Le preferenze degli automobilisti USA

Gli americani a otto cilindri

Le possibilità di opzione delineano statisticamente le tendenze del mercato che si riprodurranno anche in Europa

Secondo una pratica che si va progressivamente affermando in Europa in conseguenza dello sviluppo della motorizzazione privata la macchina è invalsa da tempo negli Stati Uniti il cliente di un determinato tipo di vettura deve poter disporre di una scelta molto vasta di «opzioni di base» per determinare secondo i suoi desideri (e le sue possibilità) la composizione della vettura che sta per acquistare

Egli è quindi messo in condizione di poter scegliere tra diversi motori cambi e rapporti al ponte tra tipi di freni assistiti o meno tra diversi dispositivi meccanici di assistenza ed una grande varietà di finizioni di carrozzeria

L'esame delle statistiche di popolarità relative a queste opzioni sui modelli della Chrysler Corporation vendute negli Stati Uniti nel 1969 permette di tracciare un profilo particolarmente fedele di quella che è la vettura americana «più diffusa» all'inizio del 1970

Ecco le caratteristiche di questa «americana 70»

Motori l'85 % delle vetture sono dotate di motori con 8 cilindri a «V» Il che dimostra che anche nel settore delle «compacts» il «V 8» ha guadagnato terreno sui «6 cilindri»

Trasmissione il 91 % delle vetture cioè 9 su 10 sono dotate di cambio automatico Se si considera che i cambi «sportivi» a quattro velocità manuali rappresentano il 5,7 % se ne desume che il cambio tradizionale a tre velocità manuali è praticamente sorpassato non raggiunge che il 3,2 % ed è limitato a qualche «compact» di base

Freni il 42,2 % delle vetture cioè due su cinque sono dotate di servo freno e le «sportive» di freni a disco anteriori

Sterzo l'82,7 % delle vetture cioè 4 su 5 dispongono di servo sterzo Il che dimostra come questo dispositivo di guida non sia più riservato ai modelli di lusso ma abbia raggiunto anche le «compacts»

Tetto investito in vinile nel campo della carrozzeria il 31 % delle vetture cioè due su cinque dispongono di un tetto in vinile che ricorda le capote delle «convertibili» e dei falsi cabriolets» Tale percentuale è elevata e denota una tendenza di base

Autoradio il 90,1 % delle vetture cioè 9 su 10 sono dotate di radio che non può in quindi essere considerata un accessorio ma una componente di serie

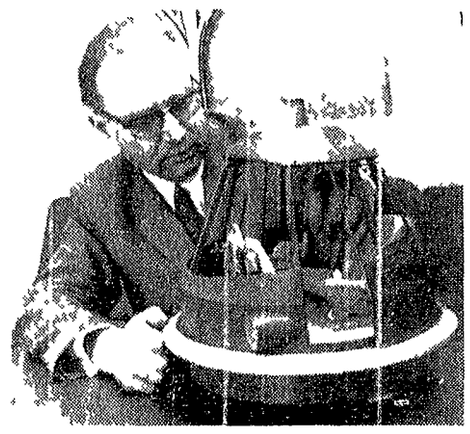
Altre opzioni molto meno diffuse non tuttavia interessanti riguardano il sedile anteriore unico 1,8 % alzacristalli elettrici 7,4 per cento il dispositivo automatico di regolazione della velocità 3,9 e la colonna regolabile dello sterzo 2,8 per cento

La vettura «americana» più richiesta dal pubblico sembra dunque essere una «berlina» 8 cilindri a V a trasmissione automatica e con servo sterzo dotata di radio e servente con servo freno e tetto in vinile

Questo profilo ad eccezione del motore è secondo gli esperti del settore molto simile a quello che sarà la tendenza della vettura europea nei prossimi anni

Il progetto di un tecnico tedesco

In auto in città come al Luna Park



Si contano ormai a decine i progetti di automobile per città Questo modello la cui forma ricorda il modulo di comando del l'Apollo è stato progettato dal prof W Grabe esperto del traffico all'Università tecnica di Hannover Il professor Grabe ritiene che questa automobile risolverà i problemi di parcheggio del futuro L'auto circolare ha respingenti di gomma tutto attorno come le automobiline dei Luna Park girera su se stessa avrà porte scorrevoli ed una cloche di tipo aeronautico invece del tradizionale volante La luce di «stop» è sistemata sul tetto

