

MOTOCICLISTI

Il lancio dello «spider» e del «coupé GTA» Junior

Dal successo della «Giulia 1300» le due nuove sportive dell'Alfa

La riduzione delle cilindrata e dei prezzi mira ad allargare la clientela di questo tipo di vetture - Le differenze con i modelli maggiori e le caratteristiche tecniche

Sotto l'ormai affermato nome «Junior», l'Alfa Romeo ha presentato due nuove vetture: lo «spider» e la GTA, entrambe di cilindrata 1300. Si tratta, come è facile comprendere, di due macchine eminentemente sportive e che cominciano, specialmente lo «spider», tendono ad inserirsi nella scala del successo commerciale ottenuto dalla Casa del Portello in questa cilindrata. Infatti, nei primi mesi del 1968, secondo i dati forniti dall'Alfa Romeo, nelle immatricolazioni di vetture da 1250 a 1450, l'Alfa raccoglie il 55 per cento; loquid l'incoraggiamento a completare la gamma delle «Giulia 1300».

La GTA con motore 1600 possono avere maggior diffusione soprattutto per la minor incidenza delle cosiddette spese di esercizio, oltreché di acquisto, questo ultimo ridotto notevolmente rispetto alle uguali macchine con motori 1600 e oltre. Lo «spider» 1300 Junior ripete la linea del «Duetto» dal quale si differenzia soltanto per l'eliminazione della carenatura in plexiglas sui proiettori, modifica che dà all'anteriore della vettura un aspetto meno sfuggente e senza dubbio più sobrio, e per la diversa posizione dei lampeggiatori. La capote è completamente rientrabile e può essere sostituito nei mesi invernali da un tettuccio rigido, previsto nel progetto originale della vettura e perciò in armonia con la macchina stessa.

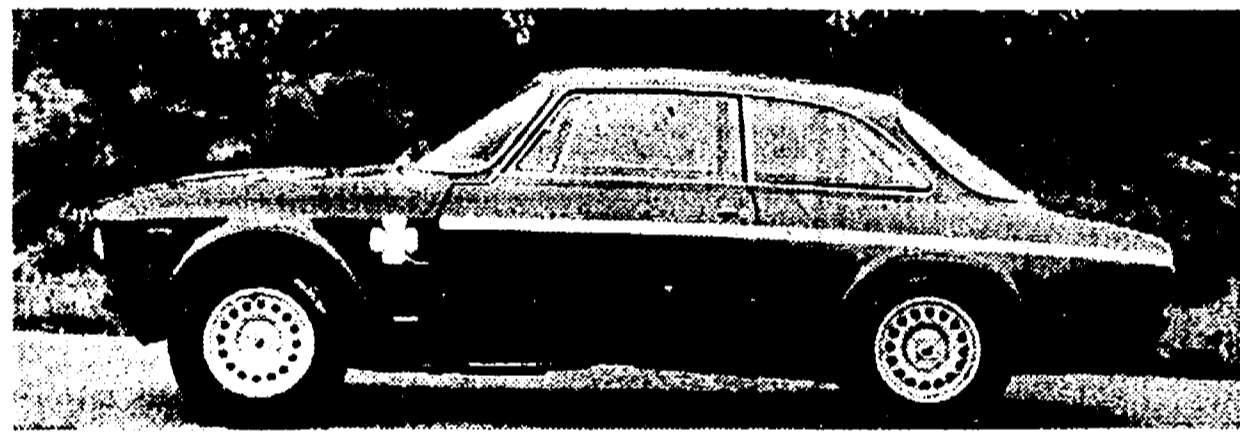
L'interno (con due sedili avvolgibili a inclinazione regolabile) è caratterizzato da una completa strumentazione — che va dai termometri olio e acqua, al contagiri e al contachilometri totale e parziale — disposta con particolare funzionalità. Indubbiamente ampio per una spider il bagagliaio, capace di 300 litri e disposto in modo da poter ospitare anche voluminose valigie. Le prestazioni sono considerevoli: la velocità è di oltre 170 kmh e la potenza del motore (103 CV SAE) consente una brillante ripresa (1 km. da fermo in 35" e 1 km. da 40 kmh in quarta in 35"9), mentre il basso baricentro e il collaudato sistema di sospensioni offrono garanzie di tenuta eccezionali. Riguardo alla velocità c'è da aggiungere che i 170 kmh non

