

# Hit, ovvero il coupé sportivo alla maniera della Pininfarina

Oltre a firmare la linea di molte delle vetture di serie presenti sul mercato - dalle Alfa, alle Peugeot, alle Ferrari - la Pininfarina continua nella sua attività di ricerca e di proposta. E' il caso della Hit, un coupé sportivo realizzato su meccanica della Lancia Delta HF integrale. La Casa di Grugliasco potrebbe produrlo, in una piccola serie di tre o cinque vetture al giorno, per chi non disdegna il piacere della guida.

L'anno scorso la Pininfarina ha chiuso con una riduzione del fatturato. Questo però, considerato anche che gli utili di esercizio non sono diminuiti, non ha impedito alla più famosa carrozzeria italiana di realizzare nuove idee. All'ultimo Salone di Ginevra, per esempio, oltre alle dichiarate vetture (dalle Ferrari alle Peugeot) la cui linea reca la famosa firma di Pinin, l'azienda di Grugliasco aveva esposto un prototipo molto interessante: la Hit.

Questa vettura - affermano i progettisti - è la dimostrazione della potenzialità della Pininfarina di affrontare, partendo da gruppi meccanici esistenti (nel caso quelli della Lancia Delta HF integrale), il disegno e la progettazione di un veicolo completamente nuovo. Quello della Hit, infatti, è uno studio globale che comprende anche la progettazione del telaio, realizzato in materiali compositi, come la carrozzeria, per ottenere un più favorevole rapporto peso/potenza.

Alla base dell'idea Hit - sottolineano i tecnici - è la constatazione che lo sviluppo tecnologico dei tempi recenti ha portato la meccanica lontana dal pilota, «devitalizzando» quelle vetture che più facevano sognare, vale a dire spider e coupé. Con gli anni, infatti, un filtro di tecnologia ha fatto sì che le automobili siano diventate sempre più affidabili, veloci, silenziose, ma ha parzialmente ridotto l'emozione della guida. Da qui il desiderio di ritrovare certi contenuti e certe sensazioni: la rinnovata passione per la pilotaggio coupé ci ha offerto lo spunto per interpretare questi concetti in modo nuovo, adattando i materiali a tale concezione.

Il tema coupé è stato così esasperato nella realizzazione di una «sport», una vettura da corsa stradale il più possibile leggera, compatta, senza fronzoli e «vestita» con la semplicità delle vere sportive. E se coupé è un'idea di prestazioni

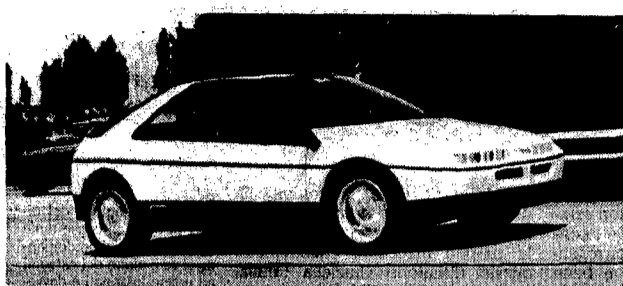
superiori e assetto sportivo, con la Hit (nella foto) i tecnici di Grugliasco hanno estremizzato il discorso, pur mantenendo per questo prototipo le dimensioni e le volumetrie proprie di un coupé.

La Hit è, per la Pininfarina, l'esempio di un veicolo che, ispirato al mondo del rallye, può essere prodotto in piccola serie ed essere utilizzato con soddisfazione su percorsi tortuosi, dove contano più le doti di tenuta, trazione ed accelerazione che non la velocità pura.

La carrozzeria della Hit, con paraurti integrati in una struttura a rigidità distribuita, è costituita da pannelli ed ossature in resina rinforzata con fibra di vetro. La parte anteriore - sottolineano alla Pininfarina - è monolitica, con funzione di cofano che scopre completamente la meccanica. Spoiler anteriore, posteriore e ricoprimento longherone sottoporta sono in fibra di carbonio. Per motivi legati alla conformazione e al peso, si è fatto largo uso di superfici trasparenti in policarbonato, incollate a filo, in modo da contribuire alla rigidità della carrozzeria.

