

Dalla Moto Guzzi due «custom» molto azzeccate

La Moto Guzzi di Mandello Lario conferma la sua vocazione recente per le «custom» con due modelli esteticamente molto azzeccati. Le due bicilindriche a V di 350 e 1000 cc. sono indicate per un uso turistico e vengono commercializzate ad un prezzo rispettivamente di 5.345.000 e 8.942.000 lire, iva compresa.

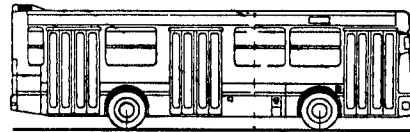
UGO DALLO

In un periodo nel quale per comprare una 125 ci vogliono addirittura 4 milioni e mezzo, pur giustificati da una notevole sofisticazione tecnica, assume grande validità la proposta della Guzzi di una 350 a poco più di 5 milioni. E, nel caso della Trentacine GT (nella foto) si può escludere che si tratti di una moto mal ritratta o con evidenti segni di risparmio nel compo-

si adatta molto bene anche al turismo a largo raggio. La sella è grande e comoda per due persone robuste e c'è la possibilità di montare portapacchi e valigie laterali. La velocità massima sfiora i 150 orari, quanto basta per un turismo a largo raggio, senza fretta. Sicura in frenata - come tutte le Guzzi - la Trentacine GT si avvale del collaudato sistema «integrale» grazie al quale premendo su un pedale si aziona un freno a disco anteriore e quello posteriore. Azionando la leva al manubrio entra in gioco il secondo disco anteriore per le frenate più decise o d'emergenza.

Parca nei consumi, la moto di Mandello è dotata di un serbatoio da 17 litri che le consente una lunga autonomia. Particolare attenzione è stata riservata ai dispositivi anti-inquinamento in quanto essa è dotata di un sistema che ricicla i vapori di olio e riduce la rumorosità. Non mancano, ovviamente, l'avviamento elettrico e l'accensione elettronica. Grazie alla sua relativa leggerezza (160 kg) la Trentacine GT è una moto adatta a tutti i suoi 33 cavalli sono docilissimi e quindi si prende presto confidenza

L'IVECO li espone al Salone internazionale che si terrà a Torino, al Lingotto, da domani al 31



Tre nuovi TurboCity per il parco autobus

Anticipando l'apertura del Salone internazionale dell'autobus - che si svolgerà da domani al 31 a Torino, nel centro espositivo del Lingotto - l'IVECO ha presentato alla stampa la nuova gamma «TurboCity». Questa linea di autobus è l'evoluzione degli IVECO «Effeuno», che circolano in oltre duemila esemplari.

FERNANDO STRAMBAZI

Con la gamma «TurboCity» l'IVECO, con tutta evidenza, mira a rafforzare la sua presenza soprattutto in Italia, nel mercato degli autobus per uso urbano suburbano ed interurbano. Da noi, infatti, il parco autobus - che conta



L'interno del TurboCity-U 480 12 21 capace di 115 passeggeri. Nel disegno sopra il titolo, il TurboCity-U 480 10 21 nella versione a tre porte

45.000 unità - è composto, all'incirca da un 63 per cento di veicoli di produzione nazionale e da un 37 per cento di veicoli importati. Una situazione ben diversa da quella di altri Paesi, ad esempio la Germania dove gli autobus di importazione rappresentano un esiguo 0,2 per cento del circolante.

Non si tratta naturalmente, soltanto di orgoglio nazionale. Una maggiore presenza di autobus italiani sul mercato, significa per le aziende di cui assicurarsi una fetta ancor più consistente dei finanziamenti per il «piano autobus» che - anche se realizzato a singhiozzo - è considerato inadeguato (da noi il parco autobus è in larga parte obsoleto) - rappresenta pur sempre 2.000 miliardi di investimenti in quattro anni.

