



Un utile strumento che manca in molte utilitarie e vetture medie

L'importanza del termometro

Lo si può installare facilmente e con poca spesa. Il significato delle variazioni di temperatura

In un gran numero di vetture di media e grossa cilindrata, la causa di guasto ricorrente fornisce, già inserito nel cruscotto, un termometro collegato al liquido di raffreddamento del motore, oppure ad un altro suo organo. Nelle vetture sportive si hanno spesso due termometri, l'uno per il liquido di raffreddamento, l'altro per l'olio.

In molte utilitarie ed in molte vetture di media cilindrata, è cioè proprio in quel tipo di vetture alle quali sovente l'utente chiede i massimi sforzi, tale termometro manca. Ed è curioso notare come tanti utenti che si preoccupano di abbellire la macchina con ornamenti e finiture preziose, ma di nessuna utilità pratica — non si preoccupano invece di far installare un termometro capace di indicare in ogni istante la temperatura del liquido di raffreddamento, dell'olio o di un organo di riferimento del motore.

L'utilità di questo strumento, che viene a costare, installazione compresa, poche migliaia di lire, è di primo ordine, in quanto permette di conoscere in ogni istante le «condizioni» del motore, e consente, in molti casi, di evitare guasti grossi e conseguenti ad un sovraccaldamento del quale il guidatore può non accorgersi.

Se il termometro, dopo una marcia più o meno lunga, ad un regime più o meno elevato, prende a salire gradatamente oltre la temperatura ottimale del motore, che il costruttore indica sempre sul libretto delle istruzioni, è chiaro che «qualcosa non va». Il radiatore può essere incrociato internamente o esternamente, oppure è la cinghia della ventola di raffreddamento che slitta, o il radiatore è pieno a metà anziché fino all'orlo. Può anche darsi che il motore non sia perfettamente messo in fase, oppure che la vettura sia sovraccaricata.

Se invece il termometro, che normalmente in pochi minuti, si porta alla temperatura di regime, sale bruscamente oltre tale livello, vuol dire che è sopravvenuto un vero e proprio guasto: il dispositivo di regolazione termostatica si è bloccato, un manicotto ha ceduto e il liquido di raffreddamento si è perduto, s'è rotta la cinghia che aziona la ventola. In caso di indicazione lentamente crescente del termometro, il guidatore può continuare la marcia, rallentando, però, sensibilmente, ed osservando se il termometro rientra nei limiti normali dopo qualche tempo. Se così avviene, potrà continuare la marcia, ma con un po' di ridotta, e, giunto a destinazione, far controllare la cinghia, radiatore e costi vati. Potrà anche, in alternativa, provare a lasciare raffreddare il motore, ma conviene che, a macchina ferma, lasci girare il motore anche un regime superiore al minimo, per mantenere in azione il circuito di raffreddamento e la ventola.

