

Abbiamo provato sulla Costa Azzurra la quinta delle piccole Lancia Autobianchi

Le prevenzioni degli avversari dell'automatico sfatate dalle prestazioni del modello con l'ECVT

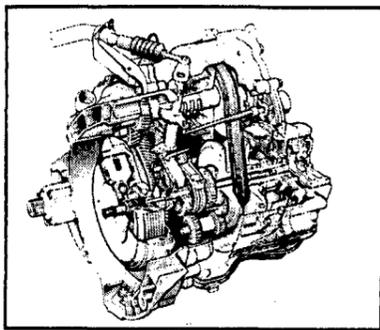
# È riposante la guida della Y10 selectronic

La Lancia ha messo in vendita da qualche giorno una versione con trasmissione a variazione continua dei rapporti della Autobianchi Y10. La prova della «selectronic» ha dimostrato ancora una volta che le obiezioni degli avversari del cambio automatico hanno valore soltanto per il prezzo. Con l'ECVT - già adottato per Fiat Uno e Ford Fiesta - è garantita una guida molto sicura e riposante.

DAL NOSTRO INVIATO  
FERNANDO STRAMBACI

BEAULIEU. Il cambio automatico sulle auto di serie è stato introdotto, giusto cinquant'anni fa, sulle Oldsmobile della gamma 1940. Da allora, a poco a poco, si è diffuso in tutti gli Stati Uniti, al punto che ha praticamente soppiantato il cambio a comando manuale.

In Europa, invece, ancor oggi non incontra grande favore. Da noi, al più, è considerato buono per i portatori di handicap, trascurando il fatto che è oggi adottato anche sulle auto da competizione, a cominciare da quelle di Formula 1. Non c'è nessuno disposto ad ammette-



La nuova versione della Autobianchi Y10, la selectronic, ripresa sulla Costa Azzurra, dove la Lancia ha organizzato le prove per la stampa internazionale. Nel disegno sopra il titolo: la trasmissione a variazione continua ECVT

re che rinunci ad una macchina con cambio automatico perché costa di più di una con il cambio tradizionale: tutti sostengono, invece, che senza il cambio meccanico «non c'è gusto a guidare» e che con l'automatico non si hanno ripresa ed accelerazione. Se la prima ragione può essere valida («e in effetti la Y10 selectronic costa circa un milione in più della Autobianchi Y10 LX i.e. che ha lo stesso motore - 1108 cc e 57 cv - e gli stessi allestimenti»), la seconda non ha alcun fondamento. Proprio per dimostrare nelle migliori condizioni possibili, la Lancia ha organizzato in Costa Azzurra, dove seguendo la costiera si possono ritrovare le condizioni di traffico proprie delle grandi

città e dove prendendo l'autostrada si guida in condizioni di traffico veloce, le prove per la stampa internazionale della Y10 selectronic (quinta della fortunata gamma Y10), in vendita da pochi giorni. Prima della prova, i tecnici della Casa di Chivasso hanno illustrato le caratteristiche di funzionamento della trasmissione a variazione continua dei rapporti ECVT, peraltro già adottata dalla Fiat per la Uno Selecta e dalla Ford per la Fiesta CTX, sottolineando che a prestazioni simili, si accompagna un risparmio di fatica, come ha confermato una ricerca.

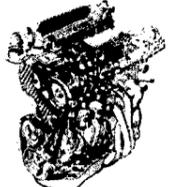
I risultati hanno evidenziato un aumento della frequenza cardiaca (da 6 a 12 pulsazioni in più al minuto) fra la condizione di riposo e quella di guida nel caso della vettura con il tradizionale cambio manuale (Y10 fire LX i.e.), mentre con la trasmissione automatica (Y10 selectronic) le pulsazioni sono aumentate soltanto di 3-6 battiti. Sulle strade della Costa Azzurra ne abbiamo avuto, naturalmente, la conferma: una volta portata la leva nella posizione «D» non abbiamo più avuto motivo di occuparci del cambio il che determina (oltre che minor fatica, perché non si deve premere - non c'è il pedale della frizione e non si deve ricorrere continuamente alla leva di selezione) la possibilità di prestare maggiore attenzione

al traffico e, quando possibile, al paesaggio. Alla leva del cambio, infatti, siamo dovuti ricorrere soltanto per partire, per effettuare una retromarcia, per saggiare l'effetto di «freno motore» portando la leva in posizione «L» (low), e per parcheggiare.

