

EICMA '93 18-20 ottobre Si apre oggi a Milano il 53° «Ciclo Motociclo». Scooter in primo piano Riflettori sulle due ruote

MILANO. Il mondo delle due ruote, con o senza motore, si dà appuntamento da oggi alla Fiera di Milano dove alle ore 11,30 si apre ufficialmente la 53ª edizione del Salone internazionale Ciclo e Motociclo, Eicma '93. Cinquantatreesima edizione, ma anche 80 anni di storia e dell'esposizione milanese e della prima rivista specializzata, *Motociclismo*, che all'avvenimento dedica una mostra sullo sviluppo delle due ruote con fotografie e moto d'epoca. A un compleanno così importante, anche se festeggiato con qualche mese di

anticipo - la prima rassegna ebbe luogo nel 1914 -, corrisponde peraltro un rinnovato interesse dell'industria mondiale delle biciclette e delle moto. Ne sono una prova i 1500 espositori in rappresentanza di 1800 marche, provenienti da 34 Paesi di tutti i continenti. Foltissima la «delegazione» statunitense che propone addirittura un American Pavillon. E si moltiplicano, rispetto al passato, anche le iniziative convegnistiche (questo pomeriggio alle ore 16 i campioni Baldini, Merckx, Moser,

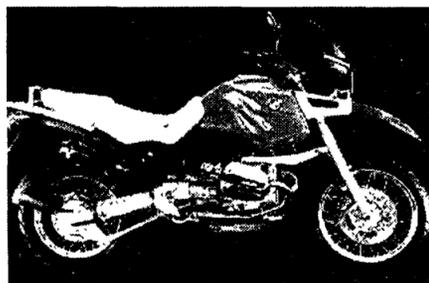
Obree, Adorni e Chris Boardman discutono di record; mercoledì mattina alle 10 tavolo rotondo sui problemi della sicurezza; venerdì alle 11 assemblea dell'Associazione città ciclabili), spettacoli (alla «discoteca» di Rete 105) e sportive chiuse di tutti i continenti. Foltissima la «delegazione» dal tradizionale raduno motociclistico «Rosa d'inverno». E come sempre mercoledì e giovedì porte aperte dalle 9 alle 22, mentre le donne entreranno gratis venerdì (negli altri giorni il biglietto costa 14.000 lire, 7000 i ridotti e la sera)

UGO DAHO

L'atmosfera è quella ormai che si respira da parecchi anni: pesante, per le difficoltà del settore e aggravata dalla crisi economica del Paese. Ciononostante, qualche motivo di speranza si può ravvisare nel buon andamento della vendita degli scooter e delle esportazioni (che mantengono in attivo la bilancia dei pagamenti del settore). I primi si avvantaggiano per le difficoltà di circolazione e la scarsa efficienza dei servizi pubblici nei centri urbani; le esportazioni per la qualità dei prodotti resi più competitivi dalla svalutazione della nostra moneta.

Crediamo utile esporre qui di seguito una breve rassegna, per marca, delle novità più interessanti tra quelle che vengono presentate per la prima volta alla rassegna italiana:
APRILIA - La dinamica Casa di Noale, reduce dalla proficua collaborazione con Bmw e Rotax (ne parliamo più avanti, ndr), porta a Milano uno scooter a ruote alte dal gusto un po' retrò e raffinate soluzioni tecniche. Lo «Scarabeo» ha un motore a due tempi di 49,3 cc raffreddato ad aria, avviamen-

to elettrico e a pedale, sospensioni idrauliche e telaio monotrave con doppia culla posteriore, cambio con convertitore automatico e accensione elettronica. Garantito per tre anni, il prezzo, su strada, è di 2.820.000 lire.
CAGIVA - Propone una bella 125 turistica ed economica (circa 3,5 milioni) chiamata Roadster e uno scooter di 125 cc dall'accento sportivo e prestazioni elevate (prezzo circa 3,5 milioni). La Enduro Elefant viene proposta con cilindrata ridotta a 750 cc.
DUCAITI - Grande attesa premiata per gli appassionati estimatori della Casa bolognese con la presentazione della «916», la supersportiva erede della «888 Superbike». Nuova versione ridotta a 600 cc della Monster. Evoluzione per la 600 Supersport che si presenta con telaio e sospensioni della 750 e la possibilità di scegliere fra cupolino e carenatura. Allegria è dotata di forcellone in alluminio la 900 Superlight.
HUSQVARNA (Gruppo Cagiva) - Mostra la WRE 125 da cross sviluppata nelle soluzioni tecniche motostitiche e nelle prestazioni.



