MOTORE

si fa strada lentamente il Wankel a pistone rotante

CARROZZERIA

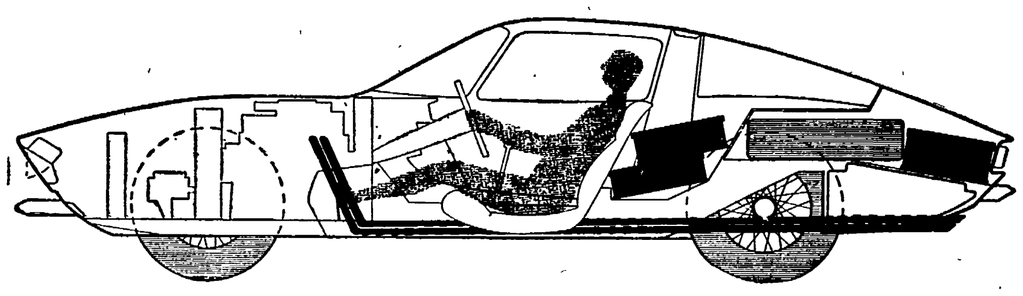
resistenza e leggerezza assicurate dalla plastica

PREZZI

perchè lo hanno definito il «Salone della concorrenza»

AL SALONE DI TORINO

Non c'è ancora (ma s'intravvede) l'auto del futuro



Ecco lo schizzo del «Grifo»: il bolide della Iso-Rivolta carrozzato da Bertone che raggiunge una velocità di 250 chilometri l'ora con eccezionali qualità di ripresa. E' una macchina di cui non è ancora stato comunicato il prezzo, ma che sarà certo riservata a pochi privilegiati. Tuttavia, è di estremo interesse per l'accurato studio della distribuzione dei pesi, che assicura alla vettura una straordinaria stabilità

Come sarà l'auto del futuro? Mai come quest'anno, il salone di Torino ha lasciato intravvedere che la tecnica dell'automobilismo è alla vigilia di una profonda trasformazione. I segni, sia pure ancora timidi e cauti, sono già evidenti. La stessa validità del motore a pistoni — che da almeno sessant'anni sembrava indiscussa — è oggi messa in forse.

Probabilmente è ancora presto per vaticinare l'avvento del motore a turbina, che pure ha rivoluzionato la tecnica aeronautica: la CHRYSLER, che ha realizzato un efficiente modello di autovettura con propulsione a turbina, l'ha presentata soltanto ad un ristretto gruppo di giornalisti: il singolare modello, che avrebbe certamente acceso la curiosità e la fantasia dei visitatori, non è esposto nella luminosa navata di Torino-Esposizioni. Ma nello stand della NSU, coloro che visitano il salone di Torino possono già vedere qualcosa di veramente nuovo: lo spyder equipaggiato con motore a pistone rotante Wankel.

Che cosa sia questo motore e come funzioni, è già noto fin dal 1959 ed è già stato illustrato su queste colonne. Vale la pena tuttavia di ricordare che la sua applicazione ad una vettura di serie ha costituito ugualmente una sorpresa: la difficoltà di mettere a punto un gruppo propulsore così leggero e potente (sviluppa 50 cavalli con un peso di 125 chili, comprese le apparecchiature accessorie) aveva fatto perdere tanto tempo, che si cominciava davvero a dubitare che i tecnici non ci sarebbero mai riusciti.

Ma l'iniziativa della NSU rischia di restare, almeno per ora, isolata: l'organizzazione della produzione, della formazione dei tecnici, dell'assistenza alla clientela, della riparazione dei guasti, è impreparata ad una svolta radicale come quella rappresentata dal motore Wankel. Può darsi, però, che le notevoli qualità del motore — silenziosità assoluta, possibilità di adottare rapporti di compressione accentuati senza per questo richiedere l'uso di benzine ad elevato numero di ottani — ottengono un grosso successo di pubblico. Le case più avvedute, perciò, si tengono pronte ad adeguarsi: la RENAULT ha annunciato nei giorni scorsi di avere allo studio anch'essa un suo motore a pistone rotante leggermente diverso da quello realizzato in Germania.

