

Il motore 4 cilindri sovralimentato dell'Alfa 164 Turbo e un particolare della sigla di identificazione. Nella foto sopra la 164 Turbo durante la prova su strada.

ALFA ROMEO Sarà commercializzata da domani in Italia la più sportiva tra le berline della gamma

Un motore da «Biscione» per la 164 con il turbo

Per gli appassionati di automobilismo, il nome Montecarlo evoca subito il Gran Premio di Formula 1. È sicuramente per questo che l'Alfa Romeo, alla vigilia della commercializzazione in Italia (15 marzo) della 164 Turbo, ha scelto la capitale meneghina per le prove su strada del modello più «scarpante» della scuderia 164. La 164 3.0 V6 rimane, naturalmente, al top della gamma per velocità massima (230 km/h) e prezzo, ma questa 164 Turbo benzina è il modello che meglio esprime le tradizionali caratteristiche delle auto del «Biscione».

Il merito principale va, naturalmente, al motore, un quattro cilindri di 1995 cc che, grazie al turbocompressore, eroga 175 cv a 5250 giri/minuto. Si tratta di una potenza eccezionalmente elevata per un due litri (87,7 cv per litro) ed è, questa, una caratteristica che distingue i motori dell'Alfa. Non a caso, i tecnici che l'hanno progettato hanno voluto sottolineare che - pur essendo (per ragioni industriali) un motore di derivazione Lancia Thema - aspirazione, scarico, mappatura, comando acceleratore, ecc. sono tipicamente Alfa Romeo. Vale a dire che del motore 4 cilindri della Thema è rimasto eguale soltanto il basamento. Più in dettaglio - hanno spiegato i tecnici - i principali interventi attuati per incrementare il più possibile le prestazioni sono stati: modifiche al sistema di aspirazione per migliorare l'alimentazione dei cilindri; ridefinizione del sistema di scarico per ottenere un'intonazione più favorevole alle prestazioni; modifiche allo scambiatore di calore dell'aria di alimentazione per rendere lo scambio termico più efficiente possibile; adozione di una nuova mappatura per il microprocessore di controllo del sistema di accensione elettronica digitale Marelli Microplex; adozione per la sovralimentazione di un turbocompressore raffreddato ad acqua e perciò esente da rischi di surriscaldamento. Una diversità che si sente durante la guida, soprattutto se, spingendo a fondo il pedale dell'acceleratore, si fa entrare in funzione l'overboost,

che fa salire la coppia massima dai «normali» 27 kgm a 2500 giri/minuto a 29 kgm.

Le prestazioni omologate della 164 Turbo a benzina sono le seguenti: velocità massima di 225 km/h, accelerazione da 0 a 100 km/h in 7,2 secondi, chilometro con partenza da fermo in 28,2 secondi; consumi normalizzati 6,3 litri per 100 km al 90 orari, 8,2 litri al 120, 9,9 litri nel ciclo urbano.

Molto buona ci è parsa, durante la prova, la tenuta di strada della 164 Turbo, il cui confort non è stato penalizzato dall'irrigidimento delle sospensioni, tanto che è in programma lo stesso «trattamento» per la serie di serie.

Del successo di questa versione all'Alfa sono certi prevedono che il 20 per cento degli acquirenti di 164 sceglieranno la Turbo benzina anche se il suo prezzo (non sappiamo se comprensivo o no dell'ABS) si aggira sui 38 milioni.

FERNANDO STRAMBACI

La Volvo affianca alla versione ES del coupé un modello con la sovralimentazione

Più potenza per la 480

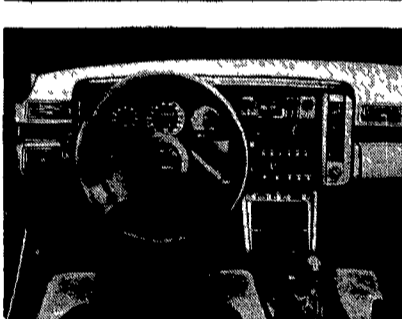
Lanciata al Salone di Ginevra del 1986, la Volvo 480, prima trazione anteriore della Casa svedese, festeggia il suo secondo compleanno con una iniezione di potenza. Grazie al turbocompressore, i cavalli erogati sono diventati 120 contro i 109 della 480 ES (che resta in produzione) con il risultato di far salire la velocità massima a 204 km/h contro i 178 della versione senza sovralimentazione.

