



Nuovi motori a gasolio più potenti e silenziosi per le Escort e le Orion oltre a una Sierra Van

«Crucifige!» il Diesel e la Ford ne offre nove

■ Poveri motori Diesel. Da noi hanno avuto il loro momento di gloria quando il problema dei consumi di carburante era venuto, negli anni '70, in primo piano. Il loro pregio è infatti quello di avere un consumo specifico minore di quello dei motori a ciclo Otto, ovvero a benzina. Perfessione, affinato, reso meno rumoroso e più pronto all'avviamento, il Diesel era finalmente uscito dal ghetto ed era diventato, con l'adozione del turbocompressore che ne avevano esaltato le prestazioni, quasi lo status symbol dell'automobilista accorto, anche se un'automobile con motore a gasolio costava, e costa, più cara di una vettura con propulsore a benzina.

Nel momento in cui imperversa la polemica sulle auto con motore a gasolio, la Ford immette sul mercato italiano ben otto nuove versioni Diesel della Escort e della Orion. Queste berline con motore di 1800 cc sono più brillanti, più veloci, più confortevoli. Sempre a gasolio una versione Window Van della Sierra. La contraddizione c'è, ma ha una sua spiegazione.

FERNANDO STRAMBAZI

Ecco, dunque, arrivare da noi le Ford Escort e Orion con i nuovi motori Diesel ad iniezione indiretta di 1800 cc, derivati da quel Diesel 1600 che già si fregiava del titolo di «campione mondiale di economia». Questi motori - per i quali si evidenziano le doti di ancor minore rumorosità (73 contro 78 decibel) e la riduzione delle vibrazioni - hanno maggior potenza (passata da

rente, mai usato per vetture di serie.

I prezzi della otto versioni Diesel variano dai 15.140.000 lire della Escort CL - ai 17.267.000 lire della Orion Ghia.

Diverso il discorso per la Ford Sierra Window Van. Qui si tratta di una versione derivata dalla Station Wagon, che diventa appetibile perché pur montando un Diesel (2300 cc-65 cv, coppia di 17 kmg, accelerazione da 0 a 100 in 20 secondi, velocità di 153 km/h), non è soggetta al superbolle e perché le spese di proprietà, di assicurazione ed autotaxi sono quelle della categoria autocarri. Chi deve usarla per lavoro (la sua capacità di carico è di 2 metri cubi) può servirsi di questa commercialità e di una confortevole berlina per due persone. Costa 19.956.000 lire.



Dall'alto in basso: la berlina Orion con motore Diesel di 1800 cc; la versione «Voyager» della Escort con il nuovo motore a gasolio; e una vista del piano di carico della Sierra Window Van. Nella foto sopra il titolo: il nuovo veicolo commerciale a gasolio proposto dalla Ford si presenta come una confortevole station wagon.

Un ciclomotore adatto a tutti

■ Di impostazione classica ma avanzata nello stile e nelle soluzioni tecniche, il Trend della Gilera è un ciclomotore adatto a tutti. Offre facilità di guida, confort ed economia di esercizio. Viene offerto in due versioni: Monomarcia e Variatore, con sella lunga e corta ad un prezzo che va da lire 1.325.000 a lire 1.455.000.



Nato per risolvere il problema degli spostamenti in ambiente urbano e suburbano, il Trend (nella foto) ha una flessibilità d'uso piuttosto ampia, va bene per andare a scuola, al lavoro, a divertirsi. Elimina praticamente, come tutti i ciclomotori, il problema del parcheggio lasciando insoluto soltanto quello del possibile e probabile furto del ciclomotore stesso, che più bello è, più appetibile diventa.

Grazie alla recente liberalizzazione della potenza dei ciclomotori (pur restando invariato il limite di velocità massima di 40 km/h), il Trend sviluppa una bella accelerazione, che è quella che serve nel traffico e poi consente di superare salite senza difficoltà.

La scilistica del Trend è costituita da un robusto telaio caratterizzato da un doppio tubo divergente, con funzione secondaria di serbatoio, al quale è appeso a sbalzo il motore. Una forcella telescopica e due ammortizzatori assicurano un sufficiente confort. Le ruote in lega, di semplice disegno, incorporano due freni a tamburo, dei quali il posteriore è più grande. L'estetica del

piccolo Gilera ci sembra esotica e quindi adatta a piacere un po' a tutti. I colori giapponesi sono due: bordeaux e verde petrolio, metallizzati, mentre la sella è rivestita con un tessuto «più de poux» impermeabilizzato. Peccato che la sella lunga renda inutilizzabile il portapacchi.

Presenti ai fini di una maggior sicurezza il bloccasterzo e il gancio appendi-casco. Apprezzato, in questo caso dalle signore, sarà il parafango posteriore avvolgente, che impedisce alla gonnola di sporcarsi o impigliarsi nella ruota posteriore. □ U.G.O.

