

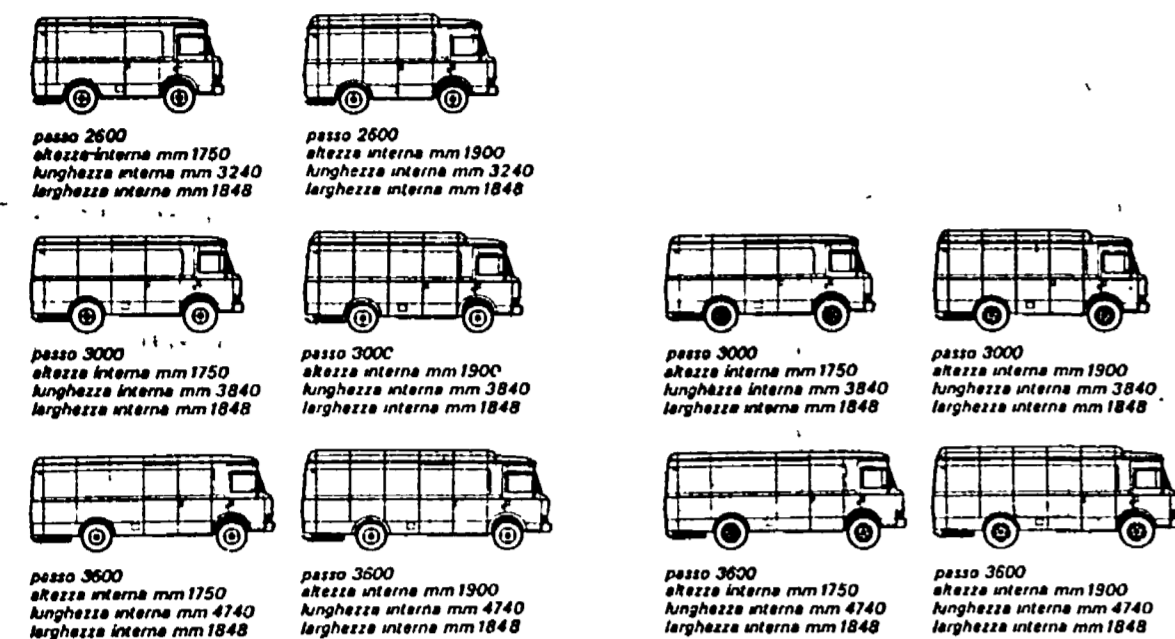
Completata la gamma per il trasporto medio e leggero

Ancora due novità Fiat tra i veicoli industriali

Da due modelli base — il «50 NC» e l'«80 NC» — dieci diverse versioni con passi e altezze a seconda delle esigenze

Fiat 50 NC portata fino a 21,2 q.li cubatura da 10,9 a 16,8 m³

Fiat 80 NC portata fino a 45,2 q.li cubatura da 17,9 a 18,8 m³



A completamento della gamma di veicoli per il trasporto leggero e medio presentati lo scorso autunno la Fiat — gruppo veicoli industriali — introduce ora sul mercato italiano una serie di nuovi furgoni impostati in base ai medesimi criteri tecnico-progettuali. In questo modo vengono ad estendersi ad uno degli allestimenti più richiesti per il trasporto a breve e medio raggio tutti i vantaggi della produzione di grande serie e si aprono alla clientela ulteriori possibilità di scelta all'interno di una gamma impostata sin dall'origine all'ingegneria della versatilità.



Il furgone Fiat «80 NC» che può trasportare sino a 45,2 quintali. Nel disegno in alto le varie varianti dei nuovi furgoni con l'indicazione delle diverse dimensioni.

Le versioni sono dieci, derivate da due modelli base: «50 NC» e «80 NC», dove la sigla richiama il peso totale a terra (in quintali).

Il primo modello si differenzia in sei versioni suddivise in tre passi (2600, 3000 e 3600 mm.), ognuno dei quali si presta ad una carrozzatura con 2 diverse altezze interne (1750 e 1900).

Questi nuovi furgoni la linea, moderna e lineare, è stata l'oggetto di uno «styling» particolare studiato per quanto riguarda il razionale sfruttamento degli spazi.

