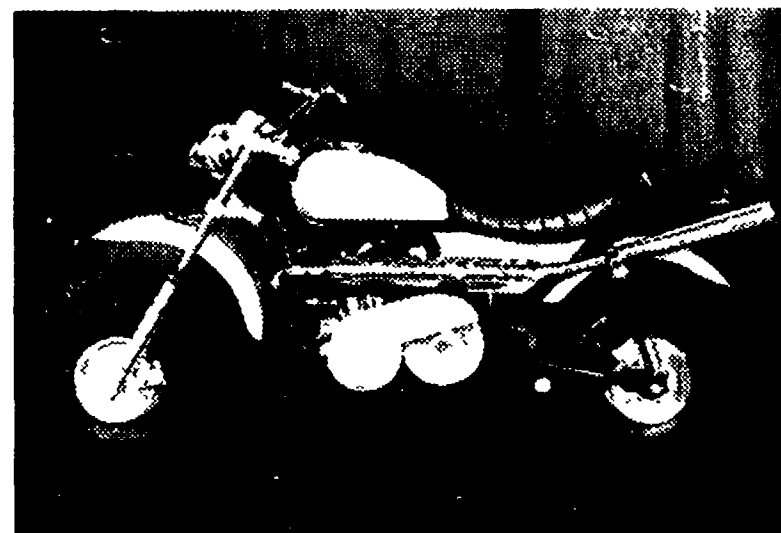


Novità Motozodiaco nel settore delle due ruote

## Trasmissione automatica per una moto fuoristrada

Sarà disponibile con due diversi propulsori - Le caratteristiche tecniche e le prestazioni indicate dalla casa bolognese - Dovrebbe essere immessa sul mercato prima dell'estate prossima

L'Autozodiaco di Bologna, una delle più avanzate industrie europee nel settore del «dune buggy» (costituito infatti da veicoli di questo genere sia con meccanica revisionata della Volkswagen «1200», sia con motore nuovo di fabbrica della Skoda «1000»), ha dato vita a un nuovo settore, destinato alla costruzione di motociclette fuoristrada. Il primo modello che l'Autozodiaco-Motozodiaco presenta in questi giorni sul mercato italiano è una motocicletta in un secondo tempo anche su tutti i mercati europei, sarà commercializzata con due diverse cilindrate, con motore a iniezione, per quanto riguarda le prestazioni, un più largo strato di utenti.



La motocicletta da fuoristrada della Motozodiaco.

Nel primo caso il motore è un bicilindrico Jlo a due tempi, di 227 cc di cilindrata, sviluppatore 18 cv, dotato di raffreddamento ad aria forzata con ventole; l'avviamento è elettrico, ma vi è anche un dispositivo a strappo per l'avviamento di emergenza a mano.

Il motore più potente è un bicilindrico, sempre Jlo, di 340 cc funzionante anch'esso secondo il ciclo a due tempi e sviluppatore 28 cv.

Con il primo propulsore la velocità massima è di 100 chilometri l'ora; con il motore bicilindrico si possono raggiungere circa i 130 chilometri l'ora e, ciò che più conta, il motore è potente consente delle prestazioni ancora più entusiasmanti su percorsi da fuoristrada e in montagna. Il telaio della motocicletta della Motozodiaco non ha ancora stabilito i prezzi di questa moto da fuoristrada ma si parla di 500.000 lire (IVA esclusa) per la versione con motore monocilindrico; la produzione inizia proprio in questi giorni, dovrebbe consentire di immettere sul mercato questa simpatica e polivalente «due ruote» per il tempo libero, e prima dell'inizio della stagione estiva.

Vista in fotografia, questa fuoristrada della Motozodiaco ha uno styling molto originale e dinamico, testimonia anche della robustezza di tutto il complesso; le ruote con canale molto largo e punnati a bassa pressione con battistrada tassellata (per conferire la necessaria trazione e aderenza su terreni da fuoristrada) giocano un ruolo fondamentale nella estetica di questa macchina. I pneumatici sono naturalmente a bassa pressione (la seconda di impiego è del terreno, la pressione può variare da 0,3 a 1 atmosfera); il peso in ordine di marcia è di 105 chilogrammi, ciò che unitamente al passo molto contenuto, dovrebbe consentire un'ottima maneggevolezza su qualsiasi terreno.

