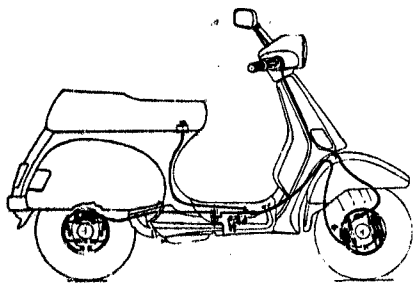


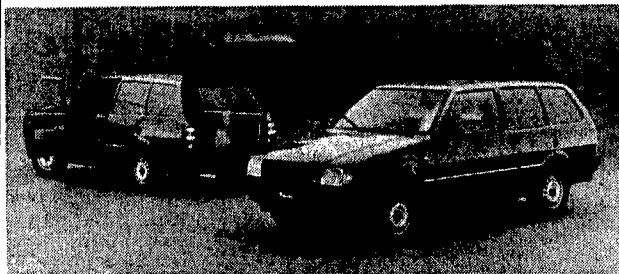
La Piaggio ha presentato il suo nuovo scooter in occasione del Salone del ciclo e motociclo



L'impianto frenante idraulico integrale a pedale con il freno anteriore meccanico a mano, schematizzato nel disegno, è una delle novità della «Cosa». La foto evidenzia la nuova linea dello scooter della Piaggio.



Crescono i van? Arriva il Penny



Due viste del Penny, il nuovo veicolo commerciale della Fiat derivato dalla Duna Weekend. È proposto in versione benzina e in versione Diesel.

Forse è una virtù ma la Cosa è stretta parente della Vespa

Si chiamerà anche Cosa, ma a noi ricorda tanto la Vespa. Pare, comunque, che ciò non sia un difetto per il nuovo scooter della Piaggio, stando alle parole del suo presidente, Umberto Agnelli. Mantenere «l'aria di famiglia» è stato un preciso obiettivo dei progettisti, che hanno voluto, inoltre, sottolineare la «diversità» dello scooter italiano rispetto ai più avveniristici concorrenti giapponesi.

UGO DALLÒ

La Cosa - forse, col tempo, ci abitueremo a chiamarla così - nasce dal suo aspetto più innovativo sotto la sella, dove è stato ricavato un vano per contenere un casco, peraltro «integrato». All'esterno,

dall'esame sommario che abbiamo potuto fare, ci si potrà provare dopo il Salone milanese del Ciclo e Motociclo che da due giorni calamita l'interesse del pubblico si evidenzia la piacevole forma

delle «gancie» protese verso il davanti della moto. La sella è di grandi dimensioni senza, peraltro, appesantire la linea. Ben integrati nella carrozzeria gli indicatori di direzione. Decisamente nuovo lo scudo anteriore, apparentemente molto protettivo e di disegno piacevole, mentre per la carenatura del manubrio non si è osato molto, esteticamente. Sulla ruota anteriore, più larga di quella della Vespa, si protende il largo «becco» del parafrangente, logica conclusione della parte centrale dello scudo. Le quattro marce sono rimate al manubrio, per ragioni di costi: peccato! Tuttavia si può sperare in una versione automatica, in futuro, per i meno sportivi, per i più pigri e

per chi ama la praticità di questo dispositivo. Il freno a pedale - questo si veramente rinnovato - è ora a comando idraulico ed agisce su ambedue le ruote. Rimane sempre la possibilità di azionare l'antenna, meccanicamente, con la leva al manubrio. Non trascurabile la presenza dei contagiri per un più completo e corretto sfruttamento delle caratteristiche dei rinnovati motori che sono disponibili nelle cilindrate 125, 150 e 200 cc. L'avviamento è elettrico nelle versioni lusso. Fanno parte della dotazione di serie l'indicatore del livello carburante, il «cicalino» (freccia in serie) e lo starter automatico. L'impianto elettrico è stato potenziato ed ora il faro è provvisto di lampada alogena.

È stato infine sottolineato il miglioramento (+10 per cento) della resistenza all'avanzamento che rende la Cosa meno sensibile al vento. Questi i prezzi: Cosa 125cc base (con contagiri e miscelatore avviamento elettrico) lire 2.950.000. Cosa 125cc lusso (con contagiri e miscelatore avviamento elettrico) lire 3.100.000. Cosa 150cc base (con miscelatore) lire 3.100.000. Cosa 150cc lusso (con contagiri e miscelatore avviamento elettrico) lire 3.350.000. Cosa 200cc base (con miscelatore) lire 3.380.000. Cosa 200cc lusso (con contagiri e miscelatore avviamento elettrico) lire 3.650.000. Sovraprezzo per vernici metallizzate e micralizzate non ancora comunicato.

