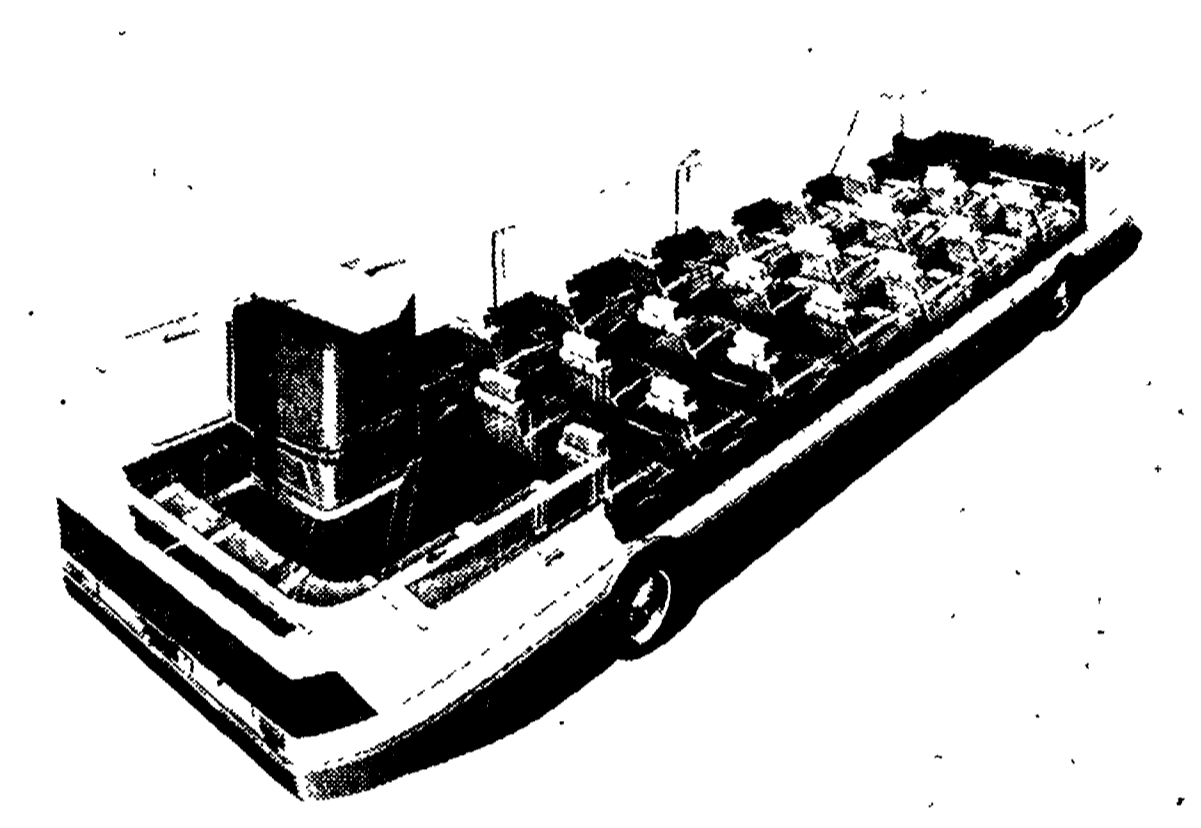


Presentato a Nizza alla « XXI Semaine internationale du Car »

## C'è anche la toilette sull'autobus sperimentale Fiat « Rally '73 »

La stessa casa lo propone come alternativa alla vettura privata - Realizzato sulla meccanica della « Fiat 343 » dispone di soli ventun posti - Ha pure una « zona bar-conversazione » - Può superare i 100 chilometri orari - Le caratteristiche di questo prototipo garantiscono viaggi estremamente confortevoli

La Fiat ha colto l'occasione della « XXI Semaine internationale du Car », la manifestazione che si tiene ogni due anni a Nizza e che è interamente dedicata agli autobus, per presentare in anteprima ai notabili dell'« 308 Servizio di Linea », « 308 L Turismo », « 343 Turismo » e « 343 Gran Turismo Lusso » - un autobus sperimentale chiamato « Rally '73 ». Questo nuovo veicolo si propone di dimostrare - ed è significativo che si trovi in Fiat - « le possibilità del mezzo collettivo come alternativa alla vettura privata, anche nel settore più raffinato ed esigente del turismo di alta classe ».



