

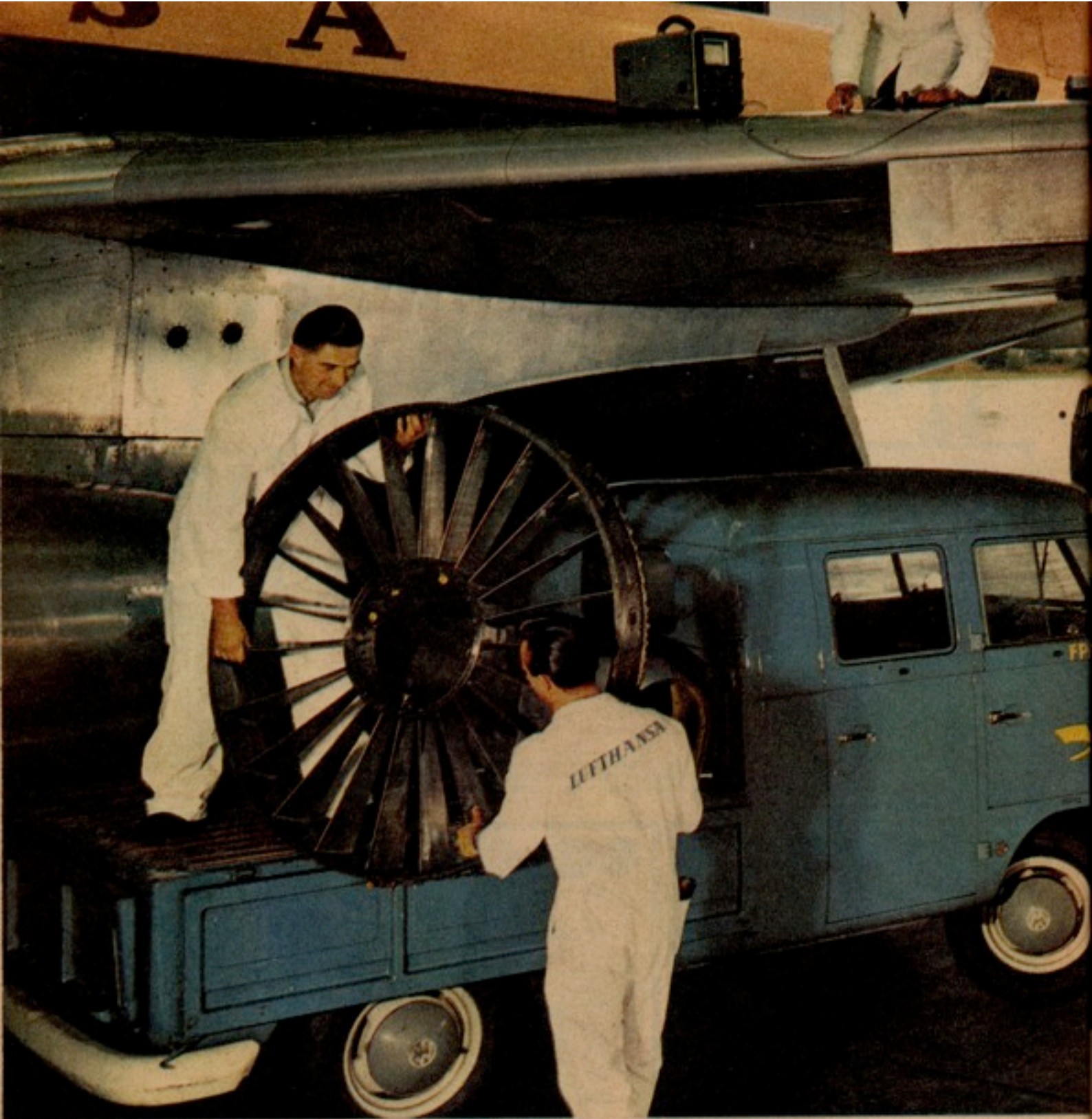
QUATTORRUOTE




N. 8

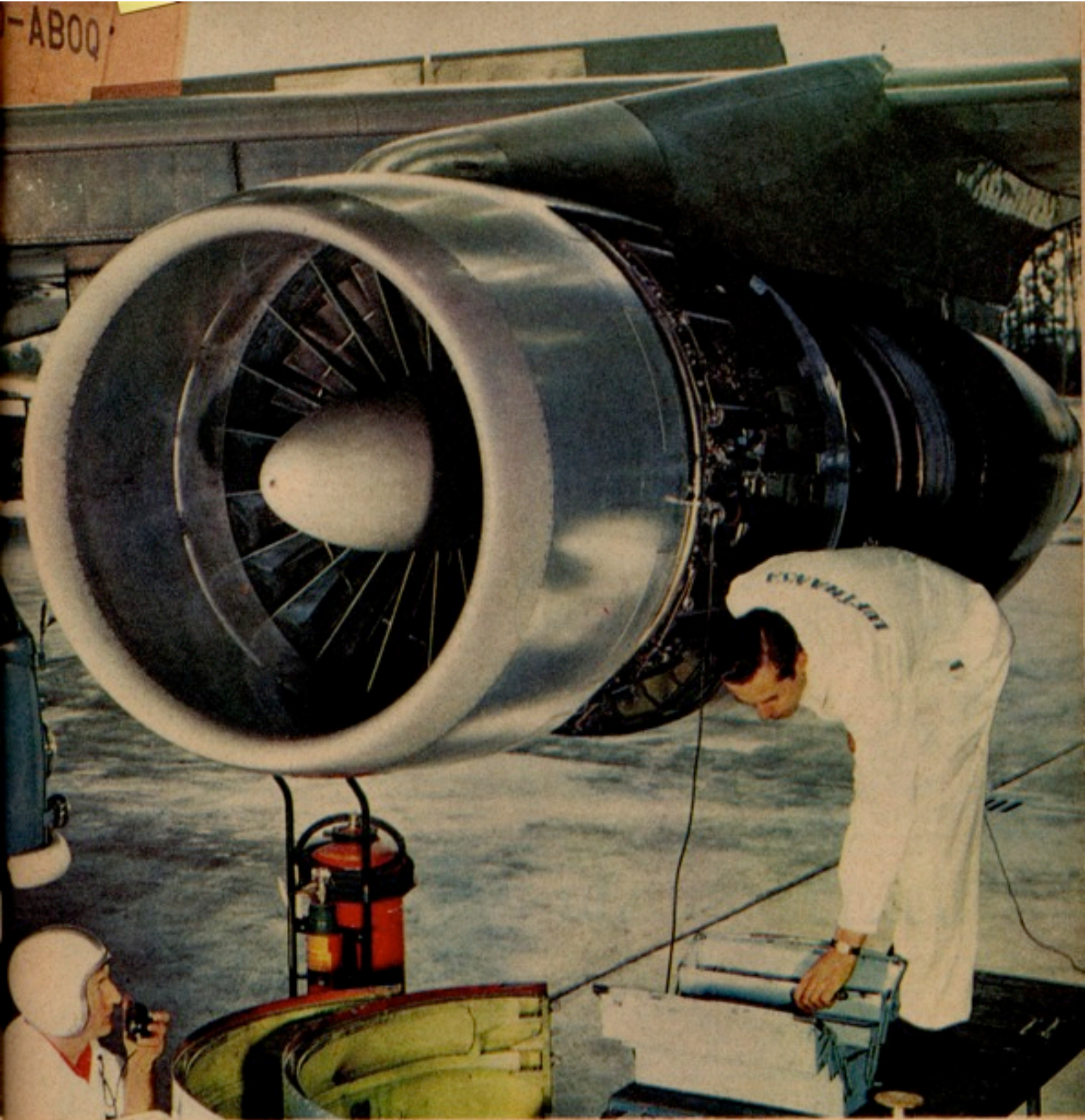
AGOSTO
1964

L. 300



La VOLKSWAGEN è in tutto il mondo

In Italia, in tutte le 92 provincie, 142 concessionari e 706 officine autorizzate.
Vedere gli indirizzi in tutti gli elenchi telefonici alla lettera "V" —  VOLKSWAGEN
(e anche sulla seconda di copertina)
Alle pagine 12-13 di "Quattroruote" di Settembre: "la VOLKSWAGEN in un altro paese del mondo".



..... in Thailandia

Come in tutti i grandi aeroporti, anche in quello di Bangkok, le squadre d'emergenza, per spostarsi rapidamente, impiegano il camioncino VOLKSWAGEN a doppia cabina: perchè può trasportare sei persone più quattro quintali di materiale.

Servirà anche a Voi.

