

MOTORI



Avrà un motore giapponese
la nuova auto cecoslovacca
per gli anni 90 «vestita»
da un carrozziere italiano

La Skoda by Bertone

In Italia dovremo attenderla sino al 1989, almeno nella versione con motorizzazione della Nissan. Per questo alla Bertone sottolineano che anche la carrozzeria potrà subire, di qui ad allora, lievi rimaneggiamenti. Comunque la Favorit, la Skoda per gli anni 90, si presenta molto diversa, a cominciare dal tipo di trazione, dai modelli da tanti anni sul mercato.

ARTURO BARIOLI

La nuova Skoda, dall'attuale nome Favorit (sigla S781), è stata presentata un po' in sordina alla Fiera campionaria di Brno. Perché la casa di Mlada Boleslav abbia preferito il lancio sottotono in una Fiera piuttosto che in un grande Salone dell'automobile (Francoforte, ad esempio, che si svolgeva quasi contemporaneamente alla Fiera di Brno) è presto detto: la Favorit vista a Brno è ancora provvisoria, monta ancora una versione adattata del vecchio motore Skoda, in attesa che vadano in porto le trattative con la giapponese Nissan per un motore completamente nuovo che dovrebbe coprire il settore tra i 1110 e i 2000 cc (benzina, benzina senza piombo e diesel).

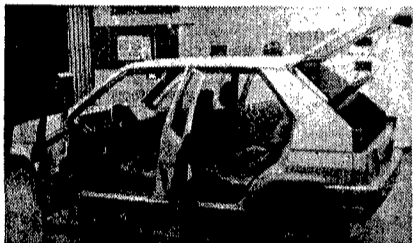
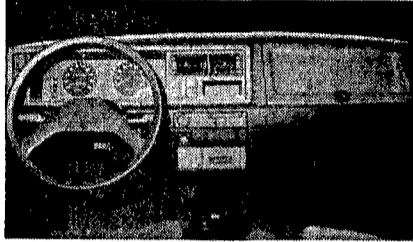
Delle trattative con i giapponesi abbiamo scritto già nella scorsa primavera, quando erano ancora a uno stadio di estremo riserbo. Ora se ne parla quasi ufficialmente. Ma il nuovo motore Nissan dovrebbe essere disponibile solo nel '89, mentre la Skoda vuole mettere sul mercato il nuovo modello a partire dall'anno prossimo, con 70 mila unità. Verrebbe tuttavia continuata la produzione della GLS 120, della S 135 e della S 136 (modelli che si esportano ancora bene anche sui mercati occidentali) per un totale di 200 mila unità all'anno. Ma le ambizioni della Skoda, con la Favorit, sono di raddoppiare. La Favorit è una compatta disegnata da Bertone. Caratterizzata da linee filanti e piacevoli. Dice Bertone: «Secondo me è molto bella. Ma non spetta a me, secondo i canoni di Bertone, d'istituire, dare giudizi. Sono molto interessato invece al giudizio del grande pubblico. La mia curiosità è moltiplicata dal fatto che il mercato specialistico è del tutto nuovo. È infatti la prima volta che realizziamo una collaborazione con una grande casa dell'Est europeo. Devo dire che è stato un piacere lavorare con gli specialisti di quella casa. È infatti il risultato del nostro lavoro comune sarà di pieno gradimento ai vecchi e nuovi utenti Skoda».

La Favorit vista a Brno è disponibile in due motorizzazioni, 1150 e 1300 cc. Motore e trazione anteriori (e così la Skoda abbandona il motore posteriore che aveva dato qualche problema di stabilità alle vetture). Cinque porte, cinque marce, velocità massi-

ma 150 km ora, consumo con benzina a 96 ottani 5,2 litri per cento chilometri (7,4 litri nel circuito cittadino).

Bertone ha unito alla linea elegante un mircolo di abitabilità. Nel 3815 mm di lunghezza e nel 1620 mm di larghezza della vettura, i posti, soprattutto quelli anteriori, danno un'esperienza di grande spazio e comodità. A sedili posteriori ribaltati la capacità di bagaglio è di 1,038 metri cubi.

La ruota di scorta è sistemata sotto il pianale del bagagliaio. Di buona qualità le rifiniture interne. Molto piacevoli, ricche e funzionali, la plancia di comando. La visibilità dall'interno, è ottima in tutte le direzioni.



La scocca della nuova Skoda Favorit ritratta nella fase di studio. In alto la plancia della vettura. Nella foto sopra il titolo una versione della berlinezza.

