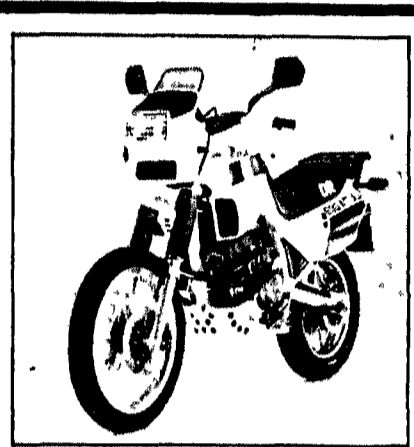


motori



Buone carte per la enduro della Laverda

La Laverda di Breganze si presenta nell'87 con una «enduro», già commercializzata, che sembra avere tutte le carte in regola per reggere il confronto con le migliori concorrenti italiane ed estere. Ci ripromettiamo di provarla appena disponibile ma intanto, può essere interessante fare delle considerazioni tecniche sul esemplare esaminato staccatamente.

La moto della quale ci occupiamo è la Laverda OR 600 Atlas (nella foto sopra il titolo) il cui motore bicilindrico deriva dal 600 cc e la potenza a 47 Cv. Questo moderno bicilindrico frontemarcia è caratterizzato dalla distribuzione bialbero in testa e dalle 4 valvole per cilindro. Il carburatore è un Dell'Orto di derivazione automobilistica, mentre l'accensione è una Bosch Btz elettronica. Non manca, come sulle più recenti enduro di grossa cilindrata, l'avviamento elettrico. Internamente al carter motore troviamo un albero controtoranti per ridurre le vibrazioni ed un cambio a 6 rapporti.

Di ottimo livello anche la ciclistica che vede un telaio monotrave a culla sovrapposta in tubi di sezione rettangolare. Le sospensioni sono costituite da una grossa forcella Marzocchi a perno avanzato, con escursione di 240 mm, e da un sistema monomortellatore. Di tutto affidamento anche l'impianto frenante, costituito da due freni a disco Brembo, dei quali l'anteriore flottante con pinza a 4 pistoncini. I cerchi sono in lega leggera anodizzata color oro.

La linea della moto è piuttosto squadrata ed imponente, appassita soprattutto dalla carenatura del faro che incorpora il radiatore dell'olio. Quest'ultimo nasconde i due strumenti principali nei quali sono inserite le spie di controllo.

Posteriormente, dietro la sella, trova posto un portapacchi e sotto di esso una borsa porta attrezzi. Il peso, di 180 kg, dichiarato dalla Casa, fa pensare che non sia tanto facile guidare questa moto nel fuoristrada. Ma non è detto, bisogna tener conto anche di fattori come l'interesse, la geometria di sterzo, la distribuzione dei pesi, perciò, la moto potrebbe inaspettatamente rivelarsi maneggevole. Per la OR 600 Atlas viene dichiarata una velocità massima di 170 kmh ed il suo prezzo è stato fissato il L. 7.925.000 «chiavi in mano».

UGO DALL'Ò

Il legale

Chi tampona non ha sempre torto

Dopo la sentenza del 17 novembre 1984 n. 10267 la IV sec. penale della Suprema corte di Cassazione torna a ribadire gli stessi principi. «L'obbligo del conducente che segue di mantenere la distanza di sicurezza dalla vettura che precede ha carattere elastico e deve essere messa in relazione sia soggettivamente che oggettivamente con le condizioni concrete del traffico e della strada, oltre che dei veicoli e delle manovre dagli stessi compiute».

Una vera e propria rivoluzione che sconvolge il principio sempre applicato nel passato secondo il quale il tamponamento ha responsabilità esclusiva nella produzione dell'evento.

Afferma tale sentenza nella motivazione «è vero che la norma contenuta nell'art. 107 Cod. Str. integrata dall'art. 527 del relativo regolamento è intesa a garantire in ogni caso l'arresto tempestivo del veicolo che segue e ad evitare collisioni con il veicolo che precede ma è anche vero che tale norma ha carattere elastico e deve essere messa in relazione, sia oggettivamente che oggettivamente, con le condizioni concrete del traffico e della strada, oltre che dei ve-

coli e delle manovre dagli stessi compiute».

La sentenza del 20 dicembre 1985 n. 12330 della medesima sezione e Corte, ribadisce il concetto sia pure in fattispecie diversa. «L'automobilista che segue altro veicolo deve conservare una adeguata distanza di sicurezza tuttavia l'altro conducente — soprattutto quando sta effettuando su una autostrada, il sorpasso di altro veicolo — viola i doveri di comune diligenza e prudenza qualora rallenti notevolmente la velocità o addirittura si arresti, dando così vita ad una situazione di grave pericolo».

Insomma si estende al tamponamento il concetto base del Codice della Strada fissato dall'art. 101 e che apre la parte relativa alle norme di comportamento. «Gli utenti della strada debbono comportarsi in modo da non costituire pericolo o intralcio per la circolazione».

