

Usciranno in edizione aggiornata tutte le norme sulla nautica da diporto

Non si può proprio dire che le cose della nautica da diporto nel nostro Paese vadano bene, anche se si aggira sui 40 mila «pezzi» il numero delle imbarcazioni, grandi e piccole, ma soprattutto piccole, vendute ogni anno. A preoccupare un settore che occupa direttamente sulle 20 mila persone, ma che dà lavoro ad almeno altre 100 mila dell'«indotto», sono in primo luogo le cifre dell'interscambio. Non sono cifre buone: il 1986 si è chiuso con una riduzione del 15,35 per cento delle nostre esportazioni e con un aumento del 21,39 per cento delle importazioni. Anche il 1987, da questo punto di vista, non promette bene: nei primi tre mesi le esportazioni sono diminuite del 14,55 per cento, mentre le importazioni sono aumentate del 103 per cento.

In questa situazione, l'Unione nazionale cantieri e industrie nautiche ed affini (UCINA) tenta di darsi da fare, ma non può più di tanto, anche perché le 120 mila persone occupate nel settore non hanno una rappresentanza unitaria e non hanno quindi «potere contrattuale». E' così scarso questo potere che gli addetti non sono nemmeno tutelati da un contratto sindacale di settore.

Quelli che abbiamo riportato sono dati e considerazioni emersi a Milano, nel corso di una riunione che l'UCINA ha organizzato per presentare una raccolta aggiornata delle «Norme sulla nautica da diporto». Si tratta di ben cinque volumi a schede, e sarà quindi possibile aggiornarli di volta in volta.

Già il numero dei volumi e la loro dimensione dicono in quale ginepraio di leggi, leggi e regolamenti deve muoversi chi fabbrica barche e chi le utilizza, per non dire dei problemi che incontrano coloro che vogliono correre l'aria di organizzare un porticciolo turistico o una semplice «marina». In quest'ultimo caso, si dice, devono essere studiate oltre 30 differenti pratiche, con il risultato che, prima di arrivare alla realizzazione di un progetto, passano i mesi.

Cinque volumi dovrebbero comunque servire ad aiutare gli interessati a districarsi tra leggi e regolamenti, alcuni dei quali risalgono al 1885.

Nello sforzo di creare un'atmosfera di simpatia intorno ai «navigatori per diporto», l'UCINA ha anche messo a punto l'affermazione delle liste verdi alle politiche, assicurando non era ancora avvenuta un decalogo per chi va per mare, per laghi e per fiumi intitolato «Mareviva». Eccezioni: 1) L'ambiente è il tuo futuro, difendilo. 2) Non scaricare in acqua rifiuti di nessun genere. 3) Cura la tua barca affinché non sia causa di inquinamento. 4) Aiutaci a pulire il mare, i fondali, le coste. 5) Non compromettere la vita della flora e della fauna. 6) Evita inutili rumori in zone di acqua bassa. 7) Rispetta la legislazione sulla sicurezza e la tutela dell'ambiente. 8) Non lasciare mai l'impronta del tuo passaggio. 9) Educa i tuoi figli al rispetto e all'amore per la natura. 10) Agisci ora, domani sarà tardi.

Novità anche in casa Opel. Per l'autunno la GM Italia commercializzerà la Senator CD (nella foto). Questa lussuosa berlina ha un motore 6 cilindri di 3 litri con 177 CV di potenza.



La versione «integrale» della Lancia Prisma.

Costa meno la Prisma con trazione integrale

In un mercato dell'auto in espansione in Italia dell'8,7% nei primi cinque mesi dell'anno, la Lancia ha aumentato le sue vendite del 17,8 per cento. Tutti i modelli hanno registrato incrementi, tranne la Prisma, che è rimasta sui livelli dello scorso anno, anche se con 24.500 unità vendute. Ecco quindi la nuova versione Prisma «integrale», che cambia nome, ma che, soprattutto, cambia, in meno, il prezzo.

