È nata dalla decennale esperienza della Casa automobilistica francese

Una «pratica» tuttofare: la Renault 6 TL

Deriva dalla R4 con qualche concessione all'estetica e con ancor maggiori doti di confort - Rimane un'« utilitaria » ma è adeguata alle nuove, più mature esigenze dell'automobilista - Le caratteristiche e le prestazioni

Per quel che si riferisce alle automobili si può sostenere, senza timore di smentite, che l'utente italiano è diventato adulto. Da qualche anno la vettura non è più un « mezzo di qualificazione sociale ». E così come per il fenomeno della « fuoriserie » si è andato attenuando anche quello delle *elaborazioni*, di quelle vetture, cioè, che nate per toccare i 100 chilometri orari venivano trasformate dai patiti della velocità, in paurosi (e pericolosi) mostri da 180 chilometri orari. Lo stesso concetto di « macchina utilitaria » si è andato via via trasformando in quello di « macchina pratica ».

Tutto ciò, ripetiamo, è indice di maturità e di buon senso: sta a significare che l'automobilista italiano è finalmente diventato adulto, grazie anche all'accorta politica commerciale delle Case che hanno studiato e realizzato sempre più frequentemente modelli adatti a certi « usi » e non più a ben determinate « classi sociali ». Che poi queste scelte delle Marche siano dovute a precise esigenze commerciali, servano cioè a far vendere più autovetture è un altro discorso

Automobili « pratiche » dunque, adatte a tutti: alla madre che causa della lontananza della scuola deve accompagnare i figli; all'operaio e all'impiegato che devono raggiungere il posto di lavoro e che usano poi la macchina per la gita di fine settimana; all'artigiano che debba consegnare merci a domicilio. Automobili che assommino a contenuti costi d'esercizio doti di confort, di spazio, di facilità di caricamento ve ne sono molte. Tra i vari modelli che il mercato attualmente offre, ne abbiamo scelto una che, a nostro avviso, compendia tutte le caratteristiche descritte: il modello R6 TL della Renault.

Va detto subito che la Renault ha una lunga tradizione nel campo delle vetture «utilitarie» grazie alle quali ha raggiunto i più alti livelli in campo internazionale. Che la Renault ora costruisca anche berline e coupé da 1.700 cc., nulla toglie all'immagine di Marca cui si rivolgono coloro che desiderano una vettura « pratica, sicura, a buon prezzo ». A conferma di quanto abbiamo detto basterà pensare al 1.105.543 esemplari di « 4CV » costruiti dal 1945 al 1961 negli stabilimenti sull'isola di Seguin, al milione di « R4 » prodotti in soli cinque anni, basterà dare uno sguardo alle cifre di produzione giornaliera della Renault dalle quali si ricava che su 5.417 autovetture costruite dalla Casa francese ogni ventiquattro ore, ben 4.312 non superano i 1.100 cc.

La R6 deriva direttamente dalla R4, vettura « tuttofare » della Renault, della quale mantiene tutte le prerogative e anche la motorizzazione del modello da 845 cc. Le varianti sono di ordine estetico e di confort.

La linea della R6 è più curata, più linea con i moderni canoni del « design » automobilistico. Appare molto più stilizzata, meno rotondeggiante, impreziosita da qualche cromatura, più aerodinamica. La calandra è geometrica e una mascherina cromata raccorda i due fari con uno stacco netto dalla presa d'aria sottostante.

Le quattro porte, anche se di dimensioni ridotte, permettono di accedere comodamente all'abitacolo caratterizzato dai sedili anteriori separati (non più « a panchetta » come nella R4) e al divano posteriore. La posizione di guida è assai comoda, il cruscotto sufficientemente completo, il cambio « a manico d'ombrello » inserito al centro della plancia è ottimamente sincronizzato. L'aereazione viene assicurata dalle due griglie al vertice del cruscotto, ottimi il riscaldamento (regolabile) e lo sbrinamento dei vetri facilitato da una ventola elettrica a due velocità.