Con la nuova gamma «TurboCity», che si articola su tre modelli principali - 480 autobus urbano, 580 autobus suburbano - 680 autobus interurbano - l'IVECO scende in forze nell'agone, offrendo alle aziende di trasporto veicoli della linea moderna, confortevoli e specializzati nelle prestazioni.

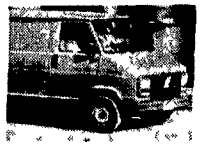
Il 480 per uso urbano ha quattro o tre porte (a libro e rototrasanti) unificate per vani di 1.360 mm di larghezza, grandi aree libere per i passeggeri in piedi, pianale basso e comodo gradino di accesso. Nella versione 12 metri ha 20 posti a sedere e 95 in piedi, nella versione 10 metri 19 posti a sedere e 86 in piedi.

Il 580 per uso suburbano ha due porte del tipo utilizzato per il 480. Nella versione 12 metri può trasportare 42 passeggeri seduti e 63 in piedi, in quelle 10 metri i posti a sedere sono 37 e quelli in piedi 55.

Il 680 ha le stesse caratteristiche degli altri modelli ma, proprio perché destinato a collegamenti interurbani, ha un motore più potente (260 CV) per consentire prestazioni soddisfacenti nel rapporto velocità/consumi. Il 680 ha porte del tipo tradizionale, ad espulsione. Viene proposto nella sola versione 12 metri con 35 posti a sedere e 29 in piedi.

Nella progettazione di questi nuovi autobus l'IVECO (che per lo stile si è avvalsa della collaborazione dell'italiano design di Giorgio Giugiaro) ha messo a frutto tutta la sua esperienza e, partendo dagli «Effeuno», i tecnici sono intervenuti sull'architettura del veicolo, sul motore, sulla meccanica, sulla scelta dei materiali e dei componenti.

Il Fiat Ducato è stato eletto in Inghilterra «Van dell'anno»



Il Fiat Ducato Maxi Turbo Diesel è stato eletto dalla rivista inglese «Van User Magazine», «Van dell'anno 1987/1988». Il riconoscimento è stato attribuito al Ducato in virtù delle sue capacità di carico della varietà degli allestimenti (nella foto il Ducato 10 versione furgone), della brillantezza e della economicità della motorizzazione. La giuria ha anche sottolineato le buone «caratteristiche di base del Ducato per quanto concerne l'allestimento e la possibilità di trasformazione in camper e in motor-caravan. Nei primi nove mesi dell'anno la Fiat ha venduto in Inghilterra oltre 60 mila auto e veicoli commerciali.

La Ford vende negli U.S.A. le Scorpio tedesche



La Ford ha cominciato la vendita negli Stati Uniti delle sue berline Scorpio costruite in Germania. Negli U.S.A. le Scorpio (nella foto) sono distribuite dalla Lincoln-Mercury e al posto del marchio Ford portano quello crociato della Mercury.

Si afferma in Italia il Peugeot «Metropolis»

Lo scooter «Metropolis» della Peugeot, risposta francese alla Vespa, si sta ritagliando in Italia una buona fetta di mercato. La sua estetica fa aggio sul prezzo che, andando da 1.800.000 lire a 2.100.000 lire, non si può dire proprio economico. Oltre che dai ragazzi è scelto anche dagli adulti che possono guidarlo senza casco, risolvendo così il problema della mobilità nelle città. Disponibile in due motorizzazioni (50 e 80 cc) il «Metropolis» offre alcune particolarità interessanti: avviamento elettrico, starter, cambio automatico. Il motore a due tempi, raffreddato ad aria, ha l'accensione elettronica. I freni sono a tamburo. Tra le altre raffinatezze costruttive la sospensione anteriore con ammortizzatori idraulici.

