

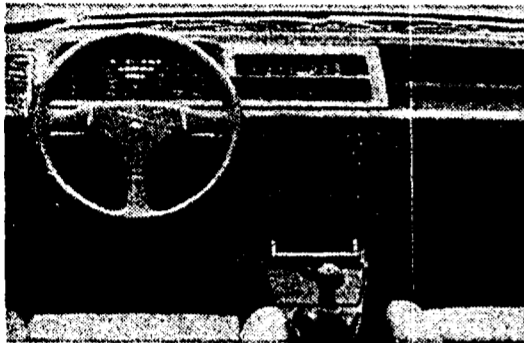
Non solo prestazioni per la nuova versione della media torinese

«Sedicivalvole» per una Tipo

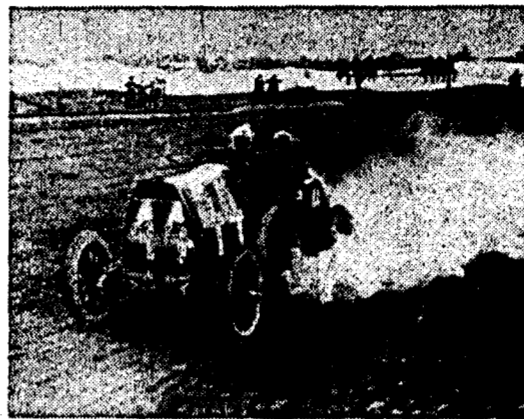
Scatto e velocità ma con protezione dall'inquinamento

È arrivata sul mercato anche la versione sportiva della Tipo, l'auto media che continua ad essere la più venduta in Italia. Si presenta, naturalmente, con caratteristiche corsaiole, ma i progettisti hanno voluto impegnarsi anche in difesa dell'ambiente. Ecco, quindi, che la «sedivalvole» sarà disponibile soltanto con marmitta catalitica a tre vie e sonda Lambda e potrà usare solo benzina «verde».

FERNANDO STRAMBACI



La Fiat «S 61 Corsa» del 1908, con motore di 10.087 cc a quattro valvole per cilindro (foto qui sotto) impegnata in una gara di velocità. Nelle altre foto: la Tipo «sedivalvole» vista esternamente e internamente.



Debuttarono nel 1908 le prime versioni sportive delle Fiat

La Fiat ha una tradizione nel proporre berline sportive ad alte prestazioni, così come non è nuova all'adozione delle quattro valvole per cilindro per i suoi propulsori. Questa soluzione, ad esempio, fu adottata per la prima volta nel 1908 sul motore S.61, che fu l'anno dopo utilizzato per la 100 HP Grand Prix. Analoga soluzione si ritrova sulla 190 HP Grand Prix tipo 14 che nel 1911 vinse, alla media di 120 km/h, il Gran

Premio d'America sul circuito di Savannah. Il primo esempio di sportiva derivata dalla produzione di serie è la Spider Sport Corsa del 1933, una versione della Balilla che, l'anno dopo, con motore potenziato a 36 cv e la sigla 508 S, vinse la Coppa d'Oro, dalla quale poi prese il nome.

È del 1953 una versione potenziata (50 cv, 135 km/h) della 1100, denominata 1100/103 TV (Turismo Veloce)

ed è del 1968 la 124 Special, il cui motore era stato maggiorato dai 1197 ai 1438 cc ed aveva una potenza di 70 cv. Due anni più tardi la 124 T (twin cam), grazie ai suoi 80 cv, potrà raggiungere i 160 orari.

Col passare degli anni le «sportive» della Fiat diventano sempre più numerose. Nel 1971 la 128 diventa Rally. Nel 1977, nel 1978 e nel 1980 la 131 nella versione Abarth, vince il titolo di cam-

ione del mondo. È del 1978 la 131 Racing da 180 orari, seguita nel 1981 dalla 131 Supersport Volumetrico Abarth che nella versione due litri faceva i 190 orari.

Si possono ancora ricordare, tra le versioni sportive della Fiat, la 127 Sport (160 orari) e la Ritmo 130 TC da 195 orari, oltre, naturalmente, alle attuali Uno Turbo i.e. Racing (118 cv e 204 km/h) e Cromo 2.0 Turbo i.e. da 215 km orari.

TORINO. In questi giorni, con un'inevitabile interruzione nel periodo pasquale, sulle strade torinesi e astigiane hanno continuato a sfrecciare delle Tipo un po' particolari. Sono riconoscibili perché un trasparente rosso sul portatarghe posteriore reca la scritta «sedivalvole» e perché chi le guida, specie se è di lingua tedesca ed ha quindi altre abitudini, in certi tratti autostradali non sembra dimostrare un gran rispetto per i limiti di velocità.

Le macchine, ufficialmente, si chiamano Tipo 2.0 16v cab. ma ormai i giornalisti di tutta Europa - che le stanno provando e che avevano avuto modo di vederle al Salone di Ginevra, dove la Fiat le aveva esposte in

«prima mondiale» - le chiamano più semplicemente «sedivalvole», così come probabilmente faranno coloro che da qualche giorno sono andati a prenotare presso le concessionarie della Fiat, che le vendono a 24.400.000 lire, chiavi in mano.

