



Prima gradevole presa di contatto con la nuova media della Renault che arriverà in Italia a novembre

# La 19 non è niente male ma davvero non fa «tipo»

Prima presa di contatto, sulle strade della Francia e del Belgio, con la nuova media della Renault. È più bella di quanto appaia dalle fotografie ed ha grandi qualità, ma nel confronto con la sua più diretta rivale non si impone per la linea, che nella Fiat Tipo è molto più originale. Deciderà il prezzo quando, a novembre, la R 19 sarà importata in Italia.

DAL NOSTRO INVIATO  
**FERNANDO STRAMBACI**

■ **DOUA!** La prima presa di contatto con la Renault 19 comincia con la visita ad uno degli stabilimenti: quello di Douai nel nord della Francia dove viene costruita. Da bordo di una Renault Espace l'anticipazione monovolume della casa è panoramica e rapida e convincente anche qui i robot fanno da padroni solerti precisi e imperscrutabili.

Già vedendola sulle linee di montaggio si ha l'impressione che la Renault 19 sia più bella di quanto non appaia dalle fotografie. Vista poi da

quando la Fiat presentò la Tipo ossia la vettura media con la quale la R 19 entra direttamente in concorrenza.

Non fa «tipo» dunque questa francesina - anche se ha tutti i numeri per ricavarsi uno spazio consistente nell'ambiente ristretto delle medie europee - alla quale prima ancora della commercializzazione è stato dedicato addirittura un libro in cinque lingue. E non a caso nel prezioso volume sulla nascita e l'evoluzione del progetto «X53» se non l'abbiamo scorso troppo velocemente non è stata riservata nemmeno una citazione.

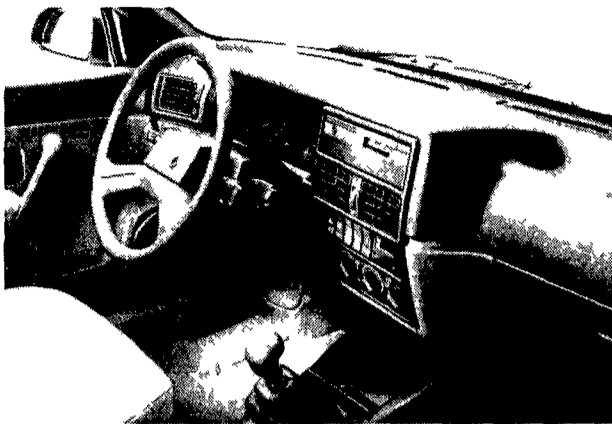
Eppure si diceva i numeri alla R 19 non mancano a cominciare dal fatto che con i suoi 4,15 metri di lunghezza sopravanza di circa 20 cm la sua più diretta rivale il che si traduce in maggiore distanza tra pedaliera e schienale posteriore bagagliaio più capace (386 litri) ruota di scorta nor-

male in luogo del «ruotino». Nonostante nella Tipo sulla quale si entra più agevolmente si ha l'impressione di avere più spazio a disposizione e maggiore visibilità soprattutto durante le manovre. Nondimeno siamo certi che la R 19 giocherà bene la sua partita nel segmento C del mercato grazie alle sue ottime finizioni alla grande varietà di versioni (a tre e a cinque porte) alle 12 motorizzazioni benzina e Diesel che consentono all'utente di scegliere la macchina sulla misura delle sue esigenze e del suo portafoglio. Non è stato ancora deciso come sarà composta la gamma italiana così come non sono stati ancora fissati i prezzi ma è certo che di qui a novembre la Renault Italia troverà il modo di stabilire parametri che le consentiranno di raggiungere l'obiettivo del 60 mila R 19 vendute in un anno in Italia.

Delle tante R 19 disponibili abbiamo provato un modello Diesel e uno a benzina che non sappiamo se saranno importati in Italia dove saranno comunque quasi certamente importate versioni con motori a benzina di 1200 1300 e 1700 cc e un Diesel aspirato. Nei 367 chilometri percorsi nell'itinerario tra Francia e Belgio che ha toccato anche l'incantevole Arras e la splendida Brugge abbiamo apprezzato l'ottima tenuta di strada la facilità di innesto del cambio l'efficienza dei freni delle R 19.