Alla guida della R6 TL si apprezzano la silenziosità del motore, le buone doti di ripresa, l'ottima visibilità, il giusto morbidezza, le morbide sospensioni (quattro ruote indipendenti con barra di torsione, longitudinali anteriormente e trasversali posteriormente con ammortizzatori idraulici telescopici e barra antirollio) e la pronta ed efficace frenata (freni a disco anteriormente, a tamburo sulle ruote posteriori).

La trazione anteriore e l'altezza da terra del corpo vettura permettono alla R6 di cavarsela su ogni terreno e su ogni tipo di manto stradale, con ottima tenuta di strada anche sullo sterrato. Il portello posteriore a sollevamento totale, rende assai facili tutte le operazioni di carico. Un esame della strada superato a pieni voti dunque.

Passiamo al dettaglio meccanico sul propulsore del modello TL, lo stesso del ben noto motore da 1.108 cc. che spinge la R8. E' a quattro tempi, con quattro cilindri in linea, situato posteriormente all'asse anteriore. L'albero motore ha cinque supporti; l'albero a camme è comandato mediante catena semplice a rulli. Le valvole sono parallele inclinate in testa, la lubrificazione è del tipo forzato mediante pompa ad ingranaggi. Il raffreddamento è a circuito chiuso. La cilindrata raggiunge i 1.108 cc. con un rapporto di compressione di 8:1 e una potenza massima di 44,9 CV Din a 5.600 giri. La frizione, monodisco a secco, ha il meccanismo a diaframma.

La velocità massima raggiungibile con la R6 TL è di 135 chilometri orari. Una velocità di tutto rispetto che è possibile mantenere anche per lunghi tragitti. Il consumo medio di 7 litri di carburante per 100 chilometri è da considerarsi accettabile.

Per concludere diremmo che la R6 TL è una specie di « muletto » che va sempre, con una meccanica di tutto affidamento, confortevole e parca nei consumi. Davvero non si può pretendere di più da una vettura di questa categoria.

N. B.

Le due versioni della Renault 6. Nella foto la R 6 TL è vista di fronte.

La scheda tecnica della R 6 TL

MOTORE: Potenza fiscale 13 cv; Cilindrata 1.108 cc; Potenza massima DIN 47 cv - 5.500 g/m; Coppia massima DIN 7,9 Kg.m a 3.000 g/m; Alesaggio-corsa 70 x 72 mm; Rapporto di compressione 9,5:1; Alimentazione - Carburatore: SOLEX 32 EISA; SOLEX 32 SEIA; CARTER 32 RBS.

FRIZIONE: Monodisco a secco.

IMPIANTO ELETTRICO: Alternatore: 12V - 30/40 A; Batteria: 12V - 40A-h.

CAMBIO: Rapporti e velocità corrispondenti a 1.000 g/m: 1ª 3,3667:1 6,82 Km/h; 2ª 2.235:1 11,19 Km/h; 3ª 1.458:1 17,15 Km/h; 4ª 1.034:1 24,18 Km/h; RM 3,077:1 8,13 Km/h.

PNEUMATICI: 145 x 330.

FRENI: Anteriori a disco; Posteriori a tamburo.

SOSPENSIONI: Anteriori indipendenti, barre di torsione, ammortizzatori idraulici, barre antirollio. Posteriori indipendenti, barre di torsione ammortizzatori telescopici.

