



Le tecniche di guida secondo Miki Biason

Miki Biason, uno dei più grandi campioni mai esistiti nel mondo del Rally, si confessa. In un libro scorrevole («Miki Biason: la mia storia e i segreti per diventare un asso del rally», Calderini, pagg. 190. L. 24.000), utilizzando la prima persona grammaticale e lo stile tipico del «parlaro», il giornalista Giovanni Bertizolo ha raccolto le impressioni del campione italiano. Biason narra dell'infanzia, degli esordi, della carriera e fornisce preziosissime informazioni sulle tecniche di guida, sulla preparazione e l'assetto della vettura, per ottenere il meglio dalla propria auto nelle più diverse condizioni ambientali.

Implanto verniciatura «pulita» per le auto

La Fiat Auto, la Industrie Pininfarina e la PPG Industries hanno annunciato che è stato raggiunto un accordo per la costruzione in Italia di un impianto - unico nel suo genere - per la sperimentazione di nuove tecnologie e nuovi metodi per il trattamento e l'applicazione di vernici per autovetture. La nuova linea di verniciatura pulita verrà installata nel reparto verniciatura della Pininfarina, recentemente rinnovato. La nuova linea di verniciatura utilizzerà tecniche innovative sia nella cabina che nell'uso e nel condizionamento dell'aria, nella robotica e nelle attrezzature di applicazione. Consentirà la sperimentazione e lo sviluppo commerciale di vernici «al solvente alto-solido», di vernici all'acqua, di vernici trasparenti ad uno o due componenti e di vernici in polvere.

Compact Disk per preparare gli addetti all'assistenza

Al Salone «Equip'auto 1989», che si è tenuto il mese scorso a Parigi, la Renault ha presentato i più recenti sviluppi delle tecniche messe a punto nel settore dell'assistenza e, fra queste, il progetto «Ediris». Si tratta di un corso di formazione per addetti all'assistenza, elaborato in collaborazione con la Philips, che si basa sulla utilizzazione di Compact Disk interattivi. L'«Ediris» permette di seguire il corso di formazione prescelto sul posto di lavoro e di interrompere e riprendere il corso secondo le necessità. La consultazione dei programmi non richiede nozioni di informatica e i programmi stessi consentono di diagnosticare i guasti cui può essere soggetta un'auto, di simulare la riparazione e di stabilire anche la spesa che dovrà essere affrontata dall'utente. Dall'anno prossimo la rete Renault potrà disporre di quattro corsi l'anno. I primi saranno dedicati all'impianto elettrico, all'accensione, alla carburazione e alla messa a punto dei motori a benzina.

Chiude oggi dopo sette giorni a Milano la rassegna biennale del ciclo e motociclo

Pochi i nuovi modelli ma sono aumentati i visitatori (800 mila) e gli espositori

Una ventata d'ottimismo al Salone delle moto

Si conclude oggi, dopo sette giorni, il Salone del ciclo e motociclo di Milano. Su un'area espositiva di 39 mila metri quadrati sono passati oltre ottocentomila visitatori. Meno novità, ma più espositori e soprattutto spettacoli di intrattenimento. Stasera la rassegna chiude alle 22. Interessanti opinioni degli espositori sulla «filosofia» del Salone.

UGO DALLO'

La biennale Esposizione internazionale del ciclo e motociclo di Milano si va trasformando. Quest'anno è stata più breve. Si è aperta il 21 e si conclude oggi alle 22. Su una superficie espositiva portata a 39 mila metri quadrati sono passati oltre ottocentomila visitatori. Rispetto alle passate edizioni si sono aggiunti nuovi ristoranti, esibizioni di trial acrobatico e la possibilità di ascoltare musica e ballare in un apposito padiglione-discoteca.

La novità maggiore è stata la conferma di una nuova filosofia del Salone: non più soltanto occasione per la presentazione di nuovi modelli, che sono sempre meno. Piuttosto, vetrina privilegiata della pro-

duzione disponibile e «momento» di incontro e divertimento per un pubblico giovane come quello dei motociclisti. Un po' come il Motor Show di Bologna.

