



Due tra i modelli della Laika che saranno esposti a settembre a Caravan Europa '88: a sinistra il «Laserhome 61», a destra il «Lasercar 58»

Per Caravan Europa '88 Laika gioca d'anticipo

La Laika di Tavarnelle Val di Pesa è sicuramente una delle aziende italiane leader del settore: non a caso, quindi, proprio da Tavarnelle giungono le prime anticipazioni sulle novità che gli appassionati del plein-air potranno trovare a Torino Esposizioni. Il tempismo della Laika, infatti, non è casuale. L'azienda toscana è abituata a giocare di anticipo. Lo ha fatto negli anni scorsi, proponendo sempre modelli innovativi, sia nella concezione che nei materiali, e continua a farlo oggi, tanto che i suoi modelli, in previsione della scadenza del 1992, sono tutti rispondenti alle normative di omologazione nei vari Paesi europei. Non a caso, dunque, la Laika è oggi presente in Germania, Austria, Olanda, Svizzera, Svezia, Finlandia, Gran Bretagna e Gre-

A Torino Esposizioni si svolgeranno, dal 10 al 18 settembre, la quattordicesima edizione di Caravan Europa e la rassegna Tendeuropa '88. L'aumento del nove per cento della superficie espositiva è già di per sé la riprova del costante successo della manifestazione, che apre la serie dei saloni europei del plein-air. Intanto i produttori cominciano a fornire anticipazioni sulle novità.

FERNANDO STRAMBACI

cia, dove vende il 34 per cento della sua produzione. Alla quattordicesima rassegna torinese la Laika presenterà per le caravane la serie Laser e la serie Polo GL. La prima è caratterizzata dalla sua modernità, la seconda dal livello degli accessori. Visto il successo del Lasercar 56 e 58, ora la Laika propone anche il 60. Questo nuovo modello sembra racco-

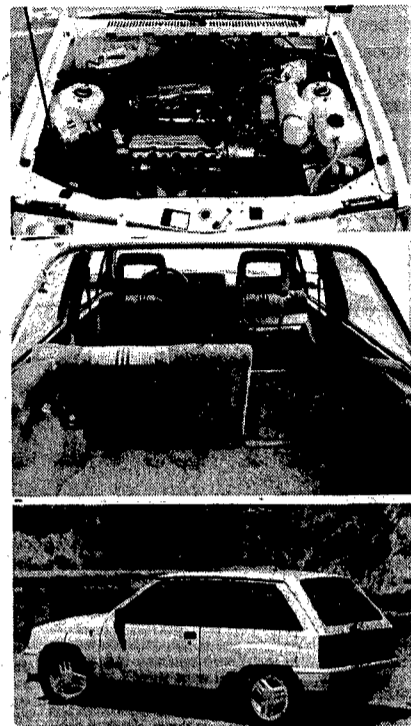
gruppo dei servizi in coda e con la creazione di una zona «living» centrale molto accogliente. Nei motorhomes la Laika presenterà quattro modelli aggiornati della serie Laserhome, caratterizzati da una particolare attenzione ai problemi della sicurezza. Ne sono un esempio la presenza in cabina di guida delle cinture di sicurezza - per il cui montaggio sono state effettuate severe prove di strappo presso il Centro sicurezza Fiat di Orbassano - e i test strumentali effettuati sulla resistenza meccanica degli autoleali. Dal punto di vista funzionale, i Laserhome sembrano raccomandarsi per la nuova infrastruttura con oscuranti, per le zanzariere incorporate e per la nuova ampia porta di accesso alla cabina di guida. Dei prezzi si saprà a Torino.

Ma dove corre la Corsa GSi?

La General Motors Italia non si aspettava, certamente l'iniziativa del ministro Ferri quando, alla vigilia delle vacanze, ha annunciato la commercializzazione in Italia della Opel Corsa GSi. La riprova la si ha dal preambolo alla scheda tecnica della nuova versione che suona esattamente così: «La Opel Corsa va sempre più... di corsa. Accanto alla versione GT con motore 1.300 da 70 cv, la Marca tedesca della General Motors propone oggi la nuova Opel Corsa GSi equipaggiata con un inedito propulsore a iniezione di 1.598 cc. 1101 cv di questo nuovo motore monoalbero rappresentano un'ulteriore aggiunta di «sprint» per la Corsa che nella versione GSi raggiunge i 188 km/h».

Con buona pace della General Motors Italia e di coloro che avevano già prenotato il nuovo modello, per altri quindici giorni almeno, anche la Corsa GSi se ne andrà ai 110 orari insieme alle vecchie carrette sfilate e ai bolidi messi al passo dal decreto. C'è da dire però che i possessori, attuali e futuri, di auto con elevate potenze almeno un vantaggio lo conserveranno: quello di potersi togliere d'impaccio rapidamente in situazioni di emergenza e di disporre di sistemi di frenata di efficacia rapportata alla potenza.

