necessaria per dimostrare che il primo impatto di Busto con la sorgente industria automobilistica non è da sottovalutare: se teniamo la Fiat come capostipite dell'automobilismo italia-

no dobbiamo dire che Busto è, in questo settore, esponente dell'antiquariato dell'automobile.

A rappresentare la Ceirano a Busto c'erano i coniugi Francesco Mainini e Faustina Ferrario che aprirono un garage con ammezza rivendita di vetture in via Mazzini angolo Ugo Foscolo. Correva il 1925 e le automobili suscitavano riverenza e anche un poco di timore nei bustocchi.

I Mainini, sempre più affascinati dal loro mestiere, ingrandirono l'attività ed assunsero la concessionaria per la Fiat, zona di vendita in esclusiva da Busto Arsizio a Sesto Calende e siamo arrivati al 1932.

Poco più tardi l'Italia fu scossa da un brivido di piacere: era arrivato — con il 1932 appunto — il tempo della Ba-

BIBLIOGRAFIA

- «Automobile» di Ralph Stein (Mondadori)
- «Le capitali dell'auto nel mondo» (Eds)
- «Tutte le Fiat» (Editoriale Domus)
- «L'automobile» di Gianni Marin e Andrea Mattei (Schwarz editore)
- «Alfa Romeo» di David Owen (Edizioni Acantus)
- «100 anni di automobile» (Arnoldo Mondadori editore)
- «Dalla parte dell'auto» di Gianni Mazzocchi (Editoriale Domus)
- «In aller Welt» (Mercedes Benz)
- «Museo storico Alfa Romeo» (Cariplo - Alfa Romeo)
- «Gli sport» di Stefano Jacomuzzi (UTET)
- «Peugeot» di Pierre Dumont (Automobilia)
- «Cento anni dal "Corriere della Sera"»
- «100 anni in automobile» (La Martinella di Milano)
- «Millenote» Grande enciclopedia dell'automobile (Editoriale Domus - Quattroruote, Milano; Istituto Geografico De Agostini, Novara)