MOTORI

Una grave proposta ministeriale

Targa e patente per i ciclomotori: un modo per rastrellare 30 miliardi

Il provvedimento colpirebbe i ceti meno abbienti e rischierebbe di avere dannose conseguenze per la produzione e l'occupazione nel settore

La notizia è apparsa recentemente su tutti i giornali, senza particolare rilievo e senza commenti: «Patente e targa per i ciclomotori», annunciavano le agenzie, e le poche righe sono state passate in tipografia, senza che nessuno si preoccupasse delle ragioni del nuovo provvedimento, del suo costo, delle conseguenze, dei modi e dei tempi di applicazione.

Eppure, se qualcuno si fosse ricordato che in Italia circolano non meno di due milioni di ciclomotori, il rilievo dato alle poche righe delle agenzie di stampa sarebbe stato ben maggiore. Ancora maggiore sarebbe stato se ci si fosse ricordati che, da quando fu imposta la patente per la guida dei motoveicoli targati, si è assistito ad un continuo calo della produzione e delle immatricolazioni di motociclette, solo in parte compensato dal contemporaneo aumento della produzione e delle immatricolazioni di ciclomotori.

Il grafico che pubblichiamo è più che sufficiente a dare un'idea delle proporzioni del fenomeno, che è soltanto parzialmente condizionato dall'incremento della diffusione dell'automobile, e dimostra che — di fronte alla perdita di tempo e di denaro per il conseguimento della patente — buona parte dell'utenza si è indirizzata verso il ciclomotore che, tra l'altro, ha il requisito di un ridottissimo costo di gestione.

Un problema grosso, quindi, quello della ventilata immatricolazione dei ciclomotori e dell'obbligo di una sorta di patente per la loro guida e val la pena di vedere come è nato, che cosa si propone e quali possono essere le conseguenze.

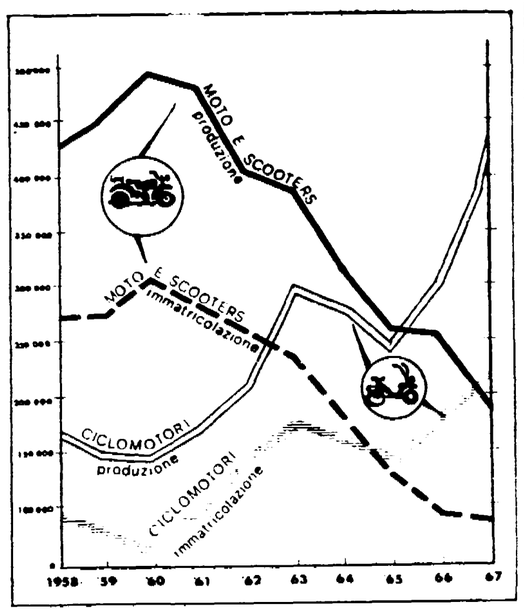
Va detto in primo luogo che non si tratta di una legge di iniziativa parlamentare, ma di una proposta messa a punto da funzionari ministeriali, i quali si sono preoccupati di pubblicizzarla prima che venisse presentata in Parlamento, forse allo scopo di tastare le reazioni dell'opinione pubblica. La proposta ufficialmente, sarà presentata allo scopo di introdurre una regolamentazione nella circolazione dei ciclomotori i cui utenti, secondo i funzionari del ministero, violano le norme del traffico, sono la principale causa di disturbo della quiete pubblica e non possono venire identificati.

In realtà, col pretesto di colpire una piccola fascia di trasgressori — cosa che sarebbe possibile fare sin d'ora applicando le regolamentazioni vigenti — si finisce per colpire due milioni di utenti che, tra spese di immatricolazione del ciclomotore e di patente finirebbero per sborsare sulle 15.000 lire e quindi, complessivamente, 30 miliardi. Trenta miliardi che, ancora una volta, verrebbero rastrellati tra operai, contadini, braccianti, piccoli artigiani, visto che è stato calcolato che il 70 per cento di coloro che possiedono un ciclomotore sono compresi in queste categorie di lavoratori. Non a caso, infatti, i ciclomotori sono particolarmente diffusi nelle zone prevalentemente agricole e sono il mezzo di trasporto individuale più usato nelle regioni meno sviluppate.