sono il risultato del massimo sfruttamento della potenza del motore, bensì, come dice la Casa, sono il frutto di un «ridimensionamento». In altre parole la velocità massima non costituisce una «punta» che si tocca per qualche minuto, ma può essere mantenuta a lungo senza pericolo per il motore. Buone garanzie offre il sistema di frenatura, a disco su tutte le quattro ruote, grazie all'applicazione del servofreno a depressione, che riduce lo sforzo del piede e al tempo stesso rende dolce e progressiva la frenata. Altre caratteristiche della vettura sono: sospensione anteriore a ruote indipendenti collegate alla socca mediante i bracci trasversali, molle elicoidali e ammortizzatori idraulici telescopici antilente; barra stabilizzatrice trasversale; sospensione posteriore a molle a elicoide e ammortizzatori idraulici telescopici antilente; barre stabilizzatrici trasversali.

Il ponte posteriore è ancorato alla struttura portante per mezzo di due puntoni longitudinali articolati con i tamponi di gomma; l'ancoraggio trasversale è ottenuto mediante un triangolo di reazione previsto di supporti articolati sulla socca, con tamponi di gomma e sul ponte con snodo sferico; la coppia conica è del tipo ipoidale. La carburazione è ottenuta con due carburatori a doppio corpo orizzontali; la distribuzione è a valvole in testa, disposte a V e comandate direttamente da due alberi a camme che agiscono con l'interposizione di «bicchierini» a bagno d'olio; la frizione è monodisco a secco con parastripi ad azione progressiva; il cambio è a 5 marce sincronizzate con comando a ciccio che il prezzo è di L. 1.688.000. La «GTA 1300 Junior» ha la stessa carrozzeria della GT Junior, ma vi fanno spicco in bianco un grosso bacione visconteo, sul cofano, e, sui fianchi, vistosi quadrifogli, simboli dell'Alfa. Inoltre una larga striscia bianca parta dal bordo anteriore della portiera e raggiunge la coda. Tutto ciò dà alla macchina un aspetto eminentemente sportivo in quanto alle sue prestazioni. Si tratta infatti di un coupé destinato in particolare a coloro che si dedicano alle corse. Cassa come dice il nome (GTA significa GT alleggerita), ha un peso notevolmente ridotto, grazie soprattutto alla realizzazione della socca in lega ad alta resistenza (peraluman 25) ed è già predisposto per la elaborazione dell'Autodelta, che può portare il motore a 169 CV-SAE a 7800 giri con una velocità di 210 kmh. (La versione normale ha una potenza di 130 CV a 5000 giri e una velocità massima di 175 kmh).



La strumentazione dello «Spider 1300 Junior».