FERNANDO STRAMBACI

Questo della Prisma «integrale» offerta a 22.930.000 lire (chiavi in mano), contro i 25.500.000 lire della Prisma

4WD, che è poi, più o meno, la stessa macchina, è stato l'argomento di maggior discussione in occasione della conferenza stampa organizzata dalla Lancia per la presentazione e la prova della nuova versione. A tutti, infatti, sono venuti in mente quei «lancisti» che hanno da poco comprato la 4WD, ma che, discretamente, non sono stati entusiasti. Si è parlato, invece, dei benefici effetti delle «economie di scala» nella componentistica, che hanno consentito alla Lancia questa offerta tanto interessante, perché colloca questa media a trazione integrale in netta posizione di vantaggio sulla concorrenza.

La trazione integrale pure sulla Prisma, tanto per fare un esempio, un buon 30 per cento in più.

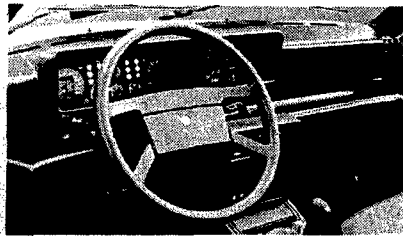
Fatto è che, con questa trovata, la Lancia rafforza la sua posizione nel settore delle quattro ruote motrici, disponibili per tutti i suoi modelli, anche se non può offrire subito (bisognerà aspettare il 1989) la trazione integrale pure sulla Thema.

La Casa di Torino è dunque al passo con la tendenza che vede le trazioni integrali (inseparabili e permanenti) in costante aumento anche sulle auto di uso normale. Sono passate, infatti, dallo 0,6 per cento del mercato nel 1983, allo 0,8 nel 1984, all'1,1 nel 1985 e all'1,2 nel 1986.

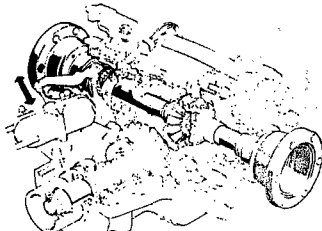
La Prisma «integrale», si diceva, ha le stesse caratteristiche tecniche della Prisma 4WD, che già si era accaparrata in tali condizioni con la versione italiana della categoria, ossia delle trazioni integrali «permanenti». Con il prezzo al quale viene offerta e con gli affinamenti di allestimento di cui ha beneficiato, appare chiaro che contribuirà a portare tutta la gamma Prisma in fase ascendente, così come è già avvenuto per i modelli minori e maggiori della Lancia.

Ricordato che la Prisma «integrale» con il suo motore di 1995 cc e 115 CV è in grado di raggiungere una velocità massima di 184 chilometri orari e di coprire, con partenza da fermo, il chilometro in 32,2 secondi, ricordato che ai 120 km orari consuma 10 litri per 100 Km (le quattro ruote motrici consumano mediamente dal 5 al 7 per cento in più delle due ruote motrici), conviene accennare alle novità che caratterizzano questo modello.

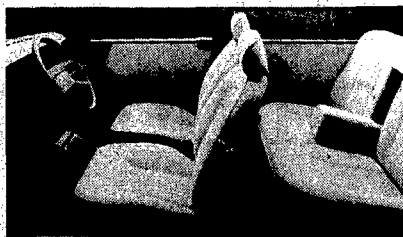
Eccole: verniciatura metallizzata bicolore con tre possibilità di accostamenti, ruote in lega, parastruzzi al posteriore, tergilavanti e correttore assetto fari, rivestimenti interni in Alcantara coordinati con i colori della carrozzeria, tappeti in velluto, scritte «integrale» sulla griglia, suite minigonne e nella parte posteriore, scudetto Lancia sul montante centrale.



La plancia della Lancia Prisma «integrale». Differisce da quella della precedente versione solo per il colore, che si accorda con quello delle tappezzerie.



Il differenziale posteriore con dispositivo di bloccaggio meccanico e comando elettropneumatico della Lancia Prisma «integrale».



Gli interni della Lancia Prisma «integrale» sono stati particolarmente curati. I rivestimenti sono in Alcantara, in colori coordinati con quelli della carrozzeria.

In Italia la vedremo in autunno Anche la Renault 21 con il turbocompressore



Ad un anno dalla sua comparsa sul mercato, anche la Renault 21 ha adottato il turbocompressore. La berlina del segmento medio superiore si affianca così alle versioni sovralimentate della Supercinque GT, della R 11, della R 25 V6 e dell'Alpine V6.

