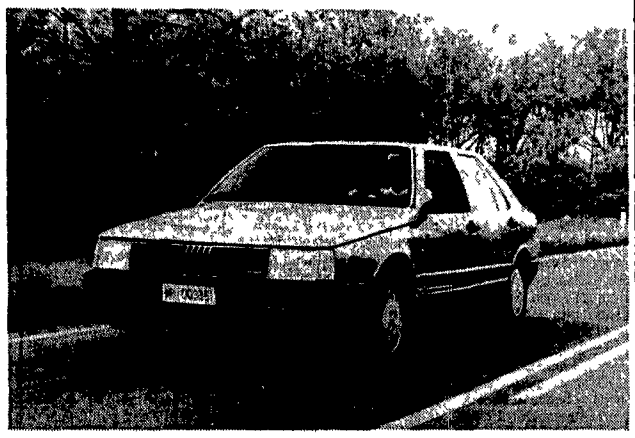
La Fiat ha messo in vendita la nuova berlina Diesel record di economia

Da Roma a Milano con 30 mila lire consumando un litro ogni 13,58 km



La nuova Fiat Croma Turbo Diesel a iniezione diretta ripresa su strada

Parca la Croma se ha la diretta

La Fiat ha avviato la commercializzazione della Croma Turbodiesel a iniezione diretta, la prima vettura di serie con questo tipo di motorizzazione Questa berlina a gasolio – in assoluto la più parca nei consumi a parità di prestazioni come ha dimostrato una prova su strada – costa, IVA compresa, 23.611.800 lire. Il prezzo sale a 25.606.600 lire se la si acquista con l'ABS.

L'idea iniziale era stata quella di organizzare una prova della Fiat Croma Turbo Diesel a iniezione diretta da Reggio Calabria a Milano, per dimostrare la possibilità di coprire agevolmente l'intero percorso con un solo pieno di gasolio Poi si è preferita una prova libera sulle due tratte Reggio Calabria-Roma e Roma-Milano, per risparmiare lo stress di ore ed ore di guida sempre controllata e su autostrade sulle quali è ormai impossibile mantenere una velocità costante

A noi è toccata la tratta Roma-Milano 591,6 chilometri per coprire i quali – viaggiando in due al meglio delle possibilità offerte dalla vettura e dalle condizioni del traffico, caratterizzato da continui incolonnamenti e scambi di carreggiata, soprattutto nel tratto appenninico – abbiamo consumato 43,55 litri di gasolio con una percorrenza media di 13,58 chilometri con un litro e con una spesa per il carburante di poco più di 30 mila lire

Notiamo che per raggiungere Roma in aereo avevamo speso dieci volte tanto e che, da casa a casa, abbiamo impiegato, a causa delle ormai consuete attese in aeroporto, quasi lo stesso tempo Questo spiega perchè, nonostante la sovrattassa sulle auto a gasolio, i Diesel continuino ad avere un consistente mercato (24,7 per cento) soprattutto nella fascia di cilindrata attorno ai 2 litri

In questo mercato la Croma TD ID acquisterà sicuramente un peso rilevante, contribuendo a rafforzare la presenza delle auto del gruppo Fiat (pensiamo, naturalmente, anche alla Lancia e all'Alfa) nel segmento E dove le marche di casa nostra rappresentavano quattro anni fa soltanto il 5 5 per cento e sono oggi arrivate a sfiorare il 60

La facile previsione dell'affermazione di questa nuova Croma deriva dal fatto che l'adozione del Diesel a iniezione diretta la pone in condizione, pur garantendo prestazioni brillanti e confort di marcia, di non avere concorrenti in quanto a parsimonia nei consumi, segnando un altro punto all'attivo della tecnologia Fiat che, in pochi anni, può vantare l'introduzione del motore FIRE, del cambio a variazione continua dei rapporti CVT e dell'Antiskid su vetture di piccola cilindrata,

Per presentare il primo motore Diesel ad iniezione diretta su una berlina di serie, i tecnici hanno dovuto lavorare e sperimentare più di dieci anni intorno ad un tipo di propulsore da molto tempo in uso sui veicoli industriali per la sua economicità nei consumi, ma poco adatto alle berline per la sua rumorosità Al volante della nuova berlina della gamma Croma abbiamo potuto renderci conto che i ricercatori della Fiat hanno centrato l'obiettivo Il confort nell'abitacolo è infatti uguale a quello di vetture con motore Diesel a precamera, con il vantaggio che il Diesel ad iniezione diretta è meno ingombrante, meno pesante e, come si è visto, ha un migliore rendimento