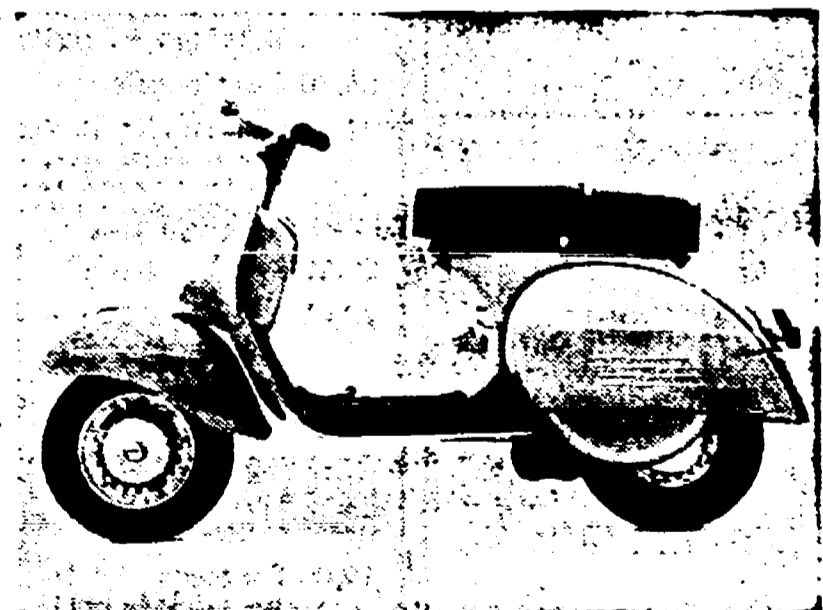


La striscia bianca sulla fiancata, il quadrifoglio, il bacione sul cofano sottolineano le caratteristiche di auto da competizione della «GTA 1300 Junior» che è qui fotografata senza paraurti.

L'ultima creazione della Piaggio

Un chilometro da fermo in 42" con la «Vespa Rally 180 cc»

«Medie elevate su lunghi percorsi». Questo è il biglietto da visita della nuovissima Vespa Rally 180 cc. Rally, che supera i 100 km. orari e che consuma 1 litro di miscela al 2 per cento ogni 35 km. E' una Vespa nuova che propone una formula nuova: quella dello scooter potente, solido, scattante, nel quale siano riunite doti di massima accelerazione (1 km. da fermo in 42"05), di grande tenuta alle alte velocità sui lunghi percorsi, non solo ma anche e soprattutto di estremo confort, su qualsiasi tipo di strada.



La linea compatta della nuova «Vespa Rally».