La validità stilistica del Fiat « Rally '73 », che si può apprezzare nella foto qui sopra, si accompagna alla validità aerodinamica, come hanno dimostrato le prove nella galleria del vento. Nel disegno in alto l'autobus visto in « trasparenza »; si notino, in particolare, lo spazio tra un sedile e l'altro e la sistemazione della parte posteriore che ospita la zona « bar-conversazione » e, sulla sinistra, il blocco dei servizi.

Realizzato sulla base meccanica del modello « 343 » - lunghezza 11 m, motore posteriore da 190 CV (DIN) e sospensioni pneumatiche auto-compensate - il veicolo massiccio del « Rally '73 » è di oltre 100 km/h.

Disegnato dal Centro Stile Fiat, l'autobus ha linee squadrate e fiancate a strutture totali con riduzione al minimo dei montanti ed assenza di sporgenze che possano provocare vortici di aria. Una fascia ad assorbimento d'energia protegge tutto intorno il veicolo dagli urti a bassa velocità. L'intera carrozzeria è indeformabile, oltre che dalle dentine in acciaio, da due robusti roll bar collegati rispettivamente dietro alla porta anteriore e alla estremità posteriore.

All'interno dell'autobus, in una cubatura di oltre 47 m<sup>3</sup> sono stati previsti solo 21 posti, (47 su « 343 ») ciò che significa oltre 2 m<sup>3</sup> di spazio a testa compresi autista e hostess.

Le 21 poltrone singole, dotate di cinture di sicurezza, sono disposte su tre file per consentire ogni passeggero libertà di movimento.

Nella parte posteriore del veicolo è stata ambientata una zona « bar e conversazione », che comprende un divano ad angolo per 4-5 posti, in mobile-bar con frigorifero incorporato, ed un apparecchio TV a 18 pollici. La toilette - particolarmente utile su veicoli di questo tipo - è sistemata lateralmente per non disturbare la visibilità posteriore ed è servita da un impianto d'acqua in pressione. Può essere utilizzata anche a veicolo fermo. Nella parete verso la zona-bar è stato ricavato un capace guardaroba.

La visibilità totale per tutti i passeggeri è assicurata dalla disposizione delle poltrone e dall'ampiezza delle finestrature tipo avvolgente, con cristalli a termici. Tendine semirigide, scorrevoli, consentono, in caso di eccessivo riverbero solare, di ottenere un riposante tono di penombra.

Per facilitare la conversazione o l'ascolto di programmi radiofonici, il « Rally '73 » è dotato di un completo ed efficiente sistema di insonorizzazione, raggiunto anche attraverso lo studio aerodinamico: isolamento della carrozzeria dalle vibrazioni e dai rumori; moquette sulla parte inferiore delle fiancate e sul pavimento; rivestimento del soffitto in tessuto fonoassorbente e antincendio.

Un'ottima climatizzazione è poi assicurata dalla presenza di tre imbuti distinti: un impianto di aria condizionata azionato da un motore Diesel ausiliario; un impianto di riscaldamento autonomo, ed un impianto di ventilazione ad aria forzata.

E' quindi possibile mantenere al livello desiderato la temperatura, il grado di umidità qualunque sia la condizione ambientale esterna.

L'aria condizionata immessa in modo unitario attraverso le feritoie alla base dei finestrini impedisce anche l'appannamento dei cristalli; la zona bar è servita da una sua climatizzazione particolare.

Per ogni poltrona è prevista una luce di lettura autonoma a fascio guidato e una bocchetta di aerazione a flusso regolabile.

