

La Lancia si avvicina al traguardo delle 5.000 unità prodotte e potrà farla esordire in gara

La trazione integrale viene anche costruita in una versione con catalizzatore a tre vie

# Più grintosa la Delta con il 16 valvole Thema

Si avvicina il momento in cui la Lancia, raggiunta la produzione di cinquemila unità, potrà far debuttare la nuova Delta HF integrale 16 valvole nel Campionato mondiale. Per adesso la vettura è in strada come auto da turismo, in mano ai clienti che si sono già assicurati questa sportiva da 200 cv e 220 km/h. Le novità tecniche rispetto alla versione che continua a trionfare nei Rally

FERNANDO STRAMBACI

Procede secondo i programmi la produzione della Delta HF integrale 16 valvole della quale la Lancia ha avviato la commercializzazione in Italia a metà maggio. Quando il numero delle vetture costruite (ora sono 4.500) raggiungerà la soglia delle 5 mila unità questa macchina - che per ora può essere utilizzata soltanto come auto da turismo - sarà fatta esordire dalla Lancia nelle gare valide per il Campionato mondiale.

Alla versione italiana di 200 cv (36.916.570 mila lire per chi volesse farci un pensiero) si affianca anche una versione meno potente per i mercati che hanno già adottato le norme antinquinamento USA '83. Ha un motore di 2 litri a 8 valvole e catalizzatore a tre vie e sonda Lambda per il resto presenta le stesse caratteristiche meccaniche ed estetiche della 16 valvole.

Questa sportiva della Lancia è la naturale evoluzione della vettura che oltre a trionfare nei vari campionati Rally marce e piloti è la più richiesta tra le trazioni integrali sul mercato italiano (90 per cento) sia su quello medio (33 per cento). Alla Lancia hanno mantenuto lo stesso schema di trazione integrale permanente con tre differenziali della precedente HF (che l'anno scorso è stata venduta in 7.600 unità) ma sono intervenuti sul motore (che deriva da quello della Thema Turbo 16v) sul cambio sull'assetto delle sospensioni e sull'impianto frenante che oltre che essere stato potenziato è disponibile a richiesta anche con ABS (2.807.000 lire di sovrapprezzo).

Il 4 cilindri bialbero di 1995 cc con turbocompressore in tercopel e contralberi di egualibratura grazie alle 16 valvole e ai nuovi iniettori eroga una potenza di 15 cv superiore a quella erogata dal precedente propulsore. Inoltre la presenza di un sovralimentatore a iniezione automaticamente a pieno carico del motore e le nuove mappature della centralina elettronica IAW di iniezione/accensione hanno notevolmente migliorato le doti di coppia (31 kgm a 3000 giri) e l'immediatezza di risposta all'acceleratore. Di conseguenza questa sportiva non soltanto raggiunge i 220 km/h di velocità massima (giusto il doppio di quelli consentiti in questo periodo sulle nostre strade) ma si acccontenta di 26 l. secondi per coprire il chilometro con partenza da fermo e di 5,7 secondi per passare da 0 a 100 km/h.

Per quel che si riferisce in particolare alla alimentazione un cenno merita l'adozione della centralina elettronica IAW Marelli Weber, il cui schema di funzionamento è illustrato a parte. Questa centralina infatti non solo controlla l'iniezione e l'accensione (anche la valvola Wastegate della sovralimentazione) ma in presenza del sistema ABS scambia informazioni anche con la centralina dell'impianto frenante.

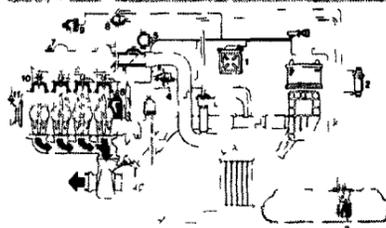
I tecnici della Lancia sottolineano che sulla Delta HF integrale 16v la diversa ripartizione della coppia motrice tra asse anteriore e asse posteriore (da 56/14 a 47/53 per cento) privilegia la spinta posteriore e di conseguenza rduce il fletto sottososterzante. Ciò sciolta la guida sportiva suggerisce una qualche maggiore prudenza in curva a chi non è proprio un asso del volante.

