

Una vacanza in California occasione per capire come intendono oltre oceano la «civiltà dell'automobile»

Guidando all'americana con una G.M. Oldsmobile

Una macchina lunga oltre 5 metri - con un motore di quasi quattro litri che non consente di andare oltre i 160 orari e consuma, non superando i cento, un litro ogni 6 Km e mezzo - è la vettura più uguale. Con questi veicoli spreconi si viaggia in tutta tranquillità su strade perfette e ci si riconcilia con un mezzo che da noi è causa di stress.

DARIO VENEGONI

La «civiltà dell'automobile», si dice ogni tanto. E noi pensiamo alle nostre strade intasate, alle mezze ore perse in cerca di un parcheggio, ai pazzi che ti superano a duecento all'ora sull'autostrada. Mi è capitato di ripensare sovente a questo equivoco nelle settimane scorse, nel corso di una breve vacanza in macchina (on the road, si dovrebbe dire) in California. Perché forse per nessun'altra categoria come per gli automobilisti in America è ancora «l'America», la macchina e la strada da incarnare l'essenza stessa del mito, del sogno, dello stile di vita americano.

Tutta la vita di questo continente, con l'eccezione forse di pochissimi agglomerati urbani, è progettata a dimensione delle quattro ruote, al punto che le guide turistiche si premurano di ricordare che se il turista intende prenotare una camera in certi hotel, veda le loro dimensioni, «è necessario possedere un'auto». E tutti sanno che ci sono in America certi luoghi - per esempio l'immensa area urbana di Los Angeles - dove chi si trova senza un'auto è semplicemente spacciato.

A noi tutto questo provoca un qualche sentimento di orrore, una città, nella quale si può viaggiare per un'ora a velocità sostenuta in autostrada senza riuscire nemmeno ad attraversarla, ci pare un controsenso, una inumana mostruosità.

Eppure, funziona. Non voglio generalizzare o trarre conclusioni eccessive. Dico solo che dieci giorni con una macchina a noleggio in California, hanno riconciliato con l'automobile dopo anni di convivenza forzata e di stress.

Intanto per le strade, sempre in ordine, sempre perfettamente segnalate, tanto che in 2000 chilometri (comprese le soste a San Francisco e a Los Angeles) non ho sbagliato strada una sola volta. E poi per la macchina in sé (una Oldsmobile Cutlass Supreme della General Motors) e per tutta l'organizzazione che attornia all'auto ruota negli Stati Uniti.

Bastano poche miglia per scoprire che un traffico che viaggia tutto alla stessa velocità

con l'acceleratore. Insomma una pacchia. Al termine dell'esperienza però, rimane l'impressione di un equivoco. A conti fatti la «mia» Oldsmobile - una macchina con motore 6 cilindri di 3791 cc di cilindrata e potenza di 112 CV in grado di fare i 160 orari immatricolata nell'87, con meno di ventimila chilometri alle spalle - ha percorso in media non più di 6 chilometri e mezzo con un litro di benzina. Moltiplichando questo rapporto per il fiume di

macchine che scorre per il continente e hai la prova provata di un paese che vive sullo spreco per di più pagando un litro di carburante meno di 250 lire. Nel 1988, a tanti anni di distanza dallo «shock petrolifero», è un controsenso. Volenti o nolenti anche gli americani si dovranno adeguare al resto del mondo, dove la benzina costa di più e le auto consumano meno. Ma sarà la fine di un modello di vita, nascerà una nuova «civiltà dell'automobile» anche per loro. E non so se gli piacerà.



La G.M. Oldsmobile Cutlass Supreme - il coupé a due porte e sei posti lungo m 5,08 utilizzato per il viaggio - fotografata in California presso il parco delle sequoie giganti. Nella foto sopra il titolo una «normale» strada americana.