Sperimentato in Jugoslavia

## Un dispositivo antinquinamento

Riduce del 90 per cento le emissioni di monossido di carbonio e del 15 per cento il consumo di benzina

A Zagabria sono entrate in circolazione dieci automobili equipaggiate con uno speciale dispositivo antinquinamento. La prova su strada del dispositivo, lungamente sperimentato in laboratorio, dovrebbe preludere ad una produzione di serie. L'apparecchio, che viene applicato al tubo di scarico delle auto, sarebbe in grado di eliminare almeno il 90% del monossido di carbonio prodotto dalla combustione. Dieci macchine cioè produrrebbero meno veleno di quanto oggi ne produca una sola.

Le caratteristiche dell'apparecchio non sono ancora rese note in quanto sono ancora in corso le pratiche per il brevetto, ma gli sperimentatori assicurano che esso non riduce la potenza del motore. Il dispositivo è stato messo a punto da un ingegnere e da un meccanico di Zagabria, Stjepan Postek e Valdo Penick.

Prima della installazione sulle dieci automobili che da un mese stanno circolando in Jugoslavia il dispositivo è stato sottoposto ad oltre 500 esperimenti presso l'Istituto per la sicurezza stradale a Zagabria.

Oltre ad annullare quasi completamente la quantità di ossido di carbonio nello scarico attraverso una migliore combustione del carburante, il dispositivo riduce del 15 per cento il consumo della benzina. Società americane ed austriache hanno mostrato interesse alla produzione dell'apparecchiatura, che verrà immessa sul mercato tra due o tre mesi in Jugoslavia al prezzo di 500 dinari (18.000 lire).

In Romania

## Incrementata la produzione di trattori

Durante il 1972 in Romania sono stati prodotti 35 mila trattori, tre volte quanti ne uscirono dalle fabbriche nel 1965. Attualmente a Brasov e negli altri stabilimenti sono in funzione le linee per produrre trattori da trarre e cingolati dei seguenti tipi: 350, 400, 445, 550, 650, 651 nonché s. 750 e s. 1500.

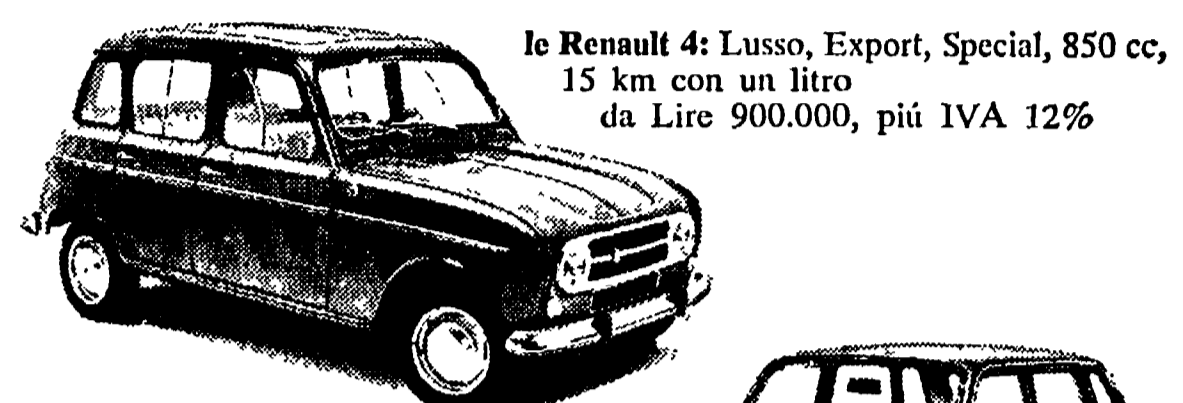
Oltre che per l'ammmodernamento dell'agricoltura e per le altre esigenze dell'economia nazionale, la produzione di trattori è importante anche per l'esportazione. Per il mercato internazionale i trattori romeni - anche se prodotti da una industria giovane - sono tra i più richiesti.

L'anno scorso l'esportazione, rispetto al 1971, è aumentata del 45%, con un incremento di oltre cinque volte rispetto al 1965. I tipi più richiesti sono quelli da 40, 45, 55, 65 e 150 hp, usati nei vari settori della agricoltura ed anche nei lavori dell'edilizia, nei trasporti, nelle operazioni forestali. L'esportazione tocca settanta Paesi di tutto il mondo, compresa l'Italia.