Ma non è soltanto all'interno del gruppo propulsore che il futuro ci riserva delle sorprese: lo stesso vestito dell'autovettura sta per trasformarsi. Le materie plastiche, dopo aver sostituito legno, cuoio e pellami per la costruzione degli accessori, stanno per rimpiazzare i metalli della stessa struttura della carrozzeria. Da molti anni, ormai, vengono esposti ai saloni modelli sperimentali con carrozzeria in materiale sintetico. Quest'anno, con una sorpresa dell'ultima ora, la AUTOBIANCHI ha esposto il prototipo di uno spyder — la «Stellina» — che sarà fabbricato in serie e che ha la carrozzeria in fiber-glass, stratificato di vetro, un materiale che ha l'enorme pregio di accoppiare la resistenza alla leggerezza.

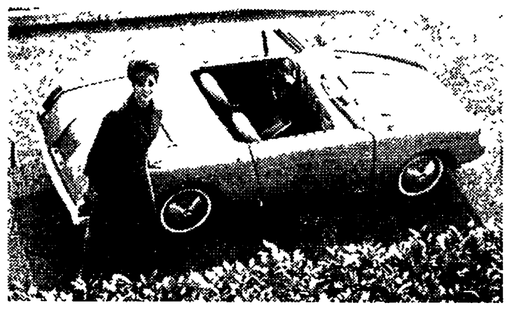
Finora, l'ostacolo maggiore all'adozione dei materiali plastici era dato dalla preoccupazione che per riparare un guasto o una lesione occorresse spendere un patrimonio: preoccupazione più che legittima, dal momento che nessun carrozziere è in grado di rimettere in sesto una vettura che non abbia la scocca in metallo. Viceversa, il fiberglass ha caratteristiche tali per cui la lesione dovuta ad urto è circoscritta al minimo, e non si estende a parti lontane come avviene nella lamiera. E la riparazione è talmente facile che, se la carrozzeria non è sfasciata per intero, la può fare addirittura l'utente, utilizzando una scatola di materiale con le apposite istruzioni rilasciate dalla casa. E' ancora presto per dire se i materiali sintetici avranno la meglio sulle lamiere metalliche: tuttavia, un piccolo spyder come la «Stellina» — che avrà i gruppi meccanici della 750 FIAT — permetterà di accertarne pregi e difetti su scala abbastanza ampia.

Di estremo interesse è infine lo sforzo di alcuni carrozzieri per elaborare — finalmente! — soluzioni adatte a limitare gli effetti degli incidenti stradali. In qualche vettura di piccola serie — come la «Grifo» della ISO RIVOLTA, disegnata da Bertone — limiti non subisce quindi deformazioni, proteggendo i passeggeri. Per di più, vi sono rigorosamente aboliti tutti gli spigoli, ed è costruito in modo tale che il motore, anzichè penetrarvi dentro, in seguito all'urto, gli scivola sotto.

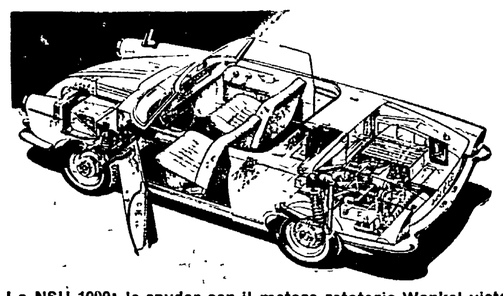
Per di più, il pericolosissimo parabrezza, sulle cui schegge si sono recisi la carotide decine di sfortunati automobilisti, è fissato in modo tale da staccarsi e da essere sbalzato in avanti quando la vettura urta contro qualche ostacolo. E infine le porte, scorrevoli anzichè aprirsi a libro, danno la sicurezza che i viaggiatori non saranno scaraventati fuori appena la macchina, non più controllata, capotta fuori strada. La soluzione delle porte scorrevoli, anche se ruba un po di spazio interno, appare particolarmente felice in una situazione, nella quale i parcheggi sono talmente affollati che è difficile, talvolta, rientrare nella propria auto, bloccata da una vettura vicina in modo tale che le portiere non si aprono più.

