L'auto monovolume che Giugiaro presenterà a Torino.

Così l'Ital Design vede l'auto sportiva del futuro.

La proposta, funzionante, di coupé 2+2 della Pininfarina.

Lo spider di Michelotti con motorizzazione Alfa Romeo.

Come i carrozzieri vedono l'auto del 2000

Da giovedì prossimo e sino al 1° maggio, grande kermesse dell'automobile a Torino, nello spazio espositivo del Lingotto. Alla sessantaduesima edizione della rassegna saranno presenti circa duecento espositori di undici Paesi. Oltre alle auto di serie, più o meno tutte già conosciute, faranno quest'anno da gran richiamo i prototipi, spesso provocatori, dei carrozzieri. Italiani, naturalmente.

FERNANDO STRAMBACI

La avveniristica auto monovolume che la Bertone presenterà al Salone di Torino.

Nuccio Bertone parla esplicitamente di «esplorazione volutamente provocatoria di quale veicolo ci aspetta oltre il 2000» e ricorda i suoi esempi degli anni 50, con l'Alfa Romeo Giulietta Sprint, degli anni 60 con la Lamborghini Miura, degli anni 70 con la Countach. La proposta di Bertone non ha ancora un nome. Stando ai disegni che si sono potuti vedere si tratta di una soluzione molto ardita del concetto di auto monovolume, con lo spazio interno sfruttabile modularmente (da due a sette posti, a seconda delle esigenze) e con una meccanica (si parla di un motore di 4 litri e mezzo) in grado di consentire prestazioni elevatissime. Tornano, in questo prototipo, le portiere ad ala di gabbiano.

Due le proposte firmate, per la Ital Design, da Giorgetto Giugiaro che riaffronta il tema, che gli è congeniale, della monovolume, con un veicolo – a quattro ruote motrici e motore centrale trasversale – in grado di ospitare sei persone. Accanto a questo prototipo un esempio, funzionante, di che cosa l'Ital Design intenda per auto sportiva: uno spider a quattro ruote motrici, con i due posti separati come sulle vecchie vetture da corsa. E a fianco di questo, anche un modello in legno come proposta di coupé.

Edgardo Michelotti esporrà una monoposto a trazione elettrica e uno spider con motore turbo Alfa Romeo da 160 cv.

Della Pinfarina, infine, per citare solo alcune delle proposte torinesi, un coupé 2+2, su meccanica della Lancia Delta HF Integrale, che potrebbe anche non restare allo stadio di prototipo. «Si tratta – dicono alla Pininfarina – di una ricerca intesa ad esplorare un'area diversa di utilizzo per un coupé sportivo leggero, maneggevole, potente, caratterizzato da un'alta motricità e grande carica emozionale».

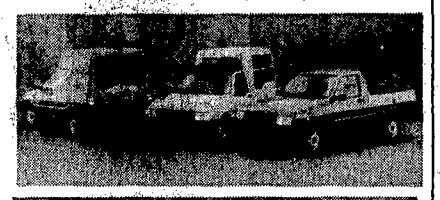
E' tutto nuovo il Fiat Fiorino

Dal 1977, anno del suo lancio, la Fiat ha venduto 300 mila esemplari del Fiorino. Ora lo ripresenta in una versione completamente rinnovata, che esalta le caratteristiche di questo fortunato veicolo commerciale. I nuovi Fiorino non solo sono offerti in una gamma più ampia, ma hanno maggiore capacità di carico, prestazioni più elevate, consumi più contenuti.

La gamma del Fiorino (che in questa nuova versione è una derivazione della Penny, la Uno brasiliana, della quale riprende pari pari il frontale) si articola su tre allestimenti – furgone, combi e pick-up – e tre motorizzazioni – due a benzina e una Diesel – per un totale di nove modelli, in grado di soddisfare le esigenze del trasporto leggero urbano e a medio raggio.

