La Casa francese ha abbondantemente anticipato le caratteristiche

Tre nuovi motori Settanta versioni Carrozzeria a due e tre porte

Così è la Renault 19 rivale della Fiat Tipo

Tre nuovi motori, tra cui un Diesel, tra i 12 disponibili con potenze da 55 a 92 cv, due tipi di carrozzeria a 3 e a 5 porte, quattro livelli di equipaggiamento, 70 versioni complessive. Questa la risposta della Renault, con la R 19, all'offensiva che la Fiat ha lanciato, con la Tipo, nel segmento C del mercato, che vale tre milioni di pezzi. Risposta possente. Bisognerà vedere se sarà vincente.

FERNANDO STRAMBACI

La prima risposta al lancio della Fiat Tipo è arrivata dalla Francia ed è stata una risposta possente. A più di tre settimane dalla data di presentazione alla stampa internazionale della nuova Renault 19, la Casa francese ha letteralmente inondato le scrivanie degli addetti ai lavori. In luogo delle scarne «anticipazioni» che di solito precedono il lancio di un nuovo modello di automobile, tredici ponderosi fascicoli su gestazione, nascita, caratteristiche e future fortune della R 19 che rappresenta, forse, il più grande sforzo mai fatto da una casa automobilistica per realizzare, in soli 42 mesi, una nuova vettura.

Che la risposta della Renault, e prima o poi verrà quella della Volkswagen, non si sarebbe fatta attendere lo si sapeva. Ma non si sospettava che la botta sarebbe stata così forte. Contro otto versioni della Tipo, settanta versioni della R 19 con dodici tipi di motori, tre dei quali completamente nuovi. Ma bisogna stare attenti, perchè facendo i conti alla francese anche i numeri delle versioni Fiat si dilaterebbero; in quel settanta, infatti, ci stanno anche le versioni previste per questo o quel Paese di un Mercato comune che non è ancora riuscito a armonizzare leggi e normative.

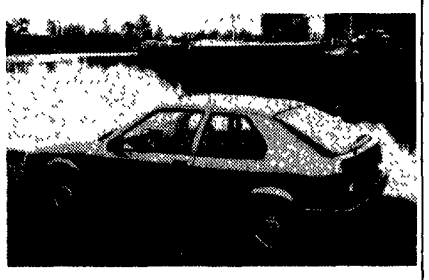
Ma torniamo ai fascicoli e tentiamo di raccapezzarci.

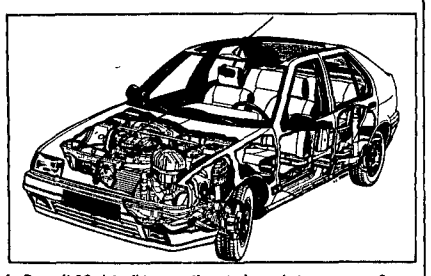
I motori nuovi realizzati per la 19 sono un «Energy» di 1397 cc e 80 cv, un Diesel di 1870 cc e 65 cv e un 16 valvole che non deve essere ancora pronto, visto che nei fascicoli non se ne indicano le caratteristiche.

La carrozzeria della vettura, alla cui linea ha messo mano anche Giorgetto Giugiaro, non sembra distinguirsi, stando almeno alle fotografie, per originalità; ma questo è lo scotto che spesso si paga nella rincorsa al più basso CX. Per la R 19 è stato realizzato uno 0,30 (ma per qualche versione è 0,31) contro lo 0,31 della Tipo. La nuova Renault, sempre per stare nel confronto, con i suoi 4,155 metri è più lunga di 19,7 cm rispetto alla Tipo ed è più stretta (1694 mm) di 6 mm. Per la R 19 la lunghezza abitabile è, naturalmente, maggiore, ma è inferiore la larghezza interna. Decisamente superiore (386 litri contro 307) la capacità bagagliaio della R 19.

Sulla base dei dati forniti dalla Renault e desunti dalle informazioni dei costruttori e della stampa specializzata si potrebbero fare i confronti delle prestazioni e dei consumi tra i vari modelli concorrenti. Ma nei fascicoli sulla R 19 presi in esame c'è un'incongruenza: la R 19 con motore di 1397 cc viene paragonata, per affinità di potenza, alla Tipo con motore di 1108 cc. Più corretto, ci pare, il raffronto con la Tipo con motore di 1372 cc. Ecco i dati della R 19 (tra parentesi quelli della Tipo): velocità 160 km/h (161), 0-100 km/h 15 sec. (13), 1000 m in 36,6 (34,7), consumo ai 90 orari 5,1 lx100 km (5,2), ai 120 6,7 (6,5), nel ciclo urbano 7,8 (7,5).