Le ragioni di questa diffusione sono evidenti: costano poco, possono essere acquistati in qualsiasi località e subito usati, consentono di percorrere sino a 100 chilometri con una spesa che si aggira sulle 200 lire, sono diventati, per le classi meno abbienti, il surrogato dell'automobile, con la quale competono nelle città per le ragioni che tutti conoscono, anche se nelle città il loro numero è più elevato rispetto

Ma è chiaro che se passasse il progetto ministeriale le cifre del grafico che si riferiscono ai ciclomotori dovrebbero subire per assumere l'andamento di quelle che si riferiscono alle motociclette e con loro forse, anche quella dell'ossatura operaia in questo settore. Oggi il prezzo di un buon ciclomotore varia tra le 65 e le 70 mila lire. Facendo l'esempio dell'acquisto per contanti di un ciclomotore da 60 mila lire, non resta che considerare la spesa di 1000 lire annue per il bollo della tassa di circolazione e — a seconda dei chilometri percorsi — quella per il carburante. Se la legge passasse, al momento dell'acquisto del ciclomotore la spesa resterebbe immutata ma bisognerebbe aggiungere alla spesa per il bollo (che già incide per il 2,5 per cento sul valore iniziale, contro l'1,4 per cento per una utilitaria) quelle ricordate di immatricolazione e di patente con un'incidenza, sul valore iniziale del ciclomotore, di oltre il 15 per cento quando, sempre per restare all'esempio dell'utilitaria, l'incidenza per chi acquista un'automobile è soltanto del 2,3 per cento.

Tanto per cambiare, quindi, si finisce per far pagare di più proprio a chi dispone di meno quattrini. Perché, come avremo occasione di vedere, la proposta ministeriale non rappresenta altro che un inasprimento fiscale nei confronti del mezzo più popolare di motorizzazione, e non servirà certo ad eliminare gli indisciplinati e i tracassoni che sono tali sia che viaggino su due o quattro ruote, con targa o senza targa. Servirà semmai a mettere in difficoltà un settore industriale che occupa circa 75 mila persone.



In vendita la berlina italiana «di prestigio»

Con la nuova ammiraglia della FIAT si viaggia per ore e non ci si stanca

La casa di Torino si rivolge «alla gente con i soldi che vuole viaggiare in modo confortevole» - Il prezzo della berlina con cambio automatico di serie è di 3.150.000 lire

La «ammiraglia» della Fiat è ormai sulle strade italiane. Non si può certo dire che per questa vettura ci fosse una grande attesa, come è stato invece per la «128», tanto che la casa torinese — che pure l'aveva esposta al Salone di Ginevra prima del lancio della «128» — non si è affrettata a metterla sul mercato. D'altra parte, come ha ricordato l'ingegner Zandena presentandola alla stampa specializzata, la «130» è una vettura «per gente con i soldi che vuole viaggiare in modo confortevole». Per quella gente, insomma, che — almeno in Italia — si rivolge soltanto alla Mercedes, e che si aspettava dalla Fiat o dall'Alfa Romeo una grossa berlina di «prestigio».

La Fiat è arrivata prima e ora, chi dispone di 3 milioni 150 mila lire (IGE compresa) può comprarsi una grossa berlina italiana, che offre, insieme al «prestigio», quanto di meglio vi è in fatto di prestazioni, di comodità, di facilità di guida.

