



La nuova gamma della vettura che primeggia nel segmento E

Le 4 valvole per cilindro come contributo alla sicurezza

Thema: ora più coppia in basso

Nel segmento E quello detto delle «ammiraglie», la Lancia Thema ha giocato un ruolo determinante negli ultimi anni. Oggi la gamma si rinnova ed adotta soluzioni meccaniche, come le 4 valvole per cilindro mirate più che alle prestazioni, alla sicurezza, alla sticizia e al confort di guida, grazie agli elevati valori di coppia ai bassi regimi. Anche i prezzi sono più elevati, ma aumenta il controvalore.

FERNANDO STRAMBACI

Lo nuove Thema dopo la passerella parigina fanno la loro comparsa sul nostro mercato. Migliorate nella meccanica affinate nella linea ancor più confortevoli che per il passato si apprestano a rafforzare la posizione della Lancia (30 per cento lo scorso anno) nei primi otto mesi di questo per l'attesa del nuovo modello in quel segmento E del nostro mercato che sino a quattro anni fa era quasi totale appannaggio delle Case estere.

Com'era prevedibile alla novità della gamma si accompagnano levarizzazioni dei listini ma gli aumenti - che corrispondono grosso modo al tasso di inflazione - non rendono meno concorrenziali queste «ammiraglie» il cui controvalore sembra essere aumentato ben più dei prezzi.

Il problema per i «lancisti» è semmai oggi quello dell'imbazzolo della scelta di fronte ad una gamma che si articola su tredici versioni: tra berline e station wagon con motori a 4, 6 e 8 cilindri e potenze da 118 a 215 cv che consentono velocità massime da 183 a 240 km/h.

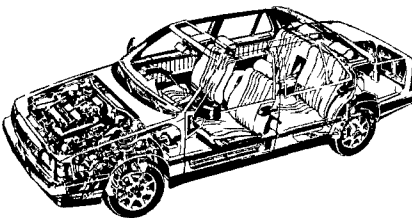
Ma non è più tempo oggi di velocità massime e non solo in ossequio ai decreti ministrali, come si bene chi per un motivo o per l'altro è costretto ad avventurarsi spesso sulle nostre strade - dove volu mi di traffico e lavori in corso sono forse più degli autoveicoli - motivo di dissuasione da intertemperare velocità.

L'ennesima conferma l'abbiamo avuta sulle strade della Toscana dove la Lancia alla vigilia della commercializzazione in Italia ha organizzato per la stampa internazionale le prove delle nuove Thema. Così abbiamo avuto modo di apprezzare di queste nuove versioni soprattutto il confort e la elasticità di marcia con sequenza di un indizzo progettativo che tende certo a privilegiare nelle vetture di media e grossa cilindrata (le Thema partono con motori di 1995 cc a 2 o a 4 valvole per cilindro per arrivare al 2927 cc dell'8 cilindri Ferrari che equipaggia la 8.32) potenze più elevate ma soprattutto in funzione di accelerazione e ripresa.

Sono questi ultimi due elementi essenziali per elevare il livello di sicurezza e di confort come abbiamo avuto modo di constatare durante la prova che per noi ha significato mettersi al volante tra le tante vetture della gamma della Thema e il turbo 16 valvole (primo motore multivalvole dell'industria italiana su una vettura di questo segmento) con motore 4 cilindri di 1995 cc e 185 cv della Thema turbodiesel con motore 4 cilindri di 2499 cc e 118 cv (la versione precedente ne erogava soltanto 100) e della Thema 8.32 con motore 8 cilindri di 2927 cc e 215 cv (leg-

copre il chilometro in 36 secondi. Gli stessi valori per la turbodiesel sono velocità massima 195 km/h coppia 25.5 kgm a 2200 giri da 0 a 100 km/h in 11 secondi e ripresa da 40 orari 39.5 secondi. Per la Thema con motore Ferrari 240 km/h 29 kgm a 4500 giri 6.8 secondi per l'accelerazione 29.8 per la ripresa.

Un accento ai frontalisti ai gruppi ottici alle minigonne ridisegnati ai sedili più confortevoli ai poggiatesta posteriori a posizionamento automatico alla nuova plancia ai nuovi cambi automatici che complessivamente aumentano ancora il livello qualitativo delle Thema.