Interessante sentire le opinioni degli operatori del settore, sull'argomento. All'Aprilia, ad esempio, pensano che il Salone non debba più essere la sola occasione per la presenza di novità. Anzi, la Casa veneta preferisce presentare i suoi nuovi modelli nell'arco dell'anno «per ottenere un'attenzione dei media ripetuta nel tempo».

L'importatore della Harley Davidson, Talamo, non condivide la strategia delle case motociclistiche giapponesi,

che concentrano le loro novità ai saloni, perché bloccano il mercato per alcuni mesi prima e dopo il salone, non avendo pronte le moto da vendere.

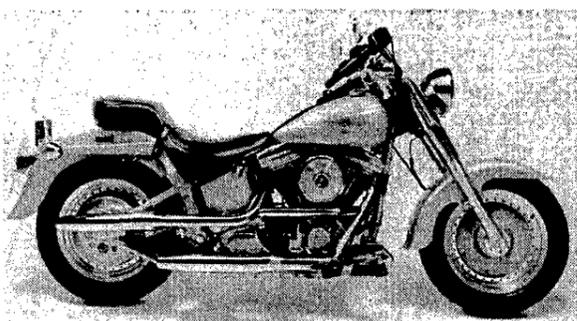
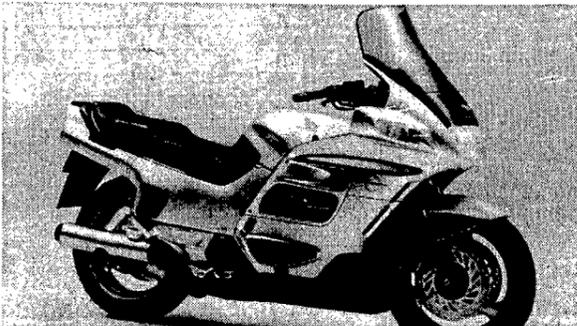
Infine la Gilera che, per voce del suo direttore commerciale, Rossanda, manifesta una posizione più conciliante e articolata. In sostanza, questi sostiene che al Salone non si può certo mancare, con o senza nuovi modelli. «L'importante è non ripetere gli errori del passato e, se si presenta una novità, si deve essere tempestivi nel commercializzarla. In ogni caso, la sola novità non è più sufficiente motivo di attrazione, da ciò l'esigenza di intrattenere i visitatori senza peraltro arrivare alla formula del Motor Show. Tuttavia per gli appassionati di motociclismo che hanno visitato il Salone, le belle moto, nuove o soltanto aggiornate, non erano poche. Ne elenchiamo alcune fra le più interessanti».

APRILIA: 125 Sintesi con nuova verniciatura e modifiche di dettaglio. 125 RX Competizione Enduro, per partecipare al nascente Campionato del

Mondo Enduro. Novità, la 600 Pegaso, con ciclistica stradale, cupolino, portapacchi ed assetto da fuoristrada.

GILERA: 600 RC più bassa, più maneggevole, con assetto diverso e forcella da 42 di diametro, in dotazione il contagiri. Stesse modifiche alla 125 RC, a parte la forcella. Novità del Salone, il nuovo ciclomotore Bullit della categoria dei «tuboni», ma dotato di telaio bilivra scatoletto e del nuovo motore modulare interamente progettato dalla Gilera. Questo motore raffreddato ad aria-acqua andrà ad equipaggiare anche i ciclomotori prodotti dal Gruppo Piaggio, del quale Gilera fa parte.