Filiale Alfa Romeo inaugura a Cosenza

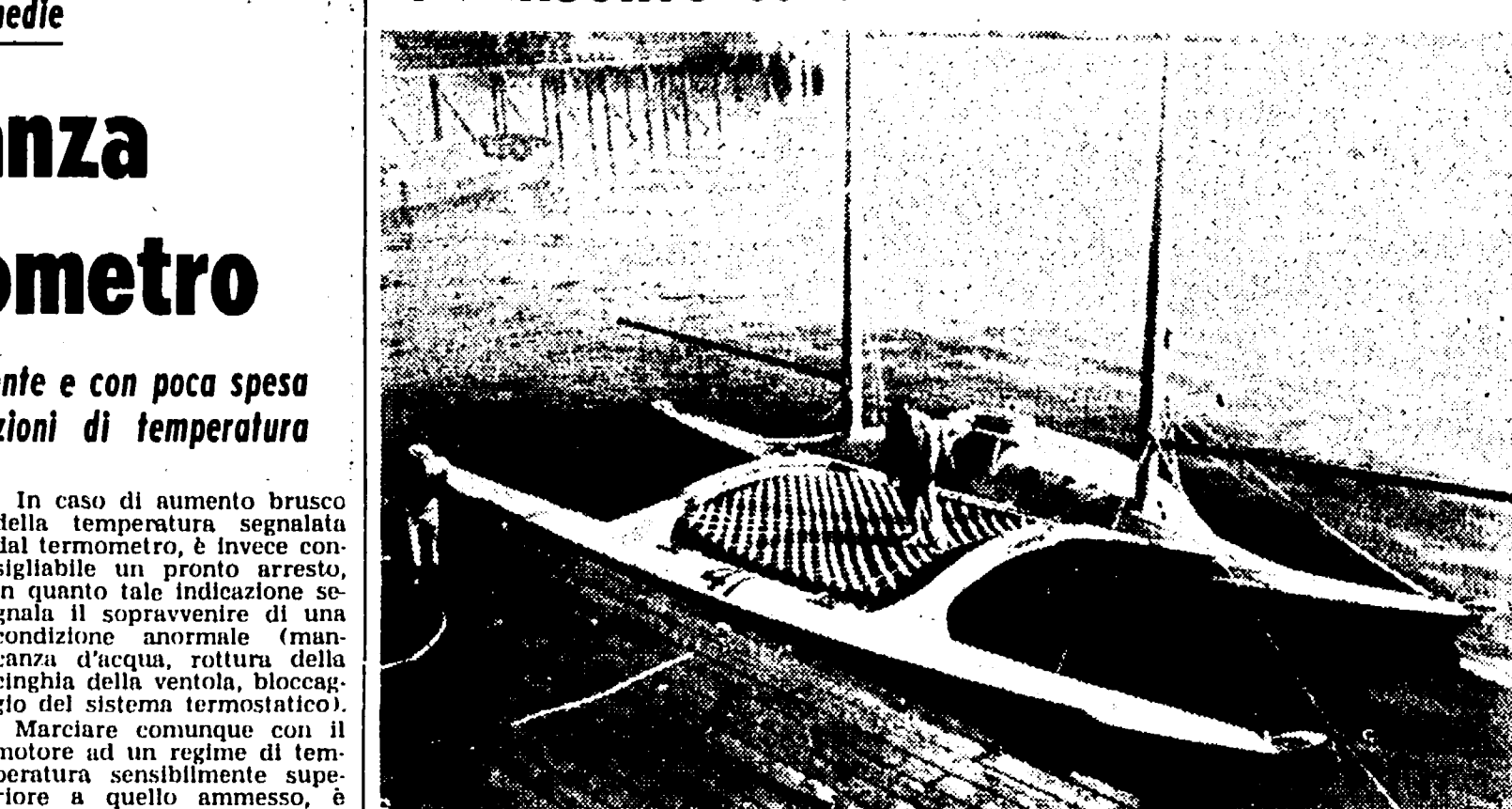
Anche Cosenza è diventata sede di Filiale di una casa automobilistica. Ad inaugurarla è stata l'Alfa Romeo, che intende così rafforzare la sua presenza diretta sul mercato della regione.

La Filiale è dotata di officina e di tutti i servizi necessari con lo scopo di coordinare e sostenere l'attuale organizzazione di vendita in tutta la regione comprendente 22 tra commissionarie, officine autorizzate, punti di vendita e assistenza dislocati in tutta la regione. Regio Calabria, Catanzaro, Cosenza, Gioia Tauro, Locris, Nicastro, Vibo Valentia, Castrovillari, San Giovanni in Fiore.

Il «Dart» col 30 cavalli

Nelle ultime righe di presentazione dello scatto «Dart», pubblicata nella rubrica «Motori» di lunedì 20 maggio, per una banale astia è stato scritto che la barca, completa di motore di 30 cavalli, sarebbe venuta a costare poco meno di mezzo milione. Prendiamo che il solo motore «Dart» di 25 cavalli, costa 420 mila lire e che quindi il costo barca+motore è di 788 mila lire.

Un insolito catamarano



Piuttosto insolita la linea del catamarano «Chera» ormeggiato nel porto inglese di Gosport. La barca è di proprietà dell'americano Tom Fallet, di Coconut Grove (Florida), il quale la sta mettendo a punto per partecipare alla «corsa dell'Atlantico» che prenderà il via il 1° giugno da Plymouth.

Due novità nel campo dei pneumatici per automobili

Sul bagnato spazio di frenata ridotto con i radiali «aquajet» della Dunlop

Una ruota di scorta «salva spazio» realizzata dalla Goodrich

Così come quelle automobilistiche, anche le Case produttrici di pneumatici sfornano novità a getto continuo. In coincidenza con l'Immissione sul mercato italiano del nuovo pneumatico Dunlop SP sport «Aquajet», presentato con medaglia d'oro alla Fiera di Lipsia, la Walter Thompson ha organizzato all'automotodromo di Monza prove di velocità su pista, futuri pista, prove di gincama e su terreno bagnato.