Le «due ruote importate» dalla Motorest

Fa i 135 chilometri orari la maximoto cecoslovacca

La Jawa «350 Californian» ha un motore bicilindrico a due tempi che sviluppa 25,5 CV - Il suo prezzo è competitivo

La Jawa «350 Californian» è stata definita la «Maximoto» cecoslovacca È questa infatti — la motocicletta di maggio cilindrata importata dalla Motorest che è anche importatrice delle autovetture Skoda

La Jawa «350 Californian» è tecnicamente simile alla versione con cilindrata di un quarto di litro ma è più potente ed in grado di consentire maggiori prestazioni

Nonostante le proprie caratteristiche questa bicilindrica viene venduta sul mercato italiano al prezzo di circa lire 850.000 che è simile per i prezzi fissati per le altre moto CZ e Jawa e da considerarsi competitivo

La «350 Californian» è caratterizzata da un notevole grado di finitura di una estetica piacevole e da una grande cura nella realizzazione dei particolari

Il motore bicilindrico della Jawa «350» si avvale del perfezionato sistema di lubrificazione con pompa separata e serbatoio dell'olio situato sotto il sellone in tal modo si evita di sporcare le candele ai bassi regimi si ottiene una più facile e immediata partenza a freddo si riduce il consumo di olio allo stretto indispensabile (più senza danneggiare le parti in movimento del motore) e si ottengono globalmente delle prestazioni superiori

La Jawa «350 Californian» è dotata di due frizioni a dischi multipli in bagno d'olio montate in serie come d'ordinanza la versione «250» un elegante portapacchi posteriore

Il telaio tubolare è molto robusto così da sopportare agevolmente anche gravi sollecitazioni ciò è dovuto alla efficienza della forcella anteriore idrotelescopica e del forcellone posteriore oscillante munito di molle elicoidali e di ammortizzatori idraulici coassiali

I freni a tamburo risultano adeguatamente dimensionati in relazione alle prestazioni velocistiche della Jawa «350» che è in grado non solo di raggiungere i 135 chilometri orari ma anche di mantenerli stabilmente

Il peso è di kg 144 la capacità del serbatoio benzina è di litri 15,2 mentre quello dell'olio è di due litri

potenza di 25,5 CV a 5250 giri minuto

Ancor più che sul modello «250 Californian» al quale abbiamo recentemente accennato sulla «350» si ha modo di apprezzare la notevole elasticità del motore che non obbliga ad agire in continuità sul pur ottimo cambio a quattro rapporti con selezionatore a pedale

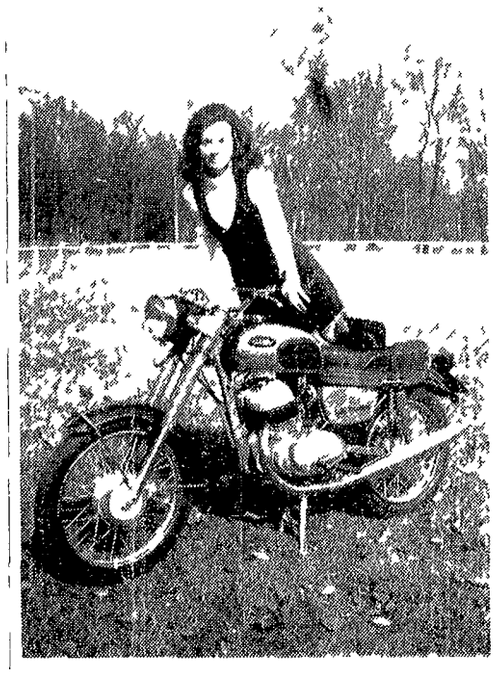
Anche il motore della Jawa «350» si avvale del perfezionato sistema di lubrificazione con pompa separata e serbatoio dell'olio situato sotto il sellone in tal modo si evita di sporcare le candele ai bassi regimi si ottiene una più facile e immediata partenza a freddo si riduce il consumo di olio allo stretto indispensabile (più senza danneggiare le parti in movimento del motore) e si ottengono globalmente delle prestazioni superiori

