



La nuova Lancia Dedra integrale ripresa su strada. Nella foto sotto: una vista del confortevole interno di serie delle due versioni. In opzione sono previsti rivestimenti interamente in Alcantara oppure di pelle «poltrona Frau».

La Lancia commercializzerà a gennaio le versioni 2000 turbo e integrale della sua berlina media

Hanno lo stesso motore di 1995 cc con diverse potenze ma con la stessa velocità massima di 215 km/h



Confort e prestazioni per le Dedra al «top»

Coloro che possono disporre di 33 milioni per una Dedra 2000 turbo o di 41 milioni per una Dedra integrale dovranno pazientare sino a gennaio, ma poi saranno certamente soddisfatti. I modelli al «top» di questa gamma della Lancia abbinano al meglio confort e prestazioni. Hanno lo stesso motore con potenze diverse ma la velocità massima è la stessa.

DAL NOSTRO INVIATO
FERNANDO STRAMBACI

NIZZA. Due nuove Lancia Dedra, la 2000 turbo e l'integrale, porteranno a nove, a gennaio, le versioni della gamma che tante soddisfazioni sta dando alla Casa di Chivasso. Per singolare coincidenza, proprio a gennaio, le Dedra prodotte in meno di un anno saranno 150 mila. Un traguardo di tutto rispetto se si considerano le caratteristiche di queste vetture e la fascia di mercato alla quale si rivolgono.

Presentando le Dedra alla stampa italiana e internazionale in Costa Azzurra, i dirigenti della Lancia non hanno mancato di sottolineare la comodità che con le nuove 2000 questo modello si farà ancora più rapidamente strada, per l'effetto di immagine determinato da queste versioni al top, aggiungendo, come ha già fatto, a rafforzare ancora la presenza Lancia sul mercato europeo, dove la quota di penetrazione della casa è passata dal 2,2 al 2,3 per cento, con incrementi che hanno toccato il 29,1 per cento in Francia e il 32,7 sul difficile mercato tedesco.

Qualche centinaio di chilometri a bordo di queste nuove Dedra sono stati sufficienti a farci capire da dove derivi l'ottimismo dei dirigenti della Casa di Chivasso: confort e prestazioni della 2000 turbo e dell'integrale sono ben più alte di quanto ci si può attendere in macchine di questo segmento. Se qualche riserva ci può essere è soltanto determinata dai prezzi che, pur non essendo ancora stati fissati, dovrebbero aggirarsi sui 33 milioni di lire della Dedra 2000 turbo e sui 41 milioni della Dedra integrale.

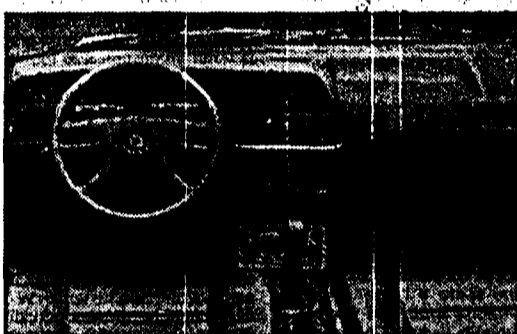
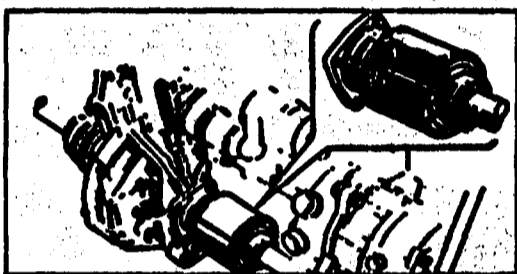
Con queste due versioni, i tecnici della Lancia, pur non rinunciando del tutto all'idea di realizzare due Dedra di impronta sportiva (lo dimostra la presenza delle «minigonne» sulle due versioni e del tetto a pendenza aspramente inclinata sull'integrale), hanno dimostrato come a Chivasso sappiano egregiamente coniugare eleganza e confort e prestazioni.