GARELLI: Super Ciclon, versione completamente nuova del noto «tubone» Ciclon. Katia e Team in nuova livrea, più avviamento elettrico. MOTO GUZZI: V75 SP carenata da gran turismo (tipo SP 1000). Nuova 1000 Sport con il look della non dimenticata 750 Sport dei primi anni '70. Enduro 1000 con monoammortizzatore e un solo carburatore. 1000 Replica a 4 valvole, in numero limitato a 5-600



La Harley Davidson «FLSTF Fat Boy» e, nella foto in alto, la Honda «ST 1100 Pan-European». Nella foto sopra il titolo: il Gilera «Bullit».

pezzi, per chi vuole gareggiare. DUCATI: 900 SS, Kocis 50 rinnovato esteticamente. KTM: 250 cross, novità del Salone. Aggiornamenti per il 125 Cross e per i modelli da enduro. HARLEY DAVIDSON: presenta tutta la sua gamma, oggi all'apice della moda motociclistica, e la nuova «Fat boy» da 1340 cc. HONDA: ST 1100, una magnifica nuova gran turismo, con quattro cilindri a V, carenatura e valigie. VFR 750 F completamente rinnovata, salvo nel nome e con potenza limitata a 100 cv; il particolare più qualificante è il monocarabrocc posteriore. Africa Twin completamente rivista nel motore, nella ciclistica ed esteticamente. Wal-

laro, ciclomotore nuovo con portacasco sotto la sella. Scooter Vision importato ufficialmente. SUZUKI: DR 650 R, nuovo motore raffreddato aria/olio. DR 650 RS, versione «stradale», con piccola carena e ciclistica adattata. Big 780, motore maggiorato. GSX 750 R, nuovo motore a corsa più lunga, carburatori da 38 di diametro, potenza e prestazioni ulteriormente aumentate, forcella rovesciata. GSX 1100 R con forcella rovesciata e interasse più lungo. Infine, novità per il Salone, una bicilindrica di circa 800 cc tipo «roadster», compatta e leggera, col cardano e senza carenatura. YAMAHA: Nuova Enduro XT

600 E, con avviamento elettrico e vocazione più «stradale». Diamo ora un cenno sui dati di mercato Italia (fonte ministero dei Trasporti) relativi alle immatricolazioni di moto e scooter nei primi nove mesi dell'89. Ad un totale generale che vede un segno negativo (-1,4%), si contrappongono i dati positivi riferiti ai ciclomotori (più 17,9%), alle moto da 201 a 300 cc. (più 23,4%) ed alle «oltre 750» (più 20%). Bene anche i modelli da 501 a 750 cc. con più 4,6%. Si segnala, per altro, un arresto della tendenza negativa degli ultimi anni, tale da indurre gli operatori del settore ad un certo ottimismo per l'anno che viene.

Proposte dalla BK versioni speciali di Marbella e Ibiza

Le Seat d'autunno



Al Motor Show di Bologna anche l'auto di Batman

Sempre più spettacolo e sempre più motori al Motor Show di Bologna che, com'è ormai nella tradizione, aprirà i suoi battenti nel quartiere fieristico, dal 2 al 10 dicembre. Questa rassegna, che all'inizio (1981) qualcuno voleva relegare al ruolo di Salone motociclistico di second'ordine, è ormai diventata un appuntamento classico per gli appassionati delle quattro e delle due ruote.

La conferma la si ha, oltre che dal numero di visitatori sempre crescente (è ormai stato superato il milione) dal fatto che le case automobilistiche «colgono l'occasione bolognese anche per presentare alla stampa specializzata nuove versioni di loro modelli».

Presentando l'edizione 1989 del Motor Show - per l'Italia l'ultimo Salone del decennio che sta per finire - Alfredo Cazzola, ideatore dell'iniziativa, non nasconde la soddisfazione e l'entusiasmo. E annuncia cifre: 85 mila mq espositivi, un'area esterna di 95 mila mq con cinque tribune, capaci di 75 mila persone, per assistere agli spettacoli, 1063 Case di 30 Paesi rappresentate, 40 nuovi modelli esposti dalle aziende automobilistiche che hanno organizzato ben sei conferenze stampa, 30 modelli inediti di moto presentati da dodici marche

di motociclette, nove convegni. Ed ancora: dieci «preparatori tedeschi» presenti alla rassegna, 194 piloti tra i più noti in campo automobilistico e 214 piloti tra i più conosciuti tra le varie specialità del motociclismo, quaranta protagonisti del mondo dello spettacolo e della moda.