Costrutti due milioni di motori Fiat Fire

■ Il duemilionesimo motore Fire è uscito dallo stabilimento Fiat di Termoli 3 (nella foto). La produzione del Fire, iniziata nel gennaio 1985, raggiunge oggi le 3 mila unità giornaliere, con un impianto totalmente automatizzato e dotato di 182 robot. La «famiglia» del Fire comprende tre cilindrate (769, 999 e 1108 cc ed è utilizzata per i modelli Panda, Uno e Tipo del marchio Fiat e per i Autobianchi Y 10. I motori Fire più prodotti in assoluto sono quelli di 990 cc utilizzati per la Panda 1000, per la Uno 45 e per la Y 10 Fire: dal gennaio 1985 oltre un milione di esemplari. Di quello di 769 cc, usato per la Panda 750, sono stati costruiti 414 mila esemplari e di quello di 1108 cc, montato sulla Tipo 1.1, sulla Y 10 LX e sulla Y 10 4WD i.e., circa 78.500. Nello stabilimento di Termoli 3 lavorano 900 persone.



Telefonate dall'auto ma in tutta sicurezza

■ Secondo stime attendibili, fra pochi anni un milione di automobilisti in Italia avrà un radiotelefono a bordo della macchina. Sarà quindi molto importante, agli effetti della sicurezza, che l'apparecchio possa essere utilizzato senza dover togliere le mani dal volante e senza dover distogliere gli occhi dalla strada. La Antares Engineering di Parma ha già risolto il problema con la cuffia «London» (nella foto). È composta da un archetto in acciaio per sdartarla al capo, da un auricolare magnetodinamico anodato, da un microfono montato su braccetto ricurvo mobile e da una clips di ancoraggio. Il tutto pesa soltanto 50 grammi. La «London» è già in vendita presso gli installatori di radiotelefononi Sip al prezzo di 380.000 lire più Iva.



Le automobili che possono utilizzare benzina «verde»

■ Tutte le autovetture Fiat, Lancia e Alfa Romeo prodotte a partire dal 1° gennaio dell'anno scorso possono essere alimentate con benzina priva di piombo, senza nessun intervento né sul motore né sulla sonda. Fanno eccezione i modelli particolarmente «spinti» - quali la Lancia Delta 4x4 Turbo, l'Alfa 164 2000 Turbo e l'Alfa 75 1800 Turbo - per i quali è di rigore l'uso di benzina «super». Tutti gli altri modelli 1988 e 1989 possono essere alimentati sia con la «super» che con la «verde». Ciò, naturalmente, non influenza sulla riduzione delle emissioni (piombo a parte). Lo stesso discorso vale per tutta la gamma delle Renault 19, per le R 21 1700 costruite dal 1987, per la 21 Turbo, per la R 25 2000 GTS e per la Espace con motore da 120 cv. «Devono» invece usare la benzina verde le automobili già equipaggiate con la marmitta catalitica che non sono ancora in vendita in Italia, anche per tre modelli importati dall'Autogama. Si tratta di una versione delle Volkswagen Golf e Passat e di una versione dell'Audi.

L'azienda di Montecchio Maggiore ha realizzato batterie al top per lo spunto

Le magnifiche sette Fiamm

■ L'automobile è oggi soggetta ad una continua evoluzione che si estende a tutti i suoi componenti e, quindi, anche alla batteria. Come si sa, le caratteristiche elettriche principali di una batteria sono lo spunto, cioè l'attitudine all'avviamento, in particolare a freddo, che viene indicata in ampere e la capacità, cioè la riserva di energia che viene indicata in ampere-ora.

Con il perfezionarsi dell'impianto elettrico dell'auto, l'importanza della capacità è passata in secondo piano, mentre è cresciuta la richiesta - oltre che dagli utenti, soprattutto dalle case automobilistiche - di livelli di spunto più elevati.

ha dimostrato anche un severo test nel gelo del Circolo polare artico, ad ogni contatto l'avviamento è sicuro.

Le batterie della serie «Premium Top», sette in tutto, sono poste sul mercato ad un prezzo che va dalle 105.500 lire più Iva, della 560, identica anche come 225LO, alle 132 mila lire della 476 (470L3).

A questa domanda la Fiamm - ricorda un comunicato dell'azienda di Montecchio Maggiore - aveva già risposto con le batterie della serie «Premium» (le «gialle»), che sono state un prodotto di successo.

Il suo punto di forza - rileva la Fiamm - è proprio lo spunto all'avviamento, che raggiunge il più alto livello oggi realizzabile, a parità di appli-



Un particolare della «Premium Top» con la maniglia per il trasporto e, nella foto, un controllo durante le prove con una Saab al Circolo polare artico.

NAUTICA GIANNI BOSCOLO

In barca alla ricerca dei luoghi dei Fenici

■ Popolo di navigatori, inventori dell'alfabeto e del vetro, produttori di porpora, i Fenici furono i primi a passare le colonne d'Ercole (Gibilterra) e a navigare verso nord, fino alla Comovaglia. Seguirli nelle loro peregrinazioni sarebbe bello, ma richiederebbe molto tempo e disposizione. Da Khalid presso Beirut, da dove salparono le ancore verso Kition, a Cipro, oppure verso il santuario di Tas Siliq e Malia. O verso Mozia, isolaletta davanti a Trapani, e verso la Sardegna nella fortezza di Monte Sirai, o a Tharros presso Oristano.