Auto laboratorio per le quattro ruote sterzanti



La Renault «RD2» (nella foto) non è un nuovo modello della Casa francese ma un veicolo laboratorio realizzato sulla base di una R11 Turbo. Viene utilizzato per i test sulle quattro ruote sterzanti ai quali stanno lavorando i tecnici francesi, allo scopo di utilizzare al meglio questa soluzione tecnica. L'«RD2», infatti, può passare istantaneamente da due a quattro ruote sterzanti. Un altro veicolo laboratorio sul quale stanno lavorando alla Renault è il «VSA4» derivato dalla R25 V6 iniezione. Vi si sperimentano sistemi di trazione integrale e di sospensioni ad «ammortizzamento guidato». Tutti questi sistemi funzionano con l'ausilio di sofisticati dispositivi elettronici.



Alcune delle Volkswagen modello 1988. Da sinistra a destra e dall'alto in basso la Polo, la Golf, la Scirocco e la Jetta.

VW 1988

La Volkswagen è, con una penetrazione superiore al 6 per cento, la seconda marca importatrice sul mercato italiano. Nella classifica delle «Top Ten» è al terzo posto tra le vetture a benzina con la Golf (102.833 unità vendute in 11 mesi) e al secondo posto, sempre con la Golf (52.987 unità), tra le auto a gasolio. Per il 1988 ha apportato aggiornamenti alla gamma.

Tranne che la Passat, tutti i modelli della gamma Volkswagen hanno beneficiato per le versioni 1988 di miglioramenti anche importanti in primo luogo mette conto di rilevare che l'ammanto un materiale dimostratosi nocivo per la salute e per l'ambiente, è stato bandito da tutti i componenti della Volkswagen quali, ad esempio, i dischi frizione, le guarnizioni freni e le guarnizioni di tenuta del motore.

In tutti i modelli 1988, inoltre, come rileva l'importatrice Autogerma, sono nuovi il disegno del volante, i tessuti degli interni, l'ugello lavavetro che ha ora doppi fori di uscita e i motori Diesel aspirati è stato adottato un nuovo sistema di preriscaldamento, con incandescenze delle «candelle» prolungata anche ai primi momenti di esercizio del motore (circa due minuti).

Vediamo gli aggiornamenti particolari cominciando dalle Golf. Queste vetture hanno una nuova griglia radiatore con alette più larghe. Il marchio VW è di diametro maggiore anteriormente e quello posteriore è ora al centro del fascione, incassato nella lamiera. Eliminato il deflettore (qualcuno se ne dispiacerà) e il relativo montante, i cristalli laterali anteriori sono ora interi. Gli specchietti retrovisori esterni più avanzati, consentono una migliore visibilità. Nuove fasce di protezione laterale. Più capaci le tasche laterali delle portiere anteriori.

Per la versione Golf Cabriolet si tratta di un vero e proprio restyling che ha interessato (così come per la Scirocco) i paraurti con spoiler integrato, i parafranghi che sono stati allargati, le grembioline laterali. Per la Cabriolet Quattro, ora disponibile in 64 diverse

combinazioni di colore, sono state cambiate anche le leve dei comandi di volante le bocchette di aerazione ed è stato collocato il posacenere sul tunnel centrale. Per la Golf 1600 Gti sono ora di serie il contagiri e l'orologio digitale. Per la Golf GTI 16V, che ha l'antenna sul tetto e la strumentazione a cristalli liquidi di serie, è prevista nella gamma 1988 anche una versione più economica con

equippaggio uguale a quello della GTI. Anche per la Jetta tutte le modifiche estetiche adottate per le Golf in aggiunta chiusura centralizzata delle portiere di serie e, per la Jetta Syncro, schienale posteriore ribaltabile separatamente, sostituzione della denominazione GT con GTX e strumentazione a cristalli liquidi di serie. È stata introdotta pure una versione con allestimento CL. Aggiornamenti anche alla gamma Polo, articolata nelle versioni Fox, CL Move, CL Besteller e GT.