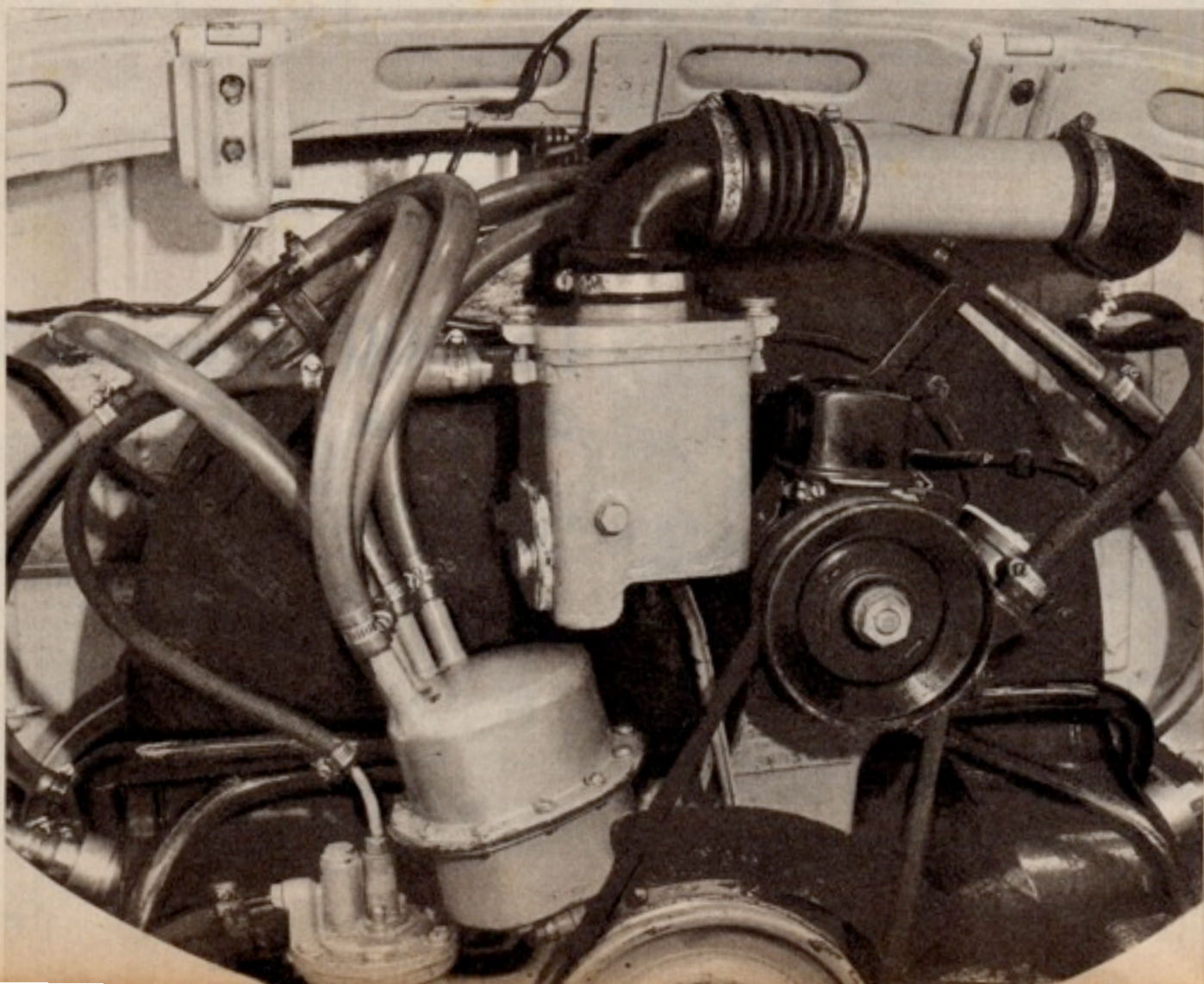
Una Volkswagen marinara

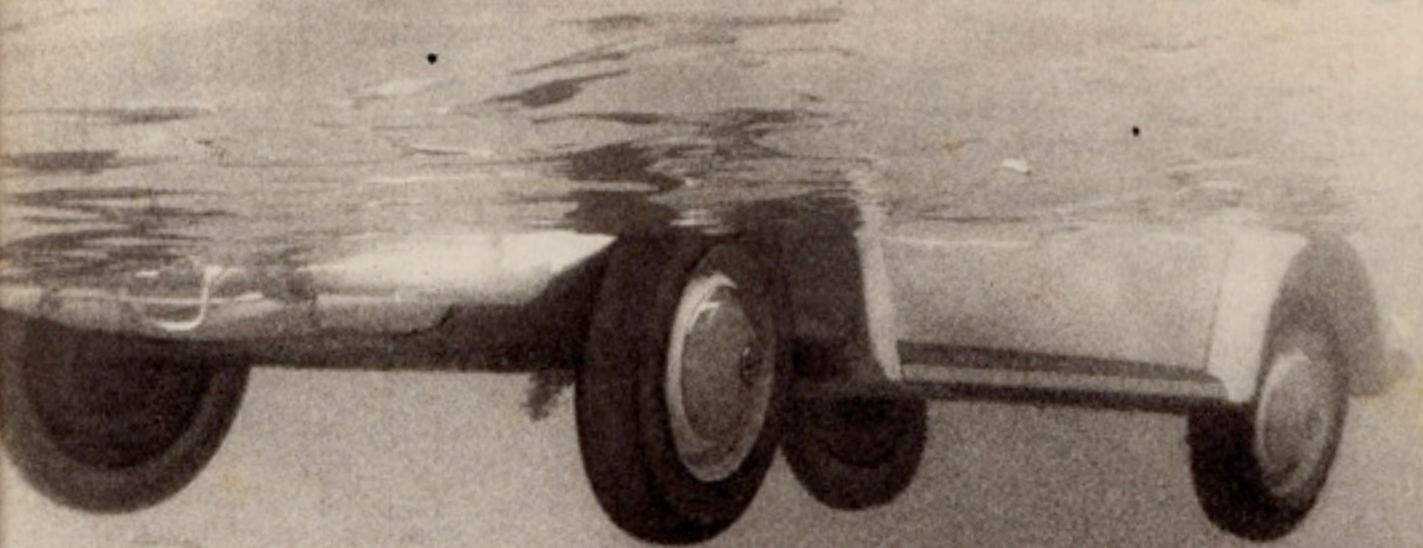
QUATTORRUOTE



Due parole sulla nostra copertina decisamente balneare: il 16 giugno scorso una Volkswagen «1200» ha attraversato lo stretto di Messina impiegando circa 38 minuti per percorrere (con traiettoria a arco in conseguenza delle correnti) i 7 chilometri che dividono la costa calabra da quella siciliana. Questo exploit, nato da una scommessa in un bar di Bologna, è stato possibile grazie ad una serie di modifiche che