La Jawa «350 Californian» è dotata di due frizioni a dischi multipli in bagno d'olio montate in serie come d'ordinanza la versione «250» un elegante portapacchi posteriore

Il telaio tubolare è molto robusto così da sopportare agevolmente anche gravi sollecitazioni ciò è dovuto alla efficienza della forcella anteriore idrotelescopica e del forcellone posteriore oscillante munito di molle elicoidali e di ammortizzatori idraulici coassiali

I freni a tamburo risultano adeguatamente dimensionati in relazione alle prestazioni velocistiche della Jawa «350» che è in grado non solo di raggiungere i 135 chilometri orari ma anche di mantenerli stabilmente

Il peso è di kg 144 la capacità del serbatoio benzina è di litri 15,2 mentre quello dell'olio è di due litri



La maggiore delle motocicletta cecoslovacche importate in Italia la Jawa «350 Californian»

STUDI SULLA CORROSIONE AL CIRCUITO DEI FRENI

Secondo uno studio su larga scala fatto dall'Istituto svedese per le prove sui materiali risulta che il tipo di tubazioni per il circuito frenante adottato verso il 1965 dalla maggior parte dei fabbricanti europei di automobili può essere soggetto a corrosione dopo solo un anno di esercizio

In Svezia le tubazioni corrose sono la causa principale — anche se in diminuzione — di incidenti automobilistici in particolare lo scorso anno si sono avuti 3000 casi contro i 7000 del 1965

Continua affermazione delle vetturette tedesche

In Italia circolano circa duecentomila NSU

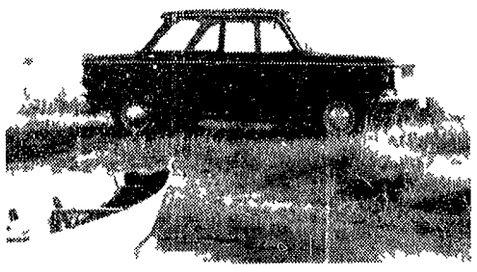
Hanno favorito la diffusione dei vari modelli il modesto costo di esercizio e la rete di assistenza - Discrete anche le vendite delle «RO 80»

La NSU è da tre anni la vettura straniera più venduta in Italia La fabbrica tedesca ha superato di una unità nel 1969 ben 11843 automobili con un incremento del 30,9 % rispetto al 1968 Ciò costituisce il 3,60 % del totale delle macchine straniere e l'incremento vendite quest'anno nel nostro Paese

Nel 1967 le vetture NSU immatricolate in Italia furono n 27 10 pari al 2,89 % del totale 1 110 290 Nell'anno successivo cioè nel 1968 furono 30 908 pari al 3,88 % del totale Come si vede da queste cifre le vendite della NSU in Italia sono costantemente aumentate Secondo i calcoli della stessa fabbrica tedesca le vetture NSU circolanti attualmente in Italia sarebbero circa duecentomila

Rubrica a cura di
Fernando Strambaci

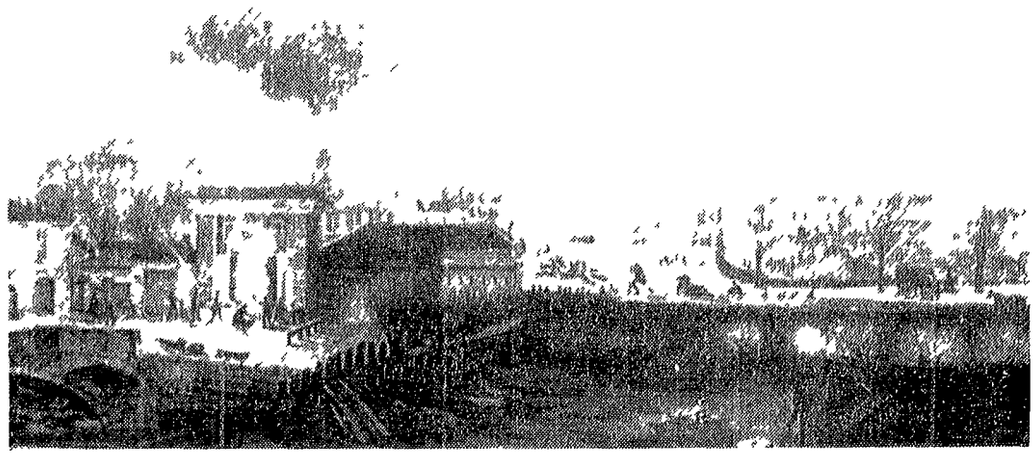
[illegible]



