

La prima novità dell'anno è una granturismo nata per le corse

Vista al primo Salone del 1988 sarà presto in vendita da noi



La nuova Ford Sierra con motore Cosworth da 204 CV

# Sierra Cosworth la trascinatrice

La Ford ha scelto il Salone di Bruxelles, la prima rassegna automobilistica dell'anno, per presentare la sua prima novità per il 1988. Si tratta della Sierra Cosworth, una berlina granturismo derivata dalla Sierra RS Cosworth che l'anno scorso ha vinto il «Mondiale Marche Turismo». È la Ford di serie a più elevate prestazioni e dovrebbe svolgere un ruolo di «trascinamento» dell'immagine della marca.

FERNANDO STRAMBACI

Un Salone, quello di Bruxelles, certo non tra i più rinomati, per presentare la più «prestazionale», come si usa dire con un neologismo, vettura della Casa. Con questa scelta, comunque, la Ford ha cominciato ad assicurarsi un primato per la Sierra Cosworth: quello della prima novità automobilistica presentata in Europa nel 1988.

Così la Fiat, che il 26 presenterà la attesissima Tipo, è stata bruciata sul tempo, anche se si tratta di due vetture non comparabili. La Sierra Cosworth, infatti, è una due litri con 204 CV di potenza che potrà dar fastidio all'Alfa 164, alla Croma o alla Thema, ma che non rientra certo nelle ambizioni dei potenziali clienti della Tipo.

Questo nuovo modello della Ford è una vettura per molti aspetti singolare. Non solo nasce come la più veloce berlina di serie della Casa (a 242 Km orari) - in un momento in cui da più parti, giustamente, si richiede di far rispettare i limiti di velocità - ma, con una procedura del tutto insolita, deriva da un modello, la due volumi Sierra RS 500 Cosworth, prodotto in 500 esemplari per partecipare alle competizioni.

Ecco quindi una macchina

to variabile, differenziale autobloccante ad accoppiamento viscoso, sistema frenante ABS di serie.

Merito, anche, delle cure che sono state dedicate agli allestimenti interni che, di serie, prevedono tutto o quasi tutto ciò che oggi è considerato essenziale per definire una vettura confortevole: dai sedili Recaro (quello del guidatore regolabile anche in altezza) al parabrezza con sbrinatori rapido, dallo schienale abbattibile asimmetricamente all'antenna incorporata nel lunotto. E via elencando.

## IL LEGALE FRANCO ASSANTE

### Spese del giudizio

Se in un giudizio civile promosso da un danneggiato contro il proprio assicuratore, l'impresa assicuratrice decide di affiancare un proprio legale a quello già nominato dall'assicurato, le spese del primo non possono far carico sull'assicurato, ma restano a carico dell'assicuratore.

Anche nel caso in cui la sentenza riconoscesse il diritto del danneggiato ad ottenere il risarcimento del danno, il compenso del legale, rimane sempre a carico dell'assicuratore.

Merito dell'aerodinamica della vettura (coefficiente di resistenza all'avanzamento 0,33)

Merito della meccanica in generale, per la quale si è ricorsi alle soluzioni più sofisticate (Cambio a cinque rapporti ravvicinati Borg Warner, sterzo servosistito a rappor-

Una prova di regolarità (a destra) e una sosta (in basso) del 1° «Dolomiten Trophae fuer klassische Automobile».

Sono sempre più numerosi coloro che recuperano vecchi modelli



# Auto d'epoca che passione

MARCO BRANDO

Sembra un guscio vuoto: il colano non c'è più, le cromature sono un antico ricordo. Ti guarda triste attraverso le orbite che una volta ospitavano i fari. Ma ecco che incontra il suo principe azzurro. La vede e se ne innamora. Ri-scatlarla a volte non costa moltissimo, altre volte il conto è piuttosto salato. Ma al cuore non si comanda, così il corteggiatore non solo la «salva» dall'oblio di un garage di provincia o di un rottamatore ma si preoccupa di farla tornare splendida e iusta com'era un tempo.

