

Piaggio PENTARO

- **Probably the most beloved of all the Ape's, its rarity and desirability account for the interest shown by lovers of the Ape.**
 - **It is a fifth wheel model, produced with either an open trailer or enclosed van.**
 - **Sometimes imitated but never equaled, we in the Ape world await it's revival.**
 - **In these times of ever-increasing fuel costs I know I'd replace my Grumman Van with one in a minute, and carry 700kg (3/4 ton).**
 - **Of course black & white! - Ken**

Il "Pentarò,, della Piaggio novità assoluta nel campo dei trasporti leggeri

Parafrasando John Reed si potrebbe dire che quelle del Pentarò sono «cinque ruote che sconvolsero il mondo» anche se più modestamente della rivoluzione russa il mondo sconvolto è quello dei trasporti leggeri.

Del Pentarò si è già parlato lo scorso anno ma questa, presentata ufficialmente sabato 25 febbraio è la versione definitiva, modificata e resa ancora più funzionale: è la versione già in produzione di serie e praticamente già venduta perché ci risulta che l'esemplare inviato «per esposizione» ai concessionari non ha fatto in tempo ad essere esposto che ha trovato subito più di un acquirente.

Nel 1960, solo nel corso dei primi nove mesi la Piaggio ha venduto in Italia 11.210 motofurgoni Ape: esiste dunque una vastissima clientela per questi veicoli, utilissimi specialmente in città per la velocità di trasporto e l'economia di esercizio.

Moltissimi clienti dell'Ape hanno però anche necessità maggiori e spesso devono ricorrere all'autocarro benché l'autocarro abbia una portata superiore alle loro necessità oppure una spesa di esercizio troppo alta rispetto alla portata. In ogni caso comunque l'autocarro non ha l'agilità di manovra che è

essenziale nelle grandi città dal traffico caotico come, per citare ad esempio, Milano dove oltre al disegno concentrico delle vie, alla strettezza delle vie del centro, alla maledizione delle linee tramviarie si è aggiunta (e ci rimarrà per un pezzo) l'estrazione delle buche della cittadine per la realizzazione della metropolitana.

La formula del Pentarò della Piaggio che alla agilità dell'Ape aggiunge la portata di un piccolo autocarro ci sembra la più adatta a risolvere il problema, tanto più che alla motrice è possibile agganciare qualunque tipo di semirimorchio.

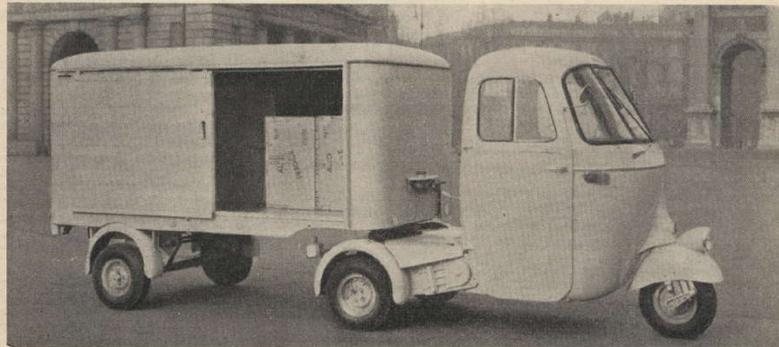
Proprio in questo consiste la novità della formula: nell'avere collegato ad una motrice, derivata da quella dell'Ape, ma munita di un motore più potente (175 cm³), un semirimorchio sganciabile di ampie dimensioni, ottenendo così un veicolo con capacità di carico notevole (700 Kg.) e particolar-

mente adatto per il trasporto di merci voluminose; inoltre la motrice, potendo circolare anche da sola, può essere utilizzata per più rimorchi, risultandone maggiori possibilità e versatilità di impiego.

Il nuovo veicolo è studiato e dimensionato in modo da conservare le doti di manovrabilità, facilità di guida, semplicità di manutenzione, economia di esercizio dei motofurgoni leggeri, doti necessarie per poter provvedere economicamente ai trasporti capillari e medi (mercati centrali e rionali, interno di stabilimenti, agricoltura, ecc.).

Per meglio illustrare le notevoli prestazioni del Pentarò, nella tabella che segue sono posti in confronto i valori della superficie e del raggio minimo di sterzata con i corrispondenti valori dei principali veicoli da trasporto leggero della produzione europea: sono stati considerati 15 veicoli a quattro ruote e 25 a tre ruote.

Pentarò		VEICOLI A 4 RUOTE			VEICOLI A 3 RUOTE		
		Min.	Max.	Medio	Min.	Max.	Medio
Carico utile	Kg. 700	250	1100	612	200	1500	526
Superficie di carico	m ² 2,94	1,32	4,70	2,94	1,30	4,54	2,21
Raggio min. di sterzata	m. 2,35	3,75	6,60	5,00	2,25	4,90	3,22



Il nuovo Pentarò della Piaggio.



Il Pentarò presentato a Milano in Piazza Diaz: notare che il rimorchio è munito di una ruota-supporto supplementare per mantenerlo in equilibrio quando si stacca dalla motrice. Nella foto, a destra, l'ing. Baldini direttore della Sarpi di Milano conversa con autorità e giornalisti.

Dall'esame della tabella è evidente la superiorità del Pentarò che ha un raggio minimo di sterzata inferiore al 50 per cento del valore medio dei veicoli a 4 ruote ed al 75 per cento del valore medio per i 3 ruote, aventi pari capacità di trasporto merci voluminose.

Anche per quanto concerne il requisito di leggerezza, che è uno dei principali fattori che caratterizzano la qualità e l'economia del trasporto, il confronto tra la media dei veicoli di produzione europea ed il Pentarò risulta favorevole a quest'ultimo.

Inoltre il consumo di carburante è sensibilmente limitato (lt. 5,5 per 100 Km. norme Cuna); per i veicoli aventi una portata dello stesso ordine di quella del Pentarò si hanno valori medi di 10,22 lt. per 100 Km. nel caso dei 4 ruote e 7,37 lt. per 100 Km. nel caso dei 3 ruote.

Fra i requisiti ed i vantaggi di questo nuovo veicolo, bisogna menzionare una qualità tecnica delle più importanti l'ottima stabilità.

Calcoli e prove sistematiche, condotte in fini di determinare la stabilità al ribaltamento per forza centrifuga del Pentarò, hanno permesso di concludere che esso offre grande sicurezza di marcia, in quanto il semirimorchio può considerarsi un elemento stabilizzatore della motrice formando con essa un unico complesso.

Ciò deriva dal fatto che il collegamento fra motrice e carrello del semirimorchio non è semplicemente costituito da una cerniera

sferica, ma da uno snodo che permette solo il movimento intorno ad un asse verticale e ad un asse orizzontale trasversale alla motrice, risultando invece solidale la motrice ed il carrello stesso intorno all'asse longitudinale del veicolo.

Con il nuovo motore da 175 cc. si superano agevolmente pendenze di spunto del 18 per cento, mentre si possono raggiungere in piano velocità di 50 Km/h.

Particolare cura è stata posta nella messa a punto della carburazione e per avere un avviamento facile ed immediato: il carburatore è stato munito di dispositivo « starter » e l'avviamento è elettrico, anziché a mano; l'accensione è del tipo « a batteria ».

La trasmissione si attua, come sull'Ape, dall'albero motore e cambio — opportunamente ridimensionati — alle ruote motrici attraverso differenziale e catene a rulli; le ruote, munite di cerchi da 3" e con pneumatici 4.00-8" tipo « Trasporto », sono portate da bracci oscillanti contrastati da barre di torsione ed ammortizzatori a frizione.

Per il semirimorchio è adottato lo stesso tipo di sospensione posteriore della motrice.

Le carrozzerie sono eseguite in tre versioni: cassone aperto (pianale), con sponda posteriore ribaltabile per il carico; furgone chiuso, con porta posteriore; furgone chiuso con porta laterale e porta posteriore.