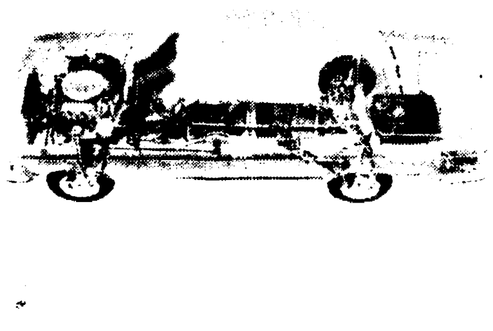
Abbiamo avuto l'occasione di guidare la «130» su un percorso misto (autostrada e strade di montagna) di alcune centinaia di chilometri, ed abbiamo avuto la conferma che «la gente con i soldi» può viaggiare decisamente bene.

La «130» — che segna la scomparsa della vecchia Fiat 2300, senza tuttavia rimpiazzarla in quanto è una vettura di concezione completamente diversa — ha una caratteristica che la distingue da tutte le altre berline di produzione italiana e la prima con cambio automatico di serie, anche se la casa può fornirla, a richiesta con sovraprezzo, di cambio meccanico a 5 marce sincronizzate.

È proprio il cambio automatico — in definitiva quello che contribuisce maggiormente al comfort di marcia in teoria — lasciando la leva nella posizione D si può partire e tornare a casa quale che sia il percorso seguito, senza preoccuparsi altro che delle condizioni del traffico e della guida. In pratica, si sposta la leva del selettore sulla posizione 2 (che corrisponde alla seconda marcia) quando ci si trova su strade tortuose e di montagna e sulla posizione 1 (prima) quando è consigliabile sfruttare la massima azione frenante del motore. In tutti i casi, comunque, soprattutto se si viaggia prevalentemente in città, la leva del cambio rimane sempre in posizione D e l'automatismo provvede a scegliere la marcia più adatta alle varie condizioni di guida.

Per quanto riguarda, quindi, la guidabilità della «130» è sicuramente una delle vetture più interessanti. Cominciamo con il ricordare che l'assetto di guida è eccellente grazie alla possibilità di regolare non solo la posizione del sedile, ma anche — grazie ad una leva di facile manovra — quella del volante. Un accento merita anche la strumentazione, sviluppata linearmente e che rappresenta quanto di più pulito ed elegante ci sia stato dato di vedere su una berlina, sia pure di questa classe.

Diamo per scontato, anche in considerazione del prezzo, che la vettura è rifinita particolarmente bene e che ciò che le persone e i loro bagagli vi trovano comodamente posto. Ma dopo aver ricordato che la «130» si guida con grande facilità grazie al servosterzo, di serie, che abbiamo la fatica non abituale — come si verifica sovente avviene — a mettere a controllare i consumi, che l'eccellente e garantita sicurezza offerta da questa berlina motore brillante, con una potenza fiscale 140 CV a 5600 giri da consentire di non sfruttarlo al massimo e di essere in condizione quando necessario di effettuare sorpassi rapidi e sicuri, perfetta tenuta di strada, grazie alle sospensioni indipendenti ed a pneumatici a struttura radiale, freni a disco con circuito sdoppiato, servofreno, regolatore di frenata, abitacolo indeformabile, volante di sicurezza, infine vettura concepita come un involucro morbido per ridurre al massimo le conseguenze di un eventuale urto. C'è veramente da dire che, data la diffusione della motorizzazione privata, è un peccato che la «130» sia destinata ad essere ed a rimanere una macchina per privilegiati.



La elegante linea della «Fiat 130» (foto in alto) e una vista della struttura e degli organi meccanici della vettura (foto in basso).

Rubrica a cura di
Fernando Strambaci

La tecnica della «130»

MOTORE — Anteriore di 2866 cc. 6 cilindri a V, diametro per corsa 96 - 66 mm., rapporto di compressione 8,8:1, potenza massima (DIN) 140 CV, un carburatore Weber 42 DFC verticale invertito a doppio corpo, lubrificazione forzata con ricircolazione dei gas di sfiato, raffreddamento con miscela incongelabile permanente.

GRUPPO FRIZIONE CAMBIO — Automatico con convertitore idraulico di coppia con i seguenti rapporti di riduzione: I 2,39; II 1,45; III 1 - RM 2,09.

