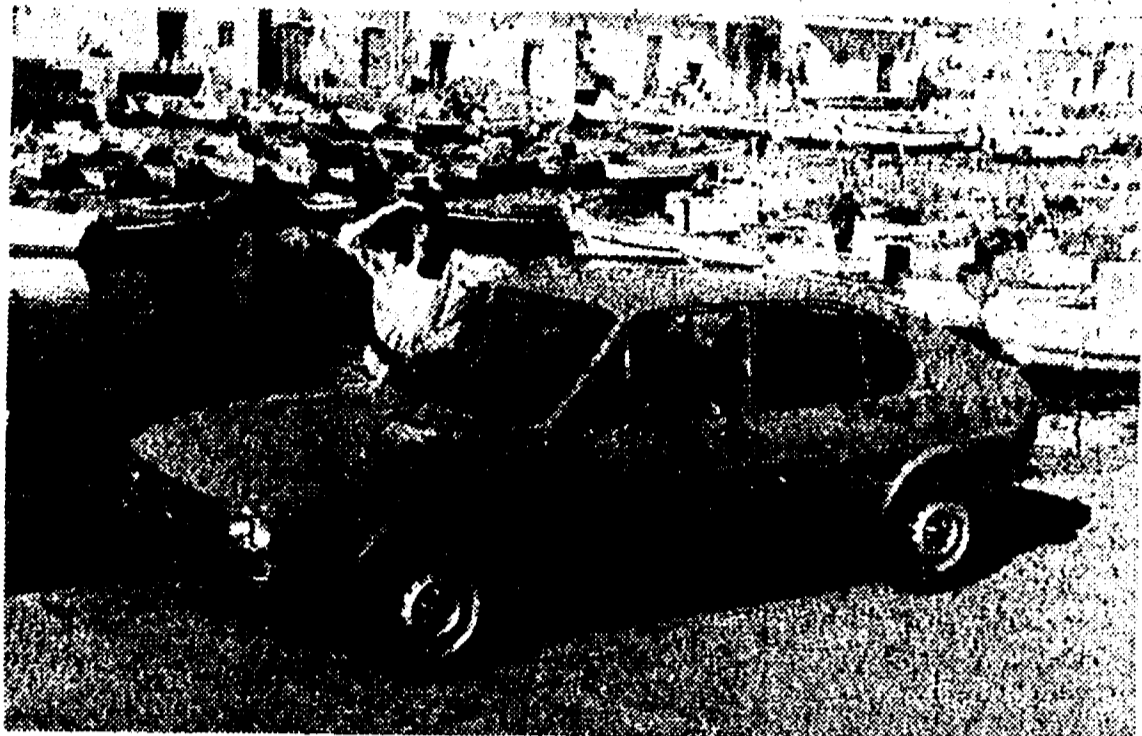


Risultati di una prova di 2000 chilometri

Con l'Alfasud 5 marce sulle strade delle ferie

La vettura costruita a Pomigliano d'Arco si è confermata silenziosa, comoda, veloce e di pochi consumi



L'Alfasud 5 marce utilizzata per la prova di 2.000 chilometri.

Dieci giorni e oltre 2000 chilometri percorsi a bordo dell'Alfasud per una cinque marce sulle strade dell'estate, in città, sulle autostrade e lungo la riviera romagnola. Prima conclusione: piena soddisfazione perché la macchina si è sempre comportata bene, tranquilla quando doveva esserlo e scattante quando la situazione lo richiedeva; comunque, e questo va sottolineato perché è importantissimo, sempre silenziosa. Non si è trattato del classico test eseguito da tecnici, ma della prova effettuata da un utente medio.

La maggior parte dei chilometri percorsi sull'Alfasud cinque marce, circa due terzi, è stata effettuata su autostrade e quindi le osservazioni di comportamento riguardano principalmente questo tipo di viaggio. Nonostante sei grossi ingorghi, la vettura non ha dato alcun segno di affaticamento e con un'intensità che dopo mezz'ora di coda, viaggiando (si fa per dire) a spizzichi e bocconi, la vettura, non appena la strada si rendeva libera scattava via piena di brio e assolutamente indenne dal fastidioso (e costoso) surriscaldamento che tanti grattacapi può provocare in simili frangenti.

