



All'«ammiraglia» a trazione anteriore della casa del Biscione sono andate le maggiori attenzioni

# L'Alfa 164 ha superato l'esame di Francoforte

L'Alfa 164, abbiamo già avuto occasione di sottolinearlo, è stata ed è al centro dell'interesse al Salone di Francoforte. Non avviene spesso per vetture all'alto di gamma, ma qui ha giocato molto la curiosità di vedere come all'Alfa, dopo l'entrata della Fiat, avevano risolto il problema della sportività di prestigio a trazione anteriore

DAL NOSTRO INVIATO  
FERNANDO STRAMBACI

FRANCOFORTE Le giornate dedicate alla stampa non sono forse le più adatte per un certo tipo di valutazioni, ma chi si è messo in posizione strategica per calcolare, sia pure approssimativamente, l'interesse per le varie novità esposte al Salone tedesco, giunto quest'anno alla cinquantaduesima edizione ha avuto modo di constatare che il primato spetta all'Alfa 164. Non solo lo stand del Biscione è apparso tra i più affollati, alla pari con quello della Ferrari, ma in casa Alfa la gente ci si fermava di più, aprendo e chiudendo portiere toccando particolari, accomodandosi al posto di guida, con evidente disappunto per l'assenza della chiave di avviamento, che avrebbe consentito di «sentire» il rombo dei motori.

Tanto interesse non è solo la prova della passione per l'auto di tanti visitatori, ma è anche la dimostrazione che queste costose vetture - la 164 entreranno sicuramente nella fascia di prezzo tra i 30 e i 40 milioni - non sono considerate quasi irraggiungibili, come lo sono quelle con il marchio del Cavallino.

In effetti, in Europa, sono quasi 1.200 mila le persone che ogni anno comprano vetture di questo tipo. Si comprende allora perché i nuovi dirigenti dell'Alfa hanno avuto tanto, prima di presentare l'automobile alla quale tocca di dimostrare che la 164 è proprio un'Alfa.

Sia pure valutate soltanto staticamente - bisognerà attendere, per le prove la fine del mese, ossia a ridosso della commercializzazione in Italia - le nuove berline di Arese sono già state promesse a pieni voti e non è da dubitare, stando ai dati forniti dalla Casa, che supereranno brillantemente anche l'esame su strada.

In primo luogo è piaciuta molto la linea di questa macchina, il cui frontale aggressivo, anche se discutibile, ha

le versioni soltanto come optional.

Ai motori della 164 si è già avuto occasione di accennare. Se ne riparla in occasione della prova. Basti ricordare che all'alto di gamma si trova il 6V benzina di 2959 cc e 192 CV che consente velocità di 230 Km/h. Segue, in quanto a prestazioni, il 1995 cc turbo-compresso da 175 CV e da 220 Km/h, che sarà commercializzato in un secondo tempo. Il meno potente dei motori a benzina della gamma è quello di 1962 cc della 164 Twin Spark, i cui 148 CV consentono tuttavia velocità di 210 Km/h. Di 117 CV e di 200 Km/h è accreditato il motore - quattro cilindri, 2500 cc - della versione Turbo Diesel con Intercooler.

## Prezzi allettanti per le sette 405 della Peugeot

Hanno debuttato a Francoforte contemporaneamente all'Alfa 164 che, grazie alla matita di Pininfarina, è un po' una loro parente e non hanno sfigurato, anche se la berlina della Casa del Biscione, novità assoluta, ha goduto di maggiori attenzioni. Dalla loro le Peugeot 405 hanno però già il successo di vendite in Francia e le imminenti consegne in Italia.

Dal 1° ottobre la Peugeot Italia comincerà le vendite delle sette versioni della 405 scelte per il nostro mercato e lo farà sull'onda del successo che la gamma ha già ottenuto in Francia. Si deve infatti molto alla 405 se la Peugeot è passata in Europa dal 7 per cento del mercato al 7,1 per cento. Può apparire una percentuale di aumento irrisoria ma va tenuto conto che è stata realizzata in un mercato in cui globalmente le vendite sono aumentate del 7 per cento.

Se poi da noi la 405 riuscirà a dare lo stesso contributo dato in Francia all'aumento del mercato della Casa il bilancio della Peugeot Italia - la quale ha già registrato un incremento di vendite rispetto allo scorso anno del 22 per cento rispetto ad un aumento



Al momento sono tre i motori che equipaggiano l'Alfa Romeo 164. Da sinistra a destra: il Turbo Diesel di 2500 cc, il sei cilindri a V di 3 litri a benzina e, sempre a benzina, il Twin Spark di 1962 cc. Seguirà tra breve la versione Turbo benzina di 1995 cc



L'accogliente abitacolo delle Alfa 164. Nella foto sopra il titolo una vista della 164 3.0 V6



La versione SR della Peugeot 405. Si ritiene che sarà il più richiesto tra i sette modelli importati in Italia

globale del 7 per cento - andrà decisamente in attivo.

