

Al Salone di Barcellona tutte le marche hanno vantato vendite record

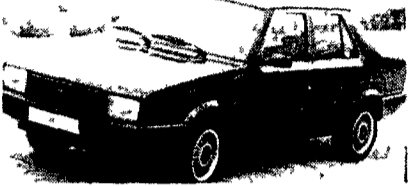
In Spagna s'è scatenata la corsa all'automobile

Il Salone di Barcellona ha chiuso domenica i battenti. Grande il successo di espositori e di pubblico. La presenza di 12000 marche di 30 paesi sui 70 000 metri quadrati del Montjuich la dicono lunga sull'interesse che ha acquistato il mercato spagnolo. È diventato il quinto in Europa con 683 mila auto vendute nel 1986.

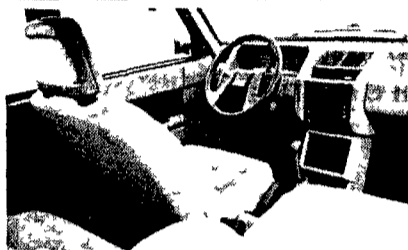
DAL NOSTRO INVIATO
FERNANDO STRAMBACI

BARCELONA I dati spiegano le ragioni dell'interesse per questo Salone che pur aperto per la prima volta nel 1966 era stato sempre snobbato dalla stampa. Anche quest'anno per la verità novità di grande rilievo non ce ne sono state se si escludono quelle presentate dalla fabbrica di casa che ha esposto tre nuove versioni della Malaga. La più interessante è la Malaga ad iniezione, perché è il segnale di un salto qualitativo nella produzione della Seat. Per questa vettura è stato adottato un sistema ad iniezione elettronica di tipo multi punti, ossia uno dei più sofisticati esistenti attualmente sul mercato.

Il mercato spagnolo. A cominciare dalle Case italiane che anche se le loro vetture non figurano ancora nella classifica delle quindici auto più vendute in Spagna possono vantare incrementi di vendite record nei primi tre mesi dell'87 rispetto allo stesso periodo dell'86. Del 274,4 per cento sono aumentate le vendite della Fiat del 118,7 per cento quelle della Lancia del 138,7 per cento quelle dell'Alfa Romeo. Si tratta degli incrementi più alti mai con una quota del mercato totale che è solo del 4,5 per cento contro il 24,4 per cento della Renault che non ha rinunciato come ha fatto a suo tempo la Fiat ad una presenza produttiva in Spagna e che ha avuto 44,3 punti di incremento.



La Malaga ad iniezione elettronica. Nella foto sopra il titolo la Ibiza Marique, un curioso modello prodotto in soli 10 esemplari

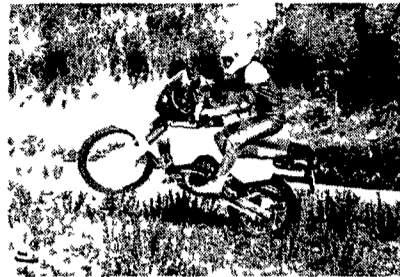


L'interno della Seat Malaga la più lussuosa delle vetture della gamma. Questo modello, come le altre novità Seat, arriverà da noi in autunno

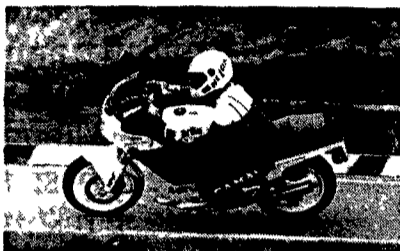
Due Aprilia brillantissime

UGO DALLO

Ivano Beggio presidente dell'Aprilia di Noale ha presentato alla stampa le sue nuove moto per la stagione 87. Ciò facendo non ha mancato di sottolineare il successo di vendite che ha premiato la casa motociclistica veneta nel 1986. L'aumento di fatturato è stato infatti pari al 60% rispetto all'anno precedente e gli utili di oltre 2 miliardi pari a un incremento di oltre il 100%. Nell'anno in corso i obiettivi sono di produrre 32 000 motociclette per un volume di affari superiore ai 90 miliardi.



La Aprilia Tuareg 125 fotografata durante la prova su sterrato



La nuovissima Aprilia AF1 125 è una stradale rifinita come una grossa cilindrata

In occasione della presentazione dei nuovi modelli - si tratta per lo più di aggiornamenti - abbiamo saggiato con una breve prova su strada la Tuareg 125 e la - questa si integralmente nuova - AF1 125. La prima è un enduro che con l'acquisizione del doppio faro di un serbatoio da 22 litri ben sagomato di una parziale carenatura e di un parafrangente anteriore aderente alla ruota viene definita «moto totale».