FRENI — A disco ventilato sulle quattro ruote con servofreno a depressione e con due circuiti idraulici indipendenti. Apposite spie sul cruscotto segnalano eventuali avarie all'impianto frenante e la usura delle guarnizioni dei freni.

SOSPENSIONI — A ruote indipendenti, con barre di torsione all'anteriore e montanti telescopici e semiassi, con funzione di puntoni trasversali di reazione, al posteriore.

RUOTE — In lega leggera - 14" - 6 1/2".

PESI — Senza rifornimenti 1.440 kg; a pieno carico 1.910 kg; portata utile massima 400 kg; peso massimo rimorchiabile 1.200 kg.

DIMENSIONI — Lunghezza massima 4.750 cm; larghezza massima 1.805 cm; altezza massima 1.413 cm; volume vano bagagli posteriore: 600 dm³.

VELOCITÀ — Massima 180 km/h. Tempi di accelerazione: (con cambio automatico) con partenza da fermo 400 metri in 19,3 secondi, 1 chilometro in 35 secondi. Velocità massima con cambio automatico: 80 km. in I, 135 km. in II, 180 in III.

CONSUMI — 10,5 km. con un litro.

Record di immatricolazioni della Simca

Nel mese di marzo 1969 in Italia sono state immatricolate 4107 vetture Simca, mentre nel marzo 1968 ne erano state immatricolate 3288. Lo incremento è stato quindi del 24,91 per cento.

La percentuale di immatricolazioni Simca sul mercato totale italiano è passata dal 3,09 per cento del marzo 1968 al 3,58 per cento del marzo 1969.

Provata una vettura che mantiene quello che promette

La «Renault 6» commette solo peccati veniali

Ambiziosi, ma non velleitari, gli obiettivi della casa francese - Un motore sfruttato con intelligenza - Molto spazio a disposizione e consumi limitati

Attenzione alla Renault 6: sarà il cavallo di Troia attraverso cui la massima casa francese si introdurrà nei prossimi mesi sul fortunato mercato. Presentata l'anno scorso in Francia, giunta da poche settimane in Italia e subito lanciata da noi con una campagna stampa durante la quale il presidente della Renault, Pierre Dreyfus, non ha nascosto gli obiettivi ambiziosi che sono stati posti alla sua vendita in Italia.

Non si tratta di obiettivi velleitari: la vettura ha buone possibilità di piazzarsi solidamente nelle statistiche delle immatricolazioni perché è dotata di caratteristiche che la rendono pressoché unica. La prova di guida di 1500 chilometri ci ha permesso di controllarne in concreto le prestazioni: la R 6 mantiene quel che promette.

Nata come evoluzione della R 4, si presenta in Italia come una edizione ridotta della R 16, ha una linea meno aggressivamente insolita della sorella minore, più aggraziata, pertino un po' snob. È una berlina-giardinetta dotata di quattro porte con portellone posteriore per il carico dei bagagli, che rappresenta un compromesso piuttosto felice tra le esigenze di abitabilità e di portata con quelle dell'aerodinamicità.

L'interno, per chi era abituato alle spartane finiture della R 4, appare molto curato. I sedili sono comodi, lo spazio è abbondante, soprattutto per i passeggeri dei sedili anteriori, nella edizione con i sedili anteriori divisi, gli schienali sono regolabili per mezzo di una rotella di comando, e si abbassano fino alla posizione orizzontale, trasformandosi in vere e proprie cuccette, estremamente comode per riposarsi durante i viaggi di vacanza.

Il bagagliaio è molto ampio, di capacità superiore a quello di vetture di cilindrata anche più alta, e lo spazio può aumentare, se necessario, ribaltando i sedili posteriori.

I comandi, come è caratteristica delle utilitarie francesi, sono estremamente semplificati: la leva di comando del cambio, che si aziona senza staccare le mani dal volante, è comodissima, per esempio, anche le luci. Curiosa la leva del cambio a mazzo di ombrelli, che esce dal cruscotto, ma è di facilissima manovra ed è comoda almeno quanto il comando a cloche.

