

Sottoposto ad una lunga, soddisfacente prova il nuovo modello della «ammiraglia» francese

La Renault 25 arriverà in versione plurivalvole

Circa diecimila persone in Italia ogni anno comprano vetture Renault che costano tra i 30 e i 50 milioni di lire. Sono clienti dei modelli R25, Espace, Alpine V6 Turbo, Jeep Cherokee. Per questa utenza, a partire dal prossimo settembre, sarà disponibile la nuova R25 TXI equipaggiata con il propulsore di 1995 cc a 12 valvole da 140 cv. Il prezzo è di 36 milioni e 400 mila lire.

La famiglia della Renault 25 ha una nuova ammiraglia. È la «TXI» per la quale i progettisti e i tecnici della marca di Billancourt hanno approntato un propulsore di nuova concezione che segue la strada delle plurivalvole per cilindro. Infatti, alle versioni TX e GTX con motore benzina di 1995 cc da 120 cv, alla GTX Automatica con identico propulsore ma da 103 cv, alla V6 Turbo con i sei cilindri sovralimentato di 2458 cc da 182 cv e alle versioni Turbo D e Turbo DX, che si avvalgono dei quattro cilindri diesel sovralimentato di 2068 cc da 85 cv, si è aggiunta la nuova R25 TXI dotata dei quattro cilindri benzina di 1995 cc, con tre valvole per cilindro, in grado di sviluppare una potenza massima di 140 cv, che consente a questo modello una velocità massima di 207 km orari in presenza di un consumo medio di 8,7 litri per 100 km.

Indubbiamente è proprio il nuovo propulsore la parte più interessante della moderna ammiraglia Renault, propendone anche come il punto intermedio tra il preesistente due litri e iniezione e il V6 penalizzato il primo da una bassa potenza, il secondo (in Italia) da un onere fiscale proibitivo. Con una cilindrata

sotto ai due litri e una potenza di 140 cv la nuova R25 TXI viene a rappresentare una validissima risposta alla domanda che negli ultimi anni si è andata sviluppando in Europa per una vettura di questa categoria. Le caratteristiche tecniche del propulsore fanno della R25 TXI una grande stradaista che sa esaltare le prestazioni pur senza voler accentuare il concetto di sportività, una grande stradaista che privilegia la convivialità di chi si trova a bordo, il confort globale, il comportamento stradale ottimale, la sicurezza totale.

Basta soffermarsi un attimo sull'equipaggiamento che caratterizza questo nuovo modello per capire le caratteristiche di confort. Di serie troviamo il sistema antibloccaggio Abs, gli alzacristalli elettrici anteriori e posteriori, l'impianto di aria condizionata con il regolatore della temperatura interna, la chiusura centralizzata con il telecomando a raggi infrarossi, il computer di bordo, il sintetizzatore di parola, il servosterzo, un impianto radio-sterco di grande efficacia e fedeltà, il volante regolabile in altezza, i rivoluzionari sedili anteriori Ergomatic che dei motorini elettrici consentono di regolare in molteplici posizioni si da



Particolari dell'abitacolo e del motore di 1995 cc a 12 valvole della Renault 25 TXI (foto in alto).

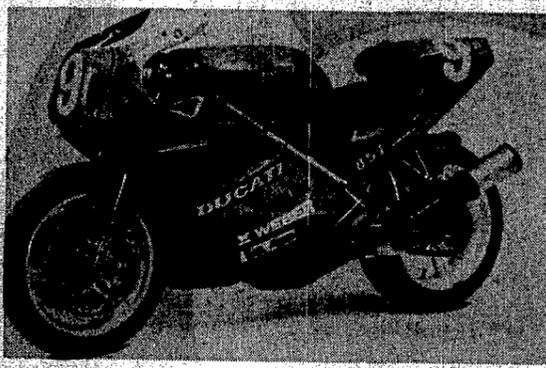
consentire, soprattutto al conducente, la migliore posizione di guida. Le uniche dotazioni a richiesta sono il tetto apribile con comando elettrico e l'interno in cuoio. La nuova ammiraglia Renault sarà commercializzata in Italia soltanto nel prossimo settembre. Ma è già stato definito il prezzo: 36 milioni e 400 mila lire chiavi in mano. Modelli complementari che disporranno di un identico equipaggiamento verrebbero a costare almeno 4 milioni in più.