Anche gli F. 12 sulle strade delle vacanze

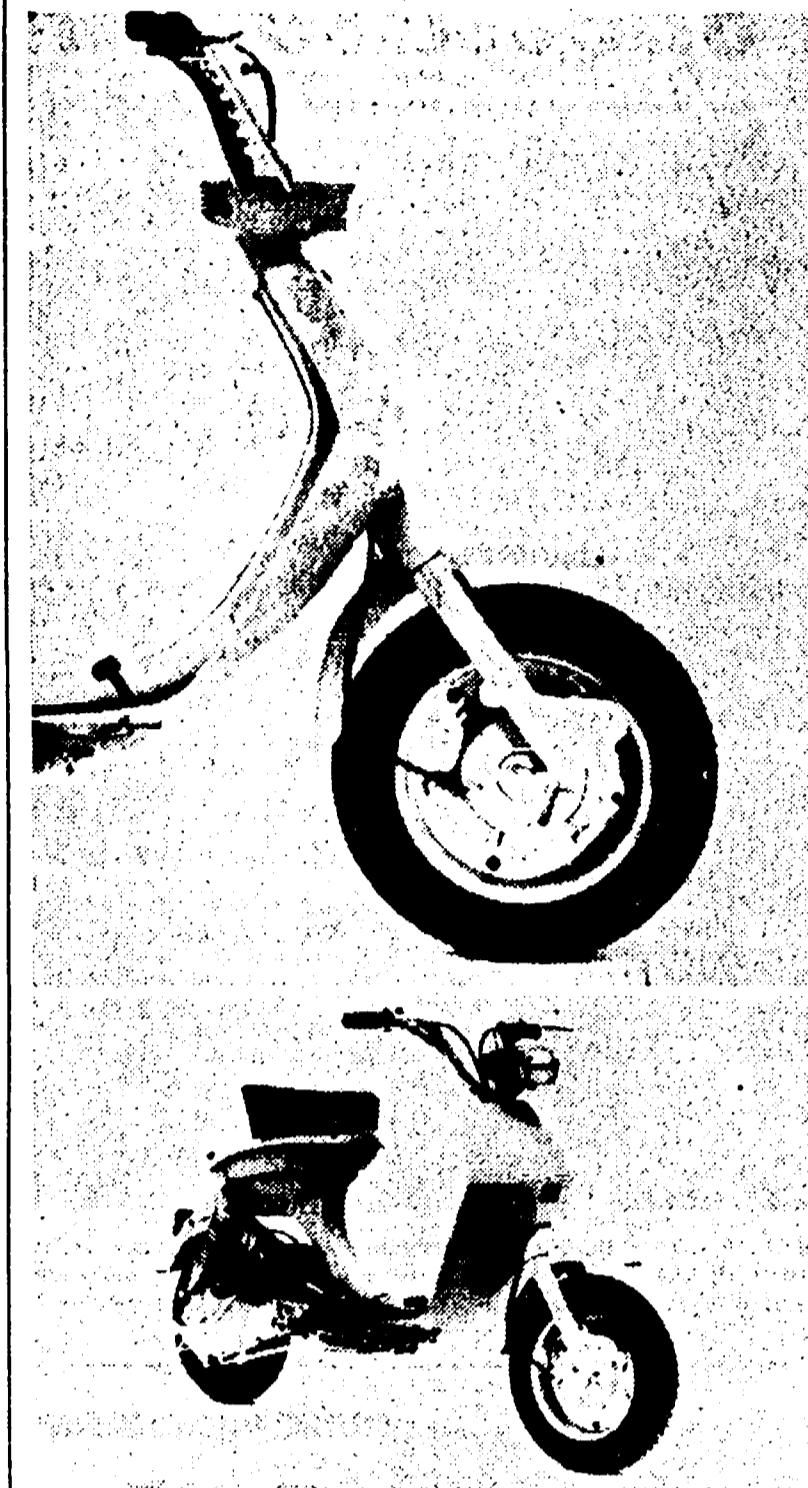
L'Alfa Romeo partecipa, con i propri furgoni F. 12, appositamente attrezzati, al servizio di assistenza che, in occasione dell'estate, l'Automobile Club d'Italia, in collaborazione con la casa automobilistica, organizza per gli automobilisti italiani e stranieri. Il servizio assistenza consiste nel pattugliamento delle autostrade allo scopo di prestare immediato soccorso agli automobilisti. I furgoni assistenza interverranno per le operazioni eseguibili in un margine di tempo massimo di mezz'ora; per gli interventi più complicati e di maggiore impegno i veicoli, dotati di radiotelefono, faranno invece intervenire gli appositi centri ACI, in modo da garantire comunque la riparazione sul

posto o il traino della vettura ferma. In questo suo nuovo impegno, l'Alfa Romeo è costantemente al servizio di assistenza pratica nella scorsa stagione sulle strade di accesso alle più importanti stazioni turistiche. Per la maggior serenità del servizio i veicoli Alfa Romeo dispongono di una attrezzatura particolare studiata sia sotto il profilo della diagnosi che sotto quello dell'intervento; con personale altamente specializzato che si avvale di una ricca dotazione di ricambi. I veicoli in servizio sono 10 e pattuglieranno le seguenti autostrade: Milano-Brescia; Milano-Laghi; Milano-Torino; Milano-Genova; Bologna-Rimini; Autostrada del Soio; Firenze Mare.



Il servizio si svolgerà per un totale di dieci ore nei giorni feriali e di undici ore nei festivi e sarà effettuato dalle 8 alle 13 nei giorni feriali e festivi e dalle 17,30 alle 23,30.

Le due nuove Lambrette non carenate presentate dalla Innocenti



La più economica Lambretta 50 C, si differenzia dal modello CL (foto in alto) soltanto per il manubrio, il faro e il fanalino posteriore. Dopo il lancio del «Lui» la Innocenti ha in programma la preparazione di un «75 cc» e «a miscela» e anche di un «75 cc» a benzina, che completeranno la gamma dei nuovi modelli scarenati.

