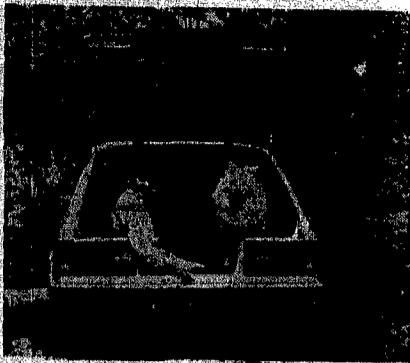


Ecco l'auto che consente (sia pure con 27 milioni) di cavarsi la voglia di Bmw



Il mese prossimo la Bmw Italia metterà in vendita la 318i Touring con motorizzazione di 1,8 litri. Questa proposta ha lo scopo di attirare quei clienti che sono spaventati dai motori oltre i due litri per il loro carico fiscale, ma mira soprattutto alle donne e agli automobilisti un po' snob. La prova di questo modello Bmw ha dimostrato che sono state conservate le qualità delle auto prodotte in Baviera.

DAL NOSTRO INVIATO
STEFANO RIGNI NIVA

SOLICITETTO. Avete «bisogno di una macchina? Cercate sultore. Questa Bmw 318i Touring è fatta per chi di una macchina non ha bisogno ma voglia. È una giardiniera, ma finita di velluto, e senza alcuna pretesa di trasportare carichi ingombranti. In compenso ha un piglio discretamente sportivo, ma senza quell'aggressività un po' spocchiosa delle sue consorelle a tre volumi. Comoda davanti, niente un po' in generale e soprattutto dietro di una progettazione ormai «vecchia», che non sfrutta al massimo i 4 metri e

trenta di lunghezza. Insomma, una perfetta snob. E ora che sotto il cofano le hanno messo, al posto del 2000 6 cilindri, un più semplice 4 cilindri 1800, questa voglia di Bmw se la possono cavare tutti. Naturalmente tutti gli snob, perché il prezzo comunque non scende sotto i 27 milioni e 720.000. L'abbiamo provata su e giù per le colline del Prosecco, in una splendida cornice di verde. Qualche curva veloce, qualche tratto di autostrada, qualche salita a tornanti stret-

ti. Del motore, vivace, regolare, senza vibrazioni, non si può dire che bene. Anche se con i suoi 115 cavalli e i quattro cilindri non lo si può confrontare col più potente della famiglia. Tuttavia l'ampio uso dell'elettronica nelle regolazioni e la progettazione moderna, dalle camere di scoppio alla regolazione idraulica delle valvole, dall'iniezione multipoint alla leggerezza complessiva, ne fanno un ottimo e raffinato «pezzo».

Altrettanto pregevoli cambio e freni, tutti e quattro a disco. Morbide le sospensioni senza compromettere una buona tenuta e una piacevole agilità. Meno indovinato il servosterzo (non è di serie ma assai gradito al pubblico femminile cui questa Bmw fa l'occhiolino) che rende un po' troppo leggero il comando senza peraltro proporre una sterzata più diretta.

In complesso un piacevole oggetto di svago per un pubblico possiede da «giovani», una «station wagon» di lusso senza ostentazione e per chi non esclude, nel suo tempo libero, di trasportare qualcosa d'insolito, o magari semplicemente di dare un passaggio (vedi foto) a un bel cane di razza.

Il tutto con un livello di finitura, dall'assemblaggio delle plastiche al cruscotto, dai tessuti agli alzacristalli, dalla verniciatura perfetta alla morbidezza di leve e pulsanti, che procurano un senso d'invidia e ammirazione per gli standard tedeschi. Alla Bmw italiana, che commercializzerà la 318i da giugno, prevedono di venderne un migliaio per fine anno, ammesso che dalla Baviera, sovraccarica di ordini da tutta Europa, glielo mandino.