Altra osservazione riguarda lo scatto della vettura, che quando si chiede qualcosa in più in fatto di velocità, per esempio per effettuare un sorpasso, si mostra pronta e generosa e ciò anche senza scendere le marce, o togliere la quinta marcia tanto per intenderci.

La quinta marcia, che è la novità 1976 dell'Alfasud, rappresenta veramente un grosso vantaggio: arrivati in quarta a 5000 giri (circa) si innesta la quinta e si nota una netta discesa del numero dei giri del motore. Anche un non esperto sa che ciò vuol dire minor sollecitazione del motore e quindi maggiore durata, nonché minor consumo di benzina, cosa che di questi tempi conta moltissimo. Conoscendo le precedenti versioni dell'Alfasud si deve dire che con questa quinta marcia la vettura ha ancora qualcosa in più delle pur già pregevoli qualità che la contraddistinguono.

Chi ha effettuato la prova parlando dei confort, ha notato che rispetto alle versioni precedenti, le «L» e «S», non ci sono differenze, per cui affermando che l'auto è bene aerata, spaziosa e comoda, non si può dire che con questa quinta marcia la vettura ha ancora qualcosa in più delle pur già pregevoli qualità che la contraddistinguono.

La frenata dell'Alfasud, soprattutto rispetto ai primi modelli, è veramente efficace e dolce, uniformandosi così allo standard Alfa Romeo: con una leggera pressione sul pedale l'Alfasud sembra fare tutto da sé e lo si è sperimentato almeno una volta in condizioni parsose, nei pieno di una frenata che doveva essere violenta perché qualcuno in autostrada, lasciò molto avanti, aveva tapponato qualcun altro e per evitare un bis si è dovuto frenare bruscamente.

Bisogna ancora dire che con l'Alfasud 5M il consumo è veramente modesto. Se si ignorano i limiti di velocità e si schiaccia a tavolotta l'acceleratore, l'ultimo modello della fabbrica di Pomigliano d'Arco fa poco meno di 10 chilometri con un litro di benzina, ma se si viaggia a 120 l'ora, che è una velocità realistica tenuto conto del traffico, il consumo si aggira sui 11 chilometri per litro, con una sensibile riduzione che arriva ai 19 chilometri per litro a una velocità costante di 60 chilometri all'ora.

In Italia e in Europa

La Fiat «127» si vende di più

Nel 1975 sono state immatricolate 435.800 unità della vettura

Nel primo 6 mesi di quest'anno l'informa Fiat — sono state immatricolate in Italia oltre 122.000 Fiat 127, ossia circa il 15% in più rispetto allo stesso periodo del 1975. In aumento anche le vendite sul mercato europeo, con circa il 5% in più rispetto allo scorso anno.

Sono risultati di notevole significato, se si pensa che la 127 è sul mercato da più di 4 anni e la sua formula costruttiva è stata in seguito adottata da molte altre vetture della stessa categoria.

La Fiat 127 è da due anni la vettura più venduta in Europa (di qualsiasi categoria o cilindrata). Nel 1975 sono state immatricolate in totale 315.800 unità, alle quali vanno aggiunte le circa 120.000 unità prodotte e vendute dalla SEAT in Spagna.

Oltre a fornire queste notizie sulla 127, la Casa torinese ha anche informato che la IVI (Industrie Ver-

nici Italiane) del settore Consonati Fiat ha messo a punto una nuova serie di prodotti la cui caratteristica fondamentale è di avere un «alto contenuto solido».

Il maggior contenuto di solido nel prodotto applicato permette di acquisire una serie di vantaggi di natura ecologica (si elimina il 65% dei solventi che evaporano), energetica (viene diminuito del 30% il ricambio di aria nelle cabine di verniciatura), economica (si riduce il numero delle mani e di conseguenza il costo di applicazione di circa il 40%).