Dalla scorsa settimana è in vendita in Italia un nuovo veicolo commerciale leggero. Si tratta del Penny. La Fiat lo propone in due versioni, benzina e Diesel, a prezzi, rispettivamente, di 11.989.980 e 16.641.980 lire, chiavi in mano. Il Penny, che è derivato dalla Duna Weekend, si inserisce nella gamma dei commerciali della Fiat tra la Panda Van e il Marengo. Le sue peculiari caratteristiche sono: la compattezza (4,04 metri di lunghezza), la capacità di trasporto (1 persona più 400 Kg di portata ed un volume utile per le merci di 1,5 mc), i ridotti consumi (media di 7,2 litri per 100 Km con il benzina 4 marce, di 7 litri per il benzina cinque marce - che ha un sovrapprezzo di 185.000 lire - e di 6,2 litri per il Diesel, la capacità di traino (1000 Kg).

Il Penny a benzina ha un propulsore 4 cilindri in linea di 1116 cc e 58 CV che consente di raggiungere velocità di 150 Km/h; stessa velocità per il Diesel che ha una cilindrata di 1697 cc e 60 CV. Commercializzando le due versioni, la Fiat ha sottolineato che, come tutti i veicoli commerciali, in Italia il Penny gode di importanti vantaggi fiscali (detraibilità dell'Iva, che tra l'altro non è sottoposta all'addizionale del 4 per cento, tassa di possesso in relazione alla portata, esenzione dal superbollo Diesel) e di esercizio (pedaggi autostradali e premi assicurativi ridotti). Stilisticamente il Penny si differenzia dalla Duna Weekend per la carrozzeria a due porte (anziché quattro) più il portellone e per i pannelli di lamiera in luogo dei cristalli laterali posteriori. Altre differenze nei gruppi ottici e nel grande paraurti di materiale sintetico di colore nero. Il segmento dei «van», nel quale il Penny si colloca, vale in Italia 7 mila unità l'anno ed è in costante espansione; in Europa rappresenta il 21,9 per cento del totale veicoli commerciali.

Sulle strade italiane ritornano i colori Bp

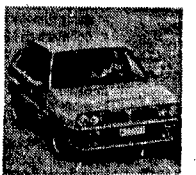
Proprio mentre le teleseleventi battevano la notizia che un consistente dieci per cento delle azioni della Bp sono passate di mano e sono finite in Kuwait - con il rischio, per gli inglesi, che una delle loro maggiori Compagnie sia controllata dagli arabi - la Bp Italia ha annunciato il suo ritorno sul nostro mercato nel settore dell'autostrazione. I colori verde e giallo del marchio Bp erano infatti scomparsi nel 1973 dalle stazioni di servizio della penisola (tremila punti di rifornimento) sostituiti dal marchio Mac. Oggi la Bp torna nel settore dell'autostrazione, sia pure in modo indiretto, attraverso un accordo con la Erg, la società petrolifera che ha rilevato i distributori della Elf e quelli della Chevron e che oggi dispone di 2700 stazioni di rifornimento. La Erg, infatti, ha accettato di distribuire, lo fa già per quelli della Elf, anche gli oli lubrificanti della Bp. I dirigenti italiani della Società inglese, dando l'annuncio, hanno sottolineato le caratteristiche di avanguardia dei loro lubrificanti (in particolare del Bp Strato la cui originale lattina è riprodotta nella foto), ma hanno escluso, allo stato attuale, il ritorno alla distribuzione di carburante nelle stazioni di servizio.

Proposta dell'Unione consumatori sui parabrezza

L'Unione consumatori ha proposto che sia revocata l'autorizzazione a montare sulle automobili parabrezza temperati invece di quelli stratificati, un po' più costosi. I parabrezza temperati, in caso di rottura, possono sbriciolarsi in migliaia di pericolosi e taglienti frammenti e possono ferire gli occupanti del veicolo che ha subito un incidente. I vetri stratificati (formati da due lastre, separate da un foglio in materiale plastico) sono molto meno pericolosi, anche se comportano un maggiore costo di 30 mila lire.

In vendita da oggi la Delta HF Integrata

Sono cominciate oggi le vendite della Delta HF Integrata da 185 CV e 215 Km/h di velocità massima (nella foto). La Lancia ha fissato il suo prezzo, chiavi in mano, in 31.229.560 lire.