Il Pentarò viene anche fornito con semirimorchio privo di carrozzeria, costituito dal telaio con

il piano di carico, in modo da permettere al Cliente di potervi ripartire carrozzerie per usi particolari.

L'impianto di frenatura, molto efficiente, comprende i seguenti dispositivi:

— due dispositivi principali: 1) a comando idraulico a pedale, agente contemporaneamente sulle ruote posteriori della motrice e su quelle del semirimorchio; la trasmissione è realizzata in modo da poter prontamente disinserire il freno della motrice, per consentire a quest'ultima di circolare separatamente. - 2) a comando meccanico con leva a mano, sul manubrio, per la ruota anteriore.

— un dispositivo di soccorso e di stazionamento, con comando meccanico a mano, agente sulle ruote posteriori della motrice.

— un dispositivo di stazionamento con comando meccanico a mano, agente sulle ruote del semirimorchio sganciato.

L'impianto elettrico funziona in corrente continua, generata da un gruppo dinamo (90 w) - batteria (23 Ah) che alimenta il proiettore \varnothing 115, i fanalini antero-laterali (con luci di posizione e lampeggiatori) e quelli posteriori (2 sulla motrice e 2 sul semirimorchio, comportanti luci di posizione posteriore, lampeggiatori e stop), le luci targa motrice e semirimorchio e l'avvisatore acustico; le luci del semirimorchio sono collegate in derivazione sulla motrice a mezzo di spina disinnestabile.

I comandi sono accentrati sul manubrio (2 commutatori); per la accensione del motore è installato sul cruscotto un apposito interruttore.

L'impianto di segnalazione visiva è completato da quattro coppie di catadiottri, opportunamente disposti.

Il veicolo è infine corredato di motore elettrico per l'avviamento e di tergicristallo elettrico.

Per quanto riguarda le possibilità di impiego del Pentarò, ricorderemo qualcuna delle principali:

— il trasporto di merci nei centri abitati fino ai negozi e alle abitazioni;

— il trasporto degli ortaggi e della frutta dal luogo di produzione ai mercati;

— il trasporto di merci da parte dei venditori ambulanti, per i quali il pianale può essere usato anche come banco di vendita;

— il trasporto dei foraggi ed altri prodotti agricoli voluminosi, anche attraverso le piste in terra battuta dei campi;

— il trasporto del pietrisco e della sabbia nei cantieri di lavoro, dove sarebbe poco agevole ed antieconomico usare autocarri di piccola portata.

Date le eccellenti qualità e la sua versatilità, si può facilmente

prevedere un grande successo ed un interessamento da parte della clientela per questo nuovo prodotto della Piaggio che segna un'ulteriore tappa nel progresso della motorizzazione dei trasporti.

Le caratteristiche tecniche essenziali

Motore: monocilindrico a 2 tempi - Cilindrata di 169,65 cmc. - Cilindro orizzontale - La distribuzione è a luci incrociate. L'alimentazione è ottenuta da 1 carburatore - L'accensione è a batteria e bobina - La lubrificazione è a miscela 5% - Il motore è raffreddato ad aria forzata - L'avviamento è elettrico - La potenza è di 7,5 cavalli.

Trasmissione: Cambio in blocco col motore a 4 velocità con comando a manopola e retromarcia con comando a mano agente sul differenziale - La trasmissione primaria è ad ingranaggi, la trasmissione secondaria è a catena.

Impianto elettrico: completo.

Motociclo: Il telaio è in lamiera e profilati di acciaio - La sospensione anteriore è a bielle inferiori - La sospensione posteriore è a barre di torsione e ammortizzatori a frizione - Le dimensioni dei cerchi sono di 8 pollici - La gomma anteriore misura 4,00x8 pollici, le gomme posteriori 4,00x8 pollici - Il peso della macchina a vuoto è di Kg. 280 (ruota motrice); (completo con pianale); 530 (completo con furgone); 1250 (complesivo a pieno carico).

Prestazioni: La velocità massima della macchina è di Km. 50 orari - Il consumo del motore, a 2/3 della velocità massima (norme CUNA), risulta di 5,5 litri di miscela per 100 Km. - Portata Kg. 700 - Freni idraulici - Raggio di volta 2,350 - Volume interno del furgone 2,68 metri cubi.

Lunghezza massima 4,200
Carreggiata motrice 1,075
Carreggiata rimorchio 1,135
Larghezza massima 1,275
Altezza massima 1,690
Altezza minima 0,120

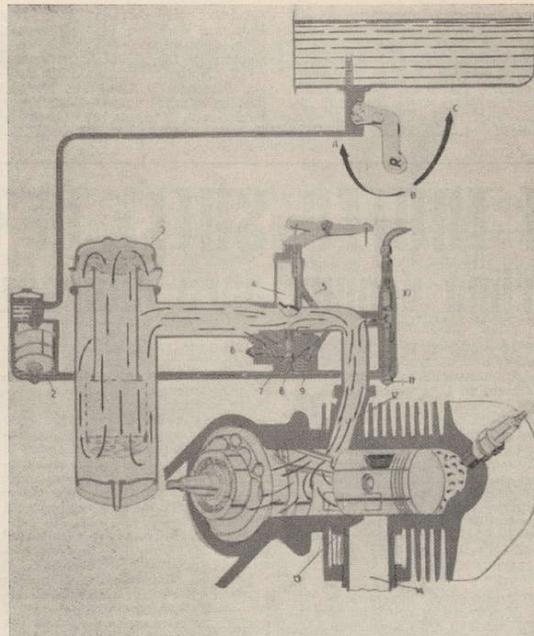
Modelli e prezzi

I vari modelli del Pentarò sono venduti ai seguenti prezzi:
Pentarò telaio cabina:

L. 485.510 (contanti)
L. 507.720 (rate 6 mesi)
L. 515.467 (rate 12 mesi)
L. 524.764 (rate 18 mesi)
L. 534.061 (rate 24 mesi)

Pentarò telaio cabina con porte:

L. 500.489 (contanti)
L. 523.215 (6 mesi)
L. 531.470 (12 mesi)
L. 540.776 (18 mesi)
L. 550.073 (24 mesi)



Alimentazione del Pentarò: 1. Levetta comando rubinetto (A: Riserva - B: Aperto - C: Chiuso) - 2. Galleggiante - 3. Depuratore - 4. Valvola gas - 5. Vite regolazione fine corsa valvola gas - 6. Vite regolazione aria minimo - 7. Polverizzatore - 8. Getto massimo - 9. Getto minimo - 10. Valvola dispositivo «starter» - 11. Getto dello «starter» - 12. Luce di ammissione - 13. Luci di travaso - 14. Luci di scarico.

Pentarò pianale cabina:

L. 506.170 (contanti)
L. 528.896 (6 mesi)
L. 537.677 (12 mesi)
L. 546.974 (18 mesi)
L. 556.271 (24 mesi)

Pentarò pianale cabina porte:

L. 521.149 (contanti)
L. 544.391 (6 mesi)
L. 553.172 (12 mesi)
L. 562.985 (18 mesi)
L. 572.799 (24 mesi)

Pentarò furgone, porta posteriore, cabina:

L. 568.150 (contanti)
L. 593.459 (6 mesi)
L. 603.272 (12 mesi)
L. 613.086 (18 mesi)
L. 623.932 (24 mesi)
L. 640.460 (24 mesi)

Pentarò furgone, porta posteriore, porta laterale, cabina:

L. 578.480 (contanti)
L. 604.305 (6 mesi)
L. 614.119 (12 mesi)

L. 624.449 (18 mesi)

L. 635.295 (24 mesi)

Pentarò furgone, porta posteriore, porta laterale, cabina e porte:

L. 593.459 (contanti)
L. 619.800 (6 mesi)
L. 629.614 (12 mesi)
L. 640.460 (18 mesi)
L. 651.823 (24 mesi)

I prezzi si intendono Franco Stabilimento e sono già comprensivi del 3,30% di IGE.