La Pininfarina ha potuto, libera dai vincoli di una produzione in grande serie, impiegare i materiali e le tecnologie più moderne indirizzate alle competizioni ma, al contempo, proponibili al pubblico sia pure su una vettura da costruire in serie limitata, per ottenere migliori prestazioni della scocca in materia di rigidità e peso.

L'uso dei materiali compositi ha posto il problema - per la realizzazione della Hit - di manufatti che richiedono per la loro costruzione tecnologie e tempi di lavorazione decisamente lunghi. Tali materiali rendono inoltre necessarie costose attrezzature quali le autoclavi, nonché l'impiego di lavorazioni e temperature controllate e così via. La Pininfarina ha superato questi ostacoli - precisano i progettisti - utilizzando una semiscocca sciolata di elevata rigidità e pannelli sandwich piani (nido d'ape Nomex, interposto fra pellicole in fibra di carbonio), fondo piatto con l'unica spongenza costituita dal tubo di scarico (albero di trasmissione intubato nel tunnel), attacchi delle sospensioni integrati, telaio anteriore in tubi metallici per sostenere



il motore, cellula abitacolo sciolata con struttura interna di rinforzo. L'impiego di pannelli piani, tagliati, sagomati ed incollati a freddo con l'ausilio di attrezzi di posizionamento, ha evitato la costruzione di stampi costosi e consente una produzione economicamente accessibile su una piccola serie di 3-5 vetture al giorno, giustamente collocabile nelle potenzialità di un'azienda come la Pininfarina. Queste le dimensioni del prototipo Hit: mm 3970 lunghezza massima, mm 1720 altezza massima, mm 2475 passo, mm 1415 carreggiata anteriore, mm 1410 carreggiata posteriore, kg 980 peso.

## Per l'ammiraglia Scorpione nuovo cambio e motore Ford a 'combustione magra'

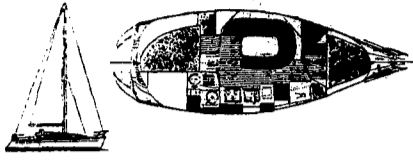


Dal mese scorso l'ammiraglia della Ford, la Scorpione (nella foto), è disponibile anche in Italia nelle versioni 2000 con il nuovo motore bialbero Dohc e in tutte le versioni con il cambio M175. Primo motore bialbero prodotto dalla Ford in grandi volumi (secondo le previsioni sarà costruito in almeno 400 mila unità l'anno) il Dohc è un motore a combustione magra, che opera cioè con un rapporto aria benzina di 19:1 che consente un più ridotto

livello di emissione di gas di scarico. Questo bialbero eroga, nella versione ad iniezione, una potenza di 125 cv ed è in grado di imprimere alla vettura una velocità di 195 km/h, con un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 10,8 secondi. Nella versione a carburatore eroga una potenza di 109 cv (187 km/h, 11,7 secondi da 0 a 100 km/h). I prezzi: 24.731.000 lire la Scorpione 2.0 Dohc GL, 27.164.000 lire la 2.0i Dohc GL, 29.931.000 lire la 2.0i Dohc Chia.

### NAUTICA GIANNI BOSCOLO

## Il voluminoso «Feeling 346»



In attività dal 1912, i cantieri Kiré sono tra le maggiori aziende francesi del settore e sono specializzati in imbarcazioni a vela. Attualmente la gamma della loro produzione spazia su quattordici tipi di cabinato a vela, dagli 8 ai 14 metri. L'ultima loro creazione, il Feeling 346 (nel disegno) è un dieci metri disegnato dal giovane architetto francese Gilles Vaton, «specialista» delle barche di media dimensione.

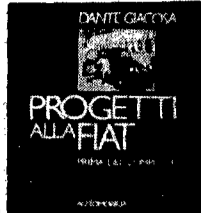
Il disegno di questo recente modello è caratterizzato da una notevole larghezza al galleggiamento, che si ricorda dal «baglio massimo» alle zone di poppa e prua. Un disegno che dà vita ad uno scafo decisamente voluminoso e dotato di un'abitabilità nettamente al di sopra della media. Il 346, infatti, è una barca studiata per la crociera pura ed il massimo comfort; le altezze in cabina, lo spazio in coperta ed in quadrato, la luminosità interna, tutto è stato finalizzato ad una comoda sistemazione delle 6/8 persone ospitabili.