L'automobile d'epoca è sottoposta ad una radicale cura di bellezza: il motore viene smontato, ripulito e riassemblato pezzo per pezzo da un tecnico specializzato, la carrozzeria subisce un'operazione di chirurgia plastica: gli interni e i sedili finiscono tra le mani esperte di un artigiano.

Dall'incontro col suo spasimante spesso passano molti mesi prima che la vecchia si sgancia su quattroruote possa tornare all'originaria bellezza. È questa di solito l'avventura di un'auto storica, un titolo che in Italia spetta alle vetture costruite entro il 1945 e a gran parte di quelle realizzate entro il 1965. Nei paesi anglosassoni e negli Stati Uniti la moda delle auto d'epoca ha avuto una grande diffusione fin dai primi anni del dopoguerra. In Italia invece le prime avvisaglie si sono avvertite nel decennio scorso e il boom vero e proprio risale all'inizio degli anni Ottanta.

Una tendenza incoraggiata soprattutto dal fatto che l'acquisto di un'automobile storica si è rivelato negli ultimi anni un buon investimento. I casi più eclatanti sono quelli di una rarissima Bugatti Royale dell'anteguerra, che a novembre è stata venduta ad un'asta inglese al prezzo di 11 miliardi di lire e della Ferrari GTO, aggiudicata per due miliardi e trecento milioni durante un'asta di Christie's svoltasi a Montecarlo. Alcune granturi-

smo italiane costruite tra il 1946 e il 1965 hanno visto incrementare i loro prezzi fino al mille per cento nell'ultimo quadriennio: una Ferrari Daytona spyder, prodotta fino agli inizi degli anni Settanta, costava venti o trenta milioni agli inizi degli anni Ottanta e oggi vale negli Stati Uniti trecentomila dollari, quasi quattrocento milioni di lire. Stiamo comunque parlando di vere «prime donne» dai costi astronomici.

Il costo di un'auto d'epoca dipende dal suo stato iniziale: dice Pietro Palau Giovannetti, titolare della Classic Cars, una società milanese che si occupa del commercio e restauro di vetture storiche e dell'organizzazione di raduni, tra i quali il rally «dalle Alpi agli Urali» la cui seconda edizione è in programma dal 28 agosto al 10 settembre 1988 (partenza da Milano, arrivo a Riga via Mosca-Leningrado). «Il lavoro di restauro può richiedere molto tempo - continua Palau - se si vuole avere una vettura uguale all'originale occorre avvalersi di carrozzieri, tappezzeri, motoristi di altissima professionalità».

In un angolo del salone della Classic Cars vediamo una piccola Austin Healey Mk II del 1961. «L'ho trovata in provincia di Como ridotta a un rottame. Mi è costata cinquecentomila lire. Dopo molto lavoro è tornata come nuova. Ora vale quindici milioni», afferma Palau.

Oggi sono ottomila i soci, dei settanta club federati all'Automobil Club storico italiano. Vi possono aderire i proprietari di vetture costruite entro il 1965; i tesserati versano una quota associativa di circa centomila lire e sono esentati dal pagamento della tassa di possesso o di circolazione che dir si voglia.

Gli appuntamenti per sfoggiare, a livello più o meno agonistico, le automobili non mancano, né in Italia né oltretalpe dall'entata Mille Miglia

storica al raid «dalle Alpi agli Urali», dalla Coppa delle Dolomiti a decine di raduni minori. Tra quelli conclusi più di recente citiamo il «15° Rallye Neige et Glace», svoltosi con tanto entusiasmo e poco snobismo dal 6 al 10 gennaio lungo le strade che collegano Grenoble con le località francesi in cui vent'anni fa si sono svolti i Giochi olimpici d'inverno (alla partenza 59 vetture costruite tra il 1920 e il 1950), e il «Primo Dolomiten Trophae fuer klassische Automobile», svoltosi in Alto Adige da 4 all'8 gennaio (in gara 39 vetture costruite tra il 1938 e il 1965).



