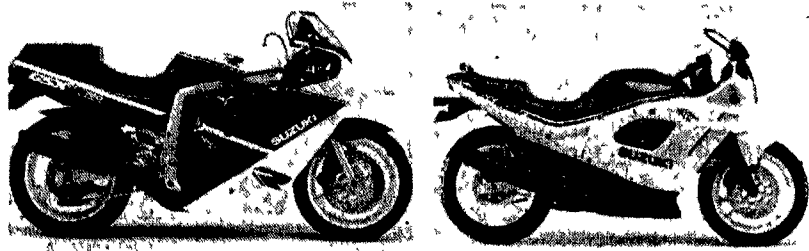
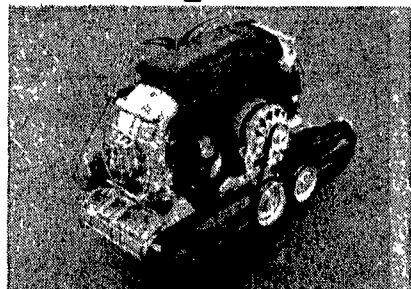


Si svolgerà dal 21 al 29 in atmosfera «riflessiva»

Due delle novità Suzuki: la GSX-R750 (a sinistra) e la GSX-600F.



Più sprint alla Sprint



Il boxer di 1712 cc e 118 Cv che equipaggia l'Alfa Sprint «Quadri-foglio Verde».

Un «Mobil Diesel Club» per camionisti europei

La Mobil ha lanciato in Europa un nuovo servizio riservato, per ora, ai camionisti. Si tratta del «Mobil Diesel Club», la cui sigla «Mdc» contraddistingue le pompe di gasolio «self service» alle quali i soci del Club possono fare rifornimento. La rete comprende oggi circa 100 punti vendita, che diventeranno 200 entro il 1990. Le pompe Mdc si avvalgono della moderna tecnologia del computer per consentire agli autotrasportatori di fare il pieno, in ogni paese d'Europa, nella propria valuta, al prezzo concordato in precedenza, ricevendo istruzioni nella propria lingua. I titolari della carta Mdc, o le compagnie di trasporti dalle quali dipendono, ricevono poi a consuntivo le fatture nella loro valuta, accompagnate da rapporti analitici computerizzati e da moduli per la detrazione dell'Iva. In Italia sono in fase di lancio dieci stazioni Mdc. Tra queste è già in funzione quella della stazione di servizio autostradale di Lano Ovest Cadorago (nella foto) sulla Milano-Como. I distributori Mdc funzionano 24 ore su 24 e possono essere utilizzati soltanto dai possessori della tessera Mdc che reca il numero di identificazione personale di ciascun camionista.

In aumento in Francia i furti di auto e di autoradio

In Francia i furti di automobili e di autoradio sono in continuo aumento. Lo scorso anno le compagnie di assicurazione hanno pagato indennizzi per 3,5 miliardi di franchi (oltre 750 miliardi di lire). I furti di auto sono stati 480 mila e le società assicuratrici hanno mediamente rimborsato per ogni furto 7.200 franchi (un milione e mezzo di lire). Le autoradio rubate (i due terzi delle effrazioni registrate) sono state 400 mila. Le compagnie assicuratrici stanno considerando l'ipotesi di dotare ogni apparecchio ricevente di un «ibretto» su cui annotare le caratteristiche di identificazione dell'autoradio e le generalità del proprietario. Il libretto dovrebbe essere esibito, ad ogni controllo da parte della polizia stradale, assieme agli altri documenti.