Da noi la R 21 21 Turbo (nella foto) arriverà soltanto alla fine dell'estate. La Renault Italia ne ha però anticipato le caratteristiche: motore di 1995 cc e 175 CV DIN a 5200 giri/min, coppia massima di 27,5 kgm a 3000 giri/min., turbo Garrett T3 con doppio scambiatore aria-aria raffreddato ad acqua.

La velocità massima della R 21 21 Turbo è indicata in 227 Km orari, il chilometro con partenza da fermo viene coperto in 27,8 secondi. Il sistema frenante ABS Teves è di serie.

La nuova berlina di lusso della Opel Sulla Senator adottate sospensioni elettroniche



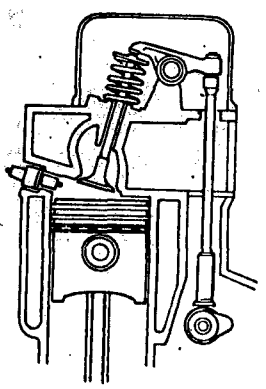
Novità anche in casa Opel. Per l'autunno la GM Italia commercializzerà la Senator CD (nella foto). Questa lussuosa berlina ha un motore 6 cilindri di 3 litri con 177 CV di potenza.

Tra le sue dotazioni di serie: le sospensioni regolate elettronicamente e l'impianto frenante ABS. La prossima primavera la Senator CD sarà offerta anche con un motore turbodiesel.

Vengono detti organi della distribuzione i componenti per mezzo dei quali vengono controllati l'ingresso e la fuoriuscita dei gas dai cilindri: in altre parole valvole, bilancieri, punterie, aste, albero a camme, guide, sedi e molle delle valvole, organi di comando dell'albero a camme.

Nei motori moderni la distribuzione può essere di vari tipi; l'albero a camme infatti può essere posto nel basamento (distribuzione ad «aste e bilancieri») o nella testata. In questo secondo caso vi possono essere uno o due alberi a camme e si parla rispettivamente di distribuzione «monoalbero» o «bialbero» in testa.

E' evidente che ponendo l'albero a camme nella testata vi sono meno componenti in mo-



ASTE E BILANCIERI

zione dall'albero motore per mezzo di catene, ingranaggi o cinghie dentate. Dato che l'albero a camme deve ruotare con velocità dimezzata rispetto all'albero motore, il rapporto di riduzione è 2:1.

Per quanto riguarda l'azionamento dell'albero a camme, gli ingranaggi, molto robusti e duraturi, sono costosi e il loro funzionamento è spesso rumoroso. Per questa ragione mentre essi vengono usati molto diffusamente nei motori da competizione, in quelli di serie il loro impiego risulta assai limitato.

Le catene, quasi sempre del tipo «duplex», ossia dotate di due file affiancate di rullini, sono poco costose ed hanno, se ben lubrificate, una durata elevata (anche se considerevolmente inferiore a quella degli ingranaggi). Esse necessitano, specialmente se la loro lunghezza è notevole, di efficienti tenditori e di pattini antisbattimento.

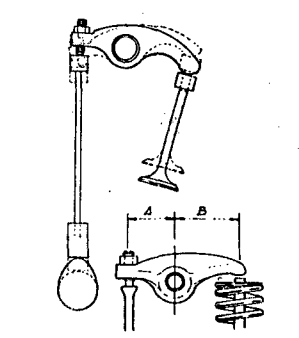
CONOSCERE L'AUTO

Il motore: gli organi della distribuzione

Negli ultimi anni si sono affermate in misura sempre maggiore le cinghie dentate, che vengono utilizzate non solo per l'azionamento degli alberi a camme, ma anche per quello delle pompe dell'olio, dei distributori di accensione e delle pompe di iniezione. Si tratta di organi assai economici e che non richiedono lubrificazione di sorta, né complessi tenditori (di norma è sufficiente un semplice «galoppino», ossia un rullo che può essere posizionato in modo da regolare correttamente la posizione della cinghia) ma che devono venire periodicamente sostituiti, sia pure dopo percorrenze

di numerose decine di migliaia di chilometri. Il loro funzionamento è estremamente silenzioso. Le punterie sono gli organi di forma cilindrica sui quali agiscono gli eccentrici dell'albero a camme. Esse, a loro volta, muovono le aste (che comandano, tramite bilancieri, le valvole) oppure azionano direttamente le estremità degli steli delle valvole (motori con uno o due alberi a camme in testa). I bilancieri generalmente sono dotati di due bracci (che il più delle volte sono di diverse lunghezze), uno dei quali contatta l'estremità della valvola mentre l'altro poggia su un'asta o direttamente su un eccentrico dell'albero a camme.