Modificato come si accennava anche il cambio. Prodotto dalla ZF (è derivato da quello della Thema 832), è stato rinforzato per poter resistere alle maggiori sollecitazioni dovute alla nuova curva di coppia decisamente più elevata ai bassi regimi viene così garantita - assicurano alla Lancia - un'eccezionale affidabilità anche in condizioni estreme di utilizzazione. Per sovraccarico mediante un

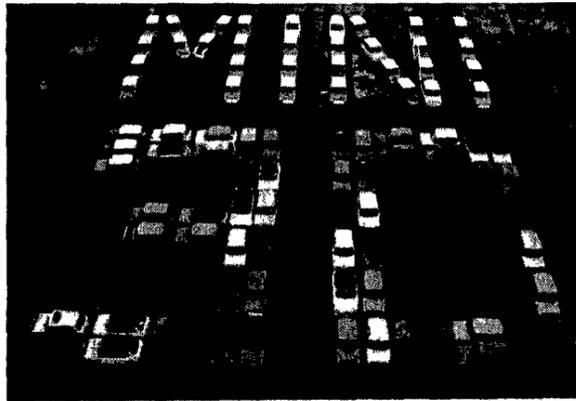
nuovo convogliatore integrato nello spoiler anteriore il cambio è adesso provvisto anche di raffreddamento ad aria. Rinforzata e migliorata anche la frizione si è pure provveduto in considerazione delle più elevate prestazioni della vettura all'adozione di ruote in lega leggera più grandi (da 7 pollici) con pneumatici più larghi (205/50 R 15 V). Di scorta resta il «ruotino» che non deve essere utilizzato a velocità superiori agli 80 km/h.

Grazie all'assetto ribassato (alla Lancia hanno naturalmente adeguato anche le sospensioni alle nuove prestazioni della vettura) ai pneumatici maggiorati e al rigonfiamento del cofano motore con nuove griglie di presa d'aria la linea della Delta HF integrale 16v è diventata ancora più aggressiva di quella della versione precedente.

Oltre all'ABS sono previsti per questa Delta che ha una nuova grafica per la strumentazione (in optional) (tra cui il sedili Recaro) per un valore di circa due milioni. Cinque i colori disponibili di cui tre metallizzati il cui costo è compreso nel sovrapprezzo di cui si è detto.



Lo schema dell'impianto di iniezione IAW che equipaggia la Lancia Delta HF integrale 16v (foto sopra). I numeri indicano: 1) centralina iniezione/accensione; 2) filtro carburante; 3) pompa elettrica carburante; 4) valvola aria; 5) sensore potenzialmetrico posizione valvola a farfalla; 6) sensore temperatura liquido di raffreddamento motore; 7) sensore temperatura aria aspirata; 8) regolatore di pressione; 9) sensore di pressione assoluta; 10) elettromotore; 11) sensore posizione e velocità albero motore.



# Mini al 30°

Il 27 agosto, sul circuito di Silverstone il Rover Group festeggerà il trentesimo anniversario della nascita della Mini. In Inghilterra sono già in vendita le Mini del trentennale, mentre questa serie speciale arriverà in Italia a settembre. La vetturola realizzata nel 1959 da Sir Alec Issigonis ha determi-

At primi di settembre un paio di settimane dopo le celebrazioni per il trentesimo anniversario della creatura di Sir Alec Issigonis arriverà in Italia la Mini 30. La speciale edizione del trentennale è però già in vendita in Gran Bretagna dove i 3.000 esemplari (200 dei quali con cambio automatico a 4 rapporti) sono praticamente stati prenotati già tutti. E la conferma della simpatia che la Mini continua a suscitare in Inghilterra e all'estero e non sembra abbia molta influenza il fatto che i concessionari britannici offrono agli acquirenti della Mini 30 una copia rilegata in pelle del libro di Rob Goulding, il biografo della Mini intitolato appunto ai trent'anni della Mini.

Gli elementi esterni che

contraddistinguono questa edizione della Mini realizzata per il trentennale sono una banda commemorativa «1959-1989» sulle fiancate e sul tetto (veneri riprodotto anche sui sedili anteriori) la griglia cromata e i cerchi ad otto razze in lega. La Mini 30 che sarà disponibile soltanto nei colori nero e rosso illegia ha sedili in tessuto jacquard con inserti in pelle nera volante a tre razze rivestito in pelle rossa e i rivestimenti delle porte e del pavimento coordinati.

