

L'ora di Monza

Alla vigilia del Gran Premio d'Italia
Non tutte le innovazioni partono dalla F.1
qualcosa arriva dalla normale produzione
Un esempio? Trasmissioni, sospensioni

Dalla serie al fuoriserie Un po' di strada in pista

Si crede, generalmente, che tutta la ricerca parta dalla F.1. Qualche volta, invece, i bolidi da corsa adottano innovazioni già introdotte nella produzione di serie. Ovviamente adattate alle esigenze dell'alta velocità. È il caso delle sospensioni attive sulla Williams, dell'Abs presente sulle categorie turismo e ora anche in Formula 1, o del cambio automatico usato da vari team. A colloquio con Andrea De Adamich.



Una bella immagine di gara. Accanto al titolo, la Williams di Patrese, vettura campione del mondo 1992 grazie anche all'adozione delle sospensioni ad assetto variabile, adottato ora anche dalla McLaren

ROSSELLA DALLO'

Quando si dice sperimentazione e tecnologia si pensa subito alla Formula 1 o comunque ai prototipi e alle vetture da corsa. Generalmente la correlazione è esatta. I bolidi da competizione sono infatti il terreno ideale sul quale fare ricerca lontani da preoccupazioni economiche, cosa del tutto impensabile quando si parla di produzione in grandi serie e quindi sottoposta a strettissimi confini economico-finanziari. Ecco perché gran parte delle innovazioni apportate anche alle vetture stradali sono quasi sempre già state applicate su monoposto, in prova o in gara. Basti un esempio per tutte: le appendici aerodinamiche, che si chiamano minigonne (oggi proibite in F.1) o alettoni poco importa. Con le dovute proporzioni al ribasso ormai fanno parte del nostro vivere quotidiano (l'automobile).

lotti con Mansell sia quello costruttore. E che ora vengono sperimentate anche dalla McLaren. Ebbene, le sospensioni attive hanno fatto la loro prima comparsa su automobili che tutti possiamo guidare, ogni giorno, su qualsiasi strada della Terra. È dunque forse cambiato il rapporto tra i due settori? In un certo senso sì, anche se le differenze permangono. «Fino agli anni Cinquanta - ci spiega Andrea De Adamich, già pilota di Formula 1 e commentatore televisivo da tutti i circuiti del Circo - la produzione automobilistica si poteva considerare di livello artigianale. Il contenuto tecnologico era decisamente basso. Inevitabile, quindi, che nella prima parte del secolo se si doveva fare ricerca la si faceva in funzione dei modelli da gara». Nascono così, ad esempio, i pneumatici a profilo basso, ormai evoluti, oggi si chiamano ribassati ed equipaggiano le vetture sportive di serie) e con mescole morbide. Dopo la guerra, invece, con il boom della mobilità individuale a quattro ruote anche la sperimentazione un po' per volta ha preso a partire da esigenze di grandi masse. «Ora le vetture di serie sono molto più evolute, e i miglioramenti che

vengono progressivamente apportati sono meno appariscenti ma molto importanti. Ecco perché, in qualche caso - De Adamich sottolinea la casualità - di certi trasferimenti - innovazioni studiate per l'auto del signor Brambilla vengono mutate sulle vetture di Formula 1. Basta pensare al sistema antibloccaggio delle ruote, noto come Abs, che ormai è ampiamente adottato nei campionati di categoria turismo e super turismo e già si affaccia alla Formula 1. «Ma più che le soluzioni stesse - mette in guardia l'ex

Trofeo Retró: cinque bolidi iridati per i 70 dell'autodromo

MONZA Il 70° compleanno dell'autodromo di Monza verrà festeggiato durante la vigilia del Gran Premio con una edizione del Trofeo Retró F.1 davvero speciale. Ormai giunto alla quarta edizione, il Trofeo, come si sa, è una rassegna storica di bolidi della Formula 1 che anche quest'anno si esibiscono in pista in due sessioni di 30 minuti: le prove il venerdì e la corsa il sabato. Ma fra le 24 vetture partecipanti - tutte selezionate dal Museo dell'Automobile di Monza e qui in esposizione al pubblico per tutti i tre giorni