Per la trasmissione, in considerazione anche dello uso al quale questa motocicletta è destinata, i tecnici della casa bolognese hanno fatto ricorso a un variatore automatico a cinghia del rapporto di trasmissione, tipo flat part, il pilota non ha problemi di frizione, né di cambio, essendo stati eliminati tutti i fragili organi di trasmissione.

Il telaio tubolare è a doppia culla chiusa, una soluzione questa che garantisce la massima robustezza e indeformabilità; sotto al carter del motore è montata una protezione, utilissima sui percorsi da fuoristrada; le pedane sono ripiegabili all'indietro, in modo da facilitare il superamento di difficili asperità del terreno.

La forcella anteriore idroscopica e del tipo Marzocchi, con flessibilità appositamente studiata in funzione dei percorsi sterrati e sconnessi; il parafrangente anteriore, saldamente fissato alla forcella mediante una robusta squadretta, è dotato di parafrangente classico forcellone posteriore oscillante ha le molle elicoidali e gli ammortizzatori telescopici idraulici, provvisti di guaina protettiva in gomma.

I freni sono a disco, sia sulla ruota anteriore, sia su quella posteriore. È stata scelta questa soluzione perché ritenuta la migliore, sia agli effetti della efficienza (in caso di infangamento dei freni stessi o di guasti), sia per quanto riguarda la manutenzione, molto più semplice e immediata. Entrambi i freni — che sono completamente esposti alla corrente d'aria di raffreddamento — sono dotati di comando meccanico.

Anche sotto il profilo stilistico la Motozodiaco sembra dire qualcosa di nuovo nel settore delle «due ruote»; particolarmente riuscita appare la linea del gruppo faro-strumentazione (comprendente tachimetro, contaghiometri e contagiri), come molto indovinato è anche l'accostamento tra serbatoio carburante e sella. Il tubo di scarico (provvisto di griglia a parruggine) corre in alto sotto al serbatoio e al sellone.

Altri miglioramenti alle collaudatissime vetture cecoslovacche

## Debutteranno a Ginevra le nuove Skoda berlina e coupé con quattro fari

Le innovazioni riguardano soprattutto sicurezza e confort - Ben venti aggiornamenti al modello più sportivo della Casa

Nel 1972 la Morostest, che importa in Italia le autovetture cecoslovacche Skoda, ha più che raddoppiato le vendite rispetto al 1971. Sul finire del 1972, in occasione dei saloni internazionali dell'automobile, la Skoda aveva approntato alla propria produzione alcuni aggiornamenti volti ad aumentare il coefficiente di sicurezza attiva e passiva; nello stesso tempo i modelli 1973 erano stati aggiornati stilisticamente con l'applicazione di un nuovo fregio sul frontale.

Ora, in vista del Salone di Ginevra, sono state apportate altre modifiche che, pur non mutando o alterando l'essenza delle berline Skoda, fanno sì che esse si presentino molto più complete. Così le berline «100» e «100 L» adottano ora le nuove serrature di sicurezza «Bomora» a vincolo tridimensionale per le portiere e gli aggiornamenti, eguali a quelle impiegate sulla Skoda «110 R» coupé. La più potente e lussuosa berlina «110 LS» dotata di motore eguale a quello del coupé «110 R» (cilindrata 1107 cc, potenza 62 CV), oltre alle serrature «Bomora» per le portiere e gli aggiornamenti, è da ora innanzi caratterizzata da una nuova mascherina con quattro fari, dei quali due centrali allo jodio. Al centro della calandra anteriore figura anche un inedito emblema di Skoda con un elegante profilo applicato inferiormente.