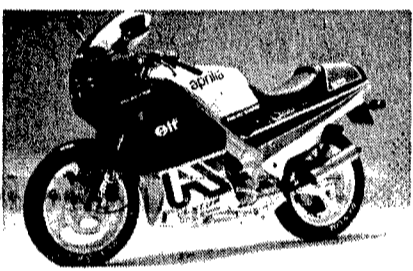
L'Aprilia AF1 125 Replica

Una moto è premiata? Eccola subito cambiata

Assolutamente controcorrente, la Aprilia di Noale continua a conseguire successi di vendita sia nel settore enduro che in quello delle sofisticate 125 stradali dalle prestazioni ormai strabilianti. Vinto per il 1987 il premio «Moto Junior dell'anno» (modello della rivista La Moto) con la 125 AF1, l'Aprilia ha già sostituito con la AF1 125 Replica, presentata al recente Salone di Milano.

Impegnata nel «mondiale 250» della velocità, vincitrice del gran premio di Misano, l'Aprilia ha infatti immediatamente sfruttato i riflessi positivi della propria partecipazione alle corse, impegnando sul mercato la 125 Replica (nella foto).

Peccato che la cilindrata non sia quella di un motore a due tempi, così aspirazione lamellare, valvola «Rave» allo scarico. Il telaio della «Replica» è a doppia trave portante e il forcellone è costituito da un monoblocco; praticamente non è cambiato nulla rispetto alla «vecchia» AF1 125 per quan-



to riguarda la ciclistica, peraltro eccellente. Il motore è stato sottoposto, invece, a un incremento di potenza (se mai ce n'era bisogno) lavorando sull'impianto di scarico e ottenendo ben 27 CV a 9000 giri. Il risultato prestazionale è stato una maggiore velocità (oltre 150 km/h) e un'erogazione della potenza più fluida. Sostituiti pneumatici, che ora sono dei Dunlop Arrow.

La carenatura, completamente nuova, è caratterizzata dai due fari che le donano un aspetto più aggressivo, accentuato, altresì, dalla presenza di alcuni adesivi degli sponsor, come solo può da con-

sa. Bello il coperchio posteriore della sella, che la trasforma in monoposto. Indubbiamente la grafica tricolore, identica a quella della moto da corsa, ha il suo fascino, ma così la moto ha perso molto dell'eleganza del vecchio modello.

Il prezzo della AF1 125 Replica è di lire 4.750.000 chiavi in mano, che aumentano di altre 300.000 lire se si vuole l'avviamento elettrico. Evidentemente siamo ormai vicini al prezzo della Fiat 126 e ci chiediamo fino a che punto potrà ancora salire senza conseguenze negative. □ U.D.



All'estero è molto diffuso mentre nel nostro Paese segna ancora il passo. Stiamo parlando del noleggio nautico. Il persistere del concetto della barca come «status symbol» nonostante radicali cambiamenti culturali e, più probabilmente, una carenza d'informazione rendono da noi il noleggio di imbarcazioni una forma poco sviluppata di utilizzo del mare.

Nata nel 1984, l'Ainud (Associazione Italiana Noleggiatori Unità da Sporto) si propone appunto di diffondere la conoscenza di un sistema sicuramente vantaggioso per l'utente (si risparmiano la spesa dell'acquisto e i costi di gestione dell'imbarcazione). Ma non soltanto. L'Ainud si propone anche la promulgazione di una legge che regolamenti il settore e per il riconoscimento e l'inquadramento nel comparto turistico della categoria.

Il recente Salone di Genova è stata un'occasione per discutere questi problemi con il sottosegretario al turismo nel corso di un incontro che ha visto nascere uno schema di disegno di legge.

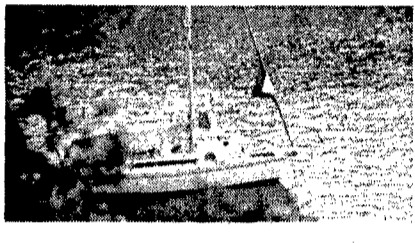
Ma tornando all'Ainud cosa offre il suo marchio? All'utente, oltre al risparmio anche la serietà delle agenzie associate (sono attualmente 25 in Italia). Per essere accettati, infatti, i brokers devono operare almeno da tre anni e locare barche che rispondano ai parametri di affidabilità ed efficienza stabiliti dall'associazione. A questo va aggiunto un contratto di noleggio unico, che evita il rischio di «brutte sorprese». Alle società, invece, l'Ainud offre la promozione del marchio e l'assistenza tecnica. A ricavarne un beneficio sono anche gli armatori; infatti il marchio Ainud li assicura che la loro imbarcazione verrà affidata a professionisti del noleggio e che potranno contare su una rete territoriale di assistenza.