Questi dati tecnici: lunghezza fuori tutto mt. 10,40; lunghezza scafo mt. 10,13 (al galleggiamento mt. 8,70); larghezza mt. 3,47; pescaggio mt. 1,70/1,35; dislocamento 4 mila chili, superficie veica 67 mq., motore Volvo da 18 HP. L'albero che appoggia in coperta, è armato in testa ed ha due crocette.

Gli interni sono molto curati e il Feeling 346 dispone di un corridoio che permette la comunicazione fra tutti gli ambienti della barca. Ovunque: finestre laterali, boccaporti, oboli, per fornire il massimo di luminosità. Dal punto di vista marino, questa barca, con volumi di carena centrali, è molto stabile, non sovraccarica ed ha una buona manovrabilità. Viaggiando a motore il 18 HP è forse un po' debole.

La motorizzazione-base poco potente, l'insonorizzazione da migliorare e la cambusa leggermente sacrificata sono i difetti segnalati dalla stampa specializzata. Difetti ampiamente compensati dalla coperta ampia e comoda, dagli interni spaziosi e dagli impianti progettati con cura. Resta da dire che il Feeling è commercializzato in Italia dalla Moto Mediceo di Livorno e che costa 80 milioni, Iva esclusa.

### Le automobili di Giacosa prima dell'era del computer



L'ingegner Dante Giacosa - uno dei più famosi, se non il più famoso progettista italiano di automobili - all'età di 84 anni non soltanto non ha smesso di lavorare (dirige la progettazione della Autec, una società del gruppo Fiat) ma non ha smesso neppure di scrivere. Ecco infatti che, per i tipi di «Automobilista», è uscito un suo volume dal titolo «Progetti alla Fiat prima del computer» (nella foto). Si tratta della seconda edizione, totalmente rivista, ampliata e aggiornata, dell'autobiografia di Giacosa, pubblicata dieci anni fa con il titolo di «40 anni di progettazione alla Fiat». In 322 pagine, ricchissime di illustrazioni, passano i personaggi che hanno fatto la storia dell'automobilismo italiano e passano le macchine che Giacosa ha progettato. Dai veicoli speciali e dai motori d'aviazione del finire degli anni Venti, al progetto della Fiat 500, ideata nel 1933 ed entrata in produzione nel 1936, sino al progetto di un'auto ancora in commercio, la A112.

### Per 3 giorni in officina? Vettura in sostituzione

La rete di assistenza Fiat Lancia è articolata su 7.844 officine in Italia, con 32.740 addetti, e su 5.124 officine nel resto d'Europa, dove il personale occupato è di 21.920 unità. Durante il periodo luglio-agosto l'assistenza in Italia è stata ed è garantita da almeno 1000 officine anche il sabato e da circa 500 officine anche la domenica, rintracciabili utilizzando una linea telefonica «verde», il cui uso richiede un solo gettone e il cui numero è 1678-25054. E' stato proprio in contemporanea con l'organizzazione di questo servizio che le reti di assistenza Fiat Lancia si sono proposte un nuovo obiettivo: ridurre il disagio che può derivare agli utenti dalla necessità di lasciare in officina la vettura per più di tre giorni. In questo caso, infatti, se l'auto è in garanzia, ai clienti della Fiat e della Lancia viene consegnata una vettura sostitutiva.

