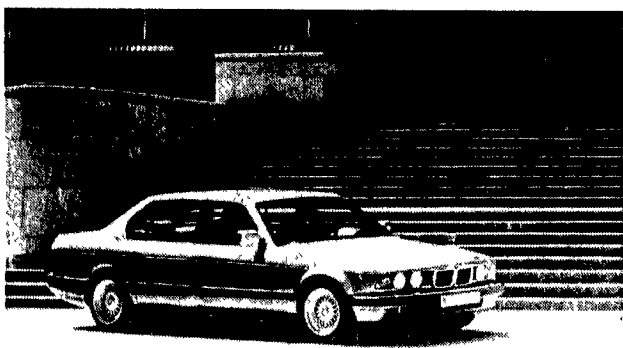


Il motore 12 cilindri della BMW 750i e 750i disegnato in sezione. A fianco una vista della nuova «ammiraglia» della Casa bavarese.



La BMW 750i ha un motore che eroga una potenza di 300 CV imbrigliato per non superare i 250 chilometri orari

Un carico di elettronica sulla 12 cilindri bavarese

Abbiamo provato recentemente sulle strade tedesche, a nord di Amburgo, la nuova ammiraglia della BMW, la 750i. Dopo cinquant'anni, per la prima volta una marca tedesca offre alla clientela una motorizzazione con 12 cilindri, caratterizzata oltretutto da un abbondante uso del meglio oggi offerto dall'elettronica. Una vettura entusiasmante, ma cara.

In Italia arriverà in ottobre. Costerà da 98 a 120 milioni circa e dunque non interessa, certo, il grosso pubblico. Ma è una vettura che apre un nuovo capitolo nella storia delle automobili cosiddette di «prestigio». Ci riferiamo alla

della 735i, equipaggiata entrambe con un moderno propulsore a 6 cilindri. Con le 750i la marca tedesca fa un deciso passo avanti sulla strada delle berline di gran lusso, avendo allestito per le due nuove ammiraglie un motore a 12 cilindri che rappresenta oggi sicuramente il massimo in fatto di tecnologia motoristica.

Queste le credenziali del nuovo propulsore. Una cilindrata di 4988 cc, una potenza di 300 CV a 5200 giri, una coppia di 450 Nm a 1400 giri e una inimmaginabile rotolabilità di funzionamento.

Le prestazioni delle due BMW 750i sono: 250 km l'ora la velocità massima (ma poterla superare largamente se non avessero di proposito imbrigliato il motore), 7,4 per raggiungere da 0 a 100 km orari, 2,3 per coprire i 1000 metri con partenza da fermo.

A Misano finale del «Camionista dell'Anno 1987»

Si sono concluse sulla pista di Vallelunga le prove di qualificazione del «Camionista dell'Anno 1987». All'appuntamento il pubblico, nonostante l'alta temperatura che ha attanagliato l'autodromo, è accorso numeroso, attratto da quella singolare commistione di gara show-circus e di festa popolare che sottende la manifestazione del «Camionista dell'Anno 1987». Esso non ha resistito all'indubbio fascino che la gara tra camionisti suscita: una gara che enfatizza e premia non già le doti di terzietà di guida, ma quelle della precisione e della prudenza, nonché la conoscenza delle norme del codice stradale.

Altri momenti attrattivi della manifestazione, che la connotano in senso squisitamente festaiolo, sono stati i prodighi giochi a premi approntati negli stands degli sponsors della manifestazione, le mosse meccaniche del robot Jeana Giovanni e la presenza degli attori protagonisti del serial televisivo «Due assi per un turbo».

Oltre alla valenza di loisir, la manifestazione del «Camionista dell'Anno» ne ha altre. Essa, infatti, intende ricreare la pericolosa slabbratura sociale occorsa tra l'opinione pubblica e i lavoratori dell'autotrasporto: una slabbratura che non è esagerato definire pericolosa, avendo rischiato di sboccare in situazioni di aperta conflittualità. La manifestazione del «Camionista dell'Anno» si carica poi di un significato, per così dire, educativo: le prove in cui la gara si articola - il passaggio obbligato, lo slalom e la prova consumi - attestano l'esplicito obiettivo di sensibilizzare l'intera categoria dei camionisti ad un uso più corretto della strada. Infine essa intende mettere meglio a fuoco un'immagine - quella del camionista - che è stata svistata oltre misura; un'immagine che inchioda il camionista non già nello stereotipo, in fondo simpatico, dello scavezzacollo, ma in quello assai meno rassicurante del «cacciatore di teste» dell'autostrada.