I bilancieri «a dito» sono dotati di un solo braccio; essi vengono impiegati in numerosi motori con distribuzione mono o bialbero. Le valvole, apertosi e chiusendosi nei momenti opportuni, regolano il passaggio dei



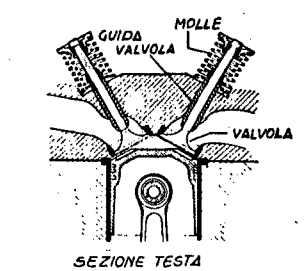
gas tra i condotti di aspirazione e di scarico e il cilindro. In posizione di chiusura, il fungo della valvola poggia contro la sede per mezzo di una superficie di tenuta tronco-conica, che in genere ha una inclinazione di 45°. Lo stelo della valvola scorre con ridottissimo gioco diametrale in una guida.

In quasi tutti i motori moderni le guide e le sedi sono di un materiale diverso da quello della testata e vengono fissate nei loro alloggiamenti con interferenza (questo termine indica che un componente è inserito in un altro

con un certo grado di forzamento e non vi è alcuna possibilità di movimento reciproco).

Ogni valvola è dotata di una o due molle di richiamo ad elica cilindrica.

Tra l'estremità dello stelo e l'organo che aziona la valvola vi deve essere un sia pur piccolo gioco, vale a dire che tra i due componenti vi è una certa possibilità di movimento (come avviene, ad esempio, quando un albero viene inserito in un foro avente diametro maggiore). In caso contrario infatti, in determinate condizioni di funzionamento, la valvola può rimanere leggermente aperta anche quando dovrebbe essere a contatto con la sede, con conseguente calo di prestazioni da parte del motore e danneggiamento («bruciatura») della valvola stessa.



SEZIONE TESTA

A Crava Morozzo LIPU e Piaggio lavorano per gli aironi

Un anno fa, in concomitanza con il lancio del ciclomotore Ciao Ecology System, la Piaggio aveva annunciato che, per ogni ciclomotore venduto, avrebbe devoluto alla Lega Italiana Protezione Uccelli una quota per contribuire alla realizzazione di un'oasi protetta per gli aironi. Ora a Crava Morozzo sono cominciati i lavori (nella foto) di sistemazione della zona.



Quindicimila spettatori per ottanta camionisti

Quindicimila persone hanno assistito a Fiumeri, in provincia di Avellino, alla seconda delle prove per l'assegnazione del titolo «Camionista dell'anno 1987». Sulla pista dell'IVECO, ottanta camionisti, residenti nell'Italia meridionale, hanno dato dimostrazione della loro perizia di guida, della loro prudenza e della loro conoscenza delle norme del Codice della strada. Tra i quattordici camionisti che si sono qualificati per la finale di Misano Adriatico, che avrà luogo il 19 e il 20 settembre prossimi, si sono particolarmente distinti i camionisti Mauro Prala e Paolo Varriale. La terza prova del «Camionista dell'anno 1987» si svolgerà il 4 e il 5 luglio a Vellelunga e sarà riservata ai camionisti residenti nelle regioni dell'Italia centrale.

Una garanzia elettronica della qualità dei carburanti

La IP (Industria Italiana Petroli), l'azienda del gruppo ENI che è la seconda società petrolifera sul mercato italiano, oltre che sponsorizzare partite di calcio, si preoccupa anche di garantire sempre più la qualità dei suoi prodotti. In questo ambito i tecnici della IP hanno messo a punto un sistema elettronico per il controllo della qualità e della quantità nella consegna dei carburanti. Il nuovo sistema, chiamato IP RECORD (Registrazione e Controllo Rete di Distribuzione) è costituito da un insieme di componenti elettronici ed elettromeccanici installati a bordo delle autovetture (nella foto una tastiera elettronica di comando) e pilotati da computers collocati nei depositi speditori. Il complesso IP RECORD memorizza i programmi operativi (di carico e di viaggio) il tipo, la qualità e la quantità dei prodotti da consegnare, gli impianti e i gestori da rifornire ed effettua una totale supervisione dell'esecuzione della distribuzione.