Si veda, appunto, questa versione della Corsa: accelera da 0 a 100 chilometri orari in soli 9,5 secondi. Lo scatto, dunque, non le manca e quando viaggia ai 110 orari ha sempre una riserva di potenza che può tornare utile.



Il motore, l'abitacolo e una vista esterna della nuova Opel Corsa GSi

Forse avremo un fuoristrada completamente italiano

Come si sa, con la cessazione della produzione della Fiat Campagnola, non esistono più sul nostro mercato fuoristrada di produzione completamente italiana. Forse questo vuoto sarà colmato, e in tempi brevi, stando a un comunicato che era accompagnato dal disegno che riprodurremo. All'impresa si è accinta la Iato, che in ottobre dovrebbe presentare ufficialmente il nuovo veicolo ogni terreno «made in Italy». Per il momento si sa che il nuovo fuoristrada sarà lungo metri 3,90, largo 1,7 e alto 1,92 e che avrà un passo di metri 2,30. Queste cifre indicano che si colloca al centro della fascia di prodotti maggiormente richiesti dagli appassionati italiani del fuoristrada. Le motorizzazioni dovrebbero essere tre: due, a benzina, di 1.600 e 2.000 cc e una, Turbodiesel, di 2.000 cc. Provvederà alla commercializzazione l'organizzazione Graziella.

Premiati dal giapponesi i multivalvole della Toyota

L'associazione degli ingegneri meccanici giapponesi ha assegnato alla Toyota Motor Corporation il Premio 1987 per la tecnologia. Lo ha motivato con gli sviluppi apportati ai motori Toyota bialbero turbocompressi a 16 e a 24 valvole. È la sesta volta, e la terza consecutiva, che il maggiore costruttore giapponese riceve questo riconoscimento, assegnato per la prima volta nel 1958. Propulsori di questo tipo equipaggiano i coupé Celica GT-Four e i coupé (nella foto) Supra Turbo, attualmente distribuiti da noi dai concessionari della Toyota Italiana. Il motore della Celica è un 4 cilindri in linea di 1.998 cc da 186 cv; quello della Supra è un sei cilindri in linea di 2.954 cc da 236 cv. La Toyota costruisce attualmente, in un anno, oltre un milione di motori multivalvole. La gamma comprende più di venti tipi diversi di propulsori aspirati e turbo, con distribuzione a 12, 16 e 24 valvole e cilindrate che vanno dai 999 cc del 4 cilindri dell'utilitaria Starlet ai 2.954 della Supra Turbo. Quest'anno la Toyota ha anche ricevuto, grazie alla Starlet, il premio degli affiliati all'Automobile Club della Repubblica Federale di Germania per la vettura più affidabile nei segmenti A e B.

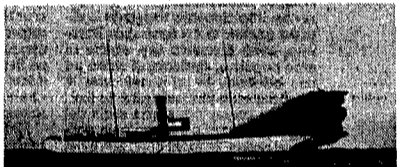
Tomerà a navigare il panfilo che fu di Guglielmo Marconi

Dalla plancia di comando dell'«Elettra», 57 anni fa, Guglielmo Marconi stupì il mondo accendendo tremila lampade del palazzo municipale di Sydney. Per l'«Elettra» cominciava l'epoca d'oro, per il panfilo di oltre 600 tonnellate dell'inventore italiano era l'inizio del declino.

Vareto nel 1904 nel cantiere inglese di Leight per l'archiduchessa Maria Teresa d'Austria, moglie di Carlo Stefano d'Asburgo, si chiamava «Rovenska» come il castello e la baia dell'isola dalmata di Lussino. Dopo aver fatto navigare molte vele coronate e blasonate fu acquistata nel 1919 dal geniale inventore che lo trasformò in una nave-laboratorio.

Con la «nave bianca», come la definì D'Annunzio, Marconi compì 87 traversate dell'Atlantico e fu dalle isole di Capo Verde che spedì i primi impulsi a onde corte in Cornovaglia.

Con la morte dell'inventore,



Così sarà l'«Elettra Seconda Ship Museum»

avvenuta nel 1937, la nave passa al ministero delle Comunicazioni che ne evita la requisizione per motivi bellici. Con l'8 settembre, tuttavia, se ne impossessano i tedeschi che la armano con due mitragliatrici, sostituendo il nome con la sigla G.107 e la destinano alle acque del golfo di Trieste dove tre bombe d'aereo l'affondano, davanti a Zara, nel gennaio del '44.

