



Una mania che non può trovare giustificazioni

Le auto truccate dai «califfi» costano care e sono un pericolo

Solitamente con la spesa affrontata si può comprare un'automobile sicura ed ottenere le stesse prestazioni - E' reato circolare con un automezzo con caratteristiche diverse da quelle collaudate dall'Ispettorato della motorizzazione

Il termine di «califfo», che in gergo viene comunemente usato per definire una persona particolarmente abile in un lavoro complicato, si applica, credo, in tutto il Paese ai numerosi meccanici specializzati nel modificare le automobili, fino ad arrivare alla vera e propria vettura «truccata», che, sotto l'aspetto esteriore, è una vettura di serie, con un motore di potenza anche doppia del normale, o addirittura il motore di un'altra macchina più grossa.

Le tecniche per truccare una vettura variano a seconda della macchina su cui si lavora, del «livello» di truccatura cui si vuole arrivare, della spesa che il proprietario della vettura intende sostenere, e dello «stile» particolare con cui lavora il meccanico che provvede all'operazione.

L'organo che per primo viene manipolato, è ovviamente il motore. Che il motore stesso non venga sostituito con un altro di maggiore cilindrata (il che non è peraltro molto comune), l'elaborazione che subiscono i vari organi è profonda. La testata viene abbassata in modo sensibile, onde accrescere il coefficiente di compressione, e le valvole sostituite con altre di luce assai maggiore. Di conseguenza, punterie e sistema di distribuzione vengono adattati e talvolta interamente rifatti.

Il più delle volte, i cilindri vengono rialesati, onde accrescere per quanto possibile la cilindrata. Pistoni e segmenti vengono sostituiti con altri, maggiorati e di differenti caratteristiche. L'albero a gomito viene quasi sempre sostituito con un altro di maggior sezione, che poggia su supporti maggiormente dimensionati. La cassa dell'olio viene sostituita con un'altra di maggior capacità, ed abbondantemente aleata per contribuire al raffreddamento del motore.

Il sistema di raffreddamento viene potenziato: se si tratta di un sistema a liquido, il radiatore viene sostituito con altro di maggiore sviluppo, e la ventola con una più potente. Nel caso di motori raffreddati ad aria, la ventola e l'elaborazione, e rifatto spesso il sistema di adduzione dell'aria. In certi casi, nelle vetture raffreddate a liquido, viene sostituito il radiatore con un radiatore supplementare, sotto la vettura, o anteriormente.

Ovviamente, il sistema di lubrificazione deve essere anch'esso incrementato, in tutti i suoi organi; un motore potenziato tende a scaldare molto, e «brucia» parecchio olio, per cui, per evitare fustini e grippaggi, occorre aumentare la pressione e la quantità di olio in circolazione, e sovradimensionare il filtro.

Per alimentare un complesso così profondamente modificato, il carburatore originale non è più sufficiente: lo si sostituisce con uno più grande, oppure se ne installano due (qualche volta anche quattro).

Effettuate tutte queste manipolazioni le caratteristiche del motore originale risultano totalmente cambiate, ed in particolare, in potenza, velocità e potenza, e rifatto spesso il sistema di adduzione dell'aria. In certi casi, nelle vetture raffreddate a liquido, viene sostituito il radiatore con un radiatore supplementare, sotto la vettura, o anteriormente.

Ovviamente, il sistema di lubrificazione deve essere anch'esso incrementato, in tutti i suoi organi; un motore potenziato tende a scaldare molto, e «brucia» parecchio olio, per cui, per evitare fustini e grippaggi, occorre aumentare la pressione e la quantità di olio in circolazione, e sovradimensionare il filtro.

di strada. Anche i freni, chiodati a funzionare, specie per frenate energiche, a velocità al di fuori di quelle per i quali sono stati previsti, si comportano in modo pericoloso; lo squilibrio fra treno anteriore e treno posteriore dovuto alla forza generata dalla decelerazione, può far sbandare pericolosamente la vettura; i freni stessi possono deteriorarsi ed usurarsi precocemente, se usati alle forti velocità, ed essere inefficienti nel momento d'urgenza, anche se sono stati revisionati poche settimane prima. Si può verificare - infatti - in pochi secondi un sovriscaldamento dei ferodi tale da provocare l'impastamento, e da rendere quindi inefficiente il sistema frenante anche nel corso di una sola manovra d'urgenza iniziata a forte velocità.