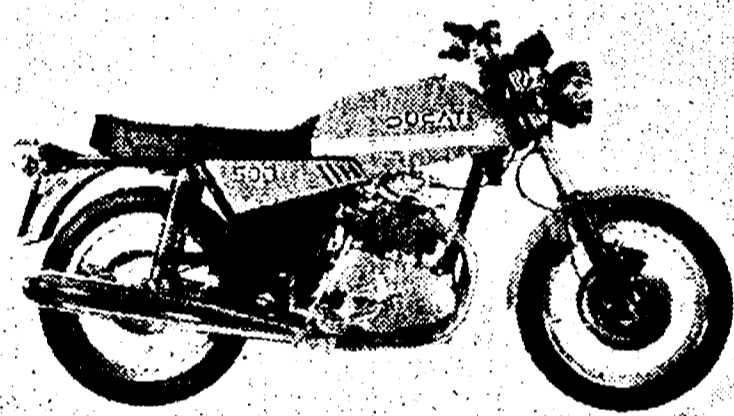
Questi nuovi fondi e smalti possono essere impiegati negli impianti industriali di verniciatura con un residuo solido dell'80% anziché del 50% come attualmente avviene.

Le prove eseguite sui manufatti finiti evidenziano caratteristiche estetiche e di resistenza quando si applicano in ambienti a temperature superiori a quelle dei prodotti tradizionali.

Anche la Casa di Bologna si è inserita nel settore

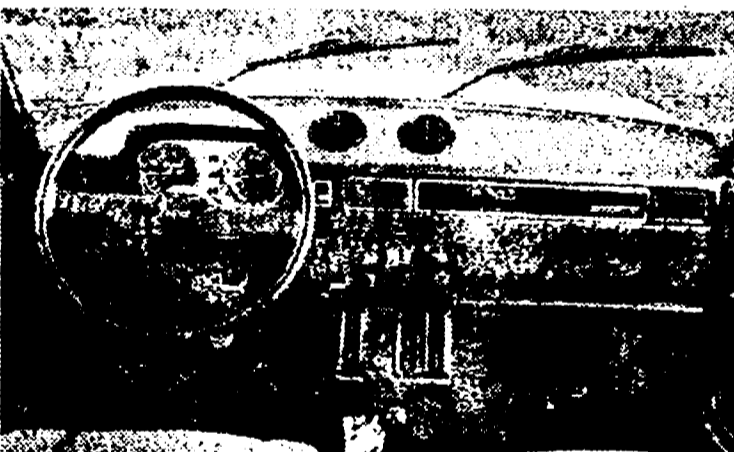
Due moto bicilindriche della Ducati per chi su due ruote macina chilometri

La 350 GTL e la 500 GTL sono modelli che garantiscono solidità e sicurezza - Le prestazioni Il problema delle vibrazioni



La nuova bicilindrica Ducati 500 GTL.

Aumentano le auto col condizionatore



Sta diventando abbastanza frequente notare automobili che, nonostante le temperature torride, viaggiano con i finestrini completamente chiusi. Non si tratta di appassionati della sauna ma più semplicemente di persone che hanno fatto installare sulla loro auto il condizionatore d'aria.

La diffusione di questo accessorio, che consente di viaggiare con maggiore confort e anche con maggiore sicurezza, dipende dal fatto che, rispetto ai prezzi che hanno raggiunto le automobili, l'installazione di un condizionatore può ap-

parire come una spesa modesta anche perché la sua installazione viene a costare poco più di 200 lire ogni 100 chilometri.

In Italia ci sono alcune case specializzate in questo tipo di apparecchiature. Fra queste la più nota è la Diava-Frigette, che produce condizionatori per ogni tipo di auto a partire dalla Fiat 127. Il prezzo minimo si aggira però, montaggio compreso, sul mezzo milione.

NELLA FOTO: un condizionatore Diava-Frigette montato davanti alla consolle di una Fiat 127.

Nel prorompente revival dei motori bicilindrici in atto da due o tre anni a questa parte nel settore motociclistico, si è recentemente inserita una delle Case italiane più note: la Ducati di Bologna, una marca che si è sempre distinta per l'originalità dei suoi prodotti e in particolare per l'esclusività di una soluzione tecnica particolarmente apprezzata dagli sportivi, la distribuzione a coppie coniche (desmodromica) che consente ai «pompatissimi» motori monocilindrici Ducati di sopportare gli strapazzamenti più irrispettosi.

