

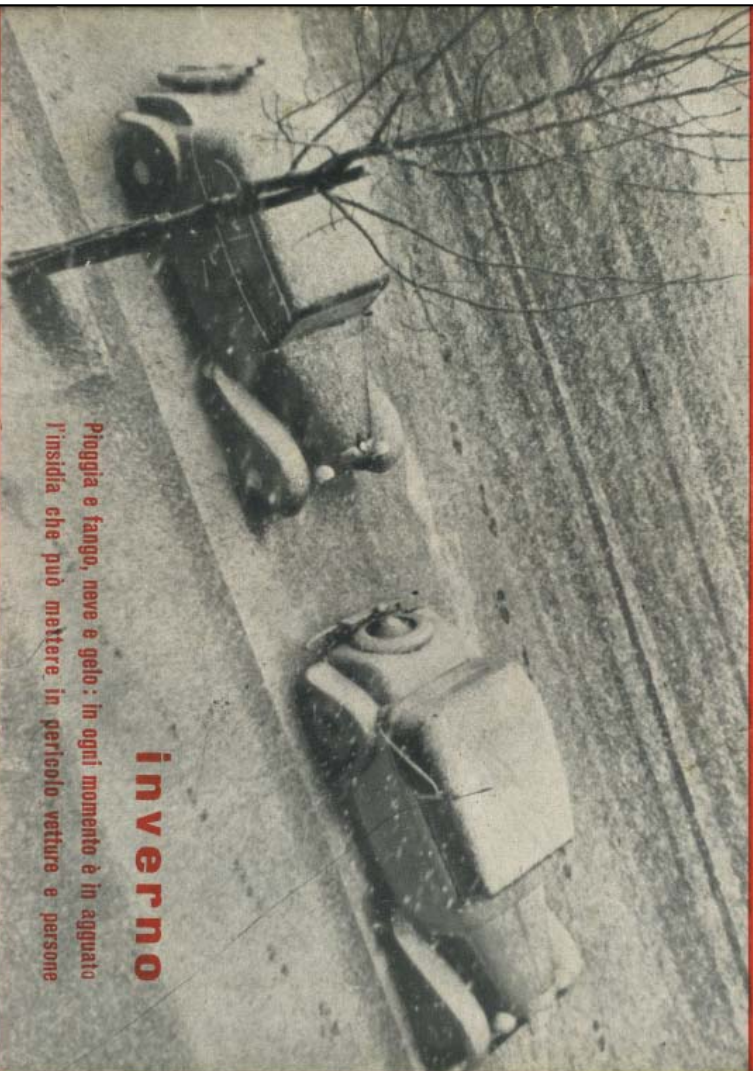
AUTO ITALIANA

S. a. p.

ANNO XXX - N. 23

1 DICEMBRE 1949

L. 150



inverno

Pioggia e fango, neve e gelo: in ogni momento è in agguato l'insidia che può mettere in pericolo vetture e persone

viaggia tranquillo

solo chi ha la previdenza di affidarsi a pneumatici robusti, dotati di forte aderenza al suolo e quindi

antisdrucciolevoli

PIRELLI

STELLA BIANCA



La nuova Lancia-Ardea, 4ª serie presenta anche qualche ritocco nella linea.

La Lancia "ARDEA, perfezionata nel nuovo modello "4ª SERIE,"

È tale il prestigio della Lancia che dire «una nuova Lancia», equivale a destare di colpo, presso tutti gli automobilisti il più vivo interessamento. Interesse che si diffonde con un frenito di attesa fra coloro che da decine di anni sono fedeli alla Marca, e fra quelli che, anch'essi da anni, coltivano pallesamente o in segreto il desiderio o la speranza di entrare nella eletta schiera dei Lanciati.

Questo prestigio era necessario per spiegarci il motivo della insistente richiesta di informazioni che assila da qualche tempo i giornalisti tecnici e sportivi, coloro che dovrebbero essere sempre ai corrente di tutti i segreti dei costruttori ma che questa volta sono stati anch'essi presi di sorpresa dall'annuncio della 4ª incarnazione della vettura prodotta, in quale colpo avere in parte mutato le prime ingegnere in una scelta nell'ultimo dello scorso anno, compiuta ora in una epocale tecnica, estrinseca finalmente nella piena maturità del suo complesso meccanico.

