

La Ford Escort Ghia t.i. riesce a conquistarti

ORESTE PIVETTA

L'abbiamo avvicinata con qualche diffidenza «il solito pasticcio Vorrel, ma non posso». Insomma berlina di gran confort, ma anche di alta velocità. Dotazioni di gran lusso e prezzo contenuto. Tutto assieme non convince.

La prova comincia dall'esterno. E i dubbi aumentano. La linea sembra incerta tutto bene davanti, filante, aggraziata, coerente meno bene in coda, soprattutto nel «ritaglio» del finestrino posteriore che sembra rimediato, «appiccicato», aggiustato, come se un'idea di macchina ne chiudesse e ne completasse una iniziale del tutto diversa.

Poi si mette in moto. Chilometri e chilometri in tutte le condizioni sole, pioggia, neve, autostrada, caos di città, curve di montagna, giorno e notte. L'impressione subito cambia.

La Ford Escort Ghia t.i. si presenta comoda, simpatica, veloce, divertente una guida brillante, per niente faticosa in tutte le condizioni. Cioè stabilità, prontezza, velocità, maneggevolezza. Insomma, a questo punto, in termini di motore e meccanica sarebbe già difficile pescare un difetto. I consumi magari spaventano. Ma come sempre in questo caso, è questione di piede. Se si fa attenzione, se si viaggia con moderazione, il risparmio è possibile non si va lontani insomma dalle promesse della casa (sette litri e mezzo per cento chilometri ad una media di centoventi chilometri l'ora). Se non ci sono problemi di spesa per la benzina, velocità e spunto non deludono (con una tenuta di strada adeguata alle prestazioni, niente vibrazioni, rumorosità contenuta).

I caratteri della «sportiva» sembrano insomma rispettati. E per quanto riguarda i confort, i posti non sono impiccati, i sedili sono anatomici, il bagagliaio è spazioso, le finiture sono accurate, i rivestimenti in bel velluto, i vetri termici, gli specchietti retrovisori laterali si possono manovrare dall'interno ben disegnata e leggibile la strumentazione.

La Renault Espace 2000-1 Quadrà 2 litri iniezione su un terreno che le è congeniale. Nel disegno sopra il titolo sono messe in evidenza le diverse possibilità di sistemazione dei sedili.

La Ford Escort Ghia t.i. utilizzata per la prova.

I freni sono gli organi che consentono al conducente di far rallentare o di arrestare il veicolo. I dispositivi frenanti in sé sono semplici, mentre i circuiti di comando possono essere anche assai sofisticati.

Fino a non molti anni fa, in campo automobilistico venivano impiegati esclusivamente freni a tamburo, a partire dalla fine degli anni Cinquanta hanno cominciato ad affermarsi, dapprima sulle vetture da competizione e in seguito anche su quelle di serie, i freni a disco.

Attualmente sulle vetture ad elevate prestazioni si impiegano quattro freni a disco o si utilizza il sistema misto, magari con dischi anteriori ventilati e posteriori a tamburo.

Nella maggior parte delle auto, comunque, i freni a tamburo sono ormai relegati alle ruote posteriori, decisamente meno sollecitate in frenata, di quelle anteriori.

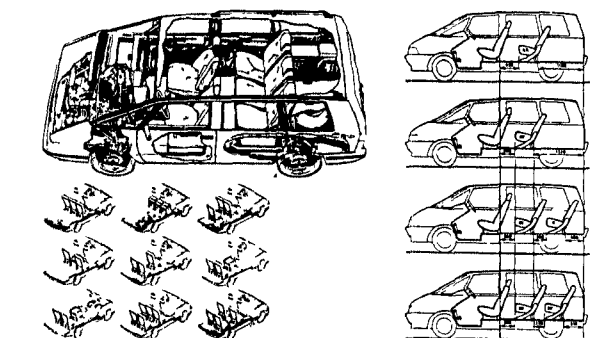
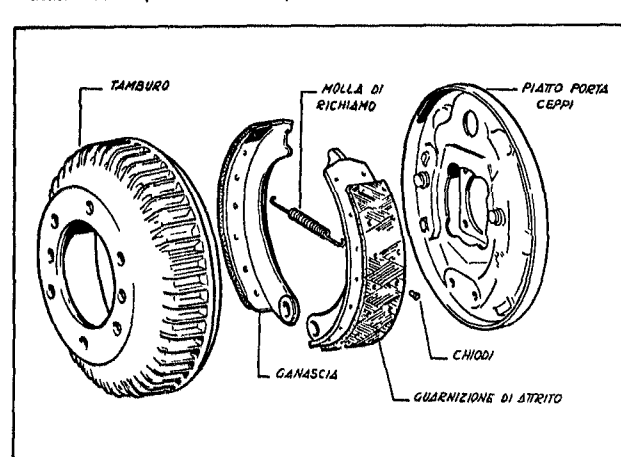
Benché abbiano perso molta della importanza che avevano in passato, sulle autovetture i freni a tamburo continuano, quindi, ad essere estremamente diffusi. Ed è interessante osservare che i freni di questo tipo sono ancora universalmente adottati, sugli autocarri.

