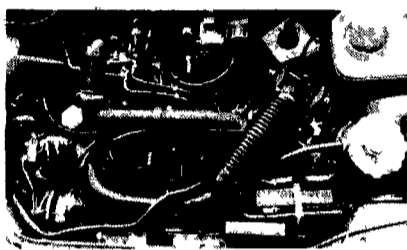


La Renault Supercinque si presenta rinnovata



L'abitacolo della nuova Supercinque Campus la versione più economica della gamma



Il vano motore della nuova Renault Supercinque Gt Turbo

Commercializzata la nuova gamma delle auto francesi del segmento B più vendute in Europa

La Supercinque - ormai la Renault ha accettato ufficialmente questo nome per il suo fortunato modello - è stata commercializzata in Italia in questi giorni in gamma rinnovata. Quattordici se si considera anche il Van le versioni disponibili. Sei le motorizzazioni. Un vantaggio che dovrebbe consentire a questa berlina di restare l'auto francese del segmento B più venduta in Europa anche se la Peugeot non sta a guardare.

DAL NOSTRO INVIATO
FERNANDO STRAMBACI

PORTO CERVO Le strette strade della Costa Smeralda in stagione turistica non sono certo il luogo ideale per provare al meglio automobili in grado di raggiungere come la Supercinque Gt Turbo una velocità massima di 204 chilometri orari. Ma qui in realtà non si trattava tanto di provare le macchine quanto di assistere al rilancio dell'intera gamma Supercinque ampliata e aggiornata all'immediata vigilia della commercializzazione in Italia.

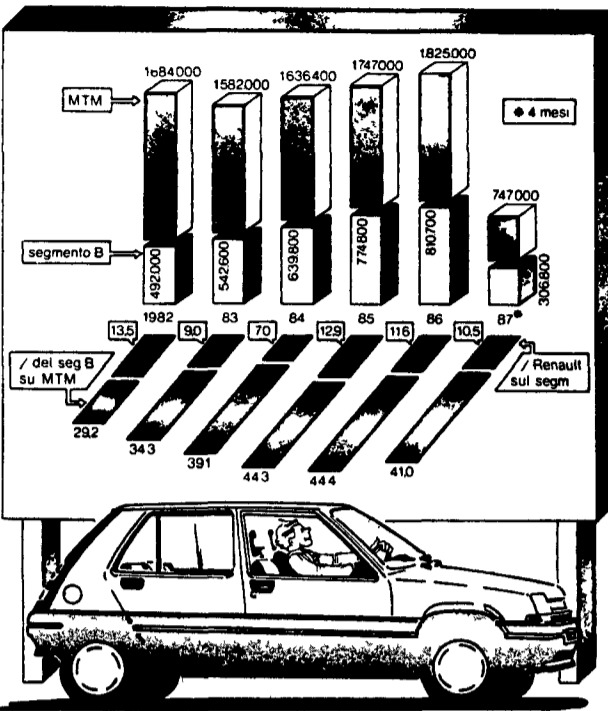
Ad una prima occhiata le auto della gamma non differiscono granché dai precedenti modelli se si fa eccezione per il frontale modificato per dare alle Supercinque un'aria di famiglia o "family feeling" diria all'inglese. Eppure già solo questo intervento assicura alla Renault Italia un miglioramento del coefficiente di penetrazione di tutti i modelli. Se però si osserva con attenzione la gamma ci si accorge che il frontale a parte i modelli con spiccate caratteristiche di novità sono almeno quattro.

Cominciamo dal modello base al quale è stato dato il nome di "Campus" con un evidente sminuzzamento di occhi ai clienti più giovani anche se non sono tutti studenti. Con il suo propulsore di 956 cc e 42 CV (in a 5.750 giri/min) può raggiungere una velocità massima di 137 Km/h. La "Campus" è offerta sia a tre che a quattro porte. Ha una nuova plancia con cruscotto più compatto e raccolto un volante sportivo, tessuti vivaci che fanno passare in secondo piano l'essenzialità della strumentazione. Nella versione tre porte costa chiavi in mano 9.395.160 lire le cinque porte e offerta a 10.117.320 lire.

La novità di maggior rilievo tra i 14 modelli della gamma è però rappresentata dalla Supercinque Gt che monta un motore di 1237 cc. Si tratta in pratica del Renault di 1397 cc con alesaggio ridotto. Con i suoi 55 CV a 5.250 giri/min la Gt può raggiungere la velocità massima di 155 Km/h pur essendo accreditata di consumi da utilitaria (4,5 litri per 100 Km a 90 orari). Nella versione tre porte la Gt costa

10.906.740 lire e nella versione cinque porte 11.285.520 lire.

Equipaggiamenti di gran lusso per la Gt disponibile anche nella versione "auto matica" offerta solo a tre porte. Con il cambio meccanico a 5 rapporti questa berlina che con i suoi 1397 cc e 68 CV raggiunge i 165 Km/h è offerta a 13.095.280 lire. La Supercinque Gt Turbo infine ha avuto un incremento di potenza di 5 CV una revisione dell'accensione elettronica (ogni cilindro ha ora un sensore del battuto in testa) e la sua scocca è stata abbassata sia anteriormente che posteriormente. Questa brillante sportiva - qualcuno l'ha definita "una piccola Porsche" - grazie ai suoi 120 CV può raggiungere i 204 Km orari. Trazione anteriore e leggerezza creano qualche problema di eccessivo sottosterzo almeno così ci è parso e va quindi guidata con molta attenzione. È il più veloce ed anche il più caro modello della gamma. Costa 16.130.600 lire.