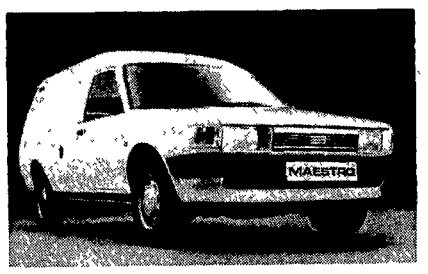
Per valutare un'automobile questi dati, tuttavia, non sono sufficienti. Manca il prezzo. Non è stata provata e non è stata vista la macchina. Bisognerà dunque aspettare per valutare il comportamento su strada, la confortevolezza, le finiture. La gara, comunque, è cominciata. Dal Salone di Parigi e poi, a fine anno, con la commercializzazione in Italia, la Fiat con la Tipo non avrà più vita facile.





La Renault 19 vista di tre quarti posteriore e in trasparenza. Sopra il titolo: vista laterale della vettura

La Maestro con la tuta



Un nuovo veicolo per il trasporto leggero è stato messo in vendita dalla Austin Rover Italia. Si tratta del 700 L Van, direttamente derivato dalla berlina media Maestro, tanto che la Austin Rover lo ha lanciato con lo slogan «La Maestro mette la tuta»

Il 700 L Van *(nella foto)* viene a inserirsi in un segmento di mercato in espansione, come dimostrano i 43.028 veicoli immatricolati l'anno scorso in Italia, con un incremento del 20 per cento rispetto all'anno precedente.

Le caratteristiche di questo Van sono tali che questa versione da lavoro della Maestro – grazie anche al suo prezzo di 11.780.000 lire, Iva esclusa, che è allineato a quelli della concorrenza – riuscirà certamente a ritagliarsi uno spazio importante nel segmento

Per la motorizzazione del 700 L Van l'Austin Rover ha adottato un Diesel a iniezione diretta di 1996 cc di cilindrata realizzato in collaborazione con la Perkins. Questo motore eroga una potenza massima di 60 cv a 4500 giri/minuto, eguale quindi a quella dei veicoli concorrenti al top della categoria. Con i suoi 140 chilometri orari di velocità massima, più che sufficienti in veicoli di questo tipo, non può aspirare al primato di velocità, ma in compenso la sua portata utile di 650 kg e le dimensioni del piano di carico (1910 mm per 1610 mm) lo collocano in prima posizione tra i concorrenti.

All'attivo di questo veicolo anche il buon volume di carico (2,50 mc) e i consumi abbastanza contenuti (5,9 litri di gasolio per 100 chilometri secondo la media indicata dalla Casa).

Altro punto di forza del 700 L Van è dato dalla sua strettissima parentela con la berlina Maestro, tanto che può anche essere definito come una vettura a due posti con smisurata capacità di trasporto bagagli. La cabina di guida è infatti del tutto simile a quella della Maestro, tanto che le dotazioni di serie prevedono anche poggiatesta, specchietti esterni regolabili dall'interno, orologio digitale, tergicristalli a due velocità e intermittenza, accendisigari illuminato, ecc. □ *F.S.*

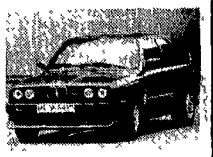
Un Diesel da record quello della VM di Cento

Poco meno della metà delle Range Rover vendute in Italia sono equipaggiate con motore Diesel. Questo tipo di motorizzazione ha contribuito non poco alla diffusione da noi di questi veicoli fuoristrada, decretando così anche il successo della collaborazione della Casa inglese con la VM di Cento che fornisce i propulsori. La validità del motore VM HR-492-HI *(nella foto)* è stata recentemente dimostrata dai 27 record di categoria (tra i quali quello delle 24 ore alla media di oltre 101 miglia orarie) battuti in Inghilterra da una vettura strettamente di serie. Il binomio VM-Rover è vincente anche al di fuori della collaborazione ufficiale tra le due aziende. Molti installatori, infatti, montano sull'eccellente meccanica della Rover motori VM, soprattutto per tentare, spesso con successo, l'avventura dei grandi rallies internazionali