Trent'anni fa la creatura dello scomparso Issigonis fece scoprire ai costruttori di automobili i vantaggi pratici ed economici del motore trasversale abbinato alla trazione anteriore e agli automobilisti il gusto di guidare una vettura di ridotte dimensioni esterne ma

sufficientemente comoda e capace anche di alte prestazioni. Per questo la data del 26 agosto 1959 è entrata nella storia dell'automobile anche perché ha dimostrato che pure un'utilitaria può «fare immagine».

«E sempre l'automobile più amata in Inghilterra» sintetizza uno Rover e tradiscono in cifre la simpatia del pubblico per la Mini. 5.125.500 esemplari costruiti a tutt'oggi molti di più di ogni altra automobile «made in Britain» e soprattutto una cadenza produttiva che ancora oggi è di 900 vetture la settimana (40 mila nei dodici mesi) la più alta registrata da cinque anni a questa parte.

L'aspetto singolare del fenomeno Mini è proprio questo: ogni qualvolta (ed è accaduto spesso) l'azienda pensa di mandare la Mini in pensione si sviluppa una sorta di movimento sotterraneo che non solo impedisce ai progetti della Casa di concretizzarsi ma addirittura provoca un rilancio della produzione.

Così nel 1988 la Casa britannica ha «dovuto» consigliare ai clienti di non comprare Mini due terzi delle quali esportate in 18 Paesi esteri. Una richiesta incredibile per un'automobile che da trent'anni è ininterrottamente sulla breccia.

Eppure succede proprio che anche coloro che non hanno conosciuto la Mini nei suoi anni ruggenti e non possono quindi sentire la stretta della nostalgia non resistono al richiamo di questa «tre metri» che pare inchiarci del tempo che passa. E questo il caso per esempio dei giapponesi che con 2.430 vetture acquistate nei primi quattro mesi di quest'anno rappresentano oggi il maggior mercato di esportazione della Mini.

All'automobilista del Sol Levante sfugge però molto del suo passato. L'odierna Mini è solo più tardi venne universalmente acclamata come Mini. Nondimeno la Mini ha sempre mostrato una chiara propensione per le serie speciali anticipando così anche una moda. Negli Anni 60 ci furono accaniti ai modelli Austin e Morris anche quelle prodotte con i marchi di fabbrica Riley e Wolseley. Poi fu la volta delle celeberrime serie Cooper Clubman e Moke. Poi ancora i derivati Estate e Van. Nell'ultimo anno e mezzo il camaleontismo della Mini è ricorso ai nomi di Red Hot Jet Black Racing Flame ed ovviamente 30 (l'edizione del trentennale appunto).

Tutto questo per non parlare delle infinite originali e spesso fantasiose personalizzazioni dei carrozzieri e degli stessi clienti. La sfilata delle quali sarà il momento culminante del Mini Party che il Rover Group sta organizzando per il 27 agosto sul circuito inglese di Silverstone dove migliaia di fans festeggeranno il trentesimo compleanno della intramontabile Mini.

Per gli appassionati di statistiche queste le tappe del successo. Mini 1962 costruite le prime 500 mila unità. 1 milione nel febbraio 1965. 2 milioni giugno 1969. 3 milioni ottobre 72. 4 milioni novembre 76. 5 milioni febbraio 1986.

Abbianza perché anche da noi si cominciano a fare qualcosa e i controlli alcolemici sugli automobilisti sono introdotti al più presto e severamente applicati. □ M.Q.

## Un volume sulle opere di Sironi per la Fiat



Si concluderà domani nella palazzina Liberty di corso Dante a Torino sede della Associazione degli ex allievi Fiat che se ne è fatta promotrice la mostra «Sironi 28 disegni e bozzetti per la Fiat». Alla mostra curata da Mansa Bologna Angelo Mistrangelo e Vincenzo Sanfo la Fabbri Editore ha dedicato un volume (94 pagine 40.000 lire) che riproduce gran parte delle opere realizzate da Mario Sironi per la Fiat dai primi Anni Trenta al 1954. I testi critici sulle opere esposte e sul rapporto tra il pittore e l'industria sono di Francesco Gallo e Angelo Mistrangelo. Nella foto è riprodotto uno studio del 1952 per la pubblicità della Fiat 1900 una templa su carta di 34x25 cm.