Soprattutto ci è piaciuto l'assetto di guida la conformazione dei sedili e la posizione dei comandi e della strumentazione mettono subito il pilota a suo agio. Anche il passeggero non ha di che lamentarsi salvo che per l'assenza della maniglia di appiglio al di sopra della portiera (c'è soltanto quella sul bracciolo) e per la pratica impossibilità di posare la cenere della sigaretta nel luogo deputato quando la leva del cambio è in posizione di quinta marcia.

I consumi stando alle indicazioni dell'elaboratore elettronico presente su uno dei modelli ci sono parsi più che buoni. Non particolarmente brillanti le prestazioni dei motori delle vetture che abbiamo guidato. Ma vedremo il tutto con maggiore precisione quando la R 19 arriverà in Italia per misurarsi per qualità, prestazioni e prezzo con le Tipo.



La Renault 19 cinque porte in allestimento TXE fotografata su strada. Nella foto in alto il posto di guida e la plancia ripresi dal lato passeggero. Nella foto sopra il titolo la versione GTS a tre porte.

## Un solvente della Elf per la pulizia della moto

La Elf lubrificanti continua ad ampliare la propria linea di prodotti per ogni tipo di motociclo o di veicolo a motore. L'ultimo «N Contact» viene presentato come appositamente studiato per un'accurata pulizia di tutte le superfici unte e sporche di grassi oli cere catrami ecc. della motocicletta. La bombola di 400 cc costa 9.000 lire e la Elf assicura che il suo potere solvente è di gran lunga superiore a quello della benzina dell'alcol etilico e del percloroetilene. Inoltre «N Contact» oltre all'azione solvente ha anche la prerogativa grazie al suo potente getto di possedere una funzione meccanica che aiuta ancor più a dissolvere lo sporco e l'unto. L'hanno accertato i team della Parigi Dakar 88 e dei tre Campionati mondiali di motocross che l'hanno adottato. Tra le particolarità dell'«N Contact» - che si spruzza istintivamente sulle parti dove vi è un maggiore accumulo di grassi e sporco e che evapora rapidamente lasciando le superfici asciutte e pulite - vi sono sottolineate la Elf la bassa tossicità (anche se nelle avvertenze d'uso si precisa di utilizzarlo in luoghi aerati) e l'innitiamabilità. Non tocca certo alla Elf ricordare che anche questo nuovo prodotto spray contribuisce ad allargare il buco nella coltre di ozono tra la generale indifferenza delle autorità che dovrebbero vietare l'ulteriore diffusione delle micidiali bombole.

## Più severe le norme sulle auto a gasolio

Tramite un anno scateranno nella Comunità europea norme più severe per la omologazione di nuove autoveicoli con motore a gasolio. Una proposta di direttiva messa a punto dal Consiglio dei ministri della Cee stabilisce infatti che le particelle contenute nel gas di scarico dei veicoli con motore Diesel non potranno superare 11 grammi per prova (questo limite sarà esteso dal 1° ottobre del 1990 a tutte le nuove auto messe in commercio) e 4 grammi per «conformità di serie». La Commissione ambiente del Parlamento europeo nell'approvare la proposta di direttiva ha chiesto al Consiglio di abbassare ulteriormente i limiti previsti per le prove di «conformità di serie» facendoli scendere a 0,8 grammi dall'ottobre 1992.

## NAUTICA GIANNI BOSCOLO

# Sicurezza in mare in ordine alfabetico

■ Sicurezza in mare come abbiamo visto seppur brevemente dipende da strutture e da atteggiamenti personali. Questa volta affrontiamo il secondo aspetto trascurando quello che è già previsto dalle norme. Lo facciamo con alcuni «pro memoria» in ordine alfabetico.

