

# Un po' ecologica l'Alfa 75 1.6 i.e.

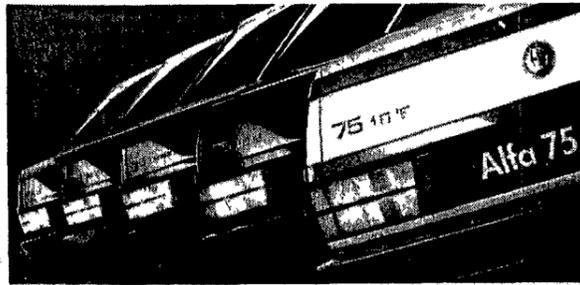
Con un occhio al rallentamento delle vendite della gamma Alfa 75 e con l'altro all'ecologia la Casa di Arese propone un nuovo modello con motore di 1,6 litri di cilindrata e gestione elettronica. Si perde un po' in brillantezza di prestazioni (la velocità rimane però di 180 km/h) ma si guadagna nella riduzione dei consumi e delle emissioni nocive. Un passo verso il catalizzatore

FERNANDO STRAMBACI

L'Alfa Romeo ha appena annunciato la commercializzazione della Alfa 33 con il marchio dei campioni del mondo di calcio del '90 ed ecco che la gamma della 75 che per il mercato italiano già comprendeva 5 versioni a benzina e 2 a gasolio viene integrata da una versione 1.6 a iniezione elettronica. Se è facile capire che la Casa di Arese intende sfruttare il suo ruolo di sponsor dei campioni di calcio meno facile è darsi una spiegazione della nascita di questa nuova 75 che rispetto alla 1.6 a carburatore costerà di più (mentre scriviamo il prezzo ufficiale non è stato ancora fissato) è meno potente e meno brillante e quin in qualche modo in contrasto con le tradizioni della Casa. L'arcano però si svela se si

113 second contro i 107 di cui è accreditata l'Alfa 1.6 g a sul mercato. E allora? Allora la 1.6 i.e. conserva la velocità massima di 180 km/h e ripaga delle prestazioni leggermente meno brillanti con una riduzione dei consumi che va dal 10 al 15 per cento grazie alla maggiore regolarità di funzionamento del motore gestito elettronicamente.

In sostanza l'Alfa ha applicato per la prima volta alla cilindrata di 1.6 litri il livello d'accesso alla gamma 75. L'alternativa è in esse Bosch Motronic ML 4.1 e l'accensione di tipo digitale oltre alla distribuzione bialbero con valvole di fase che prima era riservata alle 75 all'alto di gamma e alla 164. Con il Motronic viene garantito il mantenimento del minimo costante e in caso di avaria è assicurato il funzionamento del motore su valori standard. Ma a parte i vantaggi nei consumi non si tratta di un miglioramento tecnologico in se stesso. L'adozione del Motronic elettronico sulla Alfa 75 1.6 prelude ad una certa possibilità di utilizzo anche su questo modello della marmitta catalitica. Già così comunque sulla Alfa 75 1.6 i.e. si sono ridotti a tutti i regimi le emissioni inquinanti.



Cinque delle otto versioni benzina e Diesel che compongono attualmente la gamma italiana delle Alfa 75

# La nuova «ammiraglia» Peugeot 605 arriverà in Italia solo a maggio con due motorizzazioni

Tra i suoi maggiori punti di forza merita menzione l'eccezionale tenuta di strada



# La sorellona della 405 ha imparato dai tedeschi

Dalla Peugeot la 605 vettura di lusso da 2000 e 3000 cc all'altezza degli standard più esigenti. Ottima tenuta di strada, silenziosità, brillantezza dei motori. Unica pecca una somiglianza così spiccata con la 405 (e non solo) che sfiora la mancanza di personalità. Da noi la nuova ammiraglia arriverà a maggio del prossimo anno e messa sul mercato con due motorizzazioni.