Su un'Abarth 1300, alla quale il pilota Giorgio Gavelli ha chiesto il massimo in tutte le prove, abbiamo potuto constatare che il nuovo pneumatico radiale assicura un'eccezionale stabilità in curva, una maggiore resistenza alla usura dei pneumatici tradizionali e, soprattutto, una perfetta tenuta su terreno bagnato. Principale caratteristica del Dunlop SP sport è infatti proprio quella della massima aderenza su asfalto liscio bagnato.

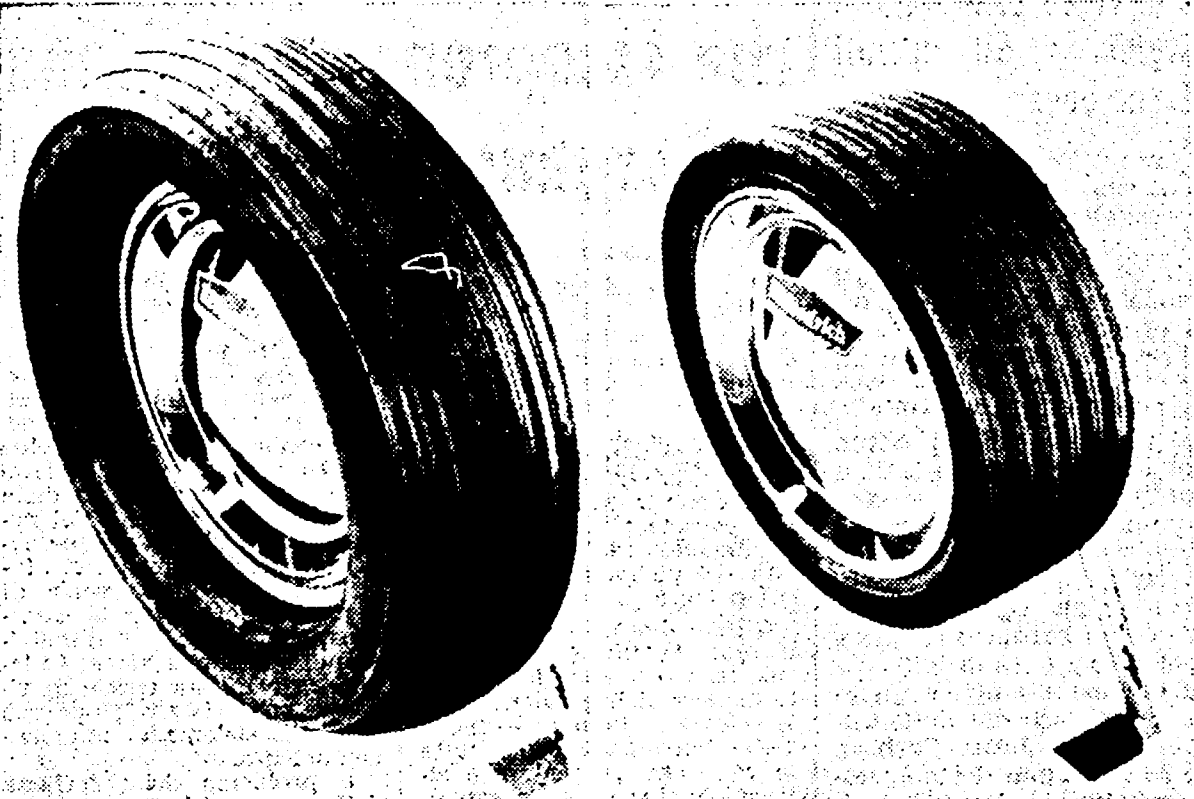
Le prove strumentali hanno dimostrato che — grazie agli «Aquajet» (una serie regolare di bocchette laterali lungo i fianchi esterni del battistrada), alla profonda scolpitura centrale e alle microfessure sulla parte piena del battistrada — i nuovi Dunlop, oltre che assicurare una grande stabilità, riducono del 32 per cento lo spazio di frenata su terreno bagnato, rispetto ai pneumatici tradizionali non radiali.

