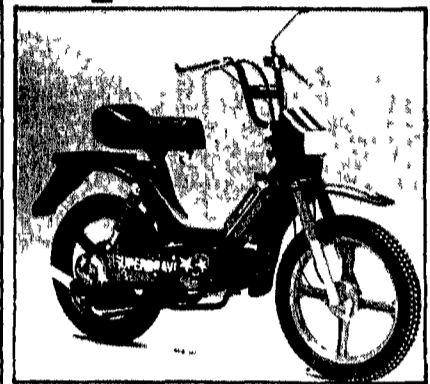


A cosa mira Superbravo 3



La Piaggio vede il suo futuro con ottimismo, nonostante un calo di vendite della Vespa targata pari al 40% solo in parte recuperato dalla Vespa 50 (non ci sono dati ufficiali) che può essere guidata dal maggior numero di persone. Evidentemente, alla Piaggio hanno nei cassetti progetti tali da indurre al succellato positivo stato d'animo. Inoltre abbiamo appreso che, oggi, l'Azienda di Pontedera, quando impiega il 60% della sua potenzialità produttiva «copre» tutte le spese. Così si spiegano i ben 100 miliardi che essa può intendere investire nei prossimi tre anni.

Una parte hanno già trovato collocazione nell'acquisizione del settore «2 Ruote» della austriaca Steyr-Daimler-Puch. Questo accordo prevede che la produzione dei ciclomotori Puch passi a Pontedera, quando impiega il 60% della sua potenzialità produttiva «copre» tutte le spese. Così si spiegano i ben 100 miliardi che essa può intendere investire nei prossimi tre anni.

Continuando quindi alla Piaggio quel processo di acquisizione di aziende che era cominciato con la Gilera e la Bianchi e che sembra essere l'unica strategia valida per contrastare i grandi concorrenti giapponesi ed europei.

Inquadrate nelle grandi strategie di sviluppo c'è probabilmente la volontà di occupare anche segmenti di mercato particolari come la commercializzazione dei «Superbravo 3» (nella foto qui sopra) farbbe pensare.

questo, infatti un ciclomotore destinato ai giovani maschi e costituisce un'alternativa al due ruote da patente.

Il «Superbravo 3» ha il cambio manuale a 3 marce, l'avviamento a pedivella ed il comando del freno posteriore a pedale. La sella è di ampie dimensioni, regolabile in altezza e comoda così come comoda è la posizione di guida eretta e naturale.

Interessante la possibilità di avviamento da ambidue i lati del ciclomotore in quanto le due pedane poggiate ai piedi, a sinistra e a destra, fungono da «Kick starter», l'operazione è possibile anche con la marcia inserita, semplicemente azionando la frizione.

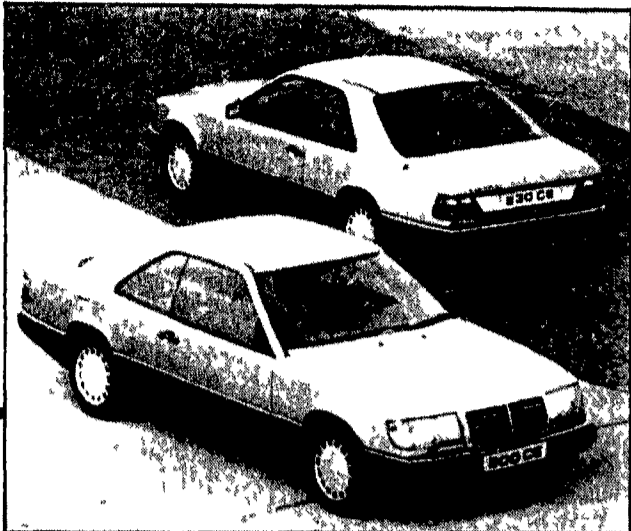
La generica caratterizzazione sportiva è manifestata dal cerchi in lega dai pneumatici tassellati e dai parafranghi rialzati. In dotazione di serie sono presenti il tachimetro, contachilometri, il portapacchi posteriore, l'agenciorborsa a serratura, il bloccasterzo.