La presentazione

La presentazione a Milano ha avuto luogo nella centralissima Piazza Diaz ed è stata favorita dal magnifico tempo primaverile che questo febbraio ha concesso ai milanesi.

Gli onori di casa sono stati fatti dall'ing. Baldini, direttore della Filiale Sarpi di Milano, che ha esposto ai presenti, autorità gior-

nalisti, agenti e numerosi pubblici, le caratteristiche del nuovo veicolo.

Oltre all'ing. Baldini erano presenti il dottor Renato Tassinari, presidente del Vespa Club d'Italia, il dottor Biagi della Sarpi di Milano, l'ing. Paolo Carlucci direttore dell'Ispettorato della Motorizza-

zione col vice direttore ing. Luigi Balsamo, il dottor Piero Bolognesi vice comandante della Vigilanza Urbana, il Maggiore De Benedetti ed il Capitano Quaglia della Polizia Stradale, il Generale Bonomi dell'Anema, il vice Questore dott. Zamparelli, l'Assessore Gianfranco Crespi, i rappresentanti della Pi-

relli della Ceat della Remington della AEM, della Orobria ed altre personalità di cui ci sfugge il nome.

Dopo la presentazione è stato offerto un cocktail allo Stork Club, perfettamente in carattere se è vero che i neonati li portano le cognie.

IL TROFEO SHELL di Cesenatico prima grande gara internazionale italiana

A Cesenatico il 23 febbraio scorso gli organizzatori della 3 Settimana Automotociclistica Internazionale Riviera di Cesenatico hanno accolto la stampa specializzata con la consueta cordialità e signorilità.

Nel salone del Palazzo del Turismo l'avv. Gentili, Presidente dell'Automobile Club di Forlì ha esposto ai presenti i risultati delle gare dello scorso anno, soddisfacenti malgrado le condizioni atmosferiche proibitive, ha rievocato le figure dei corridori locali del passato e del presente ed ha illustrato il programma delle gare del prossimo aprile.

Se l'anno scorso malgrado la bufera di acqua e di vento gli spettatori paganti di auto sono stati 5.543 e quelli della gara di moto 9.153, si può presumere che quest'anno se il tempo si manterrà appena appena decente gli spettatori paganti saranno molto ma molto più numerosi.

E' giusto far rilevare inoltre che, date le caratteristiche del circuito che si svolge su viali cittadini, il numero effettivo degli spettatori era di almeno quattro volte quello dei paganti: ogni casa è praticamente una tribuna e se effettivamente ogni appartamento di Cesenatico ospitasse davvero tutte le decine di persone che abbiamo visto l'anno scorso alle finestre, Cesenatico sarebbe una città di almeno mezzo milione di abitanti.

Non ci meravigliremmo questo anno di vedere alla finestra anche dei delfini, indigestione di copertoni permettendo.

Gli organizzatori di Cesenatico sono persone appassionate: e fa piacere soprattutto osservare l'armonia che regna tra i vari Enti e sentire un «automobilista» come l'avv. Aldo Gentili parlare con competenza, con serenità e con entusiasmo non solo di macchine e corridori automobilisti ma anche e specialmente di macchine e corridori motociclisti.

Il circuito di Modena del prossimo 19 marzo aprirà ufficialmente

la stagione motociclistica italiana ma è quella di Cesenatico (il successivo 2 e 3 aprile) la prima grande gara internazionale che si svolge su territorio italiano.

La gara, che è al suo terzo anno di vita ha ormai raggiunto popolarità internazionale premiando la passione dell'avv. Gentili e del dottor Carlini dell'A.C. di Forlì; del dottor Matassoni e del dottor Grassi della Azienda di Soggiorno; di Prati, Ricci e Monti del Club del Motore « Arcangeli »; di Sintini del Moto Club Montanari di Cesenatico e di tutti i loro collaboratori.

La gara motociclistica di questo anno, che si svolgerà il 3 aprile (dopo quella automobilistica del 2 aprile) sarà senza dubbio molto interessante anche se verrà a mancare la partecipazione ufficiale della MV-Agusta.

Ma non mancheranno certamente la Morini 250 con Provini, la Benelli 250 con Spaggiari e Grassetto, non mancherà la Bianchi che oltre ai piloti italiani potrebbe allineare nella classe 250 e nella 500 (con le 350 maggiorate) anche il grande Mac Intyre.

Sappiamo che è stata interpellata la MZ per le classi 125 e 250 e sappiamo che la Honda, se non potrà inviare ufficialmente le sue squadre con le 125 e le 250 a due ed a 4 cilindri tuttavia con molta probabilità permetterà a Jim Redman ed a Tom Phillis di correre con le macchine praticamente ufficiali che ha loro affidato per la stagione 1961.

Alberto Pagani, Norman Surtees e Gilberto Milani, che fanno parte di una scuderia diretta da Nello Pagani dovrebbero partecipare alla gara con le A-macchi 250, mentre Guglielminetti Bandirola e Masetti

con le Norton dovrebbero iscriversi nella classe 500.

Le trattative sono molte ed oggi è troppo presto per dare ai lettori dati sicuri: ma una cosa si può affermare, che la gara di Cesenatico sarà una gara degna di essere vista.

La gara motociclistica si svolge come abbiamo detto su un tracciato cittadino che interessa il viale Carducci, il viale Torino, il viale dei Mille, il viale Roma, il viale Leonardi da Vinci ed il viale Anita Garibaldi avente uno sviluppo di Km. 4 che le 125 dovranno percorrere 24 volte (totale km. 96), le 250 ventotto volte (totale Km. 112) e le 500 trentadue volte per un totale di 128 Km.

Il tracciato è formato dall'ampio rettilineo del traguardo da cui una curva immette su un rettilineo parallelo alla fine del quale tre curve e tre brevi rettilinei completano il circuito.

Il fondo è ottimo e dal punto di vista del pubblico è l'ideale perché ogni casa come abbiamo detto è una tribuna: dal punto di vista degli incassi lo è meno ma in ultima analisi per la città di Cesenatico si tratta di propaganda turistica eccellente.

Il libro d'oro delle gare motociclistiche è alle sue prime pagine: ricordiamo che nel 1958 la classe 125 è stata vinta da Ubbiali su MV, la 250 pure da Ubbiali su MV e la 500 da Venturi su MV; nel 1959 la 125 è stata vinta da Gary Hocking su MV, la 250 da Carlo Ubbiali su MV e la 500 da John Surtees su MV.

ditta E. CONFICONI

M. V.

MOTOCICLI
ricambi originali - vendite rateali - officina riparazioni
:: massima garanzia ::
Corso Buenos Ayres, 24 (ingresso Via Spallanzani, 21/a - telefono 27.88.78)

Ape

150 C.C.

CILINDRATA: 150 cc.
 VELOCITÀ: 110 km/h.
 CILINDRATA: 150 cc.
 VELOCITÀ: 110 km/h.
 CILINDRATA: 150 cc.
 VELOCITÀ: 110 km/h.

PORTATA: 450 kg.



il trattore più venduto



SICURO

- Pote di arresto senza scatto
- Freno di sicurezza e di stazionamento direttamente sulle ruote posteriori
- Assenza di vibrazioni per la struttura portante

ECONOMICO

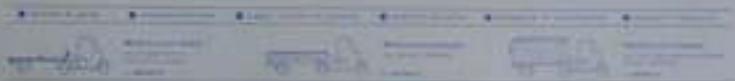
- Basso costo d'acquisto
- Basso costo di manutenzione
- Minimo consumo



Pentax

175 C.C.

CILINDRATA: 175 cc.
 VELOCITÀ: 130 km/h.
 CILINDRATA: 175 cc.
 VELOCITÀ: 130 km/h.



