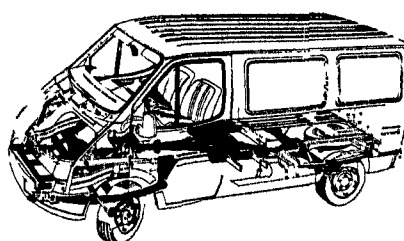




La Ford Escort Ghia T.I. La auto con gli allestimenti dell'ex carrozzeria torinese passata alla Ford sono tra le preferite dai clienti. Non a caso, proprio in questi giorni, l'annuale conferenza mondiale Ford sul Design si è svolta presso la Ghia di Torino.



La Ford Fiesta con il cambio continuo Ctx, lo stesso che la Fiat utilizza per la Uno Selecta. Il principio di funzionamento si basa sulla trasmissione del moto per mezzo di una cinghia metallica a sezione trapezoidale e di due pulegge con variazione continua dei rapporti.



«Trasparenza» del Ford Transit con trazione integrale permanente. La trasmissione sull'asse posteriore è del cento per cento, quella sull'asse anteriore controllata dal terzo differenziale è bloccabile al cento per cento. I rapporti sono: Normale 1:1; Ridotta 1:2.

FORD

Novità d'autunno per vetture e commerciali
a conclusione di un anno molto positivo in Italia

Una Escort Ghia da 185 all'ora e i Transit a trazione integrale

Bilancio d'autunno per la Ford Italia. Risultati positivi, come dimostra il superamento della soglia del 4 per cento di quota di mercato. Buona occasione, dunque, per il lancio della Escort Ghia T.I. da 105 Cv e del nuovo Transit a trazione integrale e per cominciare le consegne della Fiesta con il cambio Ctx.

FERNANDO STRAMBACI

Nei primi nove mesi del 1987 la Ford ha venduto in Italia 8.500 vetture in più rispetto allo stesso periodo del 1986. In un mercato che come si sa è ancora in espansione, questo dato potrebbe significare poco. Ma assume un particolare valore se si considera che (dati stimati) a fine anno la Ford peserà sul nostro mercato per il 4,1 per cento, contro il 3,9 dello scorso anno. Un contributo determinante per raggiungere questo risultato - ha sottolineato

Alan Delean, presidente della Ford Italia - lo hanno dato le nuove versioni della Sierra commercializzate a marzo. Grazie a questi nuovi modelli, le vendite della Sierra, con 7.500 unità sono infatti aumentate nel periodo gennaio-settembre del 288 per cento rispetto agli stessi nove mesi dello scorso anno. Questi risultati sembrano essere frutto del continuo aggiornamento della gamma ma anche della politica di marketing seguita dalla filia-

zione italiana della grande Casa americana. Non si devono infatti dimenticare tre elementi: la Ford Italia ha intrapreso per prima la strada dell'offerta di modelli con motori di cilindrata e potenza maggiori allo stesso prezzo di quelli di cilindrata e potenza minori, ha subito capito che, da noi, i modelli «base» servono soprattutto per fissare il prezzo di lancio di una macchina ma che poi ai clienti si vendono le vetture meglio equipaggiate, ha intuito che la lunga garanzia, anche se pagata in anticipo è molto gradita da chi acquista un'automobile e non vuole continuare a mettere mano ai portafogli per le riparazioni.

Naturalmente, alla base del successo sta la qualità delle vetture e non solo di queste. Il fenomeno Transit è lì a dimostrarlo con i 10 mila pezzi già venduti da gennaio a settembre quando in tutto il 1986 ne

erano state vendute 9.342 unità. E allora, sotto con i nuovi modelli. La novità di questi giorni per il comparto autoveicoli della Ford sono, appunto, la Escort Ghia T.I., proposta ad un prezzo di listino di 12.479.000 lire (prezzo che, chiavi in mano, diventa di 15.995.000 lire, grazie all'iva al 22 per cento) e la Fiesta Ctx, il cui prezzo, con l'iva al 18 per cento, era stato preannunciato, come si ricorderà, in 12.222.000 lire.