Saranno tutti nuovi i Daily e i Turbo Daily

JEREZ DE LA FRONTERA. Nel mare magno del Salone torinese del veicolo industriale e commerciale di aprile la novità correva il rischio di restare sottotono. Tanto più che si trattava di una novità alquanto particolare. Così l' Iveco ha lasciato passare un po' di tempo e ha cambiato completamente scenario: dalla grande vetrina del vecchio Lingotto a questo lembo assolato di Spagna meridionale.

La novità a quattro ruote di cui parliamo è nata in realtà una decina d'anni fa. Sulle strade del mondo ne circolano «qualcosa come trecento» esemplari. Neanche il suo nome è cambiato: quelli che abbiamo provato in Spagna continuano a chiamarsi Daily e TurboDaily. Ma di che novità andiamo allora parlando?

Al tecnico che tre anni fa si misero all'opera per rinnovare questa gamma produttiva Iveco (3,5-5 tonnellate) si presentarono una serie di ostacoli costituiti dai punti forti del Daily e TurboDaily. A cominciare dalla sua concezione costruttiva di vero piccolo camion e non di auto «stravestita». Di questa eredità preziosa e stracollaudata faceva parte il telaio leggero, ma robusto, su cui i carrozzieri si sono sbizzariti a creare quasi un centinaio di versioni: dal tutto meccanico al tutto pneumatico, ai combi, agli «speciali» in un'articolazione che abbraccia ormai ogni uso e necessità possibile e immaginabile.

Motore anteriore e trazione posteriore assicurano in partenza a questi veicoli un equilibrio di pesi e una robustezza in cui si concentrano innovazioni tecnologiche ed esperienza progettuale e costruttiva di un grande gruppo industriale. Tutto ciò è rimasto. Perché parlare di «nuova gamma» Daily/TurboDaily? Le innovazioni ci sono. Vediamo almeno le principali.



Tutti i motori a iniezione diretta, 55 prototipi e 132 veicoli di preserie per valutare la validità delle soluzioni costruttive adottate per migliorare una gamma che in 10 anni ha raggiunto quasi 100 versioni. La nuova serie Daily e TurboDaily dell'Iveco sarà commercializzata a luglio. Tende a soddisfare i problemi del trasporto merci e persone di oggi guardando all'integrazione europea ormai vicina.

ANDREA LIBERATORI

Accelerazione: in 15 secondi, in quarta, passa da 60 a 90 km/h diventando il più «spintoso» della sua categoria. Non è un primato fine a se stesso per veicoli che trovano sempre più impiego nelle aree urbane. In galta il nuovo TurboDaily percorre 1600 metri (un miglio circa) al 12% di pendenza in 100 secondi; la massa rimorchiabile è passata da 2 a 3-3,5 tonnellate, secondo le versioni.

Quanto al Daily, il Sofim a precamera (72 Cv a 4200 giri) è stato sostituito da un motore

nuovo a iniezione diretta con aspirazione naturale che eroga 75 Cv a 4000 giri; la velocità massima è salita a 110 km/h, il consumo è stato ridotto dell'8-10%.

Sia il turbo che l'aspirato sono migliorati per affidabilità ed elasticità a regimi di giri contenuti, caratteristica, quest'ultima, che abbiamo sperimentato girando a pieno carico nel tortuoso circuito di velocità di Jerez.

Aerodinamica. Per aumentare velocità e contenere il consumo è stata ridisegnata interamente (si veda la foto) la parte anteriore della nuova gamma: cofano, paraurti, griglia, presa d'aria sul cofano; tutti gli spigoli sono ora arrotondati e i profili ottimizzati, i montanti del parabrezza sono carenati. Il gocciolatoio frontale è scomparso. Il Cx del carro è sceso a 0,50, quello del furgone a tetto alto (modificato anche lui) a 0,46.

Visibilità. Ridisegnando il frontale si è data al guidatore del nuovo Daily la possibilità di vedere a soli 2,9 m davanti a sé il tergicristallo libera il 68% del parabrezza contro un 65 della miglior concorrenza (giapponese) e il 62% dell'europea.