DAL NOSTRO INVIATO  
STEFANO RIGHI RIVA

Fontevray Elegante e silenziosa lussuosa e potente eccola la 605 ammiraglia Peugeot. Arriva sull'onda del grande successo di vendite (e finanziario ovviamente) della casa del leone che finalmente ha permesso ai progettisti di largheggiare in soluzioni tecniche sofisticate e materiali di pregio. Abbiamo imparato dai tedeschi che per offrire un prodotto di lusso bisogna curare i particolari all'essasperazione e spendersi dietro quel che occorre. Ecco il risultato tra volante e sedili di pelle. Insetti in radi climazzone automatico e regolazioni elettriche dei sedili agli specchietti tra cruscotto perfettamente assemblato e computer di bordo su personalizzato pannello a esser proprio su un ammiraglia tedesca. Per non parlare dei sei cilindri a 24 valvole da 200 cavalli, silenzioso e inaspettatamente elastico anche ai bassi regimi, del servosterzo a gradazione progressiva dello sterzo della frenata potente e regolare abs-assistita.



La 605 vista internamente ed esternamente. Nella foto sopra il titolo appare evidente il «family look»

# Assegnato il Premio Ford «Tuteliamo l'ambiente»



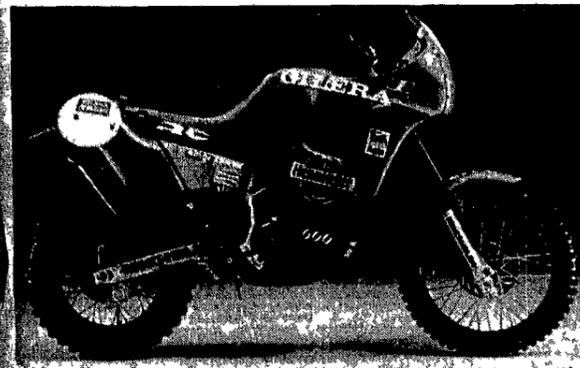
Si è conclusa a Milano la fase nazionale del Premio «Tuteliamo l'Ambiente 1989» con la consegna dei Trofei ai vincitori della quarta edizione. Promossa dalla Conservazione Forestale del ministero per l'Ambiente e patrocinata dal ministero per l'Università e la Ricerca scientifica e dall'Ena. Il Premio ha una dotazione complessiva di 24 milioni di lire e si articola come per le precedenti edizioni in quattro sezioni: Ambiente naturale, Patrimonio artistico, Risparmio d'energia. Giovedì 10 dello scorso ottobre la realizzazione di progetti ideati per salvaguardare il patrimonio artistico e naturale nazionale elaborati e attuati in Italia. «Salviamo le Torri» è stato considerato il miglior progetto italiano e la giunta gli ha assegnato un premio di 8 milioni di lire oltre ai 4 milioni riconosciuti nell'ambito della sezione Premio patrimonio artistico. Vincitore è l'architetto Piergiorgio Leonardi il quale ha individuato nel ripristino delle torri costiere nazionali contenuti culturali che assumono valori universali. Con questo progetto che è valida base per azioni organiche di ripristino ambientale Leonardi concorre con i finalisti nazionali di 13 Paesi al «Premio Europeo» di 10.000 dollari che una giuria internazionale assegnerà a Colonia a fine novembre. In tre mesi Piergiorgio Leonardi ha percorso 13.000 chilometri (ritratto vicino a una delle «sue» torri) ha percorso 13.000 chilometri solo con la sua motocicletta e la macchina fotografica ha raccolto oltre 2000 diapositive delle torri sparse sul litorale del nostro Paese. A questo prezioso materiale ha aggiunto circostanziate ricerche bibliografiche. In seguito la computerizzazione dei dati ha consentito la messa a punto del progetto. Un lavoro di circa due anni che all'ideatore ha dato anche l'opportunità di trattare l'argomento in modo progettuale con la tesi di laurea in Architettura. Per le altre tre categorie sono risultati vincitori con relative assegnazioni di 4 milioni Premio ambiente naturale alla Cooperativa Eden rappresentata da Emilio Maestri di Guastalla per il progetto «Aronne» finalizzato alla realizzazione di zone umide in una gola del fiume Po. Premio risparmio d'energia al signor Umberto Lotesto per il progetto «Moss» (motore stellare semplice) di realizzazione artigianale e portatore di spunti innovativi per il risparmio energetico e la tutela dell'ambiente. Premio giovani a Lorenzo Restelli di 16 anni per il progetto «Monte Bianco» che propone la costituzione di una grande area protetta con caratteristiche sovranazionali.

