

I due nuovi modelli con motore a quattro e a sei cilindri commercializzati anche in Italia

I coupé della Mercedes summa della sicurezza

Presentati al Salone di Ginevra, i nuovi coupé Daimler-Benz 230 CE e 300 CE completano la serie 124. Ora la Mercedes-Benz Italia li commercializza anche da noi. Sono un concentrato di alta tecnologia e rappresentano la «summa» della sicurezza in fatto di automobili. Peccato che, per il loro prezzo di oltre 50 e oltre 60 milioni di lire, restino un sogno per la maggioranza degli automobilisti.

FERNANDO STRAMBACI

L'impronta delle Mercedes serie 124 gli è restata, visto che nel complesso motori ed autotelaio sono quelli delle berline. Ma carrozzeria e dimensioni, e soprattutto, prestazioni, sono state modificate per esaltarne la vocazione sportiva. I nuovi coupé 230 CE e 300 CE sono infatti velocissimi ed adatti più per le autostrade della Germania che per quelle italiane, con i loro limiti di velocità a 140 orari, e tuttavia sono tanto sicuri che finiranno per indurre più d'uno in tentazione.

Il più «lento» è il 230 CE che, con il suo motore a quattro cilindri, con albero a camme in testa, di 2299 cc di cilindrata e 132 CV (136 secondo le norme ECE) di potenza massima a 5100 giri/min. In quarta marcia con il cambio a 5 rapporti e a 5a velocità, il 230 CE è in grado di raggiungere i 198 km/h.

Il 300 CE, con il suo motore a 6 cilindri a V (sempre con albero a camme in testa) che eroga 180 CV (188 ECE) a 5700 giri, fa i 225 (228), che scendono a 220 con il cambio automatico.

In entrambi le doti di accelerazione sono esaltanti: 10,6 secondi per passare da 0 a 100 Km/h per il 230 CE, 8,1 secondi per il 300 CE, 31,7 secondi per coprire il chilometro con partenza da fermo per il 230 CE e 29 secondi esatti per il 300 CE.

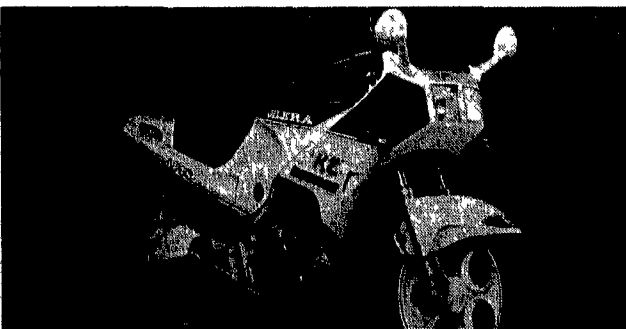
Nonostante queste potenze e queste prestazioni, i due nuovi coupé Mercedes, che utilizzano carburante «verde» ma che sopportano anche la benzina super, hanno consumi abbastanza contenuti, stando ai dati forniti dalla fabbrica che li costruisce a Sindelfingen: 6,5/8,2/11,4 litri per 100 Km (rispettivamente al 90 orari, al 130 e nel ciclo urbano) per il 230 CE, 7,1/9,1/13,5 litri per il 300 CE. Parsimoniosi, dunque, questi coupé e, come si diceva, sicuri. A Sindelfingen, infatti, non si sono limitati ad applicare le normative di sicurezza, ma hanno fatto molto di più. Non a caso, nonostante sia

carrozzeria. I tecnici della Daimler-Benz, infatti, sono giunti alla conclusione che, siccome gli incidenti non si attengono alle norme di collaudo, occorre intervenire a prescindere dalle norme che tengono conto soprattutto del fatto che il 70 per cento di tutte le collisioni con fermimento dei passeggeri avvengono frontalmente. «E se la collisione non è proprio frontale?», si sono detti. Ed ecco gli irrobustimenti alla carrozzeria, anche là dove le norme vigenti ancora non li prevedevano.

Per questo i nuovi coupé «proteggono» i passeggeri anche in caso di urti non proprio frontalmente.

Che cosa è come è stato fatto sarebbe troppo lungo spiegare, ma quei 20 e 30 chili

in più spesi per la sicurezza la dicono già lunga in un momento in cui si bada soprattutto ad alleggerire le automobili per ridurre i consumi. Accenniamo solo al fatto che sui nuovi coupé Mercedes sono di sicurezza la pedaliera, lo sterzo e la plancia portastumenti, che il sistema frenante ABS è di serie, così come sono di serie i poggiatesta, le cinture di sicurezza (con tenditore a cavo e «porgicintura» per i posti anteriori) e l'avvisatore di mancato allacciamento. In opzione, infine, il volante con «airbag», come dispositivo complementare di sicurezza per chi sta al posto di guida. Un'opzione che, se non andiamo errati, in Europa non offre ancora nessuno, forse perché i tecnici sono divisi sulla maggiore o minore efficacia di questo dispositivo.