NAUTICA GIANNI BOSCOLO

Tre manovrabili pilotine proposte dalla Tecnofiber

Il cantiere Tecnofiber di Bellaria si è specializzato nella presenza sul mercato con cabinati medi. Recentemente ha presentato l'ultimo nato: il «Nabucco 28». Lunghezza m.8,50, larghezza massima 3,02 con un dislocamento a vuoto di 3800 kg. Il nuovo modello è motorizzato con due motori da 190 hp ognuno. L'altezza della cabina (m.1,90) e tre locali separati che ospitano 6 cuccette, oltre ad un serbatoio acqua capace di 250 litri ne fanno un modello particolarmente abitabile per crociera.

La produzione del cantiere romagnolo - che sta avviando un'intensa attività di scambi

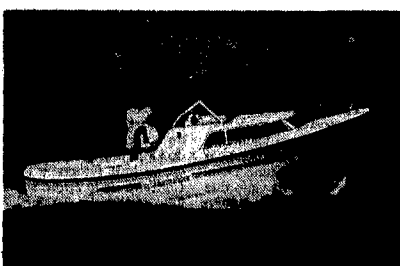
con i mercati dell'Est europeo, in particolare con la Bulgaria - si è sempre orientata sul segmento del cabinato medio e piccolo.

Di particolare interesse risulta quindi la linea di pilotine di sei metri: il 600 Fisherman, il 600 Flush deck ed il 600 Pesca. Sono stati studiati in particolare per gli appassionati della pesca sportiva, non necessitano di immatricolazione né di patente e risultano semplici da usare.

Queste le caratteristiche comuni ai tre modelli, che presentano tre versioni della coperta: lunghezza 6 metri, larghezza m. 2,40, pescaggio 60 centimetri. Le barche dispongono di due posti letto in

cabina alta m. 1,75, e sono motorizzate con propulsore Diesel Vetus della Mitsubishi capace di 40 CV che consente una velocità massima di 14 nodi con un'autonomia di 12 ore.

Si tratta, ovviamente, di imbarcazioni adatte al diporto costiero che utilizzano al massimo l'esperienza delle carene delle motobarca di pesca. L'aver adottato la classica sezione rotonda accresce le prestazioni con l'inserimento di zavorra in ghisa pari ad 1/6 del dislocamento (che è di 12 quintali), direttamente resinata lungo la chiglia, sostiene il cantiere, e sinonimo di sicurezza e di manovrabilità anche con onda formata.



In alto una delle versioni del «Nabucco 28» convertibile. Qui sopra la pilotina «Fisherman 600».

Con le auto zeppe di sistemi elettronici Ormai il meccanico non basta serve il coordinatore tecnico

In quarant'anni il mercato dell'automobile è completamente cambiato. Non si tratta solo di numeri (7.391 auto vendute in Italia nel 1946 contro 1.825.492 consegnate l'anno scorso) ma di caratteristiche del mercato radicalmente mutate. Il problema, per le Case, è oggi non solo quello di vendere, ma di considerare l'auto come servizio; la Renault se l'è posto.

FERNANDO STRAMBACI

ROMA. Le auto sono sempre più veloci, consumano sempre meno, sono sempre più confortevoli, sono molto più sicure di un tempo ma non funzionano diventa sempre più difficile ripararle se non si è provvisti di una preparazione tecnica adeguata. Passato il tempo del meccanico dall'orecchio fino che avviava il motore, sapeva subito dire che cosa non andava e

sapeva dove mettere mano, oggi è l'elettronica a farla da padrona nella diagnosi e, spesso, la riparazione consiste nella sostituzione di una centralina o di un sistema elettronico. Nell'era dell'«usa e getta» ormai pressoché normale, ma il problema dell'automobilista è proprio quello di sapere se

quello che è stato gettato doveva proprio essere gettato o se il meccanico incompetente non ha per caso buttato via, con l'acqua sporca, anche il bambino, con aggravii di spesa che possono essere non indifferenti.

È una questione che oggi si inquadra nel problema del «dovendita», che è molto importante per il nome e per il prestigio di una Marca. Per questa ragione la Renault Italia ha costituito nella sua sede di Roma un Centro di formazione per coordinatori tecnici. Ha lo scopo, in un'epoca di elettronica avanzata in tutti i campi e anche in quello dell'automobile (accensioni e iniezioni elettroniche, econometri, cambi automatici computerizzati, sintetizzatori di parola, ABS, ecc. ecc.), di fare in modo che presso ogni con-

cessionaria ci sia, appunto, un coordinatore in grado di intervenire a ragion veduta sull'auto che fa i capricci.