Si possono poi verificare in piena corsa rotture di organi meccanici: balestre, molli di sospensione, semilassi, perni, cuscinetti, alberi di trasmissione. Tali rotture, di solito rare nelle vetture di serie, possono avere gravi conseguenze se si verificano quando la vettura è lanciata alla massima velocità.

Sono in circolazione, in forma ufficiale, vetture derivate da vetture di serie e sottoposte a modifiche sostanziali, come ad esempio la «Fiat 600» trasformata in «1000»; non è di queste, che intendiamo parlare, in quanto questi tipi, che non sono del resto molto diffusi, sono stati elaborati integralmente, e vengono sottoposti, prima di essere messi in circolazione, a regolare collaudo da parte dell'Ispettorato della Motorizzazione Civile, che effettua tutti i controlli e le prove opportune prima di ammetterle sulle strade.

Le macchine tipicamente truccate, cui facciamo riferimento, ed il cui numero è imprecisato e sale continuamente, sono invece, sul piano tecnico e anche giuridico, delle vere fuorilegge, in quanto circolano con un libretto rilasciato quando la vettura era in condizioni del tutto diverse dalle attuali. Circolano quindi prive di autorizzazione, ed a questa constatazione hanno fatto seguito alcuni recenti procedimenti legali a carico dei proprietari di vetture truccate, i quali si sono visti comminare pene abbastanza pesanti.

La cosa è del resto logica, in quanto una vettura truccata, e cioè modificata senza pot essere nuovamente collaudata dagli organi competenti, può costituire un pericolo permanente non solo per chi la usa, ma anche per altri utenti di vetture regolari, che possono essere coinvolti in incidenti provocati dalle prime.

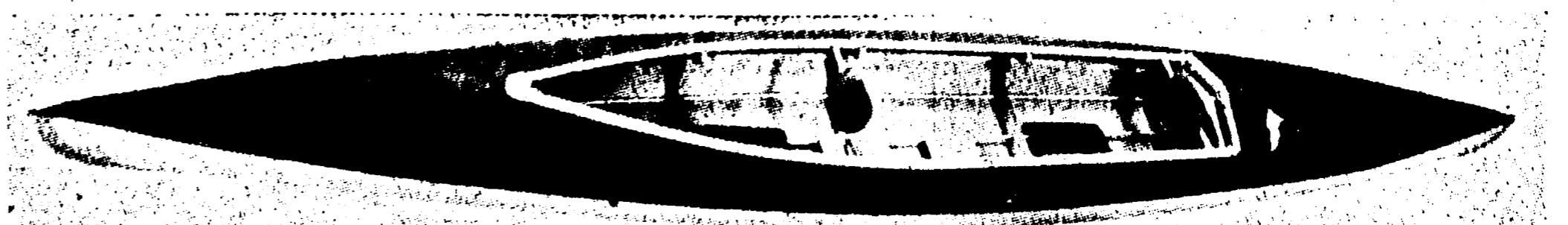
La questione non è semplice, per varie ragioni: in primo luogo non è facile tracciare in modo preciso una linea di separazione tra vetture elaborate o modificate e vetture decisamente truccate. Non è poi sempre facile individuare una vettura truccata, se non cronometrandone la velocità quando è lanciata; e gli agenti della Strada non sono sempre esperti meccanici, tanto da poter distinguere a occhio un motore di serie da un motore truccato. Il problema, comunque rimane, anzi, continua ad estendersi con l'aumento delle vetture truccate in circolazione.

Una macchina decisamente truccata potrà anche dare delle «soddisfazioni» a chi se ne serve, ma sono giolite accompagnate da forti spese, da una costante situazione di pericolo per il «patito» e per gli altri automobilisti. Per di più, l'atteggiamento della Giustizia in materia è ben chiaro, come confermano ormai numerose sentenze: circolare con una macchina truccata, e cioè profondamente modificata e non collaudata nelle nuove condizioni, costituisce un preciso reato per chi lo compie, e, sotto certi aspetti, anche per chi ha effettuato le modifiche.