PIAGGIO - Tra i nuovi interessanti modelli di scooter che si sa essere già pronti, di sicuro c'è la versione «autostadale» dello Skipper: 150 cc, 15 cv di potenza, 105 km l'ora; freno a disco anteriore e pneumatici maggiorati. Prezzo: 4,7 milioni.
BMW - Ha due importanti novità rappresentate dalla poderosa R 1100 GS e dalla F 650. La 1100 è un enduro dotata del motore bicilindrico boxer dell'ultima generazione con otto valvole, raffreddamento aria/olio e iniezione elettronica; potenza di 80 cv. Per la ci-

clistica sono degni di nota il telaio con motore in funzione portante e la innovativa sospensione anteriore Telelever. Non manca l'Abs, disintegrabile.
La F 650 (presentata in prima mondiale al Salone di Francoforte e ora riproposta al pubblico italiano, ndr) è una nuova enduro, frutto della collaborazione fra tre case europee: Bmw, naturalmente, Rotax e Aprilia. La prima ha progettato la moto e si occuperà della commercializzazione con il proprio marchio; la se-



Accanto a Suzuki RF 900 R, una gran turismo sportiva (130 cv) adatta all'uso quotidiano. A sinistra, la Enduro R 1100 GS della Bmw dotata di motore bicilindrico boxer 8 valvole dell'ultima generazione

conda fornisce il motore monocilindrico; e la terza, oltre alla definizione della parte telaistica e stilistica, monterà il tutto nel proprio stabilimento di Noale. Potenza 48 cv a 6.500 giri. Consegne previste entro la fine dell'anno a un prezzo vicino ai 10 milioni.
SUZUKI - Seguendo il nuovo filone delle gran turismo sportive inserisce nel suo listino la nuova RF 900 R. Con una ciclistica, dimensioni ed estetica molto simili alla RF 600 R, la nuova moto costituisce un'appealante soluzione per chi vuole una moto da usare tutti i giorni ma capace di dare grandi soddisfazioni di guida. La RF 900 R dispone di oltre 130 cv e un peso, dichiarato, di soli 203 kg.
Ampiamente rinnovata anche la casaioletta GSX 750 R, che ora pesa qualcosa meno di 200 kg, ha una forcella e un telaio più robusti, nuovo forcellone, pinnole freno a sei pistoncini e pneumatico posteriore più largo. Potenza 128 cv

a 11.500 giri. Per le enduro DR 350 e 650 c'è ora di serie l'avviamento elettrico.
HONDA - Rinnova la VFR 750 F con un'estetica più sportiva e molto simile alla NR 750 a pistoncini ovali (e prezzo da facoltoso collezionista). Perde peso, circa 10 kg, per seguire una tendenza ma intelligente tendenza, grazie ai nuovi telaio e forcellone: semplificato l'impianto di scanco e nuovi carburatori. Potenza 100 cv a 10.000 giri e peso 209 kg.
La CBR 990 R offre una carenatura più protettiva nella parte alta e con i due fari integrati nella stessa; forcella completamente regolabile e nuovo silenziatore. Più protettiva anche nella Transalp la parte alta della carena, e freno anteriore migliorato con l'adozione di un doppio pistoncino.
KAWASAKI - Già affermata con la ZZR 1100 nel settore delle gran turismo sportive, allarga la gamma con la ZX 900, il cui motore deriva dalla casaioletta ZXR 750. La potenza è di 130 cv e le prestazioni velo-