Un tipico freno a tamburo è costituito da un piatto portaceppi, fissato al braccio della sospensione, dotato di due ganasce e da un tamburo in ghisa fissato al mozzo ruota. Spesso il tamburo e il mozzo ruota costituiscono un unico componente, ricavato da una singola fusione.

Sovente il tamburo è dotato di alettature o di nervature che ne migliorano la rigidità e ne facilitano il raffreddamento.

Le ganasce hanno una forma semicircolare e sono, di norma, fulcrate ad una estremità. A ciascuna di esse è fissata mediante incollaggio o chiodatura una guarnizione di attrito.

Durante la marcia del veicolo il tamburo gira



Dappertutto con la Quadra

La Renault Espace, la «monovolume di lusso» per antonomasia, è stata aggiornata per il 1988, soprattutto allo scopo di esaltarne la sua caratteristica principale che è, appunto, lo spazio. In Italia ne sono in vendita da questo mese tre versioni: la TSE, la 2000-1 e la Turbo DX. Seguirà poi a

maggio la novità assoluta, la Quadra, simile per carrozzeria e allestimento alle altre versioni, ma con la peculiarità di essere la prima auto a trazione integrale permanente costruita in Francia. Il prezzo della Quadra non è stato ancora fissato, ma si aggirerà sui 40 milioni di lire.

LENZERHEIDE La Renault ha scelto questa località turistica del Grigioni per provare la nuova Espace Quadra. Da Zurigo sino a Coira in autostrada, con il limite dei 120 orari scrupolosamente rispettato, e poi su per le tortuose strade di montagna per saggiare al meglio le virtù della trazione integrale permanente. Una nevicata notturna ha dato il tocco finale ha confermato che i privilegiati che a maggio potranno comprare la Quadra, viaggeranno in estrema sicurezza su ogni tipo di strada.

Per adesso gli acquirenti della Espace dovranno accontentarsi del «di più» offerto dalle versioni TSE, 2000-1 e Turbo DX che, anche con l'arrivo della versione a trazione integrale, rappresenteranno - secondo le previsioni della Renault Italia - il 75/80 per cento del mercato italiano, previsto per quest'anno in tremila unità e comunque limitato dal fatto che dalla Francia di Espace non ne potranno arrivare di più. Non va dimenticato, infatti, che quando, quattro anni fa, fu presentata la prima, ed unica, monovolume europea, la produzione era stata prevista in 50 unità giornaliere, nell'ottobre scorso si era già arrivati a 111, ma le Espace ancora non bastano.

Il «di più» per le Espace, di cui beneficerà anche la Quadra è soprattutto - a parte il frontale ridisegnato, ora simile per tutte le versioni, e la nuova linea del portellone posteriore e dei gruppi ottici - l'ulteriore aumento delle dimensioni. La monovolume, infatti misura nelle nuove versioni 4360 mm di lunghezza, 60 mm in più delle versioni precedenti, ma quel che più conta è che nell'interno se ne

DAL NOSTRO INVIATO FERNANDO STRAMBACI



La Renault Espace 2000-1 Quadrà 2 litri iniezione su un terreno che le è congeniale. Nel disegno sopra il titolo sono messe in evidenza le diverse possibilità di sistemazione dei sedili.

sono guadagnati 110, ad ulteriore vantaggio di chi usufruisce della Espace, nella quale possono essere sistemati sino a sette sedili nel modo che più conviene agli utilizzatori.

Per le tre versioni della Espace già disponibili sono stati fissati i prezzi: 27.994.140 lire per la TSE che fa 170 orari, 35.601.780 lire per la 2000-1, che fa 178, e per la Turbo DX (a gasolio) che fa 165.

