

RI-MOTORI-MOTORI-MOTORI-MOTORI-MOTORI-MO

Convincente prova della vettura della Leyland-Innocenti

Per mille chilometri alla guida della Mini «1000» serie Export

Aumentati i pregi dell'auto piccola fuori e grande dentro - Pochi i difetti rimasti - Un successo dimostrato dai tre milioni di esemplari venduti

Quando, sul finire del mese di marzo, la Leyland Innocenti organizzò il lancio delle «Mini» serie «Export» basò la sua campagna pubblicitaria su una serie di personaggi accompagnati da uno slogan negativo: «Lui non è uno dei Mini...». Poteva essere una trovata rischiosa, visto che generalmente la pubblicità di un prodotto nuovo tende ad esaltarne i pregi e le caratteristiche, ma non va dimenticato che le «Mini» non sono un prodotto nuovo nel vero senso della parola; sono macchine che hanno alle spalle quattordici anni di esperienza e che in oltre tre milioni di esemplari sono state collaudate da almeno altrettanti automobilisti per miliardi e miliardi di chilometri.

Lo slogan, quindi, era giustificato e lo prova il fatto che le vendite delle «Export» stanno procedendo a pieno ritmo. Degli «aggiornamenti» apportati a questa nuova serie delle Mini avevamo già parlato a suo tempo dopo una breve prova effettuata in occasione della presentazione delle «Export»; ne abbiamo dato un giudizio positivo ed il giudizio manteniamo dopo una prova ben più lunga ed impegnativa (circa 1000 chilometri) che ci ha consentito di apprezzare le innovazioni e, anche, di ricordare qualche piccolo difetto.

Elenchiamo subito i difetti, che d'altra parte sono noti e che pure non sono stati di ostacolo alla diffusione della vettura. L'omologazione per quattro persone quando, sia pure un po' strettine, la vettura potrebbe trasportarne cinque; lo scarso spazio a disposizione per il bagaglio; la rumorosità alle elevate velocità. I primi due difetti, come è evidente, faranno parte vita naturale durante della carta d'identità della vettura e come si è dimostrato, non hanno avuto influenze negative sulla sua affermazione. Al terzo, a nostro avviso, si sarebbe potuto rimediare proprio in occasione del lancio della serie «Export».

Un rilievo ancora, prima di passare alle tante caratteristiche positive della vettura: quel maledetto posacenere anteriore che non può essere collocato ad una tale distanza dal guidatore, da costringerlo ad aderire alle crociate contro il fumo ogni tanto di moda.

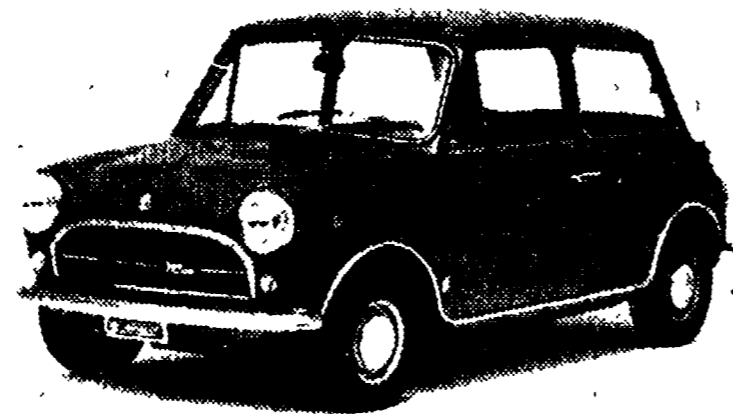
Ma veniamo agli aspetti positivi. Sedendosi al posto di guida della Mini Export 1000 (l'auto usata per la prova) si nota in primo luogo la nuova pulsantiera con i comandi a bilanciere, che sono molto più sicuri e di più agevole uso. Un'occhiata al nuovo volante di foggia sportiva a tre razze e con il nuovo marchio e subito l'attenzione è attratta dal bloccasterzo, montato di serie, che rappresenta un pregio in più visto il suo potere di dissuasione per i malintenzionati. L'avviamento è prontissimo e subito si sente di avere tra le mani un motore di buona qualità. I suoi 998 cc di cilindrata sviluppa infatti una potenza di 55 CV SAE a 5600 giri ed offre un coppia massima di 7,8 kgm SAE a 3200 giri al minuto.