Dalle novità 1988 non sono stati esclusi i veicoli commerciali. VW Di particolare rilievo la sostituzione del motore Diesel aspirato di 1600 cc e 50 CV del Transporter con un 1700 da 57 CV e conseguente aumento della velocità massima del 4,6-6,8 per cento.

Pirelli vince il «Top award of suppliers» Jaguar 1987

«La Jaguar ha più di una squadra vincente». Così il titolo della pagina (nella foto) che l'azienda di Coventry ha pubblicato sul «Financial Times» per annunciare i nomi dei suoi fornitori che nel 1987 hanno superato gli standard previsti dal programma di garanzia qualitativa «In Pursuit of Excellence», varato tre anni fa dalla Casa automobilistica inglese. Il nome della Pirelli risulta in particolare evidenza perché alla azienda italiana, sempre citata negli anni scorsi per gli elevati standard di qualità dei suoi prodotti, è andato per il 1987 il massimo premio ossia il «Top award of suppliers». Ha assicurato la vittoria alla Pirelli il pneumatico P5 che equipaggia il 60 per cento delle auto Jaguar e il 100 per cento di quelle destinate agli Stati Uniti.

«Dimensione Europa» per l'R1 357 che diventa R 365

Il successo incontrato in Italia dall'R1 357, che è stato venduto in poco più di un anno in 500 esemplari, ha indotto la Renault Veicoli Industriali ad estendere la commercializzazione agli altri mercati europei con una campagna intitolata «Dimensione Europa». Il veicolo (nella foto) mantiene le caratteristiche del precedente (motore 6 cilindri turbo intercooler di 1024 cc, 359 CV a 1900 giri, coppia di 165 kgm a 1200 giri), adotta il cambio Renault B 18 e si chiamerà R 365.

Aumentati fatturati e vendite Daimler-Benz

La Daimler-Benz AG e la Mercedes-Benz Italia Spa hanno diffuso un comunicato provvisorio dei risultati del 1987 dal quale risulta, nonostante il deprezzamento del dollaro e l'incertezza dei mercati finanziari, un aumento della produzione e del fatturato complessivo del gruppo che salirà a 66 miliardi di marchi, il 75 per cento dei quali deriva dalla produzione automobilistica. In particolare in Italia sono state vendute 26 mila autovetture Mercedes, nella cifra sono compresi 600 fuoristrada. Andamento favorevole anche delle vendite sul nostro mercato di autocarri e trattori: 6 mila unità con un aumento del 30 per cento rispetto al 1986.

NAUTICA GIANNI BOSCOLO

Un equipaggio italiano ha vinto la terza «Transat des Alizés»

La prima ad arrivare a Pointe à Pitre, nelle Antille, è stata «Juno» con equipaggio italiano, via via sono arrivati gli altri. Si è così conclusa la terza edizione della «Transat des Alizés», una crociera transatlantica sulla spinta, come dice il nome, degli alisei. Nata nell'81 per un'idea di Guy Plantier, un ottico di 62 anni che ha scoperto la vela a 40, la Transat è diventata in sole tre edizioni (si corre ogni tre anni) una grande festa sull'Oceano per gli amanti della vela non professionisti, abbagliati dal sogno della traversata atlantica. La crociera è riservata infatti a barche a vela di serie, senza nessuna modifica per farle correre più veloci (anche se vi sono barche «corsaiole», come appuntono la vincitrice, costruite in serie).

In sostanza la «Transat», anche se è stata una classifica, e la tipica gara in cui importante «è partecipare». Si parte da Hyeres in Mediterraneo, e da Port-nichet La Baule in Bretagna, rotta per Casablanca in Marocco dove il 18 novembre (festa locale dell'Indipendenza) è stato dato il via per la gran corsa sull'autostrada delle Antille.

