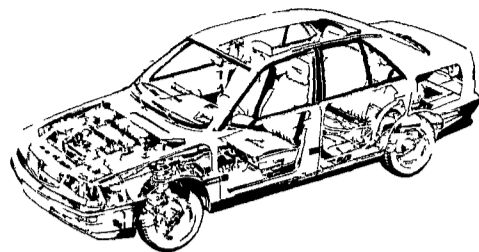


A giorni sarà disponibile sul nostro mercato l'auto che dovrebbe farci uscire di minorità nel segmento D

La tre volumi della Lancia è un concentrato di confort innovazione e tecnologia avanzata uniti alla classe



La «Dedra» guarda all'Europa

Sta per arrivare sul mercato italiano - su quelli europei sarà venduta a fine anno - l'erede della Prisma. Con la Dedra bella (molto più di quanto è brutto il suo nome) e tecnologicamente avanzata la Lancia darà battaglia nel segmento D, in gran parte appannaggio delle marche estere. E questa nuova tutt'avanti a tre volumi ha tutti i numeri per non avere soltanto un ruolo di comprimaria

FERNANDO STRAMBACI

Dal 2 di maggio saranno disponibili per i clienti italiani le nuove Lancia Dedra. L'erede della Prisma ha un compito non facile: quello di estendere la presenza delle auto del gruppo Fiat in un segmento di mercato il D nel quale in Europa ma anche in Italia primeggiano le vetture di altre marche. Quali siano le difficoltà che la Dedra deve superare è dimostrato dal fatto che da noi le straniere occupano nel segmento D in pratica contraria validamente dalla sola Alfa 75 il 66,9 per cento del mercato e che i loro nomi sono Audi 80 e 90, BMW serie 3, alcune delle Mercedes 190 e via elencando.

Eppure la Dedra - non stante quel brutto nome sceso dal calcolatore quasi a confermare la fantasia dell'uomo sa raggiungere ben altri traguardi - hanno tutte le

qualità necessarie per assolvere il compito che è stato loro assegnato. Sono più belle - e non è poco - di quanto le fotografie possano lasciare intendere. Sono costruite con una tecnica avanzata consentono prestazioni elevate assicurano un alto livello di sicurezza offrono un confort da fare invidia se non proprio a tutte almeno ad alcune delle più titolate concorrenti.

E in più per stare al passo con i tempi è visto che il loro obiettivo è oltre a quello italiano il mercato europeo so non prole ad utilizzare - da noi quando il nostro governo si deciderà ad adeguarsi alle normative degli altri Paesi - le marmittate catalitiche. Quel che più colpisce vedendo la Dedra è la loro linea che riesce a soddisfare l'occhio e dare un'impressione di robustezza e al tempo stesso nonostante l'imponen-

za del montante posteriore di fluidità. Impressioni confermate dai dati tecnici che assegnano a questa tutt'avanti a tre volumi un coefficiente di penetrazione di 0,29 che se non lo è proprio è molto prossimo ad essere un record di categoria per una berlina lunga 4339 mm larga 1700 alla 1430 con un passo di 1436/1415 mm.



La plancia della nuova Lancia Dedra con la strumentazione opto-elettronica e una vista del confortevole interno della vettura. Sopra il titolo la berlina fotografata su strada e una «trasparenza» della 201 e

viaggiare su un'auto del futuro. Per descriverla occorre anche un altro spazio che quello a disposizione ma basti dire - citando i tecnici della Lancia - che questa strumentazione offre una duplice visualizzazione delle grandezze controllate affiancando per ciascuna di esse all'informazione numerica digitale una seconda visualizzazione di tipo analogico realizzata con tecnica elettronica. Inoltre questa funzione di «misura» è integrata con la trasmissione al conducente (mediante scorrimento su schermo di «pagine informative») di una serie di messaggi utili in ordine sia a eventuali condizioni di anomalia (funzione controllo) sia alle principali scadenze di manutenzione e alle specifiche di uso