illustriamo, per evitare che qualche «volkswagenista» fanatico si lanci in inconsulte quanto impossibili avventure marinare durante le vacanze. La vettura, ad un regime di 1800 giri/min. del motore, raggiungeva la velocità oraria di 4 miglia marine (quasi 7,2 km/h). La direzione era assicurata dalla sterzata delle ruote anteriori.

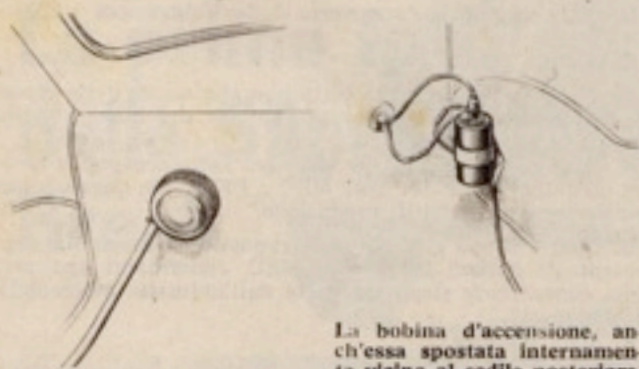
Nel vano motore si osserva soprattutto il «trattamento impermeabile» allo spinterogeno (anche i cavi d'accensione appaiono ricoperti in plastica) ed al carburatore.