Con un modello di queste caratteristiche alla Renault Italia sono convinti che l'intera gamma R25 dovrebbe incontrare maggiori consensi sul nostro mercato di quanto non sia avvenuto nel passato. In cinque anni, infatti, la R25 (venne presentata nel febbraio 1984) è stata venduta in Europa in mezzo milione di esemplari (al ritmo di 100 mila unità l'anno) ma di questi

soltanto 16 mila sono stati acquistati dal mercato italiano. Quest'anno su un volume di vendite previsto di 185 mila Renault, la R25 dovrebbe contare per 2500 unità, delle quali 500 costituite dalla nuova R25 TXI.

Abbiamo anche effettuato una lunga prova su strada al volante della R25 TXI: circa 1800 km. L'impressione che ne abbiamo ricavato è sicuramente positiva. La vettura è molto elegante nella linea, resta un tantino aggressiva dall'adozione di un alettone posteriore. All'interno il confort viene esaltato dallo spazio, dalla qualità dell'arredamento e dall'abbondanza dell'elettronica di servizio. Abbiamo viaggiato in linea con quanto disposto dal ministero Feri, ma i 140 cavalli sono sempre stati pronti a intervenire non appena è stato necessario ricorrere a tutta la potenza. □P.A.

La Ducati «851» per il Superbike



L'anno scorso la Ducati si era vista sfuggire di mano per un soffio il Campionato mondiale Superbike. Ci riprova quest'anno con la «851» affidata a Raymond Roche. La moto nella versione da corsa (alleggerita di circa 8 chili) è strettamente derivata dal modello di serie che si impone, oltre che per le sue caratteristiche meccaniche, per la grande maneggevolezza.

filosofia motoristica italiana in campo motociclistico. Bicilindrico ad «L» di 90 gradi a quattro tempi, con una cilindrata di 888 cc. (94x64x2) eroga una potenza alla ruota superiore ai 130 cv a 11.000 giri/min. Il rapporto di compressione varia da 11,2 a 11,5:1. La parte termica è raffreddata ad acqua.

Per la distribuzione è stato scelto il DOHC con 4 valvole per cilindro, comando a cinghia dentata e l'esclusivo sistema desmodromico Ducati (elimina le molle di richiamo delle valvole, permettendo una migliore ripartizione dei tempi di apertura e chiusura delle stesse). L'alimentazione è l'accensione al valvolone del sistema integrato IAW Weber Marelli a controllo elettronico, con accensione indiretta (due iniettori per cilindro) ed accensione inductiva.

Questa moto, come accennavamo all'inizio, è velocissima, maneggevole ed offre una curva di potenza che la rende facile da guidare su qualsiasi tracciato di gara. A queste qualità della moto si aggiungono l'ottimo Raymond Roche e la nuova direzione della squadra corsa, affidata a Marco Lucchinelli. Che sia la volta buona?

UGO DALLO'

L'anno scorso — per una serie di sfortunate coincidenze — e per una organizzazione quantitativamente, ancorché qualitativamente, inferiore a quella della Honda — la «nostra» Ducati si è vista sfuggire il titolo mondiale della «Superbike».

La moto «era», come dicono in gergo motociclistico i responsabili della Squadra corsa Ducati, tant'è che la «851 Superbike» ha collezionato i «giri veloci» in parecchie gare. Bene, vediamo un po' come è fatta la moto che porta in gara quest'anno da Raymond Roche, può finalmente vincere il Mondiale Superbike. La «851» nella versione «Corsa» (nella foto) è una moto strettamente derivata dal modello di serie in vendita al pubblico. Il telaio è costituito da un classico traliccio in tubi d'acciaio,

estremamente leggero, tanto da non farne rimpiangere — afferma la Casa bolognese — uno in lega leggera.