Ma c'è anche una novità per i Transit. Entro fine mese nelle versioni a passo corto e successivamente su quelle a passo lungo sarà disponibile con trazione integrale permanente. Si tratta del Transit 4WD 5+5 Speed realizzato dall'azienda vallinese COBRA. Il prezzo della trasformazione si aggirerà, al netto dell'iva, sui sette milioni

Guidata per 3500 chilometri la versione
turbodiesel dell'«ammiraglia» Citroën

Fascino sottile della Cx

Confessiamo di non essere innamorati delle berline troppo confortevoli di quelle macchine come le Citroën Cx che il danno l'impressione di stare in una automobile, ma in un salotto e che ti obbligano sul misto, a guidare con molta dolcezza per rispetto dello stomaco dei passeggeri più sensibili.

Ci ha convinti alla «prova lunga» della Cx 25 Td Turbo 2 - dopo quella di poche centinaia di chilometri effettuata in primavera in occasione della presentazione alla stampa - la prospettiva di un viaggio di 3500 chilometri, e con tappe superiori ai mille chilometri, da effettuarsi in piena calma e su autostrade e strade supercongestionate.

Diciamo, per onestà, che soprattutto ci ha convinti, oltre che l'economicità del gasolio (se la sovrattassa, come nel caso, è già stata pagata), la presenza a bordo della Td di un efficiente impianto di condizionamento che ci ha consentito, dopo dieci ore di guida nella calura, di far tappa ogni volta senza essere per nulla affaticati.

È stata forse proprio la presenza del condizionatore che ci ha fatto rapidamente dimenticare durante il viaggio quelli che noi reputiamo difetti e che gli appassionati delle Cx considerano qualità: quel pedale del freno infossato e

Cinque mesi fa, quando era stata lanciata in Italia, era la berlina a gasolio più veloce e brillante del mondo. Lo era ancora quando l'abbiamo provata a lungo in agosto. Oggi non lo è più, a dimostrazione di come si evolvono le automobili. Ma la Citroën Cx 25 Diesel Turbo 2 continua ad essere una delle berline più interessanti per i «grandi viaggiatori».

che non ha un minimo di escursione, quel servosterzo, tanto apprezzato nelle manovre di parcheggio ma così servizievole da farti venire finché non ti abitui il dubbio di non avere un perfetto controllo della macchina, quegli indicatori di direzione che, in contrasto con l'avanzatissima tecnologia Citroën lampogiano sino a che non ci si ricorda che non hanno il ritorno automatico, ormai presente anche sulle vetture più dozzinali.

Ma, condizionatore a parte (e qui occorre aprire una parentesi per ricordare che in Israele, dall'anno prossimo, per motivi di sicurezza, tutte le auto di cilindrata sopra i 1750 cc dovranno essere munite di condizionatore e che dal 1989 scatterà l'obbligo anche per le cilindrate più piccole) questa lunga prova della Cx 25 Diesel Turbo 2 ci ha fatto capire perché ci acquista una volta questo modello, ormai vecchio di tredici anni,

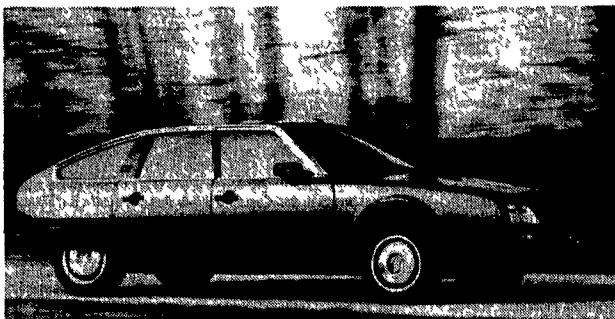
ben difficilmente non rinnova il patto con la Citroën. Si tratta, infatti, di una macchina per chi considera l'auto uno strumento di svago ma soprattutto di lavoro, di chi ritiene normale superare i 50 mila chilometri l'anno di percorrenza e non vuole avere noie di sorta, di chi, una volta arrivato a destinazione, ha ancora una giornata di lavoro davanti a sé, di chi naturalmente, è in grado di investire, come nel caso, oltre 30 milioni per avere in mano le chiavi di una automobile.