del Gran Premio, con ingresso gratuito - questa volta c'è un pool di monoposto davvero eccezionale. Gli appassionati potranno rivedere in azione ben cinque auto che vinsero i campionati del mondo del passato: dall'Alfa 158 con la quale Nino Farina vinse nel 1950 il primo campionato del mondo per conduttori, all'Alfa 159 che s'impose l'anno successivo con Manuel Fangio (lo scorso anno il pilota festeggiò proprio all'autodromo monzese il suo 80° compleanno e il 40° anniversario di quel titolo iridato), alla Maserati 250 F

che diede nel 1957 il quinto titolo mondiale a Fangio, alla Ferrari 246 F.1 che portò alla vittoria Mike Hawthorn, alla Cooper che trionfò con Jack Brabham per due anni consecutivi, nel 1959 e 1960. Dal punto di vista collezionistico, il «pezzo» più raro è la Ferrari 375 di Ascari. Di notevole interesse anche l'Alfa Romeo P3 del 1932 e la Cisitalia D46 del 1946 che rievocano il centenario del leggendario Tazio Nuvolari (in omaggio al quale si è aperta ieri a Mantova una straordinaria esposizione). Un'altra «chicca» per gli intenditori è la Brabham Climax V8 di Dan Gurney con il rarissimo motore Coventry-Climax, 8 cilindri a V, 1500 cc, quattro alberi a camme. Appena restaurate, tornano in pista, per la prima volta dopo trent'anni, la Lola-Climax V8 che fu di Surtees, la Cooper-Climax V8 di Bonnier e la già citata Brabham di Gurney.

pilota - è il concetto che viene mutuato dall'uno all'altro settore. È ovvio, infatti, che non si può prendere l'Abs montato su una coupé e metterlo pari pari su una monoposto che viaggia a oltre 300 km l'ora. E non basta. In realtà sulla nostra auto l'Abs entra in funzione una frazione di secondo dopo che le ruote si sono bloccate: in Formula 1, invece, deve intervenire al limite del bloccaggio e non superarlo». In pratica che significa questo? Che, sia per l'Abs come per il cambio automatico - o meglio semiautomatico - di

Sabato a Torino scatta Caravan Europa (fino al 20)



Duecento case costruttrici di 17 Paesi, oltre 500 mezzi, novità, prototipi, migliaia di accessori è questa la curia d'identità del 18° Salone internazionale Caravan, Autocaravan e Accessori - più nota come Caravan Europa - che si apre sabato prossimo a Torino, e resterà aperta fino a domenica 20 settembre, nella nuova sede del Lingotto Fiere (62.000 mq di area espositiva). Decine le anteprime assolute delle novità per la prossima stagione del plein-air (nella foto il nuovo motorcaravan Granduca Pegaso dell'italiana C1). A corredo della manifestazione principale ci sarà anche la rassegna 'Tendeuropa. Camper e tende sono i due segmenti del turismo all'aria aperta in continua crescita: nel 1991 sono stati immatricolati nel nostro Paese 10.000 camper e vendute circa 130.000 tende da campeggio.

Più ampia la famiglia XM Exclusive e Break Citroën

Anche in agosto Citroën Italia ha continuato a sfornare novità. Così si è arricchita di tre nuove versioni la «famiglia» dell'ammiraglia francese XM. Si tratta delle XM Turbo Diesel berlina Exclusive con cambio manuale - in vendita a lire 47.104.960, chiavi in mano - e cambio automatico (lire 49.369.530), e della XM Turbo Diesel Break con cambio automatico, che costa 45.409.210 lire. L'allestimento Exclusive comprende: rivestimenti in radica, interni in cuoio (o in alcantara senza sovrapprezzo), climatizzatore automatico integrale, cerchi in lega di nuovo disegno, appoggiatesta centrale regolabile elettricamente, pretensionatore delle cinture di sicurezza anteriori.

Presentata in California la Mille Miglia storica del '93

Si è tenuta sul circuito californiano di Laguna Seca la tradizionale anteprima della Mille Miglia storica, edizione 1993, di cui sono aperte le iscrizioni. La corsa si svolgerà dal 13 al 16 maggio prossimo sul classico percorso notturno a Ferrara o Roma. Per restare fedeli allo spirito e ai contenuti tecnici della manifestazione, verranno ammesse al via solo vetture di particolare significato storico costruite tra il 1927 e il 1957. Non mancheranno le tre classifiche speciali secondo l'anno di costruzione: classe A dal 1927 al 1930, classe B 1931/1945, classe C 1946/1957, con l'aggiudicazione dei relativi trofei.

