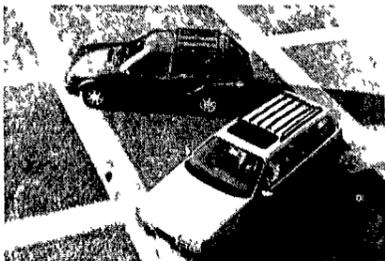


Le previsioni in occasione della commercializzazione in Italia della nuova Escort Voyager Ghia Diesel

Intanto si festeggia la produzione del 600millesimo motore a gasolio di 1600 cc «record di economia»



Nella foto di sinistra sono viste dall'alto le Ford Sierra SW (in primo piano) ed Escort Voyager; in quella di destra si riconoscono la Orion (col tettuccio apribile), la Escort (vista di lato) e la Fiesta nelle versioni Diesel 1600cc.

## La Ford vede un futuro pieno di station wagon

Bilancio di fine d'anno e lancio di un nuovo modello per la Ford Italia. Il conto è chiuso solo per i primi dieci mesi, ma tutto fa pensare che anche gli ultimi due saranno buoni. La Ford Italia registra un incremento del 13,3% nella vendita di autovetture, con una percentuale di penetrazione che passa dal 3,80 al 4,02. Incremento del 133 per cento per i commerciali leggeri. Aumento del 40,3% per i Transit

FERNANDO STRAMBACI

L'occasione per fare il punto sulla situazione, è stata offerta al presidente della Ford Italia dalla commercializzazione di una nuova versione della Escort, la Voyager Ghia Diesel. Si tratta di una station wagon con motore Diesel di 1600 cc.

Dopo aver ricordato che aveva visto giusto quando, tra lo scetticismo di molti, aveva previsto che la Ford sarebbe riuscita a vendere in Italia diecimila Sierra in un anno, Alain Delean ha profetizzato che è prossima anche da noi l'era delle giardinette. Per dirlo naturalmente, si è basato, oltre che sulla sua conoscenza del mercato americano - dove il 37 per cento delle auto circolanti sono station wagon e sono guidate in prevalenza da donne - sui più recenti dati delle vendite di giardinette.

Da noi le station wagon offerte dalle varie Case sono più di due dozzine. Rappresentavano, nel 1985, il 4,6 per cento dell'intero mercato, sono scese al 4,4 l'anno scorso - per la caduta perpendicolare della domanda delle SW del segmento B, in gran parte però compensata dall'aumento delle SW dei segmenti superiori - e quest'anno viaggiano (dati dei primi nove mesi) sul 5,7 per cento, con una particolare consistenza (22,8 per cento) proprio nei segmenti C e D, dove la Ford è presente con nove versioni della Escort

ed altrettante della Sierra. Ecco perché Delean parla di un 10 per cento del mercato riservato, a breve, alle station wagon e perché immagina un futuro in cui anche l'Italia sarà, come gli Stati Uniti, piena di giardinette, sia pure di dimensioni non voluminose come quelle americane (tra i 4,10 e i 4,40 metri di lunghezza).

proprio le misure della Escort e delle Sierra) e con motorizzazioni egualmente divise tra benzina e gasolio. Tanto per cominciare, la Ford offre, sino a dicembre, la Escort Voyager Ghia Diesel (prezzo chiavi in mano 15.938.000 lire) a 15.101.000 lire ossia a 141.000 lire più della Fiat Duna che è la meno cara del segmento Naturalmente si ricorda che è disponibile anche la versione benzina di 1.4 litri a 14.878.000 lire e non si trascura di sottolineare che il motore Diesel di 1609 cc e 54 CV permette alla Escort Voyager Ghia di raggiungere i 146 Km/h, è il 1600 Diesel in assoluto più parsimonioso consente di coprire 25 chilometri con un litro di gasolio viaggiando al 90 orari.

Vanto di questa station wagon non è solo il motore - di cui proprio in questi giorni è stata festeggiata, e sono passati solo cinque anni dall'avvio della produzione, la costruzione del seicentomillesimo esemplare - ma anche l'equipaggiamento Sono, infatti, di serie il cambio a cinque rapporti, la chiusura centralizzata delle portiere, i vetri atermici con comando elettrico per gli anteriori, il lunotto termico, il tergicristallo posteriore, gli interni in velluto a poggiatesta imbottiti e regolabili, la predisposizione per l'impianto radio, il sedile posteriore a ribaltamento frazionato, il servosterzo, i fari alogeni, un sistema di ventilazione integrale, l'insonorizzazione potenziata e il portapacchi tipo «America». Tra le poche opzioni il sistema di frenata antibloccaggio e il tetto apribile.