Ma anche il motore ha delle peculiarità che consentono grazie al cambio a tre marce di superare pendenze del 30% e di raggiungere rapidamente la velocità massima prevista dal Codice della strada (40 km/h).

L'emissione di gas inquinanti è ridotta del 30% ed il consumo del 30% in virtù della camera di combustione ad alta turbolenza (Ecology System).

Una autonomia di quasi 200 chilometri per un consumo medio di un litro ogni 62 km evita frequenti soste al distributore. Il prezzo del «Superbravo 3» è di lire 1.525.000 «chiavi in mano».

UGO DALÙ



Una delle poche novità del Salone di Ginevra: i coupé Mercedes della serie «W 124». Sono stati proposti nelle versioni 230 Ce con motore 4 cilindri di 2,3 litri (in alto nella foto) e 300 Ce con motore 6 cilindri di 3 litri (in basso nella foto). Arriveranno da noi in maggio.

Il lusso si addice a Ginevra

La «grande sfida» tra le principali case automobilistiche di tutto il mondo per il controllo di fette sempre più ampie del mercato europeo è giunta a un nuovo appuntamento: il Salone internazionale di Ginevra. La manifestazione che ha aperto i battenti giovedì e che si svolgerà sino al 15 di questo mese rappresenta infatti il terreno ideale per un confronto diretto tra la concorrenza, un confronto che partendo dai risultati definitivi ottenuti nel 1986 si misurerà sulle strategie messe a punto dai costruttori per le campagne di vendita di quest'anno.

Il 1986 si è chiuso ancora una volta in favore del raggruppamento Volkswagen-Audi che ha acquisito una quota pari al 13,1 per cento del mercato europeo, seguito dal gruppo Fiat (12,6%) dalla Ford (11,9%), dal giapponese e dal raggruppamento Psa (Citroën-Peugeot) con una quota pari al 11,6%.

In questo contesto comunque Fiat e Lancia hanno fatto registrare risultati di indubbio rilievo a fronte di una crescita globale della domanda del mercato europeo del nove per cento, infatti le due Case torinesi sono riuscite a segnare un incremento delle vendite dell'85 per cento rispettivamente al 12,8 e al 12,5 per cento. Per di più adesso il gruppo Fiat si presenta nella scena del 1987 con una nuova importante carta da giocare: l'Alfa Romeo che nel 1986 ha avuto una quota europea dell'1,5 per cento. Con questa carta in mano il sorpasso del gruppo Volkswagen-Audi sembra scontato.

Per quanto riguarda in particolare il mercato automobilistico elvetico nel 1986 la Fiat Auto (cioè l'insieme dei marchi Fiat e Lancia) ha registrato un incremento del volume di vendite pari al 18,4 per cento rispetto al 1985.

mentre la domanda del mercato svizzero è aumentata solamente del 13,3 per cento. In particolare la Fiat ha messo a segno nell'86 un aumento delle vendite pari al 19,6 per cento, aumento ottenuto soprattutto attraverso la favorevole accoglienza riservata all'intera gamma Croma alla Uno 45 e alla Panda. La Lancia ha conseguito un risultato ancora più buono: l'incremento delle vendite ha infatti toccato il 25 per cento con l'acquisizione di una quota di mercato pari al 1,6 per cento.

Al Salone internazionale di Ginevra i tre principali marchi italiani (Fiat, Lancia e Alfa) sono presenti in forze. Le novità più interessanti sono le ultime Alfa sportive della serie «75» la «Iwin Spark 2000» e la «6V 3000 America» presente a Ginevra al mercato internazionale. La Fiat propone invece una vasta gamma di tutti i suoi modelli più recenti preparati appositamente per il mercato svizzero come la Uno 75 I.E.

La maggiore attenzione è comunque stata dedicata dalla Fiat nel far rispondere le proprie vetture alla normativa svizzera sulle emissioni normativa che dal primo ottobre prossimo sarà ulteriormente aggiornata. La Panda la Uno 45 e la Uno Turbo I.E. presenti a Ginevra sono quindi in regola con la nor-

mativa attualmente vigente, mentre tutti gli altri modelli rispondono già alle nuove disposizioni essendo dotati di un motore funzionante con benzina senza piombo con catalizzatore a tre vie e sonda Lambda.