cistiche di conseguenza. Nuovo cupolino, accensione digitale e ruote da 17 pollici per la GPZ 500 turismo sportiva; allarga la gamma con la ZX 900, il cui motore deriva dalla casaioletta ZXR 750. La potenza è di 130 cv e le prestazioni velocistiche di conseguenza. Nuovo cupolino, accensione digitale e ruote da 17 pollici per la GPZ 500 S. Per gli amanti delle «custom» Kawasaki ha completamente rinnovato la EN 500, ora caratterizzata da ruote a raggi, nuova sella e manubrio, motore più brillante.
YAMAHA - Concentra i suoi sforzi nella nuova FZR 600 R, dotata di un motore riprogettato e telaio del tipo Delabox impiegato sulla 750, sospensione posteriore Monocross aggiornata e forcellone a sezione differenziata.
HARLEY DAVIDSON - Apporta modifiche di dettaglio alla Dyna Low Rider Convertibile e alla Electra Glide Road King, sempre più belle ed architettonicamente imponenti.

La mitica Mini Cooper torna in pista: Trofeo 1994



Mito degli anni Sessanta anche sui circuiti e nei rally, per merito di Rover Italia la Mini Cooper torna in pista con un proprio Trofeo monomarca. Nel 1994, dunque, La Cooper ricomincerà gli assalti dei circuiti italiani. In gara le 1,3 mezzotona per le quali è stato approntato uno speciale kit atto ad esaltarne le prestazioni. Come tutte le Mini (nella foto) in vendita presso i 140 concessionari Rover, anche la Cooper del Trofeo è catalizzata e utilizza benzina verde.

Citroën AX la produzione supera quota 2 milioni

Nella mattinata del 21 settembre scorso è stata prodotta la duemillesima Citroën AX. Nella fattispecie una AX Image 3 porte rosso Mandarin equipaggiata di ruote in lega leggera d'alluminio. Contemporaneamente, dalla fabbrica spagnola di Vigo uscita la AX numero 2.000.001 e da quella di Manguale in Portogallo la AX numero 2.000.002. Punti forti della vettura francese, che si è ampiamente conquistata la fiducia dell'utenza europea sono la sua economicità di gestione, soprattutto i bassi consumi, la piacevolezza di guida.

Aperto a Genova il 33° Salone Nautico (fino a domenica)

Si è aperta sabato alla Fiera del Mare di Genova la 33ª edizione del Salone Nautico internazionale. Ufficialmente vi espongono 1400 aziende (meno 10% rispetto al 1992) del settore e dell'indotto confermando così il ruolo dell'esposizione genovese. Ma il quadro economico nel quale si muove è estremamente pesante per l'intero comparto, dalla cantieristica di yacht e barche a vela di grandi dimensioni fino ai costruttori di gommoni e piccoli natanti.

Continua la collaborazione tra Ferrari e Pininfarina

In merito ad alcuni recenti articoli di stampa che riferivano di nuovi accordi della Ferrari con designer esterni, la Pininfarina ha emesso un comunicato nel quale precisa che il suo quarantennale rapporto con la Casa di Maranello «prosegue immutato su tutti i programmi». E aggiunge di «non avere mai fruito di rapporti di esclusività, e di essersi sempre conquistata sul campo la fiducia della Ferrari con la bellezza ed il successo dei modelli che ha contribuito a realizzare, l'ultimo dei quali, ricordiamo, è lo stupendo Spider.

Due Hyundai elettriche in dono al comune di Ulsan

Hyundai Motor Company ha investito in poco meno di tre anni oltre 60 miliardi di lire per la ricerca e lo sviluppo della trazione elettrica applicata ai modelli di serie. Per celebrare il primo passo concreto della ricerca, la HMC ha donato alla municipalità di Ulsan una berlina Pony (raggiungendo i 120 km/h) e un veicolo commerciale H100 (100 km/h) mossi da accumulatori, che anticipano la commercializzazione sul mercato coreano.