F' forse non è male che si prediligia l'applicazione di una siffatta regola, che obbliga tutti i conducenti di veicoli a circolare sempre con molta prudenza prevedendo, nei limiti del possibile anche le imprudenze altrui.

FRANCO ASSANTE

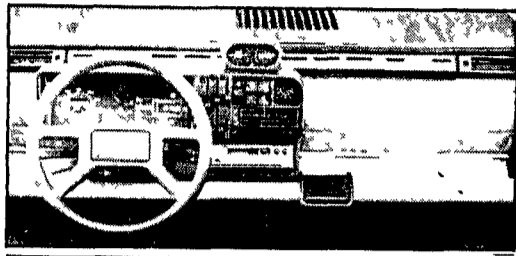
La Fiat, seguendo la moda delle «personalizzazioni», ha commercializzato una versione speciale del modello a trazione integrale di una delle sue vetture più popolari

Una quattro ruote motrici abbinata ad un marchio che vuole evocare grandi spazi e spirito di avventura. Questo il senso della nuova Panda 4x4 Sisley. Quale posto migliore, allora per provarla, se non le nevi del Sestriere, anzi meglio ancora, la pista ghiacciata del Lago Losetta dove, su due anelli collegati da altrettanti rettilinei, si esercitano normalmente gli allievi della «Scuola guida sicura»?

1050 metri di strada ghiacciata larga 10 metri e con le auto che viaggiano in una sola direzione, sono la sede ideale per esaltare le doti di una vettura come la Panda 4x4 che deve il suo successo proprio alla capacità di districarsi anche su fondi stradali impossibili per auto a due sole ruote motrici.

Le Panda 4x4 Sisley, equipaggiate per l'occasione con pneumatici da neve Chiodati sulla pista del Lago Losetta si sono comportate al meglio, facendo registrare medie intorno ai 60 chilometri orari, soltanto perché le regole della prova penalizzavano chi andava più veloce.

Una conferma, comunque, delle doti di tenuta su strada di questa Panda con la trazione integrale inseribile, che già avevamo avuto modo di accertare. Cos'è, dunque, che giustifica il lancio di questa nuova versione della Panda 4x4 il cui prezzo (14.145.840 lire, chiavi in mano, alle quali possono essere aggiunti i costi di gestione) è di 118.000 lire per i vetri atermici, 247.800 lire per il tetto apribile 153.400 lire per le cinture di sicurezza posteriori con arrotolatore (3.100 lire per l'orologio analogico) supera di 920 mila lire quello della normale versione 4x4? Il fatto che si spingano alla Fiat — è una vettura «firmata», come vuole l'attuale tendenza alla personalizzazione — «Sisley» è infatti uno dei marchi Benetton che, insieme a lavafari, un portapacchi



La Fiat Panda 4x4 Sisley. Nelle foto a sinistra l'abitacolo realizzato in collaborazione con la Benetton e una vista del cruscotto sul quale compare anche l'inclinometro

di acciaio verniciato nero, amovibile fornito con pinze portasci smontabili e un inclinometro a funzionamento laterale e longitudinale, aggiunto alla strumentazione già esistente sulla plancia.

Per il resto ecco le differenze per quel che si riferisce agli interni.

Esterni — Verniciatura in tre colori specifici (grigio Quartz rosso Bordeaux, verde Tropic) metallizzati, ampie scritte «4x4 Sisley» di colore avorio sulle portiere, rivestimento delle porte in materiale identico a quello

del marsupio, padiglione e tappeti coordinati.

Tanto vale ricordare che il motore della Panda 4x4 Sisley è il 4 cilindri FIRE di 999 cc e 50 Cv a 5500 giri/minuto con accensione elettronica senza contatti mobili (breakerless) e carburatore monocorpo Tif e che la trasmissione, studiata e realizzata dalla Steyr Daimler Puch, è a trazione anteriore oppure integrale, con ponte posteriore inseribile anche in marcia azionando una levetta centrale. Il cambio è a 5 marce, con coppia di

riduzione finale molto corta (11/60) in vista di impieghi della vettura molto gravosi. I pneumatici sono i 145 Sr 13 Winter, adatti a tutti i terreni.

La Panda 4x4, e quindi anche la versione Sisley, può raggiungere una velocità massima di 130 Km orari, passa da 0 a 100 Km orari in 17,5 secondi, le occorrono 40 secondi per coprire il chilometro con partenza dai 40 orari. I consumi medi vengono indicati in 7,1 litri di benzina per 100 chilometri. A pieno carico può superare

pendenze del 36 per cento con la sola trazione anteriore e del 43 per cento con la trazione totale.

Mania della «personalizzazione» a parte, la Fiat deve essersi risolta a far «vestire» da Benetton la Panda 4x4 per ravvivare l'attenzione su uno dei suoi modelli di maggior successo. Dal 1980 ad oggi la Panda è stata venduta, in Italia e all'estero, in 1.600.000 esemplari. In Italia è l'auto più venduta dopo la Fiat Uno e copre una quota del 75 per cento del segmento di appartenenza.

