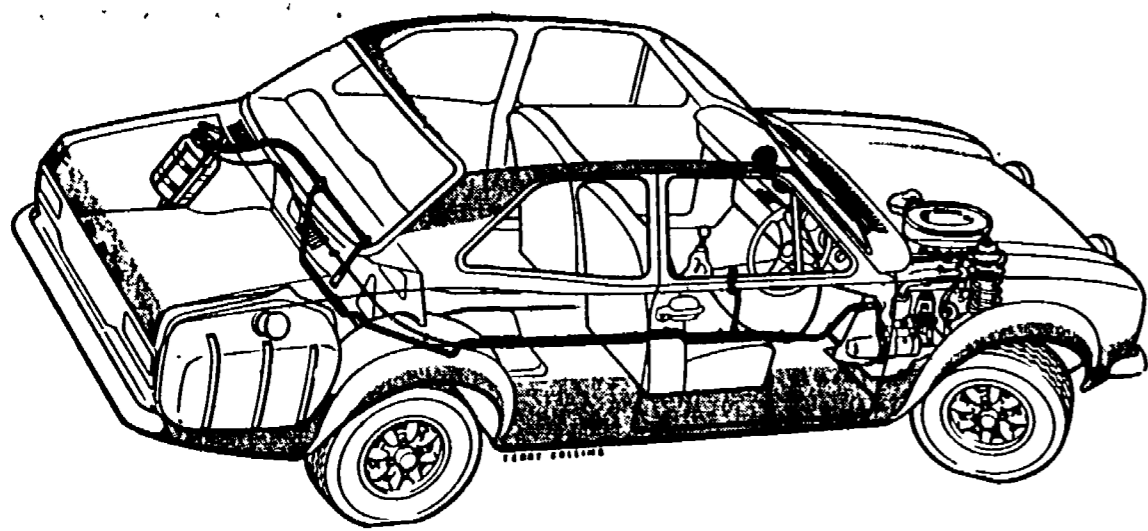


Sperimentato ai Rallies d'Inghilterra e Montecarlo

Sistema antincendio Ford



Le due Ford «Escort» ufficiali che al Rally di Montecarlo erano affidate agli equipaggi Mikko-Peter e Makinen-Lid-son erano dotate di un nuovo tipo sperimentale di impianto antincendio a gas progettato dai tecnici della Ford.

L'impianto, battezzato con molta efficacia «The Fire Eater» (Mangiatuoco), consiste in un sistema di tubi (visibile nel disegno) che collegano l'altissimo, il vano motore ed il portabagaglio delle «Escort» ad un contenitore situato nella parte posteriore della vettura, e riempito con il «Freon 1301», un gas che interrompe il ciclo di combustione attraverso una reazione chimica.

Alla temperatura di circa 75 gradi il circuito entra in funzione, ed il gas viene

impresso in tutta la vettura, senza conseguenze nocive per il pilota ed il navigatore per circa cinque minuti (tutto il tempo, cioè, per uscire dalla macchina).

L'impianto «The Fire Eater» era già montato nella «Escort RS» con la quale Roger Clark ha trionfato al recente Rally d'Inghilterra; se il suo uso a Montecarlo ed in altri importanti Rallies Internazionali darà risultati positivi la Ford, attraverso l'Advanced Vehicle Operations, lo offrirà anche ai privati.

«E' un altro esempio — ha commentato Bill Meade, responsabile per le vetture ad alte prestazioni prodotte dalla Ford A.V.O. — di come dispositivi di sicurezza inizialmente progettati per le competizioni vadano poi a beneficio di tutti gli automobilisti».

Dal 21 al 25 febbraio l'«Expomotor»

A Milano una mostra mercato dei ricambi e degli accessori

Dal 21 al 25 febbraio, alla Fiera di Milano si terrà il primo «Expomotor» mostra mercato settoriale di ricambi, accessori, attrezzature, macchinari e motori per auto, moto, macchine agricole, motonautica e kart.