Quando più batte la canicola e le città si svuotano, chi resta a casa rivolge un pensiero ad una spiaggia, al mare. E' una sorta di riflesso condizionato, una specie di equazione a soluzione fissa: caldo = mare. Ma chi si prendesse la briga di fare un giretto su e giù per i ghiaioni dei nostri fiumi, o per le nascoste e silenziose spiaggette dei nostri laghi, constaterebbe che una percentuale di chi va in ferie sceglie, appunto, la riva d'un fiume o d'un lago.

I motivi di questa scelta sono molteplici: dalla vicinanza alla città, al desiderio di vera solitudine; dalla possibilità di poter intercettare di tanto in tanto anche un'escursione in montagna, alle esigenze della salute. Ma quali che siano i motivi che hanno spinto tante famiglie a fare questa scelta, quel che ci interessa in questa sede è se-

gnalare a questa «minoranza fluvio-lacuale» alcune imbarcazioni, tipiche di laghi e fiumi, ma non per essi, ma che non pertanto si sono ormai diffuse anche sulle spiagge marine - in compagnia delle quali «diversificare» le ferie di quest'anno o del prossimo anno da quelle degli anni trascorsi.



Si può fare della nautica anche senza andare al mare

Le canoe sono le imbarcazioni ideali per navigare sui laghi e lungo i fiumi

Il modello più economico, costruito da una ditta tedesca, è il «Vagabund» - Il «Maat», una barchetta tuttofare, inaffondabile, irribaltabile e maneggerolissima

Quando più batte la canicola e le città si svuotano, chi resta a casa rivolge un pensiero ad una spiaggia, al mare. E' una sorta di riflesso condizionato, una specie di equazione a soluzione fissa: caldo = mare. Ma chi si prendesse la briga di fare un giretto su e giù per i ghiaioni dei nostri fiumi, o per le nascoste e silenziose spiaggette dei nostri laghi, constaterebbe che una percentuale di chi va in ferie sceglie, appunto, la riva d'un fiume o d'un lago.

I motivi di questa scelta sono molteplici: dalla vicinanza alla città, al desiderio di vera solitudine; dalla possibilità di poter intercettare di tanto in tanto anche un'escursione in montagna, alle esigenze della salute. Ma quali che siano i motivi che hanno spinto tante famiglie a fare questa scelta, quel che ci interessa in questa sede è se-

gnalare a questa «minoranza fluvio-lacuale» alcune imbarcazioni, tipiche di laghi e fiumi, ma non per essi, ma che non pertanto si sono ormai diffuse anche sulle spiagge marine - in compagnia delle quali «diversificare» le ferie di quest'anno o del prossimo anno da quelle degli anni trascorsi.

Parliamo delle canoe, smontabili e no. Sono costruite in Germania dalla Klepper e sono rappresentate in Italia dalla Euracom di Milano. Quelle smontabili sono costituite da uno scheletro di legno ripiegabile e da una copertura in tessuto gommatto. Quelle rigide sono in poliestere.

Delle prime sono in vendita sette tipi diversi, dalla più modesta «Vagabund», alla più costosa, la «Maat», che costa dalle 120 alle 182 mila lire. Per alcuni tipi è prevista una attrezzatura velica che, a seconda del tessuto impiegato, costa dalle 85 alle 105 mila lire.

