

MOTORI

La nautica non ha ancora un mercato di massa

La barca usata si trova solo nei modelli medi

Le utilitarie del mare sono offerte soltanto come oggetto di scambio - L'imbarcazione di seconda mano ha un prezzo, minimo di 300.000 lire, motore escluso

NAPOLI, 14 luglio. Sul mercato dell'usato la barca per divertirsi spendendo poco, lo scafo che non crea problemi di manutenzione, trasporto ecc., è poco presente contrariamente a quanto uno potrebbe aspettarsi, dato il largo seguito di sostenitori e la maggiore accessibilità dei prezzi. Questo almeno nei centri marini della Campania, nei vari cantieri e nei vari mercati dell'usato per il mare che si organizzano qua e là.

Gli scafi usati che si trovano più frequentemente, sono quelli di media grandezza il cui prezzo va sempre da 300.000 lire in su, più il motore escluso. Per chi è interessato a questo tipo di barca, che tengono bene anche il mare aperto, si possono trova-

re buone occasioni, ma «l'usato di massa» appare poco, al massimo è oggetto di permuta e questo si può ritenere un fatto diffuso anche altrove.

E' esattamente il contrario di quanto avviene per il mercato delle auto usate dove l'offerta delle utilitarie è la più forte, il movimento più attivo. Le utilitarie del mare, al di sotto delle 200.000 lire sono rarissime. La ragione è semplice: una barca che costa 80-100 e anche 150.000 lire dopo essere stata usata per un paio d'anni di solito diventa oggetto di scambio con altre barche, o venduta ad amici o regalata a parenti.

Basti pensare che dopo il primo anno una barca viene svalutata del 25%, del suo prezzo; dopo il secondo anno arriva una svalutazione di un altro buon 10%, e poi il 5 per cento in meno per ogni anno successivo. Per questo commerciare piccoli scafi usati è poco remunerabile. Una situazione che contrasta col diffondersi dell'interesse per la piccola navigazione, del bisogno di allontanarsi da riva per tentare la pesca o per fare una passeggiata.

A questa esigenza risponde meglio il mercato del nuovo. Si tenga conto, infatti, che tra gli oltre mille tipi di scafi che vengono presentati al salone della nautica, lo spazio tra il mini-battello di gomma da 200.000 lire e il più grosso moto-yacht di cento milioni e passa, è riempito per la maggior parte — almeno il 60% — da barche il cui prezzo arriva al massimo a mezzo milione. Ma qui già siamo nel campo del cabinato a vela o con motore fuori bordo, scafi già molto interessanti, ma non di larghissima diffusione. A questo livello il mercato dell'usato comincia a proporre suggestive soluzioni.

Tra le più piccole emerge il fatto che la concorrenza tra legno, gomma e plastica ha portato i prezzi al punto da rendere la nautica alla portata di molte tasche. Costano poco, si comprano nuove; poi quando si passa al più grosso, si danno via in un modo o nell'altro. Nessuno penserebbe di vendere sul mercato la bagnarola di plastica usata.

Consumi di massa anche nella nautica? Ovviamente bisogna precisare che tipo di nautica, perché una barca può essere giudicata buona secondo l'uso che se ne vuole fare.

Una «Padillac II» per esempio, di plastica, inaffondabile, che pesa 27 chili e costa 88 mila lire, lunga due metri e 43, larga 94 centimetri, che può ospitare anche quattro persone e che può montare un motorino da 2 o 3 cavalli, che infine può essere trasportata sul tetto di una utilitaria, è un'ottima barca, ma non può essere usata tranquillamente per traversate anche brevi, perché è poco manovrabile e soggetta a pericolosi scrozzamenti col vento e in zone di corrente.

f. d'a.

