

Una ricerca Citroën Nell'acquisto dell'auto valutare le distanze dal tetto e dal volante



Giusto un anno fa, i prof. Piergiorgio Spagnoli e Gabriele Cortili avevano illustrato alla stampa obiettivi e metodologie di una ricerca scientifica - loro commissione della Citroën Italia - sulla abitabilità delle automobili. Ora i due ricercatori hanno illustrato i risultati del loro lavoro per quel che si riferisce alla adattabilità del posto di guida alla taglia dell'occupante e al suo stile di guida: due elementi che rappresentano soltanto un aspetto della abitabilità. I risultati sono interessanti perché consentono di determinare alcuni dei criteri in base ai quali si dovrebbe scegliere un'auto. Tanto per cominciare l'auto presa in esame era una AX (10 TRX 5 porte) le rilevazioni hanno dimostrato che la Citroën ha un posto di guida eccezionalmente corretto per il 99 per cento delle donne e per il 94 per cento degli uomini, vale a dire persone con statura massima tra 180 e 182 cm. Sottile questa considerazione al comitato, il ricercatore ha fornito i dati dei valori della ricerca su un campione di 14 donne e 26 maschi con 38,8 anni di età e un'età di abitabilità continua.

per tutti e per tutte le auto. Il primo dato al riferimento alla distanza tra i capelli e il tetto dell'auto: se non ci sono almeno 3 cm. di distanza, meglio scegliere un altro modello. Il secondo dato si riferisce alla distanza tra la testa e il tetto, che non deve essere inferiore a 6,18 centimetri. Particolarmente delicata la valutazione della distanza ottimale tra il piano delle gambe del conducente e l'estremità inferiore del volante (la foto in alto ritrae il sistema di misurazione) che secondo i ricercatori dovrebbe essere superiore a 0. Discutendo con i giornalisti specializzati, Spagnoli e Cortili hanno poi concluso che la distanza ideale non dovrebbe essere inferiore a 2 cm. per motivi di sicurezza. Le altre misurazioni effettuate, ma non fanno riferimento al criterio dell'abitabilità, hanno dimostrato che la AX consente una buona visibilità anteriore, indipendentemente dalla taglia, e una buona raggiungibilità dei comandi, escluso quello delle luci di emergenza. La ricerca Citroën, sul rapporto uomo-macchina sotto il profilo delle abitabilità, continua.



Da luglio le
due litri
disporranno
del «twin cam»

Sierra: cambio e motore nuovi

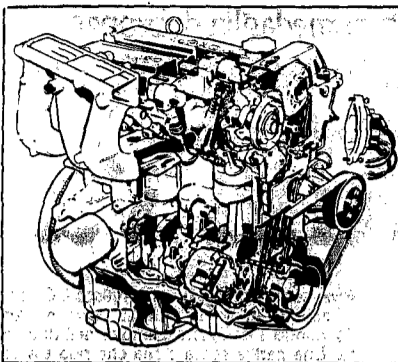
A luglio la Ford Italia comincerà la commercializzazione delle Sierra equipaggiate con un nuovo motore DOHC di due litri con due alberi a camme in testa e con un nuovo cambio con tutti i rapporti sincronizzati. Il modello ne ha guadagnato in prestazioni e in economicità dei consumi. Il «twin cam» sarà utilizzato anche per la Scorpio due litri. A settembre tutte le Ford disporranno di catalizzatore.

FERNANDO STRAMBACI

Secondo Massimo Ghener, nuovo presidente della Ford Italia, nel campo dell'automobile la sfida del 1993 si giocherà soprattutto sul rapporto Case-clienti. Così, tanto per cominciare, ai primi mille acquirenti della nuova Sierra 2.0i DOHC, la Ford Italia consegnerà una macchina con speciali ruote in lega completa nel prezzo, che è già interessante anche con le ruote di serie. I prezzi delle Sierra equipaggiate con il motore di 1998 cc DOHC - che è caratterizzato principalmente dalla presenza di due alberi a camme in testa, dalla potenza di 125 cv nella versione a iniezione e dai più bassi consumi (7,9 litri per 100 km secondo le norme ELA) - tra le auto della categoria - vanno, infatti, dai 19.627.000 lire della 5 iniezione 3 porte, al 27.370.000 lire della Executive iniezione 4 porte, passando per i 20.385.000 lire della versione Ghia 4 a 4 porte (carburatore) e per i 23.482.000 lire della Ghia Station Wagon (iniezione).