PRATICO

- Maneggevole eccezionale
- Motore separabile dal semicarrozzone con eliminazione dei tempi morti di carica e scarica delle merci
- Stabilità massima

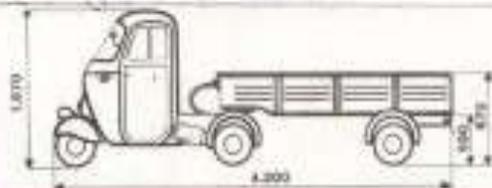
CONFORTS DI GUIDA

- Cabina ampia e confortevole
- Avvicinamento e segnalazione elettrica in dotazione
- Veroni speciali per tutti i servizi

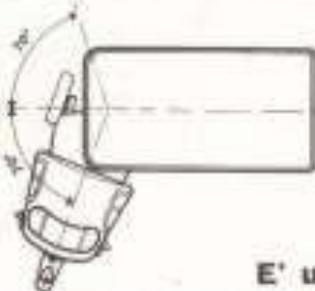
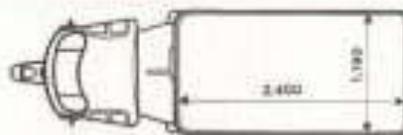
sono prodotti della
PIAGGIO & C. - Genova



Pentare



DIMENSIONI E PESI

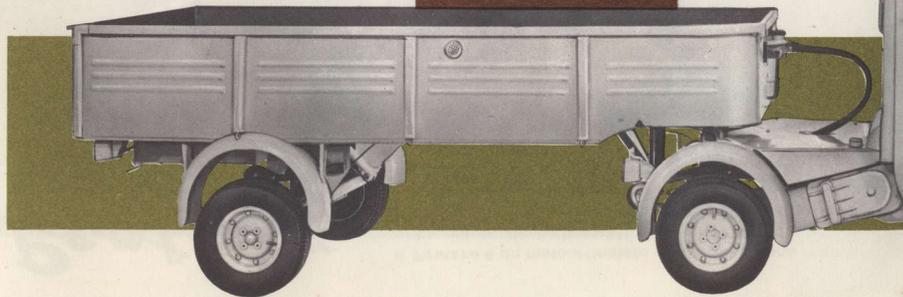


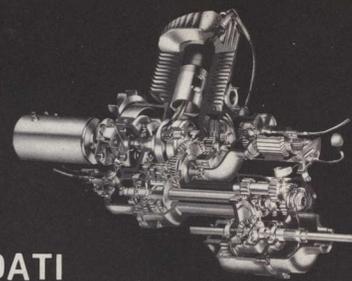
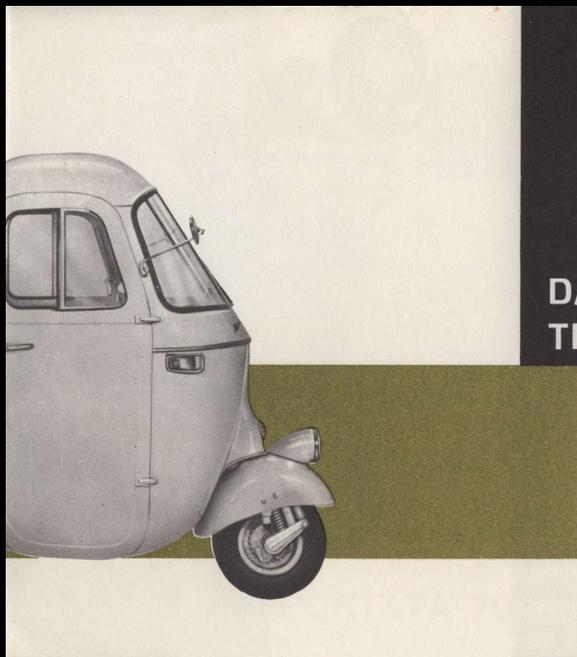
Lunghezza massima	4.200 mm.
Lunghezza minima	1.275 mm.
Carrregiate (max/minima)	1.120 mm.
Lunghezza massima	1.275 mm.
Stivato standard con forgiato	1.800 mm.
Altezza minima	120 mm.
Raggio di curvatura	2.260 mm.
Peso totale a vuoto:	
della serie motoria	200 Kg.
con cabina e porta	200 Kg.
del forgiato con pneumatici	200 Kg.
del forgiato con forgiato	500 Kg.
colonna e porte	500 Kg.
Peso complessivo massimo	1.200 Kg.
a pieno carico	2.000 Kg.
Peso di carico	2.000 Kg.
Stivato interno del forgiato	2.000 Kg.

E' un prodotto della Piaggio & C. - Genova

Il Pentarò riunisce i vantaggi del motofurgone e dell'autocarro

Facilità e sicurezza di guida
Ampia e confortevole cabina
per due persone
Stabilità massima
Manovrabilità eccezionale
Minimo raggio di sterzata
Semplicità di manutenzione
ed economia di esercizio





DATI TECNICI DEL MOTORE

Monocilindrico a 2 tempi con distribuzione
a luci incrociate - cilindrata 169,65 cc. -
potenza effettiva 7,6 CV.

Alimentazione: a gravità con miscela
benzina-olio 5%.

Raffreddamento: ad aria forzata con ventila-
tore centrifugo.

Accensione: a batteria.

Avviamento: elettrico.

Cambio: a 4 velocità a mezzo manopola
sul manubrio.

Retromarcia: comando a mano agente sul
differenziale.

Pentarò

Il Pentarò è un motoarticolato costituito da una motrice a tre ruote derivata dall'Ape con motore più potente (175 cc.) e da un semirimorchio a due ruote, sganciabile, di ampie dimensioni particolarmente adatto al trasporto di merci pesanti e voluminose.



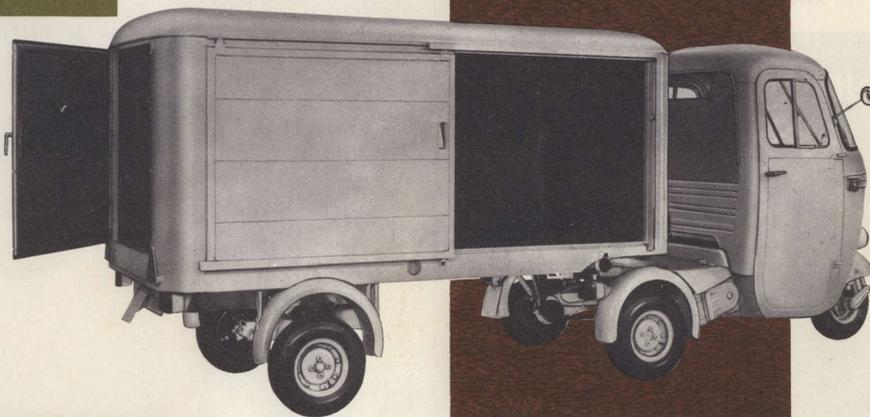
La motrice può circolare separatamente dal semirimorchio e può essere quindi utilizzata per traini diversi. Questa peculiare caratteristica del Pentarò permette di abolire i tempi morti dovuti al carico ed allo scarico delle merci. Il Pentarò è dotato di avviamento e tergicristallo elettrici, martinetto, borsa attrezzi, ruota di scorta.

Il Pentarò è fornito in 3 versioni

PIANALE cassone aperto con sponda
posteriore ribaltabile

FURGONE con porta posteriore
e porta laterale scorrevole

TELAIO per l'applicazione
di carrozzerie speciali



La motrice può circolare separatamente dal semirimorchio e può essere quindi utilizzata per traini diversi. Questa peculiare caratteristica del Pentarò permette di abolire i tempi morti dovuti al carico ed allo scarico delle merci. Il Pentarò è dotato di avviamento e tergicristallo elettrici, martinetto, borsa attrezzi, ruota di scorta.