## A Stresa: come superare l'emergenza traffico

Il traffico in Italia non può più essere affrontato con interventi saltuari per lamporane situazioni d'emergenza. Occorre invece programmare e governare il fenomeno se si vuole evitare il progressivo degrado delle condizioni in cui si svolge. Quali sono i nodi da sciogliere e le scelte da compiere per assicurare al sistema socio-economico degli anni 80 un adeguato livello di mobilità sarà appunto discusso alla quarantacinquesima Conferenza del traffico e della circolazione organizzata dall'Automobile Club da 4 al 7 ottobre nella tradizionale sede di Stresa. Il tema centrale della Conferenza è infatti «Mobilità 90: oltre l'emergenza o governare?» e verrà trattato sotto molteplici aspetti. Anzi questi anni i lavori si svolgeranno contemporaneamente in tre sale in modo da poter dibattere un maggior numero di argomenti. I settori oggetto di discussione saranno politica ed economia dei trasporti traffico urbano traffico extraurbano sicurezza stradale, ambiente, trasporti e normative.

## E' diventata operativa la nuova Mercedes-Benz

Nella scorsa settimana la Mercedes-Benz AG che con un volume di affari di 55 miliardi di marchi (circa 40.000 miliardi di lire) si pone come seconda Casa automobilistica tedesca. La società di nuova formazione è nell'ambito del gruppo Daimler-Benz responsabile del settore automobilistico e ne copre il 75 per cento del fatturato globale. Alla Daimler-Benz AG appartiene il 100 per cento del capitale sociale della Mercedes-Benz che ammonta ad 1,8 miliardi di marchi. Saranno d'ora in poi di pertinenza della Mercedes-Benz AG tutti i marchi legati alla ricerca alla produzione ed alla distribuzione di autovetture e veicoli industriali. Il prof. Werner Niefer presidente della nuova società che conta in tutto il mondo 220 mila dipendenti ha tra l'altro affermato nel suo discorso di investitura che il futuro dell'industria automobilistica verrà influenzato in maniera considerevole dallo sviluppo dell'elettronica e della tecnologia dell'informazione e dei materiali. Lo sfruttamento delle possibilità offerte in questi campi - ha precisato Niefer - sarà la misura della leadership dell'industria automobilistica.

# In vacanza ma con l'automobile bene in ordine

CAMILLO MAPELLI

È tempo di vacanze e chi non ha già raggiunto i luoghi di villeggiatura si sta organizzando per la partenza. Anche quest'anno il mezzo di trasporto più usato per i trasferimenti è l'automobile. Col «coupes» biposto o con la «station wagon» per famiglie numerose i vacanzieri si accingono a incollonarsi invece stabilmente ai caselli autostradali e a percorrere (con il limite dei 110 chilometri l'ora) la distanza che ci separa dai luoghi di vacanza.

È proprio il caso - quindi - di dare un'ultima occhiata all'automobile non ci si può permettere di partire senza averne verificate l'efficienza e l'affidabilità. E bene ricordare che da dati forniti dalla Cee risulta che il 12 per cento degli incidenti stradali è da attribuirsi al cattivo funzionamento dei vari organi di cui è composto un'automobile. Fra i guasti più comuni si segnalano: guasti al motore, guasti alla trasmissione, guasti alla sospensione, guasti alla frenata.

Alte aziende selezionate in base anche a questi requisiti di professionalità oltreché in base a fattori di efficienza impiantistica (Anm (consorzio antiparatoranti milanesi) ha assicurato l'adesione al marchio di qualità Istituto a livello nazionale dalla Fnam con l'artigianato. Con questo l'Anm intende non solo qualificare la presenza dell'artigiano in questo settore ma anche quell'importanza che spesso è sottovalutata ma anche contribuire a dare all'utenza un servizio sempre più efficiente e affidabile che dia sicurezza e preservi da spiacevoli esperienze.

## BREVISSIME

**Autoleggio «ecologico».** La Hertz la multinazionale del le autoleggio ha acquistato 80 Volvo 440 con catalizzatore per il suo parco italiano. Continua così la politica «ecologica» avviata dalla Hertz a Berlino Ovest dove tutte le auto del parco sono catalizzate.