Queste che abbiamo elencato sono le soluzioni costruttive più felici che probabilmente compariranno sulle auto del futuro, e che già si possono trovare esposte al salone di Torino. Di sicuro, per ora, c'è soltanto una previsione: nei prossimi anni, tutte le vetture esigeranno sempre meno manutenzione: gli snodi «for life», a ingrassaggio permanente, ed i radiatori a circuito sigillato, sono stati adottati anche dalla FIAT, che pure era stata abbastanza restia ad applicarli sui suoi vecchi modelli. Segno che hanno incontrato il favore della clientela italiana.

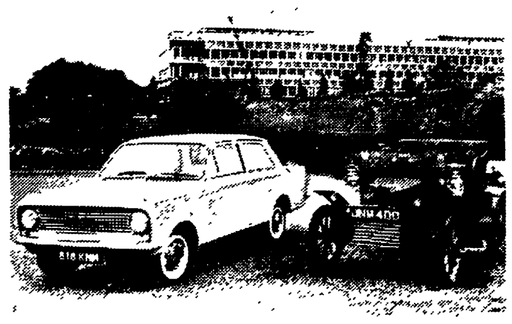
Cesare Pillon



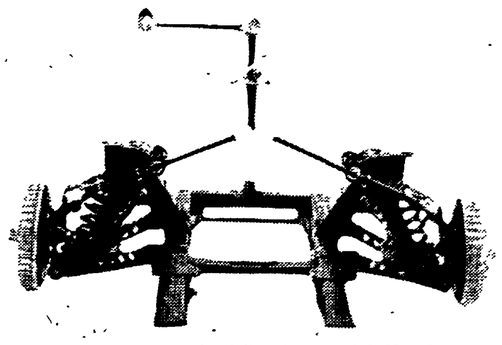
La «Stellina» dell'Autobianchi: è uno spyder con la carrozzeria in materiale plastico, realizzato con i gruppi meccanici della Fiat 750



La NSU 1000: lo spyder con il motore rotatorio Wankel visto in radiografia. E' la prima volta che viene esposto in Italia. Il motore tipo Wankel soppianterà quello a pistone?



La Vauxhall «Viva» del 1964 accanto alla Vauxhall del 1904. La «Viva» è fabbricata dalla filiale inglese della General Motors: è una «1056» che viene offerta al prezzo di un milione e 14 mila lire. Le filiali europee della Ford e della General Motora sono alla testa nell'opera di penetrazione americana sui mercati del MEC



Gli snodi della tiranteria dello sterzo a lubrificazione permanente (sei punti in meno da ingrassare) nella 1100 D della FIAT

◆ CURIOSITA' del pubblico intorno ad uno strano bolide esposto nello stand della casa Petrolifera Mobil Oil. Ma non si tratta di un'auto: è la «Colibrì» della Guzzi, il bolide carenato che ha battuto a Monza sei records mondiali nella classe K 250.

★

◆ NELLO SPAZIO all'aperto, tra i veicoli industriali, è esposto un gigantesco rimorchio della ditta Cometto: un mostro della strada, capace di contenere 300 tonnellate di merce. Gli opuscoli propagandistici giurano che circola su 112 pneumatici, ma nessuno è riuscito a controllare se è vero: chi ha provato si è stancato prima di finire il conto...

★

◆ I SERVOCOMANDI stanno per arrivare sulle utilitarie. La casa ISI ha realizzato un servosterzo per le 1100 e il primo che compaia in Italia per una vettura di media cilindrata.

★

◆ I GIAPPONESI sono presenti anche quest'anno al Salone di Torino con due vetture «vestite» in Italia. Si tratta del coupée e del cabriolet della Daihatsu, carrozzati da Vignale, che hanno un motore da 797 centimetri cubici.