Ecologia. Superando notevoli difficoltà tecniche i nuovi Daily e TurboDaily hanno eliminato l'amianto da freni e frizioni. La frenata è rimasta da primato.

Ventilazione. Nuovi ventilatori e riscaldamento (ventilatore a 4 velocità); la distribuzione d'aria ora è riciccolata.

Prezzi. Saranno noti a giugno, poco prima della commercializzazione.

Un volume sul raid Citroën AX in Cina



L'anno scorso, nel mese di luglio ed agosto, centocinquanta giovani europei hanno attraversato la Cina al volante delle loro automobili. L'entusiasmante esperienza è stata la conclusione di quella che la Citroën, per promuovere la sua «piccola» AX, aveva lanciato come «operazione Dragon». Ora su questa traversata della Cina, le edizioni E.P.A. di Parigi hanno pubblicato un bellissimo volume (ne riproduciamo la copertina) scritto da Michelle Boivin che ha organizzato il raid. Le foto a colori, splendide, sono di Michelle Boivin.

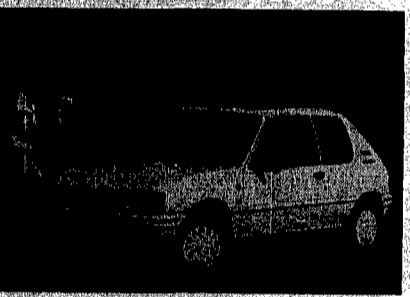
Inquinamento ridotto dai motori a gasolio

Un nuovo sistema per abbattere almeno del 60 per cento le emissioni inquinanti dagli scarichi dei motori a gasolio è stato messo a punto dalla Duf di Gemona (Udine) che ha presentato il dispositivo per i motori Diesel alla Fiera di Hannover. Il sistema - per il quale sono stati investiti oltre 10 miliardi di lire - è basato su un procedimento elettronico che, interagendo con la combustione, ne ottimizza il processo di ossidificazione. L'«Eco Boost 2000 D», questo il marchio brevettato del nuovo dispositivo, è il frutto di oltre 24 anni di ricerche. La produzione dell'«Eco Boost 2000 D» comincerà questo mese. L'azienda - che fino ad oggi ha fatto soltanto ricerca - sarà in grado di produrre, a regime, diecimila pezzi al mese.

La Countach cede il posto alla Diablo e alla Jalpa

Entro il 1990 la Lamborghini Automobili cesserà la produzione della Countach - la vettura che per quasi vent'anni ha portato il marchio della casa di Sant'Agata Bolognese in giro per il mondo - e comincerà quella della Diablo, seguita da il poco da quella della nuova Jalpa. I dirigenti della fabbrica, che dal 1987 è di proprietà della Chrysler, stanno attraversando un momento di grande attività ed entusiasmo, paragonabile a quello degli anni '60, quando nacque la Miura. A determinare l'atmosfera è anche il fatto che la Lamborghini è per la prima volta presente in Formula 1 con un suo motore, realizzato dall'«équipe tecnica» diretta dall'ex ferrarista Mauro Forghieri. Comunque la Diablo - disegnata, come la Miura, da Gandini - sarà prodotta in non più di 500 esemplari ed erediterà il motore della Countach (della quale quest'anno saranno prodotti 350 esemplari). Il 12 cilindri a V con 48 valvole e 5,2 litri di cilindrata avrà però l'iniezione elettronica, con conseguente aumento della potenza a 500 cv. La Diablo, che potrà raggiungere i 315 km/h, avrà sospensioni con ammortizzatori a controllo elettronico e trazione integrale. I programmi di vendita più ambiziosi (2000 unità l'anno) riguardano la nuova Jalpa che potrebbe avere motori a 8, 10 e 12 cilindri.