prescritte per la vettura (funzione service). Chi comprerà una Dedra con questo equipaggiamento farà bene a studiarlo per utilizzarlo al meglio. Ma anche se non lo si conosce la vettura si guida molto istintivamente quasi fosse la macchina utilizzata sino al giorno prima. E questa sensazione di dimestichezza che è poi essenziale in un'auto la si apprezza soprattutto quando si comincia a sfruttare i cavalli del motore fidando sulla eccezionale precisione del cambio e sulla tenuta di strada facilitata dalle sospensioni a smorzamento controllato previste in opzione per la Dedra 201 e.

I motori della Dedra tutti a 4 cilindri in linea e disposti trasversalmente sono al momento quattro: tre a benzina, tutti con gestione elettronica Weber ma di diverso livello a seconda delle cilindrate ed uno turbodiesel. La cilindrata di quello da 90 cv che equipaggia la Dedra 161 è di 1581 cc. Consente di raggiungere i 180 km/ora e di passare da 0 a 100 km/h in 12,1 secondi. I consumi per 100 km a 90 a 120 km/h e nel ciclo urbano sono indicati dalla Lancia in 5,5/7,3 e 9,3 litri. La sua principale caratteristica è la morbidezza di funzionamento.

Brillantezza e silenziosità contraddistinguono il motore di 1756 cc e 110 cv (è un bialbero con due alberi corrotanti derivato dai due litri della Thema) che equipaggia la Dedra 181 e che monta di serie l'idroguida. Può spingere a 192 km/h la berlina, che passa in 10 secondi da 0 a 100 km/h. Litri 6,7/8,10/11, consumi m. Motore analogo per la Dedra 201 e che ha di serie la strumentazione opto-elettronica. Con i suoi 1995 cc sviluppa 120 cv. La velocità massima è di 200 km/h. L'accelerazione da 0 a 100 avviene in 9,6 secondi. Litri 6,4, 8,3 e 10,5 i consumi. Potenza (92 cv) prestazioni (180 km/h) consumi contenuti (4,9 litri per 100 km/h ai 90 km/h) caratterizzano il turbodiesel di 1929 cc che equipaggia la Dedra 20 turbo ds. Ecco i prezzi, chiavi in mano: 1600 e 20 804 770, 2000 e 25 112 570, 2000 turbo diesel 24 785 320. Il prezzo della versione 1800 e sarà comunicato in seguito.

I tedeschi guidano in una selva di cartelli



Gli automobilisti tedeschi guidano (come è dimostrato dalla foto) in una selva di segnali stradali. E questo è il risultato di una ricerca commissionata dalla fabbrica di pneumatici Uniroyal. È stato calcolato che i simboli che i tedeschi dovrebbero tenere a mente sono oltre trecento, che i cartelli collocati (sulla base di un volume di istruzioni di 550 pagine) sono tra i 10 e i 15 milioni e che a questi si aggiungono 3,5 milioni di cartelli indicanti le varie destinazioni. In media un automobilista tedesco si imbatte in un segnale ogni dodici metri. Secondo l'indagine, la maggioranza dei tedeschi considera appropriatamente collocati soltanto i cartelli delle autostrade.

Alla Passat l'«Oscar del traino» per il 1989



La Volkswagen Passat ha vinto la sesta edizione dell'«Oscar del traino». Questo riconoscimento viene assegnato annualmente da una giuria di giornalisti dell'automobile, basandosi sulle prove di traino pubblicate dal periodico specializzato «AutoCaravanNotizen». La Passat è stata premiata per la brillantezza della motorizzazione sotto le sollecitazioni tipiche del traino (la ripresa a bassi regimi, l'elasticità e i bassi consumi). La giuria ha inoltre valutato di alto livello il confort interno anche in presenza del sovraccarico sull'asse posteriore (mento di sospensioni progressive e di insonorizzazione accentuata - e per certi particolari inedita - come ad esempio l'abolizione della tiranteria del cambio sostituita da cavi sotto guida). Anche l'efficacia della sospensione posteriore grazie ai cuscinetti elastici in grado di deformarsi progressivamente, in modo tale da correggere gli effetti sottostanzati indotti dal traino di un rimorchio (nella foto la Passat è ritratta mentre traina una LMC) ha giocato nella valutazione finale così come ha giocato la facilità del montaggio del gancio di traino, resa più agevole anche dalla predisposizione dei forni sui longeroni.