La nuova Gilera 125 KZ Endurance

Con un restyling della KZ la Gilera svela l'obiettivo di diventare leader italiano

La presentazione della nuova 125 KZ Endurance ha dato modo all'ing. Casarico, direttore della Gilera, di fare il punto sulla situazione del mercato motociclistico. La 125 KZ Endurance, sostanzialmente un restyling della nota KZ, si presenta con una linea ancor più aggressiva e conferma le prestazioni di quest'ultima. Il prezzo è di L. 4.430.000, più L. 295.000 per l'avviamento elettrico.

UGO DALL'O

La Gilera vuole diventare leader in Italia fra i produttori di motociclette. Per il momento, con un incremento di vendite sul mercato nazionale pari al 36,6%, è, nel mese di maggio, seconda soltanto alla Honda Leader, invece, lo è già ampiamente nella cilindrata 125, con una quota del 34,9%.

Importanti risultati la Casa di Arcore ha altresì ottenuto nelle esportazioni, con una quota pari al 20% del fatturato totale. Se si pensa che, solo qualche anno fa, essa non arrivava al 2% del mercato italiano, si ha la misura del rapido successo ottenuto. Oggi, con una gamma di veicoli che va da 125 a 500 cc e con un motore bicilindrico a «V» raffreddato ad acqua, in fase di avanzato collaudo su strada, la Gilera ha le armi per affermarsi. Qualche perplessità è stata,

tuttavia, espressa sull'«isterico» segmento di mercato occupato dalle 125 i condizionali delle mode ed una corsa alla sofisticazione tecnica, hanno portato il prezzo delle 125 alla soglia dei 5 milioni di lire. Ci si è chiesti fino a che punto i padri saranno disposti a fare sacrifici per acquistare le moto ai propri figli, sedicenni. Non preferiranno forse, aspettare un paio d'anni in più e regalare loro, quando possibile, una automobile poco più cara e, «più sicura»? Se aggiungiamo poi, una domanda in forte flessione ed una capacità produttiva eccedente per un 30% rispetto alle capacità di assorbimento dell'attuale mercato le perplessità aumentano.

Comunque sia, la 125 KZ Endurance è una gran bella moto, studiata nella galleria del vento di Pininfarina. Caratterizzata da doppio faro di forma trapezoidale, essa offre, grazie alla nuova linea della carena una migliore protezione aerodinamica. La posizione di guida è sportiva, accentuata dalle pedane rialzate, dai semi-manubri e dalla sella monoposto con codino asportabile. La strumentazione è grande e ben leggibile, di ottimo livello le finiture, dalla verniciatura del motore alla grafia.

Il telaio in acciaio ha il caratteristico disegno «a dia-manter» e la parte posteriore di esso è costituita da una monoscocca sciolta in alluminio. Tecnicamente rilevante anche il motore monocilindrico a due tempi, con accensione elettronica ammissionale a molla in fibra di carbonio raffreddamento a liquido e valvola allo scarico.

La potenza erogata è di 26 cv a 9000 giri, mentre la coppia massima di 2,1 Kg/m si ottiene a 8750 giri. Perciò, per ottenere il meglio dalla KZ Endurance bisogna «aprire la manetta» oltre i 7000 giri. La velocità massima sfiora i 150 orari, che si raggiungono abbassandosi dietro il cuspino. Nella guida la nuova moto entusiasma per maneggevolezza, stabilità e tenuta in curva.

Quattro nuove versioni «Open» della Peugeot 205

In attesa del lancio della nuova gamma 205, annunciata per fine estate, la Peugeot Italia ha commercializzato quattro nuove versioni «Open» della fortunata vettura. Si tratta di due modelli a 3 o a 5 porte, benzina e Diesel, (una è ritratta nella foto) si distinguono per la ricchezza di equipaggiamenti. Hanno infatti di serie servofreno, vetri elettrici anteriori, chiusura centralizzata delle portiere, cambio di velocità a cinque rapporti, vernici metallizzate, rivestimenti in velluto, volante sportivo, spoiler, ecc. All'esterno si riconoscono per le strisce laterali bicolore e gli inserti inox nel paraurti. Costano da 11.930.000 a 14.195.000 lire, IVA e trasporto compresi.



