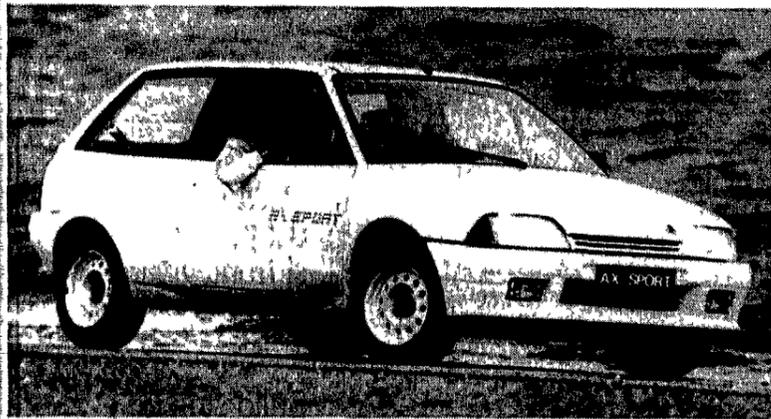


Le impressioni di guida di un automobilista che non ama le «sportive» e che non ne ha pratica

Tutto sommato la prova dimostra che anche gente normale può trovarsi bene con un'auto così



Citroën AX Sport o del temperamento

Non sono pilota da amare le macchine sportive, ma ho voluto provare anch'io una volta nella mia vita una vettura «con temperamento» (dopo che peraltro, anni fa, ero salito su una Porsche 911 S metallizzata e ne ero subito disceso dopo aver ingranato la terza al posto della prima, con inevitabile sussulto cardiaco dell'amico proprietario al fianco). Per cui, insomma, mi sono lasciato convincere a tentare con una Citroën AX Sport, che poi ai miei occhi dilettanti appare come il massimo del «temperamento». Tutta bianca, compatta, aggressiva, spoller, cerchi delle ruote bianchi, con pneumatici bassi e squadri, clacson che pare una sirena, vetri atermici. Bella come una «Topolino» ingraffiata e schiacciata a terra per mordere meglio la strada, con quella seducente scritta sulla fiancata, AX sport, in rosso. Una macchina insomma con la sua animosità in fondo condizionata, quasi repressa dalla dimensione, così piccola da meritare affetto, come una bomboniera prima nozze.

Ho provato la Citroën AX sport sulla Milano-Torino, in lunghi tornanti di montagna e alla fermata del tram. Qui non ero in gara con il preloso veicolo a rotella. Solo che un gruppo di ragazzi non ha rinunciato a chiamarmi al grido di «rivoluzionario», mormorandomi con le dita in segno di «vittoria» o di «due», non so. Notizia questa probabilmente rilevante per i pubblicitari della AX, la meraviglia cinese e soprattutto la fotomodello hanno colto nel segno.

ORESTE PIVETTA

E veniamo alle prove, permettendoci che sono automobilista giusto perché mi hanno dato la patente, odio le macchine e tutti i veicoli a motore, corro solo a piedi e in bicicletta, vorrei estendere le isole pedonali all'intera pianura Padana. Ma, ahimè, riconosco, la macchina mi serve, mi aiuta. Lasciamo stare i modelli comportamentali. E torniamo ai motori.

In autostrada, un altro battesimo: approfittando per pochi minuti di un'inspiegabile assenza di traffico ho superato per la prima volta i 180 chilometri all'ora. Avevo ancora sei chilometri di margine, ma non ho inasistito. Mi ha frenato l'immaginario mentre andavo come un moscerino bianco sull'autostrada nera. Demino la vettura, la sensazione è piacevole. Nessun rumore, nessuna vibrazione, un controllo perfetto, un senso di padronanza totale del mezzo. Scendiamo al centocinquanta consentiti: le situazioni sono ancora più piacevoli, con l'aggiunta di un forte margine di ripresa. Elastica anche la quinta marcia, che una volta inserita, senza suscitabili variazioni di velocità, consente una sensibile riduzione dei consumi.