Questa berlina della gamma medio alta - ne abbiamo già parlato diffusamente in giugno e, in occasione delle prove su strada in Francia, in luglio - sembra avere tutte le carte in regola per ben figurare in un segmento di mercato che da noi vale 200 mila macchine l'anno.

La carta più importante a parte le caratteristiche tecniche che sembra essere se l'Alfa Romeo non verrà a «disturbare» con quello della 164 il prezzo indicato per i sette modelli proposti alla clientela italiana. La Peugeot Italia ha rinunciato a vendere da noi il «modello di attacco», quello con motore di 1400 cc, per partire con una versione con motorizzazione di 1580 cc la 405 1.6 GL. Il modello base

della gamma risulta così essere il più potente (92 CV DIN a 6000 giri/minuto) tra quelli concorrenti e grazie alla velocità massima di 180 Km orari anche il più veloce (salvo la R 21 RS che però costa quasi due milioni in più). Il prezzo della Peugeot 405 1.6 GL sarà dunque (compresa l'IVA al 18 per cento, perché le Case considerano transitoria l'addizionale del 4 per cento e qualcuna la sta già aggirando per alcuni modelli) di 14.950.000 lire.

Lo stesso discorso vale per la più accessoriata 405 1.6 GR, che ha lo stesso motore e le stesse prestazioni, proposta a 18.870.000 lire.

Il discorso cambia, ma in meglio per la 405 1.9 GR che ha un motore di 1905 cc 110 CV di potenza e fa i 190 orari. E' offerta al prezzo più basso tra le concorrenti, nonostante solo la più brillante Alfa 75 1.8 sia in grado di tenerle il passo in quanto a velocità massima.

Un po' meno allettante il discorso del prezzo della 405 1.9 iniezione anche se questo modello divide con la R 21 TXE il primato (200 Km orari) della velocità massima. La 1.9 iniezione verrà infatti venduta a 23.480.000 lire.

Al top della gamma per il momento almeno e con un prezzo di 29.300.000 si colloca la 405 1.9 16 valvole. Con i suoi 160 CV di potenza e i 220 Km/h di velocità massima e la più cara delle concorrenti qui sul mercato le quali però non dispongono di sistema frenante ABS. Dei freni antibloccaggio ne dispone infatti solo la R 21 2L Turbo, che è anche più potente ed è la più veloce della categoria con i suoi 227 Km/h ma questa vettura della Renault, salvo ripensamenti della Casa, di qui a novembre quando sarà commercializzata in Italia sarà sicuramente più cara.

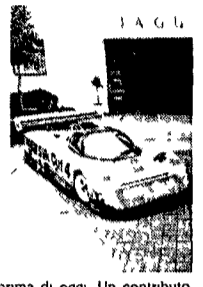
## La Pirelli fa le gomme per le auto d'epoca

Le gare di auto d'epoca si vanno facendo sempre più frequenti e si diffondono le associazioni di amatori che recuperano e mettono in strada vecchie automobili. Stava così diventando un problema il reperimento di pneumatici adeguati. Ora il problema è risolto. La Pirelli, che già nel 1899 aveva messo in commercio il suo primo pneumatico automobilistico - si trattava di un pneumatico per bicicletta maggiorato per la bisogna e si chiamava «Milano» - ha ripreso la produzione in piccola serie di «pneumatici di una volta». Eguali nelle dimensioni e nella forma (nella foto) si differenziano da quelli di inizio secolo solo per la mescola.



## Un record storico per le vendite della Jaguar

Nel primo semestre del 1987 le vendite della Jaguar hanno realizzato un record storico. Sono state infatti vendute 22.184 automobili, un risultato mai raggiunto prima di oggi. Un contributo notevole a questo risultato è stato dato dal successo della berlina XJ6 ma anche la sportiva XJS (nella foto) ha fatto la sua parte beneficiando evidentemente delle vittorie sportive della Jaguar XJR, che quest'anno si è aggiudicata il Campionato mondiale per vetture Sport Prototipi. Sempre in questo primo semestre la Jaguar ha festeggiato il centomillesimo motore V12 prodotto.