**Targa «autoluminante».** Un artigiano di Chieti Alfredo Mancini ha realizzato e brevettato una targa automobilistica luminosa che consente la perfetta leggibilità anche nelle ore notturne e in condizioni di scarsa visibilità essendo illuminata dall'interno.

**A Francoforte il «Discovery».** La Land Rover presenterà a settembre al Salone di Francoforte un nuovo modello di fuoristrada. Si tratta del «Discovery 4x4» con motorizzazioni a benzina e a gasolio.

Incontra molta simpatia chi viaggia a scopo umanitario con la nuova Volvo 440

# Una turbo per «Telefono azzurro»

GIUSEPPE VITTORI

Centocinquanta Volvo come centocinquanta stelle in una vecchia canzone. Una volta tanto - così vanno le cose - da quelle astruse miscele di interessi pubblicitari costose invenzioni di agenzie pubblicitarie e pressioni per aumentare fatturati e conquista di fetto di mercato nasce una iniziativa che dovrebbe fruttare finanziariamente a una associazione di interesse sociale. Il Telefono azzurro, l'istituzione bolognese nata nel 1987 per combattere le violenze di cui sono vittime i bambini.

Si tratta come si sa di 150 vetture della nuovissima Volvo 440 Turbo con marmitta catalitica e quindi funzionanti a «benzina verde». Chi vuole provarla in queste settimane si deve rivolgere al concessionario Volvo riceverà in prova per due giorni una di queste splendide vetture con lo scritto Telefono azzurro sui fianchi e sul lunotto posteriore un vistoso display che indica il numero di chilometri che si percorrono. Per ogni chilometro saranno versate dalla società automobilistica svedese cento lire all'associazione bo-

lognese. Assicurarsi per aver fatto la prova che si viaggierà con condotti da una benevolenza incondizionata degli altri automobilisti dagli apprezzamenti che nascono dalla stima attribuita all'associazione salva bambini oltre che dall'ammirazione consueti per le vetture nuove. E giusto allora ricordare che Telefono azzurro è in ogni momento a disposizione per chi vuole segnalare casi in cui si ritiene necessario un intervento. Bisogna comporre il numero 051/222525. Finora l'hanno fatto almeno cinquantamila persone e sono stati individuati più di duemila casi di abuso.

Del nuovo modello Volvo bisogna dire che conferma le doti tradizionali di confort e sicurezza attribuite ai prodotti dell'industria svedese e vi aggiunge il carattere assolutamente brillante delle prestazioni di un modello turbo capace di raggiungere velocità proibitive che si avvicinano al doppio di quelle consentite. I consumi veri e propri (con i fotocentri) un comodo quadro



luminoso che fornisce notizie su temperatura del motore dell'olio dell'ambiente esterno su velocità media consumo medio e istantaneo numero di chilometri di autonomia al regime nel quale si sta viaggiando) sono largamente entro i dieci chilometri per litro anche ad andature sostenute. I consumi salgono invece in città se non si fa attenzione all'intensità del traffico. Chi farà la prova sarà convinto soprattutto dalla silenziosità della marcia dalla straordinaria aderenza e dalla comodità della guida. La regolazione dei sedili raggiunge la perfezione quale che sia il sesso del conducente e quella degli specchietti laterali elettrici garantisce un controllo molto agevole di tutta la vettura.

Viaggiare obbligatoriamente pena danni costosissimi a benzina verde consente di dire che anche in Italia la cosa comincia ad essere praticabile anche se specialmente in città se non si vogliono più fare ricerche affannose è bene stare attenti all'indicatore del livello benzina. Certo è frustrante trovarsi a viaggiare con tanta costosa tecnologia quando poi un Tir o anche un pubblco bus ti assedia di fumi neri e velenosi. Ed è altrettanto irritante accorgersi che chi sostiene in antipoco rispetto alla legge la spesa di una marmitta catalitica deve poi ineffabilmente pagare la benzina qualche lira poche di più rispetto a chi viaggia con la vecchia super

benzina. Il fatto che poi la nuova benzina sia così poco usata determina difficoltà per i gestori che hanno installato la pompa verde perché si lamentano - con una giacenza più lunga nel tempo la benzina perde volume e quindi rende meno al venditore al momento dell'erogazione rispetto alla quantità acquistata. Questo li spinge a tenerne una quantità più bassa e a trovarsi spesso con le scorte esaurite. Il circolo vizioso ha bisogno di una accelerata che porti l'Italia al livello dei Paesi più solerti come la Germania federale o la Svizzera dove il catalizzatore sta diventando la norma e dove di conseguenza comincia a esserci specie nelle grandi città una meno irrespirabile