In Italia a fine mese l'erede della 106 XSi nona al Rally di Sanremo. Il suo nome? «Rallye»
E al top della gamma 306 le due litri S16 plurivalvole e XSi dal temperamento corsaiolo

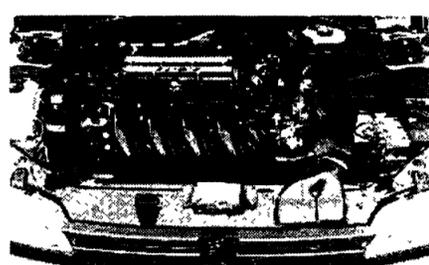
In equilibrio fra sport e comfort

La «lunga marcia» di Peugeot 106 e 306 continua con tre versioni dal carattere sportivo. Per la «piccolina» una Rallye spumeggiante, in commercio a fine mese. La S16 (valvole) e la XSi, al vertice della «media», arriveranno a gennaio. Doti comuni, l'eccezionale assetto e l'efficacia dell'impianto frenante, coadiuvato sulle 306 dall'Abs di serie (in opzione per la 106). Prezzi ancora «top secret».

DAL NOSTRO INVIATO ROSSELLA DALLÒ

ANNECY. A Sanremo il vicentino Gianfranco Cunico (su una Ford Escort «privata») sbaraglia il campo del Rally indito. Ma la notizia che rimbalza subito sulle sponde del lago di Annecy nella Savoia francese è il nome posto assoluto conquistato da Angelo Medeghini e Paolo Cecchini con la piccolissima 106 XSi. Mentre in Liguria si consumava la prova mondiale, infatti a qualche centinaio di chilometri di distanza, giusto in Savoia, stavamo provando quella che molto probabilmente sarà l'erede della XSi nelle competizioni rallyistiche: la 106 Rallye, per ora proposta nella sola versione stradale, in attesa delle necessarie omologazioni.

In commercio a fine mese anche in Italia - ma il prezzo è ancora «top secret» -, la 106 Rallye è un «giocattolo» pieno di brio, di potenza e di sprint. Piccola, compatta, leggera quanto basta per sfruttare al massimo il favorevole rapporto peso-potenza e potenza-cilindrata (77 cv/litro per un totale di 100 cavalli erogati a 7200 giri), questa 106 è capace di prestazioni eccellenti: 190 km l'ora la sua velocità misurata su circuito, 10,3 secondi (che scendono a 9,3 con il solo guidatore a bordo) il tempo impiegato per raggiungere i 100 km/h partendo da fermo.



Ecco il vano motore della 306 S16. In alto la sportiva 106 Rallye

cevoli da guidare sono le due 306, XSi e S16, che arriveranno in Italia all'inizio di gennaio (a prezzi ancora da decidere). Anche in questo caso si tratta di vetture con vocazione «corsaiola» anche se per loro non è prevista una estensione ai circuiti di gara. Anzi, la «filosofia costruttiva» che ne è alla base

ha un occhio di riguardo per il comfort di guida e di marcia, evidente nel lungo elenco delle dotazioni di serie (servosterzo e Abs a quattro sensori compresi). Unica eccezione che tradisce all'esterno lo spirito sportivo è il «rombo» dei motori quattro cilindri di 2,0 litri, più forte sulla S16 plurivalvole,

dotata di sistema di aspirazione a caratteristiche acustiche variabili, che non sulla XSi a otto valvole.
Potenti - rispettivamente 155 e 123 cavalli -, veloci e scattanti tanto da posizionarsi al vertice della gamma 306, non sono però veloci (215 e 197 km/h) e accelerazione (9,2 e 10,4 secondi da 0 a 100 km/h) le doti che più colpiscono favorevolmente. Mentre raggiungono lestante i 160 km l'ora, peraltro più che sufficienti a violare il Codice, per arrivare ai valori massimi necessitano di un lungo lancio. La «palma», a nostro avviso, spetta invece alla notevole elasticità dei propulsori data dagli alti valori di coppia (19 e 18,3 kgm) ottenibili a bassi regimi di rotazione (3500 e 2750 giri/minuto). Senza dimenticare, ovviamente, le eccellenti caratteristiche di assetto e frenata (quattro dischi, anteriori ventilati) comuni a tutta la gamma Peugeot, e non solo della 306.