Le nuove Dedra, salvo naturalmente la trasmissione, hanno tutto in comune, a cominciare dal motore, che è un quattro cilindri in linea di 1995 cc con contralberi equilibrati, dotato di intercooler a aria, di gestione elettronica iniezione, per l'iniezione e per l'accensione ad anticipo digitale Marelli-Weber IAW, nonché di turbocompressore Garrett integrato da un sistema boost-drive per il pilotaggio elettronico continuo della pressione di sovralimentazione.

La diversa mappatura delle centraline fa sì che il motore della turbo eroghi 165 cv e che quello dell'integrale arrivi a 180 cv, con il risultato che l'una e l'altra versione (la quattro per quattro, naturalmente, pesa 1330 kg, ossia 100 in più della turbo) raggiungono la stessa velocità massima di 215 km/h in quinta marcia. La trazione integrale, per le maggiori doti di aderenza, si avvantaggia di qualche decimo di secondo, in accelerazione (7,8 secondi per passare da 0 a 100 km/h contro 8,3 secondi); la trazione anteriore si avvantaggia di qualche decimo nella ripresa (31,4 secondi contro 31,8 sul mille metri con ripresa da 40 km/h in quarta). Consumi inferiori, naturalmente, per

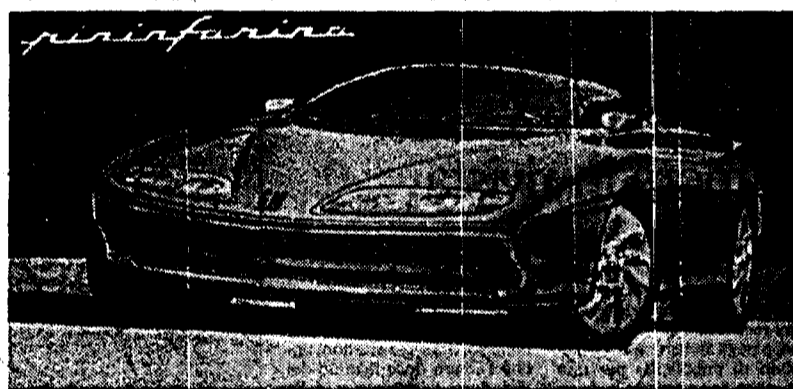
la 2000 turbo (9,4 litri per 100 km in media ECE contro 10,2).

Di rilievo, nella meccanica di queste due berline «prestazionali» il sistema «viscodrive» che sfruttando al meglio la potenza del turbo esalta la morbidezza della 2000 turbo; lo schema della trasmissione per la Dedra integrale che comprende un differenziale normale per le ruote anteriori, un differenziale ripartitore associato ad un giunto viscoso Ferguson e un differenziale tradizionale per le posteriori. Con un comando manuale, il differenziale posteriore può essere bloccato quando ci si trova su un terreno molto scivoloso e si desidera un'azione automaticamente quando si raggiungono i 25 km orari. Ricordiamo ancora che la Dedra integrale dispone di ABS di serie.



Le due nuove versioni della Dedra hanno una plancia molto elegante. Qui sopra è riprodotta quella della Dedra integrale. In alto lo schema del dispositivo «viscodrive» adottato per la Dedra 2000 turbo.

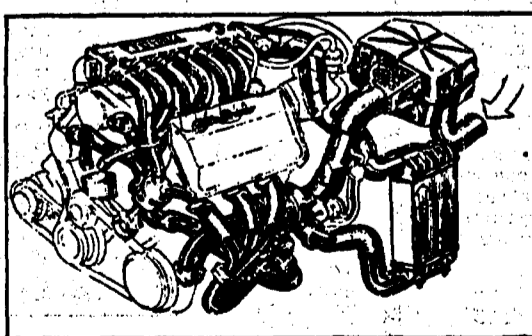
Pininfarina per la GM



La Pininfarina sarà presente a gennaio al Salone internazionale dell'automobile di Detroit con, in anteprima, un modello di estero che prefigura l'impiego di una meccanica della General Motors per la realizzazione di un coupé.

Si tratta di un coupé (come si vede dal disegno) molto compatto, la cui meccanica dovrebbe consentire prestazioni eccezionali. Naturalmente si tratta soltanto di un modello, ma le precedenti collaborazioni della carrozzeria di Grugliasco con la General Motors (ricordiamo la produzione della Cadillac Allanté) non escludono che dallo spunto ideale si possa passare ad una concreta realizzazione.