Smilza e maneggevole, la «851» sfoggia le seguenti misure vitali: interasse mm. 1425, lunghezza massima mm. 1995, larghezza massima mm. 700 ed altezza mm. 1180. Il peso ufficialmente dichiarato è di 148 kg (senza carburante) ma è in atto una cura dimagrante, che dovrebbe portare la moto alla soglia dei 140 kg.

Dei 148 kg, di cui sopra, 73 gravano sull'avantreno, mentre 75 sulla ruota posteriore. Di dimensioni considevoli, ovviamente, le ruote con cerchi da 17" e canali da 3,50" e 5,50"; le gomme slick (Michelin) sono da 120/60 e 120/60. Ed ora passiamo al motore, portabandiera della tecnica e

La Renault Supercinque ora è anche marcata Tiga

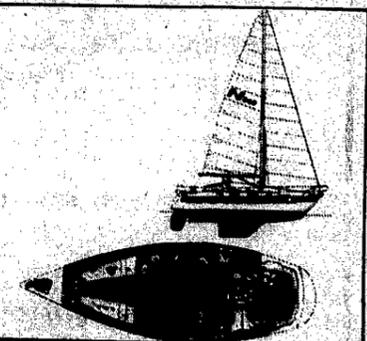


Una nuova serie speciale Supercinque Tiga (dal nome di una nota marca di surf) è stata messa in vendita dalla Renault Italia. Le Supercinque Tiga sono disponibili in 5.000 unità nelle versioni a tre (nella foto) e a cinque porte, rispettivamente a 11.765.530 lire e 12.635.420 lire, chiavi in mano. Le Tiga derivano direttamente dalle versioni GL. Montano lo stesso propulsore di 1100 cc, ma presentano una serie di equipaggiamenti aggiuntivi quali il tetto apribile tipo «Bata», i vetri cristalli, la predisposizione radio con antenna, gli appoggiatesta ampie, nuovi tessuti, striping laterali, cerchi cromati di nuovo disegno e retrovisore lato passeggero regolabile dall'interno. Quattro i colori disponibili: bianco, blu notte, tungarano ed argento metallizzato.

Dalla AX Diesel una versione per il piccolo trasporto merci



Le caratteristiche della AX Diesel (consumi ridotti, prestazioni, manutenzione e ricambi a costi contenuti, elasticità e solidità) sono riproposte dalla Citroën nella versione «Entreprise» vero piccolo autocarro, particolarmente interessante per il trasporto merci cittadino. La motorizzazione del veicolo è la stessa della AX 14 Diesel berlina: 1360 cc, cambio a cinque marce, 5,07 litri di gasolio per 100 km secondo le norme Cma, velocità massima di 155 km orari. La AX Diesel «Entreprise» è un veicolo a tre porte lamierato (nella foto), dotato di serie di larghissimo kerfco posteriore e di una griglia di separazione tra posto guida e piano di carico. Ha una portata utile di 360 kg. La Citroën Italia, che ha messo in vendita l'«Entreprise» a 12.899.600 lire chiavi in mano, ne sottolinea le doti di maneggevolezza e gli scarsi ingombri, che lo rendono particolarmente adatto all'impiego nei centri urbani.



NAUTICA
GIANNI BOGGIOLI

Due novità tra i cabinati a vela

Nel segmento dei cabinati a vela medi si sono viste a Parigi due interessanti novità. Si tratta del Dreher 36 e del motoryacht «Najad 340».

Il primo è un nuovo 36 piedi disegnato da Van de Stadt. La barca presenta una linea di coperta molto pulita grazie anche alla centralina delle manovre posta davanti alla ruota del timone ed alla copertura totale dei rinvii delle manovre.