Un italiano su cinque preferisce l'auto straniera

Gli industriali italiani intendono dare al 45° Salone internazionale dell'auto di Torino il titolo di «Salone della concorrenza». Nell'anno record della produzione automobilistica italiana (si prevede infatti una produzione di un milione e 200 mila autoveicoli per il 1963) l'importazione è addirittura raddoppiata in confronto al 1962 ed è questo l'aspetto più sconcertante dopo la liberazione dei contingenti in base al trattato del MEC. Rodolfo Biscaretti Di Ruffia, il presidente dell'ANFIA (la Associazione dei Costruttori Italiani), nel corso del banchetto inaugurale, avvenuto alla presenza del ministro Togni, ha definito l'attuale importazione «uno degli aspetti più spettacolari del momento».

Nell'anno in corso, l'Italia importerà un numero di macchine straniere superiore alle 200 mila e se a queste si aggiungono le macchine «a mezzadria», quali l'INNOCENTI e la RENAULT, si può affermare che più di un italiano su cinque acquista una macchina straniera.

Una proporzione mai raggiunta nel nostro paese che ha indotto l'associazione dei concessionari in Italia delle auto italiane a reclamare, da parte del governo, un intervento perchè sia salvaguardata l'industria italiana in pericolo. Le case straniere non si son fatte pregare per rispondere al «grido di dolore» e anche loro, tramite i concessionari italiani delle auto straniere, hanno risposto con una lunga lettera, che è stata inserita nella documentazione distribuita ai giornalisti nel corso delle varie conferenze stampa (organizzate dalle case straniere) che in questi giorni del salone si succedono a getto continuo.

L'UNRAE (Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli esteri) non ha usato mezzi termini per esporre le proprie tesi.

I dati da cui l'UNRAE è partita sono ufficiali. Nei primi otto mesi del 1963 le immatricolazioni sono state di 647.275 unità con un incremento di circa il 50 per cento in confronto allo scorso anno, mentre la produzione segna un incremento che oscilla attorno al 30 per cento. Le industrie italiane (e l'ha confermato anche il presidente Biscaretti) hanno in parte volontariamente contenuto le esportazioni mantenendole allo stesso livello (in cifra assoluta) del 1962, sia per soddisfare il fabbisogno nazionale, sia perchè (sul piano immediato) il mercato interno è ovviamente più remunerativo.

Se è avvenuto un raddoppio dell'importazione — così sostanzialmente affermano quelli dell'UNRAE — le ragioni sarebbero da ricercarsi nell'aumentata richiesta da parte del mercato nazionale e nella libertà di scelta di cui ora gode l'acquirente italiano di fronte a una varietà di modelli a prezzi relativamente concorrenziali.

Ma i concessionari delle macchine straniere non si fermano qui e sottopongono all'attenzione della stampa e dell'opinione pubblica, questa tesi: anche in Francia e in Germania — essi affermano — si riscontrarono negli anni passati fenomeni analoghi a quelli che in questo momento destano tanta inquietudine nel nostro paese, ma le industrie di quei paesi «reagirono energicamente producendo modelli più aggiornati».

Il riferimento ai metodi di alcune nostre grosse industrie automobilistiche è abbastanza esplicito: il fatto che alcuni accorgimenti tecnici, accolti a suo tempo con una certa sufficenza, siano stati accolti e attuati dopo quattro anni, determinando un «ritocco» dei prezzi, sta a dimostrare che non tutti i torti sono da una sola parte.

Le assicurazioni fornite dal ministro Togni in Parlamento, davanti al presidente Segni e nel corso del banchetto inaugurale non hanno dato una risposta alla protesta dell'UNRAE.

«Se il governo italiano — dice testualmente la lettera — cercasse di ripristinare provvedimenti restrittivi o limitativi nelle importazioni di autoveicoli, analoghe misure verrebbero adottate non solo dalla Francia, dalla Germania e dalla Gran Bretagna, ma anche da altri paesi, nei quali l'eccellente produzione automobilistica nazionale trova un ottimo mercato».

