



La Fiat ha cominciato oggi la commercializzazione della sua vetturessa da città aggiornata e migliorata

Ha un motore per gli anni 90 la versione «bis» della 126



L'utilizzo di elezione della Fiat 126 bis (qui ritratta nel traffico di Torino) è quello cittadino. Nelle foto sopra il titolo la plancia e l'interno della vetturessa

La Fiat 126 bis è dunque in vendita. Il suo prezzo chiavi in mano è di 6.140.260 lire. La serie degli optional lo fa aumentare perché l'utilissimo lunotto termico abbinato ai sedili anteriori regolabili costa 250.100 lire e 231.800 lire costano tergicristallo notto e cristalli posteriori apribili a compasso. Al tre 36.600 lire per il secondo specchietto

DAL NOSTRO INVIATO
FERNANDO STRAMBACI

TORINO All'età di quindici anni un'età veneranda per un'automobile la Fiat 126 vive da oggi la sua seconda giovinezza. Vista di sfuggita la «bis» sembra infatti la stessa macchina ma è molto cambiata soprattutto nella meccanica tanto che il suo «cuore» - un motore «a soglia» di nuova progettazione - è destinato a battere per qualche decennio ancora. Sarà proprio questo motore magar con qualche aggiornamento che equipaggerà la «Topolino» degli Anni 90 per la cui costruzione la Fiat nei giorni scorsi si è accordata con la Polonia dove da tempo ormai la 126 viene prodotta.

Il motore della «bis» e le dimensioni della macchina sono i punti forti della più piccola vetturessa da città (3.10 metri di lunghezza, 1.37 metri di larghezza) esistente sul mercato.

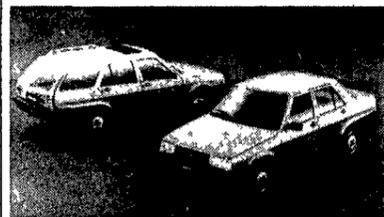
Già venduta in oltre due milioni di unità la 126 viene ancora richiesta ogni anno soltanto in Italia da 35.000 clienti. Con la «bis» questa cifra dovrebbe incrementarsi del 15 per cento perché il motore più economico del 16 per cento e che assicura migliori prestazioni e la possibilità di carica sulla 126 bis una gran quantità di bagagli - sono caratteristiche molto allettanti. Si aggiunga che la «bis» è meno rumorosa della 126 (in almeno 3 decibel) è stata calcolata la riduzione della rumorosità (marcia) e si capirà perché abbiamo parlato di seconda giovinezza.

Durante un breve giro per le strade di Torino abbiamo apprezzato soprattutto la facilità nel trovare un parcheggio per la macchina (forse anche perché eravamo reduci dalla prova di una berlina lunga m. 4,66) e siamo stati favorevolmente sorpresi dalla silenziosità del propulsore quando fermi ad un semaforo ci è venuto il dubbio che il motore fosse spento.

Certo in marcia il rumore del propulsore si sente ma è

molto bene attutito dai due pannelli utilizzati per ricavare un piano di carico proprio sopra il motore «a soglia». Ed è proprio questa soluzione che consente di disporre oltre a quello anteriore di un vano bagagli al quale si accede attraverso un portellone che può arrivare a 500 dm³ ribaltando il sedile posteriore. Poco ingombrante silenzioso la grande spazio dunque si aggiunga che la «bis» - grazie ai 26 CV erogati dal motore di 704 cc a 2 cilindri in linea orizzontali con raffreddamento ad acqua - può raggiungere i 116 orari che ai 90 orari fa quasi 23 Km con un litro e quasi 18 nel ciclo urbano che ora dispone di un vero impianto di climatizzazione e dello sterzo a cremagliera. Si capirà perché è previsto un incremento delle vendite nonostante l'attesa della «Topolino».

Nella gamma Fiat novità anche per Croma e Regata



La Fiat Regata «Riviera» nelle versioni Weekend e berlina

Settembre ricco di novità per il gruppo Fiat. Alcune di esse - anticipate al Salone di Francoforte come la Uno con sistema frenante «antiskid» - saranno però commercializzate più avanti. Subito in vendita invece la Croma aggiornata nell'estetica - all'«ammiraglia» Fiat è stato assegnato proprio in questi giorni il premio «Autocaravan 887» per la miglior attrice dell'anno interrompendo le vittorie delle auto francesi - e la serie «Riviera» della Regata.

Per la Croma si tratta soltanto di rifiniture alla carrozzeria e agli interni che la rendono ancora più elegante. Di maggior rilievo - altrimenti non si giustificerebbe la proposta di una serie speciale che porta a sedici le versioni della gamma Regata - gli interventi su questa serie dell'auto di media cilindrata della Fiat che è già stata venduta in oltre 600 mila unità di cui 54.146 in Italia nei primi otto mesi di quest'anno.