Questi, in sintesi, i punti di forza della Croma TD ID

Il motore, un 4 cilindri di 1929 cc, eroga una potenza massima di 92 cv a 4200 giri/minuto e una coppia massima di 19,4 kgm a 2500 giri, ciò consente di raggiungere una velocità massima di 180 km/h, di passare da 0 a 100 km/h in 12,5 secondi, di coprire il chilometro con partenza da fermo in 33,5 secondi

I consumi della Croma TD ID sono inferiori del 20-40 per cento rispetto a quelli delle vetture concorrenti, la Casa indica, secondo le norme ECE, una percorrenza di 25,6 km per litro di gasolio ai 90 orari, di 18,2 km/l ai 120, di 16,7 nel ciclo urbano Ne consegue che, avendo il serbatoio della Croma la capacità di 70 litri, alla velocità costante di 90 km/h l'autonomia di questa berlina e di circa 1800 chilometri

Altro vantaggio il cambio dell'olio deve essere effettuato ogni 15 mila chilometri, invece che ogni 7500 come è richiesto dai Diesel a precamera □ FS

Rover Fastback per chi non si sente «arrivato»

L'Austin Rover ha scelto la terra di Shakespeare per il lancio internazionale della gamma Fastback della Rover 800. La scelta non è stata determinata dal desiderio di consentire un omaggio al drammaturgo, ma dalla possibilità di provare le «due volumi» su strade ed autostrade in grado di esaltare la sportività della gamma Da noi le Rover 800 Fastback arriveranno in autunno e dovrebbero costare, grosso modo, come le versioni a tre volumi.

DAL NOSTRO INVIATO
FERNANDO STRAMBACI

STRATFORD UPON AVON Sembra che in Gran Bretagna chi si considera «arrivato» viaggi in tre volumi e che chi, invece, pensa di avere ancora strada da fare predilighi le due volumi Bizzarrie delle ricerche sociologiche e di mercato? Non si direbbe, se all'Austin Rover Group si sono basati proprio su questo tipo di valutazioni per dare il via all'operazione Rover 800 Fastback, che consiste nell'affiancare, quasi pari pari, alla serie 800, realizzata nel 1986 in collaborazione con la giapponese Honda, altrettante versioni con portellone posteriore

Al «top» della gamma – che la Rover produce in sette versioni con quattro motorizzazioni (proprio come per la tre volumi), tre sole delle quali, probabilmente, arriveranno in autunno in Italia – si trova la «Vitesse» che, con la sua velocità massima di 225 km/h, e anche la più veloce Rover mai prodotta dalla Casa britannica

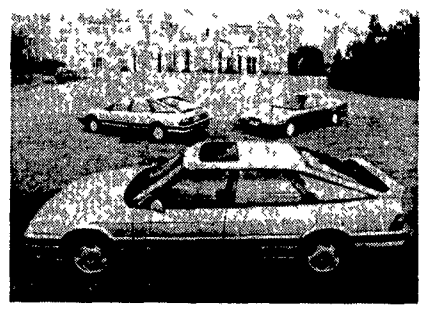
Questo modello, che è equipaggiato con un motore V6 di 2,7 litri – che eroga una potenza di 177 cv e consente di accelerare da 0 a 100 km/h in soli 8,2 secondi – è dotato di serie di sospensioni autolivellanti, barre antirollio rinforzate, ammortizzatori a gas, cerchi in lega da 15 , sistema antibloccaggio dei freni Alle prestazioni e al comportamento su strada da vera sportiva, accomuna l'eleganza degli allestimenti, tipica delle Rover, e in più – rispetto alla Sterling, che è al «top» della gamma a tre volumi – offre una capacità di carico che può arrivare a 1405 litri abbattendo il sedile posteriore ed un piano di carico lungo ben 1,76 metri

Proprio tutte le caratteristiche, stando ai tecnici della Rover, ambite da coloro che possono permettersi un auto di prestigio, ma che non sono ancora contenti del loro stato

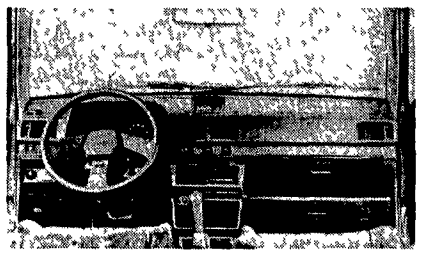
Al basso di gamma, per il mercato inglese, si trova la 820 con un motore due litri (che prevede l'utilizzazione di benzina a basso contenuto di piombo) alimentato a carburatore Per questo modello, che non dovrebbe essere importato in Italia, dove il modello base dovrebbe essere l 820i, l'ABS è previsto in opzione Il motore della 820 eroga 100 cv e consente di raggiungere i 177 km/h I consumi sono abbastanza contenuti 8,2 litri per 100 km in media, secondo i dati forniti dalla Casa