### NAUTICA GIANNI BOSCOLO

## Appuntamento anticipato al Salone della Défense

Quest'anno si tiene a Parigi per la seconda volta il Salone della nautica la ventesettesima edizione della manifestazione, tra le più importanti a livello mondiale, è stata anticipata a dicembre rispetto alla tradizionale scadenza di gennaio. Dal 5 al 14 dicembre, e per l'ultima volta dunque, la rassegna verrà ospitata sotto la grande vela di cemento della Défense, che con l'anno nuovo cambia vocazione. Se le «coque de beton retournees», muta finalità, il cambiamento è importante anche per i cantieri e produttori che si sono trovati a dover preparare le novità in tempi più stretti.

Ad esempio Beneteau non farà in tempo a presentare il quindicesimo l'ultimo nato della serie Oceanis. In tempo dovrebbero invece arrivare

le novità annunciate da Jeanneau e Du four. Il primo dovrebbe schierare un 13,10 metri, il Sun Magic 44, progettato da Daniel Andrieu, una barca da crociera che coniugherebbe velocità e comodità. Il secondo invece dovrebbe presentare un 43 piedi dello studio Sparkman & Stephens.

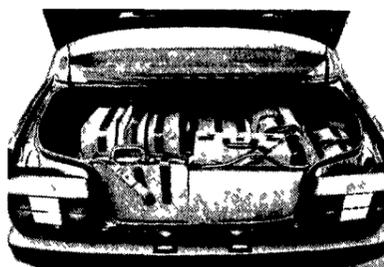
Novità interessanti vengono dai cantieri Kirie, che arricchiscono la serie Feeling di tre nuovi modelli: il «326» di metri 9,50 il «346» di metri 10,15 e il «426» di metri 12,40.

Due novità nel settore catamarani, che anche a Parigi, com'è già stato a Genova, rappresentano un po' il settore «boom» della nautica. Verrà presentato il Tik 21, progetto di James Warram, che comincerà ad essere commercializzato in Fran-

cia il cantiere Fountaine Pajot invece presenterà una nuova versione di un modello che ha già incontrato molto favore: il Louisiana di 11 metri ed un fratello minore, il Maldive, metri 9,50, ancora progetto Joubert-Nivet. Un catamarano è anche l'imbarcazione più piccola presentata alla rassegna parigina: il Kat 16 di 5 metri della Keltic Marine, che verrà costruito in due versioni, una più «da passeggio» l'altra più tirata.

Gli orari del Salone sono durante la settimana dalle 12 alle 19, il week-end dalle 10 alle 19. Martedì 8 e venerdì 11 dicembre il salone resterà aperto la sera fino alle 22. Il Salone, che ufficialmente apre i battenti sabato prossimo, sarà già aperto venerdì 4 dalle 10 alle 19 ed in seguito tutto il mattino, dalle 10 alle 12, per gli operatori professionisti.

Tra le caratteristiche positive della Seat Malaga Injection si impone la capacità del bagagliaio (nella foto) che con 543 litri è il più spazioso tra quelli delle tre volumi concorrenti.



Ancora una novità Seat a conclusione di un anno di successi per Koelliker

## Cento cavalli per la Malaga

Il 19 dicembre la Bepi Koelliker Importazioni festeggerà i 50 anni di attività. Il bilancio è più che positivo: 60 mila Seat (3,1 per cento del mercato) saranno vendute quest'anno in Italia, per non parlare delle Jaguar e delle Mitsubishi. La Koelliker conclude il 1987 con l'entrata in funzione di un nuovo centro ricambi alle porte di Milano e con il lancio della Malaga Injection.

Juan José Diaz Ruiz, direttore delle esportazioni della Seat ha un occhio di particolare riguardo per l'Italia, che è il principale mercato di esportazione per la Casa spagnola. Così, non potendo partecipare alla presentazione alla stampa della Malaga Injection, ha mandato a Milano una videocassetta. Ci teneva a dire che le cose vanno bene per la Seat che il marchio spagnolo non si sgancia insieme ad Audi e Volkswagen.

Partendo dalla base della Malaga 1.5 GLX e dal suo motore di 1.461 cc con punte idrauliche e albero a camme in testa azionato da una cinghia dentata, i tecnici della Seat, in collaborazione con quelli della Bosch, sono intervenuti sull'alimentazione, adottando un impianto di iniezione benzina Le Jetronic accoppiato a un sistema di accensione elettronica statica

l'aspetto sportveggiate e giovanile.