Altra novità nel campo dei pneumatici della Goodrich, che dopo averla esposta a Francoforte l'ha presentata anche in Italia, senza però precisare quando sarà immessa sul mercato. Si tratta dello «Space saver tire» (letteralmente «pneumatico salva spazio») studiato in funzione di ruota di scorta. Lo «SST» si ripiega completamente su se stesso, fino ad assumere le dimensioni del solo cerchione. Al momento dell'uso si gonfia con una bomboletta in pochi secondi.

Eccome i vantaggi: occupa uno spazio limitato (ad esempio, in confronto a un pneumatico 115-15 occupa litri 4,5 in meno); pesa circa chilogrammi 2,5 in meno (sempre in rapporto a un pneumatico 115-15); — essendo gonfiabile allo istante, non è soggetto a diminuzioni di pressione durante una normale ruota di scorta; — viene montato sgonfio e quindi la vettura non deve essere sollevata molto; — essendo impiegato solo come ruota di scorta consente di mantenere i quattro pneumatici abituali nello stesso grado di usura.



Come avviene l'espulsione dell'acqua con il pneumatico Dunlop SP sport.



Lo «Space Saver Tire» della Goodrich gonfiato (a sinistra) e sgonfiato (a destra).

ANCHE PER I SERVIZI A MEDIO RAGGIO

I bireattori soppianteranno gli aerei a pistoni e a turboelica

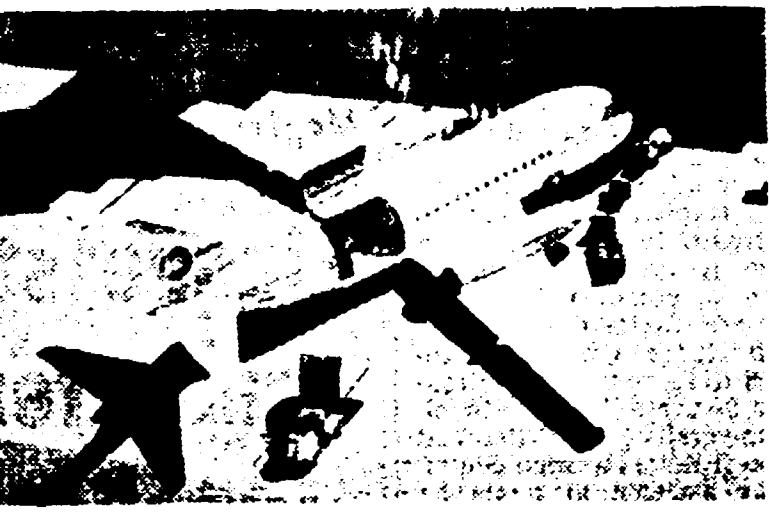
All'inizio degli anni settanta dovrebbe essere adottato per i voli a brevi distanze il «Convair 660»

L'avvenire prossimo dell'aeronautica civile marcia su tre direzioni: l'aereo supersonico, l'aerobus e l'aereo a medio raggio a reazione.

L'impiego dei supersonici sarà limitato ai voli transoceanici o a lunghissimo raggio e, comunque, il futuro di questo tipo di trasporto si tinga già di tinte fantascifiche o quasi: basti pensare che la Douglas sta studiando una sorta di razzo per il trasporto di persone da un continente all'altro.

Tuttavia al problema «tempo» si contrappone, più urgente, il problema «spazio»: l'aumento del numero di passeggeri, anno per anno, e la prossimità alla congestione del traffico aereo su alcuni aeroporti intercontinentali, rende indispensabile l'aumento del numero di velivoli atti a trasportare tanti passeggeri quanti attualmente possono venir trasportati da almeno tre aerei.

Così, non solo le maggiori industrie stanno febbrilmente lavorando attorno agli «aerobus», ma già gli attuali modelli vengono sottoposti ad un maggior sfruttamento delle loro possibilità: dopo la versione 62 del DC-8, ora in possesso anche dell'Alitalia, ecco una versione maggiorata del recentissimo DC-9, bireattore a medio raggio, la cui nuova serie 40 permetterà l'imbarco di 125 passeggeri: la velocità sarà di 900 km. orari, l'altitudine sarà un lieve abbassamento rispetto al modello attuale, e cioè sarà limitata a 7.600 metri. Anche la Boeing sta studiando una nuova versione, maggiorata, del suo trireattore 777, la serie 200.



buona affermazione del «Convair 660» nella foto, in fase di realizzazione, bireattore da un miliardo e novecento tonnellate, 28 posti, 648 chilometri orari. I due reattori sono montati, contrariamente all'uso attuale, sopra e non sotto le ali, per assicurarli maggior elasticità di manovra a terra.