La Skoda «110 LS», in grado di raggiungere i 150 chilometri orari, è dotata ora di un ricco equipaggiamento di bordo, comprendente tra l'altro il tergicristallo a 4 velocità, il lampeggiatore per l'aria viziata dell'abitacolo, i sedili anteriori con schienali regolabili, il sedile posteriore sdoppiato e ripiegabile totalmente o parzialmente (onde aumentare lo spazio destinato ai bagagli).

Il motore, a 4 cilindri in linea con raffreddamento ad acqua e alimentato da un doppio carburatore ed è provvisto anche di radiatore per l'olio (come d'altronde per la Skoda «110 R» coupé) il radiatore è munito di una speciale valvola termostatica, che lo esclude quando la temperatura è bassa. I freni sono a disco sulle ruote anteriori e a tamburo su quelle posteriori; sono comandati mediante un doppio circuito idraulico e il cruscotto è munito di spia luminosa segnalatrice di eventuali «guasti» o «defallienze» i cerchioni sono in lega leggera.

Anche al modello più sportivo della Casa cecoslovacca, cioè il coupé «110 R», sono stati apportati numerosi aggiornamenti che lo rendono ancora più accessorizzato, elegante e confortevole. Innanzitutto l'impianto di riscaldamento è stato munito di un motorino a due velocità, comandato da un commutatore montato sotto il cruscotto. Le visiere parasole imbottite e anti-urto sono più ampie e presentano un rivestimento nero opaco antiriflessi. Per i passeggeri posteriori sono state applicate sotto l'arco dei finestrini delle utilissime maniglie di appiglio, comprendenti anche i ganci attaccapanni. Sempre per i passeggeri posteriori sono stati applicati i portacenere sui fianchetti laterali.

Per assicurare un conveniente sbrinatorio del lunotto, è stata sistemata alla

base un'apposita uscita di aria calda, che evita di dover ricorrere alle consuete resistenze elettriche incorporate nel lunotto stesso. Agli effetti della ventilazione dell'abitacolo, sono state ricavate sui montanti posteriori del padiglione gli scarichi per l'aria viziata; i due sedili anatomici anteriori sono ora provvisti di poggiatesta imbottiti regolabili verticalmente e il rivestimento dei sedili è di nuovo tipo, più elegante e più pratico. Ricordiamo che il pavimento è rivestito in «moquette» e che sull'edizione 1973 della Skoda «110 R» coupé sono state applicate una leva per il cambio a «clicche» di tipo più sportivo (con cuffia in simil-pelle, asta forata e pomello in legno) e una pratica «console» di raccordo tra la plancia e il piccolo tunnel centrale, sulla quale sono disposti due interruttori elettrici, due spie luminose e vi è lo spazio per il montaggio della radio (o del mangianastri) e del relativo altoparlante.

Il volante sportivo a due razze bruno è dotato di un tappone centrale più elastico rispetto alla edizione '72; inoltre la completa strumentazione (contagiri, tachimetro, contaghiometri, indicatore di livello benzina, termometro acqua, manometro olio) ha le cornici nere opache antiriflessi, anziché quelle cromate.

Il sedile posteriore della Skoda «110 R» coupé, ribaltabile parzialmente o completamente sia per poter accedere al vano bagagli ricavato al di sotto del lunotto, sia per aumentare le capacità di trasporto promiscuo, ha subito delle modifiche volte a migliorare le operazioni di ribaltamento; il cofano motore posteriore ha ora una levetta di sostegno per il coperchio che è più pratica e agevole da azionare.

Infine anche la Skoda «110 R» coupé versione 1973 è riconoscibile per la nuova calandra a quattro fari (i due laterali sono allo jodio), per la serratura a chiave applicata allo sportellino che nasconde il tappo del serbatoio benzina e per la nuova gamma di colori disponibili per la carrozzeria. I copri-ruota sono di tipo sportivo ma a questo proposito va ricordato che la Morostest, con un supplemento di L. 75.000 (più IVA) consegna la Skoda «110 R» coupé con i cerchi in lega leggera. Nonostante tutti questi aggiornamenti, il prezzo di questo modello rimane inalterato: L. 1.245.000, IVA compresa.