Questo genere di moto viene proposta come valida per tutte le situazioni: offrendo un comportamento accettabile sia su strada che fuori strada anche se nel corso della nostra prova su sterrato sono emersi i limiti del tipo di gomma adottata.

La Tuareg 125 offre infatti un abbinamento di colore bianco/rosso e bianco/blu con un'estetica davvero accattivante. È dotata di un brillante motore a due tempi con valvola allo scanco che eroga 26 CV a 9000 giri con una coppia massima di 2,2 kgm a 8000 giri. Il rapporto di compressione è di 15,5:1. Pur essendo sufficientemente elastica e progressiva nell'erogazione della potenza, la Tuareg richiede, nel fuoristrada una certa accortezza nel dosare il gas. Le sospensioni sono a punto come tutta la ciclistica che rende la moto complessivamente facile da guidare maneggevole e nello stesso tempo stabile quanto basta.

Il serbatoio del carburante è sgranato in rapida successione, consentendo di superare di poco i 130 orari. Lunghe percorrenze senza soste dovrebbero essere consentite dalla comoda posizione di guida con gli arti non «caricati» e con le ginocchia infilate naturalmente negli incavi del serbatoio. Le vibrazioni sono ridottissime, cosa che contribuisce non poco al confort generale.

Nota il livello di finitura e la dotazione accessoria della quale segnaliamo per brevità l'allarme per la stampella laterale aperta (manca in alcune grosse cilindrate giapponesi) il livello benzina la riserva olio il termometro accurato il portapacchi in alluminio.

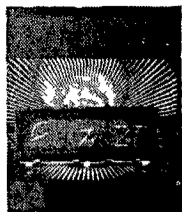
La AF1 è una 125 stradale dell'ultima generazione: ovvero è carenata, veloce e ben rifinita come una grossa cilindrata. Sobria ed elegante la AF1 ci ha impressionato per le prestazioni formidabili delle quali è capace. La casa dichiara una velocità massima di 150 km/h, ma l'esemplare che abbiamo avuto in prova ha superato abbondantemente tale limite. La potenza massima è di 26 CV a 9000 giri e la coppia di 2,15 kgm a 8000 giri.

Pacevolissima da guidare lungo itinerari ricchi di curve dove ingenuamente una buona maneggevolezza una buona micidialità dei comandi e una mappuntabile tenuta in curva, la AF1 si rivela particolarmente stabile «sul veloce». Il telaio e le sospensioni ci sono quindi sembrare veramente a punto come abbiamo verificato anche su fondo stradale imperfetto. Soltanto una certa «secchezza» della sospensione posteriore ci ha fatto desi-

derare una sella un po' più morbida quantunque quella adottata sia ben conformata. Assolutamente originale per una moto di serie con trasmissione a catena il monostraccio posteriore che sostituisce il classico forcellone.

I freni a disco di grande diametro si sono dimostrati sufficientemente potenti e modulabili. Ampia la dotazione accessoriistica e accurata la verniciatura. Peccato che tutto questo si paghi profumatamente essendo il prezzo della AF1 125 di lire 4.450.000 «chiavi in mano» peraltro allineato alla concorrenza. La Tuareg 125 costa 4.150.000 lire e per ambedue le moto è previsto l'avanzamento elettrico con un sovrapprezzo di lire 300.000.

Strumenti Borletti per le Alfa 75



I quadri di segnalazione della Veglia Borletti specializzata in strumentazioni per auto da competizione sono stati installati sulle più recenti versioni dell'Alfa 75. Questi strumenti - sottolinea la Borletti - vengono costruiti e collaudati per offrire un funzionamento sempre sicuro e preciso. Assicurano segnalazioni esatte immediate e facilmente leggibili grazie anche alla cura con la quale sono stati studiati per evitare riflessi sia durante la guida diurna che durante quella notturna.

Fondazione Cartier «Hommage à Ferrari»

Il 22 maggio si inaugurerà a Jouy en Josas sede della Fondazione Cartier che ospita normalmente rassegne dei più famosi artisti contemporanei una eccezionale mostra intitolata «Hommage à Ferrari». La rassegna che è stata allestita dallo stilista Andree Putman rimarrà aperta al pubblico sino al 26 luglio e vuol essere il riconoscimento della Fondazione all'artista Enzo Ferrari. Nel «Bunker» della Luftwaffe oggi trasformato in contenitore artistico saranno esposte le più storiche Ferrari di Formula 1 sotto la «Tenda» eretta nel parco della Fondazione oltre ad una mostra fotografica su Enzo Ferrari. Venti modelli di Ferrari della collezione Bardino sono ad oggi mai esposti nel «Villaggio» il mito Ferrari interpretato da 10 grandi fotografi. Per l'occasione Cartier ha realizzato 100 preziosissimi modellini del motore 312 Boxer.