Non c'è che l'imbarazzo della scelta ed a Bologna si potranno ammirare, dall'auto di «Batman», sull'onda del successo incontrato dal film, alla «Chamade» della Renault che la casa francese sta per commercializzare in Italia.

Ma il Motor Show di Bologna - precisa Cazzola - non è solo spettacolo (gare di F1, F3, auto storiche, 4x4, rally cross, minicross e via elencando), ma anche partecipazione diretta del pubblico alle decine e decine di gare e concorsi in programma organizzati dalle Case e dai «supporter» ufficiali della manifestazione (Coca Cola, Banca Commerciale Italiana, Toro Assicurazioni).

Al Motor Show di Bologna si potrà arrivare agevolmente sia con mezzi propri che con i mezzi pubblici, grazie a servizi di navette organizzati da e per la stazione, l'aeroporto e l'autostazione. Orario d'apertura: 9-19.

□ F.F.S.

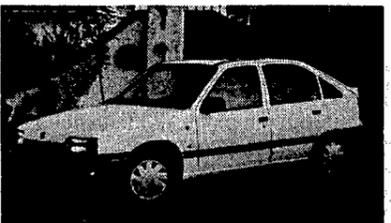
La GM Italia ha commercializzato nove modelli della Opel Kadett 1400

53 anni e non li dimostra

ANDREA LIBERATORI

RAPALLO. A vederla e a provarla, su strade e autostade della Liguria di Levanto, non si dimostra più di 33 anni non li dimostra proprio. Eppure la prima Kadett la Opel (casa tedesca della General Motors) la produsse nel dicembre del 1936. L'antenata dei modelli presentati in questi giorni era una cabriolet con un motorino di 1074 cc che erogava 23 cavalli. Da allora ad oggi di Kadett la Opel ne ha sfornate e vendute qualcosa come dieci milioni; la decimillesima, una station wagon grigio platino, è uscita dallo stabilimento di Bochum il 23 ottobre 1989. Quell'auto ha fatto entrare la Kadett nel Gotha dei primati: finora solo quattro modelli hanno raggiunto quota 10 milioni: due sono della Volkswagen (il Maggiolino e la Golf), poi ci sono la milica Ford T e una giapponese, la Toyota Corolla.

In oltre mezzo secolo, del modello Opel solo il nome è rimasto immutato secondo una precisa scelta della casa. Tutto il resto, linea, tecnologia, trazione, è cambiato radicalmente. «Quello che abbiamo voluto e vogliamo dimostrare, mantenendo il nome Kadett», dice Luca Apolloni Ghetti della Gm Italia - è la fedeltà, che dura da decenni, al



concetto che Opel e General Motors hanno di vettura media europea. Non abbiamo voluto celare, sotto nomi diversi, modelli che costituiscono solo parziali modifiche: abbiamo puntato alle reali novità del prodotto».

Il mercato ha risposto: nel 1988 il modello Kadett, nelle sue numerose versioni (si va dal 1200 di 54 cv al 2000 16 valvole che di cavalli ne dà 150), è stato il terzo più venduto in Europa, dopo Golf e Fiat Uno. In Italia, nell'88, ne sono state vendute 44.502. E la cifra è già stata superata nei primi 10 mesi di quest'anno con 45.854 vetture vendute, un 26,6 per cento in più rispetto al corrispondente periodo 1988.

La novità di questi giorni è una nuova motorizzazione della Kadett. La Opel ha ces-

sato la produzione del modello con propulsore di 1300 e si due, tre volumi e station wagon monta un 1400 (1389 cc monoalbero, 75 cv) quattro cilindri, testata in alluminio, carburatore doppio corpo. Insomma il motore che nell'88 fu proposto per la prima volta sulla richiestissima Vectra.

Rispetto al 1300, il 1400 ha una coppia massima superiore del 7% che raggiunge ad un regime di 3000 giri, 1200 in meno della precedente motorizzazione. Visto più da vicino questo 1400 è un'evoluzione del 4 cilindri camme in testa dell'Opel Family I montato per anni sulle Kadett e Ascona 1300; portando l'alesaggio da 75 a 77,6 mm e mantenendo la corsa a 73,4 mm la cilindrata è salita da 1297 a 1389 cc. La potenza massima è rimasta di 75 cv.