All'esterno, le caratteristiche più evidenti della Skoda «110 R» coupé sono allo jodio, per la serratura a chiave applicata allo sportellino che nasconde il tappo del serbatoio benzina e per la nuova gamma di colori disponibili per la carrozzeria.

Il volante sportivo a due razze bruno è dotato di un tappone centrale più elastico rispetto alla edizione '72; inoltre la completa strumentazione (contagiri, tachimetro, contaghiometri, indicatore di livello benzina, termometro acqua, manometro olio) ha le cornici nere opache antiriflessi, anziché quelle cromate.

Le strade / Il traffico

## Un TEE sulla Milano-Bari

Un altro treno di lusso sta per entrare in funzione sulle linee italiane, nonostante quel grosso irrisolto problema dei trasporti quotidiani dei lavoratori pendolari. Sarà un «treno di gran comfort» quello che entrerà sulla linea Milano-Bari, a partire dal prossimo 3 giugno. Pur effettuando un percorso infero, esso sarà classificato TEE (Trans Europa Express), come il regolamento tende possibile per i convogli di gran prestigio, tipo il francese «Mistral».

Il nuovo TEE sostituirà, in entrambi i sensi, l'attuale coppia dei rapidi R 621 e R 624, collegante in otto ore e mezzo il capoluogo lombardo con quello pugliese.

Mentre i rapidi operanti attualmente sono composti da elettromotrici, i treni bandiera saranno formati da carrozze.

Questo saranno del tipo più moderno. Colorate in avorio antico e grigio ardesia, con due strisce longitudinali di un rosso brillante, le prime nuove carrozze delle Ferrovie dello Stato per i treni bandiera stanno ricevendo le ultime rifiniture nelle sale di montaggio.

I convogli di «gran comfort» saranno normalmente trainati solo da locomotive elettriche del tipo «E.44» (in «Fiat») e, con velocità sino a 200 km/h.

Di recente si è svolta all'Aja la seconda riunione del gruppo

di lavoro «C.8» dell'OCSE che tratta tutti gli aspetti tecnici del segnalamento orizzontale: dalla composizione delle vernici alle caratteristiche degli altri materiali: termoplastici, vinilici e permanenti, dai fattori di durata, costo, efficienza visiva, a quelli della resistenza, della scioltezza e del tracciamento.

L'argomento è importante perché si mira a redigere una normativa internazionale basata sui migliori standard della quale potranno beneficiare tutti gli enti stradali, soprattutto quelli comuni. Nella città, infatti, si fa grande uso della segnalazione orizzontale, ma sia perché il traffico è intenso, sia perché spesso si utilizzano materiali scadenti, questa dura molto poco con pregiudizio per la sicurezza e l'ordine del traffico.

La Camera dei Comuni inglese ha approvato la costruzione di un terzo aeroporto internazionale nella zona di Londra. L'aeroporto che verrà a costare un miliardo di sterline circa sorgerà a Staple, sulla costa inglese a circa 70 chilometri ad est della capitale.

Londra possiede già due aeroporti, quello di Heathrow e quello di Gatwick. I due aeroporti non sono sufficienti per il grado di fronteggiare in futuro il nuovo e massiccio volume di traffico.



La nuova Skoda «110 LS». Questa berlina, in grado di raggiungere i 150 chilometri l'ora, è venduta in Italia (IVA compresa) a 1.160.000 lire.



Il coupé «110 R» della Skoda. Al modello 1973 sono stati apportati ben venti aggiornamenti di rilievo.

Tornano di attualità gli ESV

## Pesa 2560 chili l'auto «sicura» della Ford

La casa americana utilizza per le sue esperienze uno dei modelli più diffusi, la «Galaxie 500».