La manifestazione costituirà l'occasione per un incontro diretto tra le ditte produttrici e le categorie direttamente interessate. La «Expomotor», di fatto, ospiterà solo fabbricanti, rappresentanti esclusivi e importatori di tutti i prodotti della vasta gamma, offrendo una panoramica merceologica completa e razionalmente distribuita.

La «Expomotor», inoltre, consentirà per la prima volta ai ricambisti, accessori, elettrout, gommisti e ad altre categorie collaterali di approfondire la conoscenza del prodotto e del produttore, riquadrificandone i pre-

gi e modificandone i difetti, e di influenzare la produzione spingendo le imprese interessate a cercare, a sostegno della qualità, un più ampio collocamento sui mercati esteri.

Nato per volontà delle aziende del settore — al fine di un adeguamento dell'organizzazione distributiva ai nuovi standards di produzione e per permettere alle ditte operanti in tale settore (che prima erano costrette a partecipare a mostre e saloni non confacenti alle loro esigenze) un diretto e qualificato incontro fra i produttori e le categorie economiche italiane ed estere interessate — l'«Expomotor» si caratterizza soprattutto per il vasto meccanismo organizzativo e distributivo che mette in movimento.

Non va infatti dimentica-

In moto l'estetica non basta

Il casco deve essere sicuro

Le ragioni di certe proteste contro la proposta di obbligatorietà - Come fare la scelta

Il casco, unica valida protezione per il capo del motociclista, sta per diventare obbligatorio anche in Italia, così come lo è già in altri Paesi. Singolarmente una proposta di legge in tal senso ha suscitato le proteste dei fabbricanti nazionali che pure dovrebbero essere favorevoli ad una disposizione del genere. La ragione di queste proteste va ricercata nel fatto che l'obbligatorietà del casco non può essere disgiunta dalla introduzione di severe norme che garantiscano la rispondenza dei caschi alle caratteristiche di sicurezza fissate internazionalmente. Queste norme, però, potrebbero aprire le porte ai fabbricanti stranieri, soprattutto inglesi e giapponesi i quali, esportando già in paesi dove il casco è obbligatorio e soggetto ad una severa tutela (vedi Francia, Belgio, Olanda e diversi Stati degli U.S.A.) forniscono un prodotto che offre il massimo di garanzia.



Un casco integrale di tipo automobilistico utilizzato anche dagli appassionati delle moto di grossa cilindrata. Corrisponde alle norme internazionali, ma il suo prezzo è piuttosto elevato: oltre 35.000 lire.

Ecco quindi al punto importante: come deve essere un casco per garantire un minimo di sicurezza in caso di incidenti?

Attualmente sul nostro mercato le ditte — sia straniere che italiane — che producono caschi si contano a decine ma tra tutte queste ben poche offrono un prodotto valido. Ciononostante, quando si sceglie un casco quasi mai si bada alle sue caratteristiche di sicurezza e quasi mai si pretendono certificati di garanzia o di omologazione che ne provino la affidabilità.

Spesso — e questo capita a chi dispone di pochi quattrini o a coloro che considerano il casco un oggetto utile ma non indispensabile — si sceglie il casco in funzione del prezzo. Facciamo un esempio: se fra due caschi di forma pressoché uguale uno costa parecchio più dell'altro, non ci si domanda la ragione di questa differenza ma si finisce per scegliere il meno costoso giustificando la scelta con un: «Tanto è uguale» quando addirittura non si comprano a cuor leggero imitazioni di caschi di assoluto affidamento che costano la quarta parte dell'originale dato che fabbricanti poco scrupolosi si sono preoccupati solo della estetica ben guardandosi dall'imitare pure il contenuto.

In conclusione i caschi at-

tualmente in commercio si possono distinguere in tre distinte categorie:

1) caschi di ottima fattura e di assoluta affidabilità, ma che hanno prezzi che possono anche superare le 50.000 lire.