Con questo sistema chiunque può affittare, con o senza skipper, una barca dagli otto ai quaranta metri come recita un promozionale dell'associazione. «Il diffondersi del noleggio - ricordano all'Ainud, che non ha fini commerciali - può permettere ai giovani, e a un numero crescente di appassionati, di avvicinarsi all'attività nautica con costi contenuti». Costi contenuti che li diventano ancor di più se il popolo di navigatori... non andasse in disarmo alla fine dell'estate e navigasse anche durante l'estate estiva.

Ecco i soci Ainud: Adriatico (Trieste), Albatros (Rimini), Baraldi (La Spezia), Bombardieri (Roma), Eritros Veja-coop (Torino), Gamma Yachting (Chiavari), Il Saipaan-

Barca a noleggio è più conveniente

(Palermo), Maratticus (Milano), Nolo Yacht Mare (Lavagna), Nuova Compagnia delle Indie (Roma), Seatours (Roma), Trident Sail (Udine), Yachting 77 (Milano), Dimensione Fluida (Firenze), Equinoxe viaggi (Torino), Giannoni Mare (Cuneo), GPSC Italia (Venezia), Impremar (Messina), La Rosa dei Venti (Losa-no), Le Bateau Blanc (Bocca di Magra), Palaumare (Palau), Punto Arno (Marina di Pisa), Sailboat rents (Cesano Boscone), Sailor's Center (Genova), Yachting Alda (Sestri Levante).



Alcune barche che possono essere nolegiate presso la A.I.N.U.D. A lato del titolo il simbolo dell'associazione.

IL LEGALE

FRANCO ASSANTE

L'assicurazione del rimorchio

Il proprietario di un rimorchio deve separatamente assicurarsi per la responsabilità civile, anche quando è assicurato la motrice. La garanzia ha, infatti, la finalità di garantire i terzi per i danni causati dal rimorchio in fase statica, quando cioè sganciato dalla motrice.

I danni che più comunemente possono verificarsi in fase statica sono quelli derivanti, ad esempio, dal rimorchio lasciato di notte sulla strada pubblica privo di illuminazione e coinvolto, proprio a causa di tale omessa segnalazione, in un sinistro stradale. Quando ciò si verifica, obbligato a risarcire i danni medesimi è l'assicuratore del solo rimorchio.

Se invece il rimorchio è agganciato alla motrice e circola come una sola unità, i danni debbono essere risarciti dall'assicuratore della motrice, perché la costante giurisprudenza della Suprema Corte (Cass. civ. 3 aprile 1980, n. 202; Cass. pen. 16 aprile 1983, ric. Malerba) lo considera un unico veicolo a tutti gli effetti.

Quando il rimorchio appartiene a persona diversa dal proprietario della motrice, anche deve essere risarcito, danno se prodotto dal rimor-

chio, dall'assicuratore della motrice. In questo caso può essere affermata una corresponsabilità del proprietario del rimorchio, nei confronti del quale l'assicuratore della motrice potrà spiegare un'azione di regresso per quanto sarà costretto a pagare a titolo di risarcimento al danneggiato medesimo.

Lo ha ribadito recentemente anche il tribunale di Napoli con sentenza del 12 aprile 1986, n. 3330: «La motrice di un autotreno e il rimorchio, una volta congiunti, costituiscono un unico veicolo sotto una sola guida effettiva e, pertanto, dei danni causati dal rimorchio rispondono, salva la corresponsabilità del proprietario di questo, anche il proprietario e l'assicuratore della motrice, ancorché il rimorchio sia stato a sua volta assicurato. In tal caso, l'obbligo di indennizzare i terzi danneggiati grava in via esclusiva sull'assicuratore del rimorchio soltanto per quanto concerne il c.d. rischio statico, e cioè, i danni prodotti dallo stesso rimorchio quando sia sganciato dalla motrice, come nella ipotesi di collisione causata dalla mancata segnalazione luminosa di un rimorchio lasciato in sosta di notte sulla pubblica strada».

51 itinerari in moto attraverso l'Italia

Secondo Mario Vicentini, autore del volume, «Il turismo in moto sta diventando un modo di viaggiare e di trascorrere il tempo libero sempre più apprezzato». Ecco, dunque, l'opportunità di un libro che la Moizzi Editore propone, in una veste molto agile, al prezzo di 16 mila lire. In 210 pagine vi sono descritti, come dice il titolo stesso di copertina (nella foto), 51 itinerari turistici italiani da percorrere in motocicletta, ciascuno accompagnato da una cartina, con indicazioni di quanto di più interessante si può vedere su un percorso che non supera mai i 300 Km. Per ogni itinerario un consiglio di guida o di manutenzione della moto.