Quarta edizione del «Chi è chi del giornalismo e dell'auto»



La Editrice Crisafide di Milano ha licenziato nei giorni scorsi la quarta edizione del volume «Chi è chi del giornalismo e dell'auto». L'utile manuale (nella foto la copertina) anche per il 1989 è uscito in edizione internazionale, con un aggiornato elenco delle aziende, dei giornali e dei giornalisti del settore di Italia, Francia, Gran Bretagna, Germania e Spagna, ossia dei Paesi europei principali produttori.

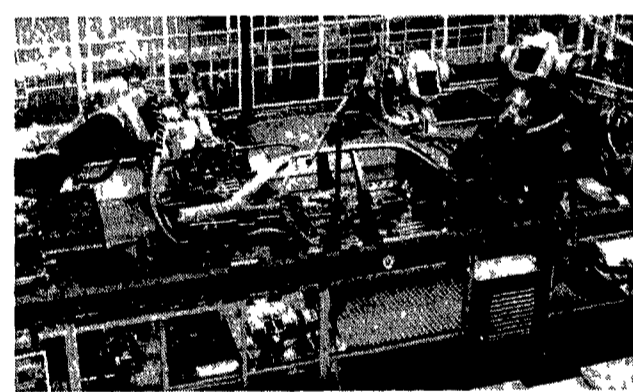
Una Volkswagen che in Italia ha già una sorella. Anche penalizzata dal catalizzatore la Passat GT 16v si fa apprezzare

Confortevole sicura ben finita silenziosa ma non sportivissima la GT 16 valvole Passat della Volkswagen una macchina che non da emozioni forti e che, per la stessa ragione, non tradisce. A differenza delle Golf GT, che hanno fatto moda anche troppo, tra i giovanissimi, è un'auto per un pubblico maturo, che vuol viaggiare veloce e sicuro in grande comfort.

DAL NOSTRO INVIATO STEFANO RIGHI RIVA

EMDEN. Se le case produttrici italiane (il plurale è tanto per dire) fossero state meno paurose e più attente al futuro e non avessero fatto di tutto per rinviare l'adozione anche da noi della marmitta catalitica potreste trovare in che sul mercato italiano due citi Passat GT 16 valvole 2000 cc catalizzate. Così invece l'automobilista italiano non la vedrà ancora per qualche anno.

Pazienza perché dal punto di vista della potenza e delle prestazioni l'oggetto della nostra prova è del tutto equiva- lente (196 cv contro 154) alla GT 16 valvole 1800 presente presso i concessionari della penisola. Ma veniamo al dunque.



La nuova Volkswagen Passat in costruzione nello stabilimento superautomatico di Emden

portamento in curva sostiene amente neutro stizzo ser- zass stio prec so e leggeror- lorse anche un lo troppo. Ot- tmo come d'altro dire già- stato largamente detto il nuo- vo cambio a cavi d'acciaio che sostituiscono felicemente le barre tra la leva e gli ingranaggi conferendo precisione e facilità alla manovra.