La serie «Riviera» che ha motorizzazioni benzina 1585 cc iniezione elettronica da 100 CV e 180 Km/h e turbodiesel 1929 cc da 80 CV e 170 Km/h è così articolata ed è proposta a questi prezzi (chiavi in mano):

- Riviera 100 S i e con condizionatore Lire 19.455.340
- Riviera 100 S i e con tetto apribile Lire 19.150.340
- Riviera 100 S i e Weekend con tetto apribile Lire 20.433.780
- Riviera Turbo Ds con tetto apribile Lire 20.760.740
- Riviera Turbo Ds con condizionatore Lire 21.065.740
- Riviera Turbo Ds Weekend con tetto apribile Lire 22.050.280

Gli elementi di maggior rilievo distintivi della serie sono verniciatura metallizzata, tetto apribile (di lamiera sulla berlina di cristallo fumé sulla Weekend) con antenna parasole scorrevole a scomparsa comandata elettricamente sulla berlina e a mano sulla Weekend, condizionatore d'aria in alternativa al tetto apribile per la sola berlina, portapacchi integrati tipo «Amenca» per l'allestimento Weekend, investimenti interni in velluto, sedile posteriore sdoppiato e completamente ribaltabile per la Weekend, autoradio Autovox di serie per la berlina e predisposizione autoradio per la Weekend.

La Lancia ritorna nel mercato delle limousine



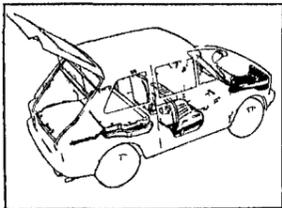
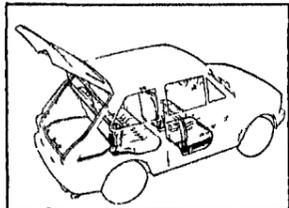
La Lancia ha annunciato in questi giorni la nascita di una nuova versione della gamma Thema. Si tratta della Limousine derivata appunto dalla Thema 6V. Con questo modello la Lancia ritorna dopo le Diamba speciali degli Anni 30 l'Aurelia B15 del secondo dopoguerra e le grandi Flammina Landulet Primiliana sul mercato delle automobili di rappresentanza. È un mercato che da noi ha contato l'anno scorso soltanto 73 auto vendute ma che in Europa «vale» circa 15.000 unità l'anno ed è praticamente monopolizzato con 11.744 unità dalla Mercedes 300 SEL. La Thema Limousine che può fare 1208 orari con il cambio meccanico a 5 marce e i 203 con quello automatico conserva la linea della Thema 6V anche se il «passo» è stato allungato di 30 cm con l'inserimento tra la porta anteriore e quella posteriore (è visibile nella foto) di un montante finestrato. La meccanica è di prim'ordine (ABS di serie, sospensioni autolivellanti ecc.) e naturalmente di gran livello sono gli allestimenti che comprendono con dizionamento ruote in lega ecc. La Lancia Thema Limousine costerà su strada sui 61 milioni di lire.

In Francia quattro nuove versioni della Renault 25

La Renault che dopo sette anni di difficoltà è rientrata nel gruppo delle prime dieci società francesi per la consistenza degli utili ha annunciato la commercializzazione in Francia di una nuova versione della sua «25» con motore sei cilindri a V. La cilindrata passa da 2664 a 2849 cc e la potenza sale a 160 CV. Grazie ad un più efficiente controllo elettronico i consumi di questa «25» sono diminuiti nonostante l'aumento delle prestazioni. Per incrementare le vendite della «25» già prodotta in 400 mila esemplari la Renault ha pure deciso di offrire tre versioni speciali «Fairway» caratterizzate da una particolare ricchezza degli allestimenti per la TX, la GTX e la V6 iniezione. La serie «Fairway» sarà prodotta in soli 1700 esemplari.

La Ford ha richiamato 4 milioni di auto in Usa

La Ford ha deciso di «richiamare» negli Stati Uniti una fetta consistente delle sue vetture modello 1986 e 1988 ciò allo scopo di rimediare a un difetto di fabbricazione che potrebbe provocare incendi. Le vetture interessate sarebbero circa quattro milioni e il difetto riguarda i raccordi dei tubi per il carburante. Nonostante l'elevato numero di veicoli coinvolti quello della Ford non è il più grosso «richiamo» in assoluto negli Stati Uniti dove i «richiami» sono all'ordine del giorno. Nel 1981 infatti la General Motors aveva effettuato il «richiamo» di circa sei milioni di autovetture.



Nel disegno sono evidenziate le due possibilità di utilizzazione dello spazio interno nella 126 bis

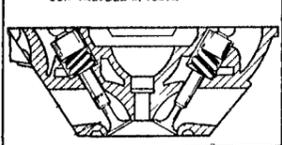


Il bicilindrico «a soglia», raffreddato ad acqua, che equipaggia la 126 bis. Pesa 50 Kg. 10 in meno del motore della 126

La potenza erogata da un motore è proporzionale alla cilindrata totale al regime di rotazione ed alla pressione media esistente all'interno dei cilindri durante la fase di espansione (che costituisce la fase «utile» del ciclo). È quindi chiaro che per incrementare la potenza massima occorre variare almeno uno di questi tre parametri.