La 2000-1, che è una versione nuova per il nostro mercato, ha, come la Quadra, che è un po' meno veloce (175 Km/h) l'iniezione elettronica.

Peculiarità della Quadra, l'albero di trasmissione che collega i due differenziali attraverso un giunto viscoso, è costruito in fibra di vetro e carbonio, a beneficio della rigidità, della leggerezza, della silenziosità e della robustezza. Deriva dalle esperienze della Renault in Formula 1.

Altra peculiarità della Quadra (il cui serbatoio, per l'ingombro della trasmissione, è necessariamente di 58 litri contro i 63 degli altri modelli) sono i pneumatici che la Michelin ha sviluppato apposta per le trazioni integrali (si tratta dei Michelin 195/65R 14T) e che, per ora almeno, sono un'esclusiva per questa versione, concorrono a migliorare la tenuta di strada e, insieme alla trasmissione integrale permanente, contribuiscono a ridurre gli spazi di frenata in altezza che la Bosch mette a punto, per questa particolare vettura, uno speciale sistema frenante ABS.

La trazione integrale, naturalmente, aumenta la tenuta di strada e la sicurezza di marcia ma penalizza un po' i consumi, che sulla Quadra sono circa il 10 per cento superiori rispetto alle versioni con due sole ruote motrici, contro una media di 8,8 litri per 100 Km della 2000-1, salgono a 9,7.

Il misterioso autogonfiabile

NAUTICA GIANNI BOSCOLO

È l'oggetto più inutile ed ingombrante che si possa trovare su una barca, fino al momento in cui diventa necessario servirsi. Si tratta dell'autogonfiabile oggetto misterioso per molti (per loro fortuna), ma che costituisce la parte più importante delle dotazioni di sicurezza. Perché, quando serve, è proprio indispensabile. Nonostante questo, molti non si curano di verificarne il funzionamento, o, peggio ancora, non si curano di caricarsi di quell'«ingombro».

Può essere «stimolante» ricordare che, di norma, un naufrago in mare non riesce a sopravvivere più di 7/8 ore a temperatura dell'acqua di 20 gradi, ossia al valore che si trova in Mediterraneo in estate. Dunque l'autogonfiabile può diventare indispensabile se bisogna abbandonare la barca.

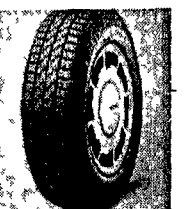
La dotazione dell'autogonfiabile è regolata in modo diverso nei paesi europei. In Italia il decreto del Ministero della Marina del 15/9/77 impone l'obbligo di galleggianti per la navigazione fino a sei miglia e la zattera autogonfiabile oltre le sei miglia. Il decreto sulle caratteristiche di queste zattere non entra nel dettaglio dei parametri, salvo generiche «idoneità» all'uso. Dunque la qualità dell'autogonfiabile dipende dal costruttore dalla sua serietà e professionalità. Lo stesso vale per i tempi di revisione, che variano da fabbrica a fabbrica.

Dunque per quanto riguarda questo «oggetto» troppo sconosciuto è bene tener presente:

- 1) nell'acquistarlo sono soliti di spesa bene se lo si compra presso una ditta seria anche perché la revisione verrà fatta, come necessario, da personale specializzato,
 - 2) in secondo luogo è bene sottoporlo alle verifiche periodiche eviterete di vederlo galleggiare senza aprirsi quando ne avrete bisogno,
 - 3) terza questione, ammesso che siate prudenti e coscienti, non aspettate la vigilia delle vacanze estive il periodo migliore per la revisione periodica è quello invernale, quando le aziende in grado di effettuarla non sono sovraccaricate di richieste.
- Ancora una cosa relativa alla zattera. Anche se in ordine e perfettamente funzionante non aspettate di averne necessità per capire come si apre, come ci si sale, cosa vi troverete dentro, ecc. Approfittate di una pausa in porto, o di un momento di bonaccia e leggetevi le istruzioni. L'augurio è che non vi debbano mai tornare necessarie, ma se succedesse sarebbe scomodo doversi istruire in gran fretta.