### IL LEGALE FRANCO ASSANTE

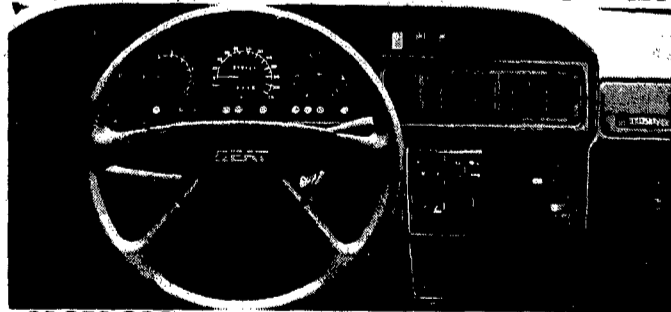
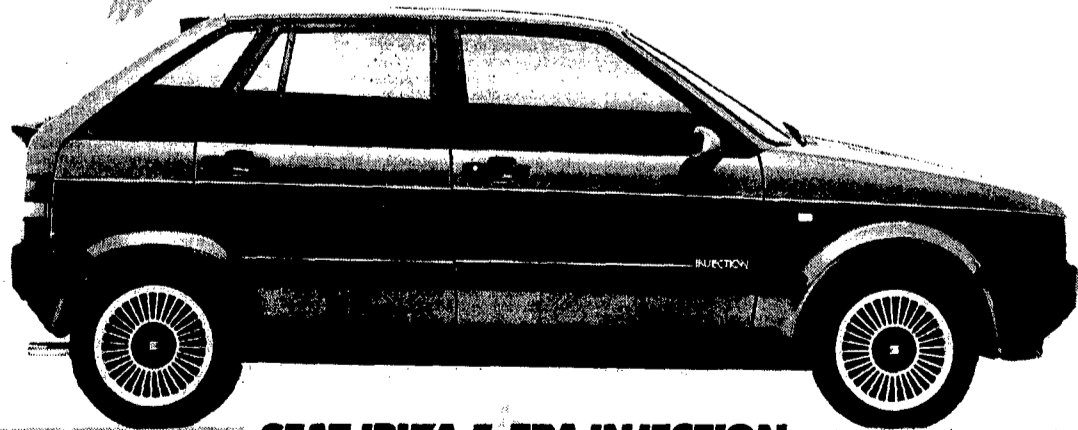
## L'Iva non è danno risarcibile

L'Iva, pagata al carrozziere che ha riparato un'automobile incidentata, non è risarcibile dal responsabile del sinistro se il danneggiato può recuperare l'Iva dallo Stato. Lo ha stabilito una sentenza del Tribunale di Modena del 16 maggio 1988 n. 760. La motivazione della stessa appare convincente ed è utile che sia conosciuta. Argomenta il Tribunale suddetto che se l'autovettura serve per il compimento dell'attività lavorativa, dev'essere presumere che la stessa è compresa fra i beni strumentali per l'esercizio dell'attività professionale.

Si è, però, portati a ritenere che, quando si è scelta la contabilità forfettaria, poiché l'Iva non può essere recuperata dallo Stato, va pagata dal responsabile del sinistro. Niente di più sbagliato. Secondo la sentenza di cui sopra, invece, pur ammesso che l'Iva non può essere scaricata (come avviene per la contabilità ordinaria), chi ha scelto la forfettaria gode di una serie di benefici, che di fatto compensano quelli della contabilità ordinaria. Pertanto «sia che il danneggiato adotti il sistema forfettario, sia che adotti il sistema della cosiddetta contabilità ordinaria, l'Iva corrisposta diviene oggetto di recupero nei confronti dello Stato e, dunque, non costituisce un danno risarcibile».

# EXTRA

## INJECTION LUSSO IN ACCELERAZIONE.



L. 14.950.000 IVA comp. Con Aria Condizionata L. 16.250.000 IVA comp.

Questa è la nuova Seat Ibiza Injection, un'affascinante cinque porte che ha rivestito di una comodità esclusiva prestazioni davvero notevoli. Al piacere di una guida veloce e sicura, da 0 a 100 chilometri in 10,8 secondi, motore System Porsche da 1.5 litri per 100 CV e 184 Km/h, iniezione LE-2 Jetronic, freni a disco ventilati, si aggiunge il comfort di chiusura centralizzata, alzacristalli elettrici, doppio retrovisore esterno, cerchi in lega, sedili posteriori frazionati, rivestimento dei sedili in velluto e, a richiesta, aria condizionata di serie. Ibiza Injection, lusso in accelerazione.

SEAT Un'azienda del gruppo Volkswagen

SEAT in Italia preferisce AgipPetroli

**SEAT IBIZA E TRA INJECTION**

Importatore unico: **bepi koelliker importazioni** Viale Certosa, 201 - 20151 Milano - Tel. 02/30031