Soltanto nel '59 il governo

di Belgrado permise ai palombari di riportarla a galla. Tre anni dopo lo scafo dell'«Elettra», lungo 71 metri e largo 10, torna a galleggiare, ma continua ad arrugginarsi. Dieci anni fa il ministero delle Poste ne firma la demolizione. Saccheggiate e smembrate per disinteresse e affarismo, anche se qualche «pezzo» finì nei musei, gli arredi furono spartiti in diverse aste di antiquariato.

Ora sta nascendo l'«Elettra Seconda Ship Museum», in tutto uguale alla precedente, ma con le comunicazioni, banche e fondazioni, sosterranno l'ingente spesa (intorno ai 35 miliardi) il cui progetto si deve a Franco Anselmi Boretti. Un lavoro di ricostruzione non semplice poiché i disegni originali sono spariti da tempo.

Con cura e pazienza, basandosi su fotografie dell'epoca, Boretti ha completato i progetti definitivi. Al gruppo di sponsor partecipano anche il Comune di La Spezia e la Marina militare a cui verrà affidata la gestione. L'«Elettra» rivivrà dunque per essere strumento di divulgazione e valorizzazione della cultura italiana, dicono i promotori dell'iniziativa. La nuova «Elettra», che sarà varata a La Spezia, diventerà infatti una nave-museo. La prima nel nostro Paese, scarsamente attento alla conservazione del patrimonio di cultura nautica.

E' costruita dalla Montesa la Cota 307

Una due tempi da trial eredita il ruolo della Honda 4 tempi

La Honda ha deciso di concentrare il grosso della produzione trialistica sulla marca spagnola Montesa, di sua proprietà da qualche anno. Ultimo modello della Casa la Cota 307, una moto che ben figura nel Campionato del Mondo di trial e viene venduta a un prezzo inferiore ai 5 milioni. Lungamente collaudata, la Cota 307 è validissima anche per uso «amatoriale».



UGO DALLO

Esclusa dal «mondiale» e limitata la produzione a pochi esemplari della celebre Honda da trial a quattro tempi, l'eredità di ben figurare nelle gare è stata raccolta dalla Cota 307. Questa è una moto a due tempi, condotta dal francese Berliet. Le caratteristiche tecniche la collocano fra le migliori della categoria, pur non avendo utilizzato soluzioni all'avanguardia. Particolarmente leggera (83 kg), la 307 (nella foto) risulta agile, scattante e curata nei minimi dettagli, come consuetudine Montesa. Il motore poi, è il più leggero della categoria e la sua cilindrata è di 237,8 cc. Il cambio ha sei velocità con innesti precisi e corsa corta; indovinata la rapporto.

Ma la caratteristica innovativa del motore è senz'altro la valvola d'ammissione lamellare, che lo differenzia sensibilmente da quello della precedente 304. Pregevole anche la ciclistica, così importante nel trial. Il telaio è un doppio culma in acciaio cromo-molibdeno, con la parte posteriore smontabile. Il manubrio è

invece realizzato in lega leggera. La forcella è della spagnola Botor, come il monoammortizzatore posteriore. Naturalmente le sospensioni, determinanti nel superamento degli ostacoli, devono essere ben tarate per offrire le migliori prestazioni, quindi questa operazione va fatta attentamente e in funzione del percorso e della temperatura ambientale.

Il serbatoio può contenere quattro litri e mezzo di miscela, sufficienti per il trial ma non per chi volesse fare del motorciclismo a medio range. Perciò, in quest'ultimo caso, è necessario munirsi di una tanichetta di scorta. I freni sono a tamburo a disco, l'antiforforante. E, dulcis in fundo, i pneumatici sono gli ottimi Michelin senza camera d'aria, della seconda generazione.

CONOSCERE L'AUTO

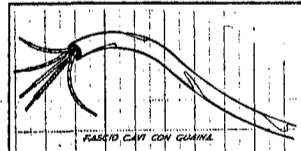
I componenti accessori dell'impianto elettrico

Negli impianti elettrici, i collegamenti tra i vari dispositivi sono affidati ai fili e ai connettori. I cavi A.T. (alta tensione) sono indubbiamente gli elementi di collegamento sottoposti al lavoro più gravoso, dato che devono mantenere perfettamente isolata la loro parte interna («anima»), in rame o in grafite, lungo la quale passa una corrente di qualche decina di migliaia di volt.

Il diametro dei vari fili dell'impianto elettrico - che sovente vengono raggruppati a formare un unico fascio che viene inserito in una sorta di guaina protettiva in plastica - viene scelto in base alla corrente che li percorre.

Così i due cavi collegati ai poli della batteria mediante robusti morsetti, attraverso i quali passa tutta la corrente elettrica della quale la vettura ha bisogno, sono dotati di una sezione assai rilevante. Uno di questi due cavi, di norma quello negativo, è collegato a massa, ovvero alla scocca della vettura.