Tuttavia, per ragioni di costi e di semplicità meccanica, per i suoi nuovi motori bicilindrici la Ducati ha adottato la distribuzione a catena, soluzione che potrà forse dispiacere ai nostalgici della fortunata serie «desmo» ma che si addice meglio al carattere più pacifico dei nuovi modelli: la 350 GTL e la 500 GTL.

Ad un primo esame le due moto, identiche in tutto per tutto salvo che nella cilindrata, nelle dimensioni dei carburatori e nell'impiego di frenate di tipo a dischetto anteriore per la 350, disco doppio per la «mezzo litro», si presentano molto simili alla interessante ma poco fortunata 850 GT disegnata quasi un lustro fa da Giorgio Giugiaro. Una linea, quindi, personale e molto caratteristica, contraddistinta dalle forme squadrate e un po' pesanti tipiche delle «divoratrici di chilometri». Le nuove Ducati, insomma, hanno più del cavallo da tiro che del purosangue, ma la cosa ci pare altrettanto in linea con l'impostazione generale delle moto: ne deriva un'immagine di solidità e sicurezza.

Anche l'architettura del motore è adeguata al corpo della macchina: non è certo avveniristica, ma il generosissimo dimensionamento del carter lascia intravedere un «banco» superdimensionato, in grado di dissipare in tutta tranquillità un bel numero di chilometri prima di subire le conseguenze. E per chi si ricorda dei cuscinetti di banco della Ducati Scrambler 250, 350 e 450 questa è una bella consolazione.

Con questo podestoso bicilindrico fronte marcia la Ducati 500, consumando in media un litro ogni 20 chilometri, arriva, in due progressioni, a superare i 173 orari. La sua sorella minore, che con un litro di chilometri ne fa 23, va a sbarrare la strada a velocità adeguate alla concorrenza, facilitate anche, per quanto riguarda la 500, da pesanti assai (più di 100 chili) un po' eccessivi invece per la 350.

Alto grande merito del nuovo motore è la regolata nell'elaborazione di potenza, di cui una buona disposizione un sufficiente numero di cavalli anche a bassi giri, evitando di fare un continuo uso del cambio a cinque rapporti. Una qualità che non mancherà di essere apprezzata da chi acquisterà la Ducati per fare molta strada senza eccessiva fatica.

Queste doti del motore si accompagnano alla tradizionale tenuta di strada dei modelli Ducati, unita ad una grande semplicità di guida e maneggevolezza.

Questo consente un'immediata confidenza con il mezzo meccanico, che non tradisce mai la fiducia istintiva che ogni pilota sente verso una moto così accendibile.