Il programma della rassegna testè conclusa è stato sviluppato anche sulla base delle indicazioni emerse da un sondaggio tra i visitatori che gli organizzatori del Racing Show avevano effettuato lo scorso anno.

Il test si è svolto su di un campione di 2861 persone, ossia sul 4 per cento circa dei visitatori, ed è visitato dal fatto che si è basato soltanto su coloro che spontaneamente hanno compilato una scheda offerta a tutti i visitatori. Statisticamente i dati sono quindi irrilevanti, non essendo stato scelto il campione prima del test, ma sono comunque interessanti.

A passo sicuro il Racing Show



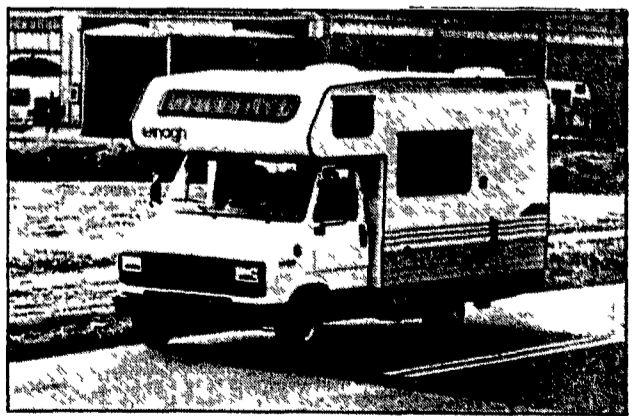
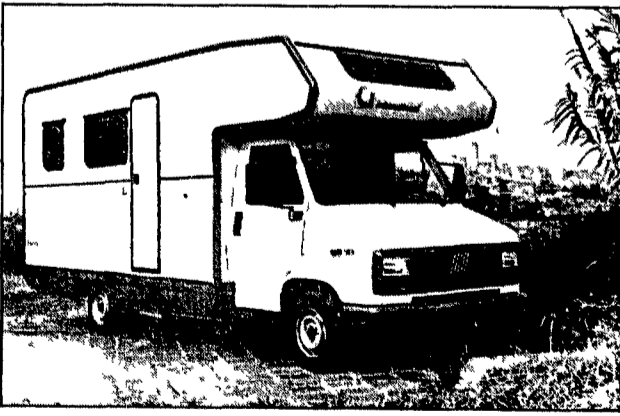
metri quadrati, gli espositori, da 40 che erano, sono diventati 78, le macchine di Formula 1 sono passate da 3 a sette, le manifestazioni collaterali, che l'anno scorso si erano limitate a due esibizioni di kart, quest'anno hanno visto quotidiane esibizioni di kart, trial, stunt-men e trucks.

Anche le manifestazioni culturali, che nell'86 si erano limitate a due dibattiti, quest'anno si sono articolate su tre dibattiti (F1 e rally nei nuovi regolamenti, «Cinture di sicurezza e obbligatorietà», «Sponsorizzazione braccio di ferro tra sport e cultura»), su un convegno («Lo sport dell'auto in Piemonte») e su una conferenza (di prof. Dalmondo, inventore delle ruote lenticolari di Moser su «La messa a punto della macchina e dell'uomo per il raggiungimento di un record» con il corollario di una mostra, di un concerto e di un teatro futurista.

per cento studenti, 6 per cento operai, 24 per cento impiegati e commercianti, 25 per cento professionisti e dirigenti, 14 per cento altre occupazioni, 2 per cento prepensionati, 16 per cento dalle tv, per il 3 per cento dalle radio, per il 26 per cento dai manifesti. Per il resto l'informazione è giunta da amici e conoscenti.

Nuovi camper su meccanica del Ducato

Sia la Caravan International che la Elhagh propongono mezzi sui sei metri realizzati utilizzando il commerciale della Fiat con motorizzazione Diesel - Allestimenti molto completi e prezzi interessanti per questi veicoli con sei posti letto



«610» sono sistemati due in mansarda due nella parte centrale (un letto doppio) e due nella parte posteriore.

Il 1987 si articola su cinque modelli il CI Omnibus su Ford Transit 120 D proposto al prezzo più basso d'Europa (25.982.000 lire iva compresa) il più accessorizzato «44», a meno di 28 milioni le due versioni del «500» (sono diverse nell'allestimento interno) entrambe su Ford 130 D

a ruote gemellate al prezzo di 30.373.000 lire il «610» appunto il cui prezzo è stato fissato in 32.981.000 lire comprensive di ben 5.031.000 lire di optional.

La Elhagh, informando della entrata nei suoi listini del Clipper 570 non ne ha indicato il prezzo, limitandosi a definirlo «decisamente conveniente». L'azienda di Zibido San Giacomo si è risolta a realizzare il «570» su

meccanica del Fiat Ducato passo corto con motorizzazione Diesel di 2500 cc dopo il successo incontrato dal Clipper 550 montato su Ford.

«550» è lungo (fuori tutto) metri 5,63 ed è largo metri 2,19. Le misure dell'abitacolo sono metri 3,50 per 2,02. Questa versione del Clipper offre cinque posti letto con possibilità di un sesto posto opzionale.