Nella concezione della cabina sono stati ripresi tutti i criteri progettuali che sono stati alla base della impostazione dei nuovi veicoli: l'abitacolo spazioso e luminoso, l'ampia finestratura, l'accurato isolamento acustico e termico, la ricca dotazione interna sono i fattori che contribuiscono a caratterizzare questi veicoli dalle eccezionali doti di comfort e di facilità di guida.

Molto ben studiato anche l'accesso al posto di guida, reso agevole dalle dimensioni della portiera e dal gradino della cabina molto basso.

Un film sulle conseguenze della motorizzazione

«La marea» del traffico

Il documentario affronta i problemi creati dalla immissione sul mercato di 30 milioni di automobili ogni anno

Quanto deve sacrificare la città al traffico? Ogni anno nel mondo «nascono» trenta milioni di nuovi veicoli, la marea del traffico lentamente sommerge l'umanità che non sembra più in grado di fronteggiarla. Le automobili, le strade, i parcheggi, le case sono i componenti di un unico problema a cui l'uomo deve dare una soluzione equilibrata.

Messo a punto in URSS nuovo catalizzatore per i gas di scarico

La «Tass» ha annunciato che gli scienziati sovietici hanno messo a punto un catalizzatore a basso costo, che rende innocuo il gas di scarico dei motori delle automobili e degli stabilizzatori industriali.

Un problema che preoccupa le Case

Il controllo delle emissioni

Le dichiarazioni dei dirigenti della GM, della Chrysler e della Ford. A che punto è l'Alfa Romeo

Alcuni giornali hanno riportato la notizia che la «Environmental Protection Agency» (Ufficio Federale Americano per la Protezione Ambientale) in un suo rapporto avrebbe messo in dubbio che l'Alfa Romeo, assieme ad altri undici costruttori di automobili tra i quali la British Leyland, sia in grado di costruire per il 1975 motori con emissioni così «pulite» da rientrare nei limiti delle rigide norme che entreranno in vigore negli USA in detto anno: di conseguenza le vetture Alfa non potrebbero più essere vendute negli USA.

La notizia è inesatta. Come è noto, le norme americane sull'inquinamento atmosferico, diventano ogni anno più severe, ma per il 1975 è previsto un inasprimento così radicale da preoccupare tutti i progettisti di automobili del mondo.

Lo si capisce dalle dichiarazioni rilasciate recentemente dai dirigenti delle maggiori aziende costruttrici.

Richard Gerstenberg, presidente della General Motors, ad esempio, ha detto di ritenere che la sua Società sia sulla buona strada per superare i limiti imposti dalla legge, ma che sarebbe opportuna una regolamentazione più attenuata per avere buone probabilità di successo.

Dal canto suo John Riccardo, presidente della Chrysler, ha dichiarato che i suoi esperti non sanno, al momento, come superare lo scoglio di una legge che, a

suo parere, dovrebbe essere sostituita da una meno dura.

Henry Ford II — a sua volta — ha dichiarato: «Noi non siamo oggi in grado di attemperare alle norme di legge per il 1975: abbiamo veramente bisogno di un anno in più».

Per parte sua, l'Alfa Romeo (che tra l'altro non è ancora in possesso del citato rapporto dell'EPA) sta lavorando attivamente da molti anni alla soluzione del problema delle emissioni. I tecnici della casa milanese non ritengono di essere più indietro degli altri costruttori. Infatti i motori Alfa Romeo, pur avendo un'alta potenza specifica ed essendo quindi più difficili a dominarsi dei motori americani di grossa cilindrata, sono sempre riusciti, fino ad oggi, a superare i progressivi limiti richiesti dagli USA.

D'altra parte, così come altri costruttori anche l'Alfa Romeo ha già in prova in strada vari prototipi di buona efficienza; il solo problema è quello di renderli più pratici, affidabili ed economici, i dispositivi antinquinamento.

Durante il mese di dicembre 1972, la Régie Renault ha prodotto 120.480 veicoli di cui 103 mila e 324 trattori e 884 trattori agricoli. La SAVEM a sua volta ha prodotto, durante lo stesso periodo, 3.138 veicoli industriali. Il Gruppo Renault ha quindi prodotto complessivamente nel mese di dicembre 121.629 veicoli. La produzione giornaliera dei modelli Renault è stata di 6.024 unità, così ripartite: R 4 1.063; R 5 1.034; R 6 687; R 9 99; R 12 1.227; R 12 Break 302; R 16 TL 400; R 16 TS 370; R 5 197; R 17 129; 350 kg; 430; E-stalettes 133; Trattori agricoli 44.