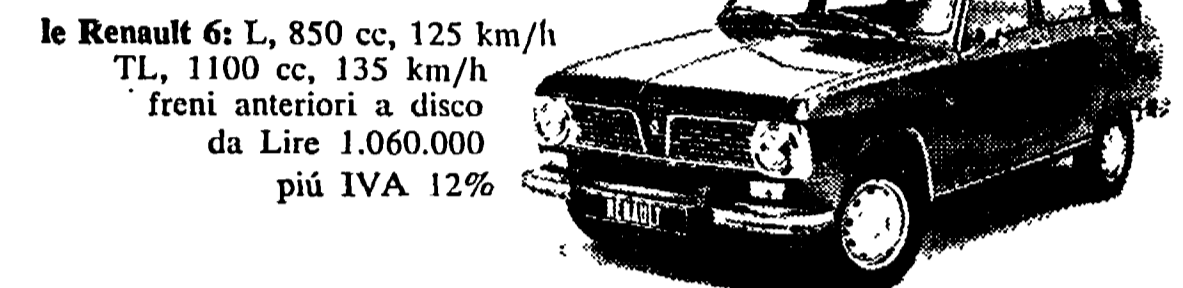
Per quanto riguarda l'anno corrente sono stati già firmati contratti per la cessione all'estero di un contingente pari al 150% rispetto all'anno scorso, il che significa che saranno esportati 24-25 mila trattori, pari al 70% della produzione complessiva.

A. B. S. G.

# nella gamma Renault la "tua" c'è.



le Renault 4: Lusso, Export, Special, 850 cc, 15 km con un litro da Lire 900.000, più IVA 12%



le Renault 6: L, 850 cc, 125 km/h TL, 1100 cc, 135 km/h freni anteriori a disco da Lire 1.060.000 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 1.290.000 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 1.590.000 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 1.660.000 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 2.025.000 più IVA 12%

## ho trovato Renault 5, la 'cittadina' giramondo



Renault 5 è 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).

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

Prezzo a partire da Lire 1.040.000, più IVA 12%.

Per ricevere (senza alcun impegno) tutta la documentazione delle Renault preferite, riempi questo tagliando e spedisce a: Renault Italia - Casella Postale 7256 00100 Roma - Nomentana

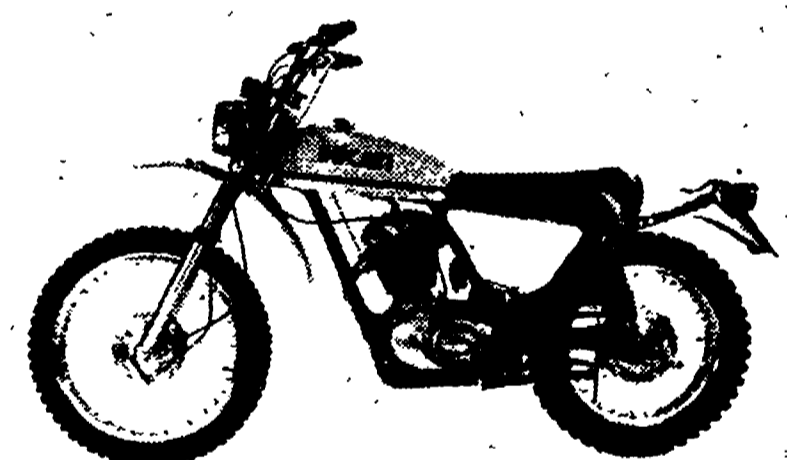
Nome \_\_\_\_\_  
Cognome \_\_\_\_\_  
Via \_\_\_\_\_  
Città \_\_\_\_\_  
C.A.P. \_\_\_\_\_



la più alta produzione al mondo di trazioni anteriori.

Ora si vende anche in Italia

## Moto da amatori la Ducati « 450 RT »



La Ducati « 450 RT »: la sua linea non ne mette in risalto le eccezionali possibilità di impiego.