## NAUTICA GIANNI BOSCOLO

### Il gommone gonfiabile preferito per la praticità e l'economicità

Per l'appassionato del mare che ama viverlo navigandolo, il gommone rimane una delle scelte meno costose e che offre un'ampia gamma di impieghi: dalla pesca al bagno al largo, dalla gita in giornata al campeggio nautico.

Il successo dei semirigidhi non deve mascherare le caratteristiche proprie dei gommone pneumatici. Per un certo numero di diportisti che si orientano su questo genere di imbarcazioni, i semirigidhi rappresentano per certi versi un miglioramento del dinghy tradizionale. Il gonfiabile puro conserva invece tutti i vantaggi di trasporto agevole e di facile stoccaggio in spazi ridotti: dal cofano della vettura all'angolo in garage.

Stabile e comodo, il gommone viene destinato, specie se di misure contenute, come battellino di servizio, piattaforma

per tuffi e nuoto nelle misure maggiori. Inoltre il peso leggero lo fa privilegiare, potendo essere messo in secca agevolmente, per il campeggio nautico. Per la stessa ragione è in grado di raggiungere buone velocità con un motore di media potenza.

Un motore da 30 hp fornisce già una buona vivacità ad un gonfiabile di quattro metri. Tuttavia le forme della carena non favoriscono il confort, specie con mare corto. Eccetto la carena «Futura» della Zodiac, l'evoluzione prosegue lentamente e la chiglia rigida, che permette di avere una «V» più profonda della chiglia gonfiabile, tende a sparire nella misura in cui si moltiplicano i modelli a carena rigida, soprattutto al di sopra dei cinque metri.

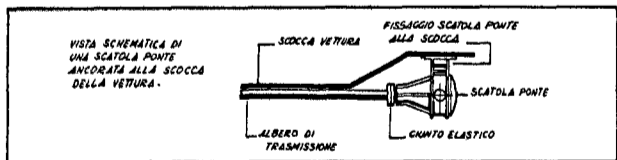
L'innovativo concetto di carena brevettato dalla Zodiac consiste nell'aggiun-

ta di due galleggianti di ammortizzazione ai galleggianti principali, con la conseguente accentuazione dell'angolo di carena che aumenta la rigidità dell'imbarcazione; cosa che rende il modello più confortevole e maneggevole.

La scelta di un gommone può oggi spaziare su una gamma enorme di modelli e varianti. All'ultimo salone nautico di Parigi, nella categoria «pneumatici» se ne contavano 120 e 35 nei semi-rigidhi. I prezzi oscillavano tra i 3 mila e i 40 mila franchi (vale a dire dalle 700 mila lire ai 9 milioni) con «punte» superiori, ma per imbarcazioni con oltre 12 posti. I semirigidhi da 4 a 10 posti avevano un costo oscillante dai 10 mila ai 50 mila franchi (2 milioni e 200 mila lire), con un'impennata fino ai 20 milioni per imbarcazioni da 22 a 28 posti.

## CONOSCERE L'AUTO

### Alberi di trasmissione a seconda della trazione



sione deve essere dotato almeno di un giunto cardanico (In genere però ve ne sono due) che consenta di trasmettere il moto anche se durante la marcia la scatola ponte varia posizione rispetto alla scocca del veicolo.

Inoltre vi deve essere un accoppiamento scanalato, che permetta una variazione della lunghezza dell'albero durante la sua rotazione. A causa dello spostamento verticale della scatola ponte, infatti, varia la distanza tra i due punti collegati dall'albero di trasmissione.

Generalmente l'albero è tubolare ed ha un diametro rilevante: se la sua lunghezza è considerevole esso viene, di norma, dotato di un supporto intermedio. In certi casi si adottano addirittura due alberi di trasmissione, uniti tra loro per mezzo di un giunto.

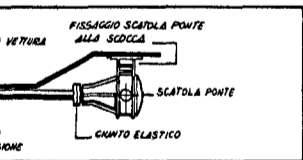
Prima della installazione, gli alberi vengono sottoposti ad una accurata equilibratura.