Il pubblico italiano è particolarmente appassionato alla bella meccanica pur nella povertà della densità automobilistica del Paese, e forse a causa di essa. Il cliente italiano è un individuo competente ed un intelligente critico, ed è estremamente sensibile al fascino della bellezza, ed è estremamente esigente nel giudizio del quale si serve.

Sulla strada di altri Freni a circolazione interna, si incontrano centinaia di vetturette antilubrificanti sgranigliate, sistraggiabili, con le vernali sepolte da tempo sotto la piuma della polvere e del fango; Freni stridenti, balastre cigolanti, carrozzette pericolanti, pmanicchi di vapore da radiatori ridotti a passabordo.

Ma l'italiano di qualunque classe sociale è un aristocratico irrivergiabile quando si tratta del suo mezzo di tra-

sporto, sia esso una vettura, un micromotore, una bicicletta o magari un triciclo col quale esprime la compassione della merce e gli altri quotidiani sospiri della sua bottarga. Egli ama sempre, alla perfezione, e passa con appassionato fervore attraverso gli stadi della sua evoluzione motoristica, accarezzando con amore, con cura, con rispetto il mezzo meccanico di cui si è assicurato il possesso.

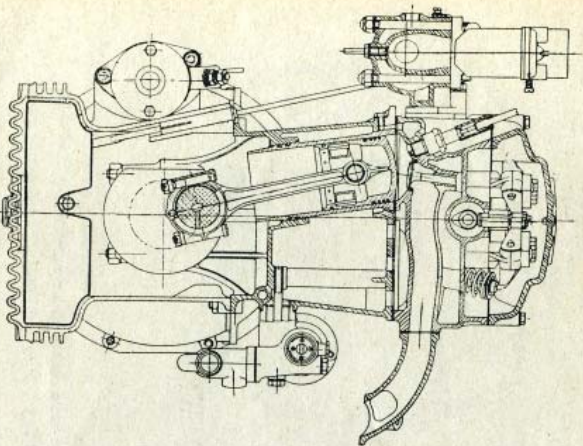
Ecco perchè le caratteristiche tecniche ed estetiche della Lancia lo seducono in modo particolare, egli sente ed apprezza la tecnica Lancia, che si traduce in quella eccezionale prestazione ed in quella probata ed oltre che oltre alle soddisfazioni intrinseche nell'uso della vettura, gli procurano il piacere psicologico di colui che passeggia a braccetto con una donna elegante.

Per ritornare alla 4ª incarnazione della piccola mirabile Ardea, diremo che alle classiche doti della costruzione Lancia, compattezza, leggerezza, rigidità assoluta della sua carterzeria portante, solidità del suo giuoco di acciaio che sfida le sorprese della circolazione stradale, tenuta perfetta ed indeformabile delle porte, silenziosità degli organi meccanici, sono state aggiunte, utilizzando sapientemente l'esperienza delle serie precedenti, altre qualità che rendono oggi l'Ardea un incomparabile gioiello.

Occorre ricordare le caratteristiche dell'Ardea?

È una berlina a quattro posti, di comodo e facile accesso perchè priva di pluri centrali, particolarità che ha sempre desiderato, sui mercati esteri, l'ammirata curiosità dei critici, specialmente inglesi. La sospensione anteriore a ruote indipendenti è del classico sistema Lancia, che non ha bisogno di illustrazione.

Il motore è a quattro cilindri del celebre tipo Lancia «V»



Salone trasversale del motore Lanola-Ardea.

stretto, 65x88, cilindrata totale 903 cc. Canne riportate e facilmente sostituibili, a contatto immediato con l'acqua di raffreddamento.