La nuova Lancia Thema Turbo 16 valvole vista di fronte (la parte anteriore appare ancora più elegante) e in trasparenza. Anche la station wagon (foto sopra il titolo), che vengono prodotte presso la Pinfarina, sono disponibili con motori a 16 valvole.

BREVISSIME

Dalla neve alla palude. La Ans di Tonno ha presentato a Tecnomont 88 un cingolato anfibio in grado di andare su qualunque tipo di terreno su neve e ghiaccio nelle paludi ed in acqua. Si tratta del «BRT 87 San Bernardo» articolato in una motrice (che può ospitare sei persone) e in un traino multistato. Ha un propulsore a benzina che sviluppa 192 cv e cambio automatico a quattro rapporti.

La Rover torna a Hong Kong. Dopo un'assenza di tre anni la Rover torna ad esportare a Hong Kong. Vi commercializza la 820 SE e le 827 SLI e Sterling. A fine anno seguirà la Vitesse Fastback.

Elettronica Ford in Spagna. La Ford ha deciso di costruire in Spagna a Puerto Santa Maria uno stabilimento per la produzione di un modulo elettronico per la gestione del motore delle sue macchine.

Motore Fiat Zastava. Il primo motore per la nuova berlina jugoslava «Yugo Florida» è uscito dalla catena di montaggio della fabbrica «21 Maj» di Belgrado. Ha una cilindrata di 1372 cc e sviluppa 52 cv. È costruito attualmente con il 60 per cento di parti Fiat e il 40 per cento di parti Zastava.

Salone dell'auto a Budapest. Il primo Salone internazionale dell'auto organizzato in un Paese dell'est europeo si svolgerà a Budapest dal 4 al 7 novembre prossimi. Vi esibiranno i loro modelli anche quasi tutte le fabbriche occidentali. Gli organizzatori prevedono la presenza di almeno centomila visitatori.

Ricerca Gemini. La Gemini Elettronica di Varese produce di sofisticati sistemi antifurto per auto ha inaugurato recentemente una nuova Divisione Ricerca che opera su un'area di 3000 metri quadrati.

Motore Mercury per la Chevrolet. La Mercury Marine costruirà per la General Motors che lo ha destinato alla Chevrolet Corvette ZRL, un motore 8 cilindri a V di 5700 cc e 390 cv. Questo propulsore ha doppio asse a camme in testa 32 valvole e iniezione elettronica.

Appunti di un viaggio lungo novemila chilometri per strade, autostrade e traghetti di mezz'Europa

Confirma che si può guidare facilmente anche una grossa berlina progettata per durare ben più di 20 anni

Da Milano a Capo Nord distesi in Volvo 740



Per me abituato alle sigle brevi e modeste e impo- niente fin dal nome Volvo 740 turbo intercooler. L'impressione più concreta e soprattutto pesante vale anche per il prezzo 36 milioni circa. Poi a intimidirmi e ad imbarazzarmi c'è di mezzo anche la moda. È la macchina degli yuppie ho sentito dire. Voci che corrono. Però - e torniamo all'imponenza - il sospetto mi viene. Eleganza un po' ma gniolente induce a pensare allo status symbol come per le griffe dell'alta moda.

Potrebbero sembrare tutte considerazioni negative. Ma la tentazione è forte. Chi del resto non ha mai sognato prima o poi possedere un'auto di lusso? Potrebbe sembrare un'auto di lusso. Ma la tentazione è forte. Chi del resto non ha mai sognato prima o poi possedere un'auto di lusso?

Proviamo allora con qualche timore all'inizio. Poi sarà la comodità dei sedili, sarà il servosterzo tutto diventa più facile. Si sposta al millimetro si parcheggia bene persino a Milano. La visuale è ampia. Mi spaventano il turbo e il serbatoio per quel che mi possono costare.

Ma c'è un'affermazione che leggo dal depliant informativo che mi incunisce. «Ogni Volvo è fatta per durare». Fin qui è ovvio. Leggo ancora «Di tutte le Volvo prodotte fino ad oggi sette su dieci circolano sulle strade. Secondo l'Ispettorato alla Motorizzazione svedese la vita probabile media di una Volvo è di 20.7 anni. Abbiamo fatto in modo che la 740 possa spingere questo limite ancora più lontano».