Nasce «Musica» consorzio per auto elettriche da noleggio

Enisud Spa, Ligier Automobiles Sa e Torpedo Srl hanno dato vita al consorzio «Musica» (mobilità urbana senza impatto con l'ambiente) che si pone l'obiettivo di valutare (entro fine anno) la fattibilità di fabbricazione di microvetture elettriche da costruire in una fabbrica del Meridione e da utilizzare per il noleggio in città. Il prototipo Torpedo Ligier è stato presentato in anteprima al Salone di Torino. Si tratta di una vettura lunga due metri e mezzo. Le batterie esaurite si potranno scambiare con altre cariche presso i distributori Agip, dove si potranno anche noleggiare le Torpedo Ligier in modo semplice e veloce grazie all'uso di una speciale carta di credito.

La Celica Junior alla conquista di giovani e donne



Anche la Celica Junior a trazione anteriore ha farti a scomparire.

All'inizio dell'estate sono arrivate anche in Italia le Toyota Celica Junior a trazione anteriore di 1.6 e 2.0 litri (motori 4 cilindri bialbero, 16 valvole, da 105 e 155 cv) che vanno ad affiancarsi alla già notissima Celica Turbo 4WD. Allargando l'offerta del suo prestigioso coupé, la Toyota Italiana conta di conquistare i favori di giovani e donne sportive. Pur limitata dal congelamento Cee - è costruita a Tahara, in Giappone - la Celica Junior si caratterizza infatti come vettura sportiva che unisce al fascino delle prestazioni (190 e 222 km l'ora, da 0 a 100 km/h rispettivamente in 11 e 8,1 secondi) il comfort e la sicurezza tipici delle berline di grande serie.

Per queste ragioni, sempre secondo Toyota Italiana, la «coupé junior potrebbe addirittura costituire anche in Europa, come già avvenuto in Giappone e Stati Uniti, una valida alternativa alle versioni sportive Gti, 16v, turbo, delle berline a due volumi che, secondo recenti indagini di mercato - riferisce la Casa -, starebbe per saturare il gusto della clientela. E potrebbe anche avere ragione visto che l'andamento del mercato italiano vede una ripresa delle coupe, salite dallo 0,37% del totale immatricolazioni nel 1990 all'1,50 del primo trimestre di quest'anno.

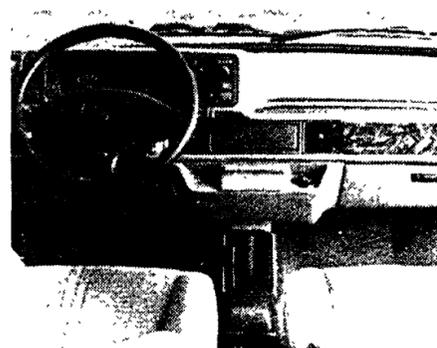
Molto simili alla sorella maggiore Turbo 4WD, la Celica Junior 1.6 e 2.0 - che all'anagrafe automobilistica si chiamano rispettivamente ST-1 e 2.0 GT-16 - esteriormente si distinguono da questa per la mancanza delle caratteristiche prese d'aria sul cofano motore e per la carrozzeria più larga e tondeggianti. Fra di loro, invece, le due versioni si differenziano per lo spoiler posteriore di dimensioni ridotte sulla 1600, nonché per il terminale di scarico singolo sulla 1.6 litri e doppio sulla 2000. L'interno, dove si riprendono le linee tondeggianti della carrozzeria, è ugualmente molto curato e presenta sedili anteriori anatomici, avvolgenti, con poggiatesta regolabili e quello posteriore reclinabile e ripiegabile in parti asimmetriche così da aumentare la capacità del bagagliaio (319 litri in condizioni normali).

Stesso listino del cambio manuale Gamma automatiche Rover senza sovrapprezzo

Ci sono tanti modi per promuovere il mercato o il prodotto. Abbiamo assistito in questi ultimi due anni a una escalation delle «offerte speciali». Sia ben chiaro, non si tratta di «vendite» in stile saldo di stagione, ma di vere e proprie strategie di marketing per attirare sempre di più il cliente, convincerlo a cambiare la propria automobile - magari ancora seminuda e poco deprezzata - in favore di un prodotto più «fresco» e anche, se possibile, dirottarlo su nicchie in fase di stasi.