# Dal 1992 pneumatici più sicuri nella Cee

Dall'1 gennaio 1992 tutti i pneumatici montati su auto che circolano nei Paesi della Comunità economica europea dovranno avere una profondità di almeno 1,6 mm nei loro intagli principali. I pneumatici più larghi situati al centro del battistrada sono stabilite una recente direttiva comunitaria alla quale tutti gli Stati della Cee dovranno dare attuazione entro il primo giugno 1991. La misura è stata presa in considerazione del fatto che non esiste una normativa unica a questo proposito nella Comunità nonostante il fatto che la profondità degli intagli dei pneumatici sia tra le principali disposizioni di carattere tecnico per una migliore sicurezza della guida.

# La Casa di Arcore vi andrà con due RC 600 di serie

# Gilera alla Dakar



La Gilera 600 RC di serie. Per la Parigi-Dakar la Casa di Arcore ha previsto soltanto serbatoi supplementari speciali pneumatici Michelin e pochi altri interventi

La Gilera torna alle corse. Comincia con la Parigi-Dakar alla quale farà partecipare due RC 600 di serie. In netto contrasto con le moto ufficiali di altre case, che ormai di serie hanno soltanto il marchio, poche modifiche riguardano l'allestimento «da deserto». Per navigare nel deserto 56 litri di benzina, un po' d'acqua, assieme a una strumentazione sofisticata.

UGO DALL'È

Da dal 1984 che non vedeva una Gilera da corsa da quando l'azienda di Arcore ha abbandonato il Campionato Mondiale di motociclismo. In quel caso la decisione di abbandonare fu motivata dal fatto che non esisteva alle spalle delle moto da gara una produzione di moto da vendere. Ora che la produzione non manca c'è stato un ripensamento ed è stata presentata alla stampa la squadra che parteciperà alla Parigi-Dakar con due RC 600 strettamente di serie. Altre sei verranno affidate a team privati. Una decisione sofferta che sta di tornare a correre maturata nell'arco di tre anni. «L'obiettivo», come ci ha rivelato il direttore il direttore generale della Gilera in persona, «è di fare un'esperienza che torni utile per la produzione di serie. A vincere penseremo in seguito anche se pensiamo di ben figurare nella più famosa gara africana».

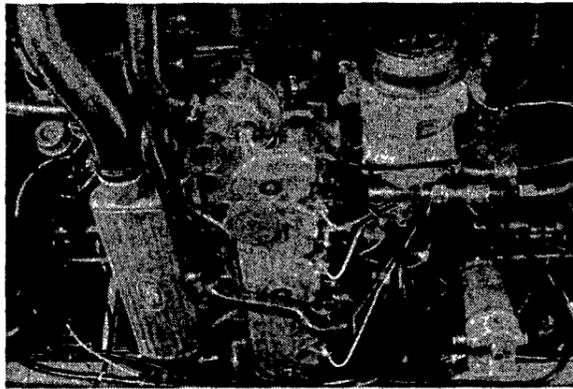
non ha richiesto interventi sostanziali ed è un monovale in acciaio con rinforzi in lamiera la parte posteriore si può smontare.

I serbatoi sono tre, due posteriori laterali e quello principale sul serbatoio. L'afflusso ottimale della benzina viene assicurato da una pompa a membrana che prima attinge dai serbatoi laterali lasciando una riserva totale strategica di otto litri per svuotare il serbatoio principale. La strumentazione di bordo è quanto di più sofisticato si può immaginare: la bussola è in grado di segnalare le eventuali deviazioni dalla rotta impostata e di tenere conto delle variazioni di indicazione in dotte dalla «denominazione magnetica». Si aggiungono due «map master» professionali e una porta «road book».

Le «scarpe» sono costituite da speciali cerchi in lega leggera e da pneumatici Michelin riempiti con una «mousse» al posto dell'aria per evitare le forature. Altre piccole modifiche sono state apportate adottando pastiglie freni più resistenti di versata taratura delle sospensioni marmite più libere filtro aria più efficace e un serbatoio d'emergenza per l'acqua nel paracoppa. Le prestazioni sono quelle delle RC 600 in vendita al pubblico 170 km/h consentiti da una potenza di 50 cv a 7250 giri.