Affermazione coraggiosa e un po' controcorrente. Vorrei dire che le regole della società dei consumi pretendono che i prodotti durino il meno possibile magari soltanto per una ragione di gusto e di moda quando basta un colore o la diversa consistenza del parrucchi per spingere in obsolescenza qualsiasi automobile. Litnerano che mi scelgo

Sarà anche la macchina degli yuppie ma a bordo della Volvo 740 Turbo Intercooler e proprio un bel viaggiare. La conferma è venuta da un viaggio di 9 mila chilometri, da Milano a Capo Nord e ritorno, coperti senza accusare stanchezza su strade ed autostrade di ogni tipo. Per chi la possiede oltre al confort di viaggio quello di sapere che la 740 è costruita dalla Volvo per durare anche più di vent'anni.

ORESTE PIVETTA

non è tra i più comodi ed economici. Intanto mi viene in mente il ministro Ferri con il suo decreto sui limiti di velocità. In autostrada schiaccio sul pedale del cambio il tasto del turbo e i consumi mi scendono. Guai piuttosto a portare la lancetta a segnalare l'entrata in uso del turbo. Con una guida regolare al gusto del ministro Ferri sono dieci chilometri per un litro di benzina. Mi capita una deviazione (o una divagazione) una strada di montagna stretta e sierata. Ma malgrado i sassi e le curve ripide ci si muove ancora con facilità e precisione.

Poi di nuovo l'autostrada. Questa volta in Germania. Mi risulta che qui non valgono i limiti. Ma tra i lavori in corso e incidenti si va in una coda continua. Nei pochi tratti liberi mi pare che gli automobilisti tedeschi siano tutti veloci. Si trovano soltanto all'ingresso delle città. Ma è piacevole questo procedere assolutamente regolare ed anche accorgersi di un motore silenzioso.

Qualche volta a spezzare il ritmo arriva un traghetti. Salta traversata discesa con effetti luce da spot televisivo. In fine l'isola di Mageroy. Strada tortuosa e stretta e un tunnel annunciato dalla guida. Toung come un budello peggio so e pericolante. La realtà è meno tetra anche se l'oscurità e totale. Uscesi si gira attorno a baette che mi ricorderebbero il lago di Garda o la costiera delle Cinqueterre non fosse per la temperatura la solitudine gli orizzonti che

si perdono senza incontrare il profilo di una casa le renne che occhieggiano.

Infine è Capo Nord sperone roccioso spianato a parcheggio e tourist center sul modello Disneyland attrezzato con souvenirs ristorante self service pista da ballo messa nella grotta scavata veranda sul mare e naturalmente cinema a tre piste che propone l'arrivo a Capo Nord d'estate e d'inverno in auto e in slitta in nave infine come capitò ai suoi visitatori dei secoli scorsi.

Il ritorno è una lunga discesa tra i laghi e gli sconfinati boschi della Finlandia. Un paesaggio che resta inevitabilmente nell'immaginazione di chi vive nel grande numero concentrazione e ovunque costruito qui in Italia come un'infinita altre aree fortemente urbanizzate dell'Europa centrale.

Alla fine dimenticato il grande Nord ripetute le interminabili code tedesche passate al confine approdando a Milano alle rituali polemiche sul centro storico «a traffico limitato» e a quelle meno per sistematici sui limiti di velocità (a proposito nei Paesi scandinavi i limiti sono rigorosi tra i novanta e i centoventi sulle strade statali tra i cinquanta e i trenta nei centri abitati sono rispettati e questo non ha impedito una intensa motorizzazione e l'affermazione di grandi industrie automobilistiche. Volvo compresa) sono in tutto novemila chilometri.

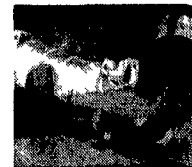
Adesso dovrei tentare qualche conclusione tecnica. No verità chilometri tutti di un fiato non provano le affermazioni della pubblicità ma una piccola conferma la possono dare. Aggiungerò la sicurezza per aderenza sistema frenante (doppio) precisione dello sterzo velocità media confort interno spaziosità. La sintesi insomma di un bel viaggiare.

