

La Austin Rover Italia ha scelto il Motor Show di Bologna per presentare la nuova versione della SW

# Un motore più potente per la Montego Estate

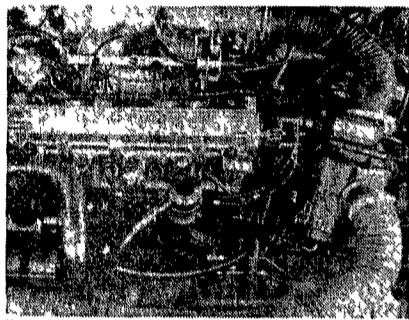
Il Motor-Show di Bologna è ormai diventato vetrina per tutte le principali case automobilistiche e motociclistiche. L'Austin Rover Italia, con tanto di supervisione britannica rappresentata da alcuni funzionari della Casa, ha pensato bene di utilizzare alcuni aspetti tipici della vita d'oltre Manica per presentare le ultime novità della sua produzione.

kit aerodinamico particolarmente efficace che può essere richiesto anche da chi è già proprietario di queste riuscite ammiraglie da oltre 200 Km/h. Sempre cogliendo l'occasione del salone motoristico bolognese la Range Rover ha presentato un originale iniziativa denominata «Break away». Si offre la possibilità ad alcuni proprietari del famoso 4x4 di effettuare un viaggio-avventura in Egitto, dal 20 al 29 marzo prossimi, passando per quei luoghi dove si presume che 65 milioni di anni fa monironi i dinosauri. La fantasia e le forme promozionali dei costruttori di automobili non finiscono mai di stupire

LODOVICO BASALI

BOLOGNA. Al Motor Show, tra un breakfast e l'altro, è saltata fuori la novità inattesa: la Montego 2.0 i HL Estate, una superfamiliare destinata a rafforzare la presenza della Austin Rover sul mercato italiano. Questo modello si affianca alla 1600 station-wagon già presente nel nostro Paese da un paio di anni, il vero passo in avanti è rappresentato dal motore ad iniezione elettronica da 117 cavalli che, grazie anche ad un Cx di 0,35, permette di raggiungere agevolmente i 180 Km/h di velocità massima.

inferiore della carrozzeria è verniciata in grigio scuro metalizzato che fa da contrasto con il bianco, rosso, l'azzurro metallizzato e l'argento metallizzato proposti come tinte di base. Accanto a queste primizie l'Austin Rover ha esposto al Motor Show di Bologna l'intera gamma del gruppo, che va dalla intramontabile Mini, prodotta in oltre 5 milioni di esemplari dal lontano 1959 quando Alec Issigonis la propose all'attenzione internazionale, alla Metro, ora anche in versione Kit a 5 porte, alla Rover 213 SE e Vitesse, per finire con le 820 e 825 Sterling proposte in occasione del Motor Show '87 anche con un



Il motore di due litri della Austin Montego Estate e, nella foto in alto, una vista della station wagon

NAUTICA  
GIANNI BOSCOLO

## E' importante tenere il «giornale di bordo»

Pronte per le scrivanie degli appassionati di mare, e per i tavoli da carteggio, le agende «marinara» per l'anno nuovo. Tutte di color blu, con il loro calendario che riporta l'ora di albe e tramonti comprendono varie notizie di «contorno». Tutte curate, possono costituire anche un utile regalo per le prossime festività, agli amici «navigatori» o con interessi legati al mare.



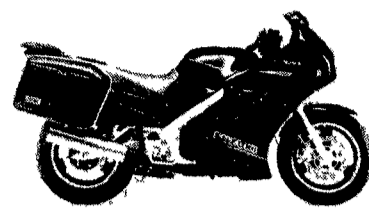
spessa, a lire 20.000, quella formato agenda (con disegni e posizione dei fari italiani ed altre illustrazioni) a lire 30.000 e, infine, nella versione comprensiva di pagine approntate per tenervi il «giornale di bordo» a lire 25.000.