Una «serie speciale» Peugeot 205 sposa la Best



A Roma, in occasione del 46° Campionato Internazionale di tennis Peugeot Open Cup, la Peugeot Talbot ha presentato una nuova serie speciale della 205. Nata da un accordo della Casa francese con la Best Company, queste vetture - che per il momento saranno vendute, soltanto in Italia, in 5000 esemplari - affiancheranno al consueto marchio quello della marca di capi di abbigliamento sportivo.

MARGO BRANDO

(ROMA) Come sottolinea, con un briciolo di narcisismo, il successo italiano della piccola Peugeot 205, già acquistata nel nostro Paese da settantamila persone, per lo più giovani, tra cui tantissime donne? Semplice. Con un matrimonio: («d'amore, non d'interesse» ai garantisti i promotori). Ed ecco così convolare a giuste nozze le simpatiche vettura francese e la Best Company, azienda tessile emiliana leader nel settore dell'abbigliamento sportswear, nota soprattutto per aver riscoperto la felpa «imponendola» ai giovani rampanti di mezza Europa.

Risultato: una nidata di Peugeot 205 Best Company (nella foto) che, limitate a cinquemila esemplari, in questi giorni stanno giungendo sul nostro mercato. E solo su questo, i responsabili del marketing dell'industria francese hanno infatti garantito che la loro nuova creatura è stata pensata e realizzata su misura per gli italiani: «sono esigenti e vanitosi, hanno sentimentato. Ma non è escluso che la vettura, a seconda dell'accoglienza nostrana, possa fare la sua comparsa anche nei Paesi in cui la Best Company è più nota: Francia, Germania, Svizzera e Belgio. La nuova 205 è realizzata sulla meccanica della XR 3

porte con motore 1124 cc di 55 cv din e cambio a cinque marce: è una delle venti versioni più richieste della gamma Peugeot 205, capace di 157 chilometri orari di velocità massima, con un consumo medio di circa 5,7 litri/100 km. Il designer Olmes Carotti ha concepito una carrozzeria in color bianco beige, ravvivata da inserti verdi sui paraurti e modanature laterali nei colori verde e viola. All'esterno il marchio «Best Company», posto anteriormente sotto le frecce laterali e sul portellone posteriore. I copripneumatici e vetri azzurrati. Il prezzo? Certo non è a buon mercato: 13.820.000, ha compresa, franco concessionario. Ma noi non puntiamo al costo basilare. Abbiamo voluto creare un modello ancor più esclusivo e raffinato, dicono i dirigenti della Peugeot, che non nascondono il loro ottimismo: «Venderemo le cinquemila 205 Best Company in un paio di mesi».

La regolazione del riscaldamento può avvenire per mezzo della maggiore o minore apertura della valvola che consente l'afflusso dell'acqua nello scambiatore, oppure attraverso la miscelazione dell'aria riscaldata con una maggiore o minore quantità di aria fresca. Quest'ultima soluzione consente di ottenere una temperatura costante nell'abitacolo.

Soprattutto quando arriva la stagione del grande caldo si apprezza una temperatura adeguata nell'abitacolo Climatizzazione è sicurezza

È arrivata la primavera e si avvicina la stagione del grande caldo e delle temperature torride. Anche se il problema di una buona climatizzazione dell'abitacolo dell'automobile è presente in tutte le stagioni, perché la guida in un clima appropriato rappresenta un contributo alla sicurezza, con il caldo la questione si fa più pressante.

È quindi opportuno ricordare che la buona climatizzazione dell'abitacolo di una automobile è importante, e che la si ottiene attraverso tre funzioni fondamentali: la ventilazione, il riscaldamento e il condizionamento dell'aria, anche se quest'ultima funzione - diffusissima in altri Paesi e soprattutto negli Stati Uniti, dove è presente sull'ottanta per cento delle auto - è da noi abbastanza trascurata.