La lettera non ha gettato lo scompiglio (e come avrebbe potuto?) e negli ambienti più vicini alle grosse industrie non è mancata una certa presa di posizione da parte di chi ritiene la lettera superata già da alcuni accordi che starebbero per maturare tra le case europee in una coalizzazione antiamericana. Il presidente Biscaretti, infatti, quando ha trattato la «voce» importazione ha detto testualmente: «Si inseriscono con determinazione nella gara i colossi americani attraverso le loro filiali sul continente e nel Regno Unito, e nella stessa direzione finiranno di operare le negoziazioni tariffarie al GATT, nell'ambito del Trade Expansion Act. In breve la floridezza attuale — quali otto milioni di automezzi costruiti nel '63 nell'Europa occidentale, e cioè un milione più dell'anno scorso — non ci nasconde la serietà della lotta, che andrà affrontata con il massimo impegno di uomini e di capitali, e — confidiamo — con l'appoggio dei poteri costituiti».

L'importo percentuale dei diritti di confine assomma oggi per le autovetture fino a 1500 cmc. importate dai paesi del MEC al 31,15 e per quelle importate dagli altri paesi al 46,05, e anche su questi aggravi fiscali i concessionari di macchine straniere fanno sentire la loro voce, ma a noi sembra che il discorso ormai non possa più porsi sul piano nazionale, ma investa interessi che abbracciano tutta la vecchia Europa.

Otello Pacifico

Caccia

"Gimmi" e "Fred" campioni italiani

Lo spinone Gimmi del Giorgione e l'epagneul breton Fred di Massaretti sono i due migliori cani da ferma italiani, essendosi entrambi laureati campioni nazionali di caccia pratica per il 1963: il primo per le razze italiane e il secondo per quelle continentali. L'ing. Franco De Angelis di Roma e il sig. Agostino Parodi di Bastia d'Albenga (Savona) sono rispettivamente i fortunati proprietari dei due «fuoriclasse», ma possono essere indubbiamente orgogliosi dei loro ausiliari anche coloro i quali sono riusciti a piazzare i propri cani ai posti d'onore. E lo stesso dicasi per i possessori dei finalisti delle razze inglesi, anche se in questa categoria non è stato assegnato il titolo, mancando, evidentemente, il soggetto eccezionale.

I cani che arrivano alle finali del campionato di caccia pratica, indetto dalla F.I.d.C. e giunto quest'anno alla 26ma edizione, appartengono generalmente a quella classe di ausiliari il cui ricordo vive a lungo nell'ambiente dei cacciatori, che nei loro coloriti racconti parlano del Floc, del Brick e della Mirka come di esseri familiari, mentre l'esultazione delle imprese di questi cani assume col passare del tempo la suggestione della leggenda.

Solo pochi cacciatori hanno la fortuna di possedere cani d'eccezione e sovente tale fortuna non tocca due volte, sicchè, anche dopo anni di appassionata attività venatoria e cinofila, chi ha avuto un «fuoriclasse» ne rammenta i pregi con grande nostalgia. Difficilmente, però (per non dire mai), un cane da ferma emerge dalle migliaia di concorrenti, via via setacciati attraverso centinaia di prove, se il suo proprietario, che nel campionato di caccia pratica deve essere coluti che lo guida nelle competizioni, non possiede notevole abilità. La buona e la cattiva sorte, come in ogni altro genere di gare, giocano anche qui un ruolo importante, tuttavia un cane mediocre (o anche un buon cane, ma condotto malamente) ben di rado riesce a superare le varie prove che conducono ai primi posti della graduatoria nazionale. Accade invece talvolta che ottimi soggetti vengano eliminati per un brutto tiro giocatogli dal caso o per errore dei giudici, ma tali soggetti non tardano mai troppo a rifarsi avanti.