Le Fiat Panda vendute in più di due milioni di esemplari



Le Fiat Panda sono già state vendute in Italia e all'estero, in oltre due milioni di esemplari. L'importante traguardo è stato raggiunto a fine agosto a poco più di otto anni dalla presentazione delle due versioni Panda 30 e Panda 45. Con il tempo la gamma Panda (nella foto alcuni modelli) si è ampliata ed ha adottato diverse motorizzazioni. Oggi conta sette versioni - con cilindrate variabili da 750 a 1301 cc - una delle quali a trazione integrale inseribile ed una con motore Diesel i cui prezzi vanno dagli 8.071.770 lire della versione Young ai 15.277.222 della Sisy e a quattro ruote motrici. Le Panda esportate sono state circa 700 mila.

Catalizzatore in metallo sulle Porsche «Carrera 4»



Sulle nuove Porsche «Carrera 4» viene montato per la prima volta un catalizzatore il cui materiale di supporto è costituito da acciaio inossidabile in luogo della ceramica. Il nuovo catalizzatore (nella foto) è realizzato con lamine in metallo dello spessore di 0,05 mm che vengono arrotolate a forma di S e poi rinchiusi in un contenitore di acciaio. Secondo quanto informa la Porsche Italia, questo tipo di catalizzatore consente di ridurre notevolmente la contropressione dei gas di scarico e permette quindi di recuperare 6 cv nell'erogazione di potenza. Il catalizzatore in metallo reagisce più rapidamente, invecchia più lentamente rispetto ai catalizzatori in ceramica e consente una migliore depurazione dei gas di scarico. È stato collaudato con successo sulle Porsche 944 Turbo da competizione.

Può arrivare a quattro anni la garanzia totale Ford

Considerato il successo ottenuto dal tipo di garanzia lanciato nel 1980 con la formula «Lunga protezione» (la richiesta il 30 per cento degli acquirenti di veicoli Ford) la Ford Italia ha deciso di elevare a quattro anni la possibilità di ottenere la garanzia totale sulle sue auto ed i suoi veicoli commerciali. La «Lunga protezione» può essere richiesta per due anni e chilometraggio illimitato, tre anni e 50 mila km, tre anni e 100 mila km, 4 anni e 100 mila km. Soltanto per la Sierra Cosworth il limite è di 3 anni e 50 mila km. Per la «protezione» più breve (due anni e chilometraggio illimitato) i prezzi vanno dalle 115.000 lire per la Fiesta alle 215.000 lire per l'«ammiraglia» Scorpio. Per i quattro anni e 100 mila km il prezzo della garanzia va dalle 345 mila lire della Fiesta alle 645 mila lire della Scorpio. A questi prezzi va aggiunto il 19 per cento di Iva.

NAUTICA GIANNI BOSCOLO

Come si installa un parafulmine

Quando vengono lanciati gli avvisi di temporale una certa apprensione si prova. Ma se si trova in mare, anche se l'imbarcazione è colpita da un fulmine, non è un problema. Il fulmine non è un oggetto che si può evitare, ma che può venire per casa estrema.

In ogni caso è bene quando si ha una barca in proprietà far installare un sistema antifulmine permanente. La spesa è limitata ed in cambio si ottiene molta tranquillità quando al varco si cominciano a vedere i bagliori dei fulmini. Quando, invece, si utilizzano imbarcazioni in affitto è bene assicurarsi che esistano questi sistemi, evitando così sorprese sgradevoli.

IL LEGALE FRANCO ASSANTE

La revisione della patente

Quando sorgono dubbi sulla persistenza dei requisiti fisici e psichici e sulla idoneità alla guida la cui sussistenza aveva consentito in precedenza il rilascio della patente di guida, il prefetto e gli ispettori per la motorizzazione possono (art. 89 codice della strada) disporre che il titolare della patente sia sottoposto a visita medica o a nuovo esame di idoneità. Trattasi di una vera e propria revisione della patente che può comportare anche la revoca della stessa.

Se il titolare invitato a sottoporsi a nuovo esame non si presenta il prefetto sospende la patente. Tale sospensione è a tempo indeterminato nel senso che anche se non interviene un atto di vera e propria revoca il provvedimento di sospensione continua indefinitamente a produrre i suoi effetti anche quando la patente sia diventata invalida per scadenza del termine di durata.