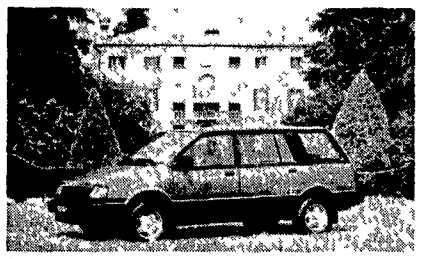
L'impressione che si è ricavata, viaggiando sulle strade inglesi con l'handicap della guida a destra e del senso di marcia a mano sinistra, è che i tecnici della Rover abbiano fatto un buon lavoro con queste Fastback Avremo modo di averne conferma quando si avrà occasione di provare in Italia le versioni destinate al nostro mercato Il fatto stesso che nel modello Vitesse il CX sia stato abbassato a 0,30, dimostra che sulla carrozzeria si è fatto un ottimo lavoro, pur conservando una certa classicità della linea

Con l'occasione la Rover ha apportato aggiornamenti anche alle 800 tre volumi, con modifiche ai rapporti al cambio, ai pannelli delle portiere e alle sospensioni



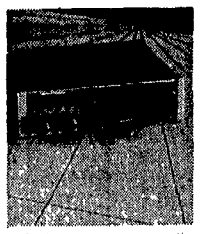
Il grande spazio per i bagagli caratterizza la serie con portellone della Rover 800 Nella foto in alto tre versioni della Rover 800 Fastback: il modello ripreso in primo piano è la «Vitesse»





La Mitsubishi Space Wagon 4WD. L'ultima fila di sedili è abbattibile se si ha l'esigenza di caricare molti bagagli. Nella foto in alto: una vista della monovolume dal posto di guida.

Una nuova autoradio proposta dalla Philips

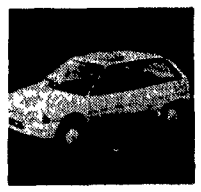


Ha la sigla di identificazione «DC 490» la nuova autoradio *(nella foto)* proposta dalla Philips Car Stereo Dispone di un amplificatore incorporato, adatto a fornire a due altoparlanti 20 watt per canale, oppure 7 watt per quattro altoparlanti Un equalizzatore grafico a cinque bande consente una accurata regolazione dei toni L'apparecchio è dotato di autoreverse con riproduzione automatica del nastro e la radio, a due gamme d'onda, si avvale del circuito IAC per la soppressione dei disturbi in FM.

In vendita l'Audi 80 turbodiesel intercooler

Con la consegna ai concessionari dei primi esemplari della Audi 80 turbodiesel intercooler, è cominciata in questi giorni la vendita in Italia del nuovo modello della Casa di Ingolstadt La consegna ai concessionari è avvenuta a Verona, in occasione della cerimonia di commemorazione di Gerhard Gumpert – fondatore dell'Autogerma, società distributrice in Italia delle vetture Volkswagen e Audi – scomparso nel gennaio del 1987. Alla cerimonia è intervenuto anche il presidente della Volkswagen, Carl Hann In particolare è stato ricordato che dal 1954 (anno in cui Gumpert fondò l'Autogerma) ad oggi, le Volkswagen e le Audi vendute in Italia sono state oltre 1 800 000 Nel primo quadrimestre di quest'anno, con 68 524 vetture consegnate, l'Autogerma si è confermata al primo posto tra le aziende che importano automobili in Italia

La «K-Way» nuova serie speciale Citroën AX



Si chiama «K-Way» – dal nome della conosciutissima giacca a vento leggera – una nuova serie speciale della Citroën AX È disponibile sul mercato italiano in 1200 esemplari, offerti al prezzo di 10 547 000 lire, chiavi in mano. Realizzata sulla base della AX 10 E tre porte (954 cc, 45 cv, 145 km/h) la «K-Way» *(nella foto)* si distingue per il colore bianco della carrozzeria, decorata da strisce blu e rosse, della calandra e dei copriruote e per il tetto apribile Neri plancia, volante, pianale posteriore e pannelli porte Jersey grigio per i sedili, con bande oblique blu e rosso, che recano la scritta «K-Way»

La Bepi Koelliker Automobili venderà in autunno la Mitsubishi Space Wagon 4WD

Monovolume alla nipponica

Con un riconoscimento alla Renault, che con la Espace ha imposto sul mercato europeo la moda delle monovolume, la Bepi Koelliker ha annunciato che in autunno sarà disponibile anche in Italia la monovolume alla nipponica. Si tratta della Mitsubishi Space Wagon 4WD 2000, che verrà proposta con due livelli di equipaggiamento, a prezzi inferiori di circa 10 milioni rispetto a quelli della monovolume francese.