Si ispira alle origini lo «scooter» degli anni 70

Soprattutto nel modello 50 CL si vede la mano di Bertone - Basso costo di esercizio dei due modelli che non necessitano di targa

Gli scooter degli anni '70: così sono stati definiti i due nuovi motocicli non carenati Lambretta 50 C e Lambretta 50 CL che sono stati realizzati dai progettisti della Innocenti in collaborazione con lo stilista Nuccio Bertone, che in questa occasione ha trasferito per la prima volta la sua esperienza dal campo automobilistico a quello degli scooter.

La mano di Bertone si rileva, infatti, oltre che dalla generale struttura dei due scooter, soprattutto dal manubrio del modello 50 CL, praticamente realizzato con due razze da volante di automobile. Ma la caratteristica sportiva dei due nuovi modelli di Lambretta è stata messa in risalto soprattutto dalla rinuncia alla carenatura della ruota anteriore, con una sorta di ritorno agli scooter primitivi. Nella soluzione adottata dalla Innocenti la linea dei due motocicli torna così ad essere elegante ed essenziale dando al mezzo, anche visivamente, la sua caratteristica di agilità e di robustezza.

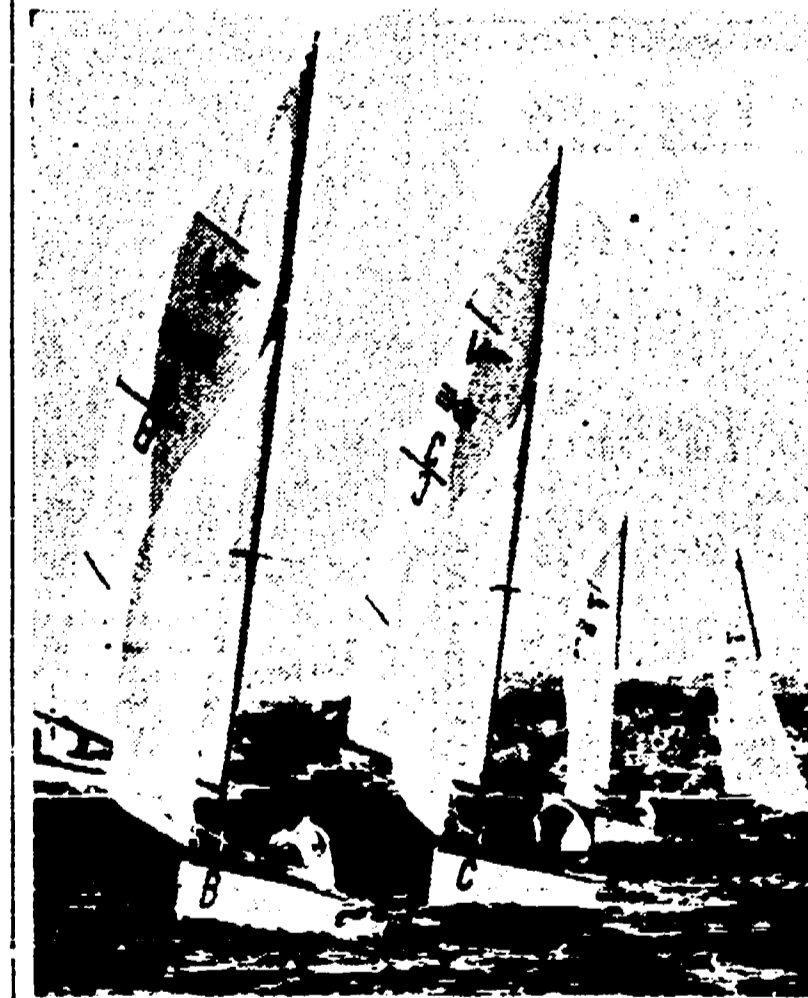
Il 50 C e il 50 CL — che non richiedono targa e che possono essere usati da chi abbia compiuto i 14 anni — conservano ovviamente alcune caratteristiche proprie dello scooter: scudo, pedana, comando cambio, sistema d'avviamento. Il nuovo motore di 50 cc., compendioso 30 anni di esperienza costruttiva della Innocenti e, pur ridotto a dimensioni minime, dà affidamento di durata e garantisce, oltre ad una grande semplicità di