IL LEGALE FRANCO ASSANTE

Il dipendente danneggiato

La III sez. Civile della Corte di Cassazione, con sentenza n. 119 dell'11 gennaio 1985, ha ribadito un indirizzo giurisprudenziale fissato per la prima volta con la decisione dell'11/7/1978, n. 3507, e consolidatosi con le pronunce successive, secondo il quale al lavoratore dipendente che è rimasto infortunato per fatto di un terzo e che continua a percepire l'intera retribuzione dal proprio datore di lavoro, nulla compete a titolo di risarcimento per invalidità totale e parziale. Altre decisioni, dopo un periodo di incertezza, hanno stabilito che il datore di lavoro può reclamare nei confronti del danneggiato e del suo assicuratore quanto pagato a titolo di mercede in favore del proprio dipendente. Naturalmente il principio non esclude che, ove il lavoratore dimostri che vi sia un danno patrimoniale che non è stato risarcito dal datore di lavoro, abbia diritto al risarcimento dei danni derivanti da tali situazioni. Al dipendente danneggiato spettano in ogni caso il danno non patrimoniale (ora danno biologico) anche per il periodo di invalidità totale o parziale, che va ragguagliato alla pensione sociale, secondo lo schema fissato dall'art. 4 della legge 39 del 1977 (ora lire 25.000 al giorno). La medesima sentenza ha ribadito alcuni altri principi, che è opportuno che i danneggiati conoscano. Quando la liquidazione del danno viene effettuata a distanza di tempo dal sinistro, la stessa va effettuata tenendo presente il parametro del guadagno vigente al momento della liquidazione. Un'altra corrente giurisprudenziale, invece, ritiene che il risarcimento vada fatto al reddito netto che è quello del reddito, riportando però al capitale riacquisito la rivalutazione per effetto dell'intervenuta svalutazione monetaria. Le due soluzioni portano apparentemente al medesimo risultato che è quello di reintegrare il patrimonio lesa del danneggiato. In effetti i redditi (e tanto meno la pensione sociale, se si applica tale parametro come danno biologico) non seguono l'inflazione (che è sempre superiore); in effetti la soluzione adottata dalla predetta sentenza dovrebbe in pratica essere più sfavorevole al danneggiato. Per quanto riguarda il danno futuro (che è quel danno che sorge dopo un certo tempo, rispetto al momento del sinistro), la sentenza ha stabilito - rispettando consolidati indirizzi giurisprudenziali - che gli interessi decorrono dalla data di pubblicazione della sentenza.

Tante novità al cinquantesimo Salone milanese delle due ruote

Anno davvero poco soddisfacente, questo 1987, per i produttori di motociclette e neanche il prossimo sembra promettere granché di buono. Grosso modo le vendite dovrebbero registrare un 30% in meno rispetto al 1986, che già era stato considerato un anno negativo. In questa atmosfera «riflessiva» si terrà, dal 21 al 29 novembre, il 50° Salone del ciclo e motociclo di Milano.

UGO DALLÒ

Qualche eccezione, nel deudente mercato delle due ruote, tuttavia, c'è. La Aprilia di Noale e la Gilera, forti di modelli qualitativamente eccellenti ed esteticamente accattivanti, si sono accaparrate gran parte delle vendite nella classe 125 cc. Molto male, invece, la Piaggio, che ha risentito più delle case motociclistiche del «casco obbligatorio», del calo di immagine della Vespa presso i giovani e, tutto sommato, delle vetustà del prodotto. Molte speranze vengono riposte dai dirigenti della Casa di Pontedera nella «Cosa», la nuova Vespa che vedrà la luce al Salone e che i lettori dell'Unità hanno già visto in fotografia. Auguri!

Abbozzata la situazione del mercato, passiamo ad elencare le novità, delle quali ci è dato di sapere, che potremo ammirare alla Rassegna milanese.

Aprilia: AF1 Replica, una 125 dalle caratteristiche spiccatamente sportive con telaio a doppia trave portante e carenatura integrale con doppio faro. Red Rose: oltre 125, questa volta custom ma con motore «brillante» Tuareg 350 con motore e telaio rinnovato, forcella rovesciata e nuova estetica Tuareg 600, nuova enduro di grossa cilindrata, che si presenta come valida antagonista degli ottimi prodotti giapponesi.

Beta: TR 34 Replica (già in consegna) nelle cilindrate 260, 125 e 50 cc. Tubone 50 a 4 marce in versione con raffreddamento ad aria e, più spinto, ad acqua. Enduro 50 «tipo Africa» semicarenato, con doppio faro.

Faelli: Trial 303 Serie 2 con forcella a regolazione sdoppiata, monoammortizzatore con serbatoio separato, penna e manubrio in lega leggera. Ciclomotore Fast, tipo tubone, carenato e accessorizzato

particolarmente elevato risulta il potere antidetonante pari a 111. Numeri di Ottano (ricordiamo che l'Ottano è la «resistenza» che si oppone alla detonazione. Questa resistenza aumenta grazie alla presenza nella benzina di percentuali di tetraetile di piombo).