Per quanto concerne le prestazioni, conviene riferirsi ai dati tecnici. La velocità massima della Y10 selectronic è di 150 km/h, inferiore quindi di 5 km/h rispetto a quella della Y10 LX, ma superiore di 20 km/h rispetto a quella consentita sulle autostrade italiane. Migliore la ripresa dai 40 orari: 35,2 secondi sul km invece di 38,5. I tempi di accelerazione sono invece leggermente più lunghi (1,7 secondi in più per passare da 0 a 100 km/h e 1

secondo in più per coprire il Km con partenza da fermo) ma c'è da dire che con il cambio meccanico i 15,2 e i 36,5 secondi indicati per la Y10 LX si totalizzano soltanto un collaudatore molto provetto, mentre i 17,5 e i 37,5 della Y10 selectronic sono tempi che si realizzano semplicemente premendo il pedale dell'acceleratore. A questo proposito mette conto di ricordare che il consumo medio della Selectronic è di 6 litri per 100 km, contro i 5,8 della LX, ma che può salire di molto se si approfitta della manovra di «kick-down», per «bruciare» gli altri ai semafori. Da notare ancora che con l'ECVT non si ha l'effetto trascinato proprio di molti cambi automatici.

Un primato della Fiat Tipo i.e. 16 valvole sul Lago salato



Una Fiat Tipo i.e. 16v che, come si sa, è equipaggiata con un motore a iniezione 16 valvole di 1.756 cc di cilindrata e 138 cv di potenza (nel disegno), ha stabilito negli Stati Uniti, sul Lago salato, il primato di velocità per vetture di serie fino a 2.000 cc di cilindrata durante la «Settimana dei record». La media è stata di km/h 206,145 e il miglior passaggio di 207,507 km/h. Al volante Gianni Marin, direttore di «Gente Motori».

Sono senza le cinture quattro milioni di automobilisti

Il 27 ottobre, data entro la quale anche le vetture immatricolate prima dell'1-1-78 dovevano montare le cinture, pochissimi sono stati gli automobilisti a mettersi in regola. Su 4.500.000 vetture da equipaggiare, infatti, solo 300.000 hanno montato le cinture. Ci sono quindi 4.200.000 vetture fuori legge che non potrebbero circolare, un sesto circa del parco macchine italiano. Sono dati forniti dalla Sabelti di Moncalieri, secondo la quale la ragione è la mancanza di controlli. Sempre secondo la Sabelti la polizia stradale ha elevato, dal 27 aprile al 16 ottobre, 2293 infrazioni per mancata installazione delle cinture; 110.217 infrazioni per mancato uso delle cinture; 462 infrazioni per mancato uso del seggiolino.

Segnaletica stradale in Italia

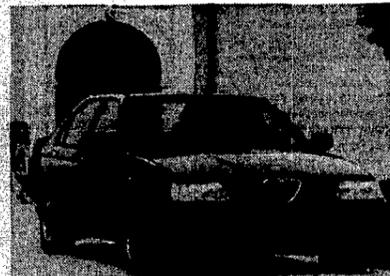
La segnaletica stradale in Italia versa in uno stato di semi-coma: migliaia di enti competenti, decine di circolari esplicative e 30 anni di codice della strada fanno sì che in molte zone della penisola elementi come i vetri atermici delle auto, i parabrezza sporchici ed opacizzati, i fari non allineati e la velocità rendono spesso impossibile, soprattutto di notte, vedere i segnali che dovrebbero garantire la sicurezza degli automobilisti. È il quadro inteso da un gruppo di deputati democristiani - tra i quali l'ex ministro dei Trasporti Santuz ed il presidente della Commissione ambiente e lavori pubblici della Camera, Botta - in una risoluzione: Di chi la colpa?

La casa di Arese fa l'identikit dell'acquirente Il trend delle vendite in deciso aumento

# Alfa 164, la plurilaureata

GIORGIO OLDRINI

La 164 dell'Alfa Romeo ha fatto il suo esordio, rubando due anni fa. Nel 1988 ha venduto 34 mila unità, 30 mila delle quali in Italia e le altre all'estero. Alla Casa del Bicentenario sono molto soddisfatti di come sta «rivolando» la 164. «Nel 1987 la presenza dell'Alfa Romeo nel segmento E a livello europeo era praticamente inesistente. Oggi la penetrazione europea media è del 4,2% con una punta del 6,5% in Svizzera e addirittura del 20% in Italia».



Il modello più venduto da noi è la 2.0 Twin Spark, col 66%. Nel resto dell'Europa invece «riva» di più il 3.0 V6 col 54,1%.