Al campionato federale di caccia pratica prendono parte parecchie migliaia di cacciatori, molti dei quali si accontentano di buoni piazzamenti nelle gare delle proprie sezioni e sottosezioni o anche soltanto di un parere del giudice sul proprio ausiliare, dato che sono ancora molti coloro che possiedono cani non iscritti regolarmente al L.O.I., condizione richiesta perchè possano entrare nella rosa dei finalisti. Ma è proprio la partecipazione di massa che dà al campionato un valore anche superiore a quello competitivo, trasformandolo in una grande palestra ove si affina il gusto e ove si imparano le norme indispensabili che un buon cane da ferma deve osservare a caccia: non pochi cacciatori, anche soltanto assistendo da spettatori a queste prove, si rendono conto delle differenze di rendimento (e soprattutto di soddisfazione) che può dare un cane ben addestrato rispetto a certi «spaventatutto» che non tengono la ferma, rincorrono la selvaggina e riportano quando ne hanno voglia.

Le finali di quest'anno si sono svolte nelle belle zone, assai ricche di selvaggina, del «Capitone» e di «Valle Antica», in provincia di Terni, messe a disposizione dal locale Comitato della caccia. Alle finali sono stati ammessi 44 soggetti così suddivisi: 4 nella categoria A, riservata ai cani di razze italiane; 14 nella categoria B (razze continentali italiane ed estere); 26 nella categoria C (razze inglesi). Le eliminatorie provinciali sono state 53 alle quali hanno preso parte 1500 soggetti delle varie razze e otto sono state le semifinali di zona, cui sono stati ammessi quattrocento cani.

Ecco le classifiche:

Categoria A: 1. (eccellente, C.A.C. e titolo di campione nazionale per il 1963) Gimmi del Giorgione, spinone, dell'ing. Franco De Angelis di Roma; 2. (ecc. e ris. C.A.C.) Lor dei Ronchi, bracco italiano, del sig. Enrico Adanti di Fano (Pesaro); 3. (Molto buono) Frea di Romagna, spinone, del sig. Ragni di Maceratafeltria (Pesaro); 4. (M.B.) Peppo di Mantua, spinone, del sig. Vanni Vitali di Forlì.

Categoria B. 1. (ecc., C.A.C. e titolo nazionale 1963) Fred di Massaretti, epagneul breton, del sig. Agostino Parodi di Bastia d'Albenga (Savona); 2. (ecc.) Dimizelle di Villa La Fonte, epagneul breton, del sig. Antonio Londei di Sesto Fiorentino; 3. (M. B.) Bruenis di S. Marzanotto, ep br., del sig. Egidio Bologna di Asti; 4. (M.B.) Dia di Capodarso, bracco ted. del dott. Saro Pantò di Catania; 5. (Buono) Firk del Crocione, br. ted., del sig. Carlo Carradore di Schio (Vicenza); 6. (B.) Kicka, ep. br. del sig. Giuseppe Ferrari di Genova Molassana.

Categoria C: 1. premio e titolo riservati; 2. (M. B.) Lisbeth Flossie, pointer, del dott. Giuseppe Arzilla di Grosseto; 3. (B.) Laika, setter inglese, del sig. Giulio Argenta di Asti; 4. (B.) Lucanise Don, pointer, del sig. Augusto Galmarini di Como; 5. (B.) Sila della Ramera, pointer del sig. Omero Arrigoni di Milano; 6. (B.) Asso di Valtiberina, setter ingl., del sig. Ezio Bernardini di Terni; 7. (B.) Lala II, setter ingl. del dott. Manlio Scappini di Trecenta (Rovigo).

Hanno giudicato le gare il dr. Antonio Ridella, lo ing. Romano Saladini Pilastri e il sig. Angelo Massimino per le razze continentali e l'ing. Dario Di Fazio, il dr. Franco Grassi e il sig. Alighiero Ammannati per le razze inglesi.

g. g.