Avevo letto su una rivista specializzata sfogliata dal barbiere che gli interni sono un po' troppo spartani e i sedili un po' miserabili, rispetto alle prestazioni della vettura. Ma proprio in autostrada dove la posizione di guida mi sembra in un certo senso più rilassata ma meno variabile, mi sono

trovato comodissimo sui sedili avvolgenti. Lascio stare altre «ruote» strumentazioni semplificate, finiture all'ingrosso, ma la funzionalità conta pure qualche cosa, anzi una volta, prima del post-moderno, moltissimo, e, ad ogni modo, sarebbe, volendo, questione di un po' di restyling. Che non dovrebbe comunque andare troppo in là, per una banalissima ragione di prezzo (quello d'oggi, tredici milioni e mezzo, per 1294 cc di cilindrata, a quelle prestazioni, non è davvero molto). Ritorno in autostrada, questa volta all'insegna dell'uovo sull'acceleratore il consumo è accettabile, un bel pezzo e il viaggio allungato. Comodità, sicurezza, risparmio intorno ai 120 chilometri all'ora. Sembra uno slogan pubblicitario di tempi non consumistici.

Il secondo assaggio vero e proprio è stato in montagna, val Bregaglia, da Chiavenna a Saint Moritz, strada pedalabile per un tratto, poi impennata violenta a tornanti stretti sotto il valico del Maloja e quindi di nuovo verso Silvaplania, larga sempiterna passeggiata battuta dal sole e dal verde. Il comportamento è stato ottimo: guida tranquilla, tenuta in curva perfetta, tornanti in deliziosa ripresa insomma ci si diverte, senza dover correre, avvertendo come la macchina reagisce bene, senza faticare.

La fatica mi sembra questione importante. Dopo la fermata accanto al tram, ho girato a lungo in città, dove è ovvio non si tratta di battere record di velocità, ma dove la

felicità è disporre di una vettura che reagisce, che non dorme ai semafori, che si guida con leggerezza, che si parcheggia con una mossa (ovviamente se c'è spazio, che è sempre più raro), frenata precisa, visibilità ottima degli ingombri.

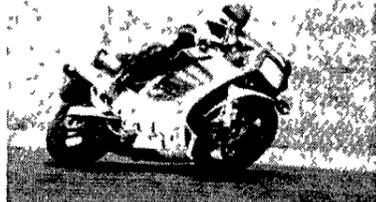
Mi accorgo di aver parlato troppo bene di questa vettura. Ed allora lascio la parola al mio meccanico Franco, il quale ha mostrato qualche preoccupazione per la durata del motore e qualche altra per una ipotetica difficoltà nel reperire rapidamente ricambi. Ma forse Franco si preoccupa troppo.

Infine dovrei dire a chi consiglia l'AX Sport. Escluderei a priori le grandi famiglie con cani e gatti (anche se il bagagliaio è molto spazioso e i posti a sedere, anche dietro, non sono impiccati). Ma escluderei anche gli sportivi ad oltranza, troppo pericolosi per gli altri.

L'AX Sport mi sembra una macchina giusta per gente normale, che corre quando è proprio necessario, ma deve muoversi molto, che non vuol consumare troppa benzina, che non ha la pretesa di presentarsi sempre in station wagon anche per andare a Messa o in fuoristrada per raggiungere il gelataio all'angolo. È una macchina funzionale per persone funzionali, che magari apprezzano qualche cosa della vita comoda, che un'assistente utilitaria non può dare. Farei una proposta, cioè una provocazione: togliamo un po' di bianco dalla carrozzeria e quello «sport» che interdice sempre i peggiori esibizionisti

La Suzuki GSX 1100 R ripresenta durante la prova in pista, il suo luogo dove può esprimere tutta la sua potenza

Una motocicletta giapponese che pochi «centauri» sarebbero in grado di usare al meglio e senza pericolo



La potentissima Suzuki GSX 1100 R

La Suzuki con la sua GSX 1100 R ha voluto offrire ai motociclisti più sportivi ed esigenti una moto potentissima ed allo stesso tempo leggera. Contraddistinta da una meccanica raffinatissima e da un'impostazione spiccatamente corsaiola, rappresenta il massimo per chi cerca emozioni forti. È adatta a piloti esperti e non dà subito confidenza. Il prezzo della GSX 1100 R è di lire 13.248.000 franco concessionario.

UGO DALLO

Se pensiamo ad una moto che, per potenza, velocità e prestazioni globali, si può considerare al di là delle capacità di sfruttarla pienamente da parte della stragrande maggioranza dei motociclisti, ci viene subito in mente la Suzuki GSX 1100 R. Questa moto è il frutto più esasperato della folle corsa alle prestazioni intrapresa dalle quattro case motociclistiche giapponesi. Un vero «mostro», la 1100 R, una moto che ha molto in comune con quelle che corrono il «campionato del mondo d'endurance», a parte la cilindrata, che per quest'ultimo è di 750 cc.