Quella ormai tradizionale dell'Istituto Idrografico della Marina (14 mila lire, nelle librerie o presso l'ufficio vendite di Genova tel. 010/257129) riporta utili informazioni sull'assistenza ed il soccorso in mare, la meteorologia, il segnalamento marittimo oltre a diverse tabelle di uso nautico più comuni. La Mursia, casa editrice specializzata in pubblicazioni a carattere nautico, pubblica la sua «agenda blu» in tre differenti versioni e costi. Quella di formato minore, ma più

mi del mare e della navigazione. Ad esempio tutte le agende, anche se non pensate appositamente allo scopo, sono utilizzabili come giornali di bordo mentre l'Istituto Idrografico ne commercializza uno a lire 12.000, corredato di tutte le informazioni utili a chi va per mare.

Tenere il giornale di bordo è una sana abitudine che molti diportisti trascurano. Al riguardo, arriva dalla Francia una notizia interessante: è diventato obbligatorio riportare sul giornale il meteo delle 24 ore precedenti la partenza. Una legge che intende educare i naviganti a seguire con attenzione i bollettini meteo. Controlli e multe salissentissime agli inadempienti dovrebbero favorire l'instaurarsi di questa buona tradizione marinara. Ne tengano conto coloro che vanno a navigare in Francia e per tutti comunque, un esempio da seguire anche in assenza di normativa

La Suzuki ha presentato un modello di moto per il granturismo che soddisfa anche gli sportivi invadendo il terreno di caccia di BMW e di Kawasaki



La Suzuki GSX 1100 F. Questa nuova moto è disponibile in soli due colori

## La GSX 1100 F colma un vuoto

Colmata una lacuna nella gamma Suzuki con la nuova, potentissima GSX 1100 F. Ideale per il granturismo, ha caratteristiche tali da soddisfare anche gli sportivi. Finalmente una valida alternativa a BMW e Kawasaki GTR, con un prezzo molto interessante per questo tipo di moto, lire 12.792.000 più messa in strada (circa 200.000 lire).

UGO DALLO

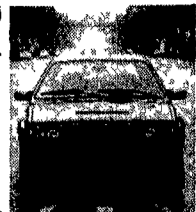
Per la verità, la Suzuki non è nuova al settore delle gran turismo ad altissime prestazioni, basti ricordare la GSX 1100 EF, ma a questa volta con la «F» offre un mezzo davvero eccezionale. Confort, elasticità di marcia, potenza, velocità sono caratteristiche peculiari della nuova moto. Notevoli la capacità di carico (grazie a due grandi valigie e ad un pratico portapacchi opzionale) e la protettività della carenatura. Quest'ultima è dotata di un servocomando elettrico, che consente la regolazione in altezza del «parabrezza». Ciò, permette alle persone di alta statura di trovare un opportuno riparo dal vento, senza doversi slegare eccessivamente in avanti.

La testata ha 16 valvole ed il peculiare raffreddamento olio/aria, nella stessa, è stato migliorato con l'adozione di un radiatore più grande. L'accensione è digitale transistorizzata. Nuovo anche il telaio (rispetto alla «E») realizzato in acciaio ha un disegno diverso ed ha permesso un'abbassa-

mento del banchetto con conseguente miglioramento della guidabilità. Le ruote sono da 16" e montano pneumatici Metzeler della serie «V». Nel comparto freni vediamo tre dischi forati da 275 mm con pinze a doppio pistoncino contrapposto. Il peso a secco della GSX 1100 F è di 244 Kg, non certo pochi ma neanche eccessivamente penalizzanti dato il tipo di impiego al quale la moto è destinata.

Le borse Krauser offerte in opzione costano circa 600.000 lire, sono ben rifinite ed impermeabili all'acqua, inoltre dovrebbero essere esenti da effetti aerodinamici negativi. Il livello generale di rifinitura della moto si può senz'altro considerare adeguato alla classe ed al prezzo. Forse la gamma dei colori poteva essere più estesa.

La Lancia Delta HF integrale eletta «Auto sportiva 1987»



Il mensile francese «Echappement» ha eletto la Lancia Delta HF integrale «Auto sportiva dell'anno 1987». La vettura italiana (nella foto) si è imposta sulle rivali grazie alle prestazioni, allo stile, all'alto contenuto tecnologico ed anche al suo valore in funzione del prezzo. Questo riconoscimento, che segue quello attribuito nel 1983 alla Delta HF Turbo, conclude un'annata trionfale per la Delta. Oltre a vincere tutto quanto possibile nei vari Campionati Rally, la vettura ha fatto segnare un incremento di vendite a livello mondiale del 35 per cento.