■ **B come barra di riserva.** Serve e più di quanto si possa immaginare. Se utilizzate una barca con la ruota ve ne sarà sicuramente una in fondo ad un gavone. Assicuratevi che sia adattabile rapidamente può tornare utile in momenti in cui è bene fare in fretta.

■ **C come deviazione.** Sono impazziti in molti nel tenere conto preparando l'esame per la patente. Ma poi di certe cose ci si dimentica. È bene tenere presente che può esserci anche su imbarcazioni in legno o vetroresina. Se navigate spesso con barche a noleggio chiedete e consultate se la bussola soffre di questo difetto. Qualche grado di differenza su una rotta di un centinaio di miglia (ad esempio dalla Ligu-

ria alla Corsica) vi potrebbe portare abbastanza fuori strada.

■ **D come giornale di bordo.** Può andare bene anche un quadernetto. Serve volendo per scrivere le annotazioni dei vostri viaggi. Ma soprattutto diventa utile quando la nebbia arriva improvvisa. In quel momento registrare il proprio punto con ora e log ed aggiornare periodicamente i dati può diventare un prezioso «filo di Arianna» alla ricerca per trovare il porto. Un corretto utilizzo del giornale di bordo richiede anche di registrare i bollettini meteo. In Francia dall'anno scorso è obbligatorio.

■ **M come meteo.** Non stante le polemiche sulla loro imprecisione sono di grande utilità specie se fate una crociera di diversi giorni o una traversata. I trascritti veri è il primo passo per comprenderli integrando i loro messaggi con l'esperienza diretta. A volte bisogna prendere come «oro colato» ma per lo più sono attendibili. Meglio comunque stare al riparo una volta

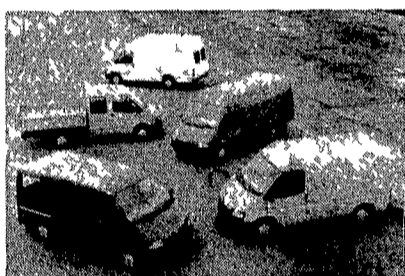
senza motivo che ficcarsi in brutte situazioni per superficialità.

■ **P come pressione.** Il barometro è lo strumento principe da tenere d'occhio. Cominciare a tararlo con un dato certo e poi continuare a seguirlo. Un abbassamento di 2 millibar in tre ore non annuncia nulla di inquietante. Se scende di 3 millibar menta già una maggior attenzione. Se osservate una discesa di 5 sempre in tre ore, aspettate vi un brutto colpo quale che sia stato il meteo. Vuol dire che la depressione si è approfondita od ha accelerato.

■ **Z come zero delle carte.** Per chi naviga in Mediterraneo la cosa non è rilevante. Appena si esce dal nostro bacino invece capire a cosa corrisponde diventa importante. Lo zero corrisponde al livello delle basse maree (coefficiente 120). Sulle carte le battime triche sono date in metri ma attenzione alle carte in glesi dove sono invece date in piedi (ft circa 30 cm) od in braccia (fm 1 m 80 circa).

Una carovana della Ford percorre la penisola per richiamare l'attenzione sul commerciale più venduto in Europa

# Vacanza italiana col Transit



Nella foto di sinistra le cinque versioni del Transit che formano la carovana della Ford. Nella foto di destra il bus a nove posti (ora è anche disponibile con differenziale autobloccante) che è uno dei modelli della gamma più richiesti.



mento degli equipaggi che beneficiano di questa tempestiva «vacanza italiana».

Certo l'effetto sarebbe stato più convincente se la Ford avesse organizzato una parata di tutte le ottanta versioni di Transit che produce, ma il risultato - e questo righe lo dimostrano - è lo stesso, anche perché gli interessati al Transit dopo aver visto, e magari provato il bus a 9 posti, il Van 100 il Van 100L, il doppio cabina 130 e il Van 190, trovano sempre specialisti disposti a spiegare ben bene tutte le caratteristiche e le qualità della gamma.

