

motori

Al volante del versatile Peugeot J7

Un 13-17 quintali che si guida come se si trattasse di un'auto

E' equipaggiato con il motore Diesel della « 504 » - Due tipi base e una decina di versioni - Indicato per il trasporto a medio raggio e per quello porta a porta

Salire al volante del Peugeot J7 dà all'automobilista una emozione tutto sommato relativa: il termine di raffronto, infatti, non si rivela essere il camion, come magari ci si attenderebbe, ma la vettura di tutti i giorni!

La cabina (a tre posti) è, se vogliamo, spartana, ma molto razionale e, a ben guardare, non priva anche di una sua sobria compostezza formale. Le porte sono scorrevoli e possono essere tenute aperte anche durante la marcia, consentendo una notevole circolazione d'aria (un sollevamento particolarmente apprezzato da chi deve lavorare e viaggiare per molte ore nella cabina).

Il volante è di tipo automobilistico al cento per cento e così pure il cruscotto con la strumentazione. La visibilità anteriore e laterale è ottima e anche quella posteriore diviene buona non appena si è acquistata un po' di confidenza con i due grandi retrovisori. Docili, come su un'automobile, i comandi: cambio, frizione, acceleratore e freno (servovassilto) consentono di dosare idealmente la potenza e l'elasticità del motore (che, del resto, è quello della berlina Peugeot 504 diesel).

La velocità di punta del « J7 » è ragguardevole (poco meno di 100 km. orari) ma anche l'accelerazione — fatta, s'intende, le debite proporzioni — è tale da consentire riprese abbastanza rapide dai regimi di rotazione meno elevati.

Adattabilità sorprendente è la maneggevolezza di questo veicolo. Lo sterzo, malgrado le ruote motrici siano quelle anteriori, non richiede mai sforzi troppo elevati. Il passo molto contenuto (m. 2,30; si pensi che quello della berlina 504 è m. 2,74) permette una eccezionale agilità di guida e di manovra, attestata anche dal ridottissimo diametro di sterzata: 13,4 metri.

Non pochi pregi, alla sospensione anteriore a ruote indipendenti accoppiano un ponte rigido posteriore con balestre del tempo che fa. Il Peugeot J7 ha quattro ruote indipendenti e la cosa riveste un'importanza considerevole, sia per il confort del guidatore, sia per l'assetto e la stabilità del carico, sia per la stessa tenuta di strada del veicolo.

Il consumo di carburante costituisce un altro punto di forza del Peugeot J7: 11,4 litri di gasolio per 100 chilometri. Si consideri che il gasolio costa meno della metà della benzina, che il motore diesel ha un rendimento termico superiore di circa il 10 per cento nei confronti del motore a scoppio e si avranno elementi concreti per una prima valutazione del costo di esercizio del Peugeot J7.

Il « J7 » è un ideale veicolo medio sia per il trasporto a medio raggio, sia per il trasporto urbano, porta-a-porta. E' costruito in due tipi-base azionati da motori diesel da 1948 cc. (49 CV/DIN, portata 13 quintali) oppure da

2112 cc. (62 CV/DIN, portata 17 quintali). Questi due modelli si articolano in una decina di versioni: furgone lamierato, promiscuo, pick-up, telaio cabinato, planale cabinato, trasporto bestiame, autobus, scuolabus elementari, scuolabus medie. Innumerevoli sono poi le possibilità di adattamento e trasformazione: in Francia ne sono state eseguite un centinaio, dall'autopompa per i vigili del fuoco al furgone gelateria, dalla banca mobile alla camera di rianimazione, dal camper alla sala parto e così via.

L. D. R.



Il Peugeot J7 nella versione furgone. Il volume di carico utile su questo mezzo è di 8,70 metri cubi. Ottima l'accessibilità, grazie al fatto che l'altezza del pianale è di soli 35 cm. da terra.

Oltre che dalla razionale distribuzione dei pesi

Le prestazioni degli scafi plananti condizionate dalla posizione dell'elica



Questo fuoribordo è mosso da un Evinrude di 40 HP. Anche con potenze inferiori l'esatta distribuzione dei pesi e un'accurata regolazione dell'inclinazione del piede del motore garantiscono le migliori prestazioni.

Uno scafo a motore si definisce planante quando la potenza del propulsore gli consente di scivolare sulla superficie dell'acqua con i due terzi anteriori della carena emersi, e di raggiungere in queste condizioni una velocità di almeno 18 km/h.

Di solito per far planare un piccolo gommonone o una lancia in vetroresina leggera ci vogliono come minimo 6 HP. Tuttavia le buone prestazioni dell'imbarcazione non dipendono solamente dalla potenza installata, ma anche da altri elementi che sono: 1) razionale distribuzione dei pesi; 2) esatta inclinazione del piede del motore; 3) motore montato all'altezza giusta sullo specchio; 4) massima pressione di gonfiaggio nei gommoni; 5) carena libera da formazioni vegetali.