Saranno offerte in sei versioni le BMW della nuova Serie 5



Dal 1972 ad oggi la BMW ha venduto oltre 1.400.000 berline della Serie 5. Dal gennaio prossimo la gamma, che si colloca nel segmento medio-alto del mercato, sarà completamente rinnovata e comprenderà sei versioni. Lo ha precisato la BMW per mettere fine alle indiscrezioni, spesso inesatte, sulla nuova vettura (nella foto). La Serie 5 comprenderà la 524 td di 115 CV, la 520i di 129 CV, la 525i di 170 CV, la 530i di 188 CV, la 535i di 211 CV e la berlina ad alte prestazioni M5 con motore a 4 valvole per cilindro, che sarà commercializzata nell'autunno del 1988.

In Olanda si viaggerà più veloci in autostrada

Su gran parte delle autostrade olandesi, dal 1° maggio prossimo, si viaggerà più veloci. La velocità massima consentita alle automobili passerà, infatti, dagli attuali 100 chilometri orari a 120 Km/h. Lo ha deciso il governo, che ha però mantenuto in 80 chilometri orari il limite di velocità per autotreni e per pullman. I tratti in cui la velocità rimarrà quella oggi in vigore sono, generalmente, i raccordi attorno ai grandi centri e le autostrade urbane sui quali la densità di autoveicoli circolanti è più elevata. Ciò anche allo scopo di non aumentare l'inquinamento fonico. Fonti governative hanno sottolineato che le nuove norme saranno accompagnate da una più severa repressione delle trasgressioni.

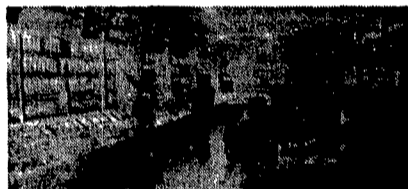
Alla Esso di Augusta poco più di 800 persone lavorano il carico di mille navi

## Informatica in raffineria

Le società petrolifere non sono mai state tanto attente ai rapporti con il pubblico - e per esso ai mass media - come in questo periodo. Evidentemente si stanno preparando, come le aziende degli altri settori, per il 1992, quando quello dei Paesi europei diverrà un unico mercato e chi sarà più conosciuto avrà maggiori possibilità di imporre i suoi prodotti.

DAL NOSTRO INVIATO  
FERNANDO STRAMBACI

AUGUSTA. Paesaggio fantastico quello della pianura di Augusta, con gli impianti delle raffinerie che si estendono per chilometri là dove un tempo c'erano campi ed aranceti. Di qui provengono gran parte dei carburanti e dei lubrificanti che coprono una larga fetta del fabbisogno nazionale e anche di quello europeo. Milardi e miliardi di investimenti e pochissimo spazio all'occupazione che nell'impianto maggiore - quello della Esso, che nel 1987 ha prodotto, di soli lubrificanti, 730 mila tonnellate (pari all'intero fabbisogno nazionale) contro le 80 mila del 1964 e che tra

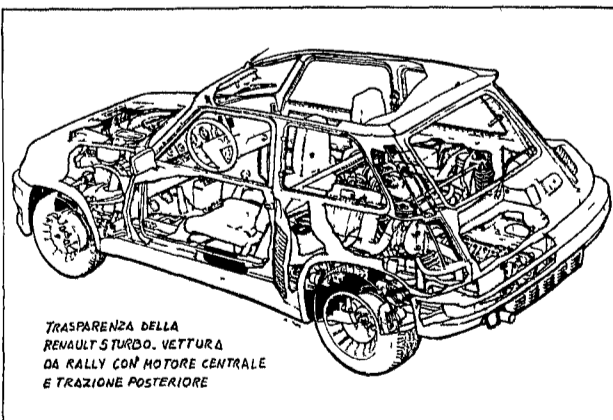


Una delle sale controllo della Esso di Augusta. Tutte le fasi della lavorazione sono regolate e seguite da sofisticate apparecchiature elettroniche e pneumatiche e da un «calcolatore al processo».