E' in vendita da poco, anche nel nostro Paese, la Ducati « 450 RT », una macchina che la casa di Borgo Panigale aveva destinato esclusivamente al mercato statunitense, dato che le sue doti rendevano la « 450 » un'ottima macchina da Enduro, le massacranti gare di pseudo cross-regolarità che si svolgono nel deserto americano.

Al primo colpo d'occhio bisogna dire, la Ducati non mostra certo la grinta, di cui fanno fede le ottime prestazioni fuoristrada in campo nazionale ed internazionale. Le sue linee sono infatti parecchio pesanti ed alcune soluzioni adottate per permetterle la circolazione, sono decisamente mal riuscite. Tra queste il classico « pugno alberino » con coppia rappresentata dalla marmitta con silenziatore che, oltre ad essere montata troppo bassa, per ogni poltrona è prevista una luce di lettura autonoma a fascio guidato e una bocchetta di aerazione a flusso regolabile.

È bene conoscerli prima di acquistarli

## Questi i limiti e le qualità dei battelli pneumatici

Le caratteristiche necessarie per l'impiego in mare e per l'uso in acque interne - Le potenze da installare se si vuole fare a meno della patente

Sembra molto facile acquistare un battello pneumatico, e, in un certo senso lo è: basta entrare in un negozio e comprarne uno. Tuttavia i canotti non sono tutti uguali, ma, a seconda della strutturazione interna e della carena, rispondono ad esigenze differenti.

Esaminiamo in pratica i diversi tipi di canotto che si possono incontrare, considerando i pregi e i difetti di ciascuno. Per la navigazione in mare, che talvolta può essere alquanto dura, ci vuole un battello con una carena sufficientemente profonda, in modo che tagli le onde piuttosto che saltarci sopra. La chiglia può essere tanto rigida che pneumatica. Quella rigida fonde un po' meglio, tuttavia tanto il montaggio quanto il trasporto ne risultano un poco complicati; inoltre il canotto pesa parecchio.

La chiglia gonfiabile, invece, garantisce una maggiore elasticità nell'assorbire gli urti delle onde, tuttavia spesso si ha la rottura di un longherone laterale, soprattutto quando la potenza installata è alta perché lo sforzo per mantenere la rigidità longitudinale grava interamente sui longheroni laterali. Il montaggio di un battello a chiglia gonfiabile è assai semplice e il peso è ridotto.

I canotti pneumatici che vengono utilizzati dalle guardie costiere europee, tutti a chiglia pneumatica sono gli Avon inglesi e gli Zodiac francesi. Tuttavia vi è un terzo tipo di canotto da prendere in considerazione, si tratta dei catamarani. Questo è un battello che garantisce elevatissime prestazioni velistiche sull'acqua calma o leggermente increspata; peraltro, con il mare mosso sbatte molto e ha una forte tendenza a prendere completamente fuori dall'acqua con conseguenti cavitazioni del motore e perdite di spinta. Si può pertanto affermare con certezza che il catamarano è un canotto per chi vuol correre sull'acqua: infatti le velocità raggiunte, anche con basse potenze, sono di tutto rispetto.

A questo punto si inserisce un altro discorso, che è quello della potenza installata. In Italia per potenze superiori ai 20 cavalli è necessaria la patente e inoltre è richiesto, come obbligatorio, l'impiego della timoneria; quindi si può ragionevolmente prevedere che la maggior parte degli acquirenti di gommoni si rivolgeranno a motori sui

18-20 cavalli. Ovviamente per battelli piccoli basteranno anche 10 cavalli o meno.

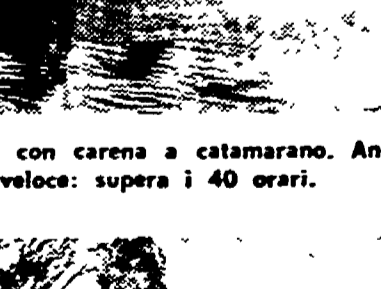
Prendiamo l'esempio di un canotto di 4 metri e diciamo che prestazioni potremmo chiedergli con un motore, appunto, da 20 cavalli. La pianata sarà assicurata, con cinque persone a bordo, la velocità di punta potrà variare tra i 35 e i 40 chilometri all'ora. Per l'installazione di un motore su un battello talvolta può presentarsi un problema, che riguarda l'altezza dello specchio di poppa, che, seconda della carena è più alto o più

basso e quindi, per alcuni motori con piede un po' più lungo, è necessario alzarlo per mezzo di uno spessore.