La nuova rassegna nel settore della motorizzazione

Curiosità al primo Expomotor

Assenti le principali case automobilistiche

Si è conclusa nel padiglione della Fiera Internazionale di Milano, la prima manifestazione dell'Expomotor '73. L'Expomotor è una rassegna che si propone di fornire un valido punto d'incontro di scambio tra i produttori motoristici (ricambi, accessori, attrezzature per auto, moto, motonautica ecc.) e le categorie economiche interessate a tali prodotti. L'assenza delle principali case automobilistiche ha fatto da contraltare la nutrita presenza di ditte della Germania Occidentale, della Francia, della Gran Bretagna, degli Stati Uniti e del Giappone.

Molti delegazioni commerciali, a cominciare da quella sovietica, hanno inviato i loro rappresentanti.

Una visita ai numerosi stands della fiera ha consentito di notare alcune novità che possono interessare il vasto pubblico degli automobilisti e dei motociclisti.

Una delle più interessanti e utili è un apparecchio presentato dalla Malfassi di Seregno che sottopone alla attenzione dei tecnici e degli automobilisti il suo «filter king», un accessorio che diminuisce le pulsazioni della pompa della benzina, previene le buche d'aria, riduce la formazione di depositi carboniosi, elimina l'ingolfamento del carburatore. Tutto questo dovrebbe consentire un risparmio di circa un 15 per cento di carburante. La validità di questo apparecchio è confermata dal fatto che esso è stato omologato in 12 Paesi, dall'Europa, al Canada, all'America, all'Africa del Sud, all'Asia. In Italia, la casa Abarth Lancia corsa l'hanno adottato per le vetture da competizione e l'Alfa Romeo per tutte le vetture di serie. Il «filter king» indicato anche per le utilitarie.

Il «Glass Clean» è invece un dispositivo che, grazie ad una resistenza che riscalda il liquido, permette un più facile sbrinatorio del parabrezza d'inverno e una maggiore pulizia in generale.

Di particolare interesse, per i motociclisti, l'«Eder» dell'impiego del freno a disco per le motociclette di ogni cilindrata. La «Scarab» di Bologna ha presentato un completo gamma di freni a disco per moto.

La «Boeri» di Milano ha riproposto i suoi già famosi caschi e una gamma ancora più vasta di accessori e di capi di abbigliamento per i motociclisti.

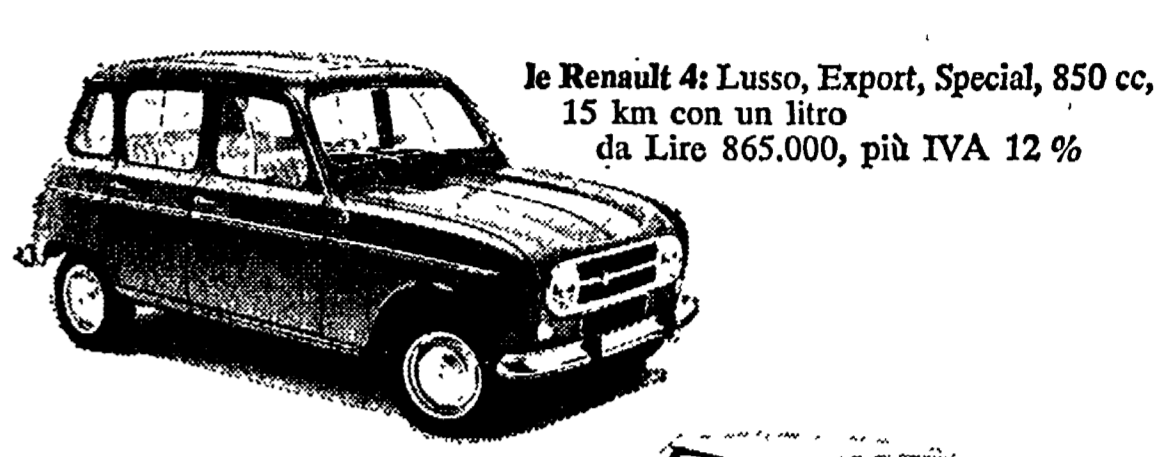
La «Ranieri» di Sesto San Giovanni era presente con la sua ricca serie di volanti; di particolare interesse il suo nuovo modello in gomma «boomerang» che permette una maggiore sicurezza in caso d'incidente e, grazie all'inclinazione delle razze di 120°, consente una perfetta visibilità di tutti gli strumenti.