Nel confronto velocità/consumi coi modelli europei più diffusi ed affini, questa Kadett 1400 (nella foto) si piazza bene. I suoi 75 cv (Tipo 1.4, 71 cv; Renault 19 77 cv) le consentono una velocità di punta di 170 kmh (Fiat Tipo 161; Renault 19 173 kmh). A 90 l'ora la Kadett ultima nata consuma 5 litri ogni 100 km (Tipo 5.2; Renault 19 5.1). A 120 kmh il consumo è di 6,5 litri (Tipo 7.1; Renault 19 6.6 litri); dal confronto per il ciclo urbano la Kadett esce meno bene: 8,9 litri contro gli 8,5 della Fiat Tipo e i 7,9 della Renault 19.

Alla buona elasticità del motore la Kadett 1400 aggiunge un sterzo leggero in mano e preciso in velocità. La visibilità dell'abitacolo è discreta come la tenuta di strada. La silenziosità, anche a velocità sostenute, è decisamente buona, come il cambio, con qualche leggera perplessità sulla 5ª; ma sono osservazioni limitate ad una sola vettura guidata per un centinaio di km di percorso misto.

Novi i modelli di Kadett 1.4 divisi in due volumi, tre volumi, station wagon e cabrio. La Ls 5 porte costa, chiavi in mano, 14 milioni e 891 mila lire; la 4 porte 15 milioni 569 mila; la Gl 4 porte 17 milioni 567 mila; la 5 porte 16 milioni 920 mila; la Gt tre porte 15 milioni 384 mila; La station wagon 5 porte 16 milioni 77 mila; la Club station wagon 5 porte 16 milioni 632 mila; la Gt station wagon 5 porte 18 milioni 213 mila; la cabriolet 2 porte, infine, costa 20 milioni 850 mila lire.

Il capitolo ecologia non è stato trascurato neppure in questa presentazione. La Opel ribadisce che, da anni, su freni e frizioni impiega materiali privi di amianto. Quanto alle emissioni un annuncio: dal 1º novembre, per quattro mesi le Cors e le Kadett «catalizzate» e con motore ad iniezione costano 800 mila lire in meno. Tutte le vetture Opel inoltre possono venire equipaggiate con un convertitore catalitico a tre vie che «riduce mediamente dell'80 per cento ossido di carbonio, ossido d'azoto e idrocarburi incombusti nel gas di scarico».

IL LEGALE

FRANCO ASSANTE

Soltanto all'estero è d'obbligo la sigla «I» per veicoli italiani

«Gli autoveicoli, i motocicli e i rimorchi immatricolati in uno Stato estero, quando circolano in Italia debbono essere muniti della sigla distintiva dello Stato di origine. La disposizione... si applica agli stessi veicoli immatricolati in Italia, qualora circolino muniti della sigla distintiva dello Stato italiano». La norma è fissata nell'articolo 96 del Codice della strada e ha dato luogo da parte delle forze di poli-

zia a non univoca interpretazione, nel senso che vi sono stati conducenti italiani circolanti nel nostro Paese contravvenzionati perché mancanti della sigla «I». La norma non è certa di una chiarezza cristallina, ma mi pare che si prestino poco a equivoci. È evidente che la stessa è stata introdotta per la migliore identificazione del veicolo allorché, circolando in un Paese straniero, risulta difficile stabilire