Al momento dell'avviamento, il nuovo motore, dotato di alimentazione ad iniezione elettronica integrata con l'accensione, sembra essere un po' rumoroso. Dipende - come ha spiegato l'ing. Marcello Leonardi, della direzione tecnica della Ford Italia, sempre pronto a rispondere con calma e competenza alle domande più insidiose - dalle punte idrauliche. E in effetti, dopo qualche secondo, il rumore sparisce e il motore non si sente più. Bastano pochi chilometri di guida per apprezzare, non soltanto, la scarsa rumorosità, ma soprattutto la potenza, anche se

questa esalta un po' troppo una certa dolcezza delle sospensioni. Con i suoi 125 cv a 5500 giri (il due litri a carburatore, sempre con due alberi a camme in testa, eroga 108 cv a 5600 giri) questo DOHC a iniezione è in grado di spingere la Sierra, stando ai dati di omologazione, a 195 km/h. Ma le sue doti più importanti (a parte il risparmio di carburante rispetto ai vecchi due litri, valutato sul 13 per cento; e a parte il fatto che può funzionare anche con benzina verde, sulla cui validità per ridurre l'inquinamento se non c'è il catalizzatore molti hanno motivo di dubitare) sono l'elasticità e l'accelerazione. La Sierra con il 2.0i DOHC, infatti, passa da 0 a 100 km/h in 9,7 secondi e in quarta marcia si accenta di 11 secondi per passare da 50 a 100 km/h. A bordo di una versione Station Wagon siamo riusciti a riprendere brillantemente in quinta, partendo da un regime di rotazione del motore di 1500 giri, grazie all'ultima coppia di 17,7 kgm. Per concludere con il motore, riassumiamo le sue principali caratteristiche costruttive: quattro cilindri in linea; distribuzione con doppio albero a camme in testa (twin cam); testata in lega di alluminio; valvole di grande diametro; luci di aspirazione ad alto rendimento ed elevata turbolenza; alimentazione ad iniezione elettronica (125 cv) con carburatore Weber doppio corpo (109 cv); collettori di aspirazione e scarico a flusso



Con il lancio della Sierra equipaggiata con un nuovo motore e un nuovo cambio, il dottor Massimo Ghener, qui fotografato a fianco della Sierra 2.0i DOHC, ha preso pienamente possesso del suo incarico di presidente della Ford Italia. E' la prima volta che questa responsabilità viene affidata ad un italiano. Nel disegno in alto il motore DOHC di 1998 cc che eroga 125 cv. Nella foto sopra il titolo il nuovo cambio MT 75.

bilanciato, accensione elettronica integrale, combustione a miscela magra, radiatore con elettroventola; coppia olio in alluminio. Se il motore della Sierra è eccellente, il cambio a cinque rapporti è superlativo. Secondo i dati della Ford, la sua escursione e lo sforzo di manovra sono ridotti del 30 per cento rispetto a quelli già buoni del cambio precedente. I sincronizzatori intervengono anche sulla retromarcia, che non può essere inserita invertitamente. La scatola del cambio, molto robusta anche se leggera, è in alluminio pressofuso; è composta da due soli cusci, contrariamente a quella del cambio precedente che prevedeva quattro alloggiamenti. Tutte le Sierra sono molto ben accessoriate di serie. Il modello a 4 porte, la Ghia Executive 4 porte, ha di serie anche l'impianto di aria condizionata, il tetto apribile, i vetri elettrici, la chiusura centralizzata delle porte, i vetri esterni regolabili elettricamente, il modulo informazione sicurezza e la vernice metallizzata. In opzione soltanto l'Abs, il cambio automatico e i cerchi in lega. Le nuove Sierra sono in vendita da luglio. A settembre, in contemporanea con una grande campagna pubblicitaria sulle Sierra, la Ford Italia annuncerà che per ogni gamma sarà disponibile almeno un modello catalizzato.