La produzione a Pomigliano d'Arco

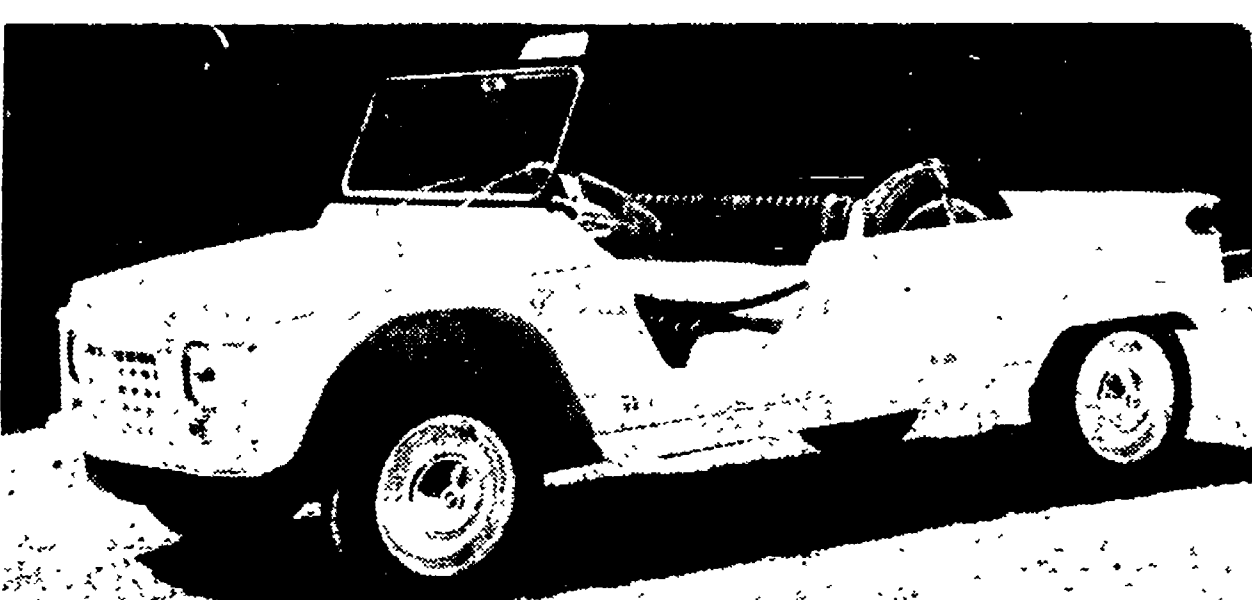
Alfa Romeo per trasporti specifici



Un utilizzo particolarmente interessante, al quale vengono sovente destinati gli autoveicoli industriali Alfa Romeo prodotti dall'Alfa Romeo nel proprio stabilimento di Pomigliano d'Arco, è costituito dalle versioni per trasporti specifici. Cinquanta veicoli A. 38 (nella foto) sono stati recentemente forniti al compartimento ENEL di Napoli. Si tratta di veicoli destinati a trasporto contemporaneo di sei persone, di palli per linee elettriche e delle attrezzature necessarie per i primi lavori. Sono quindi veicoli autonomi, in grado di operare in modo autosufficiente con la propria squadra di operai e con le attrezzature necessarie.

La Citroën ha lanciato la «Dyane 6 Mehari»

Il «dromedario» arriverà in Italia soltanto a ottobre



La «Dyane 6 Mehari» in assetto estivo.

La Citroën ha annunciato la prossima immissione sul mercato italiano di una versione speciale della Dyane: la Dyane 6 Mehari. Si tratta di un originale fuori strada, che avrebbe suscitato certo maggiore interesse se fosse stato disponibile prima della stagione estiva.

Il veicolo della Casa francese è del tipo pianale «pick-up» e la meccanica Dyane 6 e telaio piattaforma di serie, con equipaggiamento speciale, carrozzeria non portante in elementi di plastica colorati nella massa, fissati su di un telaio metallico.

La Dyane 6 Mehari presenta la particolarità di essere la prima vettura francese di serie la cui carrozzeria sia realizzata in kralistic «termoplastico». Questa materia plastica, presenta i seguenti vantaggi: nessuna corrosione, nessuna manutenzione per la vernice; essa, inoltre, non risente alcun danno dal piccolo urto, grazie alla sua elasticità, che le permette di riprendere la forma primitiva dopo un leggero urto; a seguito di un urto più marcato, è sufficiente raddrizzare la carcassa metallica che porta la carrozzeria, chiusa da una catena di sicurezza, mentre l'adattamento «inverno» comporta una chiusura ermetica della vettura a mezzo di un ingegnoso sistema di chiusura laterale a larghe superfici trasparenti, su ambedue le fiancate (i lati si ripiegano, così come si fa con le portiere).

La carrozzeria è composta di undici elementi semplicemente avvitati che possono essere facilmente riparati (con saldatura plastica), ma il loro basso costo ne consiglia la sostituzione pura e semplice.

La Dyane 6 Mehari presenta, inoltre, una serie di innovazioni che la rendono adatta a un uso particolare. La carrozzeria è chiusa da una catena di sicurezza, mentre l'adattamento «inverno» comporta una chiusura ermetica della vettura a mezzo di un ingegnoso sistema di chiusura laterale a larghe superfici trasparenti, su ambedue le fiancate (i lati si ripiegano, così come si fa con le portiere).