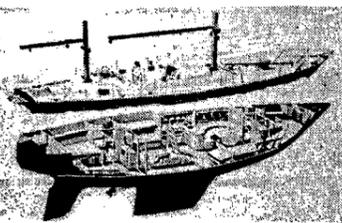
a quale Paese la targa si riferisca. Fissato in tal modo il motivo della disposizione, è di tutta evidenza che i veicoli immatricolati e circolanti nel nostro Paese non hanno bisogno della apposizione della sigla e la loro omissione non comporta alcuna sanzione. L'uso di tale sigla è, invece, obbligatorio solo per i veicoli che circolano internazionalmente e lo stesso deve essere conforme alle convenzioni interna-

zionali (Pret. Sanremo, 26-4-1961, Vivaldi). Circolando in Italia i suddetti veicoli, non soltanto possono omettere tale sigla, ma possono anche apparire non conforme alle suddette convenzioni e circolare da placche o fregi reclamistici od ornamentali (non proibiti dalla targa) senza incorrere in violazioni di sorta. (Pret. La Spezia, 13 maggio 1960, Tartaghi).

NAUTICA

GIANNI BOSCOLO

Grande confort anche in mare



La Comar di Forlì, conosciuta anche come la «Fiat del mare», ha nel suo listino due scafi particolarmente interessanti. Si tratta di una barca a vela e di una a motore.

La prima, il «Comet 303», è un cabinato progettato da Andrea Vallicelli con le seguenti caratteristiche tecniche: lunghezza fuori tutto metri 9,50, lunghezza al galleggiamento metri 8,20, larghezza metri 3,15, dislocamento tre tonnellate e mezzo. Buona la superficie velica, che è di 52 mq. Un entrobordo Diesel da 18 HP è usato per la motorizzazione.

Il lavoro di Vallicelli ha teso soprattutto ad innovare gli interni, più che le linee esterne della barca. Sono previste due cabine, di cui l'armatoriale a poppa, con bagno di altezza superiore a m. 1,75, ed una soluzione molto innovativa degli impianti nautici, ossia il tavolo da carteggio e gli strumenti. La Comar definisce il «Comet 303» di «ottime prestazioni veliche particolarmente con vento debole». L'immatricolazione sotto le tre tonnellate evita la patente e il reddito-metro.

La seconda barca della Comar è a motore: si chiama «Clanship 527». Si tratta di un motoryacht, progettato dallo studio Yankee-Delta, con linee molto filanti. Il «Clanship» ha le seguenti caratteristiche tecniche: lunghezza fuori tutto metri 16, lunghezza al galleggiamento m. 12,60, larghezza m. 4,80, dislocamento a mezzo carico 17 tonnellate. La motorizzazione prevista è GM da 550 a 650 HP.

Gli interni sono studiati per rendere elevato il grado di abitabilità: la cabina armato-

riale di prua è dotata di bagno autonomo; per gli ospiti due cabine gemelle con letti bassi. I rivestimenti sono molto ricercati e la «dinetto» è studiata in modo da presentare ambienti diversi e variamente utilizzabili, senza l'uso di paratie.

I Cantieri Italiani di Milano, a loro volta, hanno tra le loro proposte una rinnovata imbarcazione a vela di quasi 15 metri. Si tratta di una «riscrittura» del progetto «C.I. 46», con modifiche e miglioramenti di rilievo, denominato «C.I. 46» Serie Oro (nel disegno). Ha il piano velico maggiorato rispetto al precedente modello.

Per le sue qualità, e per la ricchezza dei materiali e delle finiture, è una barca destinata ad un pubblico interessato alla navigazione a vela, ma in condizioni di estremo confort. Gli interni, ad esempio, sono in massello di teak e l'angolo cucina dispone di lavatrice, lavastoviglie e condizionatore. L'attrezzatura in coperta è stata semplificata al massimo ed è munita di ogni «gadgets»: rollafuoco, rollaranda e rollatrinchetto.

La precedente versione era stata curata dai progettisti A. Giles e Ben Lexcen, mentre per questa versione si è impegnato al completo lo staff dei progettisti interni della Cantieri Italiani.

Alcune linee della barca sono rimaste invariate, ma in effetti si tratta di una imbarcazione nuova il cui prezzo, indicativo per via dei vari optional, va dai 280 ai 350 milioni. Con questo modello, la Cantieri Italiani conta di rinnovare il successo del «33 Futura», che incontrò molto favore al suo esordio al Salone di Genova '87.