Proposta la riduzione dei limiti di velocità

Un gruppo di senatori di vari partiti (Pci, Psi, Radicali e Verdi) ha presentato una proposta di legge per limitare a 120 chilometri orari la velocità massima in autostrada e a 90 chilometri orari quella sulle altre strade, ferme restando le limitazioni più restrittive attualmente esistenti. La norma estende anche ai produttori di auto e agli editori il divieto di fare pubblicità vantando le prestazioni in termini di velocità. A partire dal 1999, inoltre, ogni automobile dovrebbe essere dotata di una «scatola nera», atta a registrare la velocità tenuta dal conducente e a essere ispezionata dalle autorità di polizia. Per chi non rispettasse le disposizioni della legge sono previste sanzioni che vanno fino alla sospensione della patente per cinque anni

La BMW M3 proposta in versione «Evolution»



La BMW Italia ha messo in commercio una versione speciale della M3. Si chiama «Evolution» e costa 70 milioni. La potenza del motore di 2,3 litri è stata portata a 220 cv e la coppia è salita a 257 kgm. Alla «Evolution» *(nella foto)* sono state apportate anche importanti modifiche aerodinamiche.

NAUTICA

GIANNI BOSCOLO

Se si va per mare è opportuno conoscere le previsioni del tempo

Prevedere il tempo. Vecchio sogno dell'uomo, di chi va per mare in particolare. Quando si sta per iniziare una gita o una crociera, si ricorre a tutti i mezzi (per lo meno sarebbe saggio farlo) per capire un po' come si metterà il tempo. Ovviamente la strada più sicura (ma non infallibile) è quella di ascoltare i bollettini meteo. Ora l'elettronica fornisce un grande aiuto grazie a due strumenti : il ricevitore di carte meteo in fac-simile e il ricevitore Navtex.

Il primo è un apparecchio che riceve in modulazione di ampiezza (AM) e in banda laterale unica (BLU) i segnali trasmessi da stazioni di terra dislocate in tutto il mondo. L'apparecchio, mediante una stampante, è in grado di riprodurre a bordo carte specifiche di diversi aspetti del quadro meteorologico. Vi sono carte con le indicazioni dei fronti, altre con le isobare, alte e basse pressioni, altre addirittura sono foto dai satelliti con l'insieme delle perturbazioni e degli addensamenti nuvolosi. Data la varietà delle mappe, trasmesse a ore diverse, su diverse frequenze, ogni apparecchio in fac ha la possibilità di essere programmato per ricevere e stampare le carte di principale interesse.

Il costo di un apparecchio di questo tipo oscilla da 3 a 8 milioni (più Iva). Naturalmente il prezzo varia in base alla qualità e alle potenzialità di ogni apparecchio. In Italia sono diversi i distributori di apparecchi in fac-simile: a Genova vi sono la Marine System e la Gitiesse Girotecnica, a Roma la Societa italiana radiomarittima e la Compagnia generale telemar; a Milano la Svama.

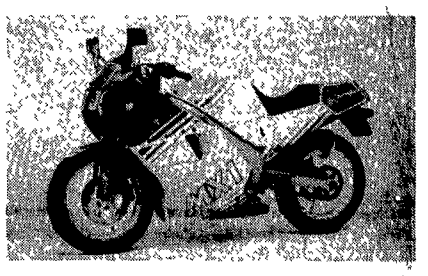
Il ricevitore Navtex, invece, è un sistema abbastanza recente per la trasmissione della meteorologia e gli avvisi ai naviganti, che si basa su una catena di stazioni trasmittenti diffuse in tutto il globo. I messaggi riguardano gli avvisi ai naviganti, quelli meteorologici, i bollettini dei ghiacci, le previsioni del tempo, avvertimenti su eventuali problemi di funzionamento delle catene Decca, Loran e Satnav. Si tratta di messaggi in chiaro e in lingua inglese.

I sistemi Navtex distribuiti in Italia sono due: il Shipmate Marine RS 6101 (Electronic marketing company di Modena), costo 2 milioni 800 mila lire, e il Fastnet Radio (Champion marine di Milano) che costa 2 milioni 300 mila lire.

L'avere questi strumenti a bordo non deve, però, generare meno attenzione a ciò che succede intorno. Anzi. Non soltanto può sempre mancare la corrente ma, soprattutto, la meteorologia è scienza così complessa che non può essere appresa facilmente nemmeno con l'ausilio delle moderne tecnologie. In più, chi naviga nel «mare nostrum», non deve mai dimenticare che è un bacino molto imprevedibile.

Gilera 125 MX1 per catturare giovani volubili

UGO DALLO'



Ampia carenatura disegnata con l'ausilio della galleria del vento, motore potente e sofisticato, ciclistica impeccabile: questa è la carta d'identità della Gilera 125 MX1. Dalla 125 RV del 1983 alla attuale 125 MX1 è stata una continua corsa al rinnovamento, per assicurarsi le preferenze di una clientela giovane, esigente, competente e... volubile.