L'Alfa ha tracciato anche un identikit dell'acquirente della 164. Uomo (98,8%),

spesso, 45 anni, con più di una vettura. I tre quarti dei proprietari di una 164 sono colti, con almeno il titolo di scuola media superiore. Solo alla Saab possono vantare acquirenti con un livello di studio superiore, ma il proprietario del modello 3.0 litri V6 è il più laureato in assoluto tra gli automobilisti.

La metà degli acquirenti della 164 è già «alfista», mentre l'altra metà è stata conquistata tra gli ex «fedeli» di altre marche, in buona parte italiane (20%), o delle due principali concorrenti tedesche (12%). Perché si acquista questa

vetture? Per la linea e per la marca, soprattutto. Ma anche, seppure in misura minore, per le prestazioni, le caratteristiche tecniche, la novità, il confort. Gli acquirenti della versione turbodiesel invece mettono l'accento sulle prestazioni.

L'acquirente della 164 è soddisfatto. Dopo averla acquistata e aver percorso un po' di chilometri, il proprietario della vettura dà questa pagella: linea e stile 9,6 (su 10), prestazioni 9,6, maneggevolezza 9,2, tenuta di strada 9,2. Le valutazioni più basse sono per le finizioni interne (7,3) e gli allestimenti di serie (7,4). Media totale della pagella 8,7.

L'Alfa Romeo ha messo a punto un programma di «ascolto della clientela». Ogni problema, anche minimo, è stato riferito nei dettagli al settore sviluppo e produzione che ha così potuto apportare 200 migliorie tecniche che hanno consentito di migliorare la qualità globale di almeno il 40%.



Sedici valvole e trazione integrale sull'ultima Peugeot 405

# Mi 16, l'antighiaccio

Sulle strade innevate della Finlandia con una vettura punta al circuito di rally di Tuupovaara con un campione come Ari Vatanen a far da pilota per provare la nuova «Mi 16» a trazione integrale della Peugeot e «riscoprire» la «405 Gr» 4x4. Due proposte per chi vuole viaggiare in sicurezza anche nelle condizioni più difficili senza rinunciare al confort.

MICHELE URBANO

Nell'81 in Europa il mercato del 4x4 si traduceva in una cifra: 92 mila. Attenzione però: per tre quarti si trattava di fuoristrada. Otto anni dopo la situazione è radicalmente cambiata. Adesso, infatti, sono 400 mila di cui, però, la metà è rappresentata da berline a trazione integrale. Da questo confronto emerge evidente il «boom» del settore che oggi le vendite cominciano a segnare una fase di stanca (-5,49% sull'88 con

una flessione della quota globale di mercato che passa dal 3,02 al 2,49%). Le previsioni tuttavia parlano chiaro: nel '91 si calcola che saranno 700 mila gli europei che avranno preferito una 4x4, sia essa una berlina o una fuoristrada. Dunque, tradito in soldoni, le grandi case automobilistiche sono estremamente interessate all'evoluzione di questo segmento di mercato che, anche se più lentamente di un recente

passato, nei prossimi anni tenderà ad allargarsi con la complicità certo della moda anche di una progressiva ricerca di auto fornite di una tranquillizzante quanto efficiente sicurezza attiva. Tutta questa premessa era necessaria: per spiegare come mai la Peugeot ha deciso di lanciare la Mi 16 4x4, ossia una sedici valvole che sviluppa 160 cavalli fino a raggiungere i 215 chilometri orari. Una vettura della categoria medio-alta anche, naturalmente, nel prezzo: 39.200.000 a cui vanno sommati sei milioni per la trazione integrale. La previsione è di venderne complessivamente ventimila pezzi all'anno. I potenziali acquirenti saranno sollecitati su tre fronti: quello della sicurezza, attiva oltre che passiva, quello del confort e, infine, quello dello status simbol. È annuncio che con la Mi 16 salgono a venti le versioni della serie 405 - venne presentata dalla casa francese nell'87 - bisogna convenire che le strade gelate e innevate della Finlandia sono state un buon test per misurare la personalità e le potenzialità della Mi 16 4x4. Un'occasione servita peraltro a riscoprire la più economica 405 Gr a trazione integrale (costa poco più di trenta milioni). Sì, senza essere Ari Vatanen - il biondo finlandese trionfatore per i colori della Peugeot nella Parigi-Dakar di due anni fa - che guida in piena tranquillità a 140 orari sul circuito rally di Tuupovaara, ed evitando soprattutto di imitarlo, la Mi 16 è in grado di affrontare in scioltezza e tranquillità le situazioni più difficili e insidiose trasmettendo una rilassante sensazione di sicurezza. Con la 405 Gr ha in comune un ponte posteriore dotato di correttore idraulico dell'assetto. In base alla variazione in altezza della barra antirullo, un calcolatore comanda una elettropompa che mantiene inalterata l'altezza da terra dell'auto. In più c'è la possibilità di bloccare il retrotreno all'altezza massima (+ 7 centimetri) per districarsi nelle situazioni più delicate. Ma mentre sulla Gr 4x4 è necessario un intervento manuale per bloccare i differenziali e quindi sfruttare la meglio la trazione integrale permanente, nella Mi 16 tutto avviene in modo automatico. Usando senza parsimonia il cambio in modo da mantenere sempre in coppia il motore a sedici valvole, si può affrontare qualsiasi tipo di percorso. E non solo in Finlandia.