6 cilindri sotto i 2 litri



Per aggirare la penalizzazione fiscale vigente in Italia sulle auto con propulsore superiore ai 2 litri di cilindrata, i tecnici dell'Alfa Romeo hanno realizzato per l'Alfa 164 un nuovo sei cilindri sovralimentato la cui cilindrata totale è di soli 1990 cc.

Il nuovo motore ha i cilindri disposti a V di 60 e dispone di una potenza massima di 210 cv Din a 6000 giri/minuto (205 cv nella versione con catalizzatore) e di una coppia massima di 29-30,6 kgm a 2750 giri (28,5-30 kgm con catalizzatore). Si affiancherà nella gamma 164 alla motorizzazione quattro cilindri sovralimentata di 1995 cc e 175 cv che equipaggia l'attuale versione Turbo.

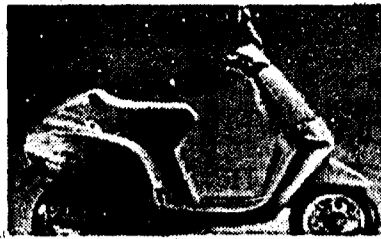
del nuovo motore vengono definite molto avanzate. Dispone, infatti, di sovralimentazione (nel disegno lo schema) mediante turbo raffreddato ad acqua con valvola wastegate incorporata pilotata elettronicamente per l'ottimizzazione in ogni condizione di funzionamento del motore e per l'erogazione temporanea di sovrapotenza (overboost).

I condotti di aspirazione e l'asatura della distribuzione sono stati ottimizzati per ottenere la più favorevole curva di coppia.

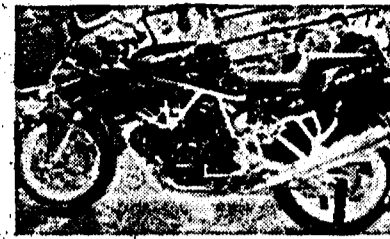
Per questo sei cilindri, i tecnici dell'Alfa hanno adottato un intercooler ad alta efficienza ed un sistema integrato di controllo elettronico per l'iniezione multipoint, l'accensione digitale e il controllo della detonazione.

L'impianto di lubrificazione è dotato di pompa e portata maggiorata e di radiatore a controllo termostatico.

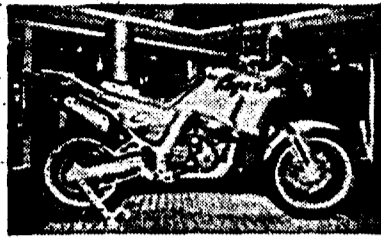
Le caratteristiche tecniche



Lo scooter Sfera della Piaggio



La nuova Ducati 750 SS



La Pegaso 650 dell'Aprilia



La Yamaha TDM 850 (Proto)

Al Motor Show di Bologna le nostre aziende di moto hanno dato prova di forza

CARLO BRACCINI

BOLOGNA. Prova di forza delle case italiane al Motor Show. Il tradizionale appuntamento con la rassegna di motori e spettacolo che ha chiuso ieri i battenti è stato l'occasione per presentare una vasta gamma di novità assolute, alcune attese da tempo.

La parte del leone l'ha fatta il gruppo Piaggio con il debutto della Gilera Cx, una 125 caratterizzata dall'estetica modernissima e dall'aerodinamica particolarmente curata (da qui il nome Cx), realizzata con l'ausilio della galleria del vento. Telaio e motore sono derivati dalla sportiva Sp 02, ma il vero fiore all'occhiello della gamma di Gilera è la rivoluzionaria sospensione anteriore monobraccio con la ruota montata a sbalzo.

Sempre in casa Gilera, la Rc 600 si fa in tre e alla versione 1991 della ormai collaudata monocilindrica quattro tempi enduro (già vista al salone di Colonia) si affiancano le inedite Rc/R e Nordwest, indirizzate rispettivamente ad un uso specializzato e agonistico in fuoristrada e all'impiego prevalentemente stradale e disinpegnato.