La velocità massima delle attuali 125 MX1 ha suggerito alla casa di Arcore la ricerca della ottimizzazione aerodinamica del complesso moto-pilota. Ciò ha permesso, secondo la Gilera, di raggiungere prestazioni superiori anche in termini di stabilità, confort e sicurezza. Quest'ultima, secondo noi, è sempre più importante, considerato che le «quarto di litro» viaggiano ormai a velocità superiori ai 150 orari in mano a ragazzi di 16 anni.

La 125 MX1 *(nella foto)* presenta un telaio, in acciaio, bitrave scatolato con profilo variabile; la parte posteriore è composta da una struttura monoscocca in alluminio scatolato. Anteriormente è stata adottata una forcella con steli da 35 mm. di diametro e 130 di corsa, regolabile per ottenere l'effetto anti-affondamento. Al retrotreno troviamo un rinnovato sistema di sospensione a progressività variabile. L'ammortizzatore è oleopneumatico a gas, regolabile nel precarico della molla

Particolare pratico e di effetto estetico è il regolatore a eccentrico della tensione della catena. Ben dimensionato l'impianto frenante, che consta di due dischi con foratura volvente e pinze a quattro pistoncini di diametro differenziato, all'avantreno. Dietro c'è un disco di minori dimensioni con pinza a due pistoncini.

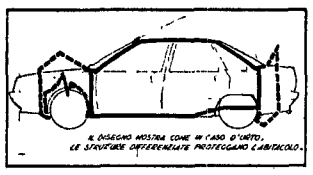
Le ruote sono in lega leggera a cinque razze cave con profilo anti-turbolenza e montano pneumatici tubeless super ribassati. Il nuovo propulsore, migliorato rispetto alla precedente versione nella trasmissione primaria, nel cambio, nella testata e nel carburatore, ha una potenza di 28 cv a 10.000 giri. L'impianto di scarico è stato sdoppiato e i terminali escono ai lati del codino.

Per abbassare il baricentro e conseguentemente migliorare la guidabilità della moto, il serbatoio è stato collocato sotto al motore. Con questa soluzione si è anche ottenuto un capace vano, nel finto serbatoio, atto a contenere un casco integrale. Ampia la dotazione di strumenti che va dal termometro dell'acqua all'orologio a cristalli liquidi. Particolarmente curata la componentistica, frutto di studi ergonomici.

Il prezzo della Gilera MX1 è di lire 4.750 000 alle quali si devono aggiungere altre 295.000 lire per l'avviamento elettrico.

CONOSCERE L'AUTO

Le ricerche per aumentare la «sicurezza passiva»



La «sicurezza passiva» è l'oggetto di ricerca di quella branca della tecnica automobilistica volta a ridurre le conseguenze di eventuali incidenti. Tale risultato viene perseguito, attualmente, attraverso lo sviluppo di adeguate strutture della carrozzeria e di sistemi in grado di trattenere i passeggeri in caso di urto.

Il primo tipo di intervento ha portato alla definizione del concetto di «carrozzeria di sicurezza» e, quindi, alla progettazione di un abitacolo concepito come una cellula indeformabile, in grado di garantire agli occupanti un adeguato spazio di sopravvivenza anche in seguito ad urti molto violenti.

Il compito di assorbire la maggiore energia possibile nel corso dell'impatto spetta al frontale ed alla parte posteriore della vettura, zone conformate in modo da subire una deformazione progressiva, che eviti il raggiungimento di decelerazioni troppo violente. Bisogna infatti tener presente che il corpo dei passeggeri, in caso di urto frontale, subisce una decelerazione che, ad 80 km/h, è di 100g se accompagnata dall'urto contro le strutture dell'abitacolo, mentre una decelerazione di 80g, della durata di alcuni millisecondi, è già considerata letale

Anche la meccanica ha subito degli adattamenti in funzione della sicurezza passiva, come lo sterzo, oggi generalmente dotato di un piantone deformabile allo scopo di scongiurarne la penetrazione nell'abitacolo. Inoltre, la scatola guida, oggi, viene posta spesso in posizione protetta, dietro l'asse anteriore.

Molto importante è anche il posizionamento del serbatoio, che deve essere al riparo da eccessive compressioni o deformazioni che ne compromettano la tenuta e generino pericoli d'incendio.