A fine anno la Koelliker, se le cose continueranno ad andare bene, avrà venduto in Italia 3700 fuoristrada Mitsubishi Pajero L'anno scorso ne aveva venduti 714 Mercato più facile per i modelli giapponesi, per la breccia aperta dall'assenza di fuoristrada di produzione italiana, ma anche riconoscimento delle qualità di un veicolo che la rivista specializzata inglese «What car?» ha proclamato miglior fuoristrada per il 1988

Ora la Bepi Koelliker Automobili si appresta ad introdurre in Italia la Space Wagon 4WD 2000, la cui prima versione fu presentata dalla Mitsubishi in Giappone nel 1983

La monovolume giapponese era già in vendita sugli altri mercati europei e quindi rappresenta una novità soltanto per il mercato italiano La gamma Space Wagon comprende quattro modelli a benzina e a gasolio a due e a quattro ruote motrici Da noi sarà importata soltanto la versione a benzina con trazione integrale disinsenbile, per la buona ragione che, finchè dura il contingentamento per i veicoli giapponesi, all'importatore conviene puntare sui modelli di valore più elevato

Alla Bepi Koelliker non sarà difficile piazzare rapidamente tutte le Mitsubishi Space Wagon 4WD 2000 che potrà importare, visto che vendera la versione Standard intorno ai 25 milioni e quella SE intorno ai 28 milioni

Questa monovolume lunga m 4,45 e larga 1,64 (quindi con ingombro inferiore a quello della Fiat Croma, tanto per fare un esempio) può trasportare sette persone a 163 chilometri orari Ha tenuta di strada e prestazioni (km fa fermo in 38,1 secondi) di una normale berlina e, così come una berlina, si guida con grande facilità

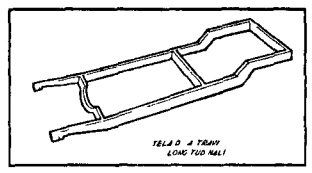
Punto di forza della Space Wagon 4WD la possibilità di inserire la trazione integrale anche in velocità, ma tutta la meccanica è di prim'ordine. Ricordiamo che il motore, un 4 cilindri in linea di 1997 cc e 102 cv, ha accensione elettronica e due alberi controrotanti Il cambio a 5 marce sincronizzate, è di grande precisione Morbide le sospensioni indipendenti Contenuti i consumi (7,5 litri per 100 km ai 90 orari) Soltanto la linea di questa Mitsubishi, pur gradevole, non è esaltante

CONOSCERE L'AUTO

Corpo vettura: dal telaio alla carrozzeria portante

La carrozzeria di un'automobile viene in genere considerata soltanto dal punto di vista estetico, in realtà, come si vedrà, essa costituisce molto di più di una semplice «veste» della vettura

In passato il corpo vettura era costituito dal telaio (in longheroni e traverse, o più raramente in tubi) sul quale veniva fissata la carrozzeria, costituita a sua volta da vari elementi in lamiera Da molti anni a questa parte, tutte le vetture di serie, salvo rarissime eccezioni, sono a «carrozzeria portante» In altre parole, non vi è più un telaio vero e proprio ma una *scocca*, ovvero una struttura di base comprendente le varie parti fondamentali della carrozzeria come pianale, tetto e montanti dell'abitacolo, paratie di separazione dal vano motore e dal bagagliaio, fasciami, passaruota, punti di fissaggio delle sospensioni, del motore e della trasmissione e così via



La scocca in lamiera di acciaio opportunamente irrigidita e rinforzata ove necessario, mediante elementi scatolati «fazzoletti» (triangoli in lamiera che vengono saldati nei punti da rinforzare) o nervature Ad essa vengono fissate altre parti della carrozzeria che non hanno funzione portante (sportelli, cofano, pannelli)

Non di rado si impiegano dei *telai ausiliari*, costituiti da strutture (generalmente in lamiera stampata) alle quali sono fissati direttamente gruppi meccanici come motore e organi della trasmissione Queste strutture, a loro volta, vengono poi unite rigidamente (mediante saldatura o meno frequentemente, mediante viti) alla scocca

I vari elementi di lamiera che costituiscono la scocca della vettura vengono ottenuti per tranciatura, seguita da operazioni come sagomatura (o, più propriamente, «imbutitura»), piegatura e/o stampaggio che vengono effettuate utilizzando delle presse idrauliche I vari elementi vengono quindi collegati mediante saldatura elettrica