Fissando i prezzi di questi nuovi commerciali, alla Fiat si sono preoccupati che non si discostassero troppo da quelli della serie precedente nonostante il più elevato valore qualitativo del prodotto, così chè il listino è stato maggiorato, rispetto a quello del vecchio Fiorino, soltanto dal 2 al 5 per cento a seconda dei modelli. Evidente la preoccupazione della Fiat di non perdere quota in un settore di mercato che ha la stessa tendenza all'espansione di quello delle automobili.

La gamma del nuovo Fiorino è così articolata: -*Furgone*: 1100 con motore a benzina di 1116 cc e 55 cv, 132 km/h di velocità massima, prezzo (chiavi in mano) di 11.512.080 lire; 1300 con motore a benzina di 1301 cc e 67 cv, 140 km/h di velocità massima, prezzo 11.895.580 lire; Diesel con motore di 1697 cc e 60 cv, 135 km/h di velocità massima, prezzo 13.736.380 lire. -*Combinato*: stesse motorizzazioni e stesse prestazioni del furgone ai seguenti prezzi: 12.113.800 lire, 12.485.580 lire, 14.544.680 lire. Può portare sino a sei persone. -*Pick-up*: stesse motorizzazioni del furgone ma con prestazioni più elevate. Il 1100, che costa 10.686.080 lire, fa i 144 km/h; il 1300, che costa 11.045.980 lire, fa i 151 km/h; il Diesel, che costa 13.164.080 lire, fa i 145 orari.

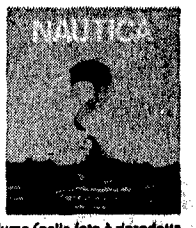


Il Fiorino Combi predisposto per il trasporto persone. Nella foto in alto i tre allestimenti della gamma.

Questi veicoli da trasporto leggero si guidano con la stessa facilità di una berlina. Non a caso la cabina di guida è di tipo automobilistico e la plancia è la stessa della Fiat Uno. La conservazione della forma a cubo per la parte posteriore del furgone e del combi, che facilita le operazioni di carico e di stivaggio, non ha impedito di aumentarne le dimensioni, soprattutto in altezza. Il volume di carico è così di 2,7 metri cubi e la portata è di 400 kg. Di 500 chili la portata del pick-up. Delle prestazioni si è detto (i tempi di accelerazione sono migliorati sino ad oltre 5 secondi), ma mette conto di ricordare che, anche grazie ad un CX passato da 0,41 a 0,39, i consumi si sono ridotti (nel ciclo urbano per 100 km, 9 litri per il 1100, 9,2 per il 1300, 6,1 per il Diesel).

La quinta marcia, che è di serie per il 1300, è in opzione (190.000 lire più IVA) per le altre motorizzazioni. □ *F.S.*

Per la patente nautica a vela o a motore 1200 quesiti



È uscito «Nautica quiz», un volume (nella foto è riprodotta la copertina) che contiene 1200 quesiti (con relative soluzioni) per la preparazione alla patente nautica, vela e motore, e per una corretta conoscenza dell'andar per mare. Costa 15.000 lire e si può acquistare nelle librerie specializzate, oppure chiedendolo a Editrice Incontri nautici, piazza in Campo Marzio 5, Roma. A chi serve questo libro? Innanzi tutto a chi ha programmato l'esame per la patente nautica. Potrà così verificare e perfezionare la preparazione, prima di sedersi davanti agli esaminatori delle capitanerie di porto. Ma serve anche a chi la patente ce l'ha già, oppure a chi va per mare (sotto i limiti della legge) senza patente e vuol verificare la consistenza della propria cultura marinara per decidere, magari prima della prossima estate, di prendere in mano i testi e ripassare il carteggio, la meteorologia, la navigazione notturna, terminologia e funzioni degli attrezzi, ecc. Perché segnaliamo questo testo? Perché nasce dalla casa madre di «Bolina», il mensile formato quaderno diretto da Giorgio Casti, una pubblicazione dedicata alla vela che, nel diluvio di riviste nautiche di importanza essenzialmente commerciale e di solito inutili, si distingue per la competenza e l'autenticità della passione nautica.