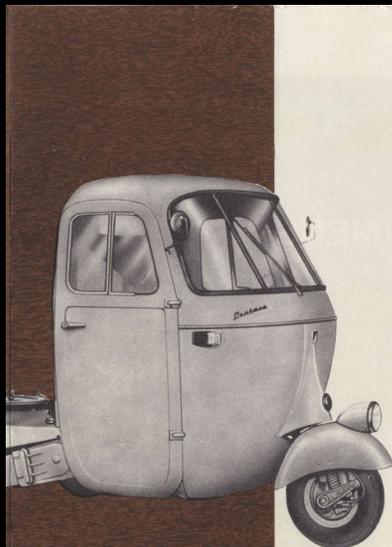


CILINDRATA
175 cc.

VELOCITA'
50 Km h

CONSUMO
5,5 lt. 100 Km.
(norme Cuna)





CARATTERISTICHE

Telaio della motrice: in lamiera di acciaio a forma aperta e carenata in avanti, munita di travatura rettangolare posteriore.

Telaio del semirimorchio: costituito da profilati in acciaio.

Freni: ad espansione sulle 5 ruote; con comando meccanico, a mano, per la ruota anteriore ed idraulico, a pedale, per le 4 ruote posteriori. I freni di soccorso e di stazionamento, con comandi meccanici a mano separati, agiscono sulle 2 ruote posteriori della motrice e su quelle del semirimorchio.

Sospensioni: anteriore mediante molla conica elicoidale ed ammortizzatore idraulico. Posteriori (motrice, semirimorchio) realizzate con barre di torsione ed ammortizzatori a frizione.

Ruote: intercambiabili con cerchioni di acciaio; pneumatici da 4,00 - 8".

Dispositivo di aggancio: con giunto formato da 2 piastre collegate mediante perno centrale e leva con congegno di sicurezza.

Impianto elettrico: l'energia elettrica per tutti i servizi del veicolo è fornita in corrente continua da un gruppo dinamo-batteria.

PORTATA 700 Kg.

APE 450



Il PENTARÒ viene fornito in 3 versioni

plurale - cassone aperto con sponde posteriori ribaltabile

furgone chiuso - con porta posteriore

furgone chiuso - con porta posteriore e porta laterale scorrevole

Il micropentarò è dotato di:

- avviamento elettrico
- tergicristallo elettrico
- ruota di scorta
- manufetto
- borsa attrezzi

Il PENTARÒ viene anche fornito con semirieschio privo di carrozzeria, la maticca, facilmente sganciabile, può essere usata per tratti diversi.

IL NUOVO VEICOLO INDUSTRIALE

Il PENTARÒ è un microveicolo costruito da una cassa e 3 ruote derivate dall'Agri con motore più potente (177 cc) e da un semirieschio a 2 ruote, sganciabile, di nuova concezione particolarmente adatta al trasporto di merci voluminose, la cui capacità di carico è elevata (700 Kg.).

La MATTICCA PUÒ CIRCOLARE SEPARATAMENTE DAL SEMIRIESCHIO. Il collegamento tra i due è semplicissimo e realizzato con un dispositivo in plastica esclusiva. L'aggeggio, affidatissimo e soprattutto, è garantito da un compagno di strada.

VELOCITÀ
50 Km/h



CONSUMO
5,5 lt. 100 Km.
(norma CUNA)



PORTATA
700 Kg.



ACCESSORI: porta per la cabina della maticca - comodissimi - utili per il semirieschio

Pentaro



VERBA

L. BARRAZZA
AGENTE DI VENDITA
PENTARO
SPARACCIANI
Piazza Vittorio Veneto, 10
Tel. 21.207 — 21.208 ARBONIA

Il PENTARO riunisce i vantaggi del motofurgone e del motocarro.
La motrice, facilmente sganciabile, può essere usata per treni
diversi e può circolare separatamente dal semirimorchio.



Pentaro

IL MOTOARTICOLATO CHE RIUNISCE I VANTAGGI
DEL MOTOFURGONE E DELL'AUTOCARRO

Portata Kg. 700



Il Pentarò è dotato di avviamento elettrico e viene fornito in tre versioni



PIANALE
con motore ribaltabile
L. 490.000



FURGONE
con porta scorrevole
L. 550.000



FURGONE
con porta scorrevole scorrevole e porta posteriore
L. 560.000





Anno VII - N. 26

Genova - 1 Settembre 1981



NOTIZIARIO DEI VENDITORI DELLA VESPA

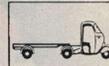
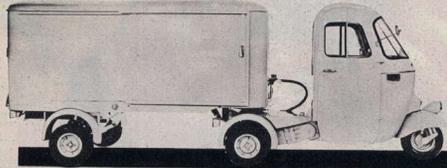


**UN PAGINONE SUI VEICOLI APPOGGIO, I VEICOLI
CHE VI AIUTANO A GUADAGNARE**

PIAGGIO : veicoli industriali 1963

Pentaro

Cilindrata: 175 cc.
Consumo: 5,5 l. per 100 Km.
Velocità: 80 Km/h.
PORTATA: 700 Kg.



L. 495.000 f. l.



L. 520.000 f. l.



L. 585.000 f. l.



L. 308.000 f. l.



L. 335.000 f. l.



L. 300.500 f. l.



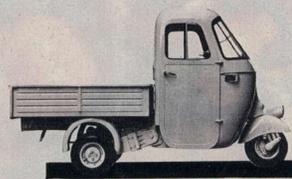
L. 365.000 f. l.



L. 395.000 f. l.

Ape

Cilindrata: 150 cc.
Consumo: 1 lt. miscela 30 km.
Velocità: 60 Km/h.
PORTATA: 400 Kg.



A tutti coloro che invieranno il presente tagliando verrà inviata gratuitamente un'ampia documentazione sull'APE e sul PENTARO