Intanto, per capire immediatamente di che pasta è fatta la 1100 R, basti sapere che da 130 cv a 3500 giri, pesa 197 kg (peraltro ha un rapporto peso/potenza di 1,5 kg/CV

al quale è facile appoggiare il busto. Fino a 7000 giri la GSX 1100 R si comporta come una qualsiasi maxi, oltre questo limite, si salvi chi può. La moto si esibisce, infatti, in spettacolari impennate o lunghe sgommate. Bisogna tuttavia riconoscere che, una volta presa un po' di confidenza, si possono ricavare dalla guida impressioni entusiasmanti. Usarla col passeggero a bordo, dopo aver asportato il codino, è un controsenso.

Per apprezzare la 1100 R si deve girare in pista, tipo di percorso per quale è stata progettata. Sulle strade aperte al traffico, anche se non esistessero limiti di velocità - che ci sono e vanno rispettati - non si riuscirebbe a dar fondo alle risorse della moto. Eccezionale per prestazioni, la potente Suzuki non lo è di meno per la raffinata meccanica. Il motore è a 4 cilindri fronte marcia, con testata a 16 valvole e un originale sistema di raffreddamento della stessa ad olio sotto pressione. Progettato dal computer il telaio in travi di alluminio a sezione rettangolare. Pure di lega d'alluminio tutta la componentistica metallica, per ridurre il peso totale. Naturalmente tutto ciò ha un costo.

Il semaforo ha compiuto cento anni (o, forse, più)

Il semaforo compie cento anni. Il primo sarebbe infatti stato installato a Londra nel 1867, anche se vi è chi sostiene che già nel 1858 un semaforo regolava il flusso di pedoni, cavalletti e carrozze davanti al Parlamento. Ma nel 1858 non circolavano ancora veicoli a motore. I primi semafori, tra l'altro, funzionavano a petrolio ed un incaricato sostituisce manualmente il vetro (rosso o verde) a seconda delle necessità. Il primo semaforo elettrico, programmato in base alle previsioni di traffico, è stato installato nel 1918 negli Stati Uniti, a Salt Lake City, ma bisogna arrivare al 1950 per trovare, sempre negli Stati Uniti, a Baltimore, semafori funzionanti secondo il sistema dell'«onda verde», ossia regolati da sensori a terra. Attraverso continue migliorie si è giunti ai «semafori intelligenti», la cui prima applicazione in Italia è datata 1982. In quell'anno, infatti, fu installato a Torino un sistema semaforico che, grazie a «marker» (trasmettitori in codice) sistemati lungo la linea e di «odometri» (contagiri di un asse montati a bordo dei veicoli), è in grado di «riconoscere» i mezzi pubblici in arrivo e di far scattare, o prolungare a loro favore, il «verde». Con l'aumentare della circolazione aumenteranno i «semafori intelligenti» e, ci si augura, ben visibili e funzionanti.

In Francia un terzo dell'usato è pericoloso

Oltre il 30 per cento delle auto di oltre cinque anni rivendute in Francia presentano difetti tali da renderne pericoloso l'uso. È quanto appare da un'inchiesta condotta a un anno dall'entrata in vigore dell'obbligo di sottoporre a un controllo le auto che cambiano proprietario dopo cinque anni o più. Questa constatazione spiega - rileva la Federazione degli Automobile club - perché in un anno in cui sono stati effettuati duecentomila controlli, il totale delle vendite dell'usato è calato del 22 per cento per le auto oltre cinque anni e del 34 per cento per quelle ultradecennali. Se le proporzioni di veicoli difettosi riscontrate si proiettano sull'intero parco automobilistico, si rileva ancora, si arriva alla conclusione che in Francia circolano due milioni di veicoli pericolosi.

Nuovo Codice della strada in Germania orientale

Un nuovo Codice della strada è entrato in vigore nella RDT e le sue principali novità sono l'obbligo per i motociclisti di circolare con le luci accese anche nelle ore diurne e di indossare sempre il casco. Sempre ai motociclisti, compreso l'eventuale passeggero, viene fatto divieto di fumare in marcia. Per quanto riguarda gli automobilisti viene introdotto l'obbligo di moderare il volume di eventuali radio o riproduttori di musica ad un livello che non ostacoli la percezione dei suoni dall'esterno, il divieto di usare impianti di luce supplementari, compresi gli antinebbia, eccetto che in «eccezionali condizioni di visibilità» e, infine, anche l'obbligo di «risparmiare» al massimo lo spazio di parcheggio.