manutenzione, agevolezza della sua posizione «in vista», una totale efficienza. Il 50 C e CL sono stati infatti studiati perché siano in grado di affrontare ogni tipo di strada, anche quelle a più forte pendenza, con l'ausilio del cambio a tre marce di tipo tradizionale, che consente il più completo sfruttamento della potenza erogata dal motore, soprattutto in funzione di una vivace ripresa. Alla progettazione, costruzione e lancio dei due nuovi modelli, l'Innocenti è giunta dopo un'indagine di mercato che ha rilevato la possibilità di affermazione di un mezzo dalle caratteristiche concentrate nel 50 C e nel 50 CL, che è indirizzato soprattutto ai giovani. Ma questo scooter troverà certamente acquirenti come sostitutivo, in certe circostanze, dell'automobile, in virtù del prezzo contenuto in 89.500 lire per il modello 50 C ed in 95.000 per il modello 50 CL e dell'ancor più contenuto costo di esercizio. Con 1,6 litri di miscela al 2 per cento il «Lui» — così la Casa ha chiamato i due modelli — può infatti percorrere 100 chilometri, toccando una velocità massima di 40 chilometri orari. Il modello C, secondo quanto ha comunicato la Casa, è disponibile nei colori bianco ed acciarato; il modello CL è disponibile nei colori arancione, turchese e verde melà. Presentando alla stampa le due nuove motorette, l'ingegner B'uno Parolari, direttore generale motori della Innocenti, confermando che la Casa di Lambretta continuerà a produrre tutti i modelli sinora sul mercato, ha accennato ai programmi futuri di questa linea di motocicli senza carenatura.

Un'indovinata iniziativa

Escono da Caprera i marinai d'un tempo

Quindici giorni per imparare a navigare - Nessuna preclusione all'iscrizione - Si paga 70 mila lire



Un'iniziativa della Lega Navale e del Touring Club di Milano, per la quale molti pronosticavano un mezzo successo, si è rivelata, nei fatti, geniale ed indovinata. Si parla del «Centro velico di Caprera» in cui esangui professionisti, pingui commercianti o giovani imberbi possono vivere per un turno di 15 giorni ed imparare a navigare a vela. La motorizzazione, in città,

La produzione e la vendita quasi raddoppiate in tre anni

Nel boom degli aerei da turismo il primato spetta al «Cessna 150»

Il grande successo dei modelli «Piper» - Interesse internazionale per il «SIAI-Marchetti S 205-18 F» ad ala bassa

Nonostante occorra una forte passione per investire tanto denaro e occorra, d'altra parte, tanto denaro per soddisfare una simile passione, la produzione e la vendita dell'aereo da turismo, relativamente economico (si va dai sei milioni in su per un Piper) sono in costante e sensibile aumento, tanto da essere quasi raddoppiate in tre anni. Il Piper, che è un po' un simbolo internazionale dell'aereo da turismo, è stato venduto nel '67, nei suoi undici modelli, per un totale di 4.302 esemplari (che costituiscono il 33 per cento delle vendite globali dell'industria aeronautica americana nel campo dell'aereo da turismo), contro i 4.284 del '66, i 3.818 del '65 e i 2.933 del '64. Il primato nelle vendite spetta, tuttavia al Cessna 150, di cui, lo scorso anno, sono stati venduti 2.114 esemplari; un Piper, il Cherokee 140, lo scorso anno, ha venduto 1.571 esemplari, sempre nel '67. Si tratta di apparecchi usati frequentemente per l'addestramento dei futuri piloti da turismo e questo spiega il loro successo.