Una spia rossa sulla destra della pulsantiera indica che il freno a mano è inserito (un piccolo particolare che contribuisce a salvaguardare il freno di emergenza); lo stacciamo, inseriamo la prima e partiamo. Notiamo così l'altro pregio della serie «Export»: il cambio a quattro marce tutte sincronizzate, essendo stati aboliti alcuni rinvii, è ora molto preciso e di rapido innesto; essendo la leva molto ben disposta tra i sedili non costringe chi «guida lungo» a staccare la schiena per eseguire le manovre. Anche la retromarcia, ce se ne avvede alla prima occasione di manovra, entra facilmente sollevando il pomello, senza dover forzare, come sui vecchi cambi, per vincere la resistenza del motore.

Ed eccoci a macinare chilometri: ne abbiamo percorsi quattrocento di seguito in autostrada, salvo arresti alle barriere e per un rifornimento, con l'ago del tachimetro costantemente sui 140 orari; non solo il motore non ha dato il minimo segno di affaticamento, ma la temperatura dell'acqua si è sempre mantenuta su valori ottimali.

Ottima macchina per autostrada, dunque, questa vettura che in città occupa lo spazio di un fazzoletto. Ottima anche su percorsi misti e ricchi di curve, grazie alla trazione anteriore. Dei freni non abbiamo avuto occasione di fare grande uso, comunque ci sono parsi non si dimentichi che sono a disco anteriormente e a tamburo posteriormente; sufficientemente potenti, anche se richiedono qualche sforzo al pedale.

Si aggiunga che le Mini «Export» hanno in più, rispetto alle altre, le trombe bitonili, lo specchio di cortesia, il tergicristallo a due velocità, e si ha un quadro abbastanza completo delle nuove Mini. Non dimentichi, poi, che hanno brillanti doti di accelerazione (abbiamo impiegato circa 27,7 per coprire il chilometro con partenza da fermo) e che non consumano molto (chilometri 11,2 con un litro di benzina, raggiungendo sempre il limite delle possibilità). La Casa, comunque, indica un consumo convenzionale di 7,2 litri per 100 chilometri.



La «Mini 1000» nella versione Export (foto in alto). Nella foto qui sopra un particolare dell'interior vettura con la nuova pulsantiera.

È in commercio da oggi

Un lubrificante tutto sintetico

Realizzato dopo dieci anni di ricerche - Le sue caratteristiche sono tali che sembra giustificato il prezzo molto elevato

Dopo 10 anni di ricerche di laboratorio e di prove su strada la Mobil Oil ha realizzato un lubrificante per motori dalle caratteristiche assolutamente eccezionali: mantiene intatta la sua fluidità sino a temperature di 54 gradi sotto zero e ciononostante garantisce uno spesso velo d'olio intorno agli organi in movimento anche alle più elevate temperature raggiunte dal motore.

Il lubrificante, al quale è stato dato il nome commerciale di «SHC», consente inoltre una riduzione del consumo di olio, che è stata valutata intorno al 33 per cento durante l'impiego in laboratorio, del 25 per cento durante l'impiego su strada in normale servizio cittadino, sino al 60 per cento durante l'impiego nei rally. Questi risultati sono stati ottenuti realizzando un lubrificante completamente sintetico e che ha un indice di viscosità che arriva sino a livello 220 rispetto al tutto il gruppo dei lubrificanti convenzionali.

Dando l'annuncio che a partire da oggi l'«SHC» è disponibile presso i più importanti punti di vendita della compagnia (la disponibilità del nuovo olio per motori è ancora limitata), Mobil ha precisato che il prezzo per la lattina da un litro è stato fissato in 2800 lire.