In questa cornice, la Cx 25 Td 2 è una macchina perfetta, come, appunto, abbiamo avuto modo di provare. E d'altra parte non è senza significato che ancora, dopo tredici anni, la gente si volti a guardare una vettura tanto diversa dai milioni di altre in circolazione e che continui a stupirsi di quel sistema di sospensioni che consente di regolare l'altezza da terra della macchina. Innamorati, a questo punto,

anche noi della Cx? Franca mente non possiamo dirlo. Ma, dopo aver macinato migliaia di chilometri nel più totale confort e sempre alla velocità massima consentita dal codice e dal traffico, dopo esserci lasciati affascinare dai tanti gadget presenti sulla macchina, a cominciare dall'utilissimo check panel, possiamo capire che molti lo siano.

Questi dati tecnici essenziali della Cx 25 Td 2. Motore Turbo Diesel 4 cilindri di 2500 cc con scambiatore aria/aria, potenza massima di 120 Cv a 3900 giri, coppia massima di 126 kgm a 2000 giri, velocità massima 195 Km/h, chilometro con partenza da fermo in 32,3 secondi, passaggio da 0 a 100 Km/h in 10,5 secondi, i consumi normalizzati sono (al 120, al 90 orari e nel ciclo urbano) di 4,9, 6,6, 8,5 litri per 100 Km, vale a dire rispettivamente 20, 15 e 11 chilometri con un litro. Noi, viaggiando, quando possibile, sul 140 orari e «tirando» le marce, quando necessario, abbiamo percorso mediamente 10,5 chilometri con un litro di gasolio.

La Cx sta per toccare, se non le ha già superate in questi giorni, il milione di unità prodotte. Non ci sarebbe da stupire se fra non molto comparisse sulla scena una nuova, «più giovane» versione. □ FS



La Citroën Cx 25 Td Turbo 2 fotografata su strada.

IL LEGALE

FRANCO ASSANTE

Quando il ciclomotore supera i 40 Km orari

L'articolo 24 del Codice stradale ha fissato la velocità massima di un ciclomotore in 40 Km l'ora, per cui esso cessa di essere considerato tale quando la sua velocità supera nettamente tale limite o perché il motore è stato modificato dall'acquirente (che ne ha alterato le caratteristiche) o per altri motivi, non direttamente dipendenti dal proprietario.

In tale caso le disposizioni del Codice stradale applicabili non sono quelle di cui all'art. 24, ma quelle relative ai motocicli (artt. 56, 58, 60), con la conseguenza che il veicolo

deve essere munito di carta di circolazione e della targa. La violazione di tali norme comporta sanzioni anche a carico del conducente.

Una volta che sia stato accertato che il conducente non conosceva la differenza del veicolo dal tipo omologato (circonstanza che può essere dedotta dal suo continuo del veicolo) questi non può allegare a propria disculpa che non aveva provveduto direttamente a modificarlo o che la maggior velocità dipendeva da un difetto di fabbrica (Cass. pen. sez. IV - 26 mag-

gio 1986, n. 4283).

Infatti per la configurazione dei reati relativi all'uso di un tale veicolo, non è necessario il dolo ma basta un comportamento denotante disattenzione perché sia integrata una colpa penale censurabile e punibile.

Se, invece, il conducente prova che non conosceva che il veicolo era stato «truccato», perché, ad esempio, era la prima volta che lo guidava, nei suoi confronti può essere pronunciata una dichiarazione di non punibilità in base all'art. 47 del Codice penale (Cass. pen. 14 febbraio 1975).