Le persone e le cose vanno distribuite a bordo in maniera tale che ci sia un equilibrio tra i due bordi dell'imbarcazione e tra la parte anteriore della carena e quella posteriore tra queste ultime; infatti uno scafo che presenti un forte squilibrio in senso longitudinale, anche se riesce a raggiungere la planata, in corsa mantiene un assetto sbilanciato che influisce negativamente sulla tenuta di mare e sui consumi.

Chi possiede una barchetta avrà notato che in corrispondenza delle staffe di fissaggio del motore allo scafo, sulla parte esterna, c'è una serie di buchi forati in una sbarretta di metallo che sposta verso lo scafo o verso l'esterno determinando l'inclinazione del piede del motore. Si tenga presente che la piastra anticavitazione posta al di sopra dell'elica deve essere parallela alla superficie dell'acqua perché il motore possa esercitare la massima spinta, quindi occorre che la sbarretta provando vari « buchi » fino a raggiungere l'assetto migliore in corsa.

Si tenga conto che la poppa di un'imbarcazione adatta per motori ad albero corto ha un'altezza di 36 cm, quella per albero lungo di 51, invece il piede del motore può presentare lunghezze di 36, 38, 51 e 53 cm, per poter adattare all'inclinazione della carena. Se si combina uno scafo con poppa alta 36 cm e carena scarsamente angolata, si avrà un motore che abbia un piede lungo 51 cm, l'elica si trova a lavorare ad una profondità eccessiva e per questo gli inconvenienti evidenti quali difficoltà ad entrare in planata, sotto carico, spruzzi che entrano nell'imbarcazione, fuori giri nelle virate troppo strette. Per sistemare tutto e sopperire in parte al motore e allo specchio d'acqua, si può adottare un sistema a 2 cm in modo che il motore si trovi sollevato e la sua poppa lavori alla profondità giusta. Negli altri casi il problema non esiste.

Se si possiede un battello promiscuo bisogna tener conto che la carena e deformabile dall'acqua e che quindi occorre che gli scafi detentori vengano guidati a un minimo se si vogliono ottenere le prestazioni più elevate. Questo perché mentre il motore è preriscaldato e gonfiato il battello alla massima pressione di esercizio consentita con l'alta temperatura, una guida tenuta del padiglione con la navigazione veloce in acque mosse.

Si ricordi che sulle coste delle imbarcazioni che impiegano una fonda in un porto per lungo tempo si formano delle barbe e dei detriti vegetali che frenano la corsa dell'imbarcazione se presenti in quantità eccessive, pertanto è necessario controllare la carena una volta ogni 15-20 giorni e raschiarla.

M. Q.

Nella legislazione stradale degli Stati Uniti

Con la Volvo 244 si stabiliscono i nuovi standards di sicurezza

Negli USA secondo la NHTSA (Amministrazione Nazionale per la Sicurezza del traffico stradale), la Volvo 244 garantisce a tutti i passeggeri una protezione superiore a quella offerta da qualsiasi autovettura, della stessa classe, presente sul mercato americano.

La NHTSA ha inoltre deciso di usare 24 auto Volvo in una serie di tests per la sicurezza, utilizzando i risultati ottenuti come base per una futura nuova legislazione sulla sicurezza negli USA.

La necessità di ridurre i consumi di benzina, ha indotto le autorità americane a rivolgersi verso le cosiddette « piccole » autovetture che però soddisfino le norme di sicurezza USA.

Le auto sono state provate in crash-tests a 70 km l'ora contro barriera fissa e la Volvo 244 è risultata nettamente superiore alle altre quattro autovetture finaliste per la maggiore sicurezza offerta agli occupanti. E alla luce di questi risultati che la NHTSA ha deciso di usare 24 Volvo per i futuri tests di sicurezza nell'estensione delle nuove norme legislative.

E' una vera soddisfazione sapere che la NHTSA ha riconosciuto e confermato le eccellenti caratteristiche di sicurezza delle Volvo serie 240 e 260, ha affermato il signor Robert Detho-

roy, direttore della Divisione autovetture della Volvo a Göteborg. « Ci sentiamo onorati dalle decisioni prese dalle autorità americane che hanno scelto le Volvo 240 per stabilire nuovi standards di sicurezza nella loro legislazione ».

Le Volvo 240 e 260 hanno già ricevuto parecchi premi e riconoscimenti da organizzazioni motoristiche e dalla stampa specializzata

Prova di slittamento



La capacità di un pneumatico a resistere allo slittamento su superficie bagnata è una delle qualità fondamentali per una gomma. Questa capacità viene provata e valutata presso il centro di prova della Goodyear a San Angelo, nel Texas, servendosi di un lastrone di vetro. Nella foto: un tecnico versa sul vetro un liquido giallo, dopo di che una camera fotografica ad alta velocità registrerà l'effetto che ha l'acqua sul pneumatico mentre ruota.

Rispetto al miglioramento delle altre prestazioni

Inadeguate le sospensioni delle moto

Le meno soddisfacenti sono in genere quelle delle motociclette straniere - Forse la soluzione nel « cantilever »

Uno dei fattori essenziali per la tenuta di strada di ogni motocicletta sono gli ammortizzatori: vale a dire l'elemento di molleggio della sospensione posteriore, che unisce elasticamente il forcellone all'ossella (la parte rigida, che stringe tra i due bracci la ruota) alla parte superiore del telaio.