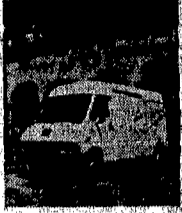
Alternatori e motorini di avviamento della Valeo

All'ultimo Automotor di Torino la Valeo ha presentato una nuova gamma di alternatori e di motorini di avviamento (nella foto) per vetture ed autoveicoli industriali. Contemporaneamente ha esposto nuove candele di preriscaldamento e temporizzatori per Diesel, una nuova gamma di dischi condotti per motori senza amianto (presentati come contributo alla tutela della salute degli autoperatori) e un nuovo proiettore a superficie compressa (che migliora la visibilità notturna e quindi la sicurezza) già adottato dalla Citroën per la Xmi. Nell'occasione è stato sottolineato che ha dato risultati positivi la trasformazione della Divisione Ricambi in Valeo Ricambi SpA.



I Master della Renault veicoli industriali

La Renault veicoli industriali ha consegnato alla sua rete di vendita i primi cinquanta esemplari del nuovo Master Turbo (nella foto), preannunciato durante il recente Salone del veicolo industriale di Torino. Questi veicoli potranno così essere provati dagli utenti interessati all'acquisto di un mezzo per il trasporto leggero. La nuova motorizzazione turbodiesel (motore di 2499 cc, 89 cv a 3800 giri) abbinata ad un nuovo cambio a cinque velocità - affermano alla Renault V.I. - ha determinato un miglioramento eccezionale delle prestazioni che hanno già fatto il successo in Italia delle varie versioni del Master. La casa francese sottolinea anche che gli altri punti di interesse sono il restyling dell'interno della cabina, la volumetria e il carico utile di questa versione del furgone.



Le batterie della Fiamm al Gran Premio 4E di Torino

Si è svolto a Torino il 10 ed 11 giugno il Gran Premio 4E per prototipi di vetture elettriche e solari. Alla manifestazione che ha lo scopo di valorizzare le auto mosse da energia alternativa (nella foto) non poteva non essere presente la Fiamm. L'azienda di Montebello Magliore, infatti, ha fornito le proprie batterie al piombo (sia quelle tradizionali, sia quelle, come la «Nova», specificamente progettate per alimentare auto a trazione elettrica) a dieci delle vetture che hanno partecipato alla «gara ecologica» promossa da «Quattroruote».



L'«Itala» ha terminato il Raid Pechino-Parigi felicemente

La vecchia «Itala» ce l'ha fatta: il raid storico Pechino-Parigi del 1907.



Partita dalla capitale della Cina il 24 marzo scorso, alla testa di una carovana di vetture e veicoli d'appoggio Fiat, Lancia, Alfa Romeo, Iveco, dopo circa tre mesi di marcia, 90 tappe e 22 mila chilometri percorsi, la leggendaria vettura è arrivata il 24 giugno nella Ville Lumière in piena salute. Il raid del 1907 non ha certo avuto carattere agonistico. Voleva soltanto essere la rievocazione della lontana impresa di Scipione Borghese, Ettore Guizzardi e Luigi Barzini. La spedizione ha al tempo stesso portato un messaggio di amicizia agli undici Paesi attraversati (Repubblica popolare cinese, Pakistan, Iran, Turchia, Unione Sovietica, Polonia, Germania orientale e occidentale, Olanda, Belgio, Francia), ma percorrendo un itinerario completamente diverso da quello del 1907 e molto più lungo. Ottantadue anni dopo, collegando Pechino con Parigi, la «Itala» e gli altri veicoli che l'hanno accompagnata hanno anche celebrato il novantesimo anniversario della fondazione della Fiat. Promotrici della Pechino-Parigi sono state la Fiat e la Rai con il contributo della «Pirelli» e, fra le società del gruppo Fiat, della Magneti Marelli, della Fiat Lubrificanti, della Gilardini.

La vecchia «Itala» ce l'ha fatta: il raid storico Pechino-Parigi del 1907.