Le più moderne linee di produzione dei costruttori automobilistici sono oggi dotate, come si sa, di macchinari che eseguono queste operazioni in maniera completamente automatica

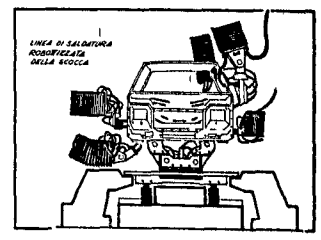
La scocca della vettura viene oggi disegnata facendo impiego delle più avanzate e sofisticate tecniche progettative come il sistema degli «elementi finiti» (un metodo che consente di valutare con grande accuratezza gli effetti delle sollecitazioni sui vari elementi che compongono qualunque struttura) e come il CAD (computer aided design), che consente una progettazione basata in massima parte sull'impiego del computer

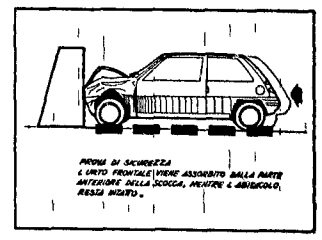
In particolare, progettando la scocca, è indispensabile calcolare con la massima precisione le sollecitazioni che la scocca stessa dovrà sopportare durante il funzionamento della vettura

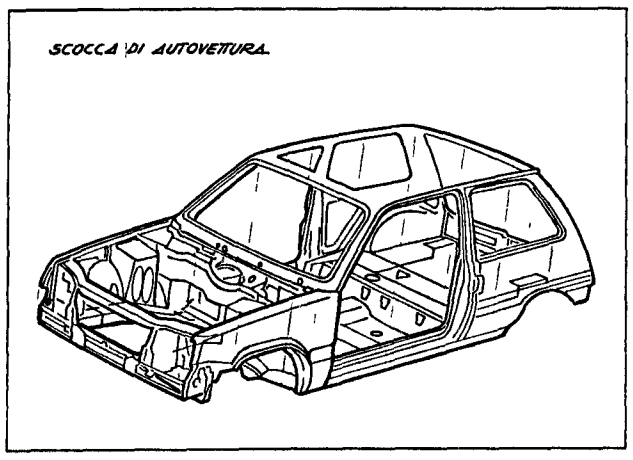
Tra i requisiti più importanti richiesti ad una scocca sono una elevata rigidità, sia nei confronti delle sollecitazioni a torsione che nei confronti di quelle a flessione, e una grande leggerezza

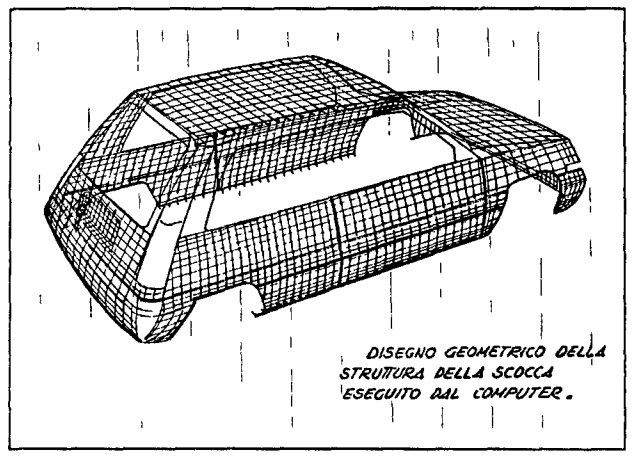
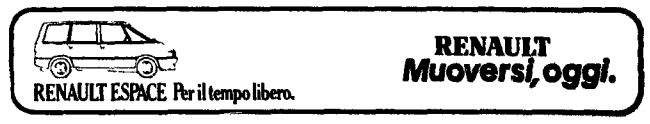
Per motivi di sicurezza, nelle autovetture moderne generalmente la parte centrale della scocca è dotata di un elevato grado di indeformabilità gli eventuali urti frontali e posteriori vengono assorbiti in larga misura dalla deformazione delle parti che si trovano davanti e dietro l'abitacolo

Tutti i costruttori oggi si ingegnano ad adottare misure sempre più efficaci per quanto riguarda la protezione della carrozzeria dalla corrosione Oltre ai trattamenti galvanici, alla zincatura delle lamiere e all'impiego di più strati di vernice, vanno citati l'uso di sigillanti siliconici e l'iniezione di cere fuse nelle intercapedini









In collaborazione con il Servizio tecnico della Renault Italia
Disp.6.1