Il metano, invece, è ottenibile dalla liquefazione diretta del carbone con l'aggiunta di idrogeno oppure dalla sintesi di ossido di carbonio e idrogeno, frutto della gassificazione dello stesso carbone. Il suo potere calorifico è piuttosto basso (4700 chilocalorie per Kg), ma ancora più favorevole è il numero di ottano che può essere utilizzato (112 N.O. contro un massimo di 140 N.O. del metano puro), che consente l'adozione di rapporti di compressione molto elevati (fino a 14:1) a vantaggio di un rendimento del motore notevolmente migliorato.

Il primo calore latente della evaporazione degli zuccheri contenuti in alcuni prodotti agricoli quali barbabietole, patate e cereali. Il suo potere calorifico è di 6400 chilocalorie per Kg contro le 10.500 della benzina super, mentre

lresì, la nuova 125 sportiva (costruita ad Atessa) da 160 Km/h ed una grossa enduro, replica della moto che ha vinto la Parigi-Dakar.

Yamaha: FZR 750 Genesis con telaio Deltabox FZ 750 Genesis rinnovata nell'estetica e nell'accessoristica. FJ 1200 con nuove ruote freni carenatura ed iniezione digitale. 750 Rally monocilindrico. TTR 250 enduro «stradalizzato».

Ciclomotore 50 ISR (Lawson Replica) XV 535 Virago con poche cromature.

Kawasaki: ZX 10, nuovo «bolide» di 1000 cc. Con potenza vicina ai 140 CV e velocità di 270 Km/h effettivi. Tuttavia, questa moto dalla carenatura eccessivamente aerodinamica e protettiva avrà una sella comoda per due persone. Il telaio sarà in alluminio, ma l'impiego della moto si collegherà nell'area del gran turismo, piuttosto che in quella delle corsie «repliche».

Nuova GPX 600 con motore da 85 CV, telaio in acciaio, ridotta sezione frontale e peso ridotto a 190 Kg.

Gilera: Presenterà una solitica e velocissima 125 stradale, oltre a due enduro della stessa cilindrata. Vi sarà inoltre, una attesissima enduro 600.

Ducati: Nuova 4 valvole in due versioni, stradale e per le corse.

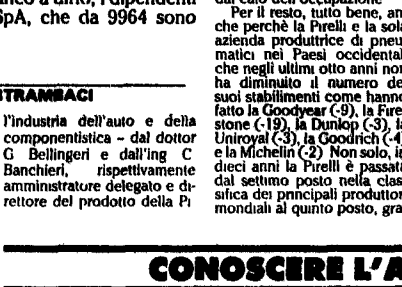
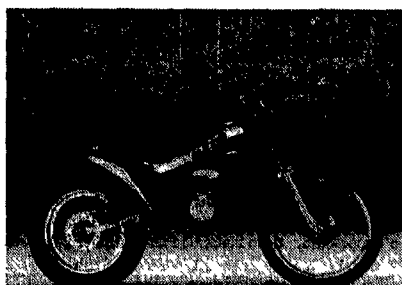
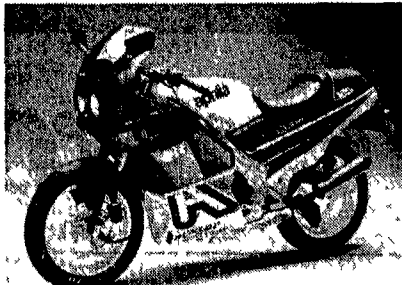
Caprai: Un nuovo «cinquantino» enduro ed un 125 custom/turismo.

Moto Marzati: Forse farà in tempo a presentare due nuovi modelli stradali di 250 e 300 cc.

Suzuki: Presenta una nuova 1100 denominata GSX-F, con impostazione da gran turismo, ampia carenatura con plexiglass alzabile elettricamente, valvole rigide il motore eroga 136 CV e consente una velocità di 250 Km/h. Sportivissima GSX 750 R con motore da 112 CV, nuovo telaio e nuova estetica. GSX 600 F, una bella «media» sportiva. Infine, una nuova enduro di tipo «africano».