2) caschi che tentano di imitare i primi ed hanno una affidabilità discreta anche se non offrono una assoluta sicurezza anzi, a volte, frantumandosi al minimo urto possono causare ulteriori danni al loro stordito possessore.

3) caschi pericolosi: sono volgarmente guasti di plastica che imitano i primi ed i secondi ma che non danno alcuna sicurezza anzi, a volte, frantumandosi al minimo urto possono causare ulteriori danni al loro stordito possessore.

Per finire un consiglio: fino a quando la legge non sarà approvata, se acquistate un casco non badate alla spesa; soprattutto consideratelo in funzione della sicurezza e come il vostro capo di abbigliamento più importante. Meglio avere in testa un buon casco che indossare un giubbotto di pelle o gli stivali stile Ago o qualsiasi altro capo non indispensabile per la guida turistica.

E.C.

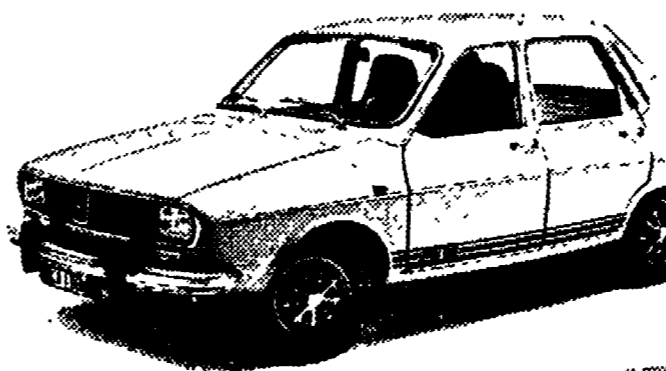
La società «Aeritalia», rappresentante italiana nel consorzio industriale internazionale «Panaria», ha reso noto che il governo tedesco ha dichiarato che «in seguito all'esame dettagliato del programma dell'aereo MRCA, è stato deciso di proseguire nello sviluppo di questo velivolo. Inoltre si sta ora passando alla fase d'investimenti per la produzione in serie per il periodo relativo ai prossimi quattro anni».

nella gamma Renault la tua c'è.

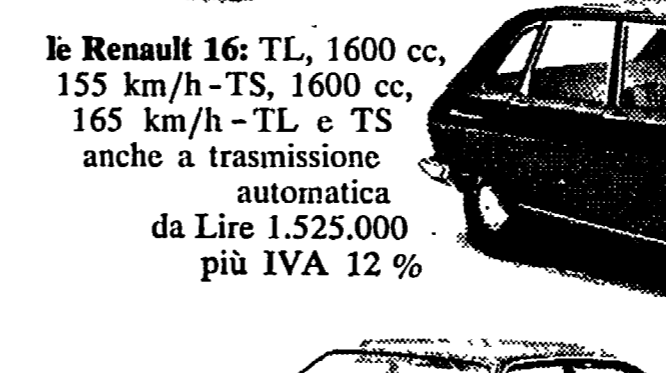


Le Renault 4: Lusso, Export, Special, 850 cc, 15 km con un litro da Lire 865.000, più IVA 12 %

Le Renault 6: L, 850 cc, 125 km/h TL, 1100 cc, 135 km/h freni anteriori a disco da Lire 1.023.000, più IVA 12 %



Le Renault 12: TL, 1300 cc, 145 km/h-TS, 1300 cc, 150 km/h - Break 1300 cc, 145 km/h Gordini, 1600 cc, 185 km/h da Lire 1.240.000, più IVA 12 %