Che gli svedesi si siano trasformati da campioni della sicurezza in paladini della velocità? Il lavoro fatto sulla 480 e la presentazione in Sicilia (riservata alla stampa estera) di una versione 2300, 16 valvole, 156 cavalli - che non verrà in Italia soltanto per ragioni fiscali - potrebbe farlo supporre. Ecco perché l'ufficio stampa della Volvo Italia si è preoccupato di sottolineare, nel dossier con le caratteristiche tecniche del nuovo modello, che «il motore B18T non è stato progettato solo in funzione della potenza pura ma che si è privilegiata la coppia ben equilibrata in tutti i rapporti e soprattutto ai bassi regimi di rotazione del motore, adattandosi con ciò pienamente alla filosofia Volvo di sicurezza attiva e piacere di guida».

In effetti la 480 ES, con il suo aspetto di vettura sportiva (è in pratica un coupé quattro porte) aveva bisogno di un po' più di brillantezza, anche se i 2500 italiani che l'anno scorso l'hanno comprata non hanno avuto da lamentare, se è vero che la Volvo ha dovuto condizionare le vendite non al numero delle richieste, ma al numero delle vetture che la fabbrica ha potuto costruire per il nostro Paese.

Quest'anno, le Volvo 480 disponibili nelle versioni ES e Turbo saranno tremila. Di conseguenza la Volvo Italia potrà accentrare altri 500 clienti, che contribuiranno a far lievitare ancora il suo fatturato. L'anno scorso è stato di 460 miliardi contro i 406 miliardi del 1986. Le 480 Turbo, infatti, costano (senza il sistema frenante ABS, che è offerto come optional a 2.895.720 lire) 26.000.120 lire contro i 24.813.040 lire (chiavi in mano) della 480 ES.

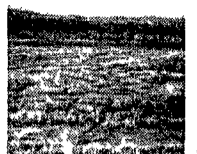
La differenza è giustificata dalle migliori prestazioni consentite dalla presenza del turbocompressore con intercooler (la coppia massima è superiore del 24 per cento) e dalla linea resa ancora più sportiva dall'adozione dello spoiler anteriore.



Il cruscotto della Volvo 480 turbo e, sopra, una foto della vettura che ne accentua le caratteristiche di sportività.

Iniziativa con la Ford per tutelare l'ambiente

Il Premio «Tuteliamo l'ambiente» - istituito nel 1982 in Gran Bretagna dalla «Conservation Foundation», un organismo internazionale per la protezione della natura e del patrimonio artistico - è giunto alla sua seconda edizione italiana che ha una «borsa» di 28 milioni. I vincitori, i fratelli Piero e Alessandro Tinelli, parteciperanno alle selezioni europee con il loro progetto di ripristino ambientale di una zona umida del litorale laziale (nella foto). Premiati anche Nunzio Lombardo, per il restauro di vecchie costruzioni a Bronte (Catania), Eugenio De Leo di Chivasso (Torino), per un filtro dell'aria per motori, un gruppo di giovani bergamaschi per il progetto «Senò - fuori le mura» Sponsor dell'iniziativa ambientalista la Ford la quale evidentemente vuole così dimostrare che anche l'industria automobilistica si preoccupa di tutelare l'ambiente.



Peugeot 405 vince l'Oscar del traino per il 1988

L'Oscar del traino - il premio che da cinque anni viene assegnato ad una automobile commercializzata in Italia, sulla base delle prove effettuate dalla rivista «Auto-Caravan/Notizie» e delle valutazioni di una giuria di dodici giornalisti specializzati - è stato vinto per il 1988 dalla Peugeot 405 1.6 GR. La berlina francese (nella foto è ritratta, appunto, con una roulotte al traino) ha ottenuto le valutazioni più favorevoli nel confronto con altre otto vetture altrettanto titolate. In particolare, sono state prese in considerazione l'attitudine progettuale, valore di coppia e potenza, insonorizzazione, sospensioni, robustezza ed efficacia di impianto frenante e frizione, facilità di installazione del gancio di traino.