## IL LEGALE FRANCO ASSANTE L'automobile con il «leasing»

Un contratto che conosce una diffusione crescente è il leasing. E non soltanto per beni strumentali di notevole valore (acquisto di macchinari industriali) ma anche per gli autoveicoli. La ragione principale è data dall'alto costo degli autoveicoli di cilindrata superiore, (il loro pagamento dilazionato ne rende possibile l'acquisto anche a chi è privo di consistente liquidità) e dalla possibilità di dedurre i canoni versati dai redditi delle imprese e dei lavoratori autonomi, con notevole risparmio delle imposte.

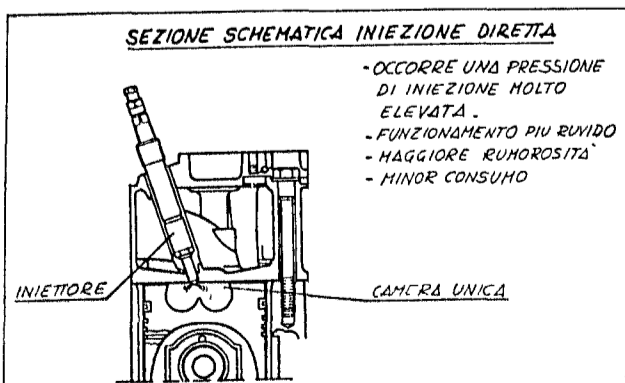
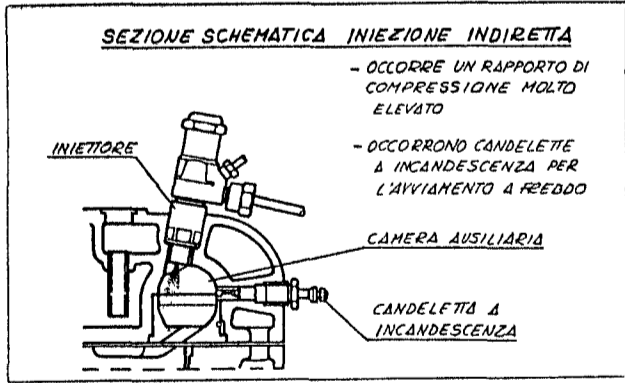
Il leasing è insomma la locazione finanziaria di un bene, in virtù della quale dietro il corrispettivo di un canone, l'affittuario può utilizzare il bene come meglio crede pur senza anticipare il intero valore. Al termine del contratto la cui durata è fissata in media fra i tre ed i cinque anni (salva diversa pattuizione fra i contraenti) l'affittuario può riscattare il veicolo pagando un importo quasi sempre simbolico. Naturalmente poiché il canone comprende anche gli interessi più lunga sarà la locazione, più alto sarà il canone.

Oggi tutte le Case automobilistiche sono collegate con società di leasing al fine di rendere praticabile il contratto. Queste però contro eventuali rischi derivanti da sinistri stradali che possono distruggere totalmente il bene ancora non pagato (rendendo così impossibile il recupero del residuo per impossibilità dell'affittuario) pretendono che l'autoveicolo sia assicurato con polizza «Kasko» (chiamata pure polizza per danni accidentali), la quale si aggiunge (e non la sostituisce) alla normale polizza di responsabilità civile, che deve essere sempre contrattata.

La polizza «Kasko» ha costi notevoli, ma garantisce alla società proprietaria del veicolo (il risarcimento dei danni anche quando la responsabilità del sinistro è dell'affittuario o del conducente del veicolo stesso). L'affittuario ha inoltre - per gli stessi motivi di garanzia - l'obbligo di assicurarsi anche contro il furto e l'incendio.

Malgrado tali oneri pesanti, il contratto conosce ora larga diffusione anche nel nostro Paese, soprattutto per le ragioni fiscali innanzi spiegate.

Se un terzo trasportato subisce un danno in conseguenza di un incidente lo stesso non potrà convenire in giudizio la società di leasing (che è proprietaria del veicolo fino al momento del riscatto) ma semplicemente il conducente o colui che ha la disponibilità piena ed effettiva del veicolo (nonché naturalmente l'assicuratore di Rc auto), perché la prima «una volta che sia eseguita la consegna perde totalmente la disponibilità ed ogni facoltà di uso del veicolo» (Trib. Milano Sez. XII 15.5.86 n. 11606).



## CONOSCERE L'AUTO Il motore: a confronto i diesel con i benzina

I motori Diesel sono caratterizzati da un rendimento superiore rispetto a quello dei motori a benzina. Questo vuol dire che a parità di potenza erogata essi consumano una minore quantità di combustibile.

Ciò è dovuto principalmente al rapporto di compressione considerevolmente più elevato (15-18 nei Diesel a iniezione diretta e 19-23 in quelli ad iniezione indiretta).