Gli interni prevedono a poppa e a prua due cabine matrimoniali, mentre nel quadrato, tradizionalmente, trovano posto la dinette, la cucina, il tavolo da carteggio.

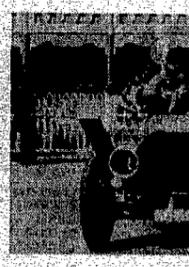
Questi i dati tecnici: lunghezza 11,11 metri; larghezza 3,40 metri; pescaggio 1,60 metri; superficie velica mq 47; dislocamento 6200 chili; 6 posti; motorizzazione Volvo Penta 2300 da 28 hp. Costo intorno ai 150 milioni.

La Cesare Tibaldi di Milano importa, invece, il «Najad 340» (nel disegno sopra il foto), un dieci metri novità dell'omonimo cantiere tedesco. Si tratta di un motoryacht con bordo libero relativamente basso, specchio di poppa leggermente inclinato e tuga molto lunga. Il quadrato (con cucina e tavolo da carteggio) dispone di dinette a ferro di cavallo. La cabina di prua ha due letti separati.

Questi i dati tecnici: lunghezza 11,11 metri; larghezza 3,40 metri; pescaggio 1,60 metri; superficie velica mq 62; dislocamento 6600 chili; 6 posti; motorizzazione Volvo Penta 2300 da 28 hp. Costo intorno ai 150 milioni.

Un'ottantenne replica la Pechino-Parigi Dopo 37 giorni di viaggio l'Italia ha lasciato la Cina

L'Italia ha lasciato la Cina. Dopo 37 giorni di viaggio ed un percorso di 6950 chilometri, la storica vettura italiana ha passato il confine tra Cina e Pakistan attraverso il Passo del Khunjerab ad oltre 4800 metri di quota. Scortata dai veicoli dell'assistenza (la Fiat Tmp, unica vettura della carovana ad avere «soltanto» due ruote motrici, le due Panda 4x4, l'Alfa 33 Sportwagon 4x4, la Lancia Delta Integrale, il Ducato 4x4 ed i tre veicoli a trazione integrale dell'Iveco), l'Italia ha superato con agilità anche i secchi tonanti che portano al Khunjerab Pass. I quattro cilindri di oltre 7 litri di cilindrata, nonostante i suoi 80 anni, non ha patito la rarefazione dell'aria d'alta montagna ed il suo scoppiettare è diventato il suono caratteristico e caratterizzante d'una impresa in cui avventura e tecnologia, rievocazione storica e sperimentazione si sono fuse in un unico, positivo, risultato: quello di portare lontano dall'Italia un messaggio d'amicizia e la testimonianza tangibile dell'evoluzione d'una industria, quella dell'auto, capace già di primigenie durante il primo raid dell'Italia, quello «mitico» del 1907.



Il tecnico della Fiat — strisciato con il fondo sul terreno. Per le vibrazioni — mentre l'Italia si sta portando a Pingliang — si rompe un faro dell'Italia ma si procede alla riparazione.

Poi il capo-spedizione Fiat segnala un episodio «divertente»: «Tutti vogliono salire sulle Panda — scrive con un certo orgoglio aziendale — perché con queste vetture si può andare avanti e indietro per la colonna, quasi che la «Pandinia» fosse una sorta di cane pastore e la carovana un... gregge».

Il 2 aprile, nella zona di Lanzhou, l'Italia è addirittura in anticipo di un giorno sulla tabella di marcia. Segno d'un buono stato di forma suo e... del seguito. Arriva, però, il primo incidente serio. Un mezzo dell'Iveco, quello destinato alla Rai, per evitare una vettura che «procedeva in mezzo alla carreggiata a forte velocità» deve uscire di strada. La relazione del capo-équipe è una sorta di «verbale» che si conclude con: «il camion è finito in un canale, lasciato scoperto dai cinesi». Quasi un amichevole rimprovero per il Paese ospite i cui abitanti ed autoveicoli hanno peraltro accolto l'Italia con la cordialità che s'addice a una vecchia e cara... amica.