Honda: VFR 750 R, vera e propria moto da corsa, che costerà circa 21 milioni e potrà disporre di un «Kit» di potenziamento fino a 140 CV.

Nuova VFR 750 F, migliora nel motore, nel telaio e nella forcella, nuove anche le ruote da 17. NTV 650, una bella bicilindrica turistica. Ci sarà, al-



Per consolidare il quinto posto nel mercato mondiale Pirelli: un occhio agli Stati Uniti ma l'attenzione ai Paesi socialisti

Fatturato passato dagli 893 miliardi del 1984 ai 1020 miliardi del 1986, investimenti aumentati da 54 a 77 miliardi, utili da 7 a 17,6 miliardi. Immutato il numero degli stabilimenti, 7, con quelli nuovi di Bollate e Settimo a pareggiare il conto di quelli chiusi. In diminuzione, manco a dirlo, i dipendenti della Pirelli Pneumatici SpA, che da 9964 sono diventati 9003.

FERNANDO STRAMBACI

Un quadro tutto roseo quello illustrato - in occasione dell'incontro che annualmente l'Unione Italiana giornalisti dell'Automobile organizza con gli esponenti del-

l'industria dell'auto e della componentistica - dal dottor G. Bellingeri e dall'ing. C. Biancheri, rispettivamente amministratore delegato e direttore del prodotto della Pi-

relli Pneumatici. Peccato per anni contro un incremento del 12 per cento delle vendite di pneumatici per vettura nel mondo occidentale, le vendite della Pirelli sono aumentate del 55 per cento. Con un mercato che tende a stabilizzarsi sul mezzo miliardo l'anno di pneumatici per vetture, sui 100 milioni per gli autocarri, sui 60 per le moto e sui 6 per l'agricoltura, la Pirelli tiene un occhio sugli Stati Uniti, per rendere non solo commerciale la sua presenza in Nord America. Forte dei positivi risultati produttivi e commerciali raggiunti, sembra però soprattutto intenzionata a muoversi per realizzare nuovi accordi con i Paesi socialisti.

Questi risultati sono considerati frutto degli investimenti nel loro complesso e, in particolare, del fatto che le spese per la ricerca, che erano il 2 per cento del fatturato nel 1980, sono continuamente cresciute, arrivando al 3,3 per cento del 1986.

Frutto della ricerca - non solo quella effettuata nei laboratori ma anche quella risultante dall'esperienza nelle più seguite gare automobilistiche alle quali è stato assicurato, la Pirelli ritornerà - sono, ad esempio, i più «prestazionali» pneumatici per vetture. Il P7 deriva dall'intermedio Montecarlo, il Winter 160-2 dall'SG 35 Rally, il P 700 dai pneumatici di Formula 1.

CONOSCERE L'AUTO

Il motore: l'impiego di carburanti alternativi

Nel complesso vi è però un ottimale riempimento del cilindro, con una più bassa temperatura della combustione, con un incremento della potenza erogata valutabile attorno al 20 per cento.

Con temperature ambientali superiori a 20°C si rendono inoltre necessari dispositivi supplementari per l'avviamento a freddo, che ad esempio può avvenire con l'impiego, limitato solo a tale fase, di benzina super.

Un altro inconveniente nell'uso del metano (la sua formula chimica è CH₄) è dato dal suo basso punto di ebollizione 63°C, che richiede l'adozione di serbatoi molto resistenti alla pressione.

Numerosi Paesi hanno allo studio la miscelazione del metano o dell'etano con la benzina, in una proporzione che valiazioni di politica industriale fissano, generalmente, nel 15 per cento.

Per il funzionamento dei propulsori a combustione interna può essere utilizzato anche il metano, un gas naturale che ha la proprietà di bruciare completamente, senza residui inquinanti ed in modo del tutto inodore, ed inoltre con ridotte emissioni sonore. Il consumo viene però leggermente penalizzato dall'obbligo di adottare un rapporto di compressione più basso, senza tener conto dello svantaggio della necessità di mantenere il metano liquido ad una temperatura costante di -165°C in speciali serbatoi ermetici.