Certo, non saranno manifestazioni come questa a risolvere i complessi problemi dell'autotrasporto italiano. Tuttavia esse possono contribuire a rendere più sereno un universo che negli ultimi tempi ha respirato aria pesante.

I 14 concorrenti meglio qualificati disputeranno a Misano Adriatico l'attissima finale, che avrà luogo il 19 ed il 20 settembre.

Un momento della prova di slalom tra camionisti. A Vallelunga i primi due classificati sono stati Vincenzo Abatelli, di Guidonia, e il grossetano Renato Giannetti

Un nuovo pneumatico per autocarri Uniroyal

Si chiama «Monopoly T 600» il nuovo pneumatico per autocarri, bus e autocaricattoli prodotto dalla Uniroyal. Le principali caratteristiche del «T 600» (nella foto) sono quelle di essere un pneumatico super ribassato a cintura d'acciaio, con una carcassa estremamente solida ma allo stesso tempo molto flessibile, concepita per tenere conto dell'azione combinata della forza centrifuga e della elevata pressione di gonfiaggio. Per la composizione del battistrada è stata utilizzata una mescola che ha permesso di acquisire alcuni miglioramenti in termini di usura, tenuta di strada e resistenza.

Più incidenti nell'anno della sicurezza stradale

Delle sue ultime sedute ad un bilancio - definito «deludente» - delle iniziative che la commissione di Bruxelles ha avviato per aumentare la sicurezza della circolazione stradale (e che, in Italia, si sono tradotte nella campagna del ministero dei Lavori pubblici per una guida più sicura). Tra le richieste che, nel corso del dibattito all'Europarlamento, sono state avanzate per ovviare alla scarsa rispondenza che la campagna per la sicurezza ha avuto sui cittadini vi sono: la predisposizione di programmi educativi destinati agli automobilisti, ai pedoni ed ai ciclisti; l'obbligo di indossare le cinture di sicurezza anche per i bambini fino a 12 anni; l'imposizione di limiti di velocità più severi, soprattutto nel periodo estivo. Gli incidenti che avvengono ogni anno nella Cee - è stato ricordato - sono ormai più di un milione e mezzo e provocano in media 50 mila vittime l'anno.

Il 5, 6 e 7 maggio l'edizione 1988 della Mille Miglia storica

Moss. L'Automobile club di Brescia ha affidato anche per il 1988 l'organizzazione della manifestazione al Veteran Car Club di Brescia. Le vetture ammesse saranno, come nelle precedenti edizioni, i modelli sportivi e di competizione costruiti fra il 1927 ed il 1957, gli anni della corsa tradizionale. Sarà, quella dell'88, una Mille Miglia ancora basata sulla regolarità, ma sono previste innovazioni di percorso e di classifica.

NAUTICA ENRICO LIVRAGHI

Il Calafuria «Big Game» in versione open è una barca da pesca docile e funzionale

Tra le barche per la pesca sportiva, scese in mare proprio in questa stagione, quella che ci sembra veramente una delle più interessanti per chiunque voglia dedicarsi a qualcosa di decisamente impegnativo è il Calafuria «Big Game», del Cantiere Catalani di Cecina.

A dire il vero è una barca che affronta ormai la sua terza stagione, tanto che già ne circolano un certo numero di esemplari, nelle varie versioni, alcuni dei quali in acque non italiane. Barca già conosciuta, quindi, che tuttavia in due anni ha subito una serie di collaudi severi, tali da renderla meritevole di segnalazione per i lettori del nostro giornale.

Nella versione «Open», il «Big Game» si presenta come

un day cruiser lungo 8 metri e largo 2,80. Lo scafo è strutturato sulle linee di carena classiche del Calafuria, sempre più perfezionate e migliorate nel corso degli anni. La poppa - dotata dei due caratteristicialettoni che iniziano dalla ruota di prua e si allargano progressivamente solidali allo scafo - è leggermente più arrotondata rispetto ad altri modelli della gamma Calafuria. Il risultato è però un grande aumento della portanza e della insensibilità al peso.