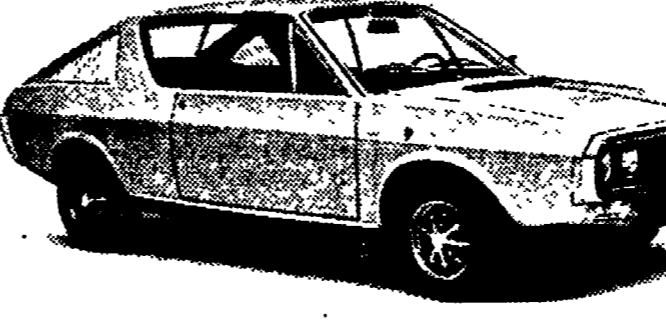
Le Renault 16: TL, 1600 cc, 155 km/h-TS, 1600 cc, 165 km/h-TL e TS anche a trasmissione automatica da Lire 1.525.000 più IVA 12 %



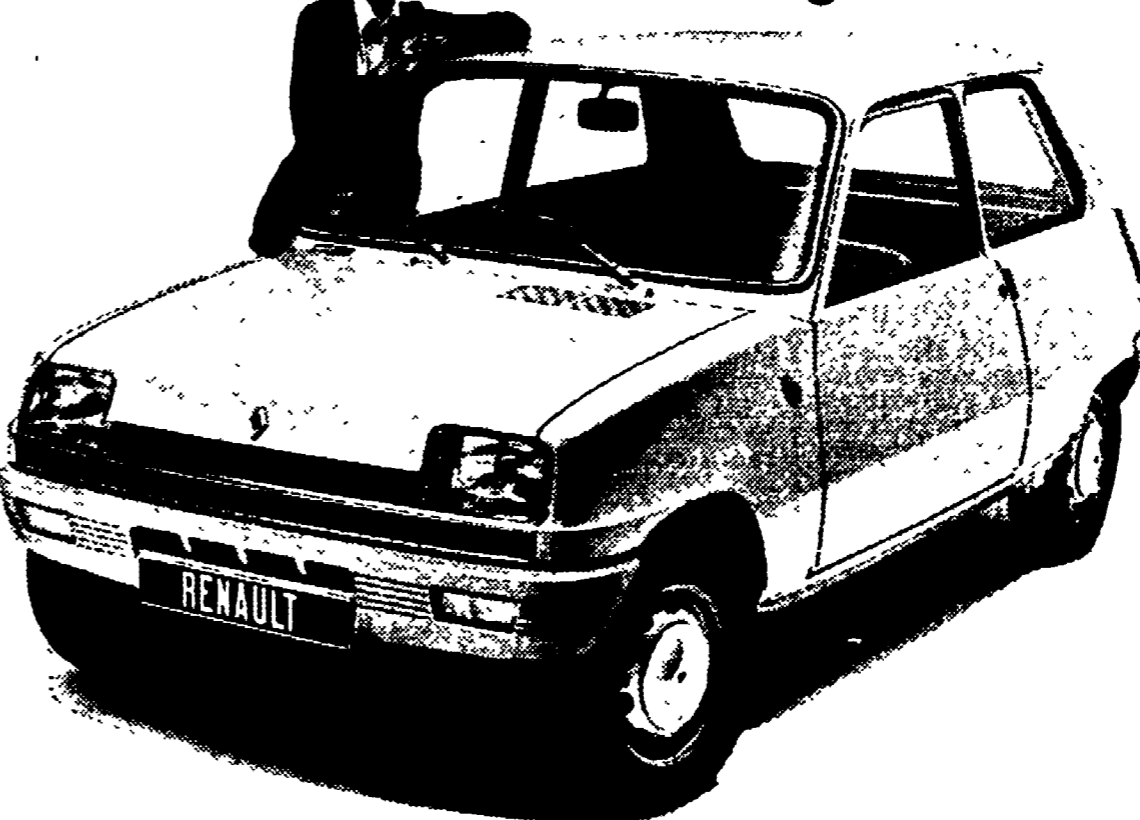
i Coupé Renault 15: TL, 1300 cc, 150 km/h TS, 1600 cc, 170 km/h TS anche a trasmissione automatica da Lire 1.595.000 più IVA 12 %



i Coupé Renault 17: TL, 1600 cc, 170 km/h TL anche a trasmissione automatica-TS, 1600 cc, 180 km/h, iniezione elettronica-TL e TS anche in versione convertibile da Lire 1.945.000, più IVA 12 %



ho trovato Renault 5, la cittadina giramondo



Renault 5

E' estremamente compatta (m. 3,50) per permetterti di scattare nel traffico urbano, ed è protetta dai paraurti a scudo.