Le notizie qui riportate sono ovviamente orientative e di carattere generale. Un canotto si giudica anche dal punto di vista degli accessori e delle rifiniture.



L'Attacco Arsurar è un battello con carena a catamarano. Anche con 20 cavalli è molto veloce: supera i 40 orari.



Il Mark 2 della Zodiac è stato il primo canotto pneumatico a chiglia pneumatica; molti costruttori stanno seguendo questo sistema anche in Italia.

## Le strade / Il traffico

### Allarme a Tokio per la paralisi del traffico in città

Ci sono 2.485.422 automobili in circolazione a Tokio, in un cittadino su dodici guida l'automobile, ma la percentuale è destinata a salire presto. Durante il giorno la città è semiparalizzata, non è più possibile costruire nuove strade, il governatore di Tokio è costretto a recarsi in ufficio con i mezzi pubblici e due grandi magazzini aspramente rivali si sono invece uniti e hanno messo in comune il sistema di fornitura ai propri posti di vendita per dimezzare almeno il tempo di spostamento degli automezzi.

Si pensa persino di spostare la capitale più vicino al

monte Fuji per impedire almeno la paralisi e amministrativa. Come primo passo sono state istituite tre isole pedonali a Tokio. Durante il giorno solo i mezzi pubblici vi circolano. Intanto si è deciso di costruire altre dieci isole pedonali.

A Londra la commissione trasporti del Consiglio della Grande Londra deciderà di aumentare le contravvenzioni per sosta vietata di almeno quattro volte, vale a dire da cinque a venti sterline (circa trenta mila lire). Il governo, da parte sua, sta studiando un sistema per eliminare i cosiddetti spostamenti non essenziali e antisociali nelle grandi città. Vuole cioè tentare di bloccare le code di afflusso e di uscita fatte con i mezzi privati dalle masse di dipendenti di fabbriche e uffici.

magari, verniciata in nero opaco.

Abbastanza comodo, anche se troppo alto per un guidatore di statura media, il sellone. Senza infamia né gloria i comandi si manuali che a pedale. Di buona presa, parecchio affaticanti sul terreno brutto, le manopole a bottiglione.

Avviare il possente propulsore monocilindrico, sia a freddo che a caldo, non è certo una cosa facile e occorre un po' di pratica prima di riuscire ad azionare al momento giusto, sia decompressore che pedivella.

Il motore è senz'altro il pezzo forte della monocilindrica bolognese; si tratta infatti di un quattro tempi, con distribuzione monoalbero in testa, azionata da albero in coppia collegata al comando desmodromico delle valvole. La testata desmodromica permette una potenza costante fin dai bassi regimi di giri, con uno sviluppo di oltre 37 CV a 6.500 g/m; ciò che consente alla « 450 » di usufruire di un'ottima ripresa e di un buon tiro sia sullo sterrato che sull'asfalto; anche se la sua mole - pesa in ordine di marcia 128 kg. - non la rende certo adatta ad un uso regolatorio o crossistico vero e proprio.

Tale peso, risulta però utilissimo nei lunghi tratti fangosi e sulla terra battuta, dove la « 450 RT » denuncia le sue vere doti da moto per Enduro, viaggiando a velocità sostenute, senza slittamenti e traendo il facilmente l'impaccio anche quando il fango giunge all'altezza dei mozzi.

Per concludere, la Ducati « 450 RT » è una macchina da amatori - il prezzo su strada IVA compresa è di L. 710.000 - che perdonandole le parecchie manchevolezze si accontentino delle prestazioni del motore desmo che, come ben si sa, sopporta tranquillamente il fuorigrigi più criminale senza conseguenze.