In alcune vetture la scatola del cambio è collocata posteriormente e costituisce un gruppo unico con la scatola ponte, dato che la coppia che deve trasmettere è minore, l'albero di trasmissione (che ruota in questo caso alla

stessa velocità dell'albero a gomiti) è di diametro ridotto.

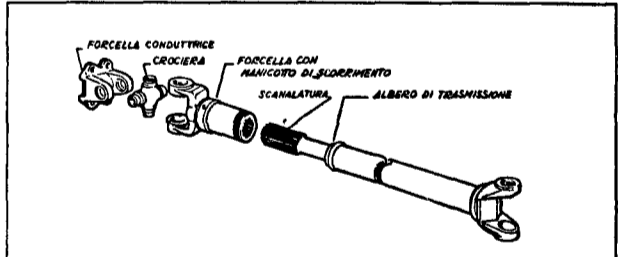
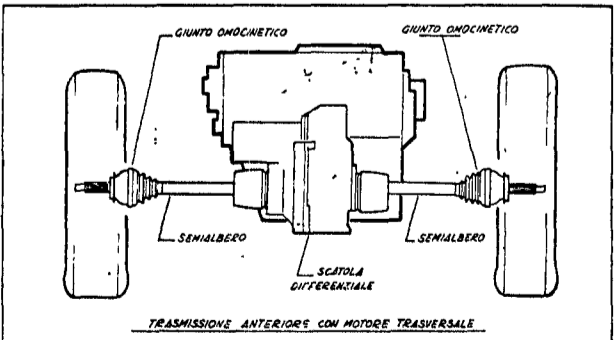
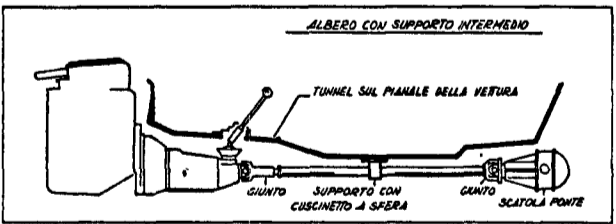
Il differenziale è collegato alle ruote motrici della vettura per mezzo di due semialberi (detti comunemente «semassi»).

Quando si adotta la sospensione ad asse rigido (detto comunemente ponte rigido) non è necessario l'impiego di giunti; con tutti gli altri tipi di sospensione, invece, è indispensabile ricorrere ad almeno un giunto per ogni se-



malbero (ponte con semassi oscillanti, detto anche De Dion, dal nome del suo ideatore consente una oscillazione indipendente alle ruote motrici).

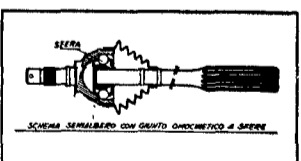
Quando le ruote motrici sono anche sterzanti (vetture a trazione anteriore) abbiamo normalmente il motore disposto trasversalmente con un giunto differenziale, dal quale escono due semialberi ognuno dotato di due giunti (uno ad ogni estremità).



Il giunto di gran lunga più diffuso è senz'altro quello cardanico, composto da una crociera e due forcelle (una conduttrice ed una condotta). Sovente le articolazioni del giunto sono dotate di cuscinetti a rulli.

I giunti cardanici presentano l'inconveniente di non trasmettere il moto a velocità costante. Ad ogni giro, infatti, l'albero condotto è soggetto a due accelerazioni e a due decelerazioni. Questo inconveniente risulta di entità trascurabile quando l'angolo tra l'asse di entrata e quello di uscita del moto è limitato (come avviene ad esempio nel caso degli alberi di trasmissione).

Dato il rilevante angolo di sterzo delle ruote direttrici del veicolo, quando si adotta la tra-



zione anteriore risulta indispensabile che ogni semialbero sia dotato di almeno un giunto omocinetico (vedi dispensa 2) che consenta di trasmettere il moto sempre a velocità costante.

In collaborazione con il Servizio tecnico della Renault Italia Disp.2.6