La conferenza sulla sicurezza, che si terrà a Giappone, a Kyoto, dal 13 al 16 marzo prossimo, ha fatto tornare d'attualità il tema della sicurezza stradale. In proposito va ricordato che la Morostest, con un supplemento di L. 75.000 (più IVA) consegna la Skoda «110 R» coupé con i cerchi in lega leggera. Nonostante tutti questi aggiornamenti, il prezzo di questo modello rimane inalterato: L. 1.245.000, IVA compresa.

All'esterno, le caratteristiche più evidenti della Galaxie 500 ESV sono allo jodio, per la serratura a chiave applicata allo sportellino che nasconde il tappo del serbatoio benzina e per la nuova gamma di colori disponibili per la carrozzeria.

Il volante sportivo a due razze bruno è dotato di un tappone centrale più elastico rispetto alla edizione '72; inoltre la completa strumentazione (contagiri, tachimetro, contaghiometri, indicatore di livello benzina, termometro acqua, manometro olio) ha le cornici nere opache antiriflessi, anziché quelle cromate.

ca più evidente della Galaxie 500 ESV è data dai paraurti anteriori, di grosse dimensioni e molto sporgenti, studiato in modo da assorbire fino al 33% dell'impatto derivante da uno scontro frontale. I paraurti sono elaborati e stanno in un attacco idraulico che permette una escursione di oltre 20 centimetri in caso di scontro frontale.

Lo «chassis» dell'ESV Ford assorbe fino al 65% dell'energia prodotta da uno scontro: molto più pesante di quello della Galaxie 500 normale, è caratterizzato da quattro sezioni a fiammone e che si comprimono in caso d'urto. Nell'ESV Galaxie è presente anche un roll-over completo del tipo «a gabbia», di evidente derivazione sportiva.

Tra le altre caratteristiche più interessanti in tema di sicurezza, vanno poi ricordati: uno speciale rinforzo dietro i sedili anteriori e la presenza di «air-bag» (cuscini d'aria) sperimentali alloggiati all'interno del volante (ovviamente del tipo retrattile in caso d'urto), del cruscotto e dei sedili posteriori.

La Ford Galaxie 500 ESV pesa 2560 chili, vale a dire circa 600 chili in più del modello base, del quale è inoltre più lunga di 15 centimetri, più larga di cm. 1,5 e più alta di circa 4 centimetri. Anche il passo è stato maggiorato di circa 7 cm.

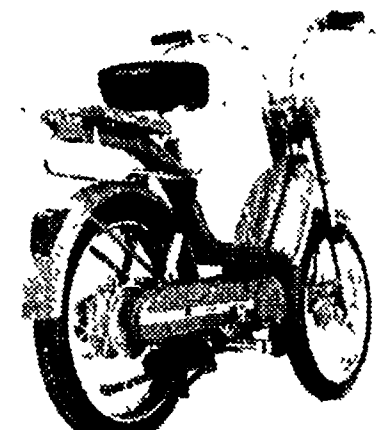
La Ford Galaxie ESV, infine, è dotata di ruote posteriori del tipo «sure track» (tracciato sicuro) con sistema frenante antibloccaggio.

Presentato

dalla Piaggio

## Un «Bravo» in due versioni

Le caratteristiche del nuovo ciclomotore



L'ultima novità nel campo dei ciclomotori è il «Bravo»: un veicolo col quale la Piaggio migliora la sua presenza in questo settore. Dopo il «Ciao» e il «Boxer» per i quali recentemente sono state pure annunciate modificazioni e miglioramenti, il «Bravo» ha le caratteristiche per raggiungere il successo e sarà disponibile per il mercato nazionale in due versioni: monomarcia e variatore. Il prezzo, rispettivamente per l'una e l'altra versione, sarà di 94.000 lire e di 102.000, più IVA, trasporto e immatricolazione.

Particolare cura è stata dedicata alla realizzazione delle sospensioni, col risultato di dotare il veicolo di un buon confort. La forcella telescopica anteriore è innescata all'aggraffio con elementi in alluminio «presso fuso». La doppia molla di cui la sospensione è in parte costituita, ha inoltre una bussola con guida in nylon graffiato e con tappone di fine corsa.