IL LEGALE FRANCO ASSANTE

La legge non consente di guidare sentendo musica con l'auricolare

Capita sempre più di frequente di vedere giovani e non più giovani circolare su moto o autoveicoli muniti di cuffia auricolare, presi dalla musica ed indifferenti al traffico che si svolge sulla strada. E bene dunque si sappia che si va affermando un orientamento giurisprudenziale secondo il quale circolare in tali condizioni configura la violazione dell'art. 79, primo e quarto comma del Codice della strada, che prevede la pena dell'arresto fino ad un mese o dell'ammenda da L. 30.000 a L. 100.000.

L'ultima decisione in materia è quella pronunciata dal Pretore di Brunico in data 6 maggio 1985.

La motivazione è convincente ed appare del tutto corretta. Sostiene il suddetto Pretore che le condizioni fisiche richieste per chi guida sono indicate espressamente nell'art. 81 del Codice della strada e negli artt. 471 e seguenti del relativo regolamento. Nell'articolo 473 del richiamato regolamento viene fatto esplicito riferimento ai requisiti au-

ditivi richiesti, fissando la norma che chi vuol conseguire la patente deve percepire «la voce di conversazione per le nomeni combinati» a distanza tanto più grande quanto più importante è la categoria della patente. L'udito assoluto, infatti, un ruolo importante nell'assicurazione di una guida regolare e sicura del veicolo. «Così, per esempio, l'approssimarsi di autoveicoli adibiti a servizi di polizia o antincendio, nonché le ambulanze con in funzione il dispositivo di allarme impongono agli altri utenti della strada di fermarsi e di lasciare libero il passo (art. 126 c.s.), mentre nell'art. 579 del regolamento si specifica che i conducenti dei veicoli, appena avvertita una segnalazione di allarme, devono tempestivamente portarsi sul margine destro della carreggiata, lasciando la maggior parte possibile della carreggiata stessa libera al transito dei mezzi di soccorso e quindi fermarsi. Gli artt. 15 c.s. e 122-127 del regolamento prevedono, poi, dispositivi di segnalazione acustica dei passaggi a

livello, prescrivendo che i segnali debbono essere udibili a distanza non inferiore a 100 metri (art. 124 reg.).

Il mancato requisito dell'udito non consente, quindi, il conseguimento della patente, salva l'eccezione prevista dall'art. 477 reg. Anche se la sordità è del tutto momentanea e limitata al periodo di uso delle cuffie auricolari, l'art. 79 c.s. trova egualmente applicazione, dovendosi riferire la idoneità fisica al momento della guida, essendo quella presistente espressamente configurata e prevista dall'art. 477 reg.

Conclude il Pretore: «in altri termini, chi ha potuto conseguire la patente poiché non affetto da sordità, all'atto concreto di guidare deve nondimeno verificare di essere in grado di udire. Se egli, al contrario, con l'applicazione di apparecchi del tipo in argomento, si rende volontariamente, anche se solo in via temporanea, sordo, la violazione dell'art. 79, primo e quarto comma, è palese ed incontestabile. Un avvertimento da non trascurare.

to albero (vengono infatti eliminate le aste e, a seconda dei casi, le punterie o i bilancieri).

Per tale motivo i motori con questo tipo di distribuzione sono i più adatti a funzionare a regimi di rotazione molto elevati e vengono adottati per motori da competizione ma anche su molti motori moderni per vetture costruite in grande serie. L'albero a camme aziona le valvole agendo con i suoi eccentrici su punterie o bilancieri; esso viene trascinato in rota-

In collaborazione con il Servizio tecnico della Renault Italia Disp. 1.9

RENAULT
Muoversi, oggi.

JEEP CHEROKEE CHIEF Per il tempo libero.