PIAGGIO & C. - Ufficio Pubblicità Via Antonio Cecchi 6 - GENOVA













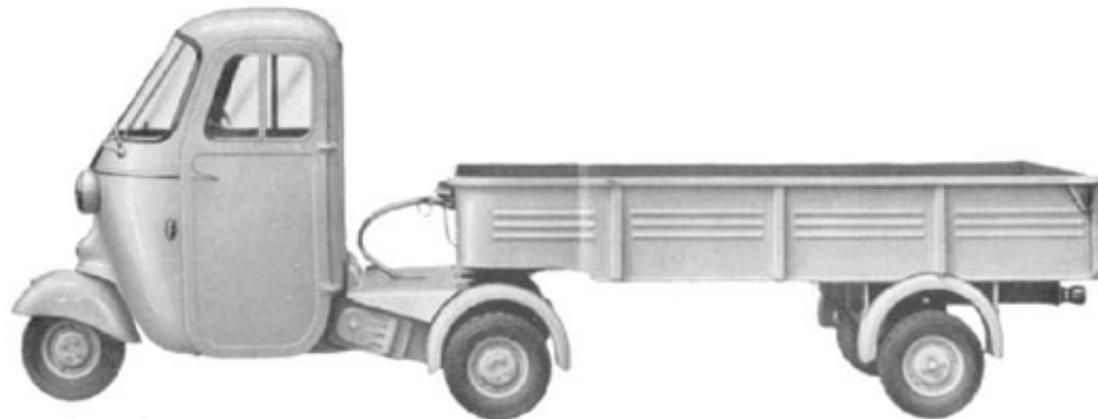




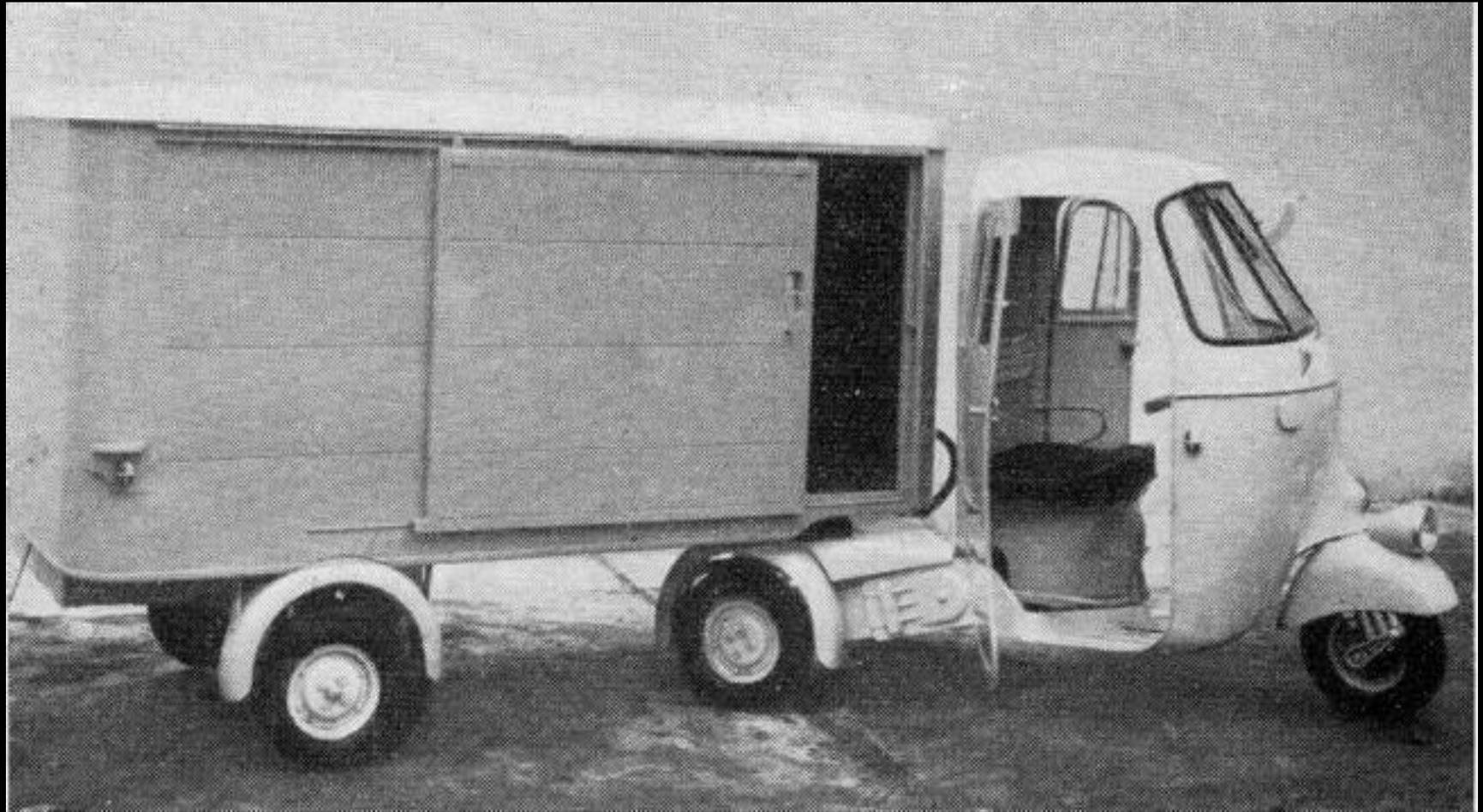














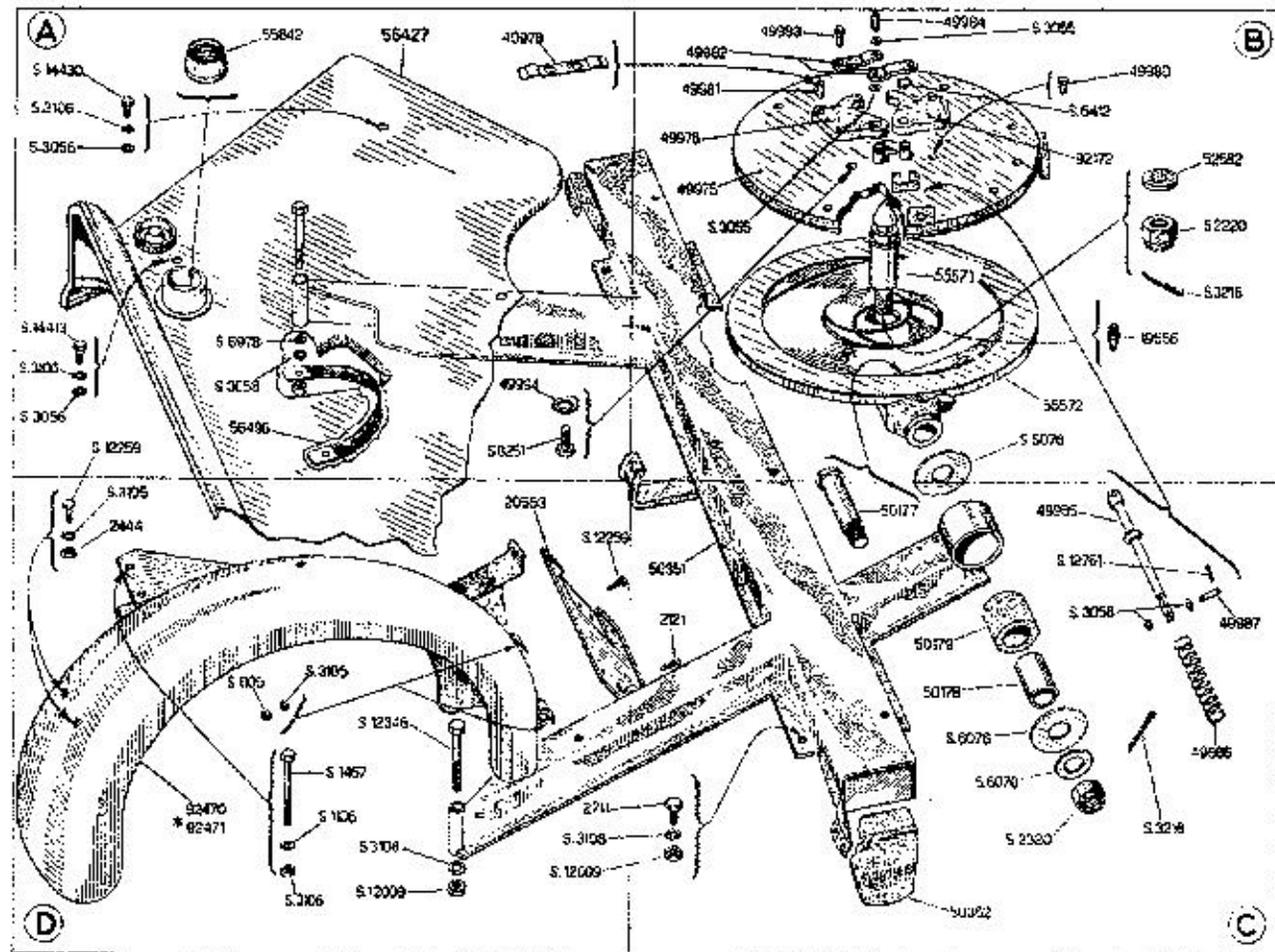








T. XVI



Attacco semimarchio alla melrice
Trailer connection

3^a Gruppo TELAI
3rd Group CHASSIS

Vedere lato — F. I. O.















Trattore APE TM 602 con Semirimorchio **SCATTOLINI** SRA/1

Il trattore della ultima generazione realizzato dal Gruppo **FAHRSO-SCATTOLINI** per offrire il massimo nel settore dei trasporti leggeri. L'ampio ventaglio di motorizzazioni da 15 a 25 CV, il raggio di sterzata di 3,3 m e l'intercomando ISO dei vari servosterzi, lo rendono particolarmente adatto ad operare nei centri storici.