Auto dell'anno per il 1988 è la 405 della Peugeot

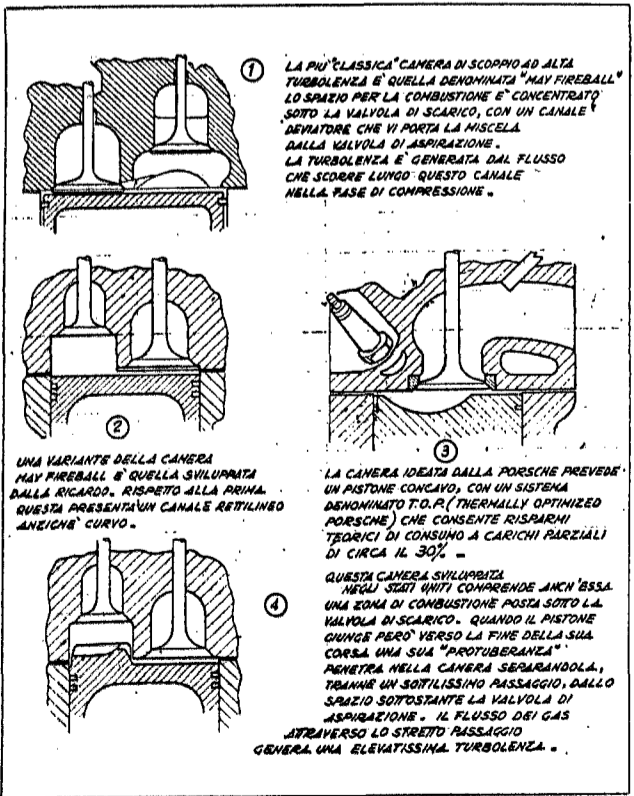
Il trofeo «Auto dell'Anno» - il più ambito dalle Case automobilistiche, anche se sono opinabili i criteri di formazione della giuria internazionale composta da giornalisti specializzati - è stato assegnato per il 1988 alla Peugeot 405 (nella foto due versioni della vettura). Su 57 votanti, 54 hanno posto la 405 in testa (cinque lo hanno fatto ex aequo) alla loro classifica, per cui la vettura della Peugeot ha totalizzato (il punteggio massimo è dieci) 464 punti. Al secondo posto un'altra auto francese, la Citroën AX, che ha ottenuto 252 punti. Seguono altre sei auto, tutte giapponesi. Il trofeo «Auto dell'Anno» viene assegnato considerando l'insieme delle qualità relative alla sicurezza, al confort, alle prestazioni, alle innovazioni tecniche, alla competitività e al valore complessivo di una vettura in rapporto al prezzo di vendita. La Peugeot 405 era già stata valutata come la miglior auto del 1987 dai giornalisti danesi e proprio in questi giorni le era stato assegnato in Germania, da una giuria internazionale di piloti, artisti e giornalisti, il «Volante d'oro».

Premiata in Giappone la Y10 Lancia Autoblanchi

Il ministero giapponese del commercio e industria ha assegnato alla Lancia Autoblanchi Y10 il premio «Good design Producta '87», che viene attribuito ogni anno a prodotti nazionali e di importazione commercializzati in Giappone. La Y10 (nella foto) si è imposta alla voce «Mezzi di trasporto» grazie alle sue qualità estetiche e soprattutto tecnologiche, dando così un positivo contributo all'immagine del prodotto italiano all'estero. Presentata al Salone di Ginevra del 1985, la Y10 è stata finora costruita in oltre 250 mila esemplari e le versioni oggi in vendita sono: Fire, Fire LX, Fila, Mission, Touring, Turbo, Turbo Martini, 4WD. Nel mercato italiano la Lancia Autoblanchi Y10 si è stabilizzata al quinto posto nella classifica delle vetture più vendute e nei primi dieci mesi di quest'anno ne sono state consegnate 68.718 unità, con un incremento del 27,6 per cento rispetto allo scorso anno.