«Chummy», uno dei primi monomotori da turismo della Piper, la casa aeronautica americana famosa per la sua produzione nel settore dell'aereo da turismo.



Un altro Piper, questa volta modernissimo e dotato di due motori a turbocella. Di linea molto elegante, questo «Turbo Twin Comanche B» può volare a 7.300 m. d'altezza ad una velocità di 340 km. orari.

Queste sono, comunque, prestazioni minime, oggi a patto d'investire più soldi, il monomotore può anche essere una sprint e non un'utilitaria, assicurando, ad esempio, una altitudine di volo che gli permette di starsene al di sopra delle tempeste che costituiscono, come si sa, il nemico più temibile dell'aereo di piccole dimensioni e di piccola potenza. Gli Stati Uniti hanno quattro tipi di monomotori che rispondono a questi requisiti: l'142 Mustang della Mooney, cinque posti, 370 orari ed una altitudine di 7.300 metri; il Super Skywagon della Cessna, sei posti, stessa altitudine, velocità assai meno elevata, 296 orari; il famoso Bonanza della Beech, sei posti, 7.300 metri d'altezza 370 orari; e, infine, sempre della Cessna, il modello Centurion, sei posti, 360 orari e ancora 7.300 metri d'altezza. Anche l'Italia è in competizione nel settore degli aerei da turismo. Su scala internazionale è soprattutto apprezzato dagli esperti il SIAI-Marchetti S. 205-18 F ad ala bassa (ala bassa ed ala alta sono due differenti soluzioni sulle quali gli appassionati discutono: finora, il confronto è alla pari), con una capacità di quattro posti, una velocità di 235 km/ora ed un'altitudine di circa duecento metri. d.i.

Letali per le strade i camion molto pesanti

Il 95 per cento dei danni alle strade è causato dal solo traffico dei veicoli ad asse veramente pesante. Controlli effettuati in un anno sul traffico dei veicoli pesanti hanno portato alle seguenti conclusioni: gli assi di meno di 10 tonnellate, rappresentano l'80 per cento del numero totale dei veicoli controllati, provocano il 10 per cento del danno all'usura della strada; gli assi compresi fra 10 e 13 tonnellate, rappresentano il 12 per cento del numero totale di veicoli controllati, provocano il 20 per cento dell'usura della strada; gli assi di più di 13 tonnellate, cioè l'8 per cento del numero totale dei veicoli controllati, provocano il 75 per cento dell'usura della strada. Le risultanze dell'indagine — che è stata condotta dal «Servizio studi e ricerche della circolazione stradale» in Francia, ma che riveste interesse nazionale — sono state rese note dal «Bollettino di collegamento dei laboratori stradali» collegati al ministero dell'Equipaggiamento. E' interessante sottolineare che il rapporto di equivalenza tra l'asse di 13 tonnellate (poiché diffuso nel mondo) e l'asse di un veicolo leggero da turismo (peso variabile fra 300 e 900 kg.) è per ciò che riguarda l'usura della strada, dell'ordine di un milione. Cioè il passaggio di un solo camion di 13 tonnellate di peso-asse rovina la strada come il passaggio di un milione di vetture da turismo. Relativamente alla sola Francia, è stato fatto osservare che i veicoli leggeri con tribuonino per una frazione inferiore a 1/100.000 all'usura totale delle strade francesi. Le conclusioni vengono considerate dai tecnici «molto preoccupanti»: la quasi totalità dell'usura delle strade (almeno il 95 per cento) è causata dal solo traffico dei veicoli ad asse veramente pesante; l'usura della strada è probabilmente imputabile, in massima parte, ad assi sovraccarichi.