NAUTICA  
GIANNI BOSCOLO

# Ancora molti problemi irrisolti a Genova nonostante le novità

Il Salone di Genova, che in ottobre ha consumato la sua ventinovesima edizione, si è svolto con molti problemi irrisolti per il mondo della nautica. Il redattore, vera spada di Damoclo che pende sul capo del possessore di una qualsiasi, anche piccola, imbarcazione, resta operante nonostante i numerosi tentativi di modificarlo nel corso dei sei anni di entrata in vigore. I posti barca per il turismo rimangono ampiamente insufficienti, come inadeguato è il sistema di soccorso in mare.

Tuttavia sul terreno legislativo va segnalata l'entrata in vigore della legge 171, che ha modificato ed integrato la legge base per il diporto (la numero 50 del '71). «Naturalmente mancano ancora i decreti di attuazione e le circolari esplicative, il che lascia ancora indeterminato il giudizio sulla legge».

Sostanzialmente positivo, anzi largamente positivo nonostante alcune incertezze di applicazione, è però il parere dell'Ucna, l'associazione che raccoglie le aziende produttrici che occupano 20 mila addetti. «Le maggiori perplessità - ha detto il presidente dell'associazione, Aldo Ceccarelli - riguardano l'applicazione dell'aliquota Iva del 9% sui natanti, dove, come è noto, è molto tenue la linea di demarcazione esistente fra natanti ed imbarcazioni, specie per quanto riguarda le unità a motore».

Il mondo dei diportisti, almeno quello rappresentato dalla rivista «Bolina», non condivide, invece, i consensi avuti dalla legge di Prandini (che ora è passato ad altro ministero, quello dei Lavori pubblici) che viene accusata di non tener abbastanza conto delle esigenze dei diportisti, specie se appassionati di piccole imbarcazioni a vela, e di essere stata varata a misura delle aziende produttrici di imbarcazione, specie se a motore.

Dal settore delle agenzie di noleggio, in crescita notevole negli ultimi anni, è venuta, invece, una sospensione di giudizio. Questa attività esce finalmente dall'anonimato a viene infatti presa in considerazione, previa iscrizione della barca in appositi registri delle Capitanerie di porto; ma manca il decreto che dovrà regolare l'attività delle agenzie.

Oltre che da questi problemi, il Salone nautico di Genova è stato, fortunatamente, caratterizzato anche dalle molte novità organizzative, che sono andate dalla maggiore estensione dell'esposizione in acqua alla presenza di una sezione del prestigioso Museo Oceanografico di Monaco. Il Museo (definito «tempio del mare» per l'alto valore scientifico delle sue ricerche, a lungo diretto dal «mitico» Jacques Cousteau), ha allestito, infatti, una sua sezione nei padiglioni del tradizionale appuntamento genovese. Da notare il fatto che è la prima volta che il Museo si presenta fuori dalla propria sede, il novecentesco palazzo a picco sul Mediterraneo, partecipando ad una manifestazione fieristica.

Grande interesse ma, come sempre, gli occhi sono stati soprattutto puntati sulle novità delle case che quest'anno sono arrivate a Genova con molto ottimismo, un ottimismo che si spiega con la legge varata prima dell'estate che modifica le precedenti legislazioni sulla nautica ed in particolare modo ritocca l'iva sulle imbarcazioni. L'aliquota, come s'è accennato, è scesa dal 19 al 9% per i natanti (ossia

non superiori ai 6 metri di lunghezza, 11, o con stazza inferiore alle 3 tonnellate e comunque con motore fino a 25 cavalli di potenza), e dal 38 al 19% per le imbarcazioni vere e proprie.

Una rapida carrellata sulle novità delle maggiori case produttrici. La Comar di Forlì ha presentato un nuovo Comet, il «285», disegno di Andrea Vallicelli, la più piccola della serie Comet pensata per chi vuole, seppur in piccolo, cominciare a «farsi una barca».