La Tunisia costituisce un bacino di crociera tipico per «visitare» il mondo fenicio, cominciando dalla maggiore delle «colonie» di questo popolo: Cartagine.

La Tunisia «terrestre» non necessita certo di presentazioni. I villaggi barbari di Malmata, le oasi di Kelibia e Douz sud i villaggi luerg sono compresi in tutti i viaggi organizzati. Meno frequentati El Djerb, dove la natura offre i mitici miraggi, o il centro religioso di Nefta, un'oasi con oltre 400 mila palme. Ma è forse lungo i suoi quasi 600 chilometri di costa che la Tunisia risulta ancora da scoprire e, soprattutto, visitare, durante le stagioni intermedie.

Il litorale tunisino presenta due bacini di crociera, distinti: punto cospicuo Capo Bon. Ad ovest di questo, rocce che precipitano in mare; a sud, lunghe spiagge sabbiose riverberanti sotto il sole. Capo Bon funge anche da «spartitore». Sulla costa occidentale arriva a volte il mistral, vento da NW che in arabo si chiama «sheerch». A sud del Sahara a dettare il clima: quando viene attraversato da una depressione, genera un forte vento da SE, il ghibli.

Le coste meridionali si presentano come lunghe strisce in cui sabbia e mare si confondono e dove le profondità limitate (2, 3 metri)



A Rimini dall'1 al 5 marzo I fisherman richiamo per il decimo Nautex

■ La decima edizione del Nautex si svolgerà a Rimini dal 1° al 5 marzo prossimi. Gli organizzatori del Salone nautico di primavera parlano, sulle basi del numero delle aziende del settore che hanno annunciato la loro partecipazione, di ripresa della nautica in Italia. Si vedrà. Quel che è certo è che, nell'ambito della rassegna riminese, un particolare rilievo avrà quest'anno il settore riservato alle imbarcazioni e alle attrezzature per la pesca sportiva, giunto alla sua quarta edizione.

Patrocinata dalla Federazione italiana pesca sportiva, questa sezione del Nautex ospiterà le ultime novità in fatto di Fisherman, un tipo di imbarcazione che da qualche tempo è entrata nelle linee di produzione di un numero sempre più nutrito di cantieri. Accanto alle barche, i pescatori sportivi non avranno che l'imbarazzo della scelta tra ami, esche, mulinelli, canne, raffi, arpioni, esche da combattimento, tuna tower e quant'altro offre l'accessoristica.

La nautica da diporto, con cabinati, motor yacht, motoscafi aperti, gommoni, surf, canoa, motori marini occuperà certamente gli spazi mag-

gioni, ma chi andrà quest'anno al Nautex non avrà soltanto l'occasione di vedere barche, motori ed attrezzature, più che nelle precedenti edizioni avrà modo di informarsi sui problemi più attuali del settore, di incontrare personaggi e campioni, di partecipare ed assistere a gare e manifestazioni sportive.

In due incontri, promossi in collaborazione con «Nautica», si parlerà infatti di regolamentazione del charter nautico e della situazione dei porti turistici. La necessità di un nuovo rapporto tra ecologia e pesca sportiva sarà invece al centro di un dibattito curato da «Pesca in mare», mentre non sarà trascurata la questione della presentazione della sfida italiana alla prossima edizione della Coppa America. Al Nautex verranno pure presentate alcune regate, tra cui le ormai classiche «Rimini-Corfu-Rimini» e «Rimini-Malta-Rimini».

Proprio sul fronte sportivo, spicca il «triangolo» di pesca sportiva in acque interne, con la eccezionale partecipazione delle rappresentative nazionali di Italia, Francia e Gran Bretagna.

Oltre al programma al qua-

le abbiamo accennato, che svolgendosi nell'arco di sole cinque giornate rende più corposa la rassegna, l'interesse per questa decima edizione del Nautex nasce anche dal fatto che la manifestazione riminese si svolge in un momento in cui sul tema della nautica c'è molto fermento sulla riva adriatica. La regione Emilia-Romagna, infatti, ha di recente approvato il nuovo piano dei porti turistici, che prevede la realizzazione nei prossimi quattro anni di 4.400 nuovi posti-barca lungo la Riviera.

Si aggiunge che si fanno sempre più consistenti le voci di iniziative per la realizzazione di infrastrutture che uniscano turismo, nautica e pesca sportiva, mentre sembrano crescere gli ordini per i cantieri.

Non è dunque un caso se i più bei nomi della cantieristica - Ferretti, Craft, Comar, Riva, Airmar, Casati, Tuccoli, Zaniboni, Sessa, Della Pasqua e Carnevali, per citarne alcuni - si sono dati appuntamento a Rimini, dove espongono le loro imbarcazioni (fino al 12/15 metro), pronte per affrontare il mare.