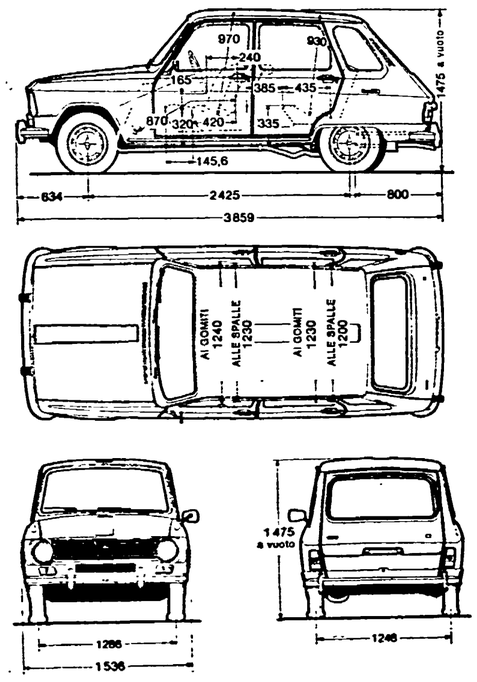
STERZO: A cremagliera; Giri del volante 3,75.

DIMENSIONI: Altezza 1.500 mm; Lunghezza 3.851 mm; Larghezza 1.540 mm; Carreggiata: anteriore 1.279 mm; Carreggiata posteriore 1.244 mm; Passo 2.401 mm.

CAPACITA' - PESI: Peso a vuoto 870 Kg; Carburante 40 l; Olio motore 3 l; Olio cambio 1,8 l; Circuito di raffreddamento 6,3 l.

PRESTAZIONI: Velocità massima: 135 Km/h.

MANUTENZIONE: Nessun punto di ingrassaggio. Sostituzione olio motore ogni 5.000 Km. Sostituzione olio gruppo cambio-differenziale 10.000 Km. Revisione ogni 15.000 Km.



Le dimensioni della Renault 6 TL. Nonostante l'ingombro ridotto può ospitare comodamente cinque persone.

Chiesta una proroga delle leggi sui gas di scarico

Gli esponenti dell'industria automobilistica americana continuano ad insistere per una proroga di almeno un anno sull'entrata in vigore delle leggi sul controllo dei gas di scappamento: il presidente della General Motors, Richard Gerstenberg, ha lanciato un appello in tal senso dinanzi ai tremila membri della « Society of Automotive Engineers ».

Secondo gli esperti delle industrie automobilistiche i criteri di controllo dei gas di scarico delle automobili che dovrebbero essere rigidamente applicati entro il 1975 (e che sono parzialmente già in vigore) sono troppo severi e non possono essere rispettati entro quella data.

« E' indispensabile molto altro lavoro — ha detto Gerstenberg — per proprio re dalle attrezzature antinquinanti sperimentali, accuratamente tarate, ad attrezzature prodotte in serie capaci ».

Le strade Il traffico

La « mappa nera » delle strade e autostrade d'Italia

Una carta geografica dei « punti neri » esistenti sulle strade e autostrade italiane è stata preparata dall'Ispettorato generale circolazione e traffico del ministero dei Lavori Pubblici. La « mappa nera » è stata costituita esaminando il numero degli incidenti stradali verificatisi per ogni chilometro dei 287 mila chilometri di strade statali, provinciali e comunali extraurbane e dei più di 4 mila chilometri di autostrade in esercizio alla fine del 1971.

La classificazione delle strade più pericolose con oltre 5 incidenti-chilometro, sono: l'« Anagnina » (n. 511) nel tratto Roma-Grottaferrata; il grande raccordo anulare di Roma; la « Portuense » nel tratto Roma-Ostia; la strada n. 58 « della Carniola » Trieste-confine; l'autostrada del Sole nei tratti Napoli-Salerno, la Genova-Seravalle, Genova-Savona e la Firenze-Mare. Con un tasso da 4 a 5 incidenti a chilometro segue la « Nettunense » da Roma ad Anzio.

■ Sconti delle tariffe ferroviarie con riduzioni del 20% circa per i viaggi con biglietti di andata e ritorno, verranno accordati dalle FS ai visitatori delle seguenti manifestazioni: XXII Fiera internazionale delle attività agrumarie, delle essenze e degli olii (Reggio Calabria 19-28 marzo); Fiera campionaria internazionale di Milano (14-25 aprile); Mostra mercato internazionale dell'artigianato (Firenze 21 aprile-6 maggio); Fiera nazionale dell'agricoltura e della zootecnia (Foggia 28 aprile-6 maggio).