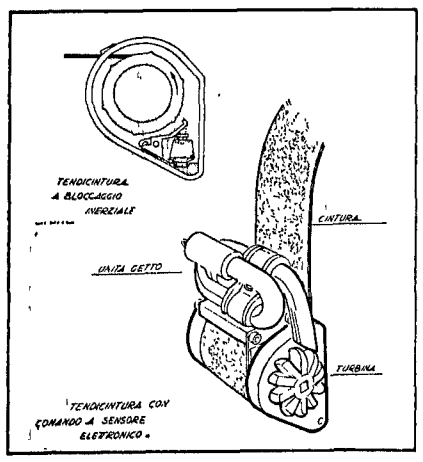
Una condizione fondamentale per poter prestare un pronto soccorso ai passeggeri coinvolti in un incidente è inoltre quella che le portiere possano essere aperte anche dopo violenti impatti. A tale scopo vengono studiate particolari serrature, capaci di integrare la rigidità dei montanti

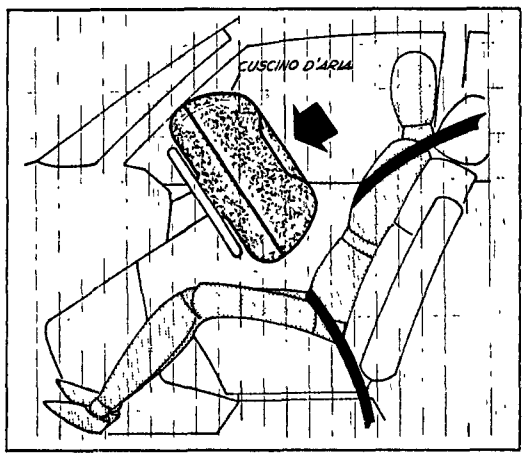
All'interno dell'abitacolo, infine, tutte le zone di possibili urti con il corpo dei passeggeri vengono oggi realizzate in materiali morbidi, sovente con anima costituita da sostanze schiumose.

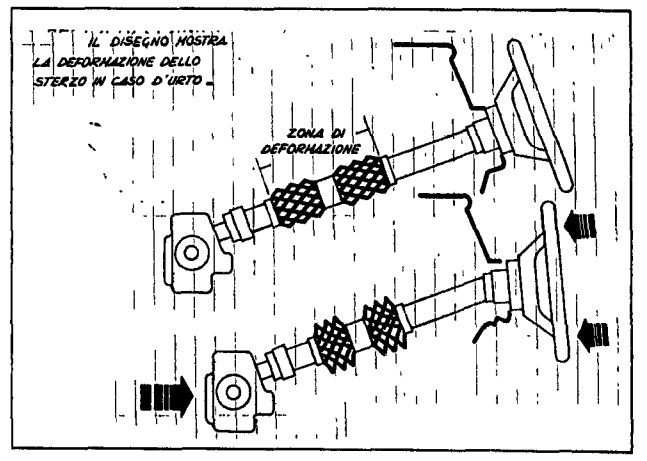
E veniamo ai sistemi di trattenuta degli occupanti dell'auto. Il più economico, semplice e diffuso, anche se da noi l'uso non è ancora obbligatorio, è costituito dalle «cinture di sicurezza» del tipo a tre punti di ancoraggio con arrotolatore a bloccaggio inerziale.

In alcune vetture questo sistema viene integrato da un bloccaggio di tipo «pirotecnico», comandato da un'esplosione innescata, in caso di impatti particolarmente gravi, da un sensore elettronico posto sul frontale. L'esplosione provoca il violento getto di un liquido contro le pale di una piccola turbina collegata al sistema di tensione delle cinture. Il vantaggio del dispositivo sta nella sua rapidità d'intervento (poco più di 10 millisecondi) che impedisce al corpo di venire trattenuto solo dopo aver subito un brusco spostamento in avanti, come avviene con il tradizionale sistema inerziale, che rimane comunque attivo per urti di minore entità.

A protezione del guidatore è stato infine sviluppato l'«airbag», un cuscino di nylon racchiuso in posizione di riposo nel volante e che in caso di impatto frontale viene immediatamente gonfiato e quindi subito lentamente sgonfiato per trattenere morbidamente la spinta in avanti del corpo. Tutto il processo è attivato, anche in questo caso, da un impulso fornito dal sensore posizionato sul frontale dell'autovettura, tramite un sistema pirotecnico. Mette conto di ricordare che sono stati già messi a punto sistemi di «airbag» per tutti gli occupanti di una vettura.







In collaborazione con il Servizio tecnico della Renault Italia
Disp.6.4