# L'alcool e le vittime della strada

Forse l'incidente più tragico dovuto all'alcool è quello avvenuto in Brasile dove un autista ubriaco guidando a zig zag un pullman carico di passeggeri si è scontrato con un altro torpedone causando la morte di 62 persone. Se i casi così manifesti e terribili sono per fortuna pochi numerosi sono invece in tutto il mondo gli incidenti «di ordinaria amministrazione» provocati dall'abuso di bevande alcoliche.

Si tratta di una vera e propria piaga che incide in maniera altissima sul numero totale di vittime per incidenti stradali e che non risparmia nessun Paese dal più severo al più lassista. Negli Stati Uniti si calcola che su 50 mila morti ogni anno in incidenti della strada 26 mila siano «provocati» dall'alcool. Una cifra spaventosa che riguarda soprattutto i giovani. Il 60 per cento dei guidatori fino a 19 anni morti in incidenti stradali avevano infatti ingerito bevande alcoliche. Il 43 per cento erano ubriachi.

In Francia la cifra presunta degli incidenti stradali attribuiti all'alcool è tra il 11 e il 14 per cento del totale. Percentuale che sale al 50 per cento di sera e di notte. Dalle ricerche francesi risulta una grave responsabilità (o corresponsabilità) dei pedoni: il 68 per cento delle persone investite aveva il collo nel sangue.

Le sanzioni previste nei vari Paesi per la guida in stato di ebbrezza sono le più varie. Solitamente molto severe ritratto immediato della patente anche per lunghi periodi; multe elevatissime; periodi di detenzione. Spesso le sentenze emesse contro gli ubriachi ubriachi colpiscono per la loro orlognità e possono lasciare perplessi quanto alla loro efficacia. Ma sono comunque il segno evidente della gravità di un problema che spinge le autorità a «provarle tutte».

Così i giudici della California hanno preso l'abitudine di condannare i giovani sorpresi ubriachi al volante a compiere visite all'obitorio dove sono sempre numerose le vittime degli incidenti stradali o nelle sale di pronto soccorso degli ospedali.

In Inghilterra un automobilista che per tre volte era stato fermato dopo aver bevuto e si era rifiutato di sottoporsi alla prova del «palloncino» alla quarta volta è stato condannato alla sospensione della patente per 30 anni. Gli agenti lo avevano sorpreso a guidare con l'auto completamente coperta di ghiaccio compreso il parabrezza e presumibilmente al buio.

Una sentenza esemplare anche in Italia: il pretore di Voghera ha condannato un venditore ambulante sorpreso ubriaco alla guida di un motorino per un mese di reclusione (senza sospensione condizionale) e al divieto di frequentare per un anno «osterie e pubblici spacci di bevande alcoliche».

Una sentenza purtroppo del tutto isolata poiché nel nostro Paese il problema non solo non è affrontato ma risulta addirittura inesistente. Se si prendono in esame i dati Istat infatti in Italia i morti in incidenti stradali provocati da alcool sarebbero ogni anno una decina un paio di centinaia i feriti (i morti sono circa 4000 in Francia oltre 3000 in Germania). Eppure l'Italia è al terzo posto nel mondo per consumo di bevande alcoliche. Il «mistero» deriva semplicemente dall'assenza nel nostro Paese di ogni tipo di controllo alcolemico sui guidatori. Adattando al nostro traffico e agli incidenti che esso provoca le stime dell'Organizzazione mondiale della sanità relative alla guida in stato di ebbrezza si giunge alla conclusione che in Italia l'alcool provoca ogni anno da 3600 a 4500 morti e da 120 mila a 150 mila feriti.

Abbianza perché anche da noi si cominciano a fare qualcosa e i controlli alcolemici sugli automobilisti sono introdotti al più presto e severamente applicati. □ M.Q.