Versioni Special della VW Golf GT

Dal mese scorso è disponibile sul mercato italiano una nuova versione della Volkswagen Golf GT, la GT Special (nella foto) che sarà prodotta in un numero limitato di esemplari. Partendo dall'attuale livello di accessori delle corrispondenti versioni GT, la Golf GT Special è caratterizzata da: cerchi in lega leggera 6x15 a raggi BBS di colore alluminio, fanalona posteriore parzialmente annerita, predisposizione radio stereo con quattro altoparlanti ed antenna nera manuale, vernice metallizzata di serie, sedili anteriori di tipo sportivo, di cui quello di guida regolabile in altezza. Disponibile nei colori blu metallizzato, nero metallizzato e verde quercia metallizzata, la Golf GT Special, in versione a 3 o a 5 porte, utilizza 4 motori 1600 Turbo, 1800 iniezione e 1800 iniezione 16 valvole (ad eccezione della versione Plus). I prezzi delle versioni a benzina vanno da 21.729.700 lire a 24.608.900 lire, quelli delle versioni Diesel sono 20.549.700 lire per la 3 porte e 21.222.300 per la 5 porte.

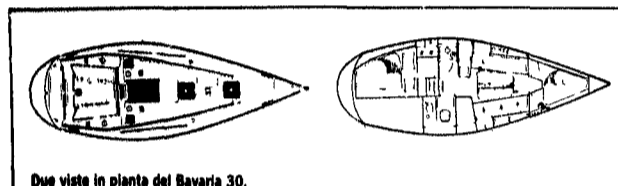


Diventa «Limited» anche la Jeep Cherokee

Proseguendo nella politica delle versioni superlusuose, la Renault ha commercializzato in questi giorni, a 46.752.780 lire, la Jeep Cherokee «Limited» (nella foto) realizzata sulla base della Cherokee Chief con turbodiesel di 2.068 cc e 88 cv a 140 km/h. Rispetto alla Chief, questo fuoristrada ha in più: una condizionale, regolatore di velocità, sedili anteriori a regolazione elettrica, interno in cuoio di colore antracite, retrovisore doppio a comando elettrico, cerchi in lega dorati a «tudo d'ape», portapacchi sul tetto, copribagagliaio posteriore, appoggiatesta regolabili, tappetini anteriori e posteriori in moquette, sei altoparlanti.



NAUTICA
GIANNI BOBICO
Sui mari italiani arrivano le tedesche



Due viste in pianta del Bavaria 30.