Le conseguenze di una tale impostazione tecnica sono

notevoli nel senso che chi circola senza essersi sottoposto a nuovo esame è come se circolasse senza patente e conseguentemente risponde del più grave reato previsto dall'art. 80 comma tredicesimo del codice della strada e non della minore ipotesi prevista dall'art. 88 stesso codice (Cass. pen. sez. IV, 7 febbraio 1987 n. 1522).

Il primo reato configura l'ipotesi della circolazione senza patente e prevede la pena dell'arresto da tre a sei mesi e dell'ammenda da 50.000 a 300.000 lire e non è obbligatoria la revisione della patente di veicolo con patente la cui validità sia scaduta punibile con la sanzione amministrativa da L. 100.000 a L. 500.000.

Le conseguenze come si vede sono abbastanza diverse non va, quindi, mai sottovalutata o ignorata la richiesta di sottoporsi ai nuovi esami richiesti dalla Prefettura o dagli ispettori alla motorizzazione civile.

Oltre a quello economico e politico

C'è anche uno «spazio europeo» per la sicurezza sulle strade?

Da più parti ci si domanda se esista uno «spazio europeo» tale da consentire di pari passo con quella economica o politica una integrazione dell'Europa in materia di circolazione stradale in parti colare di sicurezza. A esaminare gli atteggiamenti dei singoli Stati su alcuni punti «nodali» della sicurezza automobilistica vorremmo da dubitare.

Prendiamo per esempio i limiti di velocità. Tema scottante in questo periodo nel nostro Paese. Nell'ambito della CEE le differenze sono di dieci chilometri orari per i percorsi urbani (20 km/h per quelli extra urbani e 30 km/h (da 100 a 130) per le autostrade con la RFT che costituisce un caso a se. unico Paese in Europa a non avere i limiti autostradali di velocità.

Diversi sono i metodi usati per il controllo (per lo più il «palloncino» ma si assiste ad una graduale sostituzione con altri sistemi considerati più affidabili e precisi) diverse le sanzioni con «forbice» elevatissima da uno a cento. Molto dissimili sono anche le norme che riguardano ciclomotori e motociclette patenti scuole guida pedoni educazione stradale e controllo periodico dei veicoli. Per questi due ultimi punti la Commissione Trasporti della CEE ha suggerito più volte un indizzo comune ma inutilmente. Ci sono Paesi come l'Olanda dove l'introduzione dell'educazione stradale nelle scuole ha consentito una graduale riduzione del numero di incidenti (anche se è difficile stabilire con certezza un rapporto causale) - altri - e il caso dell'Italia - dove tutti sono d'accordo sulla sua utilità ma l'educazione stradale non riesce a trovare spazio.

Quanto al controllo dei veicoli tra gli obiettivi in tempi ravvicinati della Comunità europea c'è anche quello di emanare un apposita direttiva per i controlli nell'ambito comunitario.

Una sensibile diversità caratterizza anche il criterio di raccolta ed elaborazione dei dati sugli incidenti stradali.

Per questo la Commissione Trasporti CEE ha deciso di «elaborare criteri uniformi per giungere a statistiche e dati omogenei e quindi comparabili sulle vere cause degli incidenti stradali e poter così adottare misure più efficaci di lotta».

Un caso particolare di diversità è quello della guida a sinistra in Inghilterra e Irlanda.

Anche se una relativa omogeneità si riscontra nell'uso delle cinture di sicurezza e del casco il quadro generale che esce da un raffronto pur non approfondito tra i vari Paesi in materia di sicurezza stradale non sembra autorizzare al meno per ora a parlare di «spazio europeo». È però altrettanto vero che il futuro dell'integrazione europea dovrà passare anche attraverso una uniformità (se non identità) di regole e sanzioni in materia di circolazione stradale. Lo richiede fra l'altro la sempre maggiore mobilità di merci e persone incentivata dal progressivo abbattimento dei dazi doganali e dalle continue facilitazioni anche burocratiche con le quali viene favorito il turismo.

Qualcuno è convinto che un giorno avremo un «Codice stradale europeo» sarebbe un importante passo avanti sulla via della sicurezza. □ M.Q.