La Lancia espone invece 12 versioni delle sue produzioni particolarmente adatte al mercato svizzero oltre a una Delta HF 4WD gruppo «A» da rally e una vettura sperimentale «ECV» nella quale sono impiegati materiali composti con fibre di carbonio e Kevlar impregnate di resine epossidiche per il telaio-scocca, l'albero di trasmissione, le ruote e la plancia portastrumenti.

Ecco in sintesi le principali novità presentate a Ginevra dalle Case costruttrici: novità generalmente rappresentate da lussuose auto all'alto di gamma.

L'Alfa Romeo espone la «Iwin Spark 2000» e la «6V 3000 America» della serie «75» che montano i due nuovi motori in grado di offrire una potenza di 74,5 CV/litro. L'Alfa propone inoltre una evoluzione della «8 Turbo» con particolari caratteristiche aerodinamiche di cui riferiamo più ampiamente a parte.

La Ford presenta la Sierra a tre volumi, edizione rivisitata del modello Sierra già in commercio.

La IMC espone una mini-Jep dal nome emblematico di «Piccolo», omologata per tutti i Paesi europei con un motore diesel a due cilindri da 650 cc prodotto a Napoli. Questo mini-fuoristrada può raggiungere una velocità massima di 90 chilometri orari.

La Mercedes-Benz presenta due nuovi lussuosi coupé della gamma media: il «230 CE» e il «300 CE».

La Volkswagen propone la Jetta in versione «GT 16» dotata di un nuovo motore con una potenza di 129 CV e in regola con la nuova normativa sulle emissioni che entrerà in vigore in Svizzera il primo ottobre prossimo.

La Peugeot presenta alcune interessanti novità: la «205 SX» (nuovo modello sportivo), la «309» con motore diesel da 1800 cc e la «505 V6» con motore sei cilindri a «V» di 2849 cc. Tutta la gamma Peugeot è stata inoltre preparata per rispondere alla nuova normativa antinquinamento.

La spagnola Seat ha portato a Ginevra una «Ibiza» con molte innovazioni: i modelli «L», «GL» e «GLS» sono ora disponibili nella versione cinque porte mentre tutte le versioni della Ibiza montano un motore «System-Porsche» da 15 litri ad iniezione dotato di catalizzatore a tre vie e sonda Lambda nuovo motore «System-Porsche» anche per la «Malaga» da 19 litri con catalizzatore a tre vie.

Due le novità presentate dalla Mitsubishi: il «Lancer 4x4» station wagon a trazione integrale permanente e blocco centrale differenziale manuale e la «L300», nuova gamma di minibus a nove posti con un motore da 1977 cc. Il minibus è offerto anche in versione «Country» con quattro ruote motrici otto posti e un motore da 2950 cc.

La maggior attenzione è comunque stata dedicata dalla Fiat nel far rispondere le proprie vetture alla normativa svizzera sulle emissioni normativa che dal primo ottobre prossimo sarà ulteriormente aggiornata. La Panda la Uno 45 e la Uno Turbo I.E. presenti a Ginevra sono quindi in regola con la nor-

Offerta a meno di 15 milioni la Renault 21 TS

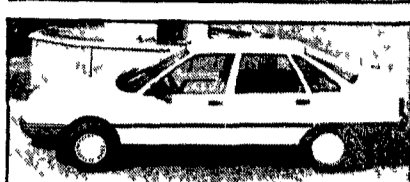
La gamma della Renault 21 si è ampliata con un nuovo modello. Si tratta della 21 TS equipaggiata con il motore di 1721 cc montato trasversalmente capace di erogare 90 CV Din a 5500 giri/minuto. 141 Km/h a 3500 g/m. 185 Km/h di velocità massima. 10,7 secondi necessari per passare da 0 a 100 Km/h.