Sul mercato la Fiesta CTX che è la meno costosa tra le piccole automatiche

Con un mese di ritardo rispetto ai programmi, ecco sul mercato la Ford Fiesta CTX, la rivale della Fiat Uno Selecta. Come già si sapeva, nella versione a tre porte l'automobile della Ford batte sul prezzo l'automobile della Fiat. Contro un prezzo chiavi in mano di 10.834.000 lire della Fiesta CTX, che fa soltanto 140 orari contro i 148 della Selecta.

Ancor più distanziate nel

prezzo, come fanno notare alla Ford Italia, le altre concorrenti sul mercato, la Austin Metro 1300 automatica e la Renault 5 Automatica 3 porte, anch'esse però più veloci della Fiesta.

Di questa vettura con cambio a variazione continua, alla Ford - stando almeno al testo del comunicato che ne annuncia la commercializzazione - sembra vogliamo fare una questione di principio. Ecco, quindi, puntualizzato il fatto che non durerà molto la dipendenza dalla Van Doorne (azienda olandese a partecipazione Fiat) per la fornitura delle cinghie metalliche di trasmissione, prodotte in non più

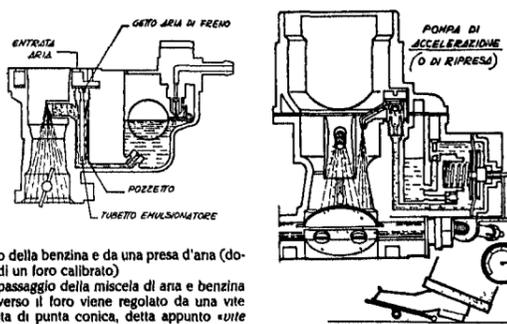
di 25.000 esemplari l'anno sia per Fiat che per Ford. La filiazione europea della Casa americana, infatti, con un investimento di 120 milioni di dollari, sarà presto in grado di produrre a Bordeaux (anche per la Fiat, si precisa) 100.000 complessivi cambio l'anno.

È prossima, dunque, l'era delle piccole automatiche, anche se in Europa le vetture con cambio automatico rappresentano solo lo 0,8 per cento del mercato totale.

Intanto la Ford, oltre alla Fiesta CTX normale, offre anche una versione accessoria (Fiat) per la fornitura delle cinghie metalliche di trasmissione, prodotte in non più

CONOSCERE L'AUTO

Il motore: come funziona un carburatore moderno



flusso della benzina e da una presa d'aria (dotata di un foro calibrato).

Il passaggio della miscela di aria e benzina attraverso il foro viene regolato da una vite munita di punta conica, detta appunto «vite registro miscela minimo».

Per consentire un passaggio graduale ed uniforme dal minimo ai regimi di utilizzazione normale vi sono uno o più fori «di progressione» collegati al circuito del minimo.

Per quanto concerne la regolazione del titolo della miscela al valore ottimale con qualunque portata di aria (e quindi a qualunque regime di rotazione e con qualunque posizione del pedale dell'acceleratore) si impiegano vari metodi di «correzione», il più diffuso è senz'altro quello «a freno d'aria», che consente anche di ottenere una eccellente polverizzazione della benzina che viene immessa nel condotto del carburatore. Il getto principale collega la valvola a farfalla nel quale si trova un

«tubetto emulsionatore», il cui interno è collegato ad una presa d'aria calibrata («getto ana di freno»).

All'aumentare della depressione nel diffusore si determina una resistenza via via più elevata al passaggio del carburante grazie al sempre maggiore ingresso di aria. In questo modo si impedisce che il titolo della miscela divenga eccessivamente ricco all'aumentare della quantità di aria aspirata dal motore (difetto tipico come già detto, del carburatore elementare).

Quando si apre rapidamente la valvola a far-

falla si può avere un impoverimento momentaneo della miscela, per evitare che ciò accada, i carburatori moderni sono in genere dotati di una pompa «di accelerazione» (o «di ripresa») che fa aumentare la quantità di benzina introdotta nel condotto del carburatore in tali condizioni.