Il Transit ricorderanno tra l'altro continua ad essere considerato da noi veicolo di elezione per la trasformazione in camper e ora che è possibile ottenerlo con la trasformazione integrale grazie alla trasformazione realizzata dalla valtellinese Cobra Bruseghini, sta cominciando a diventare interessante se non proprio come fuoristrada, come veicolo capace di districarsi in condizioni di terreno particolarmente impegnative. □ F.S.

■ In Europa in armonia con quelle delle automobili continuano ad andare bene le vendite di veicoli commerciali. Particolarmente bene vanno quelle dei Ford Transit che nonostante le difficoltà di consegna dovute a scoppi negli stabilimenti di produzione continuano a mantenere con il 14,9 per cento del mercato il primo posto tra le marche europee del settore.

Le cose per i Transit vanno bene pure in Italia anche se da noi il primo posto nelle immatricolazioni di veicoli di questo tipo è saldamente tenuto dal Fiat Ducato.

Una situazione confortante per la Ford dunque. Ma non va dimenticato che anche in questo particolare mercato come in quello delle automobili e guerra continua. Se oggi c'è qualche tenue speranza che si componga senza vittorie e sconfitte dopo anni di vittorie e sconfitte.

me e di distruzioni il conflitto nel Golfo Persico non altrettanto si può sperare nella guerra tra le Case automobilistiche che anzi tutti sono concordi nel prevedere che in questo campo vinti e vincitori ci saranno nel volgere di non molti anni.

Ecco dunque che la Ford non riposa sugli allori e - tanto per risvegliare l'attenzione sul meglio della sua produzione e ricordare che nel 1986

dopo aver venduto oltre due milioni di unità di un veicolo il cui nome è diventato sinonimo di «mezzo per trasporto leggero» ha interamente rinnovato la gamma - organizza una carovana di Transit che gira l'Europa. L'Italia naturalmente non poteva essere trascurata e così ora cinque versioni del Transit stanno percorrendo in carovana la penisola con non poco divert

## CONOSCERE L'AUTO

# Come funziona il motorino di avviamento

■ I motori a combustione interna diversamente da quelli elettrici e da quelli a vapore non sono in grado di avviarsi da soli. Per questo nelle moderne autovetture per fare avviare il motore si ricorre invariabilmente ad un motorino elettrico (detto appunto «di avviamento») che viene alimentato dalla batteria.

Per ottenere la messa in moto del motore occorre portarlo ad un regime di rotazione mediamente compreso tra 300 e 400 giri/min. tale regime è leggermente più alto di norma per i motori Diesel. In questi ultimi inoltre dato che il rapporto di compressione è sempre assai elevato e dato che vengono impiegate delle candele di preriscaldamento (ci riferiamo ai Diesel automobilistici) che assorbono una elevata quantità di corrente generalmente si adottano batterie di considerevole capacità.

Per trascinare in rotazione l'albero a gomiti a una adeguata velocità è necessario impiegare motorini di avviamento di rilevante potenza nelle autovetture da 0,8 a 3,0 Kw.

Generalmente il motorino di avviamento ruota ad un regime piuttosto elevato viene collegato al motore con un rapporto di riduzione tale da consentire di ottenere la corretta velocità di rotazione dell'albero a gomiti (il rapporto è di 1 a 10 ossia ad un giro del volano motore corrispondono 10 giri del pignone del motorino di avviamento) unitamente ad una considerevole coppia motrice.

Nel motore automobilistico il motorino di avviamento è dotato di un ingranaggio di avviamento a innesto con una corona dentata fissata alla periferia del volano. I denti, sia della corona sia del pignone, hanno una conformazione atta a facilitare l'innesto.

In campo automobilistico generalmente si impiegano motorini di avviamento con innesto a manicotto dentato scorrevole. In questo caso i estremi dell'albero del motorino è sca-

nalata su di essa è installato un ingranaggio anch'esso scanalato internamente. Quest'ultimo può scorrere assialmente sull'albero ma è obbligato a ruotare assieme ad esso.