L'intervento del Fondo di garanzia per le vittime della strada, previsto dall'art. 19 della legge 990 del 1969, al fine di consentire il risarcimento dei danni causati dalla circolazione dei veicoli per i quali vi è obbligo di assicurazione, nel caso di sinistro causato da veicolo non identificato, veicolo o veicolo assicurato presso compagnia in stato di liquidazione coatta, non incide sulla regola generale per cui il danneggiato, il quale promuova richiesta di risarcimento nei

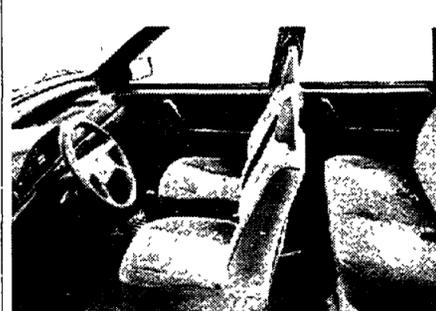
confronti del Fondo di garanzia, sul presupposto che il sinistro sia stato causato da veicolo non identificato, deve, in primo luogo, provare le modalità del sinistro e l'attribuibilità dello stesso alla condotta dolosa o colposa (esclusiva o concorrente) del conducente di altro veicolo e, in secondo luogo, provare anche che tale veicolo è rimasto sconosciuto (Cass. civ. sez. II - 19 settembre 1992, n. 10762).

La massima è commessa e conforme ai precedenti giurisprudenziali e non meriterà

commento tanto essa è chiara ed esplicita. Va sottolineato, però, all'attenzione dei lettori il principio dell'inderogabile obbligo che il lesa ha di provare non soltanto le esatte modalità del fatto, ma anche il tipo di veicolo rimasto sconosciuto. Insomma il lesa, in assenza di testimoni presenti al sinistro, farà bene a chiamare immediatamente l'autorità investigativa perché, sulla scorta dei rilievi possibili, ricostruisca la meccanica del sinistro, e perché si riceva subito la dichiarazione sulla modalità del fatto e sul tipo di veicolo investito.

Se vi sono stati testimoni presenti sarà utile prendere le generalità e farli sentire nell'eventuale instaurando procedimento civile di risarcimento dei danni, se il lesa vuole evitare la sgradevole sorpresa di vedersi respinta la domanda giudiziana proposta per non aver dimostrato le circostanze indicate nella massima posta in testa a questo breve commento.

La station wagon «made in Innocenti» rinnova interni, cambio, motori Nell'Elba battono «cuori» nuovi



Nell'abitacolo della Elba sono nuovi: plancia, quadro strumenti, volante a quattro razze e i tessuti di sedili e rivestimenti

In un momento in cui l'utenza dimostra maggiore razionalità nella scelta dell'automobile la Innocenti Elba gioca la sua carta del rinnovamento: due motorizzazioni a benzina, gruppo cambio (più preciso e silenzioso), interni (plancia, quadro strumenti, rivestimenti) completamente nuovi. Disponibile da venerdì scorso sul nostro mercato, la gamma Elba 1994 si articola ora su cinque versioni tre e cinque porte, benzina e Diesel. Nuove, come detto, le motorizzazioni a benzina, entrambe a iniezione elettronica single-point Bosch Monojetronic e accensione elettronica Marelli Digiplex 2 ad anticipo statico, marmitta catalitica trivalente e sonda Lambda. In luogo del vecchio motore 1.5 Spi sono stati adottati un propulsore di 1372 cc della potenza di 68 cv a 5500 giri/minuto e coppia di 11,2 kgm a 3000 g/min, che consente una velocità massima di 160 km l'ora. Con questo motore sono equipaggiate la Elba 3 porte (lire 14.615.000, chiavi in mano) e cinque porte (lire 15.990.000). Un più potente (76 cv a 5750 g/min), brillante ed elastico (12,8 kgm a 3250 giri) motore di 1581 cc è riservato alla versione cinque porte e Van tre porte, e rispettivamente al prezzo di 16.310.000 e 15.240.000 lire - adatto anche alla guida dei neopatentati.