Approfondite sperimentazioni sono state portate avanti anche per l'impiego dell'idrogeno, ottenibile a costi estremamente bassi (è ottenuto mediante l'idrolisi dell'acqua, ma allo stato liquido deve essere immagazzinato ad una temperatura di -252°C in serbatoi ingoriferi ed in unione con idruri metallici) e caratterizzato dalla totale assenza di sostanze nocive allo scarico. La sua combustione, infatti dà

luogo unicamente alla formazione di vapore acqueo.

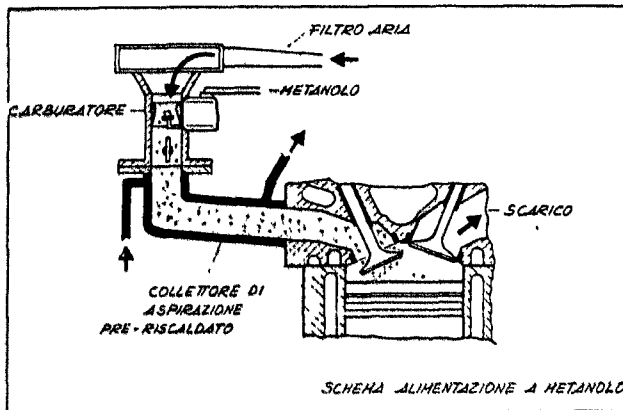
L'idrogeno, inoltre, può essere miscelato, in qualsiasi rapporto, con la benzina. Particolarmente difficoltoso è però il suo contenimento in serbatoi automobilistici. Questi ultimi, infatti, devono contenere, secondo le più recenti esperienze, una certa quantità di idruri metallici, dei composti binari in grado di combinarsi sotto certe condizioni (in unione con ossigeno) con l'idrogeno, che in tale forma pone minori problemi di immagazzinaggio.

Il problema del contenimento del gas in serbatoi adatti all'impiego automobilistico è ancora lontano da una soluzione soddisfacente in quanto, come è evidente, ha molta importanza la percentuale di carico utile e di spazio richiesta dai serbatoi stessi.

È lo stesso problema che ha impedito la diffusione dell'uso dell'energia elettrica per autorizzazione che, sino ad oggi, consente velocità ed autonomia limitate. Se avranno successo le sperimentazioni sugli accumulatori al nichel-zinco, risolvendo il problema del peso e dell'ingombro, si darà certo impulso alla trazione elettrica.

La trazione con «cellule solari» è ancora in una fase avveniristica, anche se la Sunraycer della General Motors (costo sei miliardi e mezzo di lire) ha vinto la settimana scorsa in Australia la gara per auto a energia solare coprendo 3200 Km alla velocità media di 66 Km l'ora, con punte di 113 chilometri.

Nella tabella riprodotta a lato sono evidenziate le percentuali di carico utile e di spazio richieste, allo stato attuale, dai serbatoi necessari per contenere le varie fonti di energia. L'autonomia è calcolata per un uso del veicolo che avvenga almeno per il 50 per cento su percorsi cittadini e per il restante 50 per cento su strade extraurbane che consentano di tenere una velocità costante di 90 chilometri orari.



	BENZINA/DIESEL	METANOLO	IDROGENO	ELETTRICITÀ
LA PORTATA È IN FUNZIONE DEL PESO DEL SERBATOIO				
PORTATA	[Bar chart]	[Bar chart]	[Bar chart]	[Bar chart]
SERBATOIO	[Bar chart]	[Bar chart]	[Bar chart]	[Bar chart]
VOLUME UTILE VETTURA	[Bar chart]	[Bar chart]	[Bar chart]	[Bar chart]
AUTONOMIA	650 - 680 Km	Ca. 170 Km	Ca. 70 Km	
CONFRONTO DI SERBATOIO A PARITÀ DI AUTONOMIA TRA PESO E VOLUME				
BENZINA + SERBATOIO	METANOLO + SERBATOIO	IDROGENO, IDRURI METALLICI + SERB. NICHEL + PIASTRA	BATTERIA AL FERRO	
PESO IN Kg.	60 Kg ± 1	PESO DOPIO	PESO 25 VOLTE MAGGIORE	PESO 100 VOLTE MAGGIORE
VOLUME IN l.	80 l ± 1	VOLUME DOPIO	VOLUME 6 VOLTE MAGGIORE	VOLUME 50 VOLTE MAGGIORE

In collaborazione con il Servizio tecnico della Renault Italia Disp. 1.30