NAUTICA

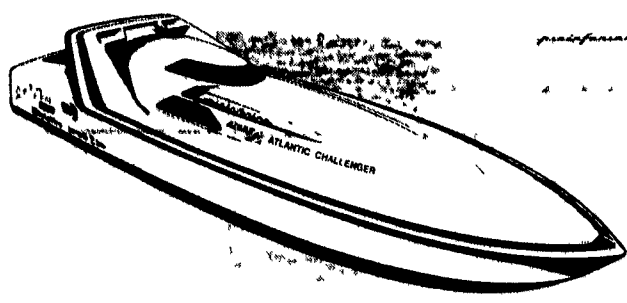
GIANNI BOSCOLO

L'«Azimut Atlantic Challenger» tenterà la conquista dell'ambito Nastro Azzurro

Un gruppo di aziende leader in diversi settori si sono associate per lanciare a velocità vertiginosa un'imbarcazione sull'Atlantico. È l'operazione «Azimut Atlantic Challenger», questo il nome della barca che sarà varata ad aprile e che si propone di riportare in Italia il prestigioso «Blue Ribband», il Nastro Azzurro, vessillo che premia la traversata atlantica più veloce. Un'impresa che ha affascinato generazioni di navigatori.

L'imbarcazione costruita dall'Azimut-Benetti, disegnata da Pininfarina, dotata di motori Cnm con idrogetti Riva Calsoni, utilizzerà impianti di monitoraggio della Sipa e sistemi elettronici della Telettra, mentre gli interni saranno della Momo.

Ecco messo in piedi un club, come lo ha definito Paolo Vitelli, presidente dell'Azimut, per percorrere le tremila miglia da New York alle Scilly alla media di 50 nodi



spirati da una potenza di 7500 hp. Obiettivo: battere un record e promuovere il «made in Italy» anche oltre oceano, grazie ad una prestigiosa competizione sportiva. Il motor yacht (nel disegno) sarà lungo 27 metri e peserà alla partenza 120 tonnellate, che scenderanno a 40 all'arrivo. Tanto infatti sarà il carburante consumato

per una corsa in progressione che dovrebbe frantumare il tempo ottenuto l'anno scorso dal «Virgin Atlantic» 80 ore e mezzo a 36 nodi. L'imbarcazione «Azimut», portata dallo skipper Cesare Fiorio (2 campionati del mondo e 6 europei nell'offshore) dovrebbe impiegare 70 ore partendo a 29 nodi per tocca-

re i 53 nodi in vista delle famose isole ad ovest della Cornovaglia.

L'equipaggio sarà composto da sei uomini e sarà imbarcato anche un passeggero «pagante» per permettere l'omologazione del prestigioso trofeo, nel cui albo d'oro figurano navi leggendarie: «Great Western» (1836), «Lusitania», «Mauretania», «Deutschland», «Bremen» (1929). Nel '38 se lo aggiudicò l'italiano «Rex» alla media di quasi 29 nodi, superato poi dal francese «Normandie» e quindi dall'inglese «Queen Mary». Mitici transatlantici, il cui declino ha segnato anche quello del prestigioso premio sino a quando, nel 1985 è tornato terreno di competizione per sofisticatissime macchine da corsa del mare: il record ufficiale è del «Virgin» (36,62 nodi, circa 65 km/h), ufficiale perché ha richiesto tre rifilamenti, mentre il regolamento, essendo stato pensato per grandi navi, non ne contempla. Da qui i complessi problemi tecnici da risolvere. Una sfida che le sette aziende hanno raccolto per riportare in Italia un titolo prestigioso della marineria, accompagnato da un prevedibile ritorno in termini di promozione per le imbarcazioni e la tecnologia italiana.

Al ritmo di 5 mila l'anno La VM di Cento fornirà Diesel HR alla Mercury

FRANCO STEFANI

FERRARA Dal 1° gennaio del prossimo anno, la «Stabilimenti meccanici Vm Spa» di Cento, del gruppo Iri-Finmeccanica, fornirà alla Mercury Marine Inc. quantitativi sostanziosi di motori Diesel a 5 o 6 cilindri in versione marina. L'accordo, firmato tra l'amministratore delegato della Vm Spa Mario Brighigna e il presidente della Mercury Richard J. Jordan, prevede che i propulsori oggetto dell'intesa saranno quelli della famiglia Hr, conosciuti con le sigle Hr 592 Hi e Hr 692 Hi. La loro potenza è di 3800 giri/minuto rispettivamente di 180 e 180 CV.