Il gruppo cilindri, che fa da parte superiore del basamento, è integrato con i tre supporti di banco. Il resto del basamento e la coppa sono fusi in alluminio; l'albero motore è in ferro e rigido, completamente lavorato, e perfettamente equilibrato. Belle lunge, stampate in acciaio speciale, Straniffi d'alluminio; camere di combustione a segmento sferico, con valvole inclinate fra loro e cande facilmente accessibili per le riparazioni verso l'esterno. Albero di distribuzione in ferro, comandato da catena doppia a rulli con pignone tenuti a testa, comandato da catena leggera e perleto, con piccole punterie e bilancieri. Massima facilità di verifica e regolazione del gioco del comando valvole, dopo rimozione del coperchio della testa. Frizione monodisco a secco. Cambio a 3 velocità. Ingranaggi sempre in presa diretta, salvo quelli della prima e perommarcia innente degli ingranaggi mediani tenuti e sicuri. Il secondo troncò dell'albero primario è prolungato posteriormente per ridurre la lunghezza dell'albero alle estremità di elementi in gomma, che fanno da cardani e permettono anche gli allungamenti. Ponte in lamiera con gruppo centrale in lega leggera e coppia ipoidè. Freni laterali a dischi, 118. Perommarcia 785x300, o 3.000x15 per l'esportazione. Raggio di vola in 4,51. Peso in ordine completo di marcia, con serbatoio benzina, ruota gommata di scorta e borsa utensili, Kg. 780.

I perfezionamenti adottati per la 4ª serie sono i seguenti:

- La testa del motore che era di ghisa, è ora di alluminio, ed ha sedi valvole riportate, in bronzo ad altissima resistenza.
- Il numero dei prigionieri fissati la testa al gruppo cilindri è stato aumentato.
- La candela ha la parte filettata più lunga.
- I tappi della testa sono filettati anziché piantati.
- È stato soppresso lo scodellino inferiore di centraggio

delle molle-valvole. Il centraggio eseguentosi ora sulle guide-valvole.

— Data l'elevata conduttività termica della nuova testa, il raffreddamento più uniforme ha permesso di portare da 6 a 6,7 il rapporto volumetrico di compressione, e per conseguenza aumentando la potenza e migliorando il rendimento termico, e quindi riducendo ancora il già bassissimo consumo specifico di carburante.

— Conseguentemente, la potenza passa a 30 CV, più che abbondanti per una piccola e leggera vettura.

— Il consumo normale è di litri 7,5 per 100 Km., nonostante la maggiore ripresa e la velocità massima che raggiunge i Km. 100.

— Le canne cilindri sono ora di materiale più poroso, e che in quell'ottimo ghisa da cilindri che assicura condizioni ideali di lubrificazione, e quindi scettrovolanza e durata inpermeabili.

— Il nuovo carburatore è più alto ed ha anelli disposti più razionalmente. I supporti di banco sono stati rinforzati. l'albero motore è più rigido con perni di banco del notevole diametro di mm. 38, ed i bracci di manovella adiacenti, che sono a discesa, come vere flange circolari, sono stati portati allo spessore di mm. 8.

— Una vera novità è il pignone tandi-centina nel comando dell'albero di distribuzione, perché la tensione della catena, grazie ad un dispositivo brevettato, cresce col crescere del regime di rotazione del motore, mediante l'utilizzazione della pressione dell'olio lubrificante il motore.

— È stato adottato il carburatore Solex 26 speciale per la Lanola, che facilita l'avviamento alle basse temperature, e dà in tal caso un giusto arricchimento della miscela. Dotto carburatore è di facilissimo distacco, e non richiede più di togliere l'acqua dal motore.

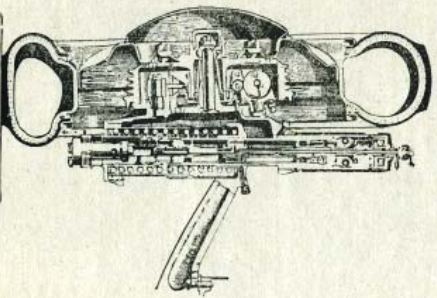
— Il collettore di aspirazione è stato migliorato nei condotti interni.

— La portiera della pompa acqua è stata aumentata modellando la girante della pompa stessa, e la circolazione acqua è ora più agevole anche per il miglioramento del condotto di mandata.

— Il tubo del silenziatore è stato reso più libero, senza diminuire l'efficienza.

— Nel cambio di velocità, è stato migliorato il fissaggio assiale del cuscinetto intermedio, con l'aggiunta di un grando che fissa anche l'albero di retromarcia.

— Nei freni sono stati modificati sia i cilindri idraulici, sia i ceppi, per migliorare l'articolazione del comando e la



La carrelleria sospensiva a ruote indipendenti della Lanola, adattata anche su l'Ardea, vista in sezione.