Uno dei modelli NSU più diffusi la 1000 C

«LE CINQUE GIORNATE DI MILANO» PER IL VIDEO

Agli ordini del «comandante in capo» Leandro Castellani «si gira» in via Moncucco la battaglia di Porta Tosa



RISORGIMENTO «TOP-SECRET»

MILANO 19 aprile

La battaglia di Porta Tosa in via Moncucco ma pochi se ne curano Il traffico all'ingresso dell'Autostrada dei Fiori lì accosto prosegue imperturbato e imperturbabile con l'abituale ritmo di una mite nevrastenia Gli austriaci sono con l'acqua pardon col fuoco alla gola padroni del campo restano i patrioti e un ragazzo coraggioso in libera gli il tricolore sulle conquistate posizioni Nell'aria tiepida e tipica di Pasquetta aleggiano le note dell'Aida di Noi squisciati fuori da un traslatore clandestino e tradito

Leandro Castellani comandante in capo con poteri illimitati — tanto che ai suoi ordini obbediscono sia austriaci croati e ungheresi sia popolani e borghesi insorti — non ha nemmeno la forza di mettersi le mani nei capelli fa un sorriso strano e si immola rassegnato ai cronisti che gli si calcano addosso Ha cancellato duemila metri cubi di spazio e di tempo presente inventando una strada asfaltata rimuovendo pali fili e lampade ha camuffato uomini e cose come se stesse scoppiando — è assolutamente il caso di dirlo — il quarantotto ed ecco l'inefabile voce di Sergio Endrigo che gli viene a raccontare di gabbiani lecocandati di chirosene di cigolii di carri e finanche dell'aria di Nico Non è una disfatta questa è la disfatta totale catastrofica irrimediabile

Invece non è mica vero Leandro Castellani è pienamente soddisfatto di se e dei suoi (subordinati) austriaci o patrioti che siano) magari non ha nemmeno letto la recente riedizione di Clausewitz ma quanto a «qua antotto» bisogna lasciarlo stare Ne sta infatti combinando uno che rischia di diventare anche meglio di quello vero quello del Risorgimento delle Cinque Giornate di Milano Perché se non ci siamo ancora spiegati bene stiamo proprio parlando di questo o almeno di ciò che Leandro Castellani sulla traccia di un testo scritto da Luigi Lunari riuscirà a portare sui teleschermi — RAI permettendo — nell'arco di cinque puntate dedicate appunto al notissimo episodio di storia risorgimentale

Seguiamo la cronaca delle Cinque Giornate — dice al proposito Castellani — dal primo scoppio dell'insurrezione popolare (il 18 marzo 1848) alla sua conclusione con la cacciata degli austriaci (Porta Tosa marzo) e insieme assistiamo al serrato dibattito tra le varie forze politiche Ora intantoché si tratta di ricostruire l'assalto dei patrioti milanesi a Porta Tosa cioè le barricate le sortite di fucileria le cannonate il diampare del fuoco e della battaglia non abbiamo difficoltà a credere che non costerà troppa fatica a Castellani — almeno nel senso che lo sappiamo regista abbastanza sperimentato in questo caso — risolvere i suoi problemi Ma è proprio quando entra in movimento il serrato dibattito e le varie forze politiche verosimilmente cercheranno di affrontare il peso più grave delle scelte

Perché un conto è raccontare il Risorgimento è un altro sostanzialmente diverso più impegnativo è più questo [illegible] pericolosa di [illegible] tempo [illegible] segni [illegible] [illegible] quella [illegible] [illegible] [illegible]