La posizione di guida è rilassante, la visuale è ampia, la dotazione è di due specchietti retrovisori. L'impianto di ventilazione e riscaldamento molto accurato, ha una dotazione di comandi molto meno complessa che sulla R 4. Molto razionale la regolazione dei fari anteriori, che si può attuare mediante due levette poste all'esterno, sotto i gruppi ottici, a seconda del carico. Quando la vettura è gremita al massimo delle sue possibilità sia di passeggeri che di bagagli, si inclina verso l'alto e rischierebbe di abbagliare coloro che provengono in senso opposto: il semplicissimo dispositivo permette di evitare questo pericolo.

Altro dettaglio di estrema funzionalità è la sistemazione della ruota di scorta, che è rimasta immutata rispetto a quella già in uso sulla R 4, che è la più semplice e la più pratica tra quelle finora escogitate: la ruota è sistemata all'esterno, sotto al pianale. Può essere quindi estratta senza dover scaricare i bagagli, ma per toglierla dalla sua posizione bisogna svitare un bullone all'interno della vettura, ciò che impedisce ai ladri di impadronirsene con troppa facilità.

La caratteristica tecnica principale della R 6 è la trazione anteriore: soluzione, questa, che offre molte comodità di guida e che consente di eliminare il tunnel della trasmissione dal pianale dell'abitacolo. Il motore è di 845 cc derivato da quello della gloriosa Dauphine Gordini. A quattro cilindri sviluppa una potenza di 34 cavalli. Dati a nostra avviso insufficienti.

E su questo punto da richiamare [illegible] Gordini. La velocità massima raggiungibile è invece superiore ai 120 chilometri all'ora ed è una velocità di crociera. Durante la nostra prova abbiamo tenuto costantemente questa media su tutti i tratti di pianura dell'autostrada del Sole, tra Milano e Roma, senza che il motore avesse la minima fatica o desse sintomi di surriscaldamento.

La accelerazione è notevolissima, la ripresa assai buona e molto diversa da quella della R 4, più essendo più che sufficiente. I rapporti, al cambio sono ottimamente calcolati e l'auto dimostra [illegible] per il vecchio cambio a tre marce della R 4 [illegible] senza dubbio più comodo alla guida.

La prestazione più [illegible] motore [illegible] sotto [illegible] il profilo del consumo e [illegible] quel che costa oggi il carburante non è poco. In città abbiamo registrato un consumo medio di 10 litri ogni 100 chilometri, su strada aperta si può scendere tranquillamente a 7 litri, 7 litri e mezzo ogni 100 chilometri, stiorando i cento all'ora. Anche la tenuta di strada è molto migliorata, rispetto a quella della R 4, e così pure la frenata.

I soli appunti che si possono muovere alla R 6 sono la rumorosità all'interno, che è piuttosto elevata soprattutto quando sono inserite le marce basse e quando il motore gira al massimo del regime, una certa difficoltà nella manovra del cambio, nel passaggio dalla quarta alla terza e dalla seconda alla prima. Ma è tutto qui. E per una vettura che costa 895 mila lire (920 con i sedili anteriori separati) sono veramente due peccati veniali.

La gradevole linea della nuova Renault. Nella foto in alto si nota l'ampio spazio destinato ai bagagli, che può essere ancora aumentato ribaltando i sedili posteriori. L'ampio portellone facilita il carico.

Conferenza di Forte al «Premio UNRAE»

Tante come in una guerra le vittime degli incidenti

Quale dimensione hanno raggiunto i pericoli conseguenti all'incremento della motorizzazione e quali misure occorre prendere per coordinare le iniziative tese ad aumentare la sicurezza?

La domanda [illegible] di contenuti e concretezza, ma [illegible] sia mai stata posta in occasione di una conferenza che ha [illegible] prima di tutto lo scopo di premiare coloro che sia pure in direttamente contribuiscono ad una diffusione incontrollata del mezzo motorizzato, con le conseguenze che questo comporta.