A maggio gara a Milano di automobili elettriche

Il prossimo 22 maggio si svolgerà nel centro di Milano una competizione di auto elettriche (ad energia solare e a batteria), organizzata dalla rivista «Qualitron» con il patrocinio del Comune. Il «Gran premio quattro E» (Energia solare, Ecologia, Elettricità, Europa) si inserisce tra le iniziative per celebrare l'Anno europeo dell'ambiente. Ha lo scopo di stimolare e diffondere la realizzazione e l'impiego dei veicoli ecologici che potrebbero rappresentare la soluzione ideale, anche se purtroppo lontana nel tempo, per gli spostamenti a breve raggio nell'ambito cittadino, risolvendo anche i problemi di inquinamento atmosferico dei centri urbani. Duecento i concorrenti di tutta Europa (tra cui 100 italiani); cinque le categorie, a seconda delle caratteristiche dei veicoli. In contemporanea, mostra in Galleria di veicoli elettrici e «Salone» di attrezzature per la trazione elettrica in piazza Scala.



CONOSCERE L'AUTO

Il motore: le ricerche sulla combustione povera

Nonostante la tendenza alla riduzione del consumo e delle sostanze inquinanti abbia trovato finora nel motore Diesel il principale oggetto di sviluppo, anche per il motore a benzina vengono condotti approfonditi studi il cui obiettivo è principalmente quello di migliorare l'efficienza in condizioni di carico parziale. In tale contesto hanno assunto particolare importanza le ricerche sul cosiddetto motore «lean burn», cioè a «combustione povera».

Il rendimento dei propulsori a ciclo Otto, infatti, può essere migliorato, entro certi limiti, adottando una miscela a maggiore contenuto di aria rispetto al rapporto aria-combustibile chimicamente corretto, che è di 14,7:1 in peso.

Miscela magre permettono di elevare il rapporto di compressione senza pericoli di detonazione, ma come controindicazione presentano una combustione più lenta. Ciò contrasta con la necessità che la miscela venga bruciata molto rapidamente per evitare l'autoaccensione.

Un motore «lean burn» dovrebbe poter quindi funzionare con rapporti di compressione dell'ordine di 11-13:1, contro i 9,5-10:1 dei propulsori convenzionali. Ma perché ciò sia possibile, è indispensabile che al movimento del gas nella camera di combustione venga impressa una elevata turbolenza, in modo da scongiurare in ogni punto della camera stessa il rischio di detonazione (si osservino i due diagrammi di destra).

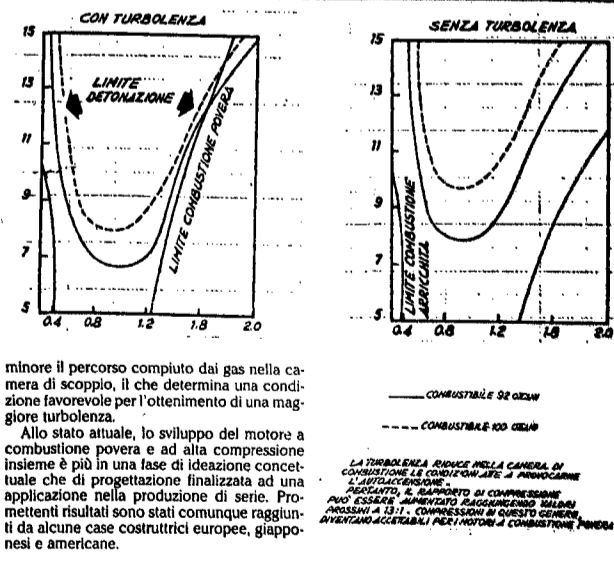
Utilizzare elevati rapporti di compressione con miscele povere rende quindi necessario un accurato studio della forma della camera di scoppio. Nelle illustrazioni di sinistra ne vediamo alcuni esempi.

Il sistema «lean burn» non è però esente da alcune conseguenze negative. Innanzitutto occorre che il propulsore sia in grado di sopportare la maggiore compressione, con la conseguente necessità di adottare materiali più sofisticati e ridotte tolleranze di fabbricazione. Risulta inoltre più critico il controllo di omogeneità della miscela tra un cilindro e l'altro.

Di qui l'adozione di impianti di alimentazione piuttosto sofisticati, sia nello studio della più adeguata forma e lunghezza dei collettori, sia nella gestione elettronica delle funzioni del carburatore o del sistema di iniezione.

Anche l'accensione richiede una più che precisa messa in fase, con la regolazione elettrica dell'anticipo in funzione delle reali condizioni d'esercizio del motore e l'adozione di un sensore di detonazione che consenta un adattamento in tempo reale all'insorgere di fenomeni di autoaccensione.

In via generale, infine, si può ipotizzare che l'alimentazione a miscela povera con alto rapporto di compressione sia più indicata per motori di piccola cilindrata unitaria. Ciò perché è



In collaborazione con il Servizio tecnico della Renault Italia Disp. 1.33

RENAULT SUPERCINQUE DIESEL

RENAULT Muoversi, oggi.