Per definire le loro macchine quelle della Seat hanno addirittura coniato un neologismo «econsport», in quest'ambito si inserisce la Malaga Injection, ossia la versione ad iniezione elettronica al top della gamma della Casa, che si affianca alle Malaga con motorizzazioni System Porsche di 1.2 litri e 63 CV, 1.5 litri e 85 CV e Diesel da 1.7 litri e 55 CV.

Il risultato di questi interventi quindici cavalli in più (100 a 5900 g/m) ed una coppia massima di 13 kgm, utilizzabile al 95 per cento del suo valore nella quasi totalità dei regimi di funzionamento. A parte la velocità massima di 175 Km/h, ne è risultata una vettura più scattante (11 secondi per passare da 0 a 100 Km/h con partenza da fermo in 32,2 secondi) e che consuma di meno (14,3 Km con un litro alla velocità costante di 120 Km/h).

La Malaga Injection, dunque, disponendo di una più elevata potenza specifica (68,45 CV/litro), regge degnamente il confronto - sottinteso alla Bepi Koelliker - con le più immediate concorrenti di maggiore cilindrata e le batte nel prezzo (16.574.000 lire, chiavi in mano). Ciò anche senza tener conto del fatto che questa tre volumi della Seat viene offerta con dotazioni di serie (verniciatura metallizzata, ruote in lega leggera, pneumatici ribassati, vetri atermici, alzacristalli elettrici anteriori, chiusura centralizzata delle porte, sedili anatomici, volante regolabile, freni a disco autoventilanti, fari e specchietti regolabili dall'interno) che in gran parte non sono previste per auto di questa categoria o sono offerte in opzione.

### Viaggiare in camper con grande comfort

Per chi, nel mondo del *plein air*, privilegia la velocità negli spostamenti e la manovrabilità del mezzo, la scelta conseguente è quella del camper, cioè del furgone arredato come una roulotte, ma che conserva la struttura originaria metallica con grande vantaggio per la compattezza e in generale per le qualità stradali. Se poi, oltre alla passione, si hanno molti soldi, ci si può permettere mezzi di grande qualità e prestazioni come il «Mondello», ultimo nato della ditta fiorentina Florence Camper, allestito sulla collaudatissima meccanica dell'Iveco 35 10. Si tratta di un mezzo di dimensioni ragguardevoli per un camper (cm. 574x200x242), dimensioni che però permettono, grazie a un arredamento accurato (si veda nella foto) un livello notevole di confort interno. Veduto nella foto un bel divano, due se ne ricavano dalle quattro poltrone frontali, un matrimoniale basculante scende dal soffitto, una zona toilette ben strutturata, che fa anche da preingresso, una zona cucina con frigorifero di ben 115 litri, ne fanno un mezzo da grande crociera. Il tutto in un'atmosfera di gran lusso data dalle finiture accurate in legno e tessuti di qualità. Da notare la modifica alla porta laterale originale del furgone Iveco, portata a m. 1,80 per un accesso più comodo. Completano il panorama la dotazione del motore turbo da 92 CV di 2445 cc e il servosterzo di serie. L'unico vero difetto, anche se in comune con mezzi della concorrenza a volte meno curati, il prezzo: 53 milioni 400.000 lire su strada. Accanto al «Mondello» stradale, ora la Florence ha lanciato il «Mondello 4x4». Simili tutte le caratteristiche di abitabilità, è stata rinforzata la meccanica Iveco 40 10 sulla base di un massacrante collaudo africano.

### La Passat Syncro in versione «Nordica»

Una Passat rinnovata, più sportiva, prodotta in numero limitato, sarà in vendita da questa settimana. È la Passat Syncro «Nordica». Versione speciale della Familiar, Nata da un accordo raggiunto tra l'Autogemma, società distributrice per l'Italia delle Volkswagen, e la Nordica, una delle principali case produttrici di sci e scarponi. La nuova versione si presenta arricchita di due particolari accessori: un portasci di sicurezza e un portascarponi. Inoltre, la nuova vettura (nella foto) è caratterizzata da una speciale verniciatura e dalla scritta «Nordica» sul portellone. Gli accessori montati di serie sulla Syncro «Nordica» si aggiungono a quelli già in dotazione della «Passat Familiar Syncro»: tetto apribile, chiusura centralizzata delle portiere, fari antinebbia anteriori e posteriori, servosterzo. La «Nordica» come la versione da cui deriva e dalle quali mantiene il prezzo, è dotata di trazione integrale permanente «Syncro» e - a scelta - di un motore due litri da 115 CV che consente di raggiungere una velocità massima di 182 chilometri orari o di un motore 1800 da 87 CV che consente velocità di 169 Km/h.