La carrozzeria è composta di undici elementi semplicemente avvitati che possono essere facilmente riparati (con saldatura plastica), ma il loro basso costo ne consiglia la sostituzione pura e semplice.

La Dyane 6 Mehari presenta, inoltre, una serie di innovazioni che la rendono adatta a un uso particolare. La carrozzeria è chiusa da una catena di sicurezza, mentre l'adattamento «inverno» comporta una chiusura ermetica della vettura a mezzo di un ingegnoso sistema di chiusura laterale a larghe superfici trasparenti, su ambedue le fiancate (i lati si ripiegano, così come si fa con le portiere).

Il nuovo prototipo sperimentale costruito dalla casa di Detroit

Cinquanta innovazioni d'avanguardia nella Ford «Techna» da 7000 cc.

La vettura sportiva è stata progettata in funzione di auto di lusso per famiglia americana, ma le sue novità costruttive influenzeranno la produzione futura del complesso automobilistico

E' nata la Techna, prototipo sperimentale della Ford. Questo esemplare di vettura sportiva di lusso a sei posti riunisce in sé più di cinquanta innovazioni d'avanguardia. «Abbiamo affidato ai nostri ingegneri il compito di costruire la macchina di lusso per famiglia che essi vorrebbero vedere in circolazione negli anni '70 — ha detto Harold McDonald, vice presidente dell'Engineering Group della Ford — sotto la cui direzione è stata realizzata la Techna. La costruzione di un'automobile di questo genere consente di sperimentare in pratica le innovazioni tecniche e di decidere quali di esse debbano venire adottate nella produzione di serie». Evidentemente il signor McDonald, definendo il prototipo macchina di lusso per famiglia, si riferiva alla possibilità del mercato ame-

ricano. Ciò non toglie che il prototipo presenti delle soluzioni tecnicamente interessanti.

Il tema base della Techna è la più razionale utilizzazione dello spazio per una maggiore comodità del passeggero. Il motore V-8 di 7000 cc. e la trasmissione sono situati 20 cm più in avanti che nelle altre macchine e sono collegati con un albero di trasmissione situato 20 cm a sinistra rispetto all'asse longitudinale del veicolo. L'accesso all'interior è reso più agevole da un tipo rivoluzionario di porte, azionate elettricamente che si aprono parallelamente alla fiancata della vettura. Le due porte, della lunghezza di un metro mezzo, riescono ad aprirsi elettricamente in un tempo rivoluzionario di porte, azionate elettricamente che si aprono parallelamente alla fiancata della vettura.

La sensazione di spaziosità della Techna è lunga m. 5,325 e larga m. 2,032 — è accentuata dalla mancanza di interruzione nei cristalli laterali e la visibilità anteriore è migliorata dalla linea bassa del cofano.

Il cofano anteriore ed i paraurti sono saldati insieme, così da formare un unico corpo che si può far ruotare in avanti per una completa accessibilità al vano motore.

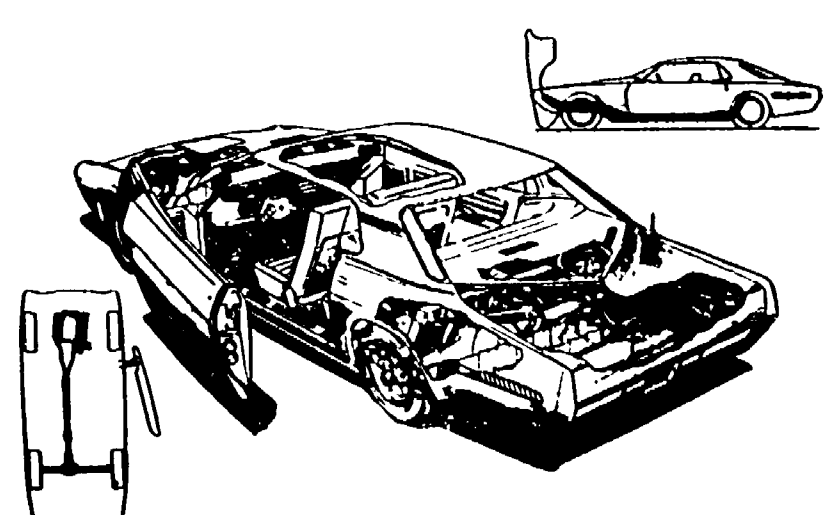
Il basso profilo del cofano e la sistemazione molto in avanti del motore hanno reso necessario notevole modifiche alle altre principali parti meccaniche. I due radiatori in alluminio sono montati in modo da formare un angolo di 50 gradi rispetto al piano d'appoggio della vettura, l'alternatore ed il dispositivo per il condizionamento dell'aria sono situati posteriormente al motore e la batteria è nella parte posteriore della vettura.