Il 14 dicembre infine sono caduti i vetri sulla Sfera, il nuovo scooter Piaggio. Un mezzo alla volta innovativo (sul quale torneremo) alla cui progettazione hanno concorso le tecnologie più sofisticate, con un solo scopo, riconquistare la leadership della indimenticabile Vespa e puntare con decisione al mercato europeo, dove per lo scooter si preparano anni d'oro.

Annunciata da tempo, infatti, è arrivata la Pegaso 650 dell'Aprilia, equipaggiata con l'inedito monocilindrico quattro tempi raffreddato a liquido e con cinque valvole in composizione radiale. Rivisitata anche la ciclistica, con un telaio ridisegnato e sospensioni migliorate.

La Rx 125 da enduro ha guadagnato una nuova colorazione ma soprattutto raccoglie i frutti di un anno di competizioni internazionali, proponendosi come un mezzo decisamente più specializzato che nella precedente versione.

Molto di nuovo anche nel Gruppo Cagiva, dal «cinquantino» K3, versione ciclomotoristica della 124 da enduro K7, alla nuovissima Super City 125, che ripropone il tema della «bruciata» con qualche concessione alla moda del fuoristrada.

Sul fronte Ducati è tutta nuova la 750 Ss, classica sportiva italiana priva di carenatura e con la bella meccanica bicilindrica a V longitudinale («a due» esigono i ducati) in piena evidenza.

Fin qui tutte case italiane; ma l'interesse e l'attenzione internazionale verso il Motor Show sono stati confermati dalla presenza nei pedigioni della Fiera di Bologna di alcune anteprese europee della grande produzione giapponese. Prima fra tutte la Yamaha Tdm 850, una bicilindrica raffreddata a liquido, che inaugura il concetto del tutto nuovo di moto sportiva destinata a una gamma di utilizzazione quanto più possibile ampia e differenziata. La Tzr 125 R, super-sportiva dell'ultima generazione viene invece a colmare un certo vuoto nella gamma Yamaha, non più sufficientemente rappresentata dalla Tzr 125.

Nuovi colori e nuove grafiche per la gamma Honda, in particolare sulle 125 Nsr e Crm, mentre la Suzuki, alle novità presentate a Colonia affianca la Dr 650 da enduro, in versione con l'avvolgimento elettrico. Debutto italiano infine per la Kawasaki Zx in versione 1991, una sportiva di media cilindrata che in Giappone riscuote un incredibile successo.

La Ford propone la versione Escort familiare

Wagon, ma morbidamente

La Ford Italia, dopo aver commercializzato recentemente la nuova gamma delle Escort, ne propone ora la versione familiare in due livelli di allestimento e tre motorizzazioni benzina e Diesel. I prezzi vanno da oltre 16 milioni a oltre 18 milioni di lire. Secondo le previsioni, interessano molto la clientela femminile per le loro dimensioni e per la «morbidezza» che ne caratterizza la linea.

Normalmente le station wagon non sono altro che il «prolungamento» delle berline; non è il caso della Escort Wagon che i tecnici della Ford hanno progettato ad hoc e che la Ford Italia ha messo in commercio da qualche settimana, dopo aver lanciato nei mesi fa la nuova gamma delle Escort-Orion.

Forse proprio per questo la Wagon sembra essere una vettura diversa rispetto alle nuove berline Escort che, pur essendo state completamente rinnovate con un investimento di oltre 1700 miliardi di lire, hanno conservato l'aspetto delle versioni precedenti. E' una differenza che si fa apprezzare e che, grazie alla gradevolissima linea,

dovrebbe sanzionare un particolare successo di questa versione.

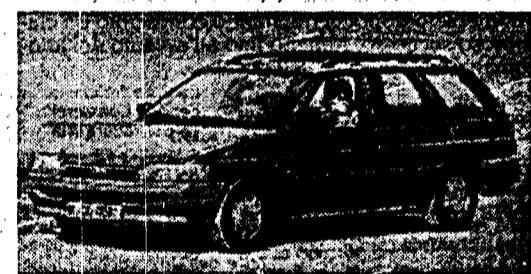
La Escort Wagon è caratterizzata, vista esternamente, dalle generose dimensioni delle portiere (generosità che consente un angolo di apertura molto buono e quindi facilità di utilizzazione), dall'assenza di gocciolatoi che ne rendono più morbida la linea, da un parabrezza ampio e inclinato e da un portellone posteriore dalla forma avvolgente che esalta la «morbidezza» dell'insieme.