Come si vede si tratta di un prezzo piuttosto elevato rispetto a quello dei lubrificanti convenzionali della Mobil (ma non da ritenere ad essere venduti) e delle altre case, ma i dirigenti della società assicurano che, ciononostante, l'«SHC» è conveniente perché, a parte i ridotti consumi, garantisce una sempre adeguata pressione, risparmiando sempre il limite delle possibilità. La Casa, comunque, indica un consumo convenzionale di 7,2 litri per 100 chilometri.

Motori di ricambio per le Fiat

La FIAT ha ristrutturato il proprio «Servizio Motori Nuovi», introducendo la capillarità, la rapidità e l'efficienza operativa. Avvalendosi di questo servizio i possessori di auto Fiat che siano ancora in produzione possono sostituire il vecchio motore con uno nuovo di fabbrica, dotato di una garanzia specifica, oltre a quella derivante appunto dal fatto di essere nuovo. A seconda delle condizioni del vecchio motore, questo si potrà sostituire con un motore «completo», con uno «semicompleto» oppure con uno «alleggerito».

Si tratta sempre di gruppi interamente nuovi, prelevati direttamente dalle linee di fabbricazione, e previsti in queste soluzioni per adeguarsi meglio alle effettive esigenze degli utenti, anche in fatto di spesa.

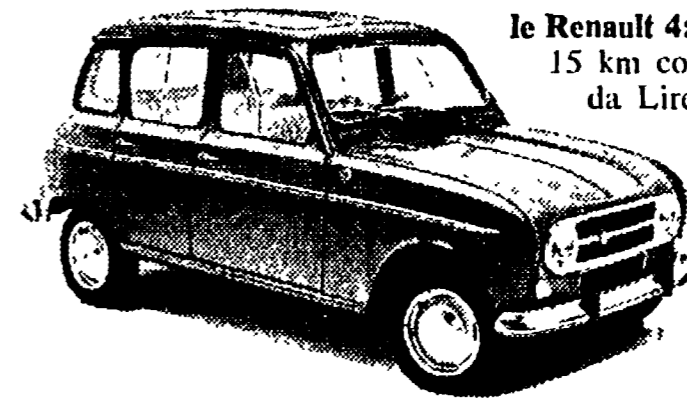
A parte i casi estremi, che possono richiedere la sostituzione del motore completo, è spesso possibile infatti recuperare dal vecchio gruppo organi complementari come: cinghie, cingoli, cingoli disponibili i motori «semicompleti», che comprendono sia il basamento che la testata e mancano solo di particolari quali il filtro aria, il volante, il motore d'avanzamento, il fanalino, il carburatore, la pompa della benzina, ecc.

Quando invece il punto debole è solo il «banco», mentre la testata e gli altri organi sono ancora in buono stato, è possibile infatti recuperare dal vecchio gruppo organi complementari come: cinghie, cingoli, cingoli disponibili i motori «semicompleti», che comprendono sia il basamento che la testata e mancano solo di particolari quali il filtro aria, il volante, il motore d'avanzamento, il fanalino, il carburatore, la pompa della benzina, ecc.

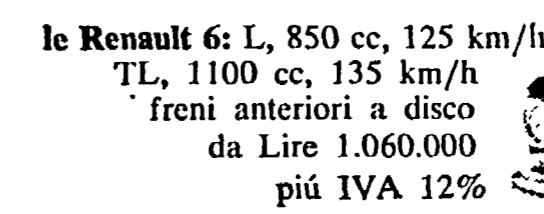
Quando invece il punto debole è solo il «banco», mentre la testata e gli altri organi sono ancora in buono stato, è possibile infatti recuperare dal vecchio gruppo organi complementari come: cinghie, cingoli, cingoli disponibili i motori «semicompleti», che comprendono sia il basamento che la testata e mancano solo di particolari quali il filtro aria, il volante, il motore d'avanzamento, il fanalino, il carburatore, la pompa della benzina, ecc.