È proprio quel che è avvenuto in occasione della consegna del «Premio UNRAE di Giornalismo», giunto quest'anno alla sua terza edizione. La [illegible] che precede la proclamazione dei vincitori [illegible] sono stati consegnati dal presidente dell'UNRAE, Kessler [illegible] Bellucci, Bertaro, Bocca, Martinelli [illegible] Zoppi [illegible] Stola [illegible] quando sostiene la opportunità di coordinare su scala nazionale le misure di sicurezza che vengono adottate dalle case nei vari Paesi.

Il fatto è che, in un certo senso, quando richiesto da Forte già avvertito sia pure a senso unico. Vale a dire che già oggi le case italiane che esportano negli Stati Uniti [illegible] adottano per fare un esempio misure di sicurezza che rispondono agli standard di sicurezza di quel Paese, senza peraltro adottare gli stessi accorgimenti per le vetture vendute in Italia.

Non sembra quindi aver fondamento almeno per quanto riguarda la nostra industria la preoccupazione di Forte circa gli ostacoli «non tariffari» che vengono sollevati per contenere le importazioni. In Italia ostacoli di questo genere non pare esistano e ciò si spiega la ragione dell'incremento delle immatricolazioni di autoveicoli esteri non spiega le ragioni dello incremento delle nostre esportazioni.

Se gli ostacoli sono dall'altra parte, e la nostra industria li supera adeguandosi alle disposizioni dei Paesi di esportazione, dimostra ancora una volta che certi problemi si risolvono facilmente quando la molla dell'interesse economico spinge in una certa direzione.

L'invito di Forte a sensibilizzare l'opinione pubblica va comunque accolto almeno nel senso di sottolineare quanto di «sicuro» c'è in una vettura, invece di preoccuparsi soprattutto di prestazioni, di consumi e di linee. Un discorso che in un Paese di recente motorizzazione rischia comunque di avere — come è noto — un uditorio disattento.

Importante traguardo alla Opel

Le Kadett sono 2 milioni

Il 18 giugno 1969 sarà una data da ricordare nella storia della Opel: dalla catena di produzione dello stabilimento di Bochum è uscita la duemilionesima Kadett. La vettura è stata poi spedita in Italia dove la popolarità di questa macchina — nata nel 1963 — è in continuo crescendo, nei primi sei mesi del 1969 infatti le vendite nel nostro Paese dovrebbero superare — informa la General Motors Italia — di almeno il 75% quelle dello stesso periodo dello scorso anno.

Sarà aperto in autunno

Centro Ford a Torino per la progettazione

Un Centro Ford per la progettazione di autovetture [illegible] sarà aperto entro l'anno in Parma, in lo[illegible] da Torino, dalla Ford Italiana. Lo ha annunciato il presidente della Ford Motor Company, Semon E. Knudsen, durante una conferenza stampa tenuta a Copenhagen in occasione del cinquantesimo anniversario della Ford in Danimarca.

«La nostra scelta è caduta su Torino — ha detto il signor Knudsen — perché Torino è uno dei più prolifici ed importanti centri di progettazione oggi esistenti in Europa».

Il Centro di progettazione italiano della Ford, la cui apertura è prevista per l'autunno, dovrà collaborare strettamente con i centri di progettazione già esistenti in Inghilterra e Germania nella fabbrica della Ford, mentre da un punto di vista operativo sarà direttamente collegato con la direzione della Ford in Italia.

«Con il nuovo Centro torinese — ha detto il presidente della Ford Italiana di Renzo D'Alfano — la scuola stilistica italiana potrà in maniera diretta e sostanziale [illegible] proprio valido contributo agli studi avanzati della Ford in materia di produzione futura destinata ai mercati d'Europa».

Il Centro progettazione di Torino sarà composto di un gruppo selettissimo di progettisti, disegnatori e modellatori di cui la Ford inizierà al più presto il reclutamento in Italia.