Malinconica storia dell'IGE nel commercio degli autoveicoli

guida laterale dei ceppi maledetti: i ceppi hanno garanzioni di grande efficienza e durata.

— Le baliste della sospensione posteriore sono state provviste di mezzi atti ad impedire rumorosità in caso di difetto di lubrificazione.

— Il volante di direzione è di tipo nuovo, con la metà superiore libera di rezzo, allo scopo di migliorare la visione degli strumenti di bordo.

— I paraurti sono stati modificati con l'aggiunta di una costola mediana riportata, come quelli dell'Aprilia.

— La lamina della luce posteriore è stata modificata per migliorarne il comando a distanza.

— La tappezzeria, e i colori della verniciatura sono stati rinnovati con piacevolissimi risultati estetici.

— Ed infine, e lo diciamo per ultimo per metterlo nel merito rilievo, la nuova *Ardea* ha una maggiore demoltiplicazione nel ponte (coppia, totale di 10,53 denti) ciò che migliorando l'elasticità d'impiego delle marce del cambio, interdice effettivamente in esse anche la 3ª marcia, la quale era marcia facoltativa, quale era nella 3ª Serie, diventa ora di uso normale per la velocità massima.

Con questo accorgimento costruttivo, accoppiato al maggior brio del motore, la 3ª marcia, che tanto interesse desta nella stampa inglese, assume definitivamente la sua funzione naturale definitiva, e rende questa 4ª Serie dell'*Ardea* una mirabile costruzione della rinomanza della gloriosa *Cassino* torinese.

GINO CABUTTI.

Se siamo bene informati, presso i competenti uffici del Ministero delle Finanze si sta studiando l'estensione del sistema « una tantum » per la corresponsione dell'imposta Generale sull'Entrata.

Ci auguriamo che per questa famiglia l'IGE venga trovata una regolamentazione equa, sbrigativa al possibile, soddisfacente. Intanto, però, vorremmo sottolineare la particolare urgenza che tale sistemazione richieda nel commercio degli autoveicoli nuovi o usati.

Sono moltissimi coloro che hanno nozioni vaghe o non ne hanno affatto, sul come, al riguardo, sono andate e come stanno le cose in questo dopoguerra. Non sarà male, per un rapido sguardo.

L'Imposta Generale sull'Entrata (IGE) è la reincarnazione di quella che prima della guerra si chiamava Tassa Lusso e Semiohi stabilita allora nel '26. Per quanto concerneva il commercio degli autoveicoli, essa era pagata una volta sola, all'origine, cioè in fabbrica.

Nel dopoguerra, dopo oscillazioni tra il 2 e il 4%, essa è attualmente fissata al 3%, ma vien fatta pagare ad ogni successivo passaggio di proprietà, fino all'ultimo rittiro. I Tritani, cioè di autovettura, fatta pagare qualora uno almeno dei due contraenti sia commerciante; mentre per l'autocarro, essendo esso considerato oggettivamente prodotto commerciale, si pagherà ogni volta il 3%, in qualsiasi caso.

L'assurdità d'una simile imposizione sulla all'occhio senza bisogno di speciali illuminazioni. Così com'è congenito, dovrebbe, con maggior proprietà essere ribattezzata « Tassa sui trasferimenti »: lo diremo con tutta l'ironia possibile, non intendendo certamente fare una questione di nomi.

Ad essere sinceri — nel quadro della situazione presente e con la prospettiva di ciò che si prepara all'industria automobilistica italiana, se non si correva, e presto, a fondamentali rimedi — restringere le querele alla IGE potrebbe avere il senso di chi si preoccupasse d'una epidemia di raffreddori mentre indifese la peste. La svalutazione della scintilla e di altre monete e la successiva liberazione degli scambi hanno proposto problemi quanto mai assillanti al nostro commercio motoristico e dell'autoveicolo in particolare. I Saloni di Londra e di Parigi hanno messo sotto gli occhi di tutti chiara e sconcertante dimostrazione dello vantaggio nel quale siamo venuti a trovarci. Molteplici le cause, ma la principale è quella del peso fiscale che grava da noi su ogni vettura dalla nascita in poi, lungo tutta la sua avventura fino al parco dei rottami. È stato dimostrato che le diverse tasse, i contributi assicurativi sindacali ecc. possono per il 40 — dieci quintanti — per cento, sul costo di una vettura. Si vuol parlare, molto a orecchio, di manco di opera, troppo costosa; ignorano costoro che su 170 L., poniamo, lavorate dal datore di lavoro, solo 100 vanno direttamente al lavoratore mentre le altre 70 vanno disperse per gli infiniti tri-