Alla gradevolezza dell'esterno si accompagna una buona abitabilità per cinque persone dell'interno, nonostante la lunghezza del corpo vettura sia stata mantenuta in 4268 mm,

misura che (fatte salve le dimensioni della Opel Kadett SW che è più corta di 40 mm) non avvantaggia certo, in quanto a capacità di carico, la Escort Wagon rispetto a concorrenti come la Volkswagen Passat Variant o come l'ultima nata tra le familiari della Fiat, la Tempra SW. Ma è da dire che proprio su questa minore lunghezza e quindi sulla maggiore facilità di parcheggio, probabilmente si punta per assicurarsi le preferenze del pubblico femminile al quale, in gran parte, la Wagon (nella foto) sembra essere destinata, stando alle previsioni di vendita della Ford Italia.

Roba su questa Wagon, comunque, se ne può caricare parecchia, visto che il bagagliaio offre un volume di 1425 litri se lo si utilizza abbassando i sedili posteriori e caricando sino al tetto.

La possibilità di scegliere tra otto versioni, a prezzi che vanno dal 16.945.000 lire della 1300 GLX, al 18.325.000 della Ghia 1800 D, e di poter avere per lo stesso prezzo un motore benzina di 1297 cc e 63 cv o di 1597 cc e 90 cv, faciliterà sicu-



ramente la conquista di nuovi clienti da parte della Ford.

La presentazione di questo nuovo modello Ford è avvenuta a Roma e ciò non ha consentito, per ragioni di traffico, una adeguata prova della Wagon, che su strada sembra tuttavia comportarsi come le vetture berlina. Secondo i dati di omologazione, le Escort Wagon con motore di 1,3 litri raggiungono una velocità massima di 156 km/h in 16,9 secondi e sono accelerate, ai 90 orari, di una percorrenza di 20,8 km/litro. 177 km/h, 12,6 secondi e

17,5 km/litro sono i dati delle Wagon con motore di 1,7 litri. Le Diesel vantano 152 km/h, 22,3 secondi e 22,3 km/litro.

Queste Wagon hanno un buon livello di equipaggiamento che, naturalmente, raggiunge il «top» nelle versioni Ghia (si prevede saranno richieste dall'80 per cento della clientela) che hanno di serie chiusura centralizzata, alzacristalli elettrici anteriori, sedili anteriori con regolazione lombare, sedile guida basculante e regolabile in altezza, tendina copribagagli e via elencando. **C.F.S.**

Nostro il parco più vecchio d'Europa

L'Italia è l'unico Paese europeo ad elevato tasso di motorizzazione dove il controllo tecnico obbligatorio delle auto circolanti è effettuato a scadenze decennali, in modo approssimato e senza che venga garantita una continua e accurata manutenzione. La conseguenza è che le auto in Italia sono molto più vecchie, della media europea, più inquinanti, più dispendiose nei consumi e meno sicure. Lo si ricava da uno studio effettuato dall'Associazione nazionale fra industrie automobilistiche (Anfia).

In particolare lo studio mette in evidenza che le vetture con oltre 13 anni di vita in Italia sono il 14,7 per cento, contro una media del 5 per cento nel resto d'Europa. Ciò significa che fra i 25 milioni di vetture italiane ce ne sono due milioni e 400 mila «anziane», non presenti negli altri Paesi europei.

Il rinnovo del parco italiano avviene in più di 12 anni in Francia, Gran Bretagna, Germania. Se la revisione dell'auto fosse più attenta e ravvicinata nel tempo l'utente provvederebbe a sostituirla quando il degrado dovuto all'età non renderebbe conveniente la riparazione.

Siccome le vetture di nuova progettazione consumano in media il 30 per cento in meno delle corrispondenti vetture «anziane» e sono meno inquinanti - rileva ancora lo studio - se la vita delle vetture italiane fosse pari a quella europea, le emissioni inquinanti sarebbero ridotte del 12 per cento e la probabilità di avaria su componenti di sicurezza sarebbero ridotte di due terzi.