L'equipaggiamento della 21 TS (nelle foto a lato due viste della vettura) comprende di serie: orologio digitale, lunotto termico apribile a molla, impianto frenante a dischi, cinture di sicurezza e poggiatesta anteriori accendisi-

gari, sedili reclinabili, vano portaoggetti, luci di lettura predisposizione impianto radio, servofreno, fari allo iodio, luce di retromarcia, tappo benzina con chiave, retrovisore regolabile dall'interno.

La tenuta di strada della 21 TS sottolinea un comunicato della Renault Italia: è garantita dalle sospensioni a quattro ruote indipendenti con il retrotreno a 4 barre di torsione, un sistema studiato e sperimentato da Renault anche nelle competizioni su pista e su strada.

Il prezzo chiavi in mano della 21 TS è stato fissato in 14.950.000 lire. Due le opzioni previste: tetto apribile a 802.400 lire e vernice metallizzata a 319.780 lire.



Al Salone elvetico poche le novità e quasi tutte costose, ma la rassegna è un'importante occasione per un bilancio che vede in testa, ma per poco, il gruppo Volkswagen

Il legale

Come va determinato il concorso di colpa

Non è raro il caso di più persone che concorrono nella produzione del sinistro stradale. Quando ciò avviene si parla di concorso di colpa.

Difficile è determinare la percentuale del concorso attribuibile a ciascuno dei protagonisti (vittime o autori del fatto dannoso) anche se un tentativo semplificato è stato compiuto dalla convenzione internazionale diretta (Cid) merco la predisposizione di uno schema di ripartizione della responsabilità negli incidenti stradali (e d'altro genere).

Lo stesso però non è molto conosciuto e difficilmente se ne tiene conto da parte degli stessi liquidatori dei sinistri stradali. La sua validità è circoscritta ai sinistri con danni a sole cose o a lesioni lievi per la cui liquidazione si fa ricorso alla Cid e non in tutti gli altri casi, sul presupposto che chi chiede l'applicazione della Convenzione ne accetta anche le ipotesi di ripartizione delle responsabilità.

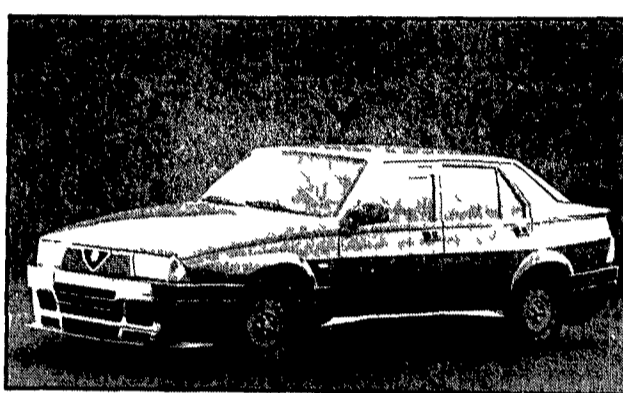
In tutti gli altri casi la validazione del concorso di colpa è affidata alla discrezionalità del magistrato che viene investito di ripartizione delle responsabilità.

Quello che mi preme sottolineare è che il concorso di colpa non può essere attribuito danno meccanicamente ma solo dopo una valutazione del caso concreto. Il concorso di colpa è affidato alla discrezionalità del magistrato che viene investito di ripartizione delle responsabilità.

Può accadere infatti che uno dei due protagonisti compia più violazioni di legge, mentre l'altro ne compia soltanto una. Al primo si attribuirà maggiore concorso di colpa solo se le violazioni sono più gravi di quelle commesse dall'altro non è escluso infatti che chi ha commesso una sola violazione possa aver causato un maggior concorso di colpa.

Anche la giurisprudenza è attestata su tale posizione: «tema di ripartizione delle responsabilità non è il numero dei comportamenti illeciti di uno dei protagonisti del fatto a determinare l'entità bensì la loro gravità» (Cass. pen. sez. II, 26 marzo 1986 n. 2461 Pisto).