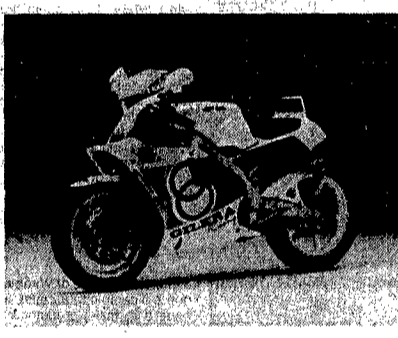
La spedizione ha al tempo stesso portato un messaggio di amicizia agli undici Paesi attraversati (Repubblica popolare cinese, Pakistan, Iran, Turchia, Unione Sovietica, Polonia, Germania orientale e occidentale, Olanda, Belgio, Francia), ma percorrendo un itinerario completamente diverso da quello del 1907 e molto più lungo. Ottantadue anni dopo, collegando Pechino con Parigi, la «Itala» e gli altri veicoli che l'hanno accompagnata hanno anche celebrato il novantesimo anniversario della fondazione della Fiat. Promotrici della Pechino-Parigi sono state la Fiat e la Rai con il contributo della «Pirelli» e, fra le società del gruppo Fiat, della Magneti Marelli, della Fiat Lubrificanti, della Gilardini.

La vecchia «Itala» ce l'ha fatta: il raid storico Pechino-Parigi del 1907.

La vecchia «Itala» ce l'ha fatta: il raid storico Pechino-Parigi del 1907.

Pronta per scendere in pista Con la Gilera «SP 01» si può anche correre

Ugo Dallo: È pensata per i giovani, ma piacerà sicuramente anche agli adulti la nuovissima SP 01 della Gilera. Pare un bolide da corsa ed in effetti lo è, perché è praticamente pronta a scendere in pista. Essa rappresenta la punta di diamante della Gilera nella classe 125 stradale e si colloca al vertice della categoria per potenza e prestazioni velocistiche. Tuttavia il prezzo di lire 5.800.000 (con avviamento elettrico), pur allineato alla concorrenza, non la mette alla portata di tutte le tasche. La linea della SP 01 (nella foto) è filante ed aggressiva e, se non fosse per gli specchietti retrovisivi e le frecce direzionali, sembrerebbe appena uscita da una competizione. Sulla impostazione tecnica spiccatamente sportiva non lascia alcun dubbio il bel telaio «Twinbox» in acciaio, progettato al computer, che pesa quanto un equivalente telaio in alluminio. Questo è costituito da un doppio trave superiore, che congiunge direttamente il capotelaio di sterzo con il fulcro del forcellone. La parte posteriore è costruita in tubi di acciaio a sezione



La linea della SP 01 (nella foto) è filante ed aggressiva e, se non fosse per gli specchietti retrovisivi e le frecce direzionali, sembrerebbe appena uscita da una competizione. Sulla impostazione tecnica spiccatamente sportiva non lascia alcun dubbio il bel telaio «Twinbox» in acciaio, progettato al computer, che pesa quanto un equivalente telaio in alluminio. Questo è costituito da un doppio trave superiore, che congiunge direttamente il capotelaio di sterzo con il fulcro del forcellone. La parte posteriore è costruita in tubi di acciaio a sezione

La linea della SP 01 (nella foto) è filante ed aggressiva e, se non fosse per gli specchietti retrovisivi e le frecce direzionali, sembrerebbe appena uscita da una competizione. Sulla impostazione tecnica spiccatamente sportiva non lascia alcun dubbio il bel telaio «Twinbox» in acciaio, progettato al computer, che pesa quanto un equivalente telaio in alluminio. Questo è costituito da un doppio trave superiore, che congiunge direttamente il capotelaio di sterzo con il fulcro del forcellone. La parte posteriore è costruita in tubi di acciaio a sezione