Si sarebbe subito portati a pensare al fenomeno delle auto catalizzate, che, invece, hanno visto un boom del tutto autonomo dettato dalla paura dell'automobilista cittadino di restare appiattito nelle giornate di allarme smog. Le offerte delle Case riguardano invece o finanziamenti superagevolati, o la vendita di prodotti diversi «allo stesso prezzo». A intraprendere quest'ultima strada, per esempio, è stata un anno e mezzo fa la Ford che proponeva motori a 8 o 16 valvole senza sovrapprezzo. È venuta poi la Citroën che continua ad aggiornare la sua offerta di vetture allo stesso prezzo berlina e «break» (station wagon), benzina e Diesel.

Oggi a questa strategia - che, detto per inciso, si limita ad erodere gli utili di costruttori e concessionarie, e non tocca le tasche dei clienti, anzi li agevola - perviene anche Rover Italia che lancia sul mercato una «gamma» di vetture con cambio automatico allo stesso prezzo di quelle con cambio manuale. Perché questa decisione? Naturalmente, dice Rover Italia, per promuovere anche da noi un tipo di trasmissione che facilita la guida - soprattutto nel traffico caotico delle città - e alleggerisce lo stress quotidiano.



L'interno della 114 SLi con cambio automatico Cvt

Da ora, dunque, l'utente non può scegliere una «automatica» Rover senza essere condizionato dal prezzo maggiorato. La gamma di vetture proposte con questa trasmissione parte dalla Mini e coinvolge le serie 100, 200 e 400. Ovviamente sono tutte vetture catalizzate, in regola con le norme antinquinamento. Sotto il profilo tecnico, le trasmissioni adottate sono diverse: il tipo di cambio della Mini Mayfair (998 cc, 40 cv, 118 km/h) è l'AP a quattro rapporti; quello della 114 SLi (1396 cc, 55 cv, 160 km/h) è invece a variazione continua Cvt; mentre 216 GSi e 416 GSi (entrambe motorizzate con motore di 1590 cc 16 valvole, che eroga 111 cv e consente una velocità massima di 185 km/h) montano il modernissimo cambio automatico Honda L4 a quattro rapporti.

Già disponibili in tutta la rete vendita Rover Italia, la Mini Mayfair Automatica costa, chiavi in mano, lire 13.860.000; la 114 SLi Cvt lire 17.300.000; la 216 GSi lire 25.635.000 e la 416 GSi lire 25.835.000. □R.D.

Si chiama Boston la Ford Fiesta per i neopatentati

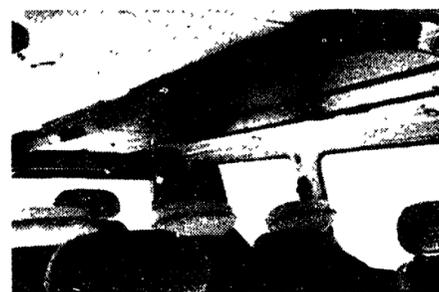
Il nuovo Codice della strada che entrerà in vigore nel 1993 prevede per i neopatentati il divieto per tre anni di guidare vetture con potenza superiore ai 50 kw per tonnellata e che sviluppino una velocità massima superiore ai 150 km l'ora (a parte che le norme già in vigore pongono il limite massimo sulle strade italiane a 130 km/h!). Prevedimenti, molte case costruttrici si sono già adeguate e fra queste c'è la Ford che commercializza da metà settembre una Fiesta, denominata Boston, in regola col nuovo Codice oltre che con l'ambiente. La vettura, infatti, è equipaggiata con motore CFI di 1118 cc, a iniezione elettronica single-point, marmitta catalitica e sonda lambda, in grado di erogare una potenza di 53 cv e di raggiungere la massima velocità a 143 km/h.

I consumi di carburante, secondo i dati di Ford Italiana, sono di 4,7 litri per 100 km percorsi a 90 km orari, 6,5 litri km

a 120 km/h e 6,8 litri nel ciclo urbano, con una percorrenza media di oltre 17 km con un litro di benzina senza riombio. Il che costituisce un indiscusso elemento di attrazione per le esigue capacità finanziarie di un giovane. La Fiesta Boston, disponibile nelle carrozzerie a 3 e 5 porte - rispettivamente al prezzo chiavi in mano di 13.400.000 e 14.340.000 lire - con otto tonnellate di colore (di cui quattro metallizzate inedite), presenta un allestimento di serie comprensivo di volante a tre razze di nuovo disegno, chiusura centralizzata, alzacristalli elettrici e dispositivo di apertura portellone dall'interno. Con oltre 500.000 e impianti immatricolati in due anni e mezzo di commercializzazione, la Fiesta è l'auto estera più venduta del segmento B, il più importante in Italia (53% del mercato nel primo semestre '92, pari a 615.000 unità).