FRANCO ASSANTI

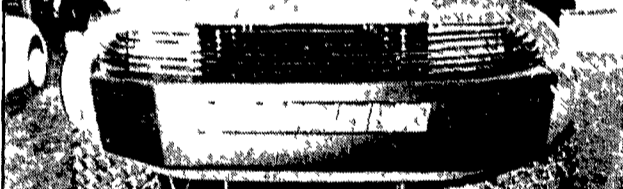


L'Alfa 75 1.8 Turbo «Evoluzione» presentata a Ginevra. Servirà di base allo sviluppo della versione agonistica della 75 1.8 turbo, destinata a partecipare alle gare del Campionato mondiale turismo di gruppo A. Il regolamento di questo gruppo permette alle Case di approntare con la costruzione di 500 ulteriori esemplari, una speciale versione di ogni modello omologato in Gruppo A. Rispetto alla berlina di base la «Evoluzione» ha avuto questi sviluppi: motore a iniezione elettronica, albero a camme modificato, oltre ai cappelletti di banco, al basamento e alla testata rinforzati. Queste modifiche permettono l'ulteriore sviluppo della versione corsa, che arriva partendo dagli attuali 155 CV della «Evoluzione» che fa 210 Km orari, ad erogare ben 280 CV. Sospensioni nell'avantreno sono stati adottati nuovi portamozzoni con cuscinetti rinforzati, anche nel retrotreno portamozzoni con cuscinetti rinforzati e un doppio parallelogramma di Watt sull'assale De Dion. Carrozzeria è stata migliorata l'aerodinamica (Cx=0,33) con l'adozione di paraurti specifici (quello anteriore incorpora uno spoiler), codolini di carenatura del passaruota maggiorati, sottoporta carenati, deflettori laterali antiturbolenza e spoiler posteriore in tinta.

La Volkswagen propone la Jetta in versione «GT 16» dotata di un nuovo motore con una potenza di 129 CV e in regola con la nuova normativa sulle emissioni che entrerà in vigore in Svizzera il primo ottobre prossimo. La Peugeot presenta alcune interessanti novità: la «205 SX» (nuovo modello sportivo), la «309» con motore diesel da 1800 cc e la «505 V6» con motore sei cilindri a «V» di 2849 cc. Tutta la gamma Peugeot è stata inoltre preparata per rispondere alla nuova normativa antinquinamento.

La spagnola Seat ha portato a Ginevra una «Ibiza» con molte innovazioni: i modelli «L», «GL» e «GLS» sono ora disponibili nella versione cinque porte mentre tutte le versioni della Ibiza montano un motore «System-Porsche» da 15 litri ad iniezione dotato di catalizzatore a tre vie e sonda Lambda nuovo motore «System-Porsche» anche per la «Malaga» da 19 litri con catalizzatore a tre vie.

Due le novità presentate dalla Mitsubishi: il «Lancer 4x4» station wagon a trazione integrale permanente e blocco centrale differenziale manuale e la «L300», nuova gamma di minibus a nove posti con un motore da 1977 cc. Il minibus è offerto anche in versione «Country» con quattro ruote motrici otto posti e un motore da 2950 cc.



Il carrozzeria svizzero di origine italiana Franco Sbarro ha proposto a Ginevra una vettura sportiva con un nome che la dice lunga: «Monster». Ha un motore di 5 litri, quattro ruote motrici e costa 160 milioni.

T 1

Nautica

Il «Calafuria» si trasforma in barca ecologica

È in fase avanzata di allestimento presso il cantiere Catarsi di Cecina - Destinato ad operare per il disinquinamento in Alto Adriatico - Si distingue dai battelli consimili già in attività per le sue elevate capacità di navigazione e per la sua grande autonomia - Le attrezzature di bordo

Tutti coloro che hanno un rapporto con il mare non possono che essere limitati a pochi giorni di arrondissement mondano su una spiaggia colorata che il mare lo brucia come mest e re come tempo libero o semplicemente ne subiscono il fascino: conoscono il degrado ormai intollerabile del Mediterraneo che alcuni studiosi considerano non molto lontano dal punto di non ritorno. Lo stato di salute di questo «mucico» mare interno dalle acque sempre meno limpide e cristalline e sempre più abitato dai materiali residui della cosiddetta civiltà industriale, prodotti dalla sua totalizzante filosofia del consumo e da una visione del rapporto uomo natura completamente alienata lo stato di salute del Mediterraneo dicevamo è ormai giunto a una svolta altissima critica tale che il problema della sopravvivenza della nostra civiltà di vita nel loro habitat naturale è ormai penetrato — come uno dei principi della termodinamica — nella nostra coscienza collettiva che faticosamente ma te-