Una novità particolarmente interessante riguarda il parafrangente che, solidale con la ruota, oscilla con la stessa consentendo una maggiore protezione al guidatore. La sospensione posteriore, particolarmente efficiente, è stata realizzata con un braccio oscillante sostenuto da due ammortizzatori che supporta motore, riduttore, ruota posteriore, trasmissione e pedali.

Caratteristica interessante di questo ciclomotore è il manubrio orientabile, che permette di fare assumere al guidatore la posizione più congeniale. Di nuova concezione anche il faro che è pure dotato di ottica regolabile. Una indovinata soluzione è stata trovata per il cassetto porta attrezzi, alloggiato posteriormente nel tubo del telaio.

Ecco la scheda tecnica del ciclomotore Bravo che accompagna la presentazione di questo ciclomotore:

Velocità: secondo le norme del Codice della Strada.

Consumo normalizzato (Cm. 1) 1 litro di miscela al 2% ogni 66 km.

Capacità serbatoio: lit. 3,2.

Autonomia: km. 220 ca.

Motore: monocilindrico a 2 tempi con distribuzione rotante; cilindrata: cmc. 49 e 77; alesaggio: mm. 38,4; corsa: mm. 43; rapporto di compressione: 13.

Trasmissione: versione monomarcia: a mezzo frizione automatica, puleggia fissa, cinghia trapezoidale, riduttore a ingranaggi; versione variatore: con variatore automatico di velocità, pulegge espansibili, cinghia trapezoidale, riduttore a ingranaggi. Trasmissione ausiliaria: alla ruota posteriore con pedali e catena a rulli, occhio a ruota libera con rapporto 30/16.

Telaio: costituito da un tubo in acciaio di sezione quadrata e a resistenza differenziata.

Sospensione anteriore: a forcella telescopica ad elementi inferiori scorrevoli in alluminio pressofuso, doppia molla con bussola di guida in nylon graffiato e tappone di fine corsa.

Sospensione posteriore: costituita da un braccio oscillante sostenuto da due ammortizzatori. Il parafrangente è oscillante con la ruota.

Ruote: 2,1/4 x 15".

Dimensioni e pesi - peso a vuoto: kg. 41,5-43 a seconda della versione; passo: mm. 1.040; larghezza max (manubrio): mm. 640; lunghezza max: mm. 1.590; altezza max: mm. 1.020. E.B.

Estesa l'assistenza permanente Mercedes

La Daimler-Benz, società produttrice della Mercedes, ha notevolmente ampliato i servizi di assistenza per i suoi clienti: un servizio permanente di riparazione e assistenza che è stato creato nel 1972 e che, a partire dalla primavera del 1973, che funziona anche nelle ore serali e durante i fine settimana, sarà esteso a tutta l'Europa.

L'ultima edizione dell'elenco delle stazioni di servizio Mercedes-Benz è già corredato dei numeri di telefono dei servizi di assistenza esistenti in undici Paesi europei.

La Mercedes-Benz è andata però oltre. Ha organizzato anche la carta AMT, cioè una carta di credito dell'IRI in possesso dei membri della International Road Transport Union.

# nella gamma Renault la tua c'è.

**le Renault 5:** L, 850 cc, 125 km/h  
TL, 950 cc, 140 km/h,  
freni anteriori a disco  
da Lire 999.000, 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, 150 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 177:**  
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 4, quattro ruote in gamba**

**Renault 4**

La «quattro ruote» più in gamba per lavoro e vacanze ti conquista con le eccezionali prestazioni delle sue sospensioni indipendenti, su qualsiasi strada.

Fa ben 15 chilometri con un solo litro di benzina.

E su Renault 4 carichi fino a 1 metro cubo di roba ribaltando o asportando il sedile anteriore e viaggi comodamente in 5 con relativo bagaglio.

**Le Renault 4: Lusso, Export, Special - 850 cc, 15 km con un litro.**

Prezzo a partire da Lire 865.000, più IVA 12%.

la più alta produzione al mondo di trazioni anteriori.