Troppi gli incidenti per scoppio di pneumatici

Nel 1985 circa 1500 incidenti sono stati provocati sulle strade italiane dallo scoppio di pneumatici in 650 casi hanno coinvolto mezzi pesanti. Nell'ultimo decennio si sono verificati per lo stesso motivo 12 mila incidenti con 450 morti. Lo ha rivelato in occasione del recente 10° Salone del veicolo industriale e commerciale di Torino la Società distribuzione ricambi citando dati della polizia e dei carabinieri. Non è stato possibile determinare quanti incidenti siano stati provocati da gomme con problemi di pressione. Nella stessa occasione è stata denunciata l'eccessiva vecchiaia del parco circolante.

IL LEGALE FRANCO ASSANTE

Il «sorpasso» di un'auto ferma

Pur se la dottrina non sempre è stata concorde l'opinione giurisprudenziale ha costantemente ritenuto che «il superamento di un veicolo fermo sul lato destro della carreggiata deve essere effettuato senza aver avuto un effetto di legge» (Cass pen sez IV 9 novembre 1970 n 2047).

La questione può sembrare semplicemente terminologica ma così non è. Il sorpasso di un veicolo è infatti discusso dal primo articolo del Codice della strada e a tale norma bisogna far riferimento anche quando si supera un veicolo in sosta.

Per il superamento di un veicolo fermo cioè vanno osservate tutte le condizioni previste dalla legge per il sorpasso di veicoli in movimento (Cass pen sez IV 16 maggio 1967 Tarricone).

In particolare il sorpassante deve accertare che sussistono tutte le condizioni per poter effettuare la manovra senza pericoli e di disporre di uno spazio libero sufficiente da usare con cautela e prudenza soprattutto quando la manovra esiga l'invasione dell'opposta semicarreggiata. Deve avere una velocità che non metta in pericolo l'incolumità degli altri utenti della strada deve mantenere un margine di sicurezza laterale rispetto al veicolo superato non deve accelerare ma agevolare il sorpasso dei veicoli che seguono, i conducenti che a loro volta intendono sorpassare il veicolo che sta superando il veicolo in sosta non possono farlo senza aver atteso il superamento di tale veicolo fermo.

Insomma con il termine «superamento» si è voluto indicare soltanto il sorpasso di un veicolo in sosta ma non creare una nuova figura giuridica e una disciplina diversa da quella stabilita dall'art. 106 del Codice della strada.

Sono offerte con il tetto apribile di serie le Renault 9 e 11 Spring

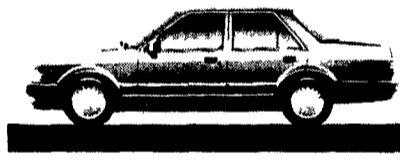


La gamma delle Renault 9 e 11 Tipo Due recentemente rinnovata nella linea e nelle motorizzazioni si è arricchita di una serie speciale chiamata Spring (nella foto) utilizzano la motorizzazione delle versioni TI e TIE ossia il 4 cilindri di 1237 cc con una potenza di

55 CV a 5250 giri/min che consente velocità massime di 148 Km/h e consumi che in media Utac sono indicati in 6,56 litri per 100 Km per la 9 e in 6,46 litri per la 11. Le Spring hanno un livello di equipaggiamento molto interessante e sono le uniche auto di questa categoria ad avere di serie

il tetto apribile ad apertura manuale. Oltre che dal tetto apribile sono riconoscibili dai monogrammi laterali e posteriori dal copripneumatico dello stesso colore della carrozzeria dai due retrovisori esterni regolabili dall'interno e da una profilatura verde gommata. Costano 12.800.000 e 13.200.000 lire.

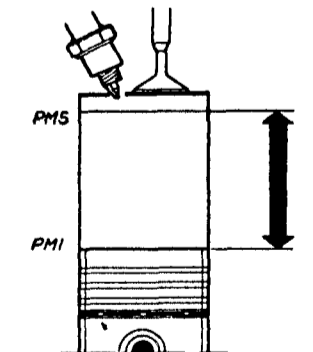
La Orion Clx



I modelli della gamma Orion sono diventati otto. Visto il successo incontrato dalla vettura e la tendenza della clientela a richiedere versioni più accessoriate la Ford Italia ora la commercializza anche nelle versioni che si collocano a livello di equipaggiamento tra le Cl e le Chia - 75 Clx a benzina a 13 607 000 lire chiavi in mano e 16 Clx Diesel a 14 610 000 lire.