Un po' meno entusiasmante il motore. Naturalmente per essere un 16 valvole e per la tedesca ne vorrebbe trarre. In realtà la sensazione che offre questo motore è quella di un ottimo motore da turismo magari da turismo veloce. Ma se si pretendono scatti di una certa vivacità occorre rivolgersi sovente alle marce basse e tenere il motore sopra i 3500 giri. Qualche buco di carburazione non accelerazione probabilmente è legato alla presenza del catalizzatore e alle regolazioni che ne conseguono. Dopo di che la silenziosità è molto apprezzabile: unita a quella della carrozzeria assolutamente al di sopra degli standard non tedeschi persino nei modelli station wagon sbattezzati per l'occasione Van art dalla Volkswagen.

Ed ecco un tema d'eccezione della nuova Passat quel lo appunto della finitura e

della qualità di costruzione della carrozzeria. Interni di panno soho e solidi, casomai un po' severi come piacciono ai tedeschi. Cruscotto e parti vane in plastica ben assemblate robuste senza vibrazioni e senza impiccioni di fattura. Insomma la solita sensazione di grande e solida qualità ben oltre le apparenze.

Peccato in un panorama

così omogeneo scoprire piccoli difetti incomprensibili come quello della collocazione assolutamente scomoda degli alzacristalli elettrici sono in verticale sulle imbottiture delle portiere e costringono a ruotare innaturalmente la mano salvo un improbabile addestramento a manovrarli con le nocche delle dita. Ma un neo si perdona se addirittura non lo si disegna per vezzo.

NAUTICA GIANNI BOSCOLO

Navigazione tranquilla con i tre nuovi Azimut

Nonostante la mancata conquista del Nastro Azzurro la Azimut non ha certo «allentato» l'impegno sulla gamma dei prodotti. L'azienda torinese infatti ha arricchito la propria gamma per il 1989 di tre nuovi modelli. Si tratta di tre scafi di fascia media ma capaci di assicurare navigazione comoda e tranquilla.

L'imbarcazione maggiore è l'«AZ 38 Open» che misura 11,47 metri di lunghezza fuori

tutto e metri 10,45 al galleggiamento. Largo metri 3,95 e con 2,05 metri di altezza di stiva dieci tonnellate. Il modello seguente è l'«AZ 37» i cui dati tecnici sono lunghezza fuori tutto 10,45 metri al galleggiamento 10,05 larghezza massima metri 3,96 dislocamento 8500 chili a vuoto e quasi dodici tonnellate a pieno carico.

La terza novità è l'«AZ 29

Lungo metri 9,20 fuori tutto metri 8,71 di carena e 7,40 al galleggiamento disloca 3750 chili a vuoto e meno di cinque tonnellate a pieno carico. Tutti e tre i modelli sono stati particolarmente curati per quanto riguarda l'abitabilità.

Ripetto ai «oggetti di giornata» della casa di Torino va segnalato infine che la conquista del Nastro Azzurro verrà ritenuta nel maggio prossimo.

Il Salone internazionale del veicolo industriale e commerciale, in corso al Lincoffo si assiste ad un confronto serrato fra le maggiori case produttrici che si muovono già pensando all'unificazione europea. Fra i maggiori gruppi Iveco allinea negli ampi spazi dell'ex fabbrica Fiat tutti i suoi modelli più recenti. Ed uno recentissimo con un motore degno di attenzione.

ANDREA LIBERATORI

TORINO. Fra i colossi della strada esposti al Salone internazionale del veicolo industriale e commerciale fino al 25 aprile è un top assoluto Stamo parlando del nuovo Iveco 190 48 TurboStar in cui i progettisti del gruppo che fa capo alla Fiat hanno concentrato il massimo di ricerca per ottenere insieme alla potenza dei 480 cavalli affidabilità e sicurezza economicità. Studi approfonditi sono stati dedicati ai costi d'esercizio e alla produttività della intera gamma Iveco.

Del resto è proprio su questo terreno che il confronto fra le case produttrici di veicoli pesanti si fa più serrato. E la vetrina di questo undicesimo Salone torinese ne offre ampia conferma insieme all'impegno posto dalle case produttrici dei mastodonti per ri-

duurre il tasso d'inquinamento dei motori anche anticipando le normative che entreranno in vigore di qui a non molto tempo con l'apertura delle frontiere dai Paesi della Comunità europea.