Sul tema della sicurezza il congresso della Fisita

Si è concluso a Barcellona il XII Congresso internazionale degli ingegneri della automobile, organizzato dalla «Fisita» (Federazione internazionale des societés d'ingénieurs des techniques de automobile), al quale hanno partecipato 750 tecnici di 25 Paesi dell'Europa occidentale e orientale, dell'America e del Giappone.

Il canotto dei «commandos» si è trasformato in barca per famiglia

Sette modelli di «gommone» per navigare a vela o a motore

La Callegari e Ghigi di Ravenna si è specializzata in una produzione adatta sia ai propulsori che a navigare col vento

Così come lo «scooter» per usi civili nacque 20 e più anni fa sfruttando l'idea del trabucchetto, così la Callegari e Ghigi ha ideato, insieme ai paracadutisti durante l'ultima guerra, così anche il cosiddetto «gommone» ha le stesse origini militari.

Il «commando» trasportato su sottomarini fino ad una certa distanza dalla costa, compivano il tragico compito di comandare i trasporti di canotti pneumatici che assommano tutta una serie di aspetti positivi sulla nave, appunto: dove lo spazio è prezioso, il canotto poteva essere riposto sgonfiato, occupando il posto di una piccola cassetta; una volta gonfiato, a mare, offriva vasto spazio per 8/10 persone; era basso sulle onde e quindi si offriva meno ad essere individuato; era irrovesciabile e relativamente silenzioso, soprattutto se carico quasi al limite della portata.

L'idea, finita la guerra, fu ripresa immediatamente da alcuni industriali, in Italia e all'estero. Uno sviluppo e modifiche nazionali che iniziò la costruzione dei battelli pneumatici fu la Callegari e Ghigi di Ravenna che si limitò, nei primi tempi, a piccoli canotti, affiancando questa produzione a quella già affermata e costituita dall'attività principale, di tende impermeabili, tendoni da camion, scarpe e stivali di gomma, soprattutto impermeabili, ecc.

Con gli anni, e con il ritorno in massa degli italiani alle ferie al mare, la Callegari e Ghigi sviluppò e irrobustì il settore nautico, progettando canotti sempre più confortevoli e sicuri per ogni tipo di impiego e per ogni esigenza.

Oggi il catalogo della Casa ravennate offre sette tipi di battelli che, variando di dimensioni e di potenza installabile e quindi di confort, hanno in comune la grande resistenza del tessuto gommato e un'abitabilità superiore, anche per i modelli più piccoli, a quella di analoghi battelli dello stesso prezzo di altri battelli.

I modelli sono: «Mini Condor», «Condor», «Alcione», «Superatione», «Storm», «Albatros» e «Callegari Sport», quest'ultimo da competizione e che costituisce insieme al «Mini», la novità assoluta per il 1968. Le potenze installabili, rispettivamente, sono di 7, 12, 28, 40, 45, 65 (o due da 25) e 55 cavalli.

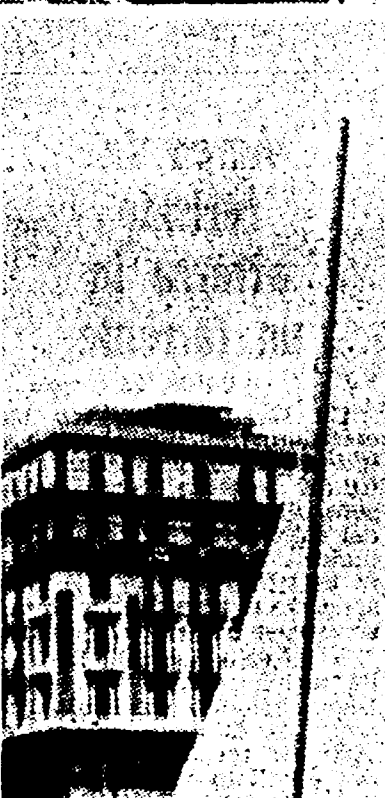
Tutti e sette i modelli sono realizzati in nautico Rhodinatec antiscoppio e antistrappo (semplec, pesante, pesante rinforzato) e accoppiati, a seconda dei tipi ricoperti in neoprene-hyalon, portano rispettivamente 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10 e 12 persone; pesano 25, 36, 53, 81, 92, 124 e 65 chili.