IL SEGMENTO B

Anno	MTM	Segmento B	% del segmento su MTM	% Renault sul segmento
1982	1.684.300	492.000	29,2	13,5
1983	1.582.200	542.600	34,3	9,0
1984	1.636.400	639.800	39,1	7,0
1985	1.747.000	774.800	44,3	12,9
1986	1.825.000	810.700	44,4	11,6
1987*	747.600	306.800	41,0	10,5

* 4 mesi. La tabella e il grafico indicano come si colloca la Supercinque sul mercato italiano (MtM sta per "mercato tutte marche"). Nella foto sopra il titolo, da sinistra a destra, la Gt, la Gt, la Campus e la Gt Turbo.

NAUTICA ENRICO LIVRAGHI

Il «Moby Dick T 24» per la pesca e il diporto

Uno dei desideri più diffusi tra chi pratica la pesca d'altura specie alla trana è quello di possedere una barca che permetta di godere i piaceri della navigazione «en plein air» e al tempo stesso consenta almeno la piccola crociera estiva con un minimo di comodità. Un desiderio apparentemente contraddittorio perché richiede la «fusione» di uno scafo «aperto» e di uno «chiuso» non facile da realizzare.

Il Cantiere Tuccoli di Livorno con il «Moby Dick T 24» sembra essere riuscito però a progettare una barca che ha tutte le caratteristiche dello scafo aperto e che insieme presenta le comodità di un piccolo cabinato in grado di ospitare un equipaggio per la notte. Anzi al primo colpo d'occhio questa barca - lunga metri 7,50 e larga metri 2,45 per 17 quintali di dislocamento a vuoto - sembra proprio un open fisherman con tutte le caratteristiche classiche. Ha una consolle posta al centro dello scafo ripartita da un parabrezza avvolgente il pozzetto ampio e libero un sedile di guida per due persone e un Roll bar per il piazzamento di un tendalino che danno immediatamente l'idea di un arioso mo-

toscafo. In realtà tutta la parte prodiera è occupata da una coperta sotto la quale è ricavata una cabina con il classico letto a V per due tre persone con il gruppo frigo lavello cucina e con il wc marino in locale separato. E una cabina abbastanza comoda quasi ad altezza d'uomo nettamente staccata dal punto di guida con il risultato che il pozzetto e percorribile da poppa a prua senza impedimento alcuno poiché ai lati della consolle i passaggi sono piuttosto ampi. Il motore è collocato quasi al centro della barca coperto da un cofano insonorizzato



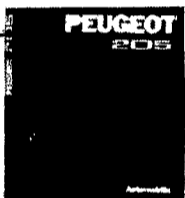
sul quale è piazzata la doppia poltrona di pilota. Il propulsore è un Vm turbo-alimentato di 175 hp che permette una velocità massima (dichiarata) di 32 nodi. La strumentazione ovviamente posta sulla consolle è completa e di facile lettura. Sul ponte di prua sopra la cabina a richiesta può

essere installata una poltrona «da combattimento» mentre sempre a richiesta il gruppo cucina lavello frigo può essere piazzato all'esterno. Completano la dotazione due battene da 100 H una pompa elettrica di sentina e un portacanne battagliola a

prua e naturalmente la bussola oltre alla predisposizione per l'allicciamento di tutti gli strumenti necessari alla navigazione. Se il comportamento in acqua sarà adeguato alle premesse il «Moby Dick T 24» (nella foto) non mancherà di diventare una barca di successo.

A fine estate la Peugeot 205 sarà aggiornata

Anche la più diretta con corrente della Supercinque, la Peugeot 205 si aggiorna. A fine estate secondo quanto comunica la Peugeot Italia, che sia berlina che dopo cinque anni di vita è già stata rivista in circa due milioni di esemplari, verrà proposta con un cruscotto di nuovo disegno e interni diversi per tessuti e colori. Aggiornamenti sono previsti anche alla carrozzeria adozione di uno spoiler di nuovi copriporta e di un retrovisore più aerodinamico che, insieme concorrono a migliorare il coefficiente di penetrazione della 205 portandolo per alcune versioni ad un Cx di 0,34.



Le 205 vengono attualmente prodotte al ritmo di 2300 unità giornaliere che non sono sufficienti ad esaurire in tempi brevi tutte le richieste. Le ragioni di questo successo vengono analizzate in un libro (ne riproduciamo qui sopra la copertina) scritto da Marcello Pirovano per le edizioni Automobilia. Il fatto stesso che Automobilia dedichi un volume in tre lingue alla Peugeot 205 dice dell'importanza che questa vettura ha assunto nel panorama dell'auto.