Come nella precedente edizione ha vinto un «JLD 50», barca americana di 15 metri, progettata da Bill Lee pensata appositamente per la «Transpac», la traversata del Pacifico, barca leggera perché senza bulbo, che tocca anche i 20 nodi con venti portanti. La «Transat» presenta molte originalità rispetto alle altre regate d'altura. Ad esempio si può utilizzare il motore (nella categoria corsa crociera) durante le calme, ma si può portare soltanto un pieno. Mettere motore diventa così non un semplice girare la chiave ma calcolare e prevedere l'evoluzione delle calme, con un'analisi meteorologica precisa che permette di fare le scelte più opportune.

Si tratta di una gara che dispone di pochi sponsor, anche se le case francesi sono ben liete che vi prendano parte barche varate dai loro cantieri per cui tendono a coprire, almeno in parte, le spese di iscrizione (da 3 a 5

mila franchi, a seconda della lunghezza). Vi partecipano, per lo più, appassionati con le loro barche (anche se il 10 per cento l'affitta), purché dispongano di tempo, l'andata è infatti relativamente veloce rispetto al ritorno, tutto di bolina.

Quest'anno gli iscritti sono stati circa 250, tra questi alcuni equipaggi italiani, compreso il vincitore, e quello formato da sei simpatiche milanesi che hanno navigato su un «Grand Soleil 39».

Ovviamente sono presenti barche di ogni marca e tipo, ma le più numerose sono state «First 35», «Oceanis 430», «Sun-Legend», e «Sun-Shine».

I vincitori tornano in aereo pagato è il premio, mentre qualcuno dei partecipanti si fermerà ora a fare charter nelle Antille, altri ne approfitteranno per completare il viaggio veleggiando verso il Sudamerica, il più lontano a casa ed a mari più noti. L'appuntamento è per la quarta edizione, in programma nel 1990.

CONOSCERE L'AUTO

Vantaggi e svantaggi del cambio automatico

Maggiore concentrazione nella guida, minore stress nel traffico intenso, influenza di uno stile di guida non corretto sull'usura degli organi della trasmissione questi i vantaggi principali del cambio automatico. Le vetture con questo tipo di cambio sono prive di pedale della frizione, in esse infatti i vari rapporti si inseriscono automaticamente. Inoltre per ottenere una partenza dolce e progressiva è sufficiente premere l'acceleratore.

Invece della leva del cambio vi è una leva di selezione, che viene manovrata solo occasionalmente. Al posto della frizione vi è un convertitore di coppia. Questo dispositivo non svolge solo la funzione della frizione ma in effetti, la mollo di più, e in maniera completamente automatica. Esso, infatti, non solo consente di ottenere l'indispensabile slittamento

in fase di avviamento e di staccare in determinate condizioni di funzionamento la trasmissione dal motore, ma permette anche di moltiplicare la coppia. È per questo motivo che spesso i cambi automatici possono essere dotati di tre soli rapporti.

Con i convertitori attualmente impiegati in campo automobilistico la coppia può essere aumentata da 2 sino a 2,6 volte.

Un tipico convertitore di coppia è composto da una girante conduttrice (che costituisce la «pompa»), da una girante condotta («turbina») e da uno statore. Le due giranti sono dotate di numerose palette radiali. Lo statore in molti casi non è fisso ma è collegato all'albero per mezzo di un dispositivo a ruota libera (e quindi può girare in una direzione ma non nell'altra). La girante conduttrice è solida al volante,

mentre la girante condotta è fissata all'albero di entrata del cambio.

Il principio di funzionamento è assai semplice: la girante conduttrice, in pratica, si comporta come una pompa centrifuga. L'olio contenuto nel convertitore viene spinto per forza centrifuga verso l'esterno e ruota assieme alla girante. Esso passa poi nella turbina facendola ruotare ovvero cedendo ad essa parte della propria energia. L'olio passa quindi attraverso le palette dello statore realizzate con conformazione e disposizione tali da farlo entrare nuovamente nella girante conduttrice, diretto in modo da cedere ad essa ulteriore energia. Praticamente il fluido «spinge» le palette della girante agendo su di esse dalla parte opposta a quella in cui era stato pompato.