Per ottenere agevoli e rapidi avviamenti a freddo e un funzionamento regolare del motore durante il periodo di riscaldamento, in tutte le automobili è montato un dispositivo arricchitore della miscela che viene detto «starter» e può entrare in azione automaticamente o essere comandato a mano. Tale dispositivo può essere costituito da un vero e proprio carburatore ausiliario (incorporato in quello principale).

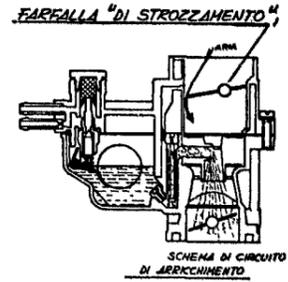
Molto sovente l'arricchimento della miscela viene ottenuto per mezzo di una farfalla «di strozzamento», che determina la formazione di una depressione assai considerevole, anche in fase di avviamento, nella zona sotto di essa, nella quale si trova anche il polverizzatore.

Lo «starter», oltre ad assicurare un considerevole arricchimento della miscela, deve anche far sì che il regime di rotazione del motore, col pedale dell'acceleratore non premuto, risulti più elevato di quello del minimo normale (si parla infatti di «minimo accelerato»).

Può essere interessante ricordare che in passato i carburatori sono stati usati, oltre che per i motori a benzina, anche per quelli a gasolio e a petrolio. Erano diversi dai carburatori

normali, perché il calore latente di evaporazione del petrolio e del gasolio è maggiore e la loro volatilità minore nei confronti della benzina. Ciò imponeva di riscaldare fortemente il carburatore e i condotti di immissione e di garantire una perfetta nebulizzazione del carburante.

Nonostante questi accorgimenti, soprattutto per la scarsa volatilità dei combustibili, l'avviamento era molto difficile e si incontravano gravi difficoltà di funzionamento a regime variabile e alle alte velocità. Per questa ragione, questi particolari carburatori sono stati abbandonati, così come i motori a petrolio e a gasolio a carburazione.



Il carburatore elementare descritto nella dispensa precedente in realtà non sarebbe in grado di assicurare il corretto funzionamento del motore nelle varie condizioni di impiego.

Esso infatti non consente la marcia al minimo del motore (la depressione che si determina nel diffusore in tale condizione di funzionamento è insufficiente a richiamare il carburante attraverso lo spruzzatore) e non permette gli avviamenti a freddo.

Quando il motore viene trascinato in rotazione dal motorino di avviamento la depressione che si crea nel diffusore è bassissima.

A causa anche della cattiva vaporizzazione della benzina, e dei fenomeni di condensazione sulle pareti del collettore di aspirazione (e perfino su quelle dei cilindri), a freddo è indispensabile che il titolo della miscela (si veda la dispensa precedente) venga arricchito sensibilmente rispetto a quello corretto dal punto di vista chimico.

Inoltre, al crescere della depressione esi-

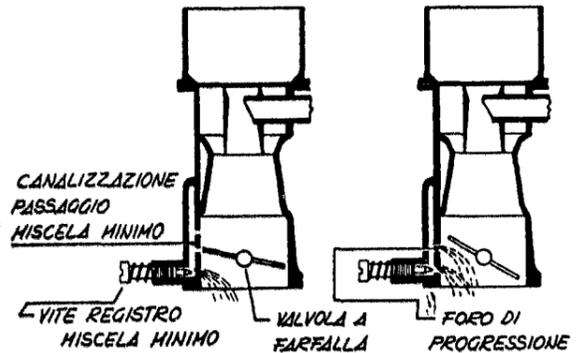
stente nel diffusore la quantità di benzina che esce dallo spruzzatore aumenta in misura maggiore rispetto alla quantità di aria che passa dal condotto.

Il titolo della miscela tende quindi ad arricchirsi sensibilmente all'aumentare del volume d'aria aspirato dal motore.

Infine si deve anche osservare che un carburatore elementare non consente rapide variazioni del regime di rotazione del motore.

È a questo punto chiaro che un carburatore in grado di consentire un corretto funzionamento del motore in ogni condizione di impiego deve essere sensibilmente più complesso (pur rimanendo nel suo insieme un dispositivo piuttosto semplice dal punto di vista meccanico e poco costoso da costruire).

Per permettere il funzionamento del motore al minimo i carburatori moderni sono dotati di un apposito circuito, composto tra l'altro da uno spruzzatore (costituito da un forellino praticato nella parete del condotto, a valle della valvola a farfalla), da un getto che regola il



In collaborazione con il Servizio tecnico della Renault Italia Disp. 1.15