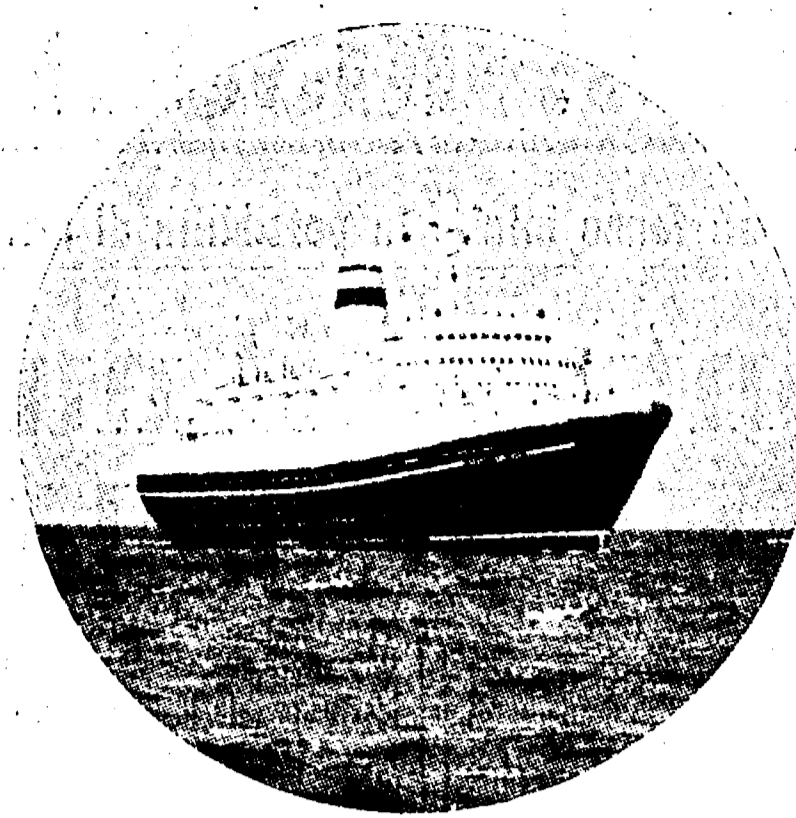
Un appunto — quasi scontato — va fatto alle finiture, un po' raffazzonate. Ma questo è un difetto ormai radicato nella produzione italiana: quasi che i contachilometri precisi, i contagiri che non vibrano ed i comandi elettrici pratici e funzionali siano considerati inutili «fronzoli» non degni di considerazione. Per i Ducati di sopportare gli strapazzamenti più irrispettosi.

Ma veniamo all'interrogativo di fondo che riguarda tutti i motori bicilindrici frontemarcia: vibra o non vibra? Anche la Ducati, per non smentire la regola, vibra, scintillando ai vari regimi. C'è però da dire che nel carter è previsto l'allungamento del sistema antiradiazioni, un po' di serie anche sulle Ducati. Si potrebbe così evitare quel fastidioso e continuo formicolio al fondo scivolo e ai polsi che i moderni motocicli potrebbero tranquillamente abolire, lasciando ai tradizionali bicilindrici inglesi il piacere di sentire sussurrare bielle e pistoni che ravvivano ogni 20 chilometri tutta la bilioneria della moto, rilasciando inevitabilmente per il frenetico vibrare. Guida un bicilindrico e un piacere: elastico, facile e brillante, perché non deve diventare anche confortevole?

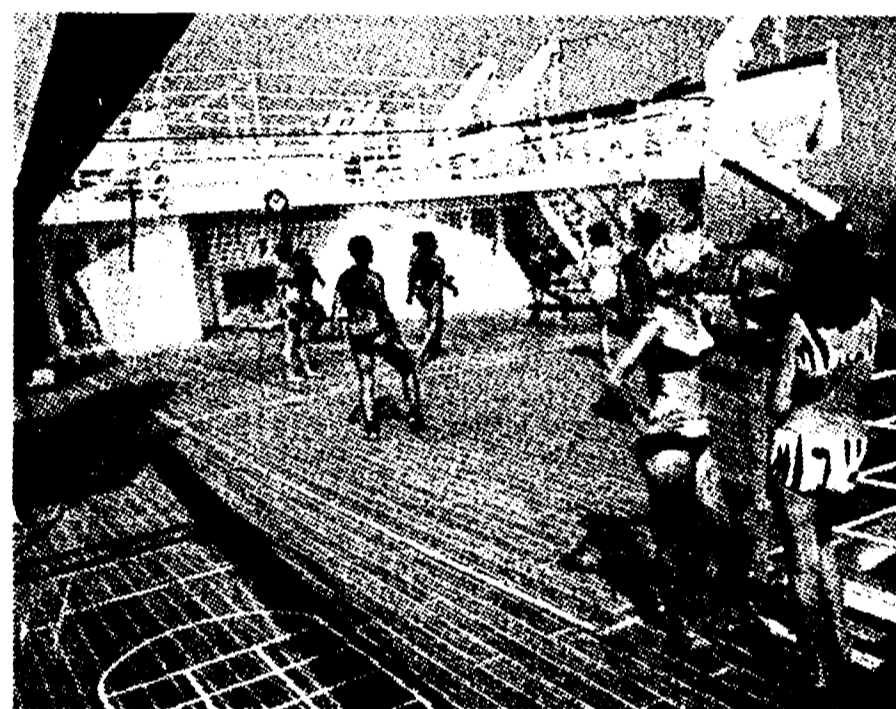
Dura la domanda: è abbondantemente concorrenziale: circa un milione e mezzo per la 500; poco più di un milione e 300 mila per la 350. M.S.