Per tutti i motori, sia completi che semicompleti o alleggeriti, è sempre consegnato un apposito certificato di garanzia per la durata di 6 mesi.

nella gamma Renault la tua c'è.



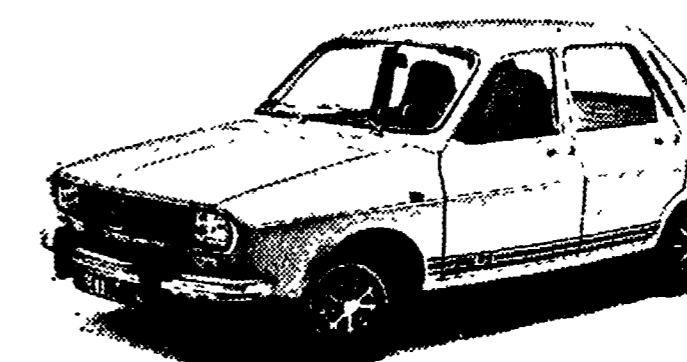
Le Renault 4: Lusso, Export, Special, 850 cc, 15 km con un litro da Lire 900.000, più IVA 12%



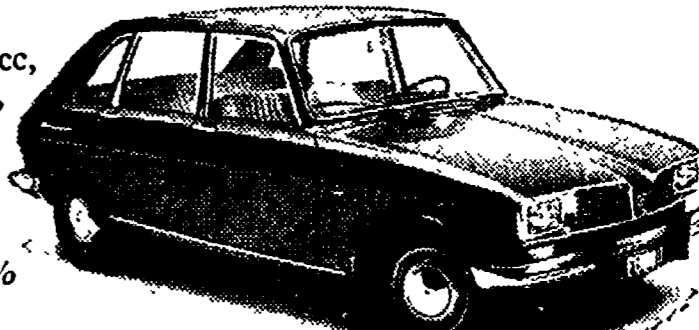
Le Renault 6: L, 850 cc, 125 km/h TL, 1100 cc, 135 km/h freni anteriori a disco da Lire 1.060.000 più IVA 12%



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 1.290.000 più IVA 12%



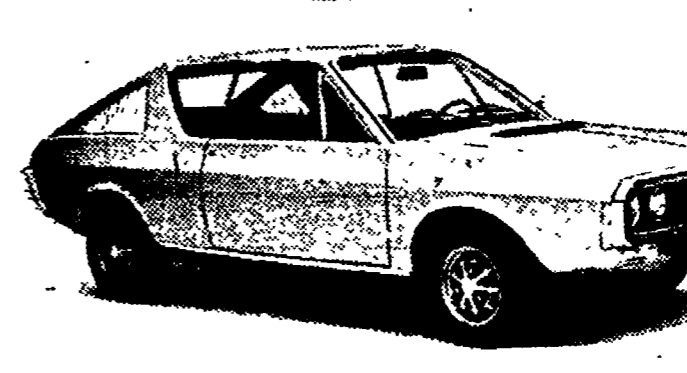
Le Renault 16: TL, 1600 cc, 155 km/h - TS, 1600 cc, 165 km/h - TL e TS anche a trasmissione automatica da Lire 1.590.000 più IVA 12%



i Coupé Renault 15: TL, 1300 cc, 150 km/h TL, 1600 cc, 170 km/h TS anche a trasmissione automatica da Lire 1.660.000 più IVA 12%



i Coupé Renault 177: TL, 1600 cc, 170 km/h TL anche a trasmissione automatica - TS, 1600 cc, 180 km/h, iniezione elettronica - TL e TS anche in versione convertibile da Lire 2.025.000 più IVA 12%



ho trovato Renault 5, la cittadina giramondo



Renault 5 è 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).

Le Renault 5: L, 850 cc, 125 km/h; TL, 950 cc, 140 km/h, freni a disco anteriori. Prezzo a partire da Lire 1.040.000, più IVA 12%.