Il trattore della versione **base** ha una portata di una tonnellata ed una capacità del piano di carico di mq. 8,75.



Il piano di carico del trattore della serie **base** è predisposto per l'installazione di impianti specifici, come ad esempio la piattaforma aerea o comando idraulico, così come elevatore idro e di 12 o 18 metri a 360° con motore ausiliario.



Il trattore della versione **base** ha una lunghezza massima di m. 3,80 ed una larghezza di m. 1,53. La sua capacità volumetrica è di mc. 8,75 e può essere fornito di porta laterali in versione **optional**.



SCATTOLINI S.p.A.

Via Mario Biondi, 5
37013 Pozzo del Garda (Verona) ITALIA
Tel. 045/980177 (5 linee ric. aut.) (numero 240017)
Telex 428007 SCAT I

Produttore del trattore della serie **base** e dei vari impianti **optional**.



SCATTOLINI

SCATTOLINI

SCATTOLINI

SCATTOLINI motoarticolati



Semirimorchio con cassone normale.
Misure mt. 3.5x1.5 - Portata utile Kg. 1000



Semirimorchio abbassato con furgone gran volume.
Misure mt. 4.0x1.5xh 1.9 - Cubatura mc. 9.1 - Portata utile Kg. 730

SCATTOLINI
motoarticolati

SCATTOLINI **SCATTOLINI** **SCATTOLINI** **SCATTOLINI**



























































































Piaggio D600 - India



Piaggio D600 - India











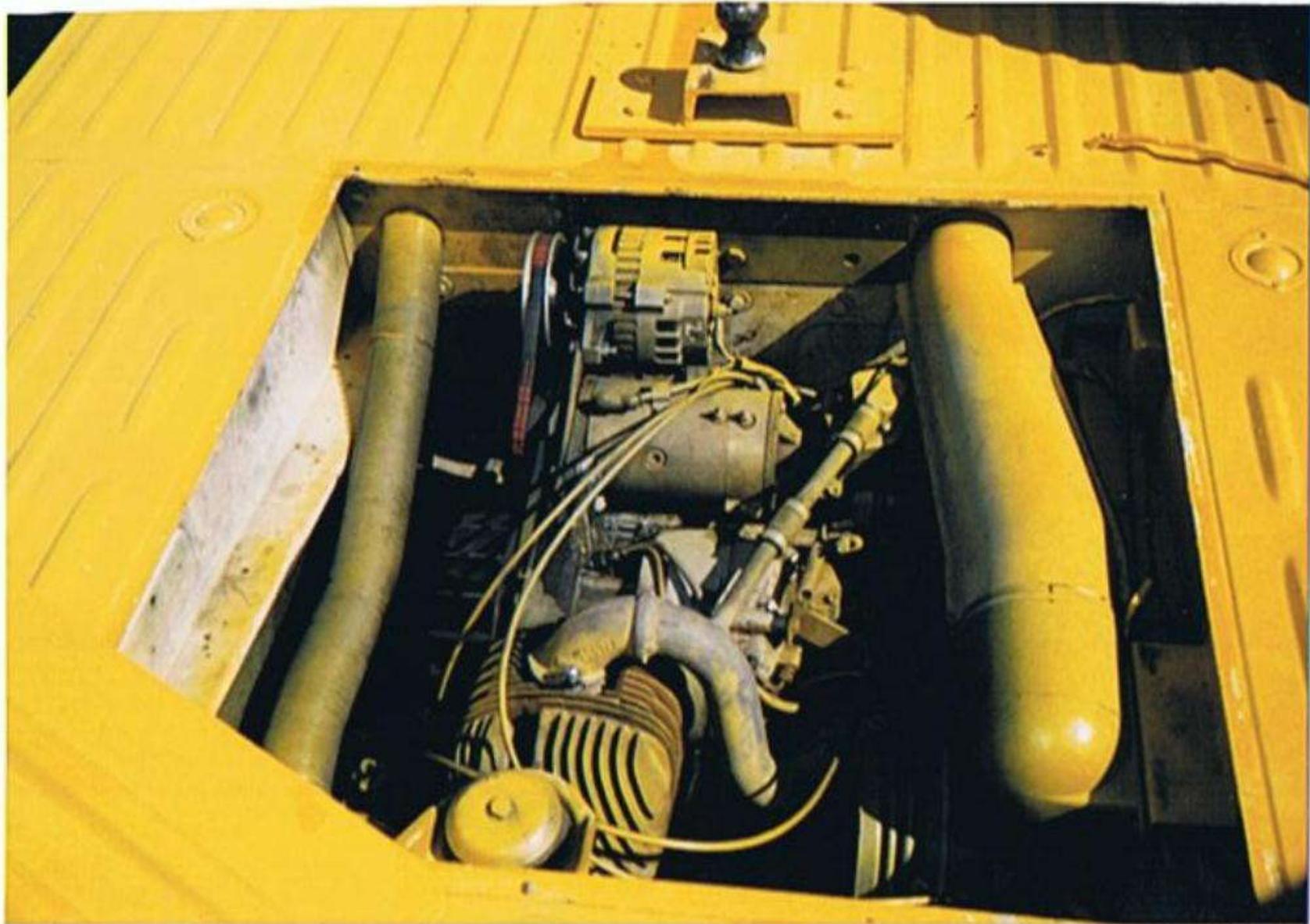
















Ape

Cilindrata: 150 cc.
Consumo: 1 lit. miscela 30 km.
Velocità: 60 Km/h.
PORTATA: 400 Kg.



La Piaggio produce questi veicoli in varie versioni per soddisfare ogni esigenza di impiego.

Pentax

Cilindrata: 175 cc.
Consumo: 5,5 l. per 100 Km.
Velocità: 50 Km/h.
PORTATA: 700 Kg.



nuovo veicolo industriale derivato dall'ape.

1961 Piaggio Pentaro 125cc



















Piaggio Ape Pentaro Series 120 APD2T

















www.per-il-mondo.it







www.borninmontana.com





www.per-il-mondo.it



www.peter-d-morand.it



www.perth.com.au







UN SERVICIO DE AUTO-REVISTA



HURACAN DE 197 CC.

MOTOR: Marca Hispano Villiers. Dos tiempos. 197 c. c. de cubicaje.

EMBRAGUE: De tres discos, con inserciones de corcho, en baño de aceite.

CAMBIO: En caja aparte dentro del cárter con transmisión PRIMARIA

SUSPENSION: Delantera, con horquilla tele-hidráulica reforzada. Trasera, con dos ballestas semihelípticas.

FRENOS: Super-hidráulicos sobre las cuatro ruedas traseras y freno de mano independiente sobre las ruedas del semi-remolque.

TRANSMISION: Directa y por diferencial sobre el tren delantero.

RUEDAS: De discos de acero, intercambiables. Neumáticos 4.50-10.

ABASTECIMIENTO: Depósito con capacidad para 12 litros. Con 4.5 litros de consumo cada 100 Km. con carga completa.

DIMENSIONES: Largo total 4.000 milímetros. Ancho total 1.350 milímetros. Ancho de vía 1.220 milímetros.

Carga útil 750 kilogramos.

VELOCIDAD: 45 kilómetros por hora.

Esta casa fabrica varios modelos, actualmente hay seis a la venta, cuyos precios oscilan entre las 37.000 y las 50.000 pesetas. Prepara otros modelos y una bonita furgoneta.

HURACAN «T-1.000»



CONSTRUCTOR: Huracán Motors, S. A.
CIUDAD: Barcelona.
DIRECCION: Almagóvares, 122-124.

CARACTERISTICAS TECNICAS

MOTOR

Hispano Villiers, 2 tiempos, 197 c. c., 4.500 r. p. m.
Diámetro cilindro, 59 mm. Carrera pistón, 72 mm.

TRANSMISION

Directa y por diferencial sobre el tren delantero.