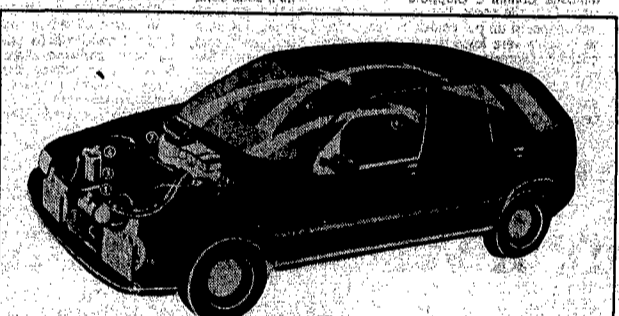
La ventilazione avviene, oltre che con la possibilità di aprire i finestrini laterali o il tetto - attraverso un impianto che nelle vetture moderne è integrato nei sistemi di riscaldamento e condizionamento, con i quali divide le canalizzazioni e, in tutto o in parte, le bocchette di uscita aria nell'abitacolo.

Quale che delle tre funzioni sia operante, è importante che il flusso d'aria percorra l'interno vettura senza vortici e venga assorbito un sufficiente deflusso nella parte posteriore - sotto il lunotto o attraverso i parafrangenti posteriori - allo scopo di evitare una eccessiva pressione, tale da pregiudicare il confort psicologico dei passeggeri.

Generalmente, la portata degli impianti più efficienti consente, alla velocità di crociera, un totale ricambio dell'aria nell'abitacolo nel tempo di alcuni secondi.

Nelle vetture raffreddate ad aria (il sistema è ormai in disuso, ma è presente in molte vetture ancora circolanti) il riscaldamento è ottenuto convogliando nell'abitacolo direttamente l'aria calda proveniente dal motore, con la possibilità di regolarne la quantità per ottenere una adeguata graduazione della temperatura.

Se il raffreddamento, invece, è a liquido, come nella generalità delle vetture, il liquido stesso viene fatto passare in uno scambiatore di calore, attraverso le cui lamine viene convogliata da un soffiatore l'aria da riscaldare, composta in percentuale variabile da aria esterna e da aria di ricir-



La Diava di Molinella ha messo recentemente in commercio un condizionatore per la Fiat Tipo. Nel disegno sono indicati i componenti: 1) compressore; 2) plinto elettromagnetico; 3) filtro assessorio; 4) dispositivo di sicurezza, con pressostato a tre livelli; 5) condensatore; 6) elettroventola; 7) gruppo evaporatore; 8) valvola di espansione; 9) aria fresca e deumidificata.

colo. In taluni impianti esiste la possibilità di ridurre ad una percentuale minima l'afflusso di aria esterna. Ciò consente di accelerare il raggiungimento della temperatura desiderata - sia con il riscaldamento sia con il condizionamento - e di evitare, anche con la semplice ventilazione dinamica, l'ingresso nella vettura di fumo e cattivi odori.

La regolazione del riscaldamento può avvenire per mezzo della maggiore o minore apertura della valvola che consente l'afflusso dell'acqua nello scambiatore, oppure attraverso la miscelazione dell'aria riscaldata con una maggiore o minore quantità di aria fresca. Quest'ultima soluzione consente di ottenere una temperatura costante nell'abitacolo.

Lo su alcune vetture è presente una regolazione automatica termostatica del riscaldamento nella quale, sulla base della rilevazione della temperatura all'interno della vettura, l'afflusso dell'acqua nello scambiatore viene variato per mezzo di un comando elettronico. Il condizionamento dell'aria, invece, viene ottenuto attraverso un impianto basato

sulla proprietà di alcuni fluidi di passare dallo stato liquido a quello gassoso assorbendo calore.