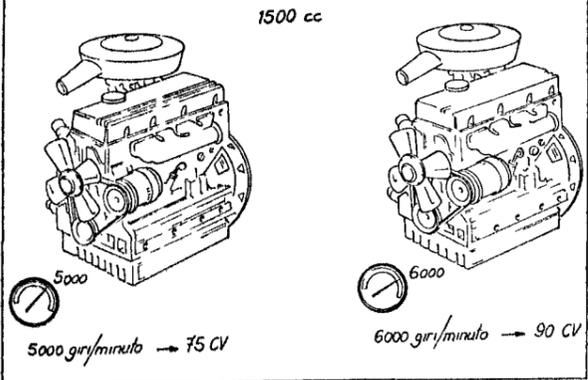
Costi ad esempio sulle vetture da competizione nelle quali in genere non si può a norma di regolamento aumentare la cilindrata si ricorre per quanto possibile ad incrementi del regime di rotazione. Questi devono essere accompagnati oltre che da un adeguamento dei vari organi alle maggiori sollecitazioni (le forze di inerzia crescono con il quadrato della velocità) da opportune variazioni del diagramma di distribuzione e se necessario anche delle

SEZIONE TRASVERSALE DELLA TESTATA CON VALVOLE IN TESTA



dimensioni di valvole e condotti in modo da assicurare una buona «respirazione» del motore anche se la durata di ciascuna fase di aspirazione risulta estremamente breve.

INCREMENTO DI POTENZA



CONOSCERE L'AUTO

Il motore: come si aumentano le potenze

Aumentando il regime di rotazione infatti si ha un maggior numero di fasi utili nella unità di tempo ed è quindi possibile ottenere un notevole incremento di potenza.

Di conseguenza se si modifica ad esempio un motore di 1500 cc in origine erogante 75 CV a 5000 giri/minuto in modo da farne aumentare di 1000 giri/minuto il regime di rotazione mantenendo invariata la pressione media si ha un incremento di potenza di ben 15 CV.

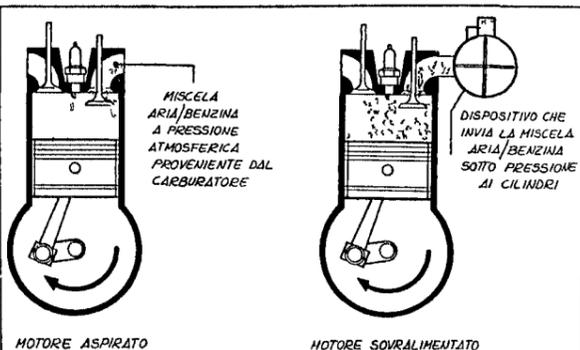
Per ottenere aumenti di potenza assai consistenti dov'è necessario variare la cilindrata ed il regime di rotazione del motore si fa ricorso alla sovralimentazione ovvero si immette ad ogni ciclo in ciascun cilindro (per mezzo di appositi dispositivi dei quali si parlerà in seguito) una quantità di miscela aria/benzina superiore a quella che il motore sarebbe in grado di aspirare naturalmente.

In altre parole la miscela aria/benzina (solo aria nei motori Diesel) viene «pompa» dentro i cilindri con una certa pressione (superiore a quella atmosferica).

In questo modo si ottiene un considerevole incremento della pressione media che agisce sui pistoni durante la fase di espansione e di conseguenza come già detto la potenza erogata dal motore aumenta.

È interessante ricordare che la sovralimentazione è stata originariamente sviluppata per i motori d'aviazione perché si doveva ovviare al drammatico calo di potenza che si verificava all'aumentare della quota a causa della rarefazione dell'aria.

Nei motori sovralimentati le sollecitazioni



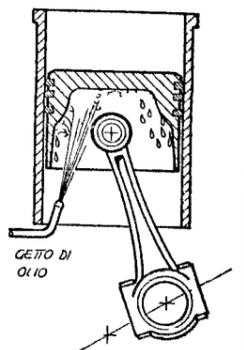
termiche e meccaniche aumentano in maniera considerevole. Di norma quelle meccaniche non creano grossi problemi dato che con un adeguato dimensionamento dei vari componenti e con un abbassamento del rapporto di compressione (che nei motori a benzina è indispensabile per non incorrere nella detonazione) è possibile evitare qualunque rischio di inconvenienti ad esse dovuti.

Nei motori con sovralimentazione molto spinta (come quelli delle vetture da corsa) le sollecitazioni termiche costituiscono invece

una fonte di grossi problemi per tutti i progetti.

Per quanto riguarda le vetture di serie non è comunque il caso di preoccuparsi adottando ad esempio valvole di scampo in materiali estremamente resistenti alle alte temperature, pistoni raffreddati mediante getti di olio e apporrendo leggere modifiche al circuito di raffreddamento e possibile ottenere una affidabilità ed una durata del tutto analoghe a quelle dei motori aspirati.

RAFFREDDAMENTO DEL PISTONE MEDIANTE GETTO D'OLIO (SI OTTIENE UN ABBASSAMENTO DI TEMPERATURA DI CIRCA 20° - 30° C)



In collaborazione con il Servizio tecnico della Renault Italia

Disp 1 22