■ Un « corridoio » per il passaggio dei mezzi di emergenza e di soccorso, quando la circolazione rallenta o si ferma per congestione, verrà ricavato, sulle autostrade europee e quindi italiane, tra la prima e la seconda corsia di marcia. Questa soluzione è stata prospettata stamane la prima riunione del 1973 del « Comitato della circolazione e della segnaletica » della CEMT (Consiglio europeo dei ministri dei Trasporti) che si è svolta a Parigi con la partecipazione dei rappresentanti di quattordici Paesi d'Europa.

Il « corridoio », che è già stato sperimentato con successo in Germania ed in Austria e che sarà adottato a breve scadenza anche in Svizzera, sembra rispondo allo scopo meglio della corsia di emergenza, esistente nella maggior parte delle autostrade italiane, sulla quale spesso la presenza di una vettura in sosta per avaria impedisce il passaggio dei mezzi di soccorso.

Presentate a Modena la «250 TS» e la «350 GTS»

La Guzzi lancia due nuove motociclette per fronteggiare quelle dei giapponesi

Il problema della concorrenza e dei contingenti di importazione - Le caratteristiche tecniche delle « due ruote » di Mandello Lario

Due nuove Guzzi faranno presto la loro comparsa in Italia. Alessandro De Tomaso — che solo da pochi mesi ha assunto il controllo dell'azienda di Mandello Lario assicurandosi così, con la Guzzi e con la Benelli, il 25 per cento del mercato italiano — le ha presentate nel corso di una conferenza stampa organizzata a Modena.

Si è trattato di una presentazione un po' fuori dell'usuale perchè l'ex corridore argentino ha colto la occasione per partire, lancia in resta, contro la « concorrenza sleale » dei costruttori giapponesi e, soprattutto, contro la complicità di coloro che De Tomaso, forse per la non perfetta conoscenza della lingua, ha definito « i politici », volendo, con tutta evidenza, parlare dei « governanti ».

Il presidente della Guzzi su queste complicità è stato molto esplicito, quando ha rivelato che si danneggiano le aziende italiane del settore autorizzando l'importazione di cinquemila motori giapponesi, fingendo di credere (evidentemente per annullare l'ostacolo delle quote di importazione), che il loro valore unitario sia effettivamente di 80 dollari come viene denunciato. In realtà tale cifra (circa 49 mila lire italiane) è persino inferiore al valore dei materiali utilizzati per costruire i motori.

Dopo questa denuncia, in sostanza, De Tomaso ha chiesto che il governo consenta alle aziende italiane di lavorare almeno in condizioni di parità con quelle giapponesi e a questo proposito si è soffermato sulla questione del diverso trattamento salariale e normativo del quale beneficiano gli operai italiani e quelli giapponesi.

De Tomaso, a scanso di equivoci, ha precisato che ritiene ingiusto il trattamento riservato agli operai giapponesi e se ne è venuto fuori con la singolare proposta di una particolare tassazione da applicare alle moto « made in Japan », di modo che gli industriali giapponesi siano « puniti » per il supersfruttamento al quale sono sottoposti i lavoratori del Giappone.

Evidentemente il problema non è di così facile soluzione, per non dire che l'intraprendente industriale argentino difetta almeno di coerenza visto che, proprio mentre a Modena parlava dei « sacrosanti diritti » dei lavoratori italiani, a Mandello Lario attuava la serrata — rapidamente ritirata — dello stabilimento nel quale gli operai si battono per il rinnovo del contratto.

Ma veniamo ai nuovi modelli della Guzzi, che sembrano avere tutte le carte in regola per fronteggiare la concorrenza — leale o no — delle moto di fabbricazione giapponese.

Con la « 250 TS » la Guzzi presenta un modello di eccellente impostazione estetica e meccanica nel settore delle « quarto di litro » nel quale ha dominato per decenni. Si tratta di un bicilindrico a 2 tempi e 2 carburatori, di 231,4 cc di cilindrata totale che consente di realizzare velocità superiori ai 150 chilometri orari e che, secondo le indicazioni della casa, unisce ad eccellenti doti di accelerazione una grande facilità di guida.