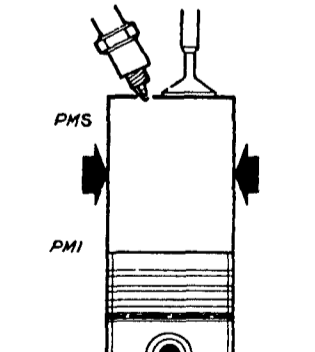
Si tratta di prezzi molto concorrenziali. La 75 Clx (nella foto) monta un motore di 14 litri e può raggiungere i 167 Km/h. La Clx con motore Diesel 16 fa i 146 orari.

Nella descrizione di qualunque motore oltre a numero e disposizione dei cilindri tipo di distribuzione e di raffreddamento ecc. è indispensabile fornire alcune misure caratteristiche.



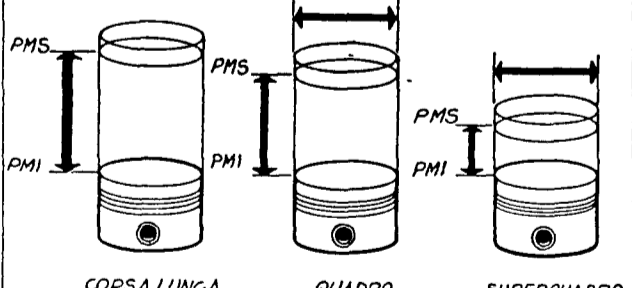
Così ad esempio se in un motore il rapporto di compressione è 8 (ovvero 8:1) il volume a disposizione della miscela aria/benzina quando il pistone giunge al PMS e soltanto 1/8 di quello che era disponibile alla fine della fase di aspirazione quando il pistone si trova al PMI.

si indica il diametro del cilindro (nel disegno qui sotto a destra). Queste due misure si esprimono in millimetri. Dal rapporto alesaggio e corsa nasce la delimitazione di motori a corsa lunga, quadri o superquadri (nel disegno sotto il titolo).



Questo rapporto che nei motori moderni ha valori mediamente compresi tra 8 e 11 (il rapporto di compressione si calcola sommando le dimensioni della cilindrata a quelle della camera di combustione e dividendo il totale per le dimensioni della camera di combustione) è estremamente importante ai fini del rendimento del motore e delle prestazioni ottenibili. In linea di massima sarebbe opportuno che esso fosse molto elevato, passando da un dato rapporto di compressione ad uno più alto, infatti si può ottenere una maggiore potenza a parità di consumo o viceversa un minor consumo a parità di potenza erogata. E per questo motivo che i motori da competizione sono caratterizzati da rapporti di compressione assai elevati.

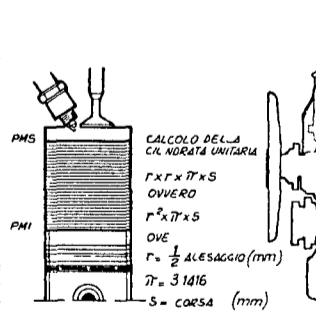
CONOSCERE L'AUTO Il motore: alesaggio corsa e cilindrata



Se però il rapporto di compressione supera un determinato valore (che varia da motore a motore a seconda del tipo di camera di combustione impiegata, della posizione della candela e di altri fattori tra cui la temperatura di funzionamento) la combustione non avviene in maniera normale ma si verifica il pericolosissimo fenomeno della detonazione (ossia la combustione di tipo esplosivo di una parte della miscela aria/benzina) e in grado nei casi più seri di mettere in breve tempo completamente fuori uso il motore (generalmente a causa dello sfondamento della parte superiore del pistone).

quando il motore «rispira» meglio ovvero quando entrando ad ogni fase di aspirazione una maggior quantità di miscela aria/benzina nei cilindri salgono considerevolmente la pressione alla fine della fase di compressione e la pressione massima del ciclo.

Si deve tenere presente che il rapporto di compressione e solo un rapporto geometrico che non tiene in nessun conto il reale grado di riempimento del cilindro. Quest'ultimo varia in uno stesso motore a seconda dell'apertura della valvola a farfalla del carburatore e del regime di rotazione. Così se ad esempio si procede a bassa velocità in quarta con un filo di gas il motore funziona normalmente mentre



tre alla medesima velocità e sempre in quarta se si preme a fondo il pedale dell'acceleratore e assai facile che il motore «picchi in testa» (ovvero che si verifichi la detonazione). Questo si spiega col fatto che aumentando l'apertura della valvola a farfalla che è comandata dal pedale dell'acceleratore aumenta il riempimento dei cilindri e quindi la miscela aria/benzina viene compressa in misura ben maggiore. In altre parole il «battito in testa» a parità di rapporto di compressione si verifica

In collaborazione con il Servizio tecnico della Renault Italia Disp 1 3

RENAULT 21 TURBO DIESEL

RENAULT Muoversi, oggi.