

Con la Ford tra novità di prodotto e ragionamenti sul mercato «sospeso»

La 16v Ghia Pro riaccende la magia della Fiesta

FERNANDO STRAMBACI

ROMA. Da Roma ad Anagni - dove la nuova versione della Ford Fiesta ha potuto dimostrare tutta la sua guidabilità sulla pista dell'Isam - per provare su strada la Fiesta Ghia Pro e per sentire che cosa pensa del mercato automobilistico Massimo Ghenzi, presidente della Ford Italiana.

Fiat-Alfa-Lancia «check-up» auto a 25.000 lire I pro e i contro

L'estate sicura - secondo Fiat Auto - passa attraverso un severo controllo non solo dei livelli dei liquidi e lubrificanti ma anche di altre parti di organi meccanici...

tato una perdita del 27,5 per cento rispetto allo stesso mese del 1992 non è certo tale da entusiasmare, tanto più poi che, come è ormai risaputo, le statistiche delle vendite dichiarate spesso si discostano, al ribasso, da quelle delle immatricolazioni.

Se qualcosa di magico c'è nel mercato dell'auto, per ora almeno, è questo restare nei livelli alti della classifica delle «top ten» della Ford Fiesta, un modello che ha anagraficamente sei anni ma la cui età è ben più matura.

Con la versione presentata ad Anagni, la Ford rende ora ancor più completa la sua gamma di «piccole» (in Italia ne circolano già 700 mila) e lo fa «offrendo» a 18.670.000 lire per la tre porte e a 19.520.000 lire per la cinque porte, una Fiesta Ghia Pro (dove Pro sta, chissà perché, per «professionale»)

Il motore 16 valvole di 1.600 cc e 90 cv della Fiesta Ghia Pro non solo consente una velocità massima di 177 km/h, ma con la sua coppia di 134 Nm a 3.000 giri, si presenta come il più elastico tra quelli offerti per le auto del segmento B.



Un parto della fantasia prende vita nella sezione CAO di Velizy.

Dalla mitica Traction Avant stile e tecnica nel segno di Citroën Nella «fabbrica» delle idee

DALLA NOSTRA INVIATA ROSSELLA DALLÒ

PARIGI. Uno strano furgone più simile alla motrice del «TGVA» che a un mezzo commerciale a quattro ruote prende vita sul videoterminale e il maxischermo della sezione CAO di Velizy.

Dopo avere immagazzinato nel sistema tutti i dati numerici relativi al progetto, il calcolatore provvede durante la notte a trasformarli in immagine tridimensionale completa di movimento, luce solare, ambientazione.

giochi di luce - ci spiega un giovane designer - mettono in evidenza ciò che non va in una forma». A volte si parte da un modellino in scala ridotta (maquette, nel gergo), altre volte proprio come vi abbiamo descritto, giocando direttamente col computer grafico e il calcolatore: vogliamo un furgoncino con motore ibrido diesel-elettrico...

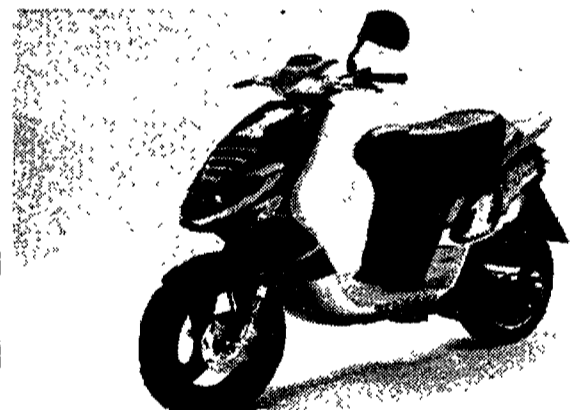
Non che Citroën sia l'unica ad utilizzare questi sofisticati sistemi informatici per progettare i propri modelli, ma certo che trovarsi per la prima volta davanti all'animazione di un'idea fa un notevole effetto.

un futuro modello misurandone (in circa 20.000 punti) la maquette in scala reale con un sensore laser, fino al Gruppo colore e materiali dove si studiano gli allestimenti degli interni e le vernici e i particolari della carrozzeria, sono tutte sezioni importantissime per il successo di una vettura.

La forma e l'innovazione tecnica sono sempre stati il punto di forza della Citroën. Fin da quel giorno della primavera di 60 anni fa in cui fece la sua comparsa in Place de l'Europe a Parigi la «7A», la rivoluzionaria «Traction Avant».

tecniche. La usarono i partigiani francesi per le loro scorse contro i nazisti occupanti, la utilizzò il generale De Gaulle per ispezionare giusto 50 anni fa le truppe vittoriose del «D-Day» in Normandia.

La forma e l'innovazione tecnica sono sempre stati il punto di forza della Citroën. Fin da quel giorno della primavera di 60 anni fa in cui fece la sua comparsa in Place de l'Europe a Parigi la «7A», la rivoluzionaria «Traction Avant».



Lo scooterino NRG, 50 cc «racing».

Piaggio NRG, «cinquantino» racing per giovani sportivi di città

Un appuntamento tra Burghy e Fiorucci in centro a Milano. Questi luoghi sono stati scelti apposta da Piaggio per farci provare il nuovissimo scooterino NRG, pensato appunto per i giovani e per l'uso urbano...

Alcolometro «fal da te» in Francia

Una vecchia canzone popolare milanese recita: «chi dice che il vino fa male, è tutta gente dell'ospedale». Purtroppo però l'eccesso di alcolici è una delle cause frequenti di incidenti stradali.