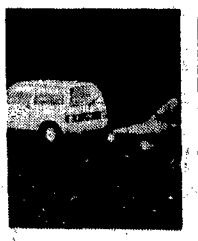
Auto storiche ritornano sulle strade della Lombardia

Le strade lombarde che dal 1904 ospitarono le prime e più importanti manifestazioni automobilistiche (il «Circuito di Brescia», la «Coppa Florio», la 13ª «Mille Miglia» del 1940) dal 27 al 29 maggio torneranno, anche se per poco, agli antichi fasti. In quel periodo si svolgerà la 3ª Coppa intereuropea «Gran Premio 1940», organizzata dalla Classic Cars Open col patrocinio dei Comuni di Milano e Mantova. È una gara di regolarità per auto storiche che si disputerà sul percorso Milano - Brescia - Cremona - Mantova, lungo 584 chilometri, a una media oraria non superiore ai 50 km. Vi sono ammesse, divise in quattro gruppi, vetture costruite prima del 1954 e nei periodi 1955 - 1960, 1961 - 1965, 1966 - 1971. Per iscrizioni e informazioni: Classic Cars, via Privata Bertacchi 9, 20136 Milano (telefono 8361072).

Allestimenti nuovi per le versioni base della Fiat Uno

Per le versioni «base» della Fiat Uno 45 Fire 3 e 5 porte, Uno 60 3 e 5 porte e Uno Diesel 3 porte sono stati adottati nuovi tessuti per i rivestimenti dei sedili. L'allestimento della Uno 45 Fire comprende ora di serie anche il lunotto termico e i sedili reclinabili. Dando notizia di questi miglioramenti alla gamma Uno, la Fiat ha anche informato che la Uno si è aggiudicato per la quarta volta in Germania il premio «Auto più intelligente» bandito dalla rivista tedesca «Mot» che lo attribuisce sulla base di un referendum fra i suoi 180 mila lettori. I lettori di «Mot», che avevano già premiato la Uno nell'84, nell'85 e nell'87, quest'anno hanno premiato in particolare la versione ecologica Uno 75 dotata di catalizzatore trivalente.

Per la Y 10 serie speciale «Fila bianca» e «Fila nera»



La Lancia ha annunciato la commercializzazione (a 11.005.860 lire) di una nuova serie speciale della Autobianchi Y 10 denominata «Fila bianca» e «Fila nera» *(nella foto)*. La serie Fila, che adotta i gruppi meccanici della versione Fire, è caratterizzata principalmente dai colori della carrozzeria (bianca o nera, appunto) e dalla qualità dei rivestimenti interni realizzati dalla Fila, il cui marchio compare sia sulla linea di cintura della vettura che sui sedili anteriori. La Y 10, dal marzo '85 ad oggi, è stata prodotta in oltre 280 mila esemplari.

Viene definita «assolutamente rivoluzionaria»

Avviata ad Atessa la produzione della nuova Honda NSR 125 F

È cominciata la produzione della nuova Honda NSR 125 F. Realizzata nello stabilimento italiano di Atessa, viene definita dalla Casa, «assolutamente rivoluzionaria». Indubbiamente, originale e controcorrente per alcune caratteristiche tecnico-estetiche. Il suo prezzo «chiavi in mano» è stato fissato in 2.300.000 lire.

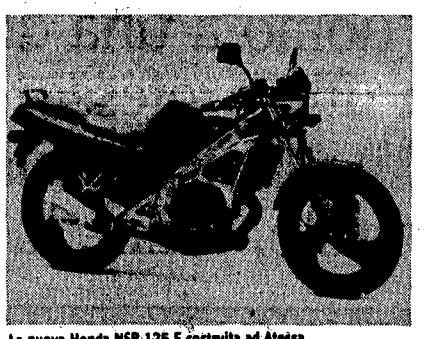
UGO DALLÒ

Oggi non c'è 125 «che si rispetti», che non sia dotata di una abbondante carenatura aerodinamica. Il fatto potrebbe anche essere giustificato dalla velocità di oltre 150 orari alla portata delle più potenti quarto di litro. Tuttavia la penalizzazione in termini di peso e quindi di maneggevolezza non è trascurabile. La Honda ha scelto per la NSR 125 F la leggerezza, (108 kg) scelta confermata anche dal nuovo telaio realizzato in un'unica fusione di alluminio e da manubrio, pedane e leve anch'esse in lega leggera.