Le «sedivalvole» rappresentano la versione sportiva della Tipo e sono in linea con la tradizione della Fiat di offrire una versione sportivante delle sue berline di maggior successo (la Tipo continua a mantenere il primo posto nelle vendite di vetture del segmento C in Italia) e di utilizzare, quando lo ritiene tecnicamente soddisfacente o quando il mercato tira, come nel caso, in una certa direzione, motori

plurivalvole. Questo della «sedivalvole» è anche dotato di alberi controrotanti di equilibratura e ciò garantisce, oltre che prestazioni elevate, un grande confort di guida, un confort che è un po' una delle cause della tendenza alla guida veloce, visto che si raggiungono le velocità limite quasi senza rendersene conto: merito dei 148 cv di potenza massima erogati a 6250 giri dal propulsore di 1995 cc e merito della coppia massima che, se è di 18 kgm a 5000 giri, è sempre superiore ai 16 kgm tra i 2500 e i 6000 giri.

Grazie anche al buon coefficiente di penetrazione (CX di 0,31, il più basso tra quello vantato da vetture sui 4 metri di

lunghezza), questa Tipo non solo può raggiungere una velocità massima di 207 km/h, ma passa da 0 a 100 km/h in 8,4 secondi e copre il chilometro con partenza da fermo in 29,2 secondi. Tenendo il piede leggero, cosa che è però difficile a farsi, anche perché la «sedivalvole» sembra sempre essere incollata alla strada, si possono percorrere 100 chilometri con 7,5 litri di benzina. Naturalmente tanta parsimonia di consumi corrisponde ad una velocità costante di 90 km orari: basta passare ai 120 e già si sale a 9,3 litri per 100 km. Si tratta, comunque, di consumi accettabili per un'auto con queste caratteristiche.

L'elevato rendimento è favorito - oltre che da uno specifico

sistema IAW di gestione elettronica integrata dell'iniezione multi-point e dell'accensione, studiato dalla Marelli-Weber - dall'adozione di un collettore di aspirazione con geometria ottimizzata per un buon andamento della coppia, da una camera di combustione a doppi condotti di aspirazione e da un collettore di scarico in tubi di acciaio inox a quattro uscite singole, coibentato per favorire il buon rendimento della marmitta catalitica.

La marmitta catalitica, adottata per essere al passo con i tempi e nel rispetto dell'ambiente, potrebbe però rivelarsi per la «sedivalvole» un tallone d'Achille in un paese come il nostro, dove per le auto cata-

lizzate non solo non sono previsti sconti, ma dove non sempre è garantita la possibilità di rifornirsi di benzina «verde». Gli utilizzatori della Tipo 2.0 16v cat dovranno quindi stare attenti a non viaggiare con la spia della riserva carburante accesa.

Se tiene molto bene la strada (le sue sospensioni presentano una taratura delle molle più rigida rispetto a quelle montate sulle versioni normali della Tipo) la «sedivalvole» frena anche molto bene con i suoi quattro freni a disco, assistiti dal servofreno, surdimensionati. Per maggiore sicurezza, comunque, si può richiedere, con sovrapprezzo, un impianto frenante con sistema antibloccaggio ABS (Bosch) a

tre canali e quattro sensori.

Purtroppo un sovrapprezzo è richiesto anche per tutta una serie di accessori che rendono la «sedivalvole» una berlina sportiva di alto livello: comando a distanza apertura/chiusura porte, condizionatore, corrotore automatico assetto fari, tergicristalli pneumatici maggiorati 195/50 R 15 V, sedile posteriore sdoppiato, sedili anatomici Recaro, vernice metallizzata, tetto apribile a comando elettrico, sedile guida regolabile in altezza e, volendo, anche riscaldato.

Gia con gli allestimenti di serie, comunque, questa nuova versione della Tipo può soddisfare chi ama la guida sportiva. La Fiat conta di vendere in Europa 12 mila unità l'anno.

In Costa Azzurra mai dire «non ho visto»

GIANCARLO LORA

NIZZA. La Costa azzurra francese è ricca di strade e quindi con una viabilità molto scorrevole. Ciò nonostante, qui è abbastanza facile vedersi privare del *permis de conduire*, cioè della patente di guida di un autoveicolo. Lo scorso anno, delle seimila patenti concesse ne sono state ritirate oltre 200, tutte per intervento della Commissione medica. Senza contare, ovviamente, i ritiri in seguito a infrazioni al codice della strada.

Qualche esempio? Un automobilista passa con il «rosso», oppure non rispetta lo stop e al gendarme, a giustificazione del proprio comportamento, afferma di «non avere visto». Ebbene, il furbastrone viene inviato alla Commissione medica della Prefettura perché se ne accertino le capacità visive e, più complessivamente, lo stato di salute.

È accaduto anche altro. Monsieur Dubois, 42 anni, si aggirava in un parcheggio alla ricerca della propria vettura. Avvicinato da un gendarme, ha dichiarato di non ricordare più il numero della targa. Fatto grave la perdita della memoria! E anche per lui è stata chiesta la visita medica.

Insomma, le classiche giustificazioni «non ho visto» o «non mi sono accorto» in Costa azzurra sono molto pericolose. Chi crede di riuscire in questo modo a evitare la contravvenzione, rischia invece, molto spesso, di ritrovarsi con la patente sospesa. E, come abbiamo detto, in più di 200 ci sono cascati.

Gli automobilisti vengono passati al setaccio con grande rigore. Ciò, in compenso, ha consentito alla Commissione medica di scoprire patentati affetti da reali problemi di vista o da malattie circolatorie e cardiovascolari. Così sono diversi quelli che dovranno sottoporsi a visita medica periodica, una

volta all'anno oppure ogni due anni. Contro tali decisioni si può ricorrere alla Commissione centrale di Parigi che però, quasi sempre conferma il verdetto di prima istanza.

Il Dipartimento delle Alpi Marittime, cioè