Auto e sport: un settimanale tv su Odeon

Mercoledì scorso ha preso avvio su Odeon Tv una nuova rubrica motoristica interamente dedicata all'automobilismo sportivo. Si chiama «Racing Time».

Anni di viaggi in auto raccolti in un libro

Alberti Schieppati è un nome noto ai lettori di riviste specializzate e pagine motori dei quotidiani. Da anni gira per il mondo in automobile raccontando paesi, usi e costumi, e dando utili consigli su percorsi, itinerari e quanto necessario per affrontare con tranquillità un viaggio in terra straniera.

A Monza per scoprire la tecnologia dei motori Honda Vtec Il segreto della valvola alzata

MONZA. Civic, Crx, Prelude e Nsx, la gamma dei modelli Honda al completo ci attende davanti ai box di Monza, insieme a Shimpel Arakawa, fresco di nomina alla presidenza di Honda Italia. Non è un ritorno alle gare di Formula 1. Ma ad essa, o meglio all'esperienza maturata nel «Circus» si ispirano i motori Vtec che equipaggiano le versioni più prestazionali della famiglia Honda «stradale».

Dietro questa sigla si nasconde il segreto dei motori che hanno permesso alla Casa giapponese di imporre il proprio marchio sulle piste e sulla strada. Si tratta della originale applicazione del variatore di fase. «Il sistema Honda - dicono i tecnici della Casa - è, costruttiva-

mente, semplicissimo: l'albero a camme ha tre bilancieri al posto dei soliti due. Ma il punto è che il variatore permette al contempo di variare la fase e l'alzata delle valvole. Questo, in parole povere, consente di ottimizzare al massimo il rendimento del motore a tutti i livelli di regime di rotazione.

Il risultato più evidente è la grande variabilità dei modi di impiego dello stesso motore (tutti a 4 valvole per cilindro). Prendiamo, come esempio, il 1600 Vtec della Civic. Nella versione bialbero (Dohc) sviluppa la bellezza di 160 cavalli, ovvero la straordinaria potenza specifica di 100 cv/litro, e quindi assicura una guida sportiva, ad alte prestazioni (a questa categoria d'uso appartengono anche i motori 2.2 e 3.0 Vtec Dohc della Prelude

e della «top» Nsx). La versatilità d'impiego è invece la caratteristica del 1600 monoalbero (Sohc) per il quale, lavorando solo sull'aspirazione, i tecnici Honda sono riusciti a portare la potenza da 90 a 125 cv, abbinata a una curva di coppia piatta che rende disponibile il 90 per cento del valore massimo dai 2500 fino ai 7000 giri.

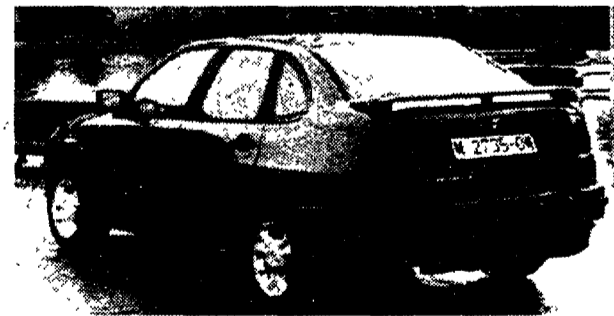
L'esigenza più recente dell'utenza è infine quella di avere dal motore buone prestazioni ma anche consumi ridotti di carburante. A questa domanda Honda risponde con il Vtec-E - dove E sta per Economy - un motore monoalbero quattro cilindri plurivalvole di 1500 cc. Qui gioca tutto il controllo dell'alzata delle valvole: fino a un regime di 2000 giri si apre una sola delle due valvole di aspirazione. Il motore, ci spiegano, funziona con una carburazione molto magra in cui la miscela aria-benzina è di 22 parti a 1 (contro le normali 17-1), aumentando l'efficienza della combustione.

Dalla prova su 2500 km le qualità della Seat Cordoba turbodiesel

L'arte di trasformare i difetti in pregi

Non è un fulmine di guerra e nemmeno vuole esserlo. Ma a dispetto dell'impressione che ne avevamo riportata quando ci fu presentata la prima volta in Spagna, la Seat Cordoba (sulla quale non abbiamo però mutato il giudizio estetico: troppo pesante e tozza), provata con calma su 2500 chilometri di strade e autostrade in Italia e mezza Europa, ha tutti i diritti aspettarsi una discreta fortuna commerciale.

La nostra opinione è che sia una vettura ben equilibrata tra prestazioni, comfort, consumi e sicurezza. Anche se, ad onor del vero, abbiamo avuto la fortuna di incappare in un allestimento GLX - cioè comprensivo di servosterzo, chiusura centralizzata, vetri elettrici, volante regolabile in altezza - con



l'aggiunta di tutti optional disponibili, quali l'autoradio, il climatizzatore e l'insostituibile Abs che aiuta non poco un impianto frenante misto dischi-tamburi.

A parte la capacità di carico del bagagliaio (da 455 a 762 litri a sedile posteriore, frazionabile, ribaltato) che è uno dei cavalli di battaglia di tutti i modelli Seat, e l'abitabilità interna che assicura ampio spazio anche ai passeggeri poste-

riori, ci hanno sorpreso il comfort di guida e di viaggio. Innanzitutto colpisce il basso livello di rumorosità del motore quattro cilindri sovralimentato di 1896 cc. Per accenderlo bastano pochi attimi dopo il primo giro di chiave (grazie alle candele di preriscaldamento), e subito l'iniziale borbottio tipico dei propulsori a gasolio si smorza.

Notevole è poi il grado di servosterzo che si muove di 13 km per litro di gasolio.