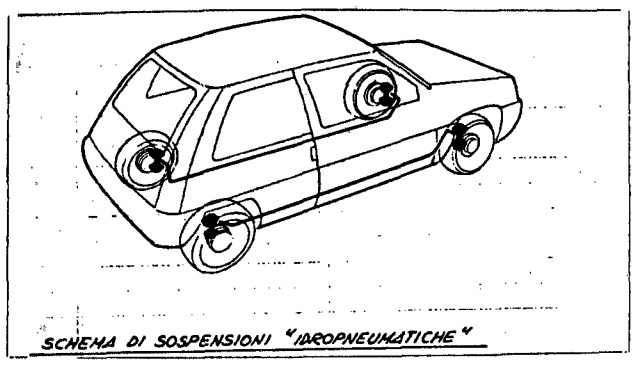
Il telaio, oltre alla particolare leggerezza, offre un elevato grado di rigidità e totale assenza di saldatura. Paragonabile a quello di una moto da corsa è l'impianto frenante, che annovera all'avantreno un disco di ben 316 mm. di diametro e pinza a doppio pistoncino. Posteriormente c'è un disco da 220 mm.

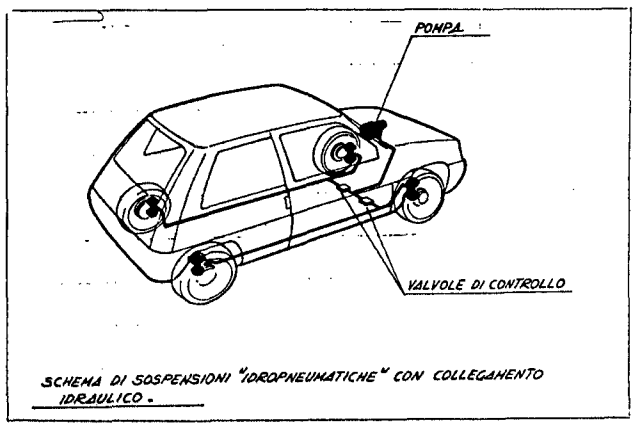
Pedane, semi-manubri e sella sono stati posizionati tenendo conto delle più evolute cognizioni di ergonomia motociclistica, per offrire il massimo confort e controllo della NSR. La strumentazione, con vetri anti-riflesso, è composta da tre strumenti circolari, con il contagiri in posizione centrale. Tutti i comandi al manubrio sono nuovi. Il parafango anteriore funge da convogliatore d'aria verso il radiatore e, per migliorare il deflusso dell'aria calda, è stata carenata anche la ruota posteriore.

I pneumatici di sezione abbondante, sono montati su un cerchio da 17" anteriormente e da 18" posteriormente. I due cerchi, che presentano un originale disegno ad «elica», sono verniciati in rosso e si staccano nettamente dai due abbinamenti di colore offerti per la moto, verde/nero e azzurro/nero.


La nuova Honda NSR 125 F costruita ad Atessa.

Il motore, anch'esso ben in vista grazie all'assenza della carenatura, sviluppa la ragguardevole potenza di 31 cv. a 10.500 giri. Un nuovo sistema elettronico, che parzializza la luce di scarico, ha consentito un miglioramento della resa ai bassi e medi regimi, rendendo la guida un po' più «elastica». Il cambio ha sei rapporti.