Pesca

Erba e grani di canapa per il pigo

I pescatori attualmente sulla breccia si dedicano prevalentemente al luccio e al pigo. Sul luccio ci siamo abbondantemente diffusi la scorsa settimana: vi è solo da aggiungere per diretta esperienza e per notizie pervenuteci che l'esocido si mostra più sensibile nei confronti del «vivo» che dinnanzi ad un «cucchiaino», sia pur magistralmente manovrato. Sul Ticino, a Motta Visconti, prima che la temperatura si raffreddasse e che la pioggia cominciasse a cadere, il vairone si è dimostrato il pesciolino «ad hoc» per solleticare l'ingordigia del luccio

Quanto al pigo, sta per scoccare uno dei suoi momenti più attivi. E' strano che questo pesce non goda in Italia della giusta popolarità che, ad esempio, si merita in Francia. I pescatori transalpini considerano il pigo alla stregua del cavedano, sia per la bellezza della sua pesca sia per la sua notevole diffusione. Certo, uno dei motivi per cui in Italia il pigo è scarsamente conosciuto e insidiato risiede nella sua non grandissima diffusione, ma in certe località dell'Italia settentrionale esso è stabilmente acquartierato e vale davvero la pena di dedicarvisi.

Il pigo è un pesce bello e robusto, che sta fra il cavedano e la scardola, ma che da entrambi si differenzia per le carni abbastanza gustose, ancorchè ricche di spine. E' caratteristico per la forma del corpo un poco compressa ai lati e per la bocca assai piccola, ed è subito riconoscibile per la larghezza delle scaglie che colpiscono per la loro argentea lucentezza. Come il cavedano è soggetto a variazioni di colore a seconda dello ambiente in cui vive: così spesso il suo dorso passa dal bruno al verde, o all'azzurrognolo

Il pigo si riproduce allo inizio della primavera e sceglie con molto anticipo i luoghi dei suoi amori. Si può dire, anzi, che li sceglia sin da novembre ed è per ciò che in inverno è più facile imbattersi in foltissimi gruppi di questi lunatici ciprini. I pighi sono per i primi due anni essenzialmente erbivori: solo più adulti assalgono il verme, la larva di mosca carnaria ed altri insetti allo stadio larvale, ma rimangono sempre di gusti vegetariani. Da novembre in poi, sino all'epoca della riproduzione, il pigo abita le acque profonde: nei fiumi se ne sta dove la corrente è lenta e massiccia, girovagando accanto alle briamate o, meglio ancora, presso le sponde franose a picco, ingombre di radici e di vegetazione sommersa; nei laghi abita i luoghi prediletti dalla carpa nostrana, quelli cioè a notevolissima profondità e in prossimità di rocce

Ma è sui fiumi che ora conviene insidiarli, servendosi, più che del lombrico e del *cagnotto*, dell'esca per la quale ha un vero debole: l'alga filamentosa. E' questa un'erbetta ricciolina che si trova in buon numero lungo fossati e rogge di irrigazione. La si applica ad un amo del n. 12 facendo in modo che il ferro ne sia interamente circondato e ricoperto, e badando a che penzolino alcuni filamenti. La canna lunghissima di 8 metri maneggiata dai nostri nonni richiede muscoli saldi e sforzi notevoli, dovendo eseguire continue «passate». Oggi è certo meglio ricorrere all'agile «bolognese» che non stanca il polso e che mantiene... i riflessi pronti. L'abboccata del pigo si manifesta con l'esca in movimento: il galleggiante (che dev'essere sensibile e poco piombato) si immerge con una certa lentezza si da dare l'impressione che una erbaccia abbia trattenuto il vostro boccone. Talvolta è così, ma spesso è un pigo di notevoli proporzioni che vi farà sudare parecchio

In Francia, dove — come abbiamo detto — la pesca del pigo figura in testa alla classifica, si adotta un'esca insolita, che dà ottimi frutti: il seme di canapa cotto. Specie nella Loira il seme di canapa è l'esca principe per catturare i pighi più riottosi. Su un amo del n. 14 si applicano due, tre e anche quattro granellini di canapa e, previa pastura del luogo, si getta la lenza nei profondi ritorni di corrente o dove la forza delle acque è molto ridotta. La «canapuccia» ottiene però risultati migliori in primavera e nel tardo autunno.

r. p.