Renault 5 ti serve altrettanto bene nei lunghi viaggi perché è robusta e ha trazione anteriore per una perfetta tenuta di strada, sospensioni indipendenti sulle quattro ruote, frenata sicura e precisa (freni a disco anteriori sulla TL).

Ha anche un robusto motore che rispetta le norme anti-inquinamento.

Le Renault 5: L, 850 cc, 125 km/h; TL, 950 cc, 140 km/h, freni a disco anteriori.

Prezzo a partire da Lire 999.000, più IVA 12 %.

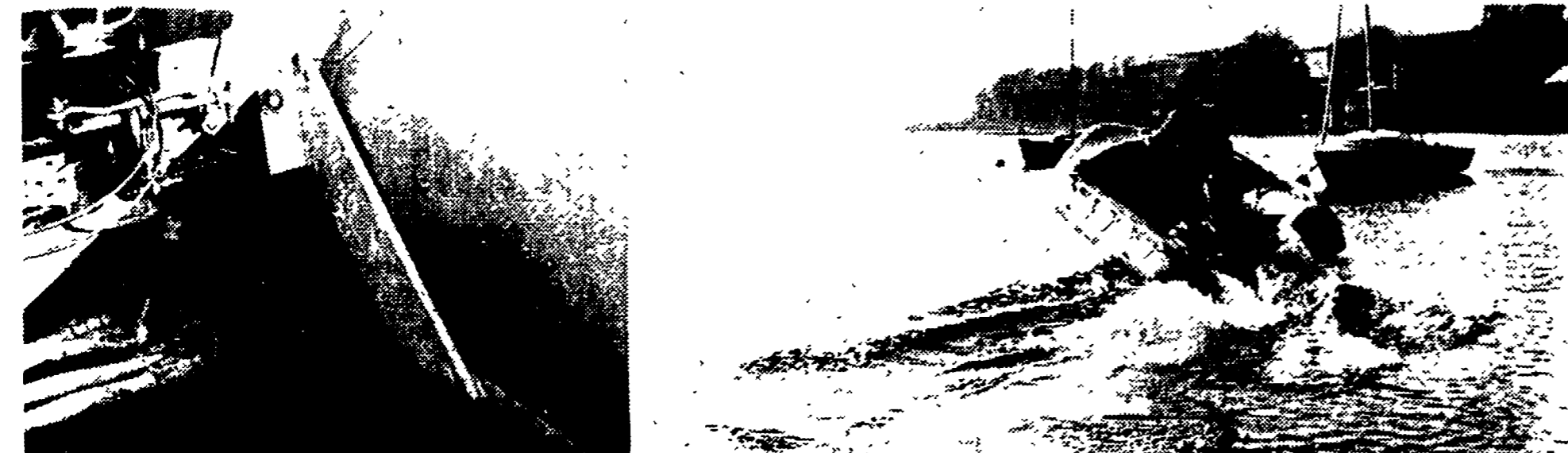


la più alta produzione al mondo di trazioni anteriori.

Per migliorarne le prestazioni modificato uno Zodiac «Mark 2»

Come si «truca» un gommone con poca spesa

L'irrigidimento del canotto ottenuto senza comprometterne l'elasticità generale - Un lavoro abbastanza semplice e che ha dato buoni risultati



La primavera dello scorso anno due giovani milanesi appassionati di sci di acqua ed in genere dell'alta velocità, decisero di apportare alcune modifiche al loro Zodiac «Mark 2», per migliorarne ulteriormente le prestazioni da un punto di vista velocistico e di «tiro» nella pratica dello sci nautico.