IL LEGALE FRANCO ASSANTE Sulle limitazioni della velocità

La vicenda dei limiti di velocità stradali ed autostradali ha uno svolgimento tipicamente italiano. Introdotti nell'estate scorsa, se ne sono esaltati i risultati: morti e feriti in calo, minor consumo di carburante. Purtroppo la decisione suscitò consensi e proteste; gli ecologisti la difesero, i produttori di veicoli a motore ne denunciarono gli aspetti demagogici e l'aver osato sperimentalmente, appoggiati da autorevoli organi di stampa; la competente commissione della Camera dei deputati prese in esame a più riprese il provvedimento e si orientò per delimitare meglio la normativa, conciliando le opposte tendenze. All'ultimo momento non fu possibile trovare un accordo e si giunse all'attuale compromesso, ancor più inaccettabile: nei giorni favorati si può andare sulle autostrade a 130 km l'ora, nei giorni festivi a 110. Pur essendo favorevole ad una limitazione della velocità, non riesco però a comprendere come si possa difendere il doppio regime, posto che il limite sono stati motivati con la salvaguardia della vita umana, troppo spesso compromessa da gravi e frequenti sinistri. Ma forse la vita di chi durante la settimana percorre l'autostrada per ragioni di lavoro vale meno di chi la percorre per ragioni di piacere? Nessuno sa che la gita fuori città se la concludono ormai quasi tutti quelli (anzi più degli altri) che lavorano durante l'intera settimana? Nei giorni di lavoro le strade sono letteralmente invase da autotrasporti pesanti (per scelte effettuate dal Governo di privilegiare il trasporto su strada, anziché quello su ferrovia), con inevitabili difficoltà di circolazione e conseguente aumento di sinistralità. Nei giorni festivi - ad eccezione dei grandi esodi - la chiusura delle strade ai mezzi pesanti rende la circolazione più scorrevole, meno difficoltosa e meno pericolosa. Perché, allora, non si decide di unificare i due sistemi regimi, generalizzando il limite dei 130 km, che rappresenta un limite ragionevole, verso il quale pare si orienterebbe la stessa Comunità europea? La struttura dei veicoli, le migliori approntate alla tenuta di strada, al sistema frenante, di sicurezza attiva e passiva fanno ritenere

tale limite del tutto accettabile. Non va, fra l'altro, ignorato che la maggior parte dei sinistri deriva dalle inosservanze delle norme di prudenza, dalla segnaletica stradale e delle norme del codice stradale; le multano o autovelocità, inoltre, non impediscono velocità maggiori e vi è chi ritiene che il superamento dei limiti di velocità considerati - non a torto - troppo bassi rappresenti una sfida all'autorità dello Stato. Ma la multano hanno anche aperto problemi giuridici che non possono essere ignorati. Il codice stradale (art. 100) ha sancito il principio che la contravvenzione, in quanto possibile, vanno contestate immediatamente. Ritengo che si possa legittimamente sostenere che l'impossibilità della contestazione non sussiste e che, quindi, la successiva notifica debba considerarsi violativa della norma. Basterebbe, infatti, organizzare in un certo modo le pattuglie della polizia stradale per realizzare l'obiettivo della contestazione immediata come accade già negli altri Paesi europei. Questo consentirebbe anche la individuazione certa della persona che era alla guida nel momento in cui veniva commessa l'infrazione. È pur vero che, secondo il sistema sanzionatorio italiano, il proprietario è sempre solidalmente responsabile con il conducente, per cui il pagamento della contravvenzione è sempre assicurato. Ma la norma prevede anche che dopo tre infrazioni, vada sospesa al conducente la patente di guida. A chi? Al proprietario che non ha l'obbligo giuridico di autoaccusarsi o di indicare il nominativo del conducente del veicolo? Infatti il nostro ordinamento giuridico tutela il diritto del colpevole a non autoaccusarsi e non prevede l'obbligo del proprietario del veicolo di indicare il nome dell'eventuale diverso conducente, perché tale obbligo sussiste solo in presenza di gravi reati (art. 364 C.P.). Ed allora? Alzare i limiti di velocità a 130 km non significa certo risolvere il problema, ma potrebbe indurre gli automobilisti a considerare con maggior favore la norma e, quindi, a rispettarla. Lo Stato poi faccia la sua parte: seguendo soluzioni già sperimentate in Germania, in Francia e altrove, si attrezzi adeguatamente.