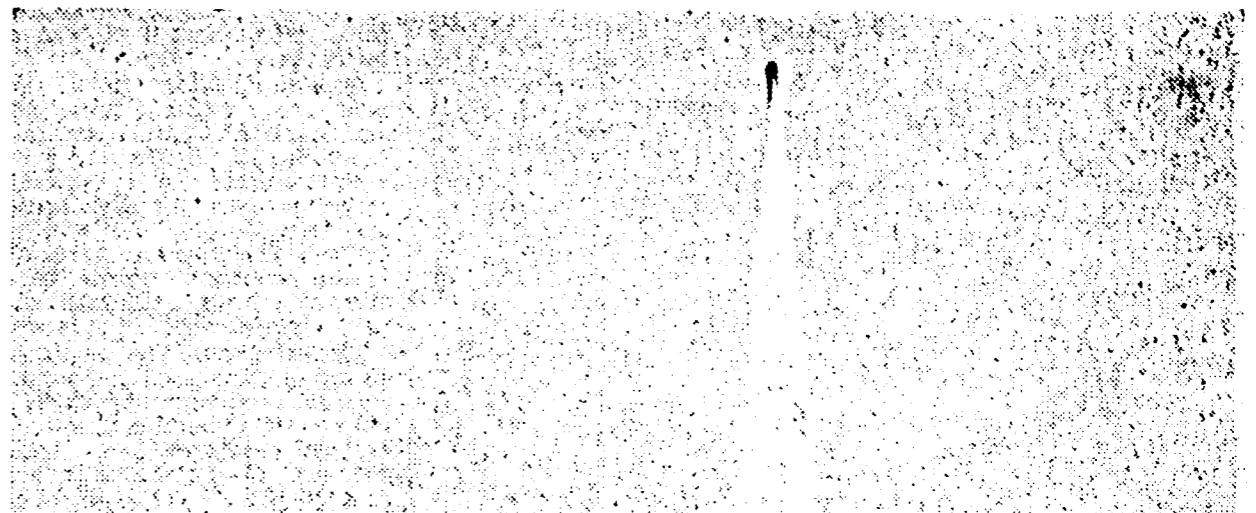
Quelle costruite in resine poliestere sono destinate ai «tutti» di questo sport, essendo in maggioranza progettate per la velocità, lo slalom, o la discesa ed il loro prezzo, dal tipo di tessuto impiegato, varia dalle 108 alle 150 mila lire. La Euracom dispone inoltre di una vastissima scelta di pugnali, divisibili e no, di borse per il trasporto, di coperte paraspruzzi, di giacche a vento.

Un'imbarcazione originalissima, crediamo unica al mondo come concezione, prodotta sempre dalla Klepper e venduta dalla Euracom, è il «Kontiki»: nella parte centrale lo scafo è in resine poliestere, mentre lateralmente vengono fissati due grossi tubi pneumatici; al vantaggio dello scafo rigido si aggiunge la stabilità e la sicurezza dello scafo pneumatico. Il «K» è prodotto in due versioni: il 20 e il 33, il primo per fuoribordo fino a 20 cavalli (ma può montare anche una vela di mq. 9,2), il secondo esclusivamente per f.b. fino a 33 hp. Soltanto lo scafo pesa 69 chili, i tubolari in cui è contenuto il motore, costano mezzo milione, il secondo 520 mila lire. La velatura completa, più timone, borsa e due derive costa 230 mila lire.

Il titolo informativo, dato il costo ed il tipo di imbarcazione piuttosto impegnativo, segnaliamo, fra le altre imbarcazioni presentate dalla Euracom, il «Shearwater» nei modelli III e IV, un catamarano da regata, molto veloce, che pesa 164 chili e con uno sviluppo velico di mq. 14,86 o 20, rispettivamente per i due tipi. Il prezzo, completo di vele, è di 960 mila lire per un motore di 10 cavalli e 50 mila per il secondo.

Una barchetta tuttofare è invece il «Maat», la classica barca per famiglia, che si vela, a vela (e non di fortuna) e a motore; è inaffondabile, irribaltabile e molto maneggevole sia che vada a vela che a motore. E' stampata in resina poliestere a doppio involucro, pesa 70 chili, vele comprese (che fissano una vela di mq. 12,9) e può montare motori fino a cavalli 9,5. Si può dire che è stata studiata espressamente per portare a se stessa una persona, infatti, uno dei problemi che nascono nelle barche a vela, è il boma che, nel giro di qualche ora, può curvare la schiena. Nel «Maat», invece, il boma è abbastanza alto ed è stato studiato ad hoc, e può essere montato con banchi a bordo. Il solo scafo costa 265 mila lire, completo di vele, deriva e timone, 310 mila lire.

Il «Maat» è la classica barca per famiglia: va a remi, a vela e a motore. Nella foto sopra il titolo: la canoa «Vagabund».