La «marinizzazione» dei motori, che saranno gli unici Diesel della gamma Mercury, sarà effettuata dalla Marine Power Europe capogruppo dell'attività produttiva della Mercury in Europa, con sede a Verviers (Belgio) che diventerà l'interlocutore operativo per la casa centese.

Il complemento del motore Vm sarà costituito dagli accessori della Marine Power Europe: «cambiatore olio/acqua», supporti motore, impianti elettrici, scarico a unido e giunti flessibili, inoltre l'accoppiamento con il ventilatore/riduttore o con il piede poppiere secondo la versione entrobordo o fuoribordo del propulsore. La Mercury (una consociata della Mercury) ha realizzato un nuovo piede poppiere, il «Bravo», estremamente razionale ed affidabile, adatto per trasmettere le brillanti coppie dei motori Vm.

I motori porteranno il marchio Mercury, ma manterranno anche la dicitura «Vm System» per sottolineare la loro origine e la tecnologia che li ha forgiati, che ha collocato la famiglia Hr ai vertici della produzione mondiale per potenza, affidabilità e robustezza. L'accordo - che contempla la fornitura per il mercato eu-

ropeo dal 1° gennaio 1988 e per gli altri mercati mondiali a partire da luglio dello stesso anno, oltre ad un programma comune di ricerca e di sviluppo del prodotto - è considerato un altro notevole passo avanti nella strategia di penetrazione della Vm, reduce da un altro importante e recente contratto, la fornitura all'Alfa Romeo di diecimila motori l'anno, al prezzo di 40 miliardi, per la versione «turbo diesel» della 164, e cioè di motori diesel a quattro cilindri di 2500 cc con turbocompressore e intercooler, estremamente compatto, con potenza massima di 120 CV ed un rapporto peso/potenza di 1,63. Lo stabilimento Vm di Cento occupa attualmente 700 dipendenti, cento dei quali addetti alla progettazione e alla ricerca, e si estende su 75 mila metri quadrati, 40 mila dei quali coperti. Il fatturato annuo Vm è di circa 205 miliardi, la produzione di quasi 45 mila motori per diverse destinazioni, con un export del 35% in oltre sessanta paesi.

CONOSCERE L'AUTO

Il motore: la funzione dei catalizzatori

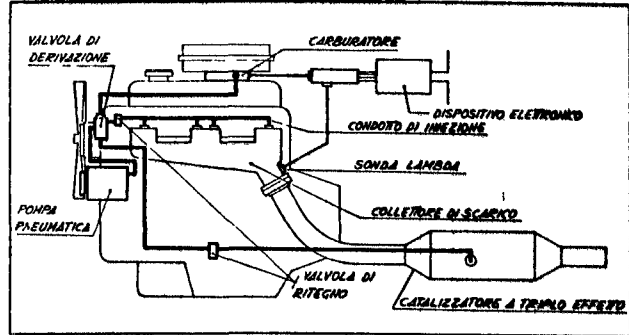
In teoria se la combustione era benzina fosse realmente completa dal tubo di scacco delle autovetture verrebbero emessi solamente vapore acqueo, anidride carbonica ed azoto, ovvero gas innocui. In effetti, i gas combusti che fuoriescono dai cilindri del motore contengono, inevitabilmente una certa quantità di ossido di carbonio, di idrocarburi incombusti e di ossidi di azoto, composti, questi, tutti molto inquinanti.

L'azoto, che in volume costituisce il 78 per cento dell'atmosfera, nella grande maggioranza delle reazioni chimiche si comporta come un gas perfettamente inerte. Sfortunatamente, però, in presenza di temperature molto elevate e di ossigeno libero esso può dare origine alla formazione di ossidi molto nocivi. Questo, purtroppo, è quello che avviene in determinate condizioni di funzionamento all'interno dei cilindri.