La Peugeot Italia assicura che con questo restyling migliorerà ancora il comfort della 205 che restano tali e quali dal punto di vista meccanico salvo una diversa collocazione del gruppo cambio (in linea invece che integrato sotto il motore) nelle versioni con motore di 1300 cc.

L'apertura e la chiusura delle valvole non avvengono esattamente in corrispondenza dei Punti morti come potrebbe sembrare dalla descrizione del ciclo di funzionamento fornita nella dispensa 12 pubblicata il 4 maggio scorso. In realtà è impossibile portare istantaneamente le valvole nella posizione di massima apertura.

Per quanto rapido il sollevamento di ciascuna valvola dalla propria sede deve avvenire in maniera progressiva in modo da evitare eccessive sollecitazioni meccaniche. Anche la chiusura delle valvole deve aver luogo con gradualità, in particolare il contatto con la sede deve essere piuttosto dolce (in caso contrario si possono avere rumorosità, usura rapida e nei casi più gravi rischio di danneggiamenti).

Per questo motivo onde far sì che le valvole siano ben sollevate dalle loro sedi consentendo un agevole passaggio dei gas nei periodi più opportuni l'inizio della apertura e la fine della chiusura avvengono rispettivamente con un certo anticipo e con un certo ritardo rispetto ai Punti morti.

Inoltre per ottenere elevati rendimenti volumetrici (vedi dispensa 16 del 1° giugno scorso)

cosa non sempre facile nei motori che ruotano ad elevati regimi si sfrutta l'inerzia dei gas ovvero il fatto che essi una volta in movimento sono restii ad arrestarsi repentinamente e viceversa quando sono fermi non sono molto disposti a mettersi in movimento.

È anche per questo motivo che nelle aperture e nelle chiusure delle valvole si adottano gli anticipi ed i ritardi ai quali già si è accennato.

L'inizio dell'apertura della valvola di scarico avviene quando il pistone non ha ancora terminato la corsa di espansione: i gas combusti iniziano a riversarsi nel condotto di scarico ad alta velocità. Dopo il Pmi il pistone incontra in questo modo una resistenza assai minore da parte dei gas che devono essere espulsi dal cilindro (in altre parole le perdite per «pom-paggio» sono minori).

La valvola di aspirazione comincia ad aprirsi con un certo anticipo rispetto al Pms e di conseguenza dato che quella di scarico finisce di chiudersi con un certo ritardo rispetto al Punto morto vi è un brevissimo periodo nel quale entrambe le valvole sono aperte. Questo periodo si chiama fase di «incrocio».

CONOSCERE L'AUTO

Il motore: come si muovono le valvole

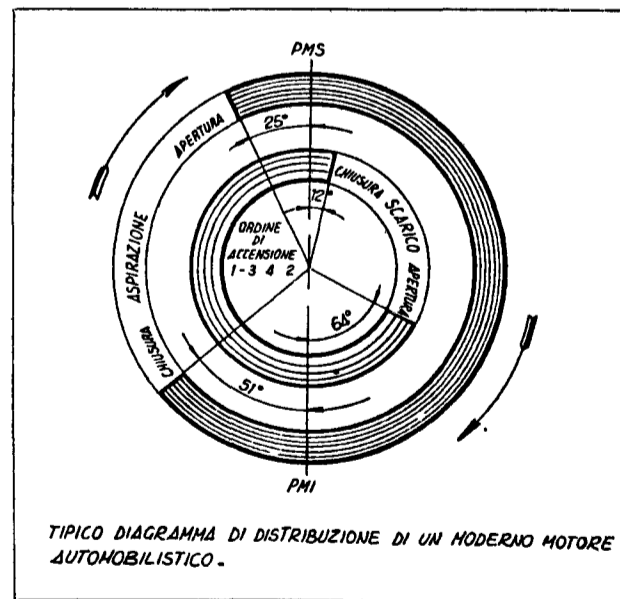
L'inerzia della colonna di gas di scarico che fuoriesce ad alta velocità attraverso il condotto determina dietro di sé la creazione di una depressione grazie alla quale la miscela fresca presente nel condotto di aspirazione si mette in movimento prima ancora che il pistone sia giunto al Pms.

La miscela fresca non si arresta di colpo allorché il pistone giunto al Pmi inverte il suo moto ma, grazie all'inerzia, continua ad entrare nel cilindro anche quando il pistone ha già iniziato la sua risalita.

La valvola di aspirazione infatti non termina di chiudersi se non dopo (da 20° a 60°) il Pmi.

In questo modo si può ottenere specialmente nei motori veloci un buon riempimento del cilindro anche agli alti regimi. Naturalmente gli anticipi ed i ritardi devono venire scelti con grande cura in funzione delle caratteristiche che il motore deve possedere: essi sono infatti sensibilmente differenti nei motori di tipo turistico ed in quelli di tipo sportivo.

Gli anticipi di apertura ed i ritardi di chiusura delle valvole vengono espressi in gradi di rotazione dell'albero a gomiti rispetto ai Punti morti e costituiscono il «diagramma di distribuzione».



In collaborazione con il Servizio tecnico della Renault Italia
Disp 110



RENAULT Muoversi, oggi.