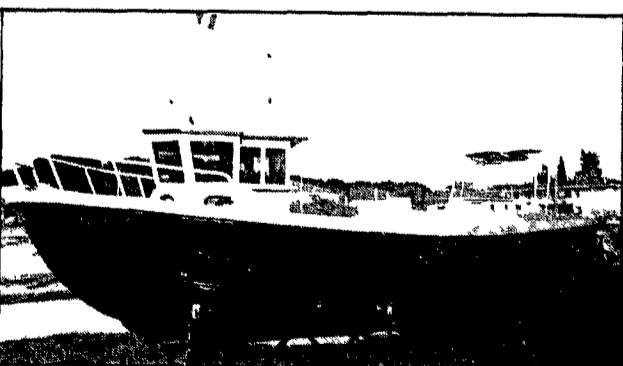
nacemente (anche se non sempre limpidamente) sta facendo strada nella coscienza individuale e collettiva. Tanta premessa per mettere in rilievo come ovviamente qualsiasi progetto qualsiasi azione qualsiasi strumento venga pensato con finalità squisitamente ecologiche debba venire considerato grandemente apprezzabile. Tale può essere ad esempio una barca ideata con la precisa destinazione di combattere un aspetto rilevante dell'inquinamento marino: quello ingenerato dagli idrocarburi. Questa barca, prossima al varo è il «Calafuria» Ecologico progettato e costruito dal Cantiere Catarsi di Cecina e destinato a operare nell'alto Adriatico. Una barca che sfrutta lo scafo del più grande dei famosi «Calafuria» il 41 (13 metri) e che sembra introdurre una concezione completamente nuova come vedremo rispetto alle consuete barche nate per la pulizia e il disinquinamento del mare.

Le attrezzature del «Calafuria»

«Ecologico» sono intanto rispetto alla destinazione d'uso tra le più funzionali e avanzate che oggi la tecnologia sia in grado di offrire. Sugli ampi spazi di poppa è piazzata una grande struttura in tubi d'acciaio inox che ricorda la classica «Tuna Tower» delle barche da traina sulla quale è installato una sorta di cannone capace di «sparare» a grande distanza liquidi solventi per sciogliere i materiali inquinanti oppure acqua per spegnere incendi.

A poppavia della cabina di comando quasi al centro dello scafo è montata una potente gru girevole in grado di allungarsi per l'eventuale recupero di qualsiasi oggetto pesante. Due grandi contenitori di solvente schiuma ecc. sono ricavati sotto il piano di calpestio ai lati della «torre» e una cisterna di ben 9 metri cubi si trova sotto la gru ed è adibita alla raccolta dei prodotti oleosi recuperati con la mossa in funzione di un mini impianto di disinquinamento il Cyclonet 050 Dinamico che è il vero pezzo forte delle attrezzature di questa barca.

Si tratta di una apparecchiatura



Il «Calafuria» ecologico fotografato in fase di allestimento

tura che viene piazzata sulle mura esterne dello scafo e che operando a livello della linea di galleggiamento è in grado di «succhiare» lo strato di idrocarburi galleggianti di separarlo rapidamente dall'acqua e di convogliarlo nell'apposita cisterna.

Il «Calafuria» Ecologico ol-

tre a queste non certo secondarie funzioni può essere adibito anche al campionamento delle acque alla loro ossigenazione e alla pulizia di moli e scogliere. È inoltre abilitato al servizio antincendio alla sorveglianza costiera al soccorso in mare e al rimorchio. Come è facile intuire si tratta di un mezzo multuso.

Tuttavia ciò che sembra di

stingere questa barca dalla (poche) altre consimili finora in attività è il fatto di essere stata progettata sulla base di uno scafo dalle indiscutibili qualità marine e dalla proverbiale tenuta di mare. Sono qualità che permettono al «Ca-

lafuria» Ecologico di operare in un largo raggio d'azione e per un tempo indenne. Quello che limita le consuete barche ecologiche è soprattutto la loro bassa velocità dovuta alle linee dei loro scafi che le rende scarsamente idonee a operare lontano dalla costa.