La leva selettiva delle marce del cambio automatico tradizionale, è sostituita nella Techna da un anello rotante. Il comando elettrico della trasmissione è inoltre collegato in modo che ne le porte ne il cofano possano aprirsi durante la marcia.

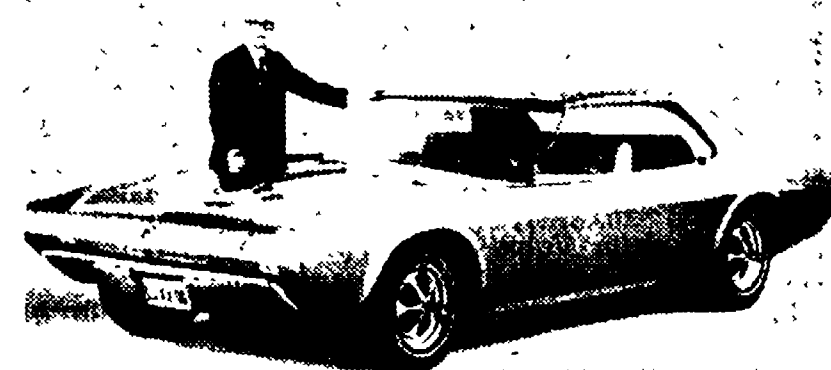
Molto ricca la strumentazione. Vi sono ben sedici spie luminose a funzionamento elettronico, tra cui la spia del livello del liquido di raffreddamento, spia del livello dell'acqua distillata, spia del livello del liquido lavavetro ed inoltre una spia in grado di avvertire il conducente del mancato funzionamento di una delle luci esterne.

L'interno della Techna è equipaggiato per ottenere un alto grado di comfort, sicurezza e lusso. Il sedile di guida anziché essere regolabile è fisso mentre la colonna dello sterzo è una pedaniera su cui sono fissati il pedale dell'acceleratore e del freno sono spostabili in avanti ed indietro con un gioco di 15 centimetri per consentire il massimo comfort. Il sistema di condizionamento (per il riscaldamento ed il raffreddamento dell'aria) comprende un dispositivo per eliminare il fumo ed uno speciale sprinatorio.

Queste non sono che alcune delle interessanti innovazioni realizzate nella Techna che saranno valutate e sperimentate per la produzione automobilistica dei prossimi anni dalla casa di Detroit. La Techna, più che un prototipo di un nuovo particolare modello di autovettura, è un'anticipazione sugli orientamenti della futura produzione automobilistica della Ford.



Molte delle innovazioni della Techna, la nuova vettura sperimentale della Ford, sono visibili in questo disegno. Tra esse possiamo notare il gruppo propulsore dissotolato a sinistra, le porte che si aprono parallelamente alla vettura, un'apertura nel cofano anteriore che permette di accedere alle parti più importanti del motore senza aprire il cofano, e (a destra in alto) apertura del cofano in avanti.



La Techna, una vettura sperimentale con più di cinquanta innovazioni nel campo della sicurezza, dell'elettronica, del disegno della carrozzeria e dello chassis, realizzata dalla Ford Motor Company. Secondo il vice presidente dell'Engineering Group della Ford Harold C. MacDonald (nella foto) la costruzione della nuova berlina sui posti della linea slanciata dà ai progettisti della Ford la possibilità di valutare in pratica le nuove applicazioni tecniche e di scegliere quali debbano essere adottate nella produzione futura.