La Fiat Tipo usa un nuovo pneumatico della Pirelli

La Pirelli ha progettato per le automobili degli anni Novanta. Si tratta del P 2000 TR serie 70 e 65 (nella foto). Il P 2000 ha un profilo di nuova concezione che crea un'impronta più larga e che - assicura la Casa - garantisce una migliore resistenza all'aquaplaning una maggiore tenuta sul bagnato e una migliore tenuta laterale. L'ottimizzazione del disegno del battistrada e l'adozione di una nuova mescola più morbida ed elastica hanno aumentato il livello di confort acustico del pneumatico, che sarà disponibile sul mercato come gamma nel 1989.



Con la Memphis la Golf dà una prima risposta alla Fiat Tipo

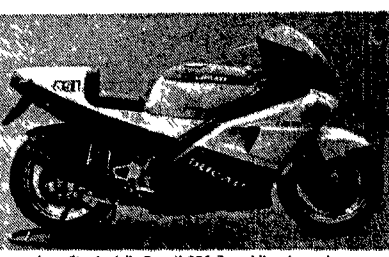
Il pesante attacco che la Fiat, con la Tipo, ha portato nel segmento C, ha già avuto una prima risposta dalla Volkswagen. L'Autogermana - a parte la campagna di cartelli stradali nei quali si afferma che la Golf è inimitabile - ha immesso sul mercato una nuova versione della Golf. Si chiama Memphis, ha le stesse caratteristiche della Golf GL, ma in più ha i cerchi in acciaio 6J X 14, pneumatici 186/60 X 14, parafrangenti allargati, rivestimento in nero per mozzoli e bulloni ruote, predisposizione radio stereo con quattro altoparlanti e antenna, tessuti speciali. Non solo il 1600 benzina costa come il GL 1300, la 1600 Diesel 437 mila lire in meno.

Tante novità nel settore degli stivali da motocicletta

L'Alpinestars ha presentato una serie di nuovi stivali per uso motociclistico. Si va dal «Pro 3», progettato per il fuoristrada agonistico, che ha quattro fibbie e protezioni plastiche per il piede e la gamba, al «Nord Trail» con tre sole leve, suola tutto terreno con rinforzi in acciaio per il fuoristrada turistico. Ci sono poi il «GP Pro», che ha scudi plastici di protezione sul gambale e sulla parte esterna del piede, e lo stivale «Monza», che è adatto sia alle piste che all'uso turistico. Per questi stivali sono previsti ricambi per le parti maggiormente soggette ad usura.

Dopo il premio «Moto dell'anno» alla Paso Già pronta la versione Corsa della Ducati 851 Superbike

Nuova supermoto dalla Ducati. I superlativi si potrebbero sprecare per la 851 Superbike, nelle versioni Strada e Corsa. Presentata all'ultimo Salone del ciclo e motociclo di Milano, questa motocicletta ha subito riscosso grande successo per la bellezza del disegno, unita alla sportività delle soluzioni tecniche adottate dai costruttori.



La versione Strada della Ducati 851 Superbike che sarà commercializzata il mese prossimo.

Ugo DALLÒ

Premiata «Moto dell'anno 1987» attraverso un concorso indetto da una rivista specializzata, la Ducati Paso è stata affiancata quest'anno dalla più potente e sportiva 851 Superbike. La versione Corsa è già disponibile al prezzo di lire 23.460.000, mentre, per la versione Strada, la commercializzazione è prevista in marzo ed il prezzo sarà di lire 19.790.000.

Esteticamente più tradizionale rispetto alla Paso, la 851 mette in risalto il telaio a traliccio in tubi di acciaio. Il forcellone, munito nel carter motore, è realizzato in alluminio sciatolato ed agisce su un monoammortizzatore a doppia regolazione. Le ruote sono della Marvic, in magnesio e scomponibili da 16" nella Strada, da 17" ed in un solo pezzo nella Corsa. I freni sono i collaudati «Serie Oro» della Brembo, da 280 mm davanti e da 260 dietro. I pneumatici adottati sono Michelin radiali della serie VR, silenziosi e silenziosissimi.

Notevole la leggerezza della moto: 178 e 185 kg per le due versioni. Cio, assieme alle note qualità ciclistiche delle motociclette Ducati, dovrebbe assicurare un'eccellente maneggevolezza.

La parte tecnicamente più interessante è, tuttavia, il motore, che monta le nuove teste

a quattro valvole e due alberi di distribuzione con comando desmodromico. Il raffreddamento è a liquido, la qual cosa garantisce maggiore potenza (90 CV alla ruota, a 10.000 giri per la Strada e 108 allo stesso regime per la Corsa), affidabilità e silenziosità. Anche le vibrazioni dovrebbero essere state smorzate. Cambio a 6 marce, con diverse rapporti nelle due versioni, ed ingranaggi a denti dritti per assorbire meno potenza.