I Cantieri del Pardo, produttori della fortunata serie Grand Soleil, hanno presentato due novità: il «46» ed il «42». Il Grand Soleil 46 è in realtà la nuova versione del noto «46», mentre il «42» è un nuovo progetto di German Frers. Sempre German Frers ha disegnato il 13 metri Swan 44 della Nautor, che è notevolmente innovativo rispetto alla tradizionale linea dell'azienda.

Due novità anche dalla Beneteau: il First 455s, disegnato da Farr per le linee d'acqua e dalla Pininfarina per gli interni, ed il First 415s, già presentato a Parigi lo scorso inverno.

Anche dalla Kiriè una novità: la casa francese ha presentato il Feeling 416, un 12 metri e mezzo nato negli studi di Philippe Harlé.

Altre novità, sulle quali avremo modo di tornare più in dettaglio, dalla Baltic, la Bavaria e la Dehler. La prima presenta il Baltic 64, la Bavaria il 410 disegnato dallo studio Judel & Vrolijk, la terza il Dehler 36. Nel segmento dei piccoli cabinati la francese Jeannau ha presentato per la prima volta in Italia il Sun Way 21, dello jugoslavo Japac Jakopin, un sei metri e mezzo molto economico e funzionale.

La Aprilia ha commercializzato una vera moto da enduro ed una da pista

# Non vale andarci al bar



La nuova moto da enduro RX 125 commercializzata dall'Aprilia

Da poco commercializzata in tutta Italia la Aprilia RX 125 è una moto grintosa, adatta alle gare di enduro. La linea è praticamente quella delle moto da cross con l'aggiunta di fanaliera e specchietti. E il motore, ampiamente aggiornato, è in grado di offrire prestazioni molto brillanti. Il prezzo è di lire 5.890.000 «chiavi in mano».

UGO DALLÒ

L'aspetto è proprio quello di una moto da cross, ma la Aprilia RX 125 è una moto da enduro vero, quello che si pratica fuori strada e non davanti ai bar. D'altronde, le

ruote artigliate non lasciano spazio a dubbi sull'impiego di questa moto e così anche la sella, lunga da sovrastare il serbatoio. Molto bella davvero, come le sue concorrenti

dello stesso genere.

Il motore, monocilindrico con raffreddamento ad acqua, è stato ampiamente modificato rispetto alla precedente versione. Il pistone è stato alleggerito, la biella sottoposta a trattamento termico, l'albero a gomiti rivisto, la testa ridisegnata con un'ampia area di «squish».

Al cilindro sono stati aggiunti due fori allo scarico, per un totale di nove luci di travaso. Naturalmente non mancano la valvola «Rave» allo scarico, il miscelatore automatico (obbligatorio per le moto di serie, nelle gare di enduro) ed il contralbero di equilibratura per ridurre le vibrazioni.

Il telaio è realizzato in tubi tondi di acciaio, mentre il forcellone è in trafilato di alluminio. Progettata per un uso «duro» la parte sospensiva, che presenta una forcella rovesciata con escursione di 290 mm. Al retrotreno c'è un monoammortizzatore idropneumatico che consente un'escursione alla ruota di 300 mm. I freni, adeguati alle prestazioni del motore (34,4 cv a 11.300 giri e coppia di 2,25 Kgm a 9.600 giri), consistono di due potenti impianti a disco da 260 e 220 mm. Il peso, dato importante per lo

moto da enduro con aspirazioni agonistiche, non viene dichiarato dalla Casa di Noale; probabilmente una dimenticanza.

Per chi invece vuole correre su pista, l'Aprilia offre la sua AF 1250 Replica 90, unica moto europea prodotta in serie ed in libera vendita, al prezzo di lire 48 milioni più Iva.

Condotta in gara nel mondiale 250 da Didier De Radigues, l'Aprilia è un vero concentrato di tecnica e tecnologia motociclistica. E proprio dalla moto ufficiale è strettamente derivata quella in vendita al pubblico, costruita con largo impiego di leghe speciali: alluminio, magnesio, ergal, titanio, fibre di carbonio.

Ricambi ed assistenza verranno assicurati ai piloti privati sui campi di gara dei Campionati del Mondo Europeo di velocità. Ripetiamo qualche dato «itale» della moto: motore bicilindrico a V di 90°, due alberi controrotanti, ammissione a due dischi, valvola Rave sullo scarico a comando pneumatico (elettronico, optional), cambio a sei rapporti estraibile. La potenza dichiarata è di 78 cv a 12.500 giri, il peso totale a secco di Kg 93.