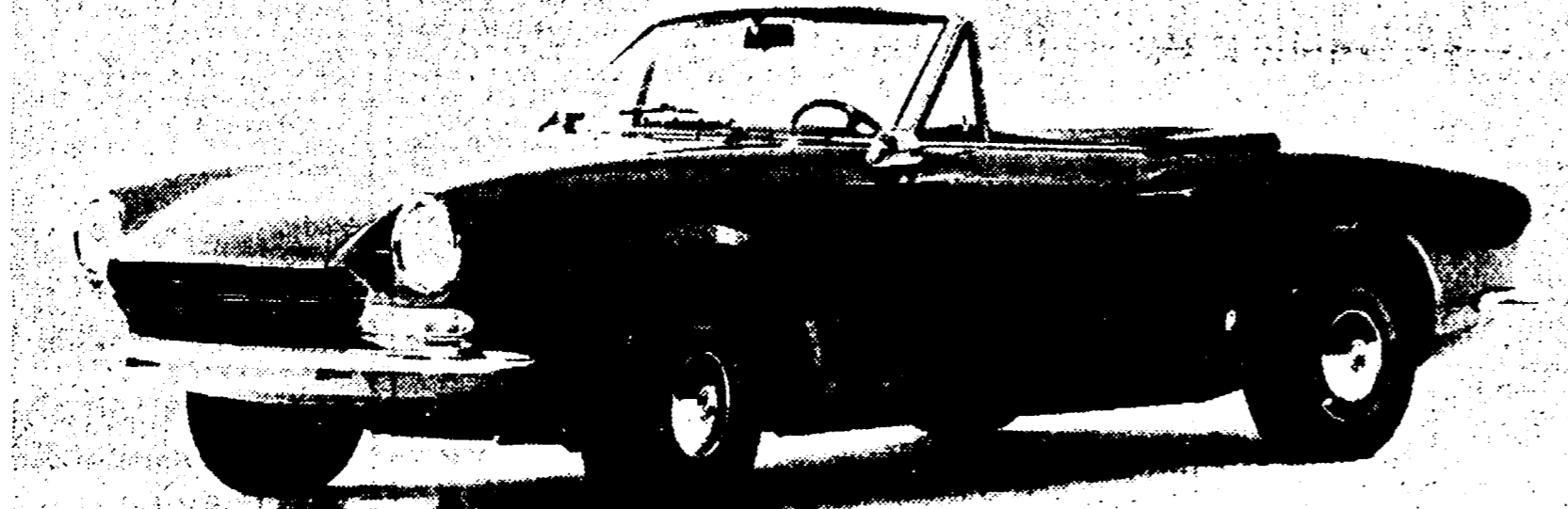
Il «Maat» è la classica barca per famiglia: va a remi, a vela e a motore. Nella foto sopra il titolo: la canoa «Vagabund».



Il «Maat» è la classica barca per famiglia: va a remi, a vela e a motore. Nella foto sopra il titolo: la canoa «Vagabund».



Il «Maat» è la classica barca per famiglia: va a remi, a vela e a motore. Nella foto sopra il titolo: la canoa «Vagabund».



L'elegante linea della Fiat «124 Sport» spider.

La FIAT ha rilanciato per l'estate una delle sue vetture sportive

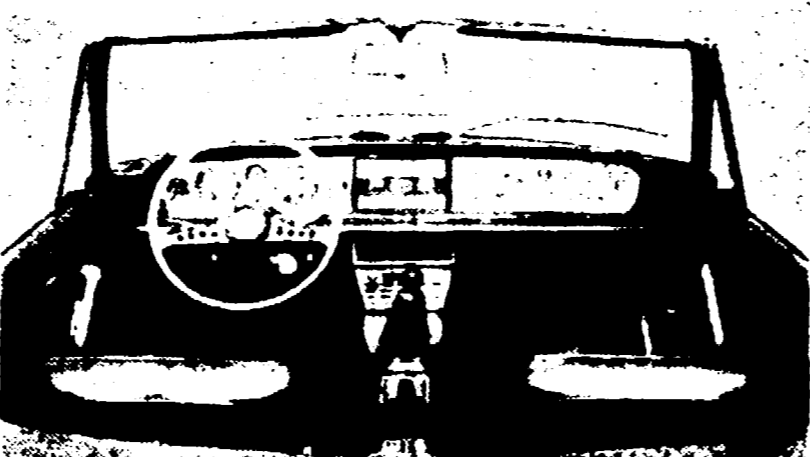
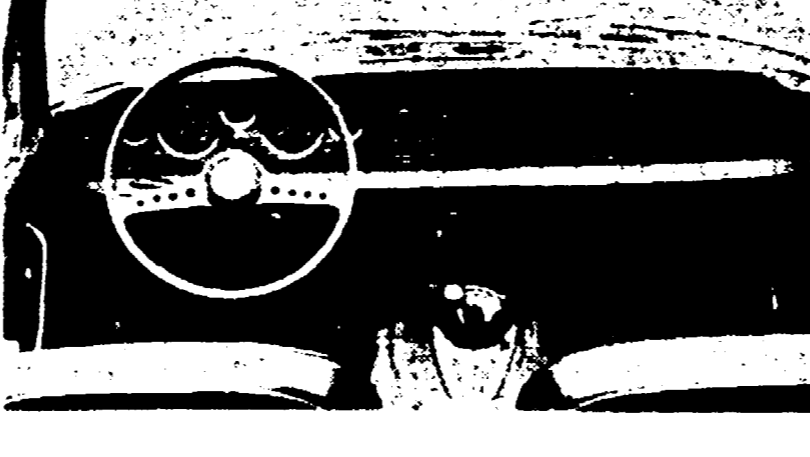
Un mobiletto e una cuffia per abbellire l'abitacolo della «124 Sport» spider