Il pozzetto è amplissimo, dotato di due grandi paglioli laterali apribili, di uno centrale fisso - sul quale può essere piazzata la poltrona di combattimento - e di due capaci gavoni che fungono da ripostiglio e da comode panche. Quanto a gavoni, la cabina,

sotto il ponte di prua, ne fornisce tre, capaciissimi, ricavati sotto il piano delle cuccette, ai quali si devono aggiungere due stipetti all'estrema prua, più la serie di piccoli ripostigli, in elegante compensato marino, che corrono lungo le pareti.

La cabina è dotata di WC marino (a richiesta in locale separato) e del classico letto per due persone. Altre due cuccette si ricavano, con apposito prolungamento, sui cofani dei motori.

In plancia, due poltrone (del pilota e del co-pilota), il frigorifero, la cucina e due lavelli - ricavati a scamparsa nei cofani - un grande contenitore con piastra refrigerante per il pescato e una vasca per il vivo.

La plancia è dotata di una robusta capottina in tela che ripara dalle intemperie e che può essere completamente chiusa per la notte. La barca, oltre che in versione «Open», viene fornita anche con la plancia completamente chiusa, oppure con tettino rigido e tendaletti laterali. Flaying bridge e Tuna tower a richiesta.

Un «ripasso» per evitare le multe C'è una notevole differenza tra la fermata e la sosta



Lasciare l'automobile in sosta nelle città è sempre più difficile: mancanza di spazi e multe «salate» rendono quella del parcheggio un'arte che richiede prestezza di riflessi (per «scalturare» il posto non appena si libera), tenacia (mai scoraggiarsi...) e amore per il rischio (quello che passi il vigile e lasci l'avviso di contravvenzione sul parabrezza).

Molti automobilisti, per i quali i tempi dell'esame di guida sono lontani, hanno probabilmente dimenticato regole e rogettate del Codice della strada (e del regolamento di esecuzione) e quindi incorrono più facilmente in sgradite sorprese.

Quantità ricordano, per esempio, la differenza tra «fermata» e «sosta». La prima, regolata dall'art. 114 del Codice, consiste nella «momentanea sospensione della marcia», la seconda è «l'arresto protratto nel tempo» di un veicolo.

È una differenza che i guidatori tendono a minimizzare, e che è invece molto importante. Per fare qualche esempio, è tipica «fermata» quella necessaria per far salire o scendere un passeggero o quella per chiedere un'informazione. Ma sarà inutile discutere col vigile se si è lascia-

In alcune autovetture molto sportive o di livello elevato il motore non viene alimentato mediante uno o più carburatori, ma per mezzo di un impianto di iniezione; in altre parole la benzina viene spruzzata nei condotti di aspirazione da alcuni iniettori ai quali viene inviata tramite una pompa.

L'iniezione venne dapprima studiata ed impiegata sui motori aeronautici, dato che grazie ad essa era possibile procedere con il velivolo capovolto ed alimentare regolarmente il motore, anche durante evoluzioni molto complesse; si potevano inoltre facilmente impedire le variazioni del titolo della miscela che la diversa densità dell'aria, alle varie quote, avrebbe altrimenti causato.

In campo automobilistico si impiegò inizialmente, su alcune vetture da competizione della metà degli anni Cinquanta, l'iniezione diretta (la benzina veniva iniettata direttamente all'interno di ciascun cilindro). In seguito si affermò, invece, la più semplice iniezione indiretta (con gli iniettori posti nei condotti di aspirazione, per mezzo della quale è possibile ottenere una ottima vaporizzazione della benzina e la formazione di una miscela gassosa estremamente omogenea).

Indubbiamente, rispetto all'alimentazione con carburatore, l'iniezione offre alcuni vantaggi, che per un certo tipo di impiego della vettura possono avere una importanza non tra-

CONOSCERE L'AUTO

Il motore: i sistemi di iniezione benzina

scurevole; ad esempio un rendimento volumetrico leggermente più elevato (il motore «respira» meglio grazie all'assenza di restrizioni nel condotto e nel collettore di aspirazione, dato

che manca il diffusore del carburatore), che consente di ottenere una coppia motrice ed una potenza leggermente superiori.

È per questo motivo che, da molti anni a questa parte, i motori per autovetture da competizione sono alimentati con dispositivi di iniezione.

Va inoltre ricordato che nei motori ad iniezione le emissioni allo scarico sono meno inquinanti e che il consumo specifico risulta inferiore.