grezzo e semilavorati tratta oltre 9 milioni di tonnellate l'anno - è di poco più di 800 dipendenti. I dirigenti dell'azienda, comunque, sottolineano che una persona su due, in raffineria, possiede almeno il diploma di scuola superiore e che il personale dedica ogni anno oltre 44.000 ore di lavoro all'addestramento professionale e alla sicurezza. I risultati si vedono nella capacità produttiva per persona: l'impresa è passata dal 4,91 per cento del 1981 allo 0,16 per cento del 1987. Gli infortuni per milioni di ore lavorate sono passati da 8,51 nel 1981 a 0 nel 1987. Un bel risultato davvero, ottenuto, oltre che con l'addestramento, con l'utilizzazione diffusa dell'informatica più sofisticata. E anche per questo che, con gli impianti di Augusta, i carburanti ma batte molto sugli oli, lanciati con gli slogan «Giorno dopo giorno, chilometro dopo chilometro protezione pura», «Puntiamo in alto Super Team Super Oil», «Gli Esso specializzati in grandi chilometri», «Tutta l'agricoltura in un olio solo», per limitarci alle campagne di quest'anno

## CONOSCERE L'AUTO

### Organi di trasmissione della coppia alle ruote



TRASPARENZA DELLA RENAULT 21 TURBO DIESEL. LA RALLY CON MOTORE CENTRALE E TRAZIONE POSTERIORE

proporzione alle dimensioni esterne) dall'altro portava ad un comportamento su strada che il più delle volte non era molto soddisfacente. Inoltre il volume del vano bagagli era in genere piuttosto ridotto e lo sfruttamento dei vari spazi era lungi dal poter essere ritenuto ottimale (sistemazione della ruota di scorta e del serbatoio del carburante irrazionali, ecc.). Nelle moderne vetture da competizione (prototipi, vetture di Formula) il motore è installato praticamente al centro del veicolo ovvero subito alle spalle del pilota davanti al asale posteriore. Questa soluzione viene adottata anche in alcune automobili da turismo di grande prestigio e caratterizzate da prestazioni elevatissime, in alcune delle quali il motore viene installato trasversalmente. Naturalmente in questo caso i posti al interno dell'abitacolo possono essere solo due. Ma grazie a questa disposizione si può ottenere una tenuta di stra-

da eccellente, anche in condizioni di impiego «esasperate».

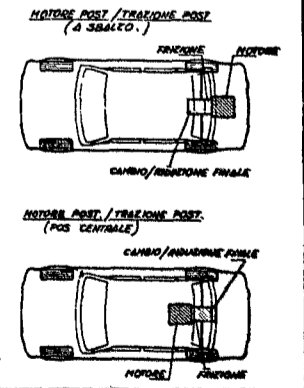
Alcune vetture da rally, quasi tutte quelle costruite per l'impiego fuoristrada ed anche molte versioni di berline di serie sono ora dotate di trazione sulle quattro ruote. La trazione integrale sulle quattro ruote avviene attraverso due differenziali uno posteriore di tipo tradizionale, uno anteriore, meccanicamente più complesso, che trasmette il moto alle ruote sterzanti attraverso giunti omocinici.

In genere il pilota è in grado di scegliere, a seconda delle difficoltà che il percorso presenta, se inserire la trazione su tutte e quattro le ruote o se procedere utilizzando solo due ruote motrici.

Di recente sono state messe in commercio anche vetture a trazione integrale a quattro ruote sterzanti, nelle quali un albero di trasmissione collega la scatola sterzo anteriore ad una scatola sterzo posteriore. A sterzature limitate delle ruote anteriori corrispondono lievissime sterzature, nella stessa direzione, delle ruote posteriori, a torti angoli di sterzata delle ruote anteriori, quelle posteriori, sempre secondo un leggero angolo, sterzano nella direzione opposta.

Questo comportamento fa sì che, affrontando curve molto veloci di ampio raggio, non si verifichino né fenomeni di sovrasterzo né fenomeni di sottosterzo. Non solo, le conversioni ad «L» possono essere effettuate in uno spazio minore.

Il maggiore vantaggio lo si ottiene nelle manovre di parcheggio, che possono essere effettuate in pochissimo spazio, a condizione che si tenga conto, in entrata e in uscita, dello spostamento della parte posteriore della vettura, per effetto della controsterzata delle ruote posteriori. Il problema è ben noto agli utilizzatori di roulotte e per risolverlo basta un po' di pratica.



In collaborazione con il Servizio tecnico della Renault Italia Disp. 2.1



RENAULT 21 TURBO DIESEL. Muoversi, oggi.