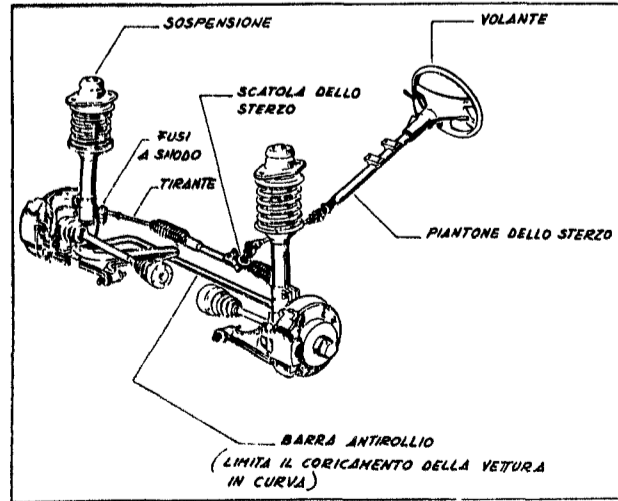
Arrivano le tedesche sui mari d'Italia. Non sono le abituali turiste, ma barche che nascono nel cantiere Bavaria di Würzburg, presso Stoccarda. Si tratta, infatti, della omnia serie «Bavaria» di cabinati a vela in sette modelli dai 9 ai 13 metri i modelli fino a 9,4 metri hanno la barra, i Bavaria 340, 38, 42 e 44 la ruota. Ponte in tek, interni curati, rinforzi sotto i winches ed agli attacchi delle manovre fisse, equipaggiamento a 7/8. I rappresentanti in Italia sono quattro società distribuite sul territorio: Saipancore a Palermo, Eritros a Torino, Motovelis e Columbus ad Aprilia Marittima ed Aquila. Le imbarcazioni sono provabili in mare ad Aprilia e a Marina di Pisa. I prezzi in acqua un Bavaria 38, oltre 12 metri, costa 142 milioni (compresa assicurazione, varo e dotazione di base); il modello 340 costa 115 milioni. A questi vanno aggiunti 4 milioni per il trasporto in Italia ed un milione per lo sgombramento. I due modelli con cui la casa tedesca cerca di costituire una «testa di ponte» in Italia sono in particolare il Bavaria 30 ed il 42. Qualche dato del primo: lunghezza m. 9,30, al galleggiamento 7,60, stazza 2800 chilogrammi, motore Volvo Penta da 9 o 18 hp. Il secondo è lungo 12 metri e 85, stazza oltre 8 tonnellate ed è motorizzato con Volvo Penta 43 hp/SD. Oltre che sulla qualità delle barche, la Eritros punta anche su una particolare formula d'acquisto, innovativa rispetto al nostro paese, ma diffusa all'estero. Si tratta dell'acquisto e dell'affidamento in noleggio ad una agenzia. Un sistema che assicura, oltre ad un rilevante sconto al momento dell'acquisto, il posto barca e la manutenzione. Ovviamente il proprietario può riservarsi l'uso della barca in un periodo di alcune settimane esive ed in ogni altro periodo dell'anno non occupato dal noleggio. L'usura viene compensata dalla manutenzione costante. Facciamo qualche conto: il Bavaria 30 (9 metri), costa, in acqua, circa 75 milioni. Se l'acquirente lo lascia disponibile per il noleggio (sempre con la facoltà di riservarsi dei periodi d'uso), viene a «recuperare» una quota significativa della spesa sostenuta. Considerando tre anni il periodo ottimale di noleggio, sia per non deprezzare eccessivamente l'imbarcazione, sia per non avere costi di manutenzione troppo elevati, può recuperare intorno ai 13 milioni netti (cioè dopo aver pagato porto, assicurazione ed ogni altro onere) l'anno. In questo modo, «larsi la barca» può diventare un sogno un po' più realizzabile, soprattutto se ci si organizza con un gruppo di amici.

CONOSCERE L'AUTO

Lo sterzo: l'avantreno e la sua geometria

La conformazione, il dimensionamento e la disposizione di tutti i componenti dell'avantreno (ovvero la cosiddetta «geometria») hanno una influenza determinante sul comportamento su strada della vettura. Quando l'automobile percorre una curva, le ruote devono girare senza che si verifichino slittamenti di sorta. Esse devono cioè muoversi secondo degli archi di cerchio concentrici: questo vuol dire che gli assi di rotazione delle ruote si devono incontrare in un unico punto (che costituisce il centro di curvatura). Gli organi della guida hanno il compito di consentire al conducente di fare sterzare le ruote direttrici del veicolo ma devono reagire in modo che, dopo il superamento di una curva, solo la posizione dei fusi a snodo.

osservando un'automobile dal davanti si può notare che le ruote non sono perpendicolari alla strada ma presentano di norma una lieve inclinazione. In altre parole la distanza misurata in corrispondenza del margine superiore tra le due ruote anteriori è diversa da quella misurata nei punti in cui esse toccano il suolo. Anche i perni dei fusi a snodo non sono perfettamente verticali e paralleli ma visti di fronte risultano leggermente divergenti verso il basso e visti di lato presentano una certa inclinazione rispetto alla verticale.



In collaborazione con il Servizio tecnico della Renault Italia
Disp. 4.1

RENAULT 25 V6 TURBO **RENAULT Muoversi, oggi.**