Nella gamma Ford Fiesta una giovanile versione Tonic



Lo sforzo di acquisire nuove fette di mercato o di mantenere quelle già possedute è alla base delle ricorrenti offerte di versioni speciali. L'ultima della Ford è la Fiesta Tonic (nella foto) realizzata per attirare i giovani che prediligono le auto di piglio sportivo. Con la Tonic, proposta a 9.849.000 lire, chiavi in mano, le versioni della Fiesta disponibili sul mercato italiano salgono a 12. La Fiesta Tonic (1117 cc, 50 Cv, 145 Km/h) si distingue, tra l'altro per i paraurti verniciati nello stesso colore della carrozzeria, le modanature protettive, il volante sportivo, i copripneumatici integrali, gli esclusivi rivestimenti interni.

E la Lancia propone l'Autobianchi Y 10 Missoni



Anche la Lancia propone una nuova versione speciale della Autobianchi Y 10 il cui allestimento reca la firma, dopo il successo delle versioni Fila, di un altro famoso nome della moda: quello di Missoni. In questo caso, per realizzare la serie speciale è stata scelta la versione più lussuosa con motore Fire, la Y 10 Lx (45 Cv, 145 Km/h), per cui il prezzo della vettura è di 12.287.840 mila lire (chiavi in mano). Può diventare di 14.472.140 lire se si richiedono, oltre alla già ricchissima dotazione, tutti gli optional disponibili. La Missoni (nella foto) si riconosce esternamente per il colore esclusivo della carrozzeria, che è il blu Memphis metalizzato, le griffe dello stilista sui fianchetti posteriori, i profili cromati. Per gli interni sedili rivestiti anteriormente con velluto studiato da Missoni, utilizzato anche per il rivestimento dei pannelli porta, parte posteriore dello schienale dei sedili anteriori rivestita in alcantara marrone scuro, così come la plancia, l'ebanisteria e i fianchetti posteriori, tappeti di colore azzurro coordinati con una delle tonalità del velluto.

CONOSCERE L'AUTO

Il motore: come funziona un turbocompressore

motori a benzina i gas di scarico hanno temperature dell'ordine di 800-900° C). I materiali impiegati sono l'acciaio, o una lega a base di cobalto e nichel, per la girante e la ghisa per la chiocciola.

Il compressore e la turbina sono uniti da un carter assai compatto. Le due giranti sono fissate alle estremità dello stesso albero, che attraversa il carter e che ruota su cuscinetti a strisciamento.

Mentre per l'azionamento dei compressori volumetrici, come si diceva nell'ultima puntata, è necessario prelevare una potenza rilevante dal motore a gomiti, il turbocompressore viene in pratica azionato «gratis», dato che la turbina trasforma in energia meccanica una parte dell'energia dei gas di scarico, che altrimenti andrebbe perduta (è opportuno ricordare che solo una parte dell'energia termica sviluppata dalla combustione viene utilizzata dal motore).

I gas combusti attraversano la turbina e fanno ruotare la girante, che a sua volta mette in funzione il compressore centrifugo.

Generalmente i turbocompressori sono di dimensioni ridotte, cosa che ne facilita l'installazione nel vano motore.

Poiché le giranti di piccolo diametro sono dotate di una inerzia contenuta la risposta all'azionamento del motore del gas risulta più rapida. E anche per questo motivo che, in certi casi, si preferisce impiegare due turbocompressori di piccole dimensioni, al posto di uno più grande.