Sopra le potenze indicate più sopra possono raggiungere le seguenti velocità: «Mini», 28 km. (1 persona); «Condor», 42 km. (1 persona); «Alcione», 51 km. (1 persona); «Superatione», km. 52 (2 persone); «Storm», km. 55 (2 persone); «Albatros», 51 km. (4 persone); «Sport», 80 km. (1 persona). De sette modelli, soltanto il «Storm» ha la carena a V, il che assicura maggiore stabilità e una navigazione meno «battente».

battello «Alcione», L. 245.000; attrezzatura velica completa composta da: albero in lega marina, in due pezzi, completo di sartie e straglio, boma in lega leggera, timone in compensato marino o in lega marina, con barra in legno e attacchi alla poppa, piano velico in fibra sintetica (randa e fiocco) per complessivi

8 metri quadrati, due armature per deriva in metallo da applicare ai tubolari, due derive in lega marina, quattro supporti in neoprene, occhio di prora per attacco straglio (il tutto pesa kg. 33), L. 200 mila. Se si vogliono aggiungere i remi e il gonfiatore, la spesa complessiva sarà 457 mila lire.

Naturalmente si parla di prezzi di listino sui quali, come tutti sanno, in Italia, si fa di solito la «cresta». C'è, cioè, la possibilità di avere degli sconti, che a volte raggiungono un buon 5 per cento, e anche di più se il pagamento viene effettuato in contanti.



L'«Alcione» motorizzato (foto in alto) e quello a vela. In quest'ultimo si nota una delle due derive che sono montate all'esterno, sui tubolari.

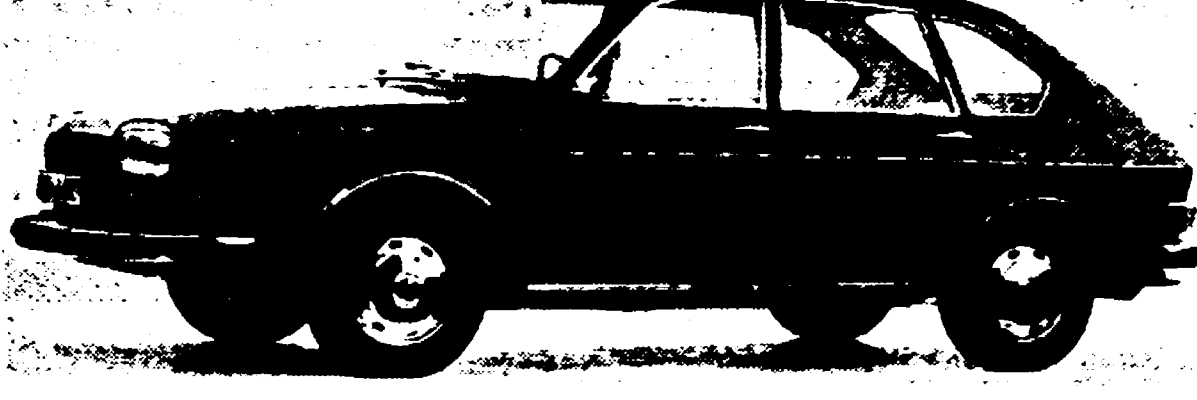


L'«Alcione» a vela. In quest'ultimo si nota una delle due derive che sono montate all'esterno, sui tubolari.

La Casa Tedesca entra nel campo delle cilindrate medio-superiori

La Volkswagen prepara il lancio di una nuova berlina: la «411»

La vettura — di 1700 cc — si aggiunge agli altri modelli, dei quali continuerà la produzione



La Volkswagen si sta preparando a lanciare una nuova berlina della classe medio-superiore sul mercato automobilistico. Si tratta del modello 411 (nella foto) che sarà disponibile con due o quattro porte. La gamma dei modelli della Casa di Wolfsburg andrà così dalla «1200» sino alla nuova «1700», con una grande varietà di versioni che rimarranno tutte in produzione: berline, cabriolet, coupés, familiari e autoveicoli industriali.

La «411» verrà fornita in due versioni: una normale e una lusso. Come equipaggiamento speciale verrà fornito, tra l'altro, il cambio automatico. Non è stata ancora fissata la data di introduzione della nuova «1700» sul mercato tedesco e su quello internazionale. Si esclude, comunque, che la «411» possa venire venduta in Italia nel corso di quest'anno.

Rubrica a cura di FERNANDO STRAMBACI