Stranamente, è il numero 8 che sovrintende a questa iniziativa. Otto settimane di corso, otto allievi per corso di otto concessionarie diverse, otto temi di studio, otto milioni la spesa per ogni «alunno». Un investimento di svariati miliardi, per assicurare al cliente della Renault che porta l'auto in officina che la riparazione fatta sarà quella giusta, nel modo giusto e al prezzo giusto. Dopo il corso, infatti, i coordinatori tecnici non si basteranno più soltanto sulla grande pratica e sull'«orecchio», ma utilizzeranno sofisticate apparecchiature elettroniche saranno in grado di diagnosticare, senza possibilità di errore, che cosa ha dato origine alla «panne» e di porvi rimedio.

CONOSCERE L'AUTO

Il motore: cosa si fa per ridurre la rumorosità

Quello di rendere l'automobile sempre più silenziosa è un compito che i progettisti cercano di assolvere in due successive fasi di lavoro: 1) riduzione della rumorosità intrinseca e delle vibrazioni generate dal motore, dagli organi meccanici e dal fondo stradale; 2) «mascheratura» dei rumori non riducibili ulteriormente alla fonte.

Per quanto riguarda il primo punto, già nelle fasi iniziali di progetto vengono analizzate le varie sorgenti di vibrazioni e rumore e viene determinata l'interazione tra queste e gli elementi che le possono trasmettere all'interno dell'abitacolo.

In base alle risultanze dei dati acquisiti in laboratorio, per mezzo di un computer, si modellano matematicamente l'intera scocca o di strutture parziali in grado di riprodurre qualsiasi tipo

di sollecitazione, viene ottimizzata la carrozzeria nella rigidità delle giunzioni, nella geometria (curvature, ecc.) o nello spessore delle lamiere.

Esaurita questa fase teorica, si può quindi passare alla costruzione dei prototipi, nella certezza che nelle vetture di pre-serie saranno molto limitati gli ulteriori interventi, da effettuare in base alle risultanze di sperimentazioni su strada o in camere anecoiche, ossia in camere con pareti che assorbono completamente i suoni.

Anche gli studi aerodinamici sono di grande importanza nella lotta alla rumorosità. Un migliore coefficiente di forma (Cx) significa, alle alte velocità, un minore fruscio e la possibilità di sfruttare il motore a regimi più bassi, data la minore richiesta di potenza dovuta alla più fa-

vorvole penetrazione. Il rumore e le vibrazioni generate dal rotolamento vengono ridotti, a loro volta, sia attraverso l'impiego di pneumatici ad alta scorrevolezza, sia ottimizzando il lavoro delle sospensioni, sia con il montaggio delle sospensioni

stesse e, ad esempio, della scatola del differenziale, su supporti elastici. Dal punto di vista meccanico i tecnici concentrano la loro attenzione su motore e trasmissione.

Per il propulsore, una maggiore silenziosità

intrinseca viene ottenuta con particolari accorgimenti funzionali (quali l'adozione di ventole ad innesto termostatico), oppure con soluzioni tecniche in grado di generare minor rumore, quali le punterie a recupero automatico del gioco. Molto importante è, inoltre, lo studio della lunghezza e dell'andamento dei condotti di aspirazione e di tutto il sistema di scarico. Anche per il motore vengono adottati, sempre più frequentemente, supporti elastici in gomma o supporti idraulici. Le possibilità offerte dall'ottimizzazione della trasmissione, al fine di migliorare il confort acustico e vibrazionale dell'abitacolo, sono state sfruttate mediante l'adozione di rapporti piuttosto lunghi o della quinta marcia «econo-

mica» per ridurre, insieme al consumo, il regime di rotazione del motore a velocità autostradali e quindi la sua rumorosità. La trasmissione all'abitacolo di rumori e vibrazioni non riducibili con interventi strutturali, viene attenuata mediante un isolamento acustico e smorzante costituito da pannelli preformati fonosorbenti. Il loro impiego è generalizzato per quanto riguarda la paratia parafrangente e il tunnel di trasmissione, che è una delle maggiori fonti di rumore nell'abitacolo. Frequentemente, soprattutto nelle auto con motore Diesel, viene rivestito di materiale insonorizzante anche il cofano motore, per giungere in alcuni casi al completo «incapsulamento» del vano motore e del tunnel di trasmissione.