Se per un'automobile a tre sospensioni efficienti significa sicurezza e tenuta di strada, per un veicolo a due ruote, soprattutto con le potenze raggiungibili al giorno d'oggi, questo è ancora più vero; la sospensione posteriore di una moto va possa calibrata deve sopportare sollecitazioni violentissime: la ruota infatti, scaricando i cavalli sull'asfalto, tende a « fuggire » dalla moto, soprattutto in curva. Spetta al complesso della sospensione dell'ammortizzatore « dirigerla », senza farle perdere aderenza.

Eppure, nonostante la fondamentale funzione degli ammortizzatori, si ha l'impressione che al rapido progredire della velocità massima, dell'accelerazione dell'ammortizzatore, non corrisponda ancora un miglioramento (meglio dire l'indispensabile adeguamento) delle sospensioni, particolarmente di quelle posteriori.

Parecchie moto di serie (soprattutto quelle di produzione americana) sembrano in questo senso molto a desiderare. Sono ben pochi i modelli di grossa e media cilindrata che danno « tenuta » in curva: la maggior parte, particolarmente nei curvoni a largo raggio, innescano oscillazioni trasversali, fastidiosissime per pilota e passeggero perché danno una spiacevole sensazione di « gittinosità » nella guida, a tutto scapito della sicurezza e dell'affidabilità del mezzo meccanico.

Questo fenomeno non è pericoloso in sé: ben di rado, infatti, la moto muta traiettoria o perde aderenza, ma può diventare pericoloso in caso di frenata o di improvviso cambiamento di « linea », ad esempio per una manovra di sorpasso. In questo caso infatti la motocicletta diventa molto infida e difficile da governare, perché il « difetto » di cui si parla è ancora più evidente quando si viaggia in due, magari con bagagli.

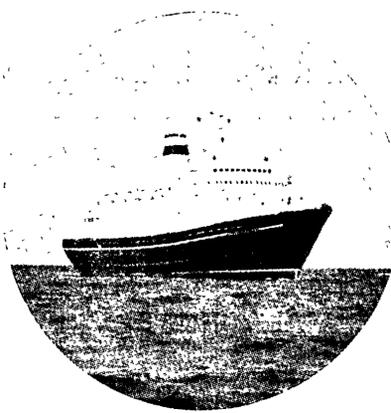
Ma perché accade questo? La risposta è molto semplice. Gli ammortizzatori posteriori dovrebbero essere il miglior compromesso possibile tra velocità di strada e confort. Cioè rigidi quanto basta per « spingere » la ruota sul « asfalto » e molli quanto basta per assorbire con dolcezza le asperità del terreno. Ma questo compromesso è assai difficile da ottenere.

Le moto di casa nostra, prodotte per una rete stradale particolarmente mossa e non certo carente di curve, sono generalmente dotate di sospensioni abbastanza « sportive », magari a scapito dell'agilità del pilota, e del fondoscocca degli utenti. Le moto straniere, viceversa, e in particolare quelle nipponiche, guardano soprattutto al mercato americano: e agli « yankees », si sa, piace soprattutto macinare miglia in autostrada, comodamente assorbiti da sospensioni pastose e cedevoli, per garantire un molleggio degno di una limousine.

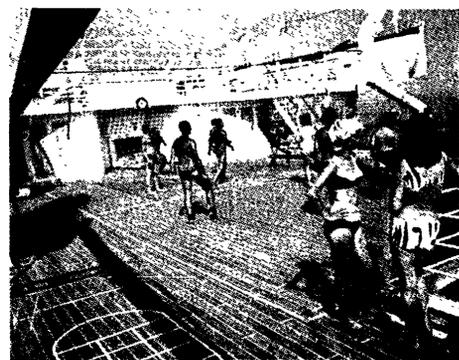
E' dunque impossibile trovare una taratura perfettamente equilibrata per gli ammortizzatori, tale da assicurare le esigenze di tutta la clientela? Probabilmente no. E' da presumere infatti che i prossimi anni porteranno a questo campo delle grosse novità. Le gare « a tre » di velocità che di questi punti di vista hanno già fornito alcune indicazioni ammortizzatori a gas, ammortizzatori a idraulica, escursione, e altre iniziative tutte alla soluzione di tipo classico.

Ma la novità più interessante e senza dubbio la cosiddetta « sospensione cantilever », nata sulle piste da motorizzate e oggi adottata con successo da quasi tutti i costruttori di moto. Presenti, questo tipo di sospensione è l'elemento di molleggio e l'unico ed è posto sotto la sella, questa soluzione garantisce una maggiore rigidità del retroreno, sia una maggiore escursione e quindi una migliore aderenza della ruota in tutte le condizioni. Piu tardi che sia proprio questa la carta vincente per il futuro. La battaglia tra le varie case per trovare il sistema più efficace e aperto. E in questo campo l'industria di casa nostra (la più avanzata del mondo) ha moltissimo da dire.

M. S.



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' PROVVISORIA 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, gara 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

Organizzazione tecnica ITALTURIST