E vediamo un po' da vicino il 190 48 TurboStar. Come in molti altri casi il propulsore del 190 48 è una versione turbo intercooler dello stampato motore di 8 cilindri a V di 17,200 cmc (o se preferiti di 17,2 litri) già montato sul TurboStar 190 42 Iveco.

Ma le differenze che si riscontrano sul motore del 190 48 rispetto al predecessore non sono poche. Ci limitiamo alle fondamentali cominciando dal Turbo intercooler e dalla nuova pompa di iniezione Bosch con pressione di iniezione maggiorata per ottimizzare la polverizzazione del carburante. Gli iniettori hanno 8 fori che garantiscono la diffusione ottimale del combustibile. I pistoni hanno 3 segmenti il primo dei quali avvicinato al cielo dello stantuffo ha l'effetto di ridurre le zone morte della combustione la quale dal canto suo è già stata ulteriormente migliorata aumentando il diametro della camera toroidale. Questa soluzione va sottolineata poiché ha consentito di ottimizzare il rendimento termico e di ottenere una riduzione non indifferente delle emissioni nocive.

Qualche problema della turbosolante dovrebbe essere stato risolto. Ritardandola come è stato fatto in questo modello si è migliorato il riempimento volumetrico nei cilindri anche agli alti regimi di giri. Sono stati ridisegnati i con-



In alto il nuovo 190 48 TurboStar dell'Iveco dispone di un motore 8V turbo-intercooler da 17,2 litri e una potenza di 476 CV, coppia massima a 1100 giri/min. Qui sopra lo spaccato del motore del 190 48 della Iveco

dotti di aspirazione e scanco per ridurre al minimo le perdite di carico. Il risultato di tutta questa serie di operazioni non è soltanto un motore più potente ma - assicurano all'Iveco - la riduzione dei consumi nonché della nocività dei gas di scacco.

Anche il raffreddamento in questo propulsore è stato oggetto di modifiche con l'adozione di un sistema di raffreddamento nuovo per i veicoli industriali: una ventola a comando idraulico ha la velocità di rotazione regolata da una centralina elettronica la quale elabora i segnali di due sensori piazzati uno sul radiatore l'altro sul circuito di raffreddamento. La velocità della ventola è così indipendente dal giro del motore e varia invece a seconda del suo stato termico assicurando un rendimento ottimale. Portata utile del colosso 12,5 t sul due assi 17,5 sul tre assi.

Due sono i cambi montati sul 190 48 TurboStar Iveco: lo ZF 16 S 220 a 16 rapporti e l'Eaton RT 156 13 Fuller a 13 rapporti entrambi hanno l'ultima marcia in presa diretta. Della cabina del 190 48 accenniamo soltanto alla cura particolare dedicata a renderla più confortevole. Tutti i comandi si trovano a portata di mano senza costringere a movimenti che modificano il miglior assetto di guida. La climatizzazione assicura il massimo di confort con qualunque temperatura esterna poiché consente di miscelare l'aria calda del riscaldatore tradizionale o di quello autonomo con l'aria fredda del condizionatore.

Sting 5 porte



La Uno 45 «Sting» è ora disponibile anche con carrozzeria a cinque porte. La Fiat l'ha messa in vendita a 11.075.520 lire chiavi in mano. Meccanica motorizzazione caratterizzazione estetica e dotazioni sono eguali a quelle della Uno «Sting» tre porte già sul mercato. Giova ricordare che anche la «Sting» cinque porte (nella foto) monta il motore FIRE di 903 cc apprezato per i suoi consumi molto contenuti (20 chilometri con un litro a 90 km/h) che consente una velocità massima di 140 km/h. Con quella appena commercializzata le versioni della Fiat Uno diventano ventisei: undici delle quali a cinque porte.