Talvolta al posto di un cavo vero e proprio, per il collegamento a massa si impiega un nastro, costituito da un grande numero di fili di



rame disposti a treccia.

Durante il funzionamento normale della vettura, la quantità di corrente che raggiunge la batteria o viene da essa fornita non richiederebbe l'uso di cavi di rilevante sezione. Il maggior flusso di corrente, infatti, si ha allorché viene azionato il motorino di avviamento. Tutti gli altri utilizzatori (come si può vedere dal disegno riprodotto a chiusura della dispensa) hanno un assorbimento di corrente molto minore.

I terminali dei cavi, che possono avere varia

conformazione e dimensionamento, vengono realizzati in base a ben precise norme industriali. Tra i più diffusi vi sono i terminali a occhiello, che vengono fissati mediante viti o «prigionieri». Grande diffusione hanno i connettori a spina piatta.

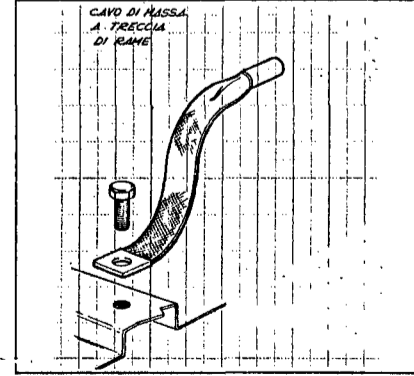
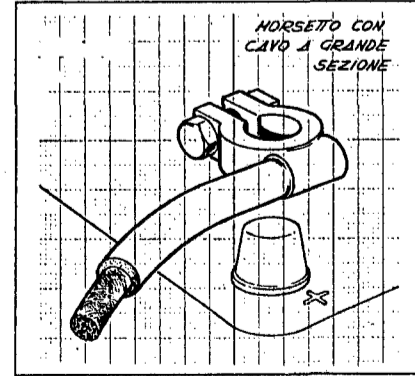
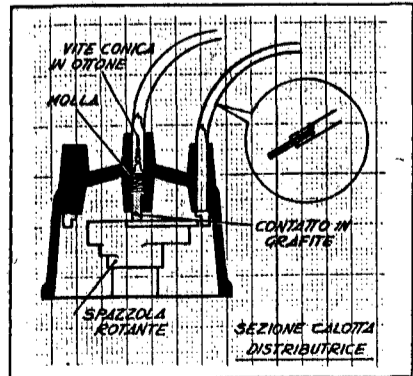
Quando si devono collegare tra di loro più fili, sovente si impiegano dei connettori multipolari con innesto a baionetta o a pressione, con fermagli elastici di sicurezza.

Per facilitare le operazioni di montaggio e

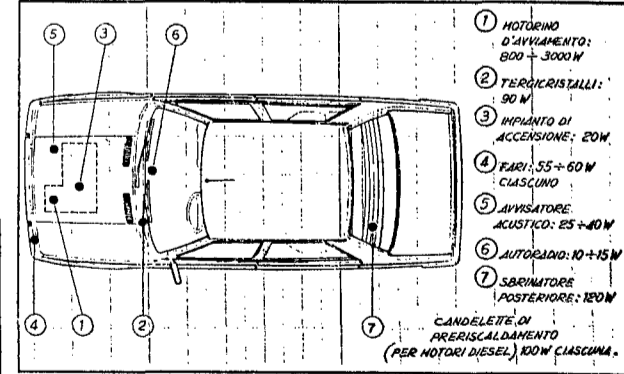
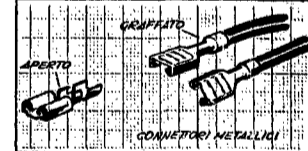
gli interventi riparativi, questi connettori sono realizzati in maniera da poter essere uniti tra di loro in un solo modo (ovvero da avere una unica posizione di collegamento).

Sempre per facilitare l'assemblaggio ed eventuali interventi riparativi, in genere i fili dell'impianto elettrico sono variamente colorati.

I terminali e i connettori vengono fissati all'estremità dei fili mediante saldatura a stagno, oppure mediante graffatura (una parte del terminale viene schiacciata con una pinza contro il filo, in modo da stringerlo saldamente).



I principali circuiti dell'impianto elettrico sono dotati di fusibili. Questi sono semplicissimi elementi di collegamento che svolgono la importantissima funzione di proteggere i circuiti stessi da eventuali sovraccarichi elettrici (come quelli che si possono verificare quando si determina un cortocircuito). I fusibili sono infatti realizzati in modo da fondersi qualora la quantità di corrente che passa attraverso di essi superi un determinato valore.



In collaborazione con il Servizio tecnico della Renault Italia Disp. 7.8