Dopo l'abolizione dei dazi doganali

La General Motors riduce i prezzi Opel

La vettura più economica della serie — la Opel Kadett «SE» — costa ora 819 mila lire

| | |
|--|---|
| In seguito all'abolizione dei dazi doganali fra i sei Paesi del Mercato Comune Europeo, la General Motors Italia ha deciso di ridurre i prezzi di listino di tutte le vetture Opel per la vendita al pubblico nel nostro Paese, con decorrenza 1° luglio 1968. | Opel Kadett Rallye: a partire da L. 1.200.000 |
| In virtù della riduzione di tutti i prezzi delle automobili GM, una vettura media e ben nota come la Opel Kadett — 1078 cc di cilindrata — può essere oggi acquistata in Italia a sole 819.000 lire, che comprendono per di più anche l'IGT. | Opel Olympia 2 porte: a partire da L. 1.155.000 |
| I nuovi prezzi di listino comunicati dalla General Motors (limitatamente ai modelli di base), sono i seguenti: | Opel Olympia 4 porte: a partire da L. 1.205.000 |
| Opel Kadett «SE» L. 619.000 | Opel Olympia Coupé: a partire da L. 1.185.000 |
| Opel Kadett 2 porte: a partire da L. 899.000 | Opel Rekord 2 porte: a partire da L. 1.298.000 |
| Opel Kadett 4 porte: a partire da L. 972.000 | Opel Rekord 4 porte: a partire da L. 1.379.000 |
| Opel Kadett Coupé: a partire da L. 1.014.000 | Opel Olympia Coupé: a partire da L. 1.546.000 |
| Opel Kadett Caravan: a partire da L. 976.000 | Opel Rekord Caravan: a partire da L. 1.354.000 |
| | Opel Rekord Sprint: a partire da L. 1.727.000 |
| | Opel Commodore: a partire da L. 1.734.000 |
| | Opel Commodore «GS»: a partire da L. 1.920.000 |
| | Opel Kapitän: L. 2.335.000 |
| | Opel Admiral: L. 2.543.000 |
| | Opel Diplomat: L. 3.383.000 |

I prezzi di listino si intendono per veicolo doganato, reso franco sede concessionaria in tutta Italia e IGE compresa.

Il motore delle automobili dalla A alla Z

I delicati meccanismi del sistema di distribuzione

Gli inconvenienti provocati dall'uso e gli interventi che si rendono necessari per una perfetta messa a punto

Nello schema generale di funzionamento del motore a quattro tempi per autotrazione abbiamo già brevemente esaminato il «percorso» della miscela aria-benzina durante il ciclo di lavoro.

Vediamo ora, più dettagliatamente, il sistema che viene usato per introdurre e racchiudere nel cilindro il fluido attivo e per scaricarlo all'esterno in gas combusti.

L'insieme del sistema e dei dati relativi ai tempi del suo funzionamento viene comunemente denominato distribuzione. Tutte le operazioni di cui sopra vengono, normalmente, effettuate mediante valvole a fungo (composte di uno stelo e di una testa) comandate, tramite punterie e, molto sovente, anche con l'intervento di aste e bilancieri, dall'albero a camme. Quest'ultimo è azionato meccanicamente dall'albero motore, per mezzo di una trasmissione a catena o da ingranaggi, e ruota ad un regime uguale alla metà del regime di rotazione (numero di giri al l') dell'albero motore.

Infatti, il ciclo di ogni cilindro si svolge ogni due giri dell'albero motore in quattro fasi, ciascuna delle quali corrisponde a circa mezzo giro dell'albero stesso. Dato, inoltre, che ogni valvola deve aprirsi e chiudersi una sola volta durante il ciclo del proprio cilindro, la camma corrispondente, che ne comanda l'apertura, ed il relativo albero compiranno un solo giro ogni due giri dell'albero motore.