Ma lo studio dell'Anfia mette anche in rilievo che nell'arco di 15 anni i controlli effettuati sul parco circolante vanno dai 12-13 per i Paesi come la Sve-

zia, la Gran Bretagna, l'Olanda ai 2 dell'Italia.

Il passaggio dall'attuale normativa (primo controllo al decimo anno da quello dell'immatricolazione, in seguito ogni cinque anni) alla indicazione minima proposta dalla Cee (primo controllo al quinto anno e successivi annuali) comporterà sin dall'inizio la revisione di circa 14 milioni di mezzi di vetture d'anno, mentre attualmente nel nostro Paese se ne controllano 900 mila.

L'Italia - denuncia l'Anfia - si presenta a questo appuntamento senza una struttura adeguata: a fronte dei 10 mila ad-

detti a tempo pieno necessari per controlli di standard e di qualità europea, il nostro Paese impiega circa 600 persone. «La distanza tra le strutture attuali della Motorizzazione civile e quelle necessarie per allinearsi allo standard europeo è - secondo l'Anfia - incalcolabile, ma è pensabile che per svolgere meglio le sue funzioni ispettive, di supervisione e di coordinamento, essa possa avvalersi delle risorse oggi disponibili in molte officine private di alta qualità: soluzione che è stata da tempo adottata da tutti i Paesi europei ad elevato tasso di motorizzazione».



Un servizio «Privilege» fornito dalla Citroën

La Citroën Italia ha organizzato un servizio «Privilege» per utilizzatori di auto della marca. In pratica, i clienti possono ottenere (come indica il simbolo riprodotto in alto) un'auto in sostituzione quando lasciano la vettura presso una delle concessionarie della Casa, in occasione dei «tagliandi chilometrici» o di altri interventi. Pagheranno un tanto al giorno, senza limiti di chilometraggio, al momento di saldare il conto. «Privilege» si aggiunge a «Citroën Assistance» e a «Contratto Plus».

Pavimentazione stradale: bitumi ad alta tecnologia

Sono stati inaugurati a Mantova gli impianti di produzione della Batec, una società nata per diffondere in Italia l'utilizzo di tecnologie avanzate nel settore della pavimentazione stradale. La Batec è stata costituita con la collaborazione della Camel Petroli di Genova (raffinazione e distribuzione di prodotti petroliferi), della Jean Lefebvre di Parigi (con oltre 20 anni di esperienza nel settore delle costruzioni stradali) e della MTS di Pavia, specializzata nell'assistenza tecnica. Gli impianti di Mantova produrranno il Polyplast, un particolare legante bituminoso che consente di realizzare pavimentazioni stradali con alto grado di fonosorbenza ed elevata aderenza. Secondo i tecnici della Batec, il Polyplast consente, in particolare, di ridurre sostanzialmente il rumore di rotolamento dei pneumatici.

Peugeot 205 in versione Style e Color Line

Due nuove versioni della 205, la Style (nella foto) e la Color Line, sono state commercializzate dalla Peugeot. La prima costa 11.460.000 lire (3 p.) e 12.020.000 lire (5 p.); i prezzi della seconda sono stati fissati in 11.980.000 lire (3 p.) e 12.780.000 lire (5 p.). Entrambe adottano il motore di 1124 cc e 55 cv, per una velocità di 157 km/h. La Style ha nuovi copripneumatici e interni in tessuto jeans ed è disponibile in 4 colori. La Color Line (anche per questa 4 colori) ha tergicristallo, sedile posteriore ribaltabile, vetri azzurrati e predisposizione autoradio. Per tutte e due tetto apribile in opzione.

In libreria: «Guida ai musei d'Europa di auto moto e cicli»

E' apparsa nelle librerie - Anfora Aas Press - la «Guida ai musei d'Europa di automobili, moto e cicli» della Odoas Edizioni. Raccoglie tutto il materiale disponibile sui musei di auto e moto di ventuno Paesi d'Europa, compresi quelli dell'Europa orientale. La guida offre una serie di informazioni utili: come arrivare al museo, giorni e orari di apertura, prezzo del biglietto d'ingresso, descrizione dettagliata dei modelli che si possono vedere in un determinato museo. **C.F.S.**