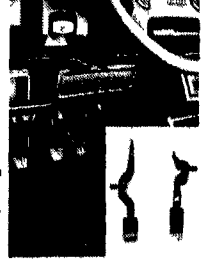
Mobilità ambiente e trasporti urbani

dall'A.C.I. «Mobilità, ambiente e trasporti urbani». L'apertura dei lavori è prevista per le ore 15 di mercoledì 7, con le cerimonie e i discorsi inaugurali. Queste le relazioni in programma: «Città, trasporti, automobile: dimensioni del fenomeno, cifre della mobilità» di Guido Mario Rey; «Politica degli investimenti e organizzazione dei trasporti nella città: ruolo dell'amministrazione centrale e delle autorità locali», di Angelo Maria Sanza. «Il problema della sosta strategica ed aspetti normativi», di Federico Sorrentino. Sono anche previsti, per giovedì 8 e per venerdì 9, un incontro dibattito, nell'ambito di una mostra allestita dal ministero dei Lavori pubblici, su «Accessibilità e mobilità nel centro storico e nelle aree di particolare interesse ambientale» e una Tavola rotonda su «Piani urbani del traffico: loro applicazione e rapporto con la strumentazione urbanistica attuale».

La Conferenza del traffico e della circolazione giunta quest'anno alla quarantatreesima edizione, si svolgerà nella tradizionale sede di Stresa dal 7 al 9 ottobre prossimi. Tema della Conferenza, organizzata da

E' di plastica il pedale acceleratore di Golf e Jetta

Confessiamo di non essercene mai accorti, ma da tre anni il pedale dell'acceleratore delle Volkswagen Golf e Jetta è di plastica. Si tratta, precisa la Du Pont, di pedali sovrapposti (nel riquadro della foto) stampati con poliammide «Zytel» rinforzato con fibra di vetro. La Volkswagen li ha adottati - e li utilizzerà anche per la Passat - per la loro robustezza, la loro leggerezza e per il fatto che lasciano grande libertà ai progettisti. Inoltre questi pedali sono in un unico pezzo, mentre la tradizionale versione in metallo comprendeva quattro elementi separati, che dovevano essere assemblati in diverse fasi con evidente perdita di tempo e, quindi, maggiori costi.



Honda Italia esporta motociclette in Giappone

Per la prima volta una fabbrica europea di motociclette esporta in Giappone. È accaduto alla Honda Italia che nei mesi scorsi aveva spedito a Tokio, tanto per saggiare il terreno, 520 «Honda» di vario tipo. Il successo della «Honda» in Giappone ha una spiegazione: la legislazione nipponica è estremamente severa per i motociclisti, tanto che ottenere la patente per guidare una 400 cc è un grosso problema. Non parliamo poi delle «maxi», che sono praticamente sconosciute in Giappone. Per condurre moto di grossa cilindrata, infatti, occorre superare alcuni esami severissimi, tra i quali una prova sull'asse di equilibrio, effettuata a bordo della motocicletta. La moto costruita in Italia soddisfa gli «appetiti» motociclistici dei giapponesi, intanto perché è «vestita» come una moto da Gran Premio e poi perché, oltre che essere assemblata in modo da non far invidiare le cugine giapponesi, raggiunge una velocità massima (150 Km orari) di tutto rispetto.

Per la prima volta una fabbrica europea di motociclette esporta in Giappone. È accaduto alla Honda Italia che nei mesi scorsi aveva spedito a Tokio, tanto per saggiare il terreno, 520 «Honda» di vario tipo. Il successo della «Honda» in Giappone ha una spiegazione: la legislazione nipponica è estremamente severa per i motociclisti, tanto che ottenere la patente per guidare una 400 cc è un grosso problema. Non parliamo poi delle «maxi», che sono praticamente sconosciute in Giappone. Per condurre moto di grossa cilindrata, infatti, occorre superare alcuni esami severissimi, tra i quali una prova sull'asse di equilibrio, effettuata a bordo della motocicletta. La moto costruita in Italia soddisfa gli «appetiti» motociclistici dei giapponesi, intanto perché è «vestita» come una moto da Gran Premio e poi perché, oltre che essere assemblata in modo da non far invidiare le cugine giapponesi, raggiunge una velocità massima (150 Km orari) di tutto rispetto.

CONOSCERE L'AUTO

Il motore: gli scopi della lubrificazione

resistenza enormemente inferiore. Per avere un'idea di quello che accade si può pensare ad una barca quando essa poggia al suolo su terreno compatto è piuttosto difficile le spingerla (attrito radente). La situazione migliora se la si spinge dopo averla poggiata su dei rulli (attrito volvente): la condizione ottimale però viene raggiunta quando la barca galleggia (attrito fluido). La forza necessaria per metterla e mantenerla in movimento diminuisce infatti in tal caso, estremamente notevolmente.