Le prestazioni e i consumi del modello derivato dalla «124 berlina»

L'estate è la stagione ideale per le automobili sportive. Proprio in base a questa considerazione, la Fiat ha approntato alcune modifiche all'abitacolo della «124 Sport» spider che, dal momento del suo lancio al Salone di Torino del 1966, ha incontrato un notevole successo tra gli appassionati di questo tipo di vetture.

Le modifiche non sono particolarmente rilevanti agli effetti delle prestazioni e della comodità della macchina, ma ne hanno ancora accentuato l'eleganza sportiva. Si tratta di un mobiletto, sistemato fra la plancia ed il pavimento della vettura, corredato di un vano portaoggetti, e di una cuffia di protezione alla leva del cambio. Due piccole modifiche che rendono più accogliente la scattante vettura, che è - come è noto - derivata dalla ormai sperimentatissima «berlina 124».

Con l'occasione, val la pena di ricordare le caratteristiche principali di questa automobile sportiva. La «124 Sport» spider monta un motore a quattro cilindri, superquadro, di 1438 cc di cilindrata, che a 6500 giri eroga una potenza di 90 CV DIN. Il motore, che è alimentato da un carburatore doppio corpo verticale, sopporta agevolmente i fuorigiri.



Nelle foto sono chiaramente visibili le modifiche apportate dalla Fiat alla «124 Sport». Nella foto in alto: l'abitacolo del primo modello. Nella foto in basso: l'abitacolo modificato.

Interessanti ricerche nell'URSS

Nuovi tipi di carburante per automezzi

Gli istituti sovietici di ricerche scientifiche nel campo dei motori di automobili e dell'industria petrolifera si sono posti il compito di costruire motori capaci di funzionare con diversi tipi di carburante, in particolare con i motori Diesel sia per quelli a carburatore, la cui produzione verrebbe a costare molto meno dei combustibili comuni.

Pene più severe per gli ubriachi al volante

Nel 1967, 361 persone sono morte in Austria in incidenti stradali provocati da automobili ubriache. Per questo motivo il ministero competente (Commercio e Industria) ha proposto di punire più severamente gli automobilisti che guidano in stato di ubriachezza.

Secondo le previsioni dell'ICAO

Satelliti per regolare il traffico aereo

Il futuro del traffico aereo internazionale, per quanto riguarda la sua sicurezza e la sua speditezza, sarà affidato ai satelliti spaziali per le comunicazioni, soprattutto quando entreranno in servizio di linea gli aerei supersonici per i trasporti civili. L'accento sulla funzione dei satelliti artificiali risulta in un piano che l'Organizzazione per l'Aviazione Civile (ICAO) presenterà alla conferenza delle Nazioni Unite sull'esplorazione e gli impieghi pacifici dello spazio extraterrestre che si terrà a Vienna dal 14 al 27 agosto prossimo.

Era stato usato per il «Vlgen 37»

Secondo le dichiarazioni dei tecnici della Saab, gli impianti di simulazione di volo che sono serviti per la costruzione del «Vlgen 37» sono stati modificati per essere impiegati per simulare le condizioni di guida su strada per un programma di ricerche sulla sicurezza stradale. Con queste attrezzature sono state eseguite, per un certo periodo di tempo, delle prove per conto del Consiglio nazionale svedese per le ricerche sulla sicurezza stradale.