Le "modifiche nautiche" della Volkswagen

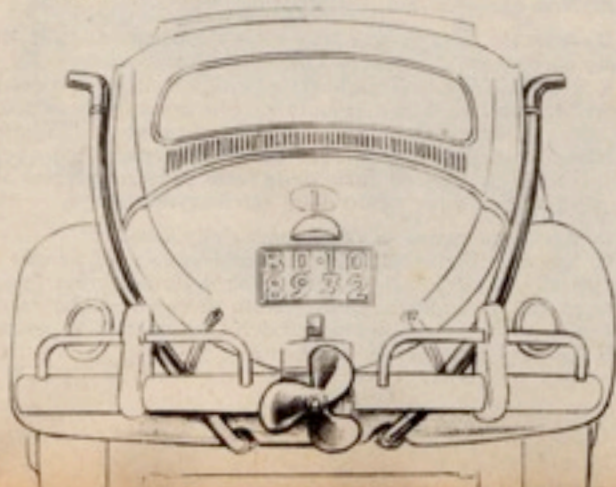
- Chiusura di sicurezza per le due portiere con aggiunta di nuove guarnizioni di gomma. Inoltre tutte le saldature a punti elettrici sono state ripassate con una saldatura continua.
- Protezione a tenuta stagna dell'apparato d'accensione (involucri protettivi per spinterogeno, cavi, candele; la bobina è stata portata all'interno della vettura). Protezione a tenuta stagna del carburatore con presa d'aria spostata all'interno della vettura. Protezione a tenuta stagna del bocchettone d'olio lubrificante (sfiatatoio spostato all'interno della vettura). Durante la navigazione la cinghia della ventola resta distaccata e quindi il raffreddamento del motore avviene ad acqua.
- Applicazione di un'elica sulla puleggia fissata direttamente all'uscita dell'albero motore. Prolungamento tubi di scarico.



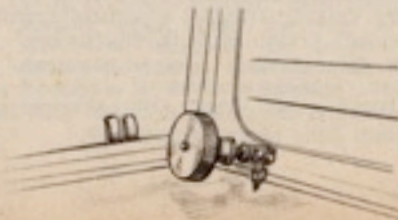
La bobina d'accensione, anch'essa spostata internamente vicino al sedile posteriore.

Il filtro aria della presa d'aria di carburazione, spostato all'interno dell'abitacolo.

Vista posteriore della Volkswagen «1200»: si osservi l'elica e il prolungamento verso l'alto degli scarichi.



Inferiormente alle portiere la chiusura di sicurezza: ruotando il pomello si aumenta l'aderenza della portiera contro la carrozzeria.



18 DOMANDE A NORDHOFF

Ecco il testo dell'intervista che il nostro collaboratore Bruno Troebinger ha fatto al prof. Nordhoff, il capo della Volkswagen.

D. Secondo dati ufficiali, lo scorso anno la Volkswagenwerk ha costruito 1.132.080 macchine. Si propone ora una produzione giornaliera di 6 mila vetture: ciò non giustifica il timore che così venga accelerata la saturazione del mercato nazionale ed estero?

R. Non condivido tali apprensioni. Esse si basano per lo più su una supposizione — a mio avviso errata — delle possibilità d'assorbimento del mercato, che avrebbero limiti ben definiti oltre i quali esso non reagirebbe più all'offerta. Ci si deve astenere dal considerare questa situazione come statica, data la sua natura quanto mai dinamica e fluida.

D. La quota Volkswagen rispetto all'intera produzione automobilistica della Repubblica Federale Tedesca è scesa, com'è noto, dal 47,2 per cento del 1962 al 32,4 per cento del 1963. Perché?

R. La regressione della quota di produzione Volkswagen rispetto a quella complessiva del mercato tedesco non ha nulla a che vedere con il mutato clima concorrenziale. Non considerando le minime sospensioni del lavoro a causa dello sciopero dei portuali americani, la Volkswagen ha sfruttato al 100 per cento — ed oltre — le sue capacità produttive, istituendo turni lavorativi straordinari. L'ampliamento degli impianti di produzione iniziato nel 1963 sarà terminato per la fine del 1964 e la quota Volkswagen in rapporto all'intera produzione automobilistica tedesca crescerà di nuovo.

D. Recentemente la Volkswagenwerk ha potuto sfruttare situazioni positive che hanno favorito il collocamento di Volkswagen all'estero. Quanti automezzi sono stati esportati e quale Paese è da considerarsi al momento attuale come migliore mercato di sbocco?

R. L'esportazione Volkswagen ha potuto registrare anno per anno un incremento armonico, senza aver avuto bisogno di particolari situazioni. La tendenza generale dell'esportazione non presenta anche per quest'anno alcun mutamento. Il successo dei nostri automezzi dipende dal fatto che essi si sono dimostrati i migliori. Nel 1963 sono state esportate 763.274 Volkswagen, in maggior parte negli Stati Uniti.