Nuove pastiglie Ferodo per freni ad alta resistenza

La Ferodo ha messo a punto una gamma di pastiglie, denominate «Formula 300», studiate per resistere alle temperature provocate dalle lunghe frenate e a tutte le altre sollecitazioni richieste dal normale impiego. Le pastiglie «300» sono state prodotte tenendo conto delle esperienze delle macchine da corsa; i materiali d'attrito Ferodo vengono infatti impiegati dalle monoposto da Grand Prix, dalle vetture prototipo e dalle macchine che corrono i rally. Le pastiglie sono adattabili a quasi tutte le vetture di produzione italiana ed estera. Le loro caratteristiche e che non si alterano anche in caso di uso prolungato, come avviene in discesa sulle strade di montagna o in pinna durante i viaggi in colonna, e quindi i freni sono scarsamente soggetti al fenomeno di «gading» che diminuisce il potere frenante.



6° FESTIVAL dell'Unità sul mare con la m/n IVAN FRANKO dall'1 al 9 settembre



ITINERARIO
Genova
Malta
Iraklion
Katakion
Corfù
Malta
Genova

LA «IVAN FRANKO» E' PROVVISATA DI

Due radar - Pinne stabilizzatrici - Sonda elettronica - Impianto radiotelegrafico - Sistema d'allarme e estinzione incendi automatico - Impianto di climatizzazione in tutti i locali (nelle cabine è regolabile individualmente) - Tutte le cabine sono esterne e provviste di lavabo (servizi privati con bagno o doccia nella categoria 3) - In ogni cabina passeggeri esiste un circuito radiofonico con tre canali di distribuzione ed un telefono collegato con tutti i posti telefonici di bordo.

VITA DI BORDO

Sulla nave le giornate potranno essere piacevolmente impiegate fra i vari passatempi: giochi di ponte, gare di tiro al piattello, la tradizionale gara di pallavolo tra la squadra dei crocieristi e quella dell'equipaggio sovietico, ed una grande varietà di altri giochi. Per chi desidera vedere un film, la sala cinematografica è a disposizione, anche per proiezioni di interesse culturale.

Le serate sono allietate da due orchestre, una italiana ed una sovietica. L'equipaggio sovietico, inoltre, offre ai crocieristi un concerto di balli e canti folkloristici.

CARATTERISTICHE DELLA NAVE

Lunghezza	m 176
Larghezza	m 23
Altezza totale	m 41
Dislocamento	tonn. 20.000
Posti passeggeri	n. 700
Persone d'equipaggio	300-350
Potenza 2 motori da	21.000 HP
Velocità	18 nodi

Durante le giornate di navigazione saranno organizzati dibattiti e conferenze su problemi sociali, politici e culturali con un compagno della Segreteria del Partito.

Il CANZONIERE DELLE LAME di Bologna, di ritorno da Cuba, presenterà una serie di spettacoli politico-musicali antifascisti e internazionali.

QUOTE INDIVIDUALI DI PARTECIPAZIONE

Secondo e terzo ponte	Cabine a 4 letti senza servizi	L. 194.000
	Cabine a 2 letti senza servizi	L. 237.000
Ponte principale e passeggiata	Cabine a 4 letti senza servizi	L. 247.000
	Cabine a 2 letti senza servizi	L. 277.000
Ponte lance	Cabine a 2 letti sovrapposti con doccia e WC	L. 327.000
Ponte lance e passeggiata	Cabine a 2 letti bassi più 2 lettini per bambini. Bagno e WC in comune ogni due cabine	L. 337.000
	Cabine a 2 letti bassi con doccia e WC	L. 337.000

PER INFORMAZIONI E PRENOTAZIONI:



Unità vacanze

Viale Fulvio Testi, 75 - MILANO - Telefono 64.23.557 - 64.38.140