A detta dei tecnici della Zodiac il battello andava già abbastanza forte, vista anche la rispettabile potenza propulsiva di 50 cavalli. Tuttavia per i «nostri» le cose non stavano assolutamente così: la velocità sarebbe dovuta crescere di almeno sette od otto chilometri l'ora; così dopo averci pensato su per un po' giunsero a stabilire che un irrigidimento generale del canotto avrebbe portato ad un accrescimento della velocità massima, dato che non ci sarebbero più state deformazioni della struttura, con il canotto in corsa.

Tuttavia si presentava il problema di irrigidire il canotto senza compromettere eccessivamente la elasticità generale. La soluzione adottata dopo molte discussioni fu questa: alla struttura interna del canotto, in legno, sarebbe stata aggiunta un'altra struttura in alluminio fissata ai paglioli ed allo specchio di poppa, ad angolo. Peraltro, questi angoli di alluminio avrebbero lavorato, oltre che su pagliolato e specchio, anche in combinazione.

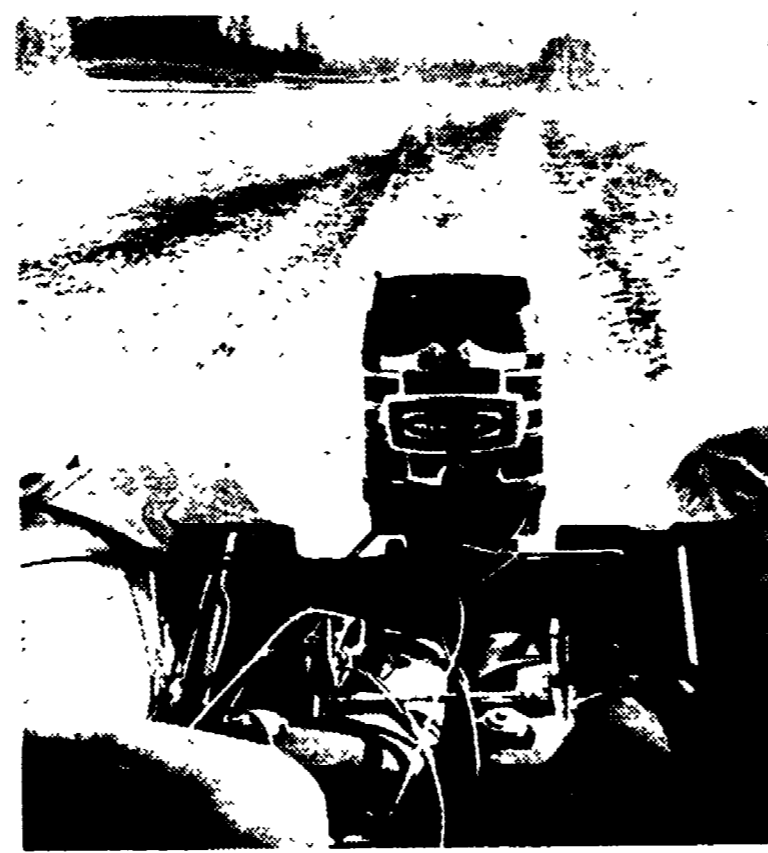
Infatti l'angolo fu realizzato mediante una staffa fissata allo specchio mediante due bulloni passanti e ad un longherone di alluminio avvitato ai paglioli me-

dante un sistema di bicchierini filettati incastrati nel legno.

Il sistema presentato in questo modo può apparire complicato, ma le foto dimostrano come sia abbastanza semplice. Inoltre la struttura originaria del canotto non rimane assolutamente pregiudicata; gli angoli di irrigidimento possono essere fissati o meno senza alcun inconveniente per il fissaggio normale. Applicare le staffe ed i longheroni è abbastanza facile, con un po' di allenamento si arriva a mettere insieme il Mark 2 «truccato» in mezz'ora; occorre però essere in due persone.