È chiaro che l'eccesso di ossigeno può essere eliminato facendo ricorso a miscele aria-benzina «ricche»; questo però, a sua volta, causa un aumento del consumo di carburante e dà origine ad una considerevole emissione di idrocarburi incombusti e di ossido di carbonio. Quest'ultimo è un gas inodore e incolore estremamente velenoso, sono infatti sufficienti piccolissime quantità nell'aria per causare un serio avvelenamento. Basti pensare che una quantità di circa 0,3 parti su cento di ossido di carbonio nell'aria, può portare alla morte in meno di trenta minuti!

È a questo punto evidente che qualunque sia il titolo della miscela, è praticamente impossibile avere delle emissioni di scarico perfettamente «pulite».

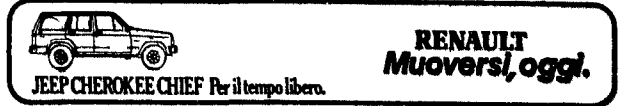
Conoscendo, si capisce perché, nelle principali nazioni industrializzate, le normative relative alle emissioni allo scarico delle autovetture sono sempre più restrittive. Tra le soluzioni tecniche proposte recentemente, un posto di assoluta preminenza spetta in questo settore ai convertitori catalitici che sfruttano le particolari proprietà possedute da alcune sostanze (come i metalli nobili - ossia platino, oro, argento, palladio, rodio, ecc. - facilmente ossidabili - ed alcuni ossidi metallici) che sono in grado con la loro sola presenza, di promuovere e facilitare lo svolgimento di determinate reazioni chimiche, pur non prendendovi assolutamente parte. I primi convertitori catalitici a ossidazione erano composti da un contenitore di acciaio inossidabile, ripieno di sfere di ceramica ricoperte di platino. Alcune versioni montavano un catalizzatore di ceramica a nido d'ape. Negli Stati Uniti recentemente si è arrivati ad usare convertitori a triplo effetto. Un unico sistema contiene due catalizzatori. L'anteforo trasforma gli idrocarburi (HC), gli ossidi di azoto (NO) e gli ossidi di carbonio (CO) in vapore acqueo (H₂O), anidride carbonica (CO₂) e azoto (N₂). Questo primo settore del catalizzatore, funziona solo in presenza di un rapporto aria/benzina, bruciata nei cilindri, di 15/1. Un dispositivo elettronico provvede a mantenere stabile questo rapporto. Nella seconda parte del catalizzatore, si genera una catalisi per ossidazione riducendo ulteriormente le emissioni di ossido di carbonio e idrocarburi. Questa ultima parte del catalizzatore svolge una funzione importante in presenza di miscele troppo ricche (parzialmente bruciate o non



bruciate) presenti in certe condizioni avviamiento a freddo e funzionamento ai regimi massimi (l'alta temperatura all'interno della camera di scoppio permette all'ossigeno di combinarsi con l'azoto (NO)). Per attenuare questa combinazione, si è intervenuti riducendo il rapporto di compressione e aumentando l'altezza della zona di turbolenza della camera di combustione. Alla ossidazione della benzina non bruciata, provvede una pompa pneumatica azionata da una cinghia ed alcune valvole elettromeccaniche comandate da una centralina elettronica, l'aria viene iniettata nel collettore di aspirazione e

poi rimandata, tramite una valvola derivatrice, al catalizzatore a triplo effetto. Questo, in sintesi, uno dei più recenti dispositivi antinquinamento applicati alle vetture americane, ora destinato anche a quelle europee. Nemici dei convertitori catalitici sono i composti a base di piombo, presenti nel gas di scarico allorché vengono impiegate delle benzine additate con piombo tetraetile. E anche per questa ragione che nei prossimi anni, in svariati Paesi, è prevista soltanto la produzione e la commercializzazione di benzine prive di additivi a base di piombo.

In collaborazione con il Servizio tecnico della Renault Italia Disp. 1.27



RENAULT Muoversi, oggi. JEEP CHEROKEE CHIEF Per il tempo libero.