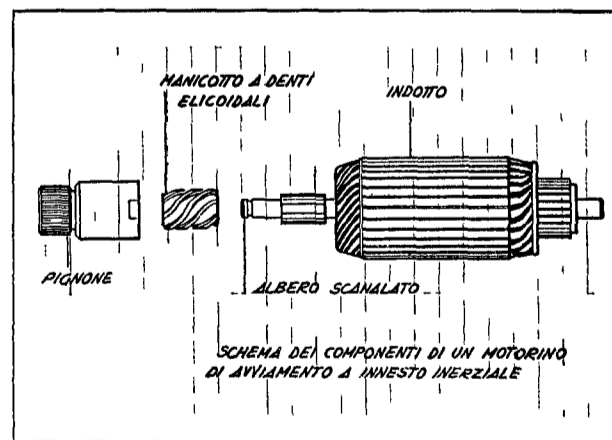
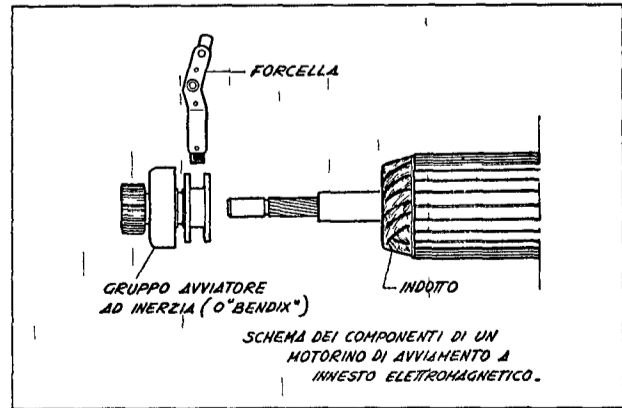
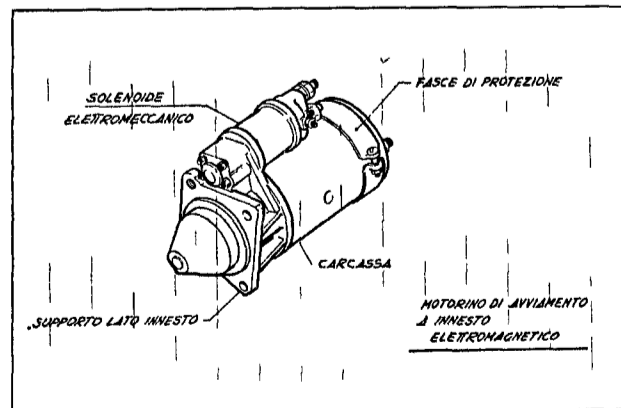
All'avviamento l'ingranaggio scorrevole viene portato ad ingranare con la corona dentata del volano da una leva collegata ad una elettrocalamita (che viene attivata allorché si ruota a fondo la chiave dell'interruttore princi-

pale). Una volta avvenuto l'innesto tra i denti del pignone e quelli della corona, la corrente fa ruotare il motorino che trascina in rotazione a sua volta l'albero a gomiti.

Sono utilizzati anche motorini di avviamento con innesto inerziale assai meno diffusi. In essi all'estremità dell'albero del motorino è fissato un manicotto esternamente dotato di una scanalatura elicoidale sul quale è installa-

to un ingranaggio (che internamente è in presa con la scanalatura). Quando il motorino di avviamento inizia a girare il manicotto ruota e l'ingranaggio si muove assialmente (ma ancora non gira) fino ad entrare in presa con la corona dentata.

Una volta che l'ingranaggio è giunto a fine corsa sul manicotto esso diviene solido con l'albero del motorino ed inizia a girare. Quando il motore si avvia l'aumento della velocità di rotazione del volano allontana automaticamente il pignone dalla corona dentata.



In collaborazione con il Servizio tecnico della Renault Italia Disp 7.4

**RENAULT**  
Muoversi, oggi.

RENAULT ESPACE Per il tempo libero.