BASTIDOR

De tubo de acero muy reforzado.

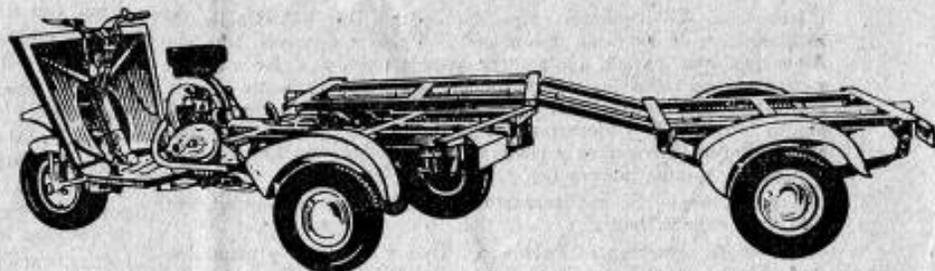
GENERALES

Embrague en baño de aceite. Suspensión: delantera, con horquilla telehidráulica reforzada; trasera, con dos balléas semielípticas. Capacidad depósito: 12 litros. Consumo con carga completa: 4'5 litros cada 100 kms. Carga útil: 750 kgs. Velocidad: 50 kms. por hora. Neumáticos: 4'50 x 10.

Cremsa - Spain



CREMSA

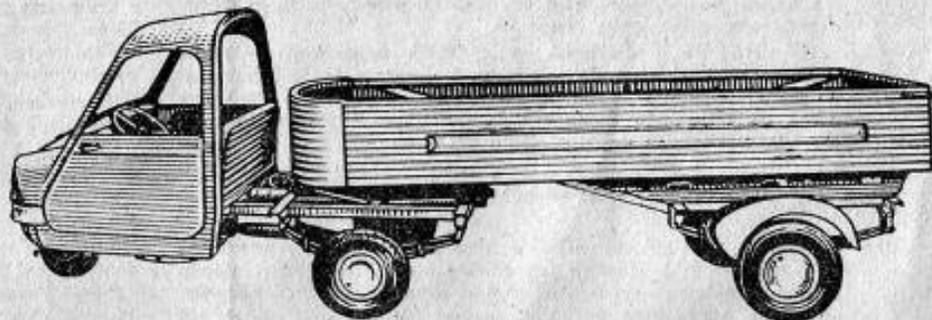


Esta firma tiene en el mercado dos tipos de motocarros. El más simple puede transportar una carga de 500 kilos, lleva cabina cerrada de estas medidas: 1,55 x 1,37 x 0,40 metros. Su precio es de 60.200 pesetas.

El segundo tipo de Crema es muy original y se distingue netamente de todos los del mercado nacional. Es un semiremolque-trailer—con una plataforma giratoria por enganche automático. Puede llevar 1.000 kilos de carga y sus medidas son las siguientes: 3 x 1,37 x 0,40. Su precio es

de 77.500 pesetas, aunque en chasis y sin cabina su precio queda en 60.150 pesetas.

- Características: (iguales para ambos modelos).
- Transmisión por diferencial, palieres flotantes.
- Cuatro marchas adelante y una hacia atrás.
- Ruedas intercambiables.
- Bastidor monotubo.
- Frenos a pie hidráulicos.
- Suspensión delantera por brazo acodado y dos ballestines.
- Trasera por ballestas.
- Ruedas de 5 x 10.



La
e
par
mo
ra
La
re
An



Esta fotografía es una muestra bastante expresiva de la capacidad de carga y resistencia del nuevo motocarro R. C. 600

Atithi Gokul 5th wheeler - India



Atithi Gokul 5th wheeler - India





Bajaj 5th wheeler - India























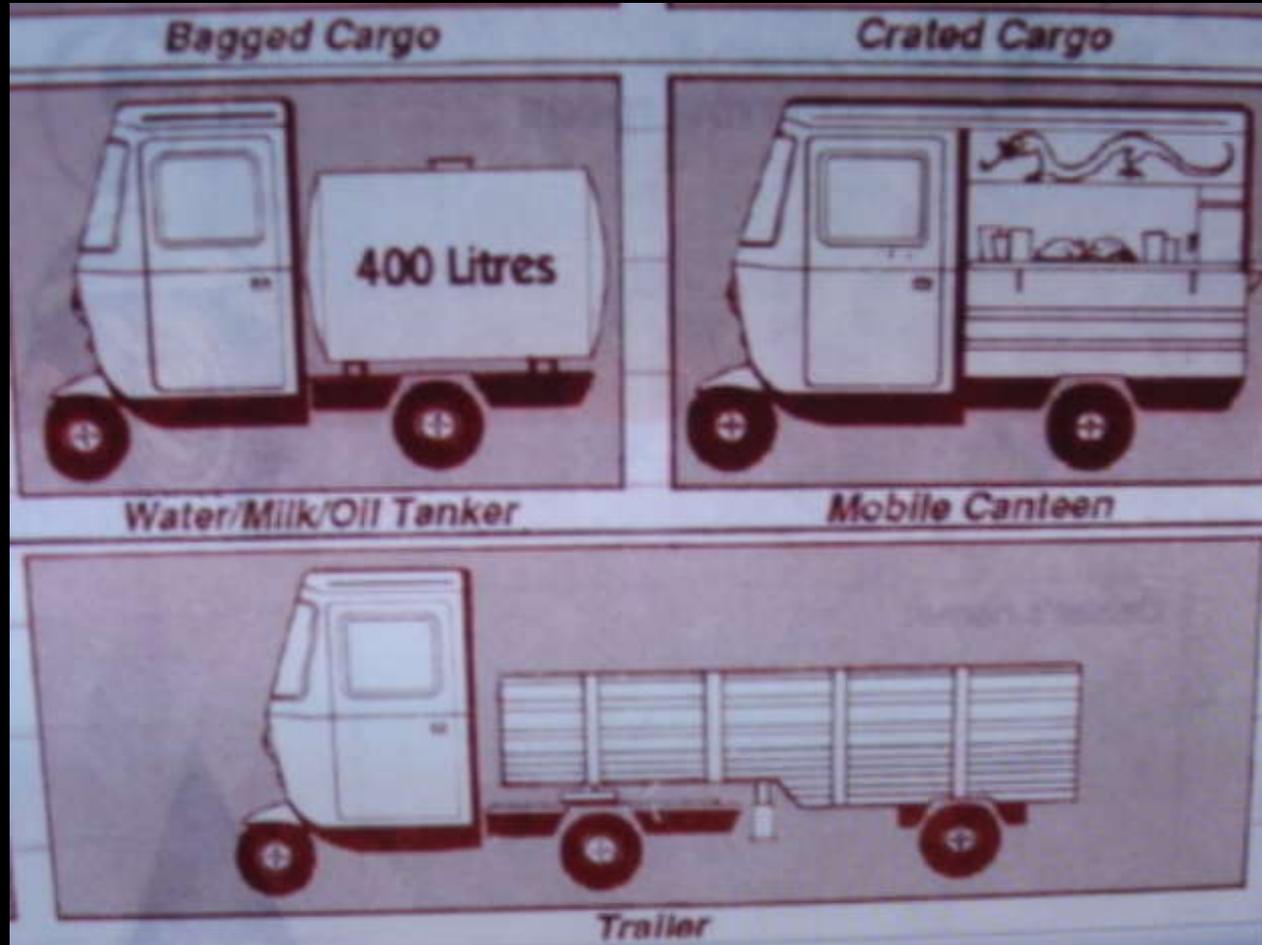
Tula Muravey – Russia - 5th wheel in Argentina



Tula “Muravey” – Russia 5th wheel trailer



API – India – 5th wheel



Scammell Scarab 5th wheel - UK



Bajaj 5th wheel trailer



Bajaj 5th wheeler in India



Bajaj 5th wheel Bangalore India