Lo scafo del «Calafuria» invece è semipianante e viene spinto da due motori Ford 150 hp a velocità (dichiarata) che superano abbondantemente i 15 nodi. Ciò permette la sua utilizzazione anche in alto mare con ogni tempo e con la possibilità di rapidi rientri. L'equipaggio ha piena disposizione quattro cuccette situate sotto il ponte di prua e uno spazio locale toilette. La cabina di comando è ampia e comprende la cucina il lavaggio e il frigorifero ed è completamente dotata di tutti gli strumenti necessari alla navigazione e all'attività.

I fruenti del «Calafuria» Ecologico lavorano su un cantiere portuale che sarà in servizio non in futuro le acque e meno inquinate. Il risultato è anche a barche ecologiche che questa.

ENRICO LIVRAGHI

Da 214 a 293 le automobili con i Pirelli

Quando si parla di pneumatici è doveroso ricordare il nome della Pirelli che in ogni contesto motoristico trova il modo di mettersi in evidenza. Nel campionato di F 1 86 in casa italiana sfoderò delle gomme che permisero ai piloti della Benetton, Berger e Fabi, eccezionali exploit. Perfino la deludente Brabham «giolina» nel finale di stagione ebbe delle prestazioni tutto sommato onorevoli, grazie al perfetto rendimento delle «scarpe» calate. Ed ora è venuto anche il trionfo al rally di Montecarlo: probabilmente il più prestigioso scenario a cui tutte le industrie mondiali puntano per una corretta e vincente immagine dei loro prodotti. Al di là della competitività delle Pirelli Delta nella nuova versione di gruppo A, risulta palese l'apporto fornito dai pneumatici italiani espressamente studiati e messi a punto per ottimizzare le qualità di queste nuove vetture.

Oltre alle tre Pirelli Delta 4wd ufficiali di Kankkunen, Biasion e Baly anche le Ford Sierra Cosworth di Blomquist e Grunzel e le due Volkswagen Golf 16 valvole di Friksson e Weber dispongono dei pneumatici Pirelli.

Nel gruppo N, vetture strettamente di serie, le tre Lancia Delta del team Jolly club e l'Alfa Romeo 75 4x4 di Panchetti vincitori di categoria nell'86 avevano optato per i pneumatici che portano e questo riconosce la firma dell'ingegner Mezzanotte e della sua valente équipe.

Al Montecarlo la Pirelli aveva messo a disposizione sei differenti tipi di pneumatici: il Winter Rally, destinato ai tratti con forte innervamento e dotato di una mescola montata su mesole a punto doppio; i «text» in Finlandia il Winter 700 che sarebbe una evoluzione in chiave invernale del radiale Pirelli ad alte prestazioni; i «Lunotto» di «chiodi» versione sviluppata per affrontare tratti in cui il fondo è asciutto; l'alternativa a quello ghiaccio Lo Jolly, il classico pneumatico «stiletto» per i tratti asfaltati e derivato dalle esperienze acquisite in F 1; l'intermedio N che, dato, utilizzato con temperature in cui il fondo è asciutto; la «molla» che, invece, specie nella «crisi» ne da asciutto, consente alla gomma di reggere immediatamente le condizioni climatiche di pioggia. Infine il «rain» che in un rullo e mezza che lo di Montecarlo può essere impiegato specie in condizioni di nebbia, pioggia, fango da creare problemi anche agli acquaplaning (piccolina d'acqua che impedisce il contatto con il terreno). È scontato con certezza che tutte queste esperienze acquisite «anno in migliore le più ottimali qualità dei pneumatici stradali nelle vetture di tutti i giorni e ciò spiega perché negli ultimi 12 mesi la Pirelli ha portato da 214 a 293 il numero di «primi equipaggiamenti» per autoveicoli di serie.

LODOLICO BASILI

Pagina a cura di Fernando Strambaci