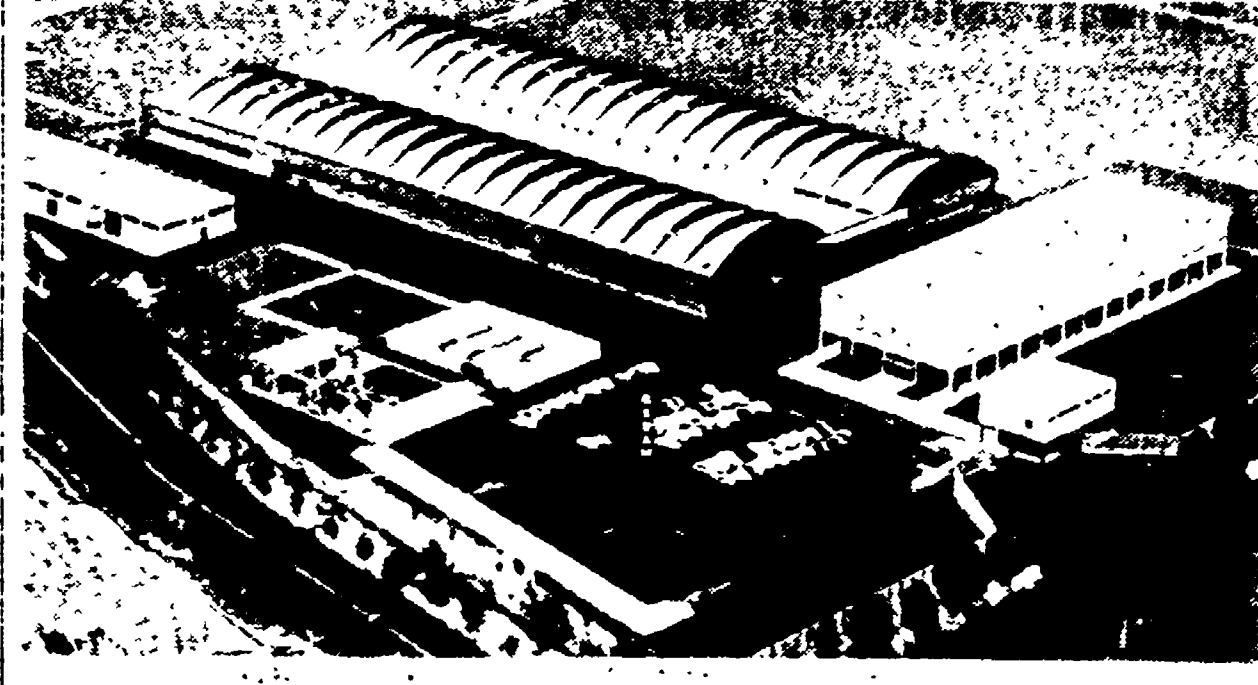
La camma è un eccentrico con un «profilo» particolare che determina l'escursione massima (alzata) di apertura e chiusura della valvola in relazione a frazioni determinate della corsa dello stantuffo.

I motori sono caratterizzati dalla disposizione costruttiva delle valvole: a «valvole laterali» quando esse sono situate sui lati del cilindro e a «valvole in testa» quando esse sono disposte nella testa del cilindro. I motori a valvole laterali hanno sempre l'albero delle camme nel basamento mentre i motori a valvole in testa, i più diffusi nell'autotrazione, possono avere l'albero delle camme sia nel basamento (aste e bilancieri) che sulla testa del motore.

Il moto di apertura e chiusura delle valvole deve compiersi silenziosamente e con la minima usura possibile. L'area di passaggio deve avere una ampiezza tale da garantire la minima resistenza possibile al deflusso del gas. Caratteristiche fondamentali, inoltre, sono la perfetta tenuta e la proprietà dei materiali, con cui sono costruite, di resistere all'usura, alla corrosione e alla continua variazione della temperatura.

Per ridurre il rumore dovuto a martellamento, le camme vengono realizzate in modo da annullare progressivamente il «gioco» esistente tra punteria e valvola, determinando così una lenta apertura e chiusura della valvola; questo accorgimento limita notevolmente anche le cause di usura. I periodi piuttosto lunghi di apertura e chiusura delle valvole hanno creato la necessità di anticipare l'apertura della valvola di aspirazione rispetto al FMS (punto morto superiore) dello stantuffo allo scopo di ottenere l'opportuna durata dell'apertura necessaria ad un buon riempimento del cilindro; di anticipare l'apertura della valvola di scarico rispetto al PMI (punto morto inferiore) per diminuire il valore della pressione mentre i motori a valvole in testa, i più diffusi nell'autotrazione, possono avere l'albero delle camme sia nel basamento (aste e bilancieri) che sulla testa del motore.

Più sorgenti luminose in automobile che in casa



E' stato calcolato che in una normale automobile vi sono da 20 a 35 sorgenti luminose elettriche di vario tipo, e cioè più che in un'abitazione media. Ciò spiega perché la produzione di lampade elettriche aumenti di pari passo con lo sviluppo della motorizzazione.

Se si pensa che, le previsioni danno, per il 1977, una cifra di 18 milioni di autoveicoli cir-

colanti in Italia, si comprende perché la OSRAM ha costruito a Treviso un nuovo modernissimo stabilimento (nella foto) per la produzione di lampade per autoveicoli.

La OSRAM ha cominciato a costruire in serie lampade per auto nel 1907, quando ancora molte delle 5881 automobili circolanti in Italia erano dotate di fari a petrolio e ad acetilene, ed

ha lanciato nel 1925 la famosa Bilux, la prima lampada a due filamenti per fari abbaglianti e anabbaglianti.

Rubrica a cura di Fernando Strambaci

G. C. Mastropaolo