Novità negli impianti di aerazione ad Automechanika di Francoforte Il nuovo «clima» firmato da Diavia

«Al benessere non c'è mai confine, soprattutto nell'automobile elettronica degli anni Novanta», asserisce Diavia, l'industria di Molinella (Bologna) leader internazionale negli impianti di climatizzazione e condizionamento aria per automobili. E infatti, anche quest'anno si presenta al Salone Automechanika di Francoforte (da domani a domenica) con alcune novità interessanti. Cominciando da quella che può alleviare le fatiche quotidiane di viaggio dei pendolari. Per Ford Transit e Volkswagen Caravelle, finora molto spartani e non sufficientemente aerati, Diavia ha realizzato un impianto di climatizzazione che aggiunge alla serie di bocchette originali, tramite una canalina di trasporto aria, una plafoniera posteriore con ulteriori bocchette regolabili direttamente dal cruscotto, in grado di fornire aria fresca e deumidificata al punto giusto. Altre Case tedesche ricorrono



con nuovo display a cristalli liquidi dispone a sinistra di due pulsanti con frecce che consentono di alzare o abbassare la temperatura, e a destra di altri due pulsanti che servono a regolare la mandata d'aria. Una volta impostati i dati desi-

derati, l'ECC provvede a mantenerli automaticamente, grazie alle 5 sonde di misurazione dell'aria (dialoganti tramite un «cervello centrale» ECU) e ai 4 attuatori per il movimento dei flap. Nei pannelli sono inseriti anche i tasti che comandano il riciccolo dell'aria, lo sbrinatorio del parabrezza e le varie bocchette di mandata. Il nuovo ECC si differenzia da quelli della prima generazione per il lampeggio della scritta «Econ» quando il sistema non è in grado di fornire la temperatura richiesta senza l'uso del compressore. In tal caso, per ottenere tale temperatura occorre inserire il dispositivo automatico. Il display delle Bmw ha le funzioni aggiuntive «Service» e «Purimax»; intercettazione di un guasto permanente tramite la diagnosi automatica «on line» e riciccolo attivato automaticamente per sbarrare in tempo reale l'ingresso in abitacolo dei gas inquinanti esterni.

climatizzatori che utilizzano refrigerante Freon R134a in luogo dei nocivi CFC (i cloro-fluorocarburi nemici dell'ozono) e provvisti di un nuovo sistema ECC di controllo elettronico del clima. Il climatizzatore elettronico

Un turbodiesel per la «Espace»

Leader indiscussa fra le monovolume sia in Europa e sia in Italia - dove nel primo semestre di quest'anno ne sono state immatricolate 2080 unità, contro le tremila di tutto il 1991 -, la Renault Espace si arricchisce in questi giorni di una nuova motorizzazione «ecologica all'origine» (lo comunica Renault Italia senza spiegarne le ragioni, ndr). Si tratta del propulsore Diesel sovralimentato di 2068 cc che eroga 88 cv e sviluppa a bassissimo regime una notevole coppia massima: 18,4 kgm a 2000 giri/minuto. Raggiunge una velocità massima di 162 km l'ora.

Anche in fatto di consumi la nuova Espace RT assicura - sostiene Renault - prestazioni «molto interessanti»: in media percorre 13,8 chilometri con un litro di gasolio. L'equipaggiamento di serie della Espace RT turbodiesel offre, tra l'altro, il servosterzo, alzacristalli anteriori elettrici, chiusura centralizzata, retrovisori esterni a comando elettrico e sbrinatori, coprispallino, e due tetti apribili con tendine parasole Lunga la lista degli optional che comprende: condizionatore d'aria, allarme antifurto, radio 4x25 W con satellite al volante e front-umino estraibile, fari fendinebbia, cerchi in lega, lavafari, pacchetto «funzionalità totale» (sedili posteriori con regolazione longitudinale, schienale abbattibile e poggiatesta regolabili in altezza), e sospensioni posteriori pneumatiche con correttore d'assetto. Disponibile in otto diversi colori, costa 42.400.000 lire, chiavi in mano, la versione a sette posti è 41.250.000 lire, quella a cinque posti.