D. Ritiene possibile un consolidamento delle quote d'esportazione per i prossimi tre anni, o prevede una regressione?

R. Nel commercio con l'estero non si può mai parlare di consolidamento; per il successo si deve lottare giorno per giorno ed esso è frutto di lunghi studi. Noi siamo tranquilli riguardo agli sviluppi futuri.

D. Si dice che circa un milione e duecentocinquanta milia azionisti riceveranno per il 1963 — in seguito al buon andamento economico — un dividendo del 16 per cento. Si può prevedere per i dividendi di quest'anno un ulteriore aumento?

R. La cifra è esatta: questo milione e un quarto di azionisti ha effettivamente ricevuto per il 1963 un dividendo del 16 per cento. Dato che i dividendi vengono stabiliti in base all'andamento annuale degli affari, non è possibile fare anticipazioni.

D. Alla fine dell'anno il numero dei dipendenti del gruppo Volkswagen ammontava a 93.488, dei quali 43.722 a Wolfsburg. Quanti stranieri e particolarmente quanti italiani sono occupati presso la Volkswagenwerk?

R. Impieghiamo comparativamente pochi stranieri nelle nostre fabbriche, se si fa eccezione per lo stabilimento di Wolfsburg, dove sono occupati 4500 italiani, il 10 per cento quindi delle nostre maestranze.

D. Siete contenti di questi lavoratori stranieri e particolarmente degli italiani?

R. Siamo contenti delle nostre maestranze italiane.

D. E' previsto l'impiego di nuova manodopera straniera?

R. No.

D. E' noto che l'Italia rappresenta per la Volkswagen da alcuni anni un buon mercato di vendita. Come considera le nuove possibilità di vendita dopo l'inasprimento della pressione fiscale adottato dal governo italiano quale provvedimento anticongiunturale?

R. La Volkswagen si è conquistata sul mercato italiano una buona posizione, senza però poter intaccare la posizione dominante della Fiat. Se si prendessero ora misure discriminatorie contro la Volkswagen, si annullerebbero quegli intendimenti che sono alla base dell'idea del MEC e che figurano nel trattato di Roma, a suo tempo controfirmato dal governo italiano.

D. In quale misura ritiene che questi provvedimenti abbiano ostacolato l'esportazione e la vendita di Volkswagen in Italia?

R. L'intero settore vendita del mercato automobilistico in Italia si trova, a causa dei provvedimenti fiscali straordinari, in notevoli difficoltà.

D. E' prevista per un prossimo futuro una riduzione dei prezzi per le Volkswagen «1200» e «1500».

R. No.

D. Cambieranno le carrozzerie delle Volkswagen «1200» e «1500»?

R. No.

D. Che cosa pensa di una certa liberalizzazione delle esportazioni e delle importazioni nell'ambito del MEC e della zona di libero scambio?

R. Condizione basilare per una vera unità economica europea è l'unione delle due aree MEC e EFTA. Da questa unità non deriveranno crisi di produzione.

D. Qual è il Suo giudizio sulle rimostranze mosse dai rappresentanti italiani in seno al MEC, riguardanti una presunta concorrenza sleale da parte dell'industria automobilistica tedesca?

R. Sono ingiuste.

D. E' interessata la Volkswagen anche ad una espansione nei Paesi dell'Europa orientale? E' stato già registrato in quei Paesi un certo successo?

R. La Volkswagenwerk è naturalmente interessata ad un accesso ai Paesi dell'Europa orientale. I successi finora raggiunti sono scarsi.

D. Dove intende la Volkswagenwerk costituire nuovi gruppi industriali?

R. Non abbiamo mai pensato a ciò.

D. A quale cifra finora ammontano i premi di collaborazione corrisposti alle maestranze della Volkswagenwerk?

R. I dipendenti delle fabbriche Volkswagenwerk percepiscono da molti anni un premio di collaborazione, calcolato — come i dividendi — in base all'andamento degli affari dell'anno concluso. Per il 1963 verrà corrisposto, ad operai e impiegati, prima dell'inizio delle ferie 1964, un premio corrispondente all'8 per cento della retribuzione annua.

D. Che cosa pensa del problema delle strade?

R. Ritengo l'arretratezza nella costruzione di strade rispetto all'incremento del traffico una delle più gravi trascuratezze del dopoguerra. Questo stato di cose non ha ancora avuto alcun effetto sulla vendita delle automobili. Il pericolo diventa però ogni giorno più reale.

B. T.