Per ricevere (senza alcun impegno) tutta la documentazione delle Renault preferite, riempì questo tagliando e spediscilo a:
Renault Italia - Casella Postale 7256
00100 Roma - Nomentana

4 | 5 | 6 | 12 | 15 | 16 | 177

Nome _____
Cognome _____
Via _____
Città _____ C.A.P. _____

Renault
la più alta produzione al mondo di trazioni anteriori.

Insegnamenti di attualità dal V Mobil Economy Run

Guida «dolce» per non consumare troppa benzina

Oltre 16 chilometri con un litro di carburante al volante della sportiva «Fiat X 1/9» - Quest'anno la gara si è svolta su un percorso stradale con normali condizioni di traffico - Il segreto per economizzare: prevedere per tempo le varie manovre



Una Fiat «X 1/9» durante la prova. Dalla foto si vede bene il tipo di percorso scelto per la quinta «Economy Run».

Da qualche tempo a questa parte si fa un gran parlare di crisi del petrolio, di difficoltà di rifornimenti per la benzina e, naturalmente, delle richieste dei petrolieri di aumentare il prezzo dei carburanti. Quanto queste difficoltà siano obiettive e quanto siano parte di una manovra politica ed economica non è questa la sede per analizzare; certo è che, vuoi per la difficoltà, sempre più frequente, di rifornimenti regolarmente di carburante, vuoi per il prezzo che la benzina finirà per avere se saranno accette le richieste dei petrolieri, economizzare sul carburante potrà rivelarsi una decisione più che opportuna.

Ecco quindi che la 5ª Mobil Economy Run non poteva svolgersi in un momento più propizio, visto che è proprio organizzata per dimostrare che si può viaggiare in automobile a medie sufficientemente elevate senza sottoporre il portafoglio ad un eccessivo salasso. Che questa gara abbia anche un risvolto pubblicitario, nel senso che si è potuto concludere che certi risultati si possono ottenere proprio con quella marca di carburante, è cosa scontata, ma un fatto che, guidando col piede leggero, si possono realizzare nell'uso dell'automobile, economie di esercizio non indifferenti anche se sono difficilmente trasferibili nella pratica certi risultati sbalorditivi realizzati in precedenti edizioni della Mobil Run.

Nel 1969, per esempio, Taruffi alla guida di una «FIAT 128» riuscì a percorrere ad una media di 75 chilometri orari, 19,61 chilometri con un litro di benzina. Ma allora la gara si era svolta all'Autodromo di Vallelunga ed era stato possibile ricorrere ad espedienti che per ragioni di sicurezza e di scorribilità usate nella guida normale. Nelle successive edizioni svolte su pista i risultati migliori furono di 20,14 chilometri con un litro di benzina con la «A 112» e di 16,41 chilometri con un litro con la «FIAT 127».

Le gare in pista, però, avevano il difetto di consentire un tipo di guida assolutamente impossibile su strada normale e la Mobil decise così di non organizzare più manifestazioni di questo genere negli autodromi.

L'anno scorso, con la «FIAT 132», la gara fu organizzata in Sardegna, nei dintorni di Alghero, su strada

de aperte al traffico ma poco battute ed i risultati migliori (15,89 chilometri con un litro) cominciarono ad essere più aderenti alla realtà.

Ma la prova più significativa è stata effettuata proprio quest'anno: un percorso di 112 chilometri in Puglia, sull'itinerario Selva di Fasano - Castellana, Alberobello, Locorotondo, Ostuni, a bordo di una macchina sportiva, la «FIAT X 1/9». Qui la gara si svolse in grandi ricche di traffico, con attraversamenti di centri abitati e quindi in condizioni di guida che sono analoghe a quelle che incontra l'automobilista normale.