I sistemi di iniezione attualmente impiegati in campo automobilistico possono essere divisi, a seconda del metodo impiegato per regolare la quantità di benzina che si deve mescolare con l'aria, in «meccanici» ed «elettronici». Inoltre, a seconda delle modalità con le quali viene spruzzata la benzina nel condotto di aspirazione, si può fare un'ulteriore suddivisione tra i sistemi che prevedono l'iniezione continua del carburante e quelli nei quali questo viene iniettato ad intermittenza.

All'atto pratico non vi sono, per quanto riguarda il comportamento del motore e la potenza ottenibile, sensibili differenze tra i due sistemi.

Occorre anche osservare che la polverizzazione del carburante risulta sempre assai buona (anche se la velocità dell'aria nel condotto è bassa) e questo offre certi vantaggi: ad esempio all'avviamento e nei primi attimi di funzionamento del motore a freddo.

Infine, dato che non vi è una vaschetta, il «titolo» della miscela non varia nelle frenate, nelle accelerazioni e nelle curve più brusche. I moderni sistemi di alimentazione ad inie-

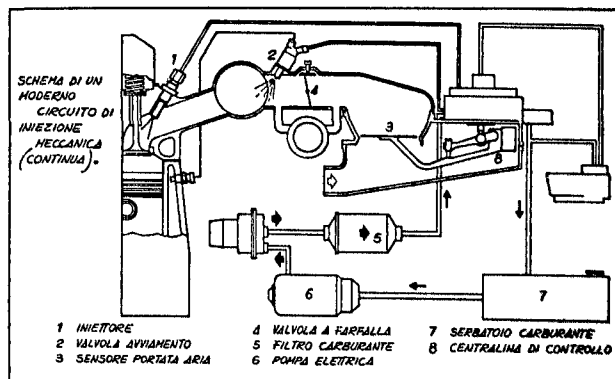
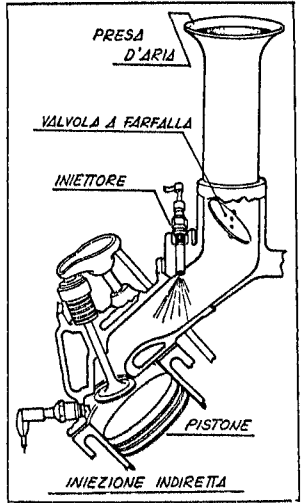
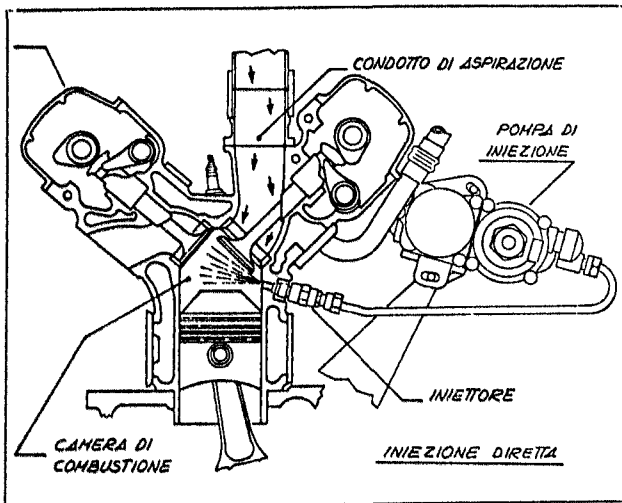
zione sono in genere dotati di un misuratore di flusso e di vari sensori che, a seconda della temperatura e del regime di rotazione, fanno variare la quantità di benzina che viene immessa nei condotti di aspirazione, in modo da ottenere, in ogni condizione di impiego, il titolo della miscela più adatto.

I principali componenti dei sistemi di iniezione sono gli iniettori e la pompa; quest'ulti-

ma invia la benzina con una pressione che di norma è dell'ordine di 2-3 bar, agli iniettori per mezzo di apposite tubazioni.

La quantità di aria (ovvero di miscela aria/benzina), che viene aspirata dal motore è regolata, anche in questo caso, per mezzo di una valvola a farfalla.

Nelle vetture da competizione, che sono dotate di una «pipa» di aspirazione per ogni cilindro, vi è in genere una valvola a saracinesca.



In collaborazione con il Servizio tecnico della Renault Italia Disp. 1.16



RENAULT SUPERCINQUE GT TURBO Muoversi oggi.