Dal 5 al 13 dicembre la rassegna bolognese

## Qualche giorno al Motor Show d'obbligo per chi ama i motori

Il Motor Show di Bologna - dal 5 al 13 dicembre - sarà la dodicesima edizione - e ormai diventato un appuntamento d'obbligo per gli appassionati del mondo dei motori. Le statistiche non possono dire con precisione quante persone ogni anno, vi passano alcune ore, come succede per molti, intere giornate. Un dato certo dai 180 mila visitatori di dodici anni fa (e si grida al miracolo) si è passati ad 1.468.000 dello scorso anno, cifra che molti Saloni «classici» vorrebbero poter vantare.

Le ragioni di questo successo stanno certamente nella formula - che dosa sapiente-

mente le caratteristiche delle esposizioni merceologiche (a Bologna vengono esposte le ultime novità dell'auto e della moto) e quelle del grande spettacolo sportivo - ma stanno soprattutto nell'entusiasmo e nell'inventiva degli organizzatori. Alfredo Cazzola e i suoi non si accontentano di far diventare il Motor Show sempre più grande (oggi occupa 80.500 mq al coperto, 79.700 mq, riservati alle gare, allo scoperto e richiede 13 milioni di investimento) ma di anno in anno propongono spettacoli nuovi, nuove gare e, soprattutto, nascono, con concorsi di vario tipo, a rendere attivi e partecipi e, quan-

di, protagonisti, i visitatori. Il crescendo di iniziative è tale che, nello spazio a disposizione, non siamo neppure in grado di elencare sommanamente. Al Motor Show, infatti, si avranno quest'anno le reduzioni delle manifestazioni di maggior successo (si riferiamo in particolare alla settimana rassegna Hi Fi Car, al 33 Memorial Attilio Bettega di Rally nel quale, si immagina, le Lancia Delta faranno da protagoniste, al 33 Superbikers Champion Race, alle gare di motocross) ma anche a tutta una serie di manifestazioni nuove, tra le quali primeggia il Young Car World Trophy.

Si tratta di una gara di velocità in circuito riservata alle vetture Gruppo A. Divisione 1,2 e 3, le stesse che corrono in pista il Mondiale Turismo, vale a dire le Alfa 75, le BMW M3, le Ford Sierra. Per effettuare queste gare non basterà lo spazio della Fiera (tra l'altro, proprio in questi giorni, l'Ente Fiera ha rinnovato sino al 2001 il contratto con il Motor Show) per cui le auto strecceranno anche per la periferia della città, coinvolgendo tutti i bolognesi. Tra gli sponsor della manifestazione, la Coca Cola, ha messo in circolazione qualcosa come 48 milioni di lattine marchiate Motor Show.

### CONOSCERE L'AUTO

## Il motore: i sistemi di controllo elettronico

L'«elettronizzatore» (un iniettore meccanico la cui spina di chiusura viene azionata per mezzo della forza magnetica generata da una piccola bobina) per l'accensione il complesso bobina - distributore - candela.

Le rilevazioni fondamentali per il funzionamento dell'impianto sono le seguenti:

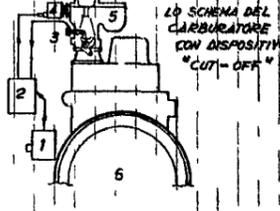
- **Pressione del carburante:** questo valore viene mantenuto costante sui 2,5-3,0 Bar da un apposito regolatore allo scopo di renderlo indipendente dalla pressione atmosferica e di farlo corrispondere al valore ottimale memorizzato anche in caso ad esempio di variazioni alimetriche.

- **Portata aria nel collettore di aspirazione:** questo parametro viene misurato con metodi diversi. Ci si può avvalere di un sensore che determina la posizione di una «farfalla fluttuan-

te» posta nel collettore, oppure di misuratori di temperatura e pressione o, ancora, del sistema cosiddetto a «filo caldo». Quest'ultimo consiste in un filamento in platino che viene mantenuto costantemente ad una temperatura di 100 gradi superiore a quella ambiente, una apposita resistenza misura la perdita di calore dovuta al passaggio dell'aria. parametro dal quale viene quindi estrapolato il peso.