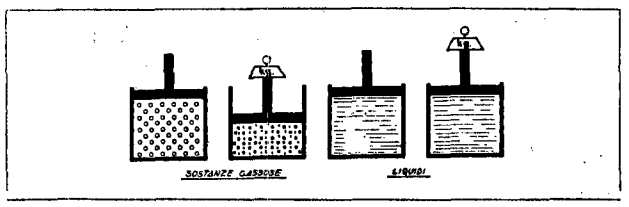


CONOSCERE L'AUTO

I gruppi pneumatici per le sospensioni

Al contrario dei liquidi, che non possono subire variazioni di volume, le sostanze gassose possono essere compresse e sono in grado di restituire (in larga misura) l'energia spesa per comprimerle. In altre parole, un gas chiuso all'interno di un cilindro pneumatico è in grado di compenetrarsi, pressappoco come una molla, diminuendo o aumentando di volume a seconda della pressione esercitata su di esso.

Grazie a questa proprietà le sostanze gassose si prestano ottimamente ad essere impiegate come elementi molleggianti per sospensioni.

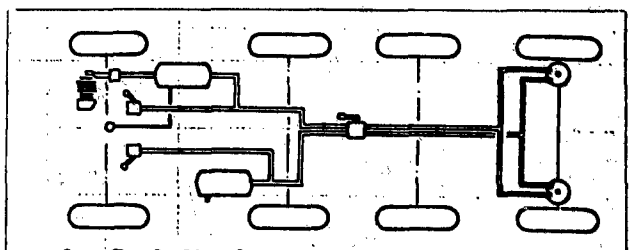


E' da notare che la «molla» che si ottiene in questo modo presenta delle caratteristiche molto vantaggiose. La pressione del gas, infatti, aumenta man mano che il volume che esso occupa viene ridotto. Questo equivale a dire che la «molla» diviene progressivamente più rigida con l'aumentare del carico agente su di essa.

Gas in pressione, posti all'interno di adatti contenitori, vengono impiegati da molti anni come elementi molleggianti delle sospensioni dei veicoli. Le sospensioni pneumatiche, infatti, vengono adottate abbastanza diffusamente sugli autocarri e sugli autobus; gli elementi molleggianti, in questi casi, sono costituiti da «soffietti» (con le pareti in gomma sintetica, di elevato spessore e adeguatamente rinforzate) pieni di aria in pressione. Quando una ruota incontra un ostacolo, il soffietto viene schiacciato; l'aria viene così compressa ulteriormente ed assorbe l'urto proprio come farebbe una molla.

Gli elementi molleggianti (due per ogni asse) sono collegati ad un circuito alimentato da un compressore e il conducente può modificare la distanza dal suolo del veicolo, a seconda delle esigenze (carichi diversi), semplicemente variando la pressione dell'aria nel loro interno.

In campo automobilistico si preferisce impiegare delle sospensioni «idropneumatiche», nelle quali gli elementi molleggianti sono costituiti da contenitori metallici (in genere di forma sferica) all'interno dei quali si trova del gas in pressione, separato per mezzo di una membrana dal liquido di un circuito idraulico.



I bracci delle sospensioni agiscono, tramite leveraggi o direttamente (per mezzo di un'asta di forza collegata a ciascuno di essi) sul pistone di un cilindro idraulico; il liquido del circuito viene così messo in pressione e agisce sul gas, comprimendolo.

Nelle sospensioni di questo tipo, la quantità di gas che si trova all'interno di ciascun gruppo pneumatico è fissa; può invece essere variata la quantità di liquido (in modo da modificare il carico della molla).

Le sospensioni idropneumatiche attualmente impiegate sulle autovetture presentano variazioni anche molto considerevoli rispetto a questo schema-base e spesso risultano assai sofisticate e di costo elevato.

I gruppi pneumatici delle varie ruote sono collegati idraulicamente tra di loro.

Talvolta, per aumentare il volume di liquido presente in ciascun elemento della sospensione, si fa ricorso a una pompa azionata dal motore della vettura.

In certi casi il circuito idraulico è dotato di apposite valvole di controllo, agendo sulle quali si può variare la distanza da terra del veicolo.

In collaborazione con il Servizio tecnico della Renault Italia
Disp.5.3
RENAULT ESPACE Per il tempo libero.
RENAULT
Muoversi, oggi.