La differenza di consumo specifico rispetto al motore a benzina diviene ancora più evidente allorché il pedale del gas è premuto solo parzialmente. Nel Diesel infatti al contrario di quanto avviene nel motore a benzina il titolo della miscela aria/combustibile non deve essere costante (o quasi) ma può variare grandemente. Con il pedale del gas premuto a fondo, ovvero quando si richiede la massima potenza, il titolo della miscela (vedi Disp. 1.14) è circa 20 (quello corretto dal punto di vista chimico e 15).

Dato che il motore Diesel «respira» sempre liberamente (grazie all'assenza della valvola a farfalla) e che quindi la quantità di aria che entra nei cilindri ad ogni fase di aspirazione è sempre la massima possibile a quel determinato regime, variando la quantità di gasolio iniettata ad ogni ciclo, varia anche il titolo della miscela che si forma all'interno della camera di combustione.

E' proprio grazie alla variazione di tale titolo che si controlla la erogazione di potenza.

Il titolo chimicamente corretto non viene mai raggiunto perché la miscelazione con l'aria anche se buona non è certamente completa. Ma se il titolo della miscela scende al di sotto di un certo valore (generalmente attorno al 20-21) la fumosità allo scarico diviene considerevole a causa delle particelle di carbonio incombuste, ed il motore tende a surriscaldarsi.

Proprio per limitare al valore corretto la massima quantità di gasolio che può essere iniettata nei cilindri, le pompe di iniezione sono tarate in fabbrica.

Rispetto ai motori a benzina, i Diesel sono caratterizzati anche da emissioni allo scarico meno nocive, per la quantità minore di ossido di carbonio e di idrocarburi incombusti.

Sino a qualche tempo fa, si registrava a svantaggio del Diesel un peso molto maggiore a parità di cilindrata. Ma nelle esecuzioni moderne i pesi dei motori sono praticamente analoghi.

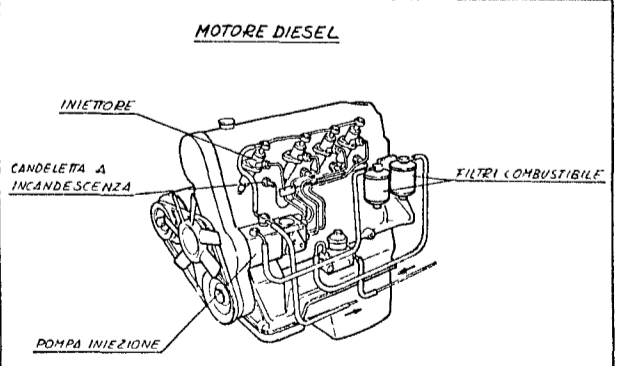
Tra le caratteristiche a svantaggio del Diesel, per molto tempo sono stati indicati anche la maggiore rumorosità e una certa difficoltà di avviamento a freddo. Allo stato attuale della tecnica questi problemi si possono però considerare quasi completamente superati (sol tanto al minimo la rumorosità del Diesel rimane nettamente superiore rispetto a quella del motore a benzina).

Lo svantaggio più evidente presentato dai motori Diesel è costituito dalla loro potenza specifica, sempre nettamente inferiore rispetto a quella ottenibile nei motori a benzina. Questo si traduce all'atto pratico, in una minore «brillantezza» della vettura anche se oggi questo handicap sta venendo meno grazie all'adozione della sovralimentazione, tanto che molti motori a gasolio automobilistici dotati di turbocompressore hanno potenze specifiche

assai simili a quelle dei motori a benzina.

Attualmente tutti i diesel automobilistici sono ad iniezione indiretta ma sembra assai probabile che, in un futuro più o meno prossimo, i van costruttori adotteranno sulle loro vetture motori ad iniezione diretta. Questi ultimi infatti consentono di ottenere una considerevole economia di combustibile (il consumo specifico è dell'ordine di 145-160 g/CV/h contro i 180-210 del Diesel a iniezione indiretta).

Tra gli altri vantaggi ottenibili facendo ricorso al Diesel a iniezione diretta vi è una maggiore facilità di avviamento a freddo (non è necessario impiegare le candele a incandescenza che sono invece indispensabili nei Diesel con camera ausiliaria) per contro il funzionamento del motore è più «ruvido» e rumoroso ed è proprio questo che, fino ad ora, ne ha ostacolato l'adozione in campo automobilistico.



In collaborazione con il Servizio tecnico della Renault Italia Disp. 1.21

**RENAULT SUPERCINQUE DIESEL**

**RENAULT Muoversi, oggi.**