Se i risultati sono stati lusinghieri - 16,27 chilometri con un litro nella prova «veloce» e 18,214 chilometri con un litro nella prova «turistica» - lo si è dovuto alla aerodinamicità della vettura (si ricordi, tra l'altro, che la «X 1/9» è la prima FIAT a motore centrale) disegnata da Bertone, alla «elasticità» del motore ed alla condotta di gara dei partecipanti alla manifestazione, 91 giornalisti di tredici nazioni.

Sul percorso studiato dalla Mobil non erano possibili espedienti di sorta, anche perché un'apposita strumentazione registrava eventuali tratti percorsi in folle o con motore spento. Per economizzare benzina non c'era altro mezzo che adottare un sistema di guida «dolce», vale a dire quello di evitare brusche accelerazioni e frenate, di ridurre al minimo i cambi di marcia tentando di viaggiare, se il possibile in presa diretta. Si trattava, in pratica, di prevedere per tempo quando si sarebbe dovuto cambiare marcia.

Le medie ottenute (72 km/h per il percorso veloce e 64 per quello turistico) sono state più che soddisfacenti dato il tipo di tracciato e se si considera che con la macchina sportiva della prova si sono realizzati gli stessi consumi della prova effettuata in autodromo con la «127».

● Nel corso del mese di aprile 1973 la Chrysler France ha prodotto 43.303 vetture, contro 40.290 dello scorso anno. Inoltre sono stati prodotti 5.016 elementi destinati al montaggio all'estero contro 4.056 nell'aprile '72. Le esportazioni sono state di 25.695 vetture contro 26.469 dell'anno scorso. Gli elementi destinati al montaggio all'estero sono stati 920 contro 4.848 di un anno fa.

Le strade / Il traffico

Strade traffico
L'«operazione vacanze» programmata dalle Ferrovie dello Stato

L'azienda delle Ferrovie dello Stato ha già predisposto il programma di massima dei treni straordinari collegati con l'«operazione vacanze», operazione che per le FS inizia tra poco più di un mese e cioè a partire dal 27 luglio. Da questa data e sino al due settembre compreso sono previsti globalmente 284 collegamenti straordinari a media e lunga percorrenza per il solo servizio interno.

L'alta stagione turistica 1973 dovrebbe coincidere con un intenso momento di viaggiatori, data la crescente mobilità degli italiani evidenziata negli ultimi anni. Per quanto concerne i collegamenti internazionali, sono previsti 199 convogli sussidiari a treni ordinari.

Le opere approvate rientrano in un piano per potenziare, in generale, la rete stradale nazionale e, in particolare, per migliorare con un apposito rinforzo di treni ordinari tra alcune aree urbane e le principali direttrici di traffico.

I costi delle principali opere viarie che saranno realizzate nelle varie regioni sono i seguenti: 532 milioni di lire di base, 202 milioni di lire di gasolio, 10 miliardi in Emilia; 5 miliardi nel Lazio; 3 miliardi in Campania e 7 miliardi e mezzo in Sicilia.

Gli automobilisti italiani hanno consumato nel 1972 sulle nostre autostrade complessivamente 532 milioni di litri di benzina e 202 milioni di litri di gasolio. Rispetto al 1971 è stato registrato un incremento nei consumi del 19,34 per cento per la benzina e del 28,61 per cento per il gasolio.

Più potente la piccola «Diesel» della Peugeot



Un motore più potente equipaggerà a partire da questo mese la Peugeot «204 break Diesel» (nella foto). Si tratta di un aumento di potenza di oltre il 10 per cento, ottenuto mediante un incremento di circa 100 cc della cilindrata. Lo schema di questo motore, che conserva il record di «Diesel più veloce del mondo», è rimasto invariato: quattro cilindri in linea per una cilindrata totale che è ora di 1257 cc, monoalbero, 45 CV DIN a 5000 giri. La Peugeot «204 break Diesel» è una vettura capace di cinque posti, supera i 127 km orari, dispone di freni a disco anteriori con servofreno, consuma meno di sette litri di gasolio per cento km e costa 1.990.000 IVA compresa.

Rubrica a cura di Fernando Strambaci