Molto interessante il sistema di alimentazione ad iniezione elettronica con due iniettori per cilindro realizzato dalla Weber in collaborazione con la Marelli. Speciali le bielle tipo corsa ad «H», ricavate dal pieno. Le otto valvole del bicilindrico ad «L» sono costruite in «Nymonic». Insomma, in questa 851, sia Corsa, sia Strada, c'è un «pieno» di sofisticati materiali e di avanzata tecnologia.

CONOSCERE L'AUTO I freni a disco hanno ancora un ruolo

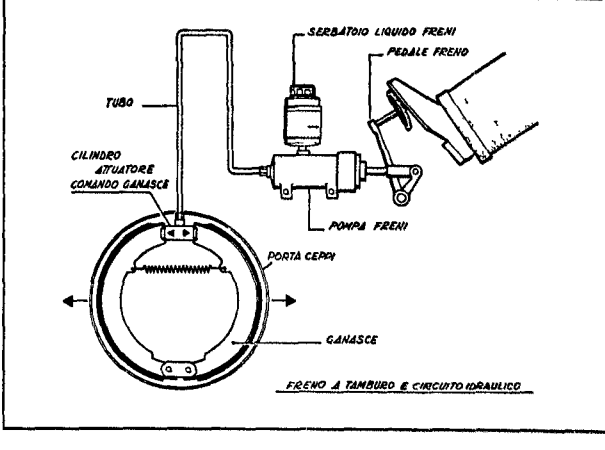
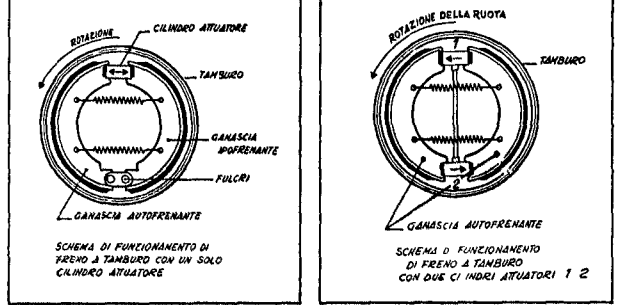
assieme alla ruota, quando si preme il pedale del freno un circuito idraulico di comando aziona un cilindro attuatore (fissato al piatto portaceppi) che allarga le ganasce facendole premere con forza contro la parete interna del tamburo.

L'azione frenante avviene quindi grazie all'attrito che si crea tra le guarnizioni delle ganasce e il tamburo. Questo attrito trasforma l'energia meccanica in calore, che deve essere dissipato in maniera adeguata.

Non è inopportuno ricordare che, quando sulle vetture da competizione si impiegavano freni di questo tipo, i tamburi avevano un diametro molto rilevante (al fine di ottenere una elevata potenza frenante) ed erano dotati di una abbondante alettatura, per la loro costruzione veniva impiegata la lega di alluminio (materiale che assicura un rapido smaltimento del calore). Spesso il tamburo era bimetallico, in quanto nella lega di alluminio veniva incorporato un anello in acciaio o in ghisa in cui era ricavata la superficie di attrito.

Ma torniamo all'azione frenate. Quando il conducente cessa di premere il pedale, le ganasce vengono richiamate in posizione di riposo da alcune molle e l'azione frenante cessa. Delle due ganasce, una viene detta «polfrenante» e l'altra «autofrenante». Quest'ultima è quella che esercita il maggiore attrito.

A causa della rotazione del tamburo, infatti, alla pressione esercitata dal cilindro idraulico di comando si va ad aggiungere l'«effetto cu-



no» che, in una certa misura, tende a trascinare in posizione di sempre maggiore apertura questa ganasce, facendola premere contro il tamburo con forza sempre più elevata. Al contrario, sempre per via della rotazione del tamburo, l'altra ganasce tende a chiudersi ed esercita quindi un'azione frenante sensibilmente inferiore.

Per ottenere la massima potenza frenante, in certi casi si adottano due cilindri di comando in modo da avere due ganasce autofrenanti all'interno dello stesso tamburo.

In collaborazione con il Servizio tecnico della Renault Italia Disp. 3.1

RENAULT Muoversi, oggi.