Il 6 aprile è giorno di riposo a Xing e questa mattina

la neve veniva giù a grossi fiocchi. Per proteggere l'Italia, scrive il tecnico, abbiamo «scovato altri teloni visto che la temperatura era di -22 gradi». Non c'è accenno ai piloti, alla gente... Avrà fatto freddo anche per loro, ma la cosa più importante è la «salute» dell'Italia.

Durante i 430 chilometri della Xinlig-Dulan si superano tre passi, uno dei quali tocca i 4000 metri e c'è una sola annotazione «fa freddo e la Tmp va benissimo anche sulla neve più profonda».

Il giorno successivo un altro messaggio non... di lavoro: «Siamo bene — scrivono dalla Cina — e per favore avvisate le famiglie». Le comunicazioni, infatti, avvengono via telefax, tramite un satellite e c'è soltanto tempo, durante l'orbitare dello stesso, per l'invio del messaggio di routine.

Verso Golmud è deserto... Si dorme sotto le tende ma per molti dell'quipe non è un problema: la maggioranza infatti ha alle spalle almeno due Parigi-Dakar. «Spesso — scrivono dalla Cina — è meglio viaggiare fuori della pista dove non ci sono le rotte e le asperità fatte dai camion che percorrono da decenni questo itinerario».

Le comunicazioni dell'11 aprile cominciano con «La Delta ha un fanalino rotto.

Peccato... E in quel peccato c'è tutto il rammarico d'una équipe che ormai è in simbiosi con i mezzi che la accompagnano.

Altro riposo il 13 aprile a Dunhuang e controllo totale sull'Italia: va tutto bene, salvo qualche leggero ed ovviabile inconveniente. Così è anche per il seguito anche se il diaframma di bordo segnala che la sera si arriva sempre tardi e così si dorme meno di quanto si vorrebbe».

C'è ancora spazio per un messaggio... personale. La moglie di uno dei componenti l'equipe vorrebbe raggiungere il marito quando l'Italia arriverà a Mosca, nei primi giorni di giugno. La signora però ha problemi di tempo per il rilascio del passaporto. Conosce qualcuno che «aiuti»? scrive quasi angosciato il capo équipe. Su l'Italia si rompe un altro supporto del faro ma in quattro e quattr'otto viene riparato, anche se «le strade — la nota è del 18 aprile — sono sempre più «brutte». Il 19 aprile, ad Urumoi, l'Italia viene accolta da 100.000 persone. È un «bagno di follia» che commuove e rallegra tutti.

Verso il confine c'è di nuovo asfalto e la carovana riprende velocità e... confort di marcia. I veicoli del seguito vanno bene, anche se al l'Alfa Romeo 33 si rompe una sospensione ma «subito la sostituiamo». Purtroppo c'era una buca coperta da erba e sterpaglia e non l'abbiamo vista». C'è anche qualcuno che sotto la neve è stato troppo... «scoperto» e così il «rapporto giornaliero» segnala che c'è qualche «malatino che vorrebbe marcare visita». È soltanto un'infreddatura e si va avanti.

Ancora. Fino al confine... Per arrivare a Parigi mancano 16.000 chilometri e l'avventura continua. □A.L.

La nuova serie T1 dei leggeri Mercedes Con l'Europa avanza il pullmino ecologico

TORINO. Non è stato soltanto un confronto di giganti della strada il Salone del veicolo industriale e commerciale conclusosi il mese scorso al Lingotto. Fra i veicoli leggeri una serie di piccoli pullman, presentati un po' da tutte le case maggiori, hanno raccolto largo interesse dimostrando quanto la concorrenza sia vivace anche in questo segmento.