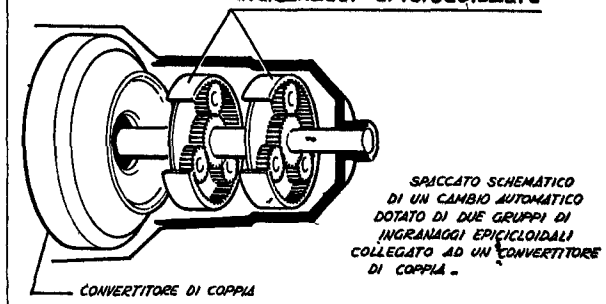
In questo modo si ottiene l'aumento della coppia. Quanto più alta è la differenza di velocità tra le due giranti tanto maggiore è l'incremento di coppia che si ottiene.

Quando la differenza di velocità è piccola lo statore ruota assieme ai due rotori e in pratica non vi è alcuna variazione di coppia (il gruppo si comporta come un giunto idraulico). Adottando un convertitore di coppia è possibile ottenere partenze molto dolci grazie a uno «slittamento» assai prolungato (in esso non vi sono organi soggetti ad usura).

Grazie al fatto che il motore non è mai collegato rigidamente alla trasmissione si possono ottenere grandi durate sia del motore che degli organi che compongono la trasmissione.

Si deve però tenere presente che un certo slittamento è sempre inevitabile e che il rendimento della trasmissione non è molto elevato.

INGRANAGGI EPICICLOIDALI



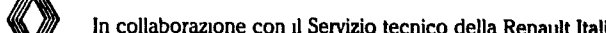
CONVERTITORE DI COPPIA

multidisco o di un freno a nastro (comandati idraulicamente).

Il dispositivo di selezione automatica prevede l'impiego di una pompa e di una serie di sensori (idraulici meccanici o, nei cambi più moderni che sono più vantaggiosi in termini di consumo di carburante elettronici) i quali sulla base della rilevazione del regime di rotazione del motore della velocità delle ruote e della

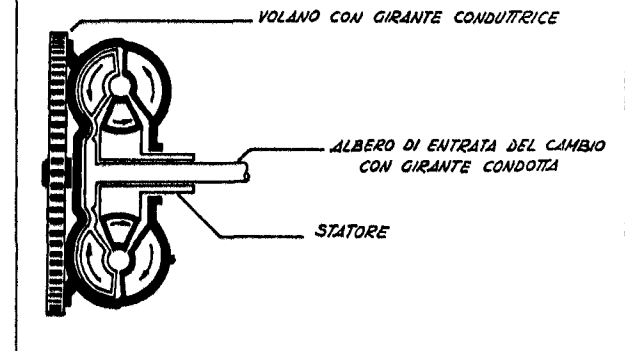
posizione del pedale dell'acceleratore, integrano mediante valvole su dei meccanismi idraulici che comandano i freni del ruotismo epicicloidale. È infatti possibile effettuare il cosiddetto «kick-down», grazie al quale schiacciando brevemente a fondo il pedale dell'acceleratore, si innesta automaticamente il rapporto inferiore. Ciò si rivela utile nei sorpassi o comunque quando è richiesta una pronta accelerazione.

In collaborazione con il Servizio tecnico della Renault Italia Disp. 2.4

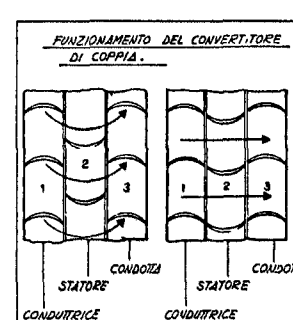


RENAULT 11 DIESEL

RENAULT Movers, oggi.



SEZIONE SCHEMATICA DI UN CONVERTITORE DI COPPIA.



CONDOTTORE CONDOTTORE