# Da mercoledì in vendita in Inghilterra e Italia il Land Rover Discovery: pezzo forte il motore

# Un fuoristrada multifunzionale



Il nuovo motore Diesel Perkins che equipaggia il Discovery

# La Citroën XM è in Italia ma ci vorranno almeno 2 anni per vedere l'erede della GS

MILANO Da sabato scorso la Xn ammiraglia Citroën splende nei saloni dei concessionari italiani. E sicuramente qualche vecchio cliente «privilegiato» se l'è già potuto godere nel week-end. Per accompagnare la bella al debutto è venuto a Milano il vicepresidente della casa francese Xavier Karcher generoso di dati freschi e progetti futuri. Gli affari in Citroën vanno bene. Da un 14% di fatturato in più per il primo semestre '89 a una produzione in crescita 820.000 vetture nell'88 900.000 quest'anno 950.000 in programma per il '90. Anche la nuova Xn lanciata in Europa in patria e in Germania federale pare assai gradita. 9000 ordini nei primi 45 giorni con un 40% della sua fascia di mercato sono i exploit francesi. I tedeschi dopo il debutto a Francoforte ne hanno già comprate 1800. Da qui e dalle previsioni di esportazione negli altri Paesi

Cee (ormai la Xn arriva quasi dappertutto entro dicembre toccherà Spagna e Portogallo a primavera salarà nei Paesi nordici) i ritmi produttivi in rapida crescita dalle 100 vetture giornalieri del maggio scorso si è già passati ormai alle 400. A dicembre saranno 500 con una potenzialità massima se il mercato gradirà di 700 pezzi per il '91. Ma in Citroën restano prudenti soprattutto pensando a un domani oscurato dalla temuta invasione giapponese. E hanno cominciato a organizzare il contropiede. Sono sbarcati in Giappone in casa del nemico grazie a un accordo commerciale con la Mazda che mette a disposizione una rete di vendita e sono già passati in quattro anni da 500 a ben 5000 se 189 manufatti la promessa Additivata a Taiwan quest'anno ne stanno vendendo 8000. Ma esportare non basta. Sarà in grado Citroën o meglio

Land Rover simbolo di forza e robustezza, dicono i dirigenti della Casa inglese. E tanto per far vedere che contro i soliti giapponesi, imperanti anche nel settore del fuoristrada, ci sono anche loro, presentano il Discovery. Lo abbiamo provato nelle campagne del Devonshire saggiando le qualità del nuovo motore Diesel della Perkins di 2,5 litri Turbo. Nel 1990 l'Italia dovrebbe assorbirne 3500 unità.

LODOVICO BASALO

PLYMOUTH Il mercato del fuoristrada è ormai uscito da tempo dal settore in cui era stato confinato ovvero quello del veicolo a trazione integrale ma da utilizzarsi come un vecchio e robusto cavallo da lavoro. Siamo ora di fronte a un ben precisato settore di lusso nel quale i giapponesi hanno fatto scuola ma da cui non è rimasto fuori il ormai ventennale Range Rover che ha avuto se non altro il merito di mantenere inalterata la sua competitività nel tempo. Si sentiva però la necessità in casa Land Rover di avere un mezzo più accessibile ma non così spartano come il Land Rover 90 che sapesse conquistare nuove fette di mercato. Nell'arco di 132 settimane il progetto è stato tramutato in realtà. Il Discovery questo il nome scelto tra i 400 esaminati sarà dal 16 novembre sul nostro mercato dopo aver percorso più di tre milioni di chilometri nella breve fase di collaudo svoltesi con temperature oscillanti da più 50°C a meno 40°C.

L'Italia ha avuto l'onore della commercializzazione parallela al mercato inglese e ciò dimostra quanto il nostro Paese faccia gola in questo importantissimo settore. Pezzo forte di questo fuoristrada multifunzionale così come è stato definito dalla Land Rover è il nuovo motore Perkins diesel di 2,5 litri turbo dotato di iniezione diretta e denominato 200 Tdi. Un propulsore che sulla carta vanta un consumo di carburante particolarmente contenuto offrendo nel contempo inusitate doti di accelerazione e di velocità massima. In effetti provandolo attraverso suggestive strade inglesi nel Devonshire che comprendevano ogni tipo di terreno abbiamo potuto riscontrare una notevole flessibilità di impiego con un'ottima pro-