letti che anno più sopra accennato. Ci si assicura da persona molto addentro nella materia, che una « Topolino » nuova, quotata attualmente 675.000 L., potrebbe essere messa in vendita a 400.000, senza tutto lo zavorramento fiscale ecc. E' chiaro, pertanto, che il 3% medio di ribasso praticato ultimamente sui nostri prezzi di fabbrica — mentre le macchine inglesi, a causa della svalutazione, sono diminuite anche del 16,5%; e le francesi fino al 18,43% e le tedesche, dal 8 al 10% — è chiaro che il nostro 3% non può risolvere molto specie se si tien conto che quasi tutte le nostre macchine erano già in sensibile svantaggio rispetto alla concorrenza straniera.

Per tornare alla IGE di cui ci si vuol qui particolarmente occupare, nel quadro non proprio roseo che abbiamo appena delineato, balza con fastidiosa evidenza l'importanza di quel caricare tante volte la vettura del 3% del suo valore quanti sono i successivi passaggi di proprietà (per tacere della tassa di registro che è assai forte e può essere, andarsa, ad ogni sala dieci o venti volte in un mese, quanto sono, insomma, i trasporti).

Ci risulta, che gli stessi Concessionari, attraverso la loro Associazione (AICPA) hanno manifestato la buona disposizione a veder aumentata la IGE sugli autoveicoli passeggeri al 4,5%, perché limitata a una sola volta. La dimostrazione della convenienza che potrebbe risultarne per la stessa Pubblica si appoggia a provvisorie statistiche. E' così accertato che ad ogni vettura nuova immessa al commercio, corrispondono tre successive vendite del usato. A essere ottimisti e favorevoli al Fisco, si può ammettere che due di tali vendite della vettura usata paghino la IGE. Abbiamo dunque questa situazione: 1ª vendita d'una macchina del valore di 1 milione; 11GE%, al 3%, comporta 30.000 L.; 2ª vendita: prezzo della vettura dimezzato: su 500.000 L., 11GE% ammonta a 15.000; 3ª vendita, valore 250.000, sempre al 3%, 11GE è di 7.500. In totale lo Stato avrà incassato L. 92.500. Applicando il 4,5%, una sola volta all'origine, avrebbe introitato 48.000 lire.

Ripetiamo che, in media, la pratica indica poco probabile un tale caso, sia perché, come abbiamo detto, tra privati — nel caso di autovetture — la IGE non si applica dopo la 1ª vendita, e sia anche per le inevitabili evasioni. Tenendo nel conto dovuto il risparmio di tempo e la semplificazione burocratica che ne deriverebbe, la proposta dell'AICPA da noi documentata, apparirebbe veramente sensata ed equa.

Abbiamo usato il condizionale: apparirebbe fin troppo ovvia la dimostrazione, offerta al buon senso del cittadino italiano, se non ci accorgessimo che l'aver accennato a un risparmio di tempo e specialmente a una semplificazione burocratica può risultare errore fatale gravissimo e pregiudizievole in un Paese come il nostro dove il clima non favorisce soltanto i fiori, la frutta e il bel centro, ma, in misura ancor più rilevante, il moltiplicarsi delle scartorie e dei balzelli.

A. P.



presenta



la nuova

Hydro 4^o serie



AVVISATORI ELETTRICI
A C C O M U L A T O R I
R E G O L A T T O R I
D I T E N S I O N E
B O B I N E
I N D U C T I V I
A M M I N I
R E G O L A T T O R I
D I I N A M I
I N T E R
11499
e il catalogo n. 11499



puba.SATAMV

MILANO - Via Settembrini n. 31 - 33
Telef. 25.145 - 22.774

AGENTI GENERALI PER L'ITALIA:
SATAMV

Filiale: ROMA - Via G. B. Morgagni, 2c
Telefono n. 850.889