Ma c'è di più. La bauxite, dalla cui fusione si ottiene l'alluminio, è facilmente reperibile in natura e in grande quantità per lungo tempo. E in Audi non nascondono di avere già provveduto a stipulare accordi a lungo respiro così da assicurarsi prezzi stabili nel tempo

La «rivoluzione» Audi ha il profilo d'alluminio

DAL NOSTRO INVIATO

Nell'Audi ASF (sotto) il longherone di rinforzo anti-intrusione è direttamente ancorato al profilo sottoporta

INGOLSTADT. La «rivoluzione» in alluminio ha casa a Ingolstadt, quartier generale della tedesca Audi, e si concretizza nella Audi ASF, il cui prototipo è appena stato presentato al Salone di Francoforte. Anzi, ASF (Audi Space Frame, cioè struttura portante Audi in alluminio) è il punto di arrivo di oltre dieci anni di studi in collaborazione con l'americana Alcoa (Aluminium Company of America). La ASF infatti verrà ripresentata, in forma definitiva, il marzo prossimo al Salone di Ginevra per essere messa in commercio a partire da maggio in Germania e subito dopo anche in Italia con un motore V8 di 280 cavalli e successivamente con un V6 di 174

cv. Il suo nome sarà «A8» e inaugurerà anche la nuova denominazione dei modelli (A6 per la Audi 100 e A4 per la 80).
L'alluminio del resto non è una novità assoluta nel campo automobilistico, ma finora ci si era limitati a utilizzarlo nelle grandi pannellature (leggi Honda NSX) oppure per singoli componenti e motori. Oggi con il nuovo concetto costruttivo ASF, Audi e Alcoa trasferiscono l'alluminio a tutta la struttura e nella produzione in grande serie.
Ma perché si è scelto l'alluminio? Questo materiale estremamente leggero e resistente consente di rispondere in contemporanea a due esigenze contrapposte: maggiore sicurezza da una parte, minori

consumi e quindi inquinamento dall'altra. Si sa che l'aumento della domanda di sicurezza (rinforzi vari, più accessori) fa crescere il peso dell'automobile. E la tecnica ci dice che il peso incide per il 70% sul consumo di carburante. Perciò più peso corrisponde a maggior consumo e questo a un aumento delle emissioni nocive. La strada era dunque obbligata. La sola carrozzeria in alluminio è più leggera del 30-40% rispetto a un'analoga carrozzeria tradizionale in acciaio. Inoltre, grazie all'estrema duttilità dell'alluminio - si possono lavorare componenti pressoflessibili complessi, con diversi spessori di lamiera, in un unico elemento senza saldature - diminuisce il numero assoluto dei componenti consentendo una

riduzione di peso totale fino a due quintali. E un veicolo più leggero è anche più maneggevole e capace di maggiori accelerazioni.
La leggerezza non è comunque la sola dote di questo elemento. Resistenza e rigidità torsionale (più 40% rispetto a un'Audi 100) e flessionale sono superiori a quelle dell'acciaio. Ciò incide positivamente sul comfort e sulla rumorosità, ma soprattutto sulla sicurezza in caso di incidente: minore massa significa anche minore energia cinetica; inoltre l'assorbimento dell'energia d'urto coinvolge vari elementi contenendo la profondità di penetrazione nella carrozzeria (con conseguente facilità, ad esempio, di aprire le portiere dopo un impatto laterale).

I tecnici Audi e Alcoa ci rassicurano, poi, sulla superiore resistenza alla corrosione, sulla tecnica di verniciatura analoga a quella dell'acciaio (ma l'alluminio è più sensibile alle graffiature) e sulla semplicità delle riparazioni della carrozzeria: se in seguito a urto laterale, per esempio, risulta deformata la zona sottoporta, basterà tagliare la parte e sostituirla con una nuova. La fornitura dei ricambi è assicurata fino a un massimo di 20 anni dopo la fine della produzione in serie.

(anche se sul prezzo della «A8» si guardano bene dal pronunciarsi). Ma soprattutto l'alluminio è totalmente riciclabile: «quasi all'infinito» e può essere fuso, mantenendo uguali le caratteristiche esattamente per costruire gli stessi elementi precedenti. Ciò con un Audi ASF si ricostruisce un'Audi ASF. Così, se è vero che una lamiera in alluminio «primario» costa più di una in acciaio (per produrla ci vuole una quantità di energia 4,5 volte superiore), col materiale riciclato la compensazione non si ottiene più dopo una percorrenza di 60.000 km (25.45.000 se si riducono i pesi di motore, telaio, eccetera) bensì già in fase di produzione. E qui sta il business dell'alluminio.