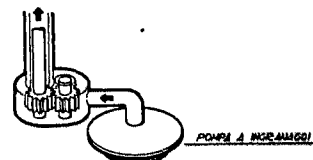
Nel motore l'olio viene inviato tramite una apposita pompa e varie canalizzazioni a formare un sottile velo su tutti gli organi in movimento in modo da impedire che tra di essi vi sia contatto metallico diretto.

Una buona lubrificazione assicura al motore il massimo rendimento meccanico (minimo attrito) e usura praticamente trascurabile.

Oltre a garantire la lubrificazione dei vari componenti l'olio svolge altre importanti funzioni: esso infatti ha un ruolo assai importante per quanto riguarda il raffreddamento (specialmente quello dei cuscinetti di banco e di biella), contribuisce ad assicurare la ermeticità tra i segmenti e le pareti del cilindro e a smorzare gli urti fra gli organi in movimento e a mantenere pulito l'interno del motore.

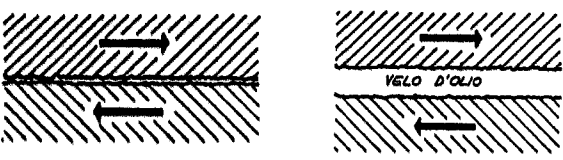
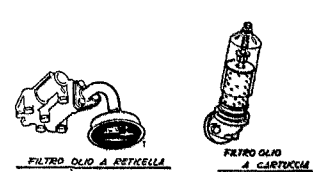
Nel motore automobilistico moderno il circuito di lubrificazione è costituito da una coppa nella quale è contenuto l'olio da una pompa (a ingranaggi o a lobi) da un filtro e da varie passaglie e canalizzazioni attraverso le quali l'olio raggiunge tutti i componenti in movimento. Il filtro ha l'importantissima funzione di trattenere le impurità e le particelle estranee che anche se di piccolissime dimensioni possono causare danni rilevanti e rapida usura di tipo abrasivo (gli organi più vulnerabili da questo punto di vista sono i cuscinetti a guscio sottile).

Gli elementi filtranti (di norma costituiti da carta trattata chimicamente) devono essere sostituiti periodicamente secondo le prescrizioni riportate nei libretti di uso e manutenzione. La pressione di funzionamento dei moderni circuiti di lubrificazione è mediamente com-

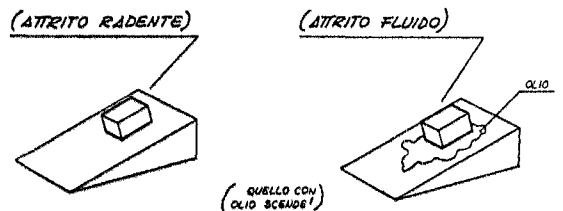


pressa tra 2,5 e 5 bar, a temperatura di regime (olio a 80-110°C). Per evitare che, in determinate condizioni, la pressione possa raggiungere valori troppo elevati, il circuito è dotato di una valvola limitatrice.

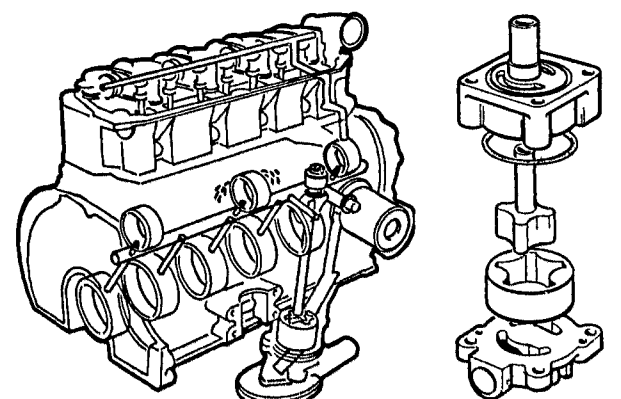
In motori molto spinti, il circuito di lubrificazione è dotato talvolta di un radiatore che consente di ottenere un vigoroso raffreddamento dell'olio.



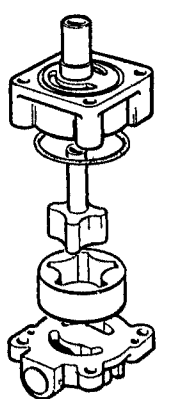
ATTRITO RADENTE ATTRITO FLUIDO



(ATTRITO RADENTE) (ATTRITO FLUIDO)



CIRCUITO DI LUBRIFICAZIONE



POMPA A LOBI

In collaborazione con il Servizio tecnico della Renault Italia Disp. 1.11



RENAULT ESPACE. Per il tempo libero.