Transporter, Traffic, Daily, Transit, Caravelle e altri ancora sono i nomi di veicoli studiati anche per trasportare 7, 8, 9 persone venendo incontro alle esigenze di alberghi, aziende e — perché no? — famiglie. Si tratta, insomma, di soddisfare le mille necessità del trasporto moderno, compresa la mobilità nei centri urbani intasati da veicoli privati che, troppo spesso, si muovono con una sola persona a bordo.

Molto attenta alle risposte dei vari mercati nazionali, e nella prospettiva ravvicinata del grande mercato unico europeo da 320 milioni di persone, la Mercedes-Benz ha presentato, proprio in questo aprile, i nuovi Transporter T1. Con undici anni di produzione alle spalle e 560 mila unità vendute i T1 sono stati migliorati nella propulsione (nuovi motori diesel), nell'aerodinamica, nuovo cambio di velocità, nuovi interni, rinnovati gruppi ottici posteriori e un nuovo sistema di manutenzione.

Werner Lechner presentando la rinnovata gamma dei T1 che conta fra cabinati furgoni e kombi ben 31 versioni, diceva: «Abbiamo teso a ridurre insieme consumi e inquinamento ambientale mirando all'efficienza, alla sicurezza, alla economicità. Non attendiamo l'Europa inoperosa, diamole subito una mano».

Le cifre portate da Lechner sono queste: con la serie dei T1 «completamente riabbonata

cento riusciti a ridurre del 20 per cento il consumo di carburante, a diminuire di 5 decibel la rumorosità all'interno e ad abbassare del 30 per cento le spese di manutenzione».

Con questi risultati la Mercedes-Benz Italia, che pure ha avuto l'anno scorso un notevole incremento del fatturato si attende, per il 1989, «un maggior numero di vendite di almeno 700 unità».

In effetti i Transporter della gamma T1 (da 2,5 ton a 4,5 ton di peso totale), sia nelle versioni Kombi che in quelle cabinati o furgonate offrono la possibilità di soddisfare le necessità più varie per questa fascia di mercato fra le più importanti per volume di vendita.

Della serie T1 diciannove modelli (dal 208 al 310D) montano nuovi motori diesel a 4 e 5 cilindri da 79 a 95 cv dai consumi particolarmente contenuti.

Si è accennato alla tutela dell'ambiente. Senza mezzi termini la Mercedes-Benz afferma di esser la prima a questo riguardo poiché, fin dall'inizio del 1986 tutti i suoi motori «nuovi o perfezionati adempiono alle norme sulle emissioni che entreranno in vigore nell'ambito Cee dall'ottobre 1990. Anzi in questo frattempo la casa tedesca ha de-

ciso «di abbassare ulteriormente i valori limite».

E qui entra in campo il frutto di un ventennio di ricerche. Di che si tratta? È un filtro cosiddetto da una cartuccia in ceramica con avvolgimento di rame che fa parte di un impianto di rigenerazione catalitica. Sul veicolo che ne sono dotati (si comincia, non a caso, dagli autobus urbani e dai mezzi di trasporto municipale) l'emissione di sostanze nocive della combustione sono inferiori ai valori che «entreranno in vigore negli Usa a partire da 1991». Come si vede la Mercedes-Benz non tiene d'occhio solo l'Europa.

Ancora un paio di notizie sulla nuova serie dei T1. I montanti laterali del parabrezza e dello spigolo superiore del tetto sono stati rivestiti sicché la sagoma anteriore del veicolo presenta queste linee accentuate. Ma non si tratta d'un fattore estetico: gli studi condotti a questo riguardo hanno dimostrato che, con quel rivestimento si è ridotta la resistenza aerodinamica dei nuovi Transporter del 17%. Alla economicità dei nuovi T1 contribuisce anche un sistema di manutenzione che prevede un servizio di cura ogni 10 mila km e un tagliando di manutenzione ogni 30 mila. □A.L.