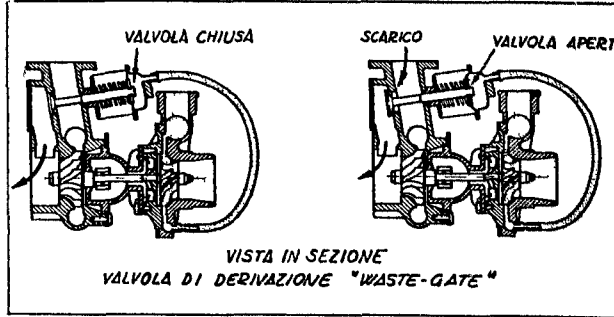
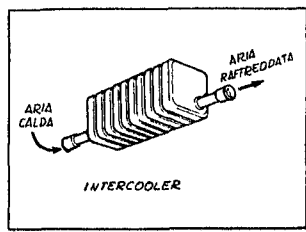
Quanto minore è il diametro delle giranti, tanto più elevato è, di norma, il loro regime di rotazione (in molti casi dell'ordine di

120-150.000 giri al minuto).

I turbocompressori offrono una grande libertà di scelta per quanto riguarda il loro posizionamento, dato che sono collegati al motore solo per mezzo di due tubazioni (una per l'aria in pressione e l'altra per i gas di scarico).

La portata dei compressori centrifughi è proporzionale al quadrato della velocità di rotazione, per questo motivo. In genere, si adottano dei turbocompressori che forniscono notevoli pressioni di sovralimentazione già ai medi regimi.

Quando nei condotti di aspirazione viene raggiunta la pressione massima prevista una apposita valvola (detta «waste-gate») fa passare direttamente nel tubo di scarico, a valle della turbina, una parte dei gas combusti provenienti dai cilindri. In questo modo la velocità di rotazione della turbina non aumenta e la pressione di sovralimentazione rimane pratica-



VISTA IN SEZIONE
VALVOLA DI DERIVAZIONE «WASTE-GATE»

mente costante.

Quando l'aria viene compressa, la sua temperatura aumenta. Nei motori delle moderne vetture di Formula 1, ad esempio, l'aria esce dal compressore a circa 200° C. Per evitare che i pistoni, le valvole di scarico e le pareti delle camere di combustione siano sottoposti a eccessive sollecitazioni termiche e per allontanare il rischio che si verifichi la detonazione, quando la pressione di sovralimentazione supera un determinato valore (generalmente cir-

ca 0,7-1,0 bar) si adotta di norma un «intercooler».

Questo dispositivo è uno scambiatore di calore, assai simile ad un comune radiatore, che abbassa in misura spesso assai considerevole, anche dell'ordine di 150° C, la temperatura dell'aria di alimentazione.

In questo modo si ottiene anche un aumento della densità della «carica» (ovvero della miscela aria-benzina) che viene immessa nei cilindri e di conseguenza la potenza ottenibile è maggiore.

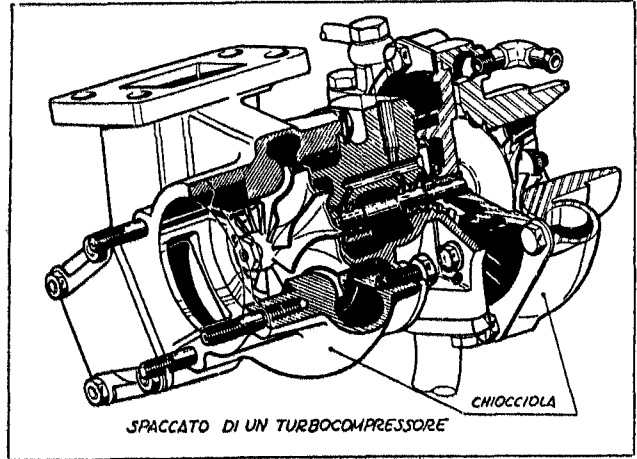


In collaborazione con il Servizio tecnico della Renault Italia
Disp. 1.24



JEEP CHEROKEE CHIEF Per il tempo libero.

RENAULT
Muoversi, oggi.



SPACCATO DI UN TURBOCOMPRESSORE