La bomoletta «fast» della «C.B.M.» di Brunello permette infine di gonfiare e di riparare nello stesso tempo un pneumatico forato.

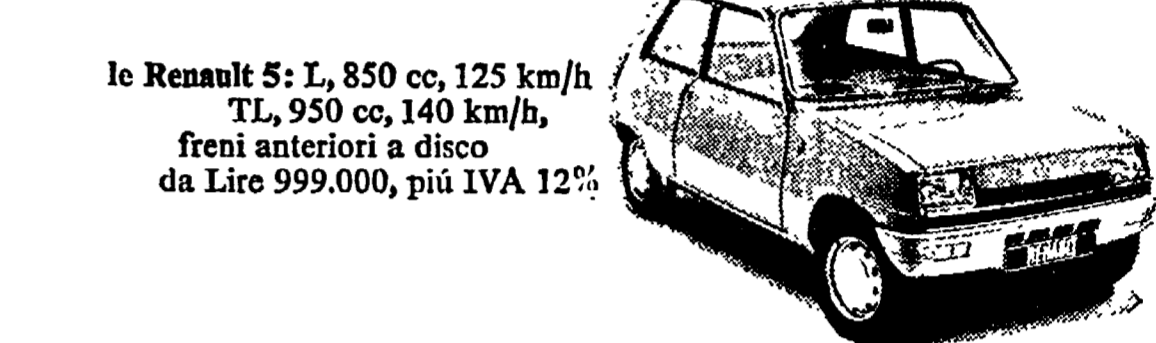
Una nota di curiosità è data dalla novità presentata dalla «Fox Motors» di Poggio: un minuscolo motore a scoppio di 22 cc. con potenza di 1 HP e del peso di appena 1.900 kg. il cui impiego è previsto e limitato a servizi d'emergenza.

A.B.

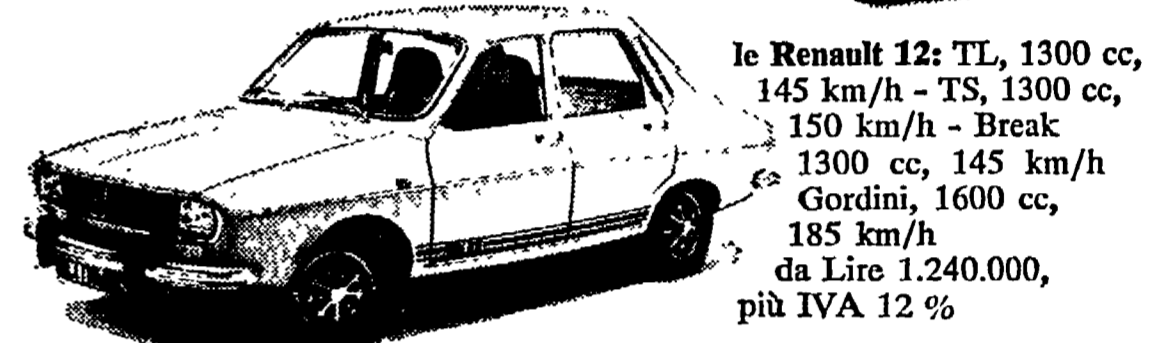
nella gamma Renault la tua c'è.