Il fluido sino ad oggi utilizzato è il «freon 12», una sostanza estremamente volatile, che a temperatura ambiente si trova allo stato gassoso. Questo fluido è lo stesso usato nei frigoriferi e nei condizionatori ed è responsabile, insieme agli spray, del «buco» che si è formato nella coltre di ozono. In America avrebbero trovato un'alternativa al «freon 12», un fluido indicato con la sigla «R134a», che pare non provochi gli stessi danni. Ma per adesso nelle auto in circolazione si usa ancora il freon, che viene portato ad alta pressione per mezzo di un compressore azionato, tramite una cinghia, dall'albero motore. L'inserimento del compressore provoca un assorbimento di potenza valutabile tra i 4 e i 5 cv.

L'aumento di pressione provoca un aumento di temperatura del freon, che giunge così al condensatore, uno speciale radiatore posto generalmente dietro quello principale del liquido di raffreddamento. Qui il fluido si raffredda e passa allo stato liquido, per poi passare attraverso una valvola di espansione che provoca una repentina contrazione del flusso e quindi una caduta di pressione che ne causa l'evaporazione.

In tal modo il freon, passando attraverso le serpentine dell'evaporatore, ne porta la temperatura a circa -10° C. Un soffiatore convoglia verso l'evaporatore l'aria da raffreddare (anche in questo caso in percentuale variabile tra aria esterna e aria di ricircolo), che entra poi nell'abitacolo.

La regolazione della temperatura avviene tramite un termostato, regolabile manualmente, che provvede all'inserimento o al disinserimento del compressore. Negli impianti a regolazione automatica ciò avviene in base ad un sensore di temperatura, posto all'interno dell'abitacolo.

Un ulteriore effetto del raffreddamento dell'aria nell'evaporatore è una sua perdita di umidità. Ciò consente nella brutta stagione o in caso di pioggia di utilizzare il condizionatore anche in abbinamento al riscaldamento, in modo che anche con temperature elevate dell'abitacolo l'aria venga deumidificata, evitando l'appannamento dei cristalli.

IL LEGALE

Se la visibilità è nulla bisogna proprio fermarsi

«Rallentare la velocità del proprio mezzo a causa di una fitta nube di fumo non basta. Se la visibilità è nulla, l'automobilista ha l'obbligo di fermarsi prima del tratto invaso dal fumo e di sospendere la marcia (fino a quando sarà necessario. Lo ha stabilito la Corte di cassazione condannando due guidatori i cui autoveicoli si erano scontrati in un tratto di strada nel quale la visibilità era stata resa nulla da una nube di fumo.

La sentenza è interessante per la specificità dell'episodio e perché è certamente estensibile, per analogia, ai casi di nebbia, foschia e, in genere, di visibilità uguale a zero. Il codice della strada impone una velocità «particolarmente moderata» nei casi di nebbia, di foschia o di polvere. Questo obbligo (art. 102, comma 2) che risponde del resto a norme generali di comportamento come l'art. 101 (gli utenti della strada debbono comportarsi in modo da non costituire pericolo o intralcio per la circolazione), viene ulteriormente precisato al successivo comma, ove si stabilisce fra l'altro che ogni

veicolo «deve altresì rallentare la velocità e, occorrendo, anche fermarsi quando riesca malagevole l'incrocio con altri veicoli».

È una disposizione chiara, anche se forse poco conosciuta e certamente poco osservata, e la Suprema corte non ha avuto perplessità nel riformare la sentenza dei giudici di merito. In caso di visibilità nulla per una nube di fumo - si legge nella massima - il conducente di un veicolo «ha l'obbligo di usare la massima prudenza e quindi di fermarsi prima di entrare nel tratto invaso dal fumo, sospendendo temporaneamente, e finché sarà necessario, la marcia del veicolo al fine di evitare incidenti sempre possibili nelle dette circostanze in qualsiasi parte della strada per le precarie condizioni di circolazione».

Non c'è dubbio che questa sentenza costituisca un avvertimento severo a quanti, in condizioni di visibilità nulla, si avventurano limitandosi a ridurre la velocità, mettendo così a repentaglio la propria e l'altrui incolumità.