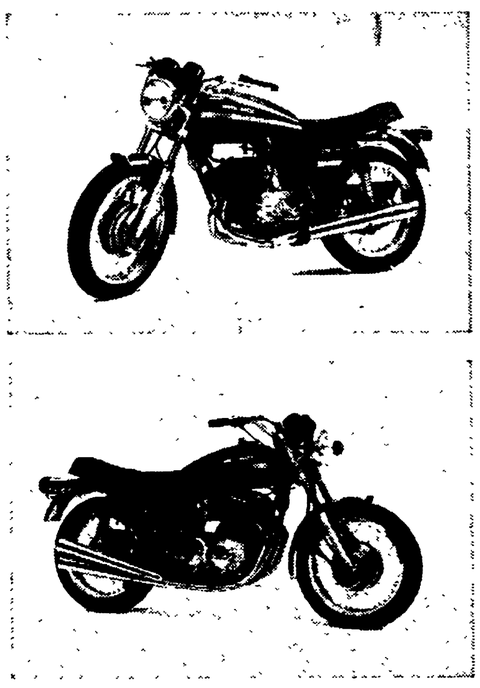
Il motore, che fornisce una potenza di oltre 30 CV a 7400 giri al minuto, è stato sistemato in modo da garantire una buona distribuzione dei pesi ed un baricentro il più basso possibile. Il cambio, in blocco a 5 rapporti, si assicura essere molto preciso. La frizione, a dischi multipli in bagno d'olio, è garantita come molto dolce e progressiva nell'innesto.

La sospensione anteriore è a forcella telescopica oleodinamica a doppio effetto; quella posteriore a forcellone oscillante con ammortizzatori idraulici e molle concentriche a carico registrabile. I freni sono a tamburo; l'avviamento è a pedale.

Esteticamente questa motocicletta si presenta molto bene — il telaio è tubolare, a doppia culla chiusa — grazie anche alla strumentazione, molto ben leggibile, e alla ampia e soffice sella, ben raccordata con la linea del serbatoio.

Di particolare interesse la nuova « 350 GTS » che sembra avere come obiettivo principale proprio quello di contrastare le « giapponesi » più famose. Si tratta di una moto con motore a 4 tempi, 4 cilindri e 4 carburatori destinata, come indica la sigla, al gran turismo sportivo. Il motore, di 345,5 cc di cilindrata totale, è un superquadro ad asse a camme in testa che supera tranquillamente i 9500 giri e fornisce la ragguardevole potenza di 38 CV.

La sua caratteristica più evidente — come ha dimostrato una rapida messa in moto — è la grande silenziosità e l'assenza pressochè totale di vibrazioni. La Guzzi « 350 GTS » può superare i 160 chilometri orari. Il cambio è a 5 rapporti con comando a sinistra e prima in basso. Il telaio, in tubi di acciaio speciale ad alta resistenza, assicura una grande rigidità torsionale insieme ad una grande leggerezza.



Le due nuove motociclette della Guzzi: in alto la « 250 TS », in basso la « 350 GTS ».

L'alimentazione è assicurata da quattro carburatori Dell'Orto collegati da un unico dispositivo ed azionati da 2 cavi, uno per l'apertura e uno per la chiusura.

Anche su questo modello i freni sono a tamburo. Lo avviamento è elettrico con motorino Bosch e, per la emergenza, a pedivella ripiegabile.

La presentazione statica delle due motociclette non ha ovviamente consentito di valutarne appieno i pregi, cosa che sarà possibile fare quando saranno immesse sul mercato e quando se ne conosceranno i prezzi, per i quali De Tomaso si è limitato ad assicurare che saranno concorrenziali.