Parliamo un po' di costi. Il prezzo di tutto il complesso è di circa 20.000 lire, quindi non molto. Le prestazioni del canotto migliorano invece sensibilmente. La planata è più rapida anche con molto carico perché non si ha nessuna deformazione; la velocità massima è di 40 chilometri l'ora. Per quanto riguarda lo sci nautico si ottengono risultati sensibilmente migliori che con il «Mark 2» normale: monosci a 50 orari, due sciatori in partenza dall'acqua uno con monosci e l'altro con due, tre sciatori con due sci. La scia del battello è più alta, quindi il divertimento è maggiore.

Gli inconvenienti sono essenzialmente tre: montaggio lungo, messa a punto del battello trasformato non facilissima (bisogna alzare o abbassare lo specchio a seconda dei motori), minore morbidezza sull'onda. La modifica tuttavia regge benissimo il mare più duro: applicata su due canotti ha superato l'estate di collaudi interessantissimi.



Nella foto in alto a sinistra: la staffa e il longherone avvitati insieme determinano una rigidità strutturale che non compromette l'elasticità del canotto in maniera eccessiva; dopo una stagione assai intensa non si era verificata alcuna rottura, anzi non si era nemmeno avuta la consueta frattura di almeno un longherone di legno, che è consueto negli Zodiac. Nella foto in alto a destra: anche la tenuta laterale in virata è ottima. Nella foto sopra: la scia lasciata dal canotto «truccato» è più alta e meno turbolenta.

Rubrica a cura di Fernando Strambaci

EDITORI RIUNITI NOVITA'

KANT

Lo Stato di diritto

Prefazione di Nicolao Merker - Biblioteca del pensiero moderno - pp. 200 - L. 2.200 - Il pensiero politico del grande filosofo tedesco presentato da uno dei più autorevoli studiosi italiani di germanistica.

YVGOTSKIJ

La tragedia di Amleto

Nuova biblioteca di cultura - pp. 240 - L. 2.500 - Umara drammaticità del destino di Amleto nella originale ricerca di un grande psicologo.

Lettere a "l'Unità" 1924-1926

A cura di Clemente Ferrario - Biblioteca del movimento operaio italiano - pp. 270 - L. 2.200 - Il dibattito politico nei primi anni del movimento comunista italiano, nella corrispondenza epistolare e contadina a «l'Unità».

SANTARELLI

Storia del fascismo

Universale - 3 voll. - pp. 1.232 - L. 4.200 - Avvento e crisi del fascismo italiano, visto anche come fenomeno europeo: una opera importante per ampiezza di indagine e originalità di impostazione.



SOREL

Democrazia e rivoluzione

Prefazione di Anna Maria Andreasi - L'idea - pp. 240 - L. 1.000 - Gli scritti più significativi del massimo teorico del «sindacalismo rivoluzionario».

CORVALAN

Il Cile tra rivoluzione e reazione

Prefazione di Giancarlo Pajetta - Il punto - pp. 150 - L. 700 - La nuova realtà del Cile e la politica di «Unidad popular» nell'analisi del segretario generale del partito comunista cileno.

RAICICH

La riforma della scuola media superiore

Il punto - pp. 112 - L. 700 - La proposta di una scuola moderna che prepari una società migliore.

AA.VV.

Lineamenti di storia del PCUS

Fuori collana - pp. 360 - L. 3.000 - Dalla nascita del bolscevismo alla costruzione della società socialista.

AA.VV.

Romania 1918

Fuori collana - pp. 682 + 96 f.t. - L. 6.000 - Sulla base di documenti inediti e d'archivio, la ricostruzione del processo storico che si concluse con la costituzione dello Stato nazionale unitario in Romania.

EDITORI RIUNITI