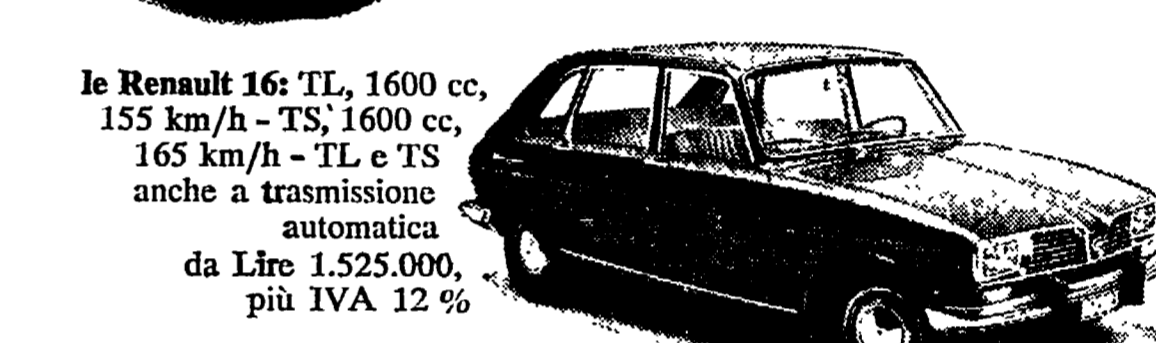
Le Renault 4: Lusso, Export, Special, 850 cc, 15 km con un litro da Lire 865.000, più IVA 12%



Le Renault 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 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%



Le Coupé Renault 15s: 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%



Le 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 6, c'è spazio per tutto



Renault 6, 850 e 1100 cc

I tuoi viaggi sono piacevoli in Renault 6. Trovi tutto lo spazio che serve per non lasciare a casa niente e nessuno. Hai un robusto motore a trazione anteriore a completa tenuta di strada, sospensioni elastiche indipendenti sulle quattro ruote, insonorizzazione totale e persino la «sicurezza bambini» sulle portiere posteriori. Le Renault 6: L, 850 cc, 125 km/h; TL, 1100 cc, 135 km/h, freni a disco anteriori. Prezzo a partire da Lire 1.023.000, più IVA 12%.



la più alta produzione al mondo di trazioni anteriori.

Una «tavola rotonda» organizzata dalla GM-Italia

Dalle gare con vetture da turismo esperienze per le auto «quotidiane»

Il tema non è stato sufficientemente dibattuto - i successi delle «Opel»

Poco alla volta tutte le case automobilistiche stanno ampliando i loro programmi sportivi, anche se non partecipano, «in prima persona» alle competizioni ma si limitano ad appoggiare e ad assistere i clienti che gareggiano con vetture dei Gruppi Turismo e Gran Turismo. La Opel è tra queste, come dimostra il fatto che contro le 7 vetture Opel in gara nelle competizioni svoltesi in Italia nel 1971, nel 1972 le vetture in gara sono state 48 ed hanno ottenuto i risultati che soddisfano i risultati, se si considerano i piazzamenti realizzati. Lo scorso anno, infatti, le vittorie assolute sono state 2 come nel 1971, le vittorie di Gruppo sono passate da 9 a 23, le vittorie di classe da 12 a 48 ed i piloti classificati entro i primi dieci posti, che erano 31, sono diventati 122.

E' chiaro che le case si interessano alle competizioni, soprattutto a quelle con vetture da turismo, per ragioni pubblicitarie. Ma non è solo per questo e la General Motors Italia ha voluto dimostrarlo organizzando a Milano — in occasione appunto della premiazione dei piloti vittoriosi con vetture Opel nel 1972 — una tavola rotonda sul tema «Uomini e motori: dalle competizioni di turismo preparato alla vettura di uso quotidiano».

La «tavola rotonda» avrebbe dovuto, quindi, di mostrare come dell'esperienza delle competizioni e delle elaborazioni alle quali le vetture di serie vengono sottoposte in previsione delle gare, derivino in negabili vantaggi all'utente comune. Si tratta, in altri termini, di un'analisi dello scorso fatto in occasione dei lanci spaziali e non a caso il dottor Costantini ha ricordato che gli studi effettuati dalla G.M. per la messa a punto della Jeep lunare del programma «Apollo» hanno fruttato ben 2700 innovazioni tecnologiche che potranno essere, a poco a poco, riversate nella produzione di serie.

L'azienda di Virgilio Cornero — il preparatore delle



Al convegno di «Vela e Motore» si è parlato molto dei cabinati a vela di sette-otto metri (nella foto) che potrebbero costare molto meno ed essere quindi più diffusi di quel che sono.