- **Regime di rotazione:** viene generalmente rilevato da un sensore ottico in grado di «leggere» dei riflettori posti sul volante. Il complesso delle rilevazioni viene completato dal sensore di «master reset» che, posto nel distributore d'accensione, indica il raggiungimento per ogni cilindro del Punto Morto Superiore ed assolve il compito di fornire il dato base per la taratura.

- 1) BARRA DI ACCENSIONE
- 2) CENTRALINA ELETTRONICA «CUT-OFF»
- 3) SENSORE CHIUSURA FARFALLA
- 4) INTERCETTATORE CHIUSURA BENZINA
- 5) CARBURATORE
- 6) VOLANO MOTORE



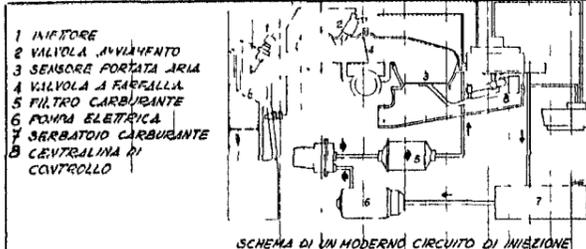
Questi dati vengono inoltre completati da ulteriori parametri significativi per particolari condizioni di esercizio del motore: i quali vengono analizzati per mezzo di appositi programmi supplementari nell'unità di controllo allo scopo di correggere le regolazioni effettuate. Il «software» della centralina viene così integrato da alcuni programmi quali quello per l'arricchimento a freddo, quello per l'interruzione della mandata benzina in rilascio («cut-off») o al raggiungimento della soglia del fuori-giri, quello per l'arricchimento in accelerazione o ancora, quello per la variazione del minimo ecc.

Nei motori turbocompressi è inoltre presen-

te un sensore di detonazione, sulla base delle cui informazioni la centralina ordina o una variazione dell'«anticipo» o la riduzione della pressione di sovralimentazione.

Per quanto riguarda l'iniezione, i moderni impianti elettronici si dividono infine in due tipi: abbiamo così l'iniezione «single-point» quando gli elettroiniettori sono comandati simultaneamente, e «multi-point» quando l'imput arriva ad essi in sequenza.

I sistemi elettronici integrati assolvono anche la funzione di fornire le informazioni alla strumentazione di bordo. Tra le possibilità da essi fornite vi è anche quella di disinsentire, in certe condizioni, il funzionamento di uno o più cilindri nel cosiddetto «motore modulare».



SCHEMA DI UN MODERNO CIRCUITO DI INIEZIONE A COMANDO MECCANICO/ELETTRONICO.

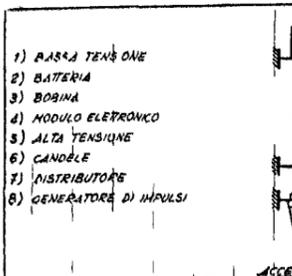
Dopo lo sviluppo di autonomi impianti di iniezione ed accensione a controllo elettronico, vengono oggi prodotti sistemi integrati in grado di gestire attraverso un'unica centralina entrambe le funzioni.

Il principio di funzionamento di un moderno impianto di iniezione ed accensione elettronici si basa sulla rilevazione attraverso apposite sonde, di alcuni parametri fondamentali sulle condizioni di esercizio del motore.

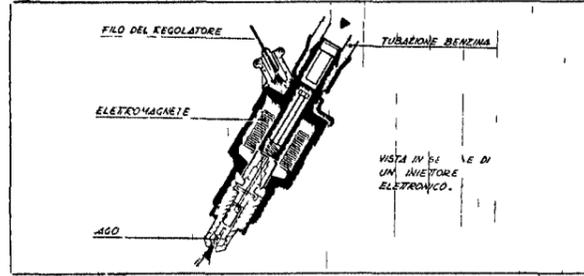
Questi dati vengono poi elaborati da una unità elettronica di controllo nella quale sono memorizzati i valori ottimali di dosaggio del carburante e i valori ottimali di «anticipo» in funzione del carico e del regime di rotazione.

Eseguita una comparazione tra i dati in memoria e quelli rilevati in tempo reale la centralina emette poi degli «ordini» che vengono eseguiti dai cosiddetti «attuatori».

Questi ultimi sono per l'iniezione



ACCENSIONE ELETTRONICA



In collaborazione con il Servizio tecnico della Renault Italia Disp. 1.32