■ E' confermato che in primavera verranno cominciati i lavori per la costruzione del traforo del Frejus. Lo hanno comunicato i rappresentanti della « Sitaf » (Società italiana per il traforo autostradale del Frejus) i quali si sono incontrati con il sindaco ed i consiglieri comunali di Bardonecchia per discutere i problemi che ne seguiranno.

I primi lavori riguarderanno la costruzione delle strade che porteranno nelle zone in cui sorgeranno i « camini » di ventilazione ed aerazione del traforo e le opere di sistemazione idrogeologica del vicino torrente Rochemolles.

■ La linea ferroviaria Roma-Genova-Torino-Modane è stata inserita tra quelle della « rete fondamentale » da potenziare ulteriormente. Tra gli interventi previsti figurano il completamento del raddoppio del tratto che va da Bussoleno a Salbertrand e il dirottamento del traffico in partenza da Roma e diretto al nord lungo il nuovo tratto, in avanzato stato di costruzione, da Trastevere a Maccarese. A parte ciò, è prevista l'estensione del « blocco automatico » sull'intero percorso, completando i tratti che ne sono sprovvisti in un futuro non lontano, e l'introduzione della ripetizione del segnalamento in macchina, con conseguente maggiore regolarità della marcia dei convogli.

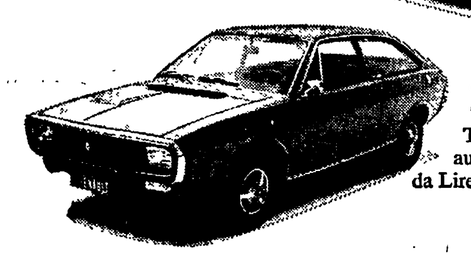
nella gamma Renault la 'tua' c'è.

le Renault 4: Lusso, Export, Special, 850 cc, 15 km con un litro da Lire 865.000, più IVA 12 %

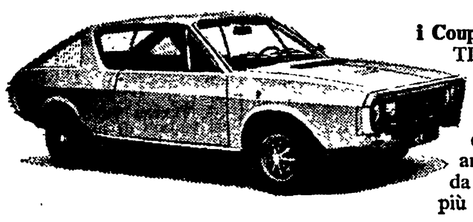
le Renault 6: L, 850 cc, 125 km/h TL, 1100 cc, 135 km/h freni anteriori a disco da Lire 1.023.000, più IVA 12 %

le Renault 12: TL, 1300 cc, 145 km/h - TS, 1300 cc, 150 km/h - Break 1300 cc, 145 km/h Gordini, 1600 cc, 185 km/h da Lire 1.240.000, più IVA 12 %

le Renault 16: TL, 1600 cc, 155 km/h-TS, 1600 cc, 165 km/h-TL e TS anche a trasmissione automatica da Lire 1.525.000 più IVA 12 %



i Coupé Renault 15: TL, 1300 cc, 150 km/h TS, 1600 cc, 170 km/h TS anche a trasmissione automatica da Lire 1.595.000 più IVA 12 %



i Coupé Renault 177: TL, 1600 cc, 170 km/h TL ancho a trasmissione automatica - TS, 1600 cc, 180 km/h, iniezione elettronica - TL e TS anche in versione convertibile da Lire 1.945.000, più IVA 12 %

ho trovato Renault 5, la 'cittadina' giramondo

Renault 5

E' estremamente compatta (m. 3,50) per permetterti di scattare nel traffico urbano, ed è protetta dai paraurti a scudo.

Renault 5 ti serve altrettanto bene nei lunghi viaggi perché è robusta e ha trazione anteriore per una perfetta tenuta di strada, sospensioni indipendenti sulle quattro ruote, frenata sicura e precisa (freni a disco anteriori sulla TL).

Ha anche un robusto motore che rispetta le norme anti-inquinamento.

Le Renault 5: L, 850 cc, 125 km/h; TL, 950 cc, 140 km/h, freni a disco anteriori.

Prezzo a partire da Lire 999.000, più IVA 12 %.

RENAULT

la più alta produzione al mondo di vetture europee