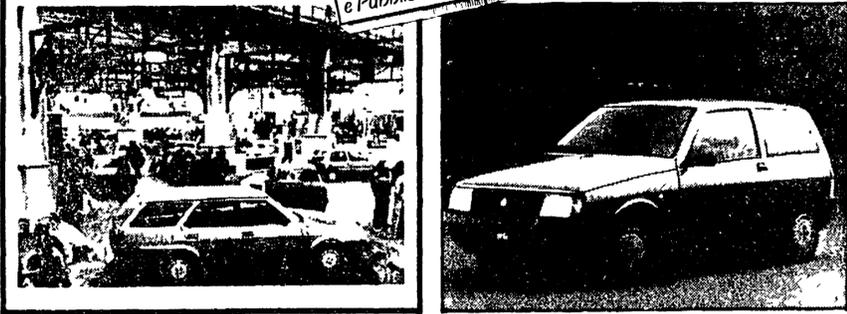


Ufficio
Promozione
e Pubbliche Relazioni



Il Car Design Award 86 all'Y10 e alla Wildcat

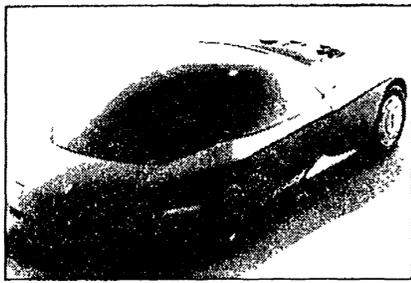
La consegna degli ambiti premi oggi al Centro espositivo del Lingotto

La Città di Torino e la Regione Piemonte — allora amministrata da giunte di sinistra — hanno istituito nel 1984 un premio internazionale denominato «Car Design Award» da assegnare al designer o al team di designers che nel corso dell'anno precedente si fossero distinti con un progetto di carrozzeria che avesse apportato un contributo all'evoluzione del design dell'automobile.

Il premio è suddiviso in due sezioni: progetto di automobile di serie, progetto di prototipo o show car ad alto contenuto di ricerca.

La Giuria internazionale è composta dai rappresentanti di undici riviste specializzate: Automobile Revue (Svizzera), Automobiles Classiques (Francia), Auto Motor und Sport (Germania), Federale, Auto Select (Olanda), Car (Gran Bretagna), Car (Gran Bretagna), Car & Driver (U.S.A.), Road & Track (U.S.A.), Velocidad (Spagna), Car Styling (Giappone), Vi Bilagare (Svezia), Auto & Design (Italia), ed è completata dai rappresentanti della Città di Torino e della Regione Piemonte. La Giuria, riunitasi lo scorso 4 marzo a Ginevra, ha assegnato il Car Design Award 1986 al prototipo di designers della Fiat Auto per il progetto Lancia Y10 (nella classifica seguono: Honda Today, Mercedes W124 e Ford Scorpio, alla pari, e Mercury Sable) e al Buick Studio del Design Center General Motors per il progetto Buick Wildcat (nella classifica seguono Nissan CUE-X, Citroën Eole, Ford Probe V e MG EX-E).

I due trofei saranno consegnati nel corso di una cerimonia che avrà luogo oggi al Salone dell'Automobile di Torino, presso il Centro Espositivo Lingotto. In tale occasione verranno anche attribuiti riconoscimenti del Comune di Torino e della Regione Piemonte a coloro che hanno dedicato la propria vita professionale al



Il prototipo della Buick Wildcat e, nella foto sopra il titolo, la Lancia Autobianchi Y10 Fire

l'automobile

Il team dei designer della Fiat Auto è stato premiato per il progetto Lancia Y10 per, afferma la motivazione, il coraggio di aver disegnato una forma semplice e personale, ma emozionante, per una piccola vettura di lusso. Il Buick Studio del Design Center General Motors ha ottenuto il riconoscimento per il prototipo Buick Wildcat considerato «eccitante sintesi di disegno avanzato, sofisticata tecnologia e marcato carattere in un prototipo funzionante, coerente con l'auto di sogno americana».

La Y10 è ben nota, soprattutto in Italia dove occupa il settimo posto nella classifica delle auto più vendute. La Buick Wildcat è un prototipo di ricerca sviluppato sulla base meccanica della Chevrolet Corvette, che idealizza una vettura sportiva ad alte prestazioni a trazione integrale, spinta da un motore a cilindri a V di 3800 cc., montato longitudinalmente in posizione centrale.

A prima vista la vettura appare come un solido modellato dal fluido nel quale deve scorrere con facilità e

senza ostacoli. Una forma dalle linee continue, morbide e lisce, che racchiudono le diverse parti e le diverse funzioni in un'unica soluzione, omogenea e uniforme. Eppure la linearità è solo apparente: da un'analisi più attenta emerge l'evidenziazione molto marcata della meccanica e lo sconvolgimento dei rapporti fra la parte anteriore e posteriore e fra quanto è posto sopra e quanto è posto sotto la linea di cintura.

La scelta di un design che ponesse in evidenza il motore esponendolo ed integrandolo nella forma generale della vettura, ha condizionato tutto lo sviluppo successivo della carrozzeria. L'intero profilo laterale della Wildcat, infatti, evidenzia un anteriore accorciato, che capovolge il rapporto fra volumi posti davanti e dietro e, soprattutto, smentisce la tradizione del design Buick che invece privilegia un cofano anteriore piuttosto lungo e un baule corto e compatto.

Il lungo profilo anteriore è dato da un guscio che unisce in un sol blocco il padiglione,

la vetratura completa anteriore e laterale nonché quelle parti che, sulle macchine tradizionali, sono i parafranghi, il cofano e le portiere, una sorta di cupola che si solleva interamente per consentire l'accesso all'abitacolo.

Questa ricerca di omogeneità si ritrova anche in altri particolari della carrozzeria, come per esempio i gruppi ottici, sia anteriori che posteriori, perfettamente a filo, senza la minima sporgenza. Un design accurato, approfondito, molto studiato e pensato per ogni minimo particolare e perché ogni parte sia funzione del discorso generale.

In un progetto così rigoroso anche l'interno doveva essere all'altezza del design esterno. Con l'abitacolo completamente integrato, il disegno dei comandi ed il centro di informazioni, la Wildcat presenta in anteprima quelle che potranno avvenirsi sull'auto del futuro. Gli strumenti principali sono collocati sul piantone fisso dello sterzo. Altri display rivelano ulteriori informazioni quali la forza «G» registrata in curva, i cavalli e la coppia erogati, la funzione dell'accensione, la percentuale di deriva dei pneumatici, l'avvertimento di caduta di pressione delle coperture e la direzione di viaggio con bussola elettronica.

La disposizione dei comandi e degli indicatori risponde a severe norme di ergonomia, così come rispondono a questi stessi criteri gli altri elementi dell'abitacolo: sedili avvolgenti e regolabili con supporti gonfiabili, sofisticato sistema di climatizzazione ed altre soluzioni volte a rendere il più vivibile possibile l'interno della vettura.

All'elettronica è inoltre affidata la gestione completa di tutte le funzioni del veicolo e l'ottimizzazione in tempo reale dei parametri di funzionamento di motore e trasmissione.

IL SANPAOLO CON

DIMENSIONE FAMIGLIA

PRESENTE AI GRANDI APPUNTAMENTI

Torino - 61° Salone Internazionale dell'Automobile
Centro Espositivo Lingotto
5° Padiglione - Stand 534

Un'opportunità in più
per conoscere i servizi esclusivi:

SANPAOLO junior - il conto speciale per ragazzi

Tettoprotetto - il mutuo fondiario assicurato

**PENSIONE
CONTANTE** - l'anticipo sulla pensione

e l'intera gamma dei prodotti per la famiglia.

SANPAOLO
ISTITUTO BANCARIO
SAN PAOLO DI TORINO

Turbodaily e turbogrinta

Sintesi della migliore mobilità ed economia d'esercizio



La formula del successo di questi veicoli va ricercata nella loro concezione progettuale che unisce le caratteristiche di un vero veicolo industriale a quelle di confort, maneggevolezza e ripresa classiche di una autovettura.

Questa organicità e originalità di concezione, nata come risposta alle esigenze dell'utenza e dell'impegno compiuto dalla distribuzione del trasporto urbano e interurbano leggero, si è rivelata ottimale tanto da far diventare i TurboDaily e TurboGrinta autentici protagonisti del mercato nel loro settore di impiego e di utilizzo.

L'introduzione della nuova motorizzazione turbo ad iniezione diretta risponde infatti all'obiettivo di offrire soluzioni orientate in modo decisivo all'aumento della prestazioni, diminuzione dei consumi e conseguente aumento della redditività.

Basti pensare che rispetto alla versione a precamera

dello stesso motore da 2445cm³ il nuovo Diesel veloce a iniezione diretta sovralimentato vanta una diminuzione dei consumi di circa il 15%, una potenza che dagli originari 72 CV passa a 92 CV che per un incremento della potenza del 27,8% comporta una riduzione del regime massimo da 4200 a 3800 giri/min.

Da segnalare inoltre che la coppia massima risulta di ben 22 kgm a 2200 giri/min. contro i precedenti 15 kg a 2400 giri/min. con un guadagno del 46,6% della coppia stessa a fronte di una riduzione del numero dei giri del 9%.

Un ulteriore fattore di longevità e affidabilità è rappresentato proprio dal sistema di sovralimentazione che insieme alla riduzione del regime massimo di rotazione ha consentito la riduzione della velocità media del pistone da 12,6 a 11,4 m/s.

Questi risultati si devono all'aver saputo combinare i vantaggi dell'iniezione diretta in fatto di consumi con quelli della sovralimentazione in fatto di prestazioni.

La concezione dell'iniezione diretta è stata scelta soprattutto perché vantaggiosa per il miglior sfruttamento dell'energia potenziale del combustibile con un guadagno del 15% sull'efficienza del motore e la conseguente riduzione dei consumi.

Grazie poi al miglior rendimento termodinamico, nei confronti della soluzione a precamera ed alla possibilità di ridurre le temperature di 40-50 gradi centigradi si sono create condizioni di funzionamento di minore sollecitazione per tutti gli organi del motore ideali quindi per la sovralimentazione.

La realizzazione di questo motore ha comportato notevoli ricerche e tecnologie progettative avanzate tali da superare tutte le difficoltà tecniche caratteristiche della produzione in serie di motori diesel di piccole dimensioni ad iniezione diretta, realizzando una combustione efficace a velocità di rotazione elevate; in questo modo l'Iveco ha realizzato un motore adatto ad un veicolo industriale con portate che vanno da 16 a 32 quintali e con portate da 3,5 a 5 tonnellate di P.T.T.

La gamma Iveco per il trasporto viene così ampliata in modo da offrire un ventaglio di modelli e di soluzioni che partendo dai due classici modelli con il motore aspirato a precamera da 72 CV (il 30.8 e il 35.8) giunge fino ai 92 CV dei nuovi 35.10-45.10 e 49.10 TurboDaily e TurboGrinta.

Le caratteristiche strutturali di questi veicoli, che ne hanno decretato il successo fin dal momento del loro lancio nel 1978, sono il classico telaio camionistico, la cabina smontabile fissata al telaio su tasselli elastici e non saldata come avviene per tutti gli altri veicoli di questo tipo, le sospensioni posteriori con molle a balestra semielitiche che gli conferiscono confort, sicurezza di marcia e una ottimale tenuta di strada sia a veicolo scarico che a pieno carico.

Potenza e coppia del nuovo propulsore conferiscono ai Nuovi TurboDaily e TurboGrinta un nuovo stile negli spostamenti non tanto in termini di velocità assoluta anche se il 35.10 mantiene agevolmente i 120 kmh, quanto piuttosto in termini di velocità media elevata su percorsi misti.

Le ottime doti di accelerazione (il 35.10 percorre il chilometro da fermo in 53 sec.) permettono agevoli disimpegni in ogni circostanza in cui assecondato dalle eccellenti caratteristiche di guidabilità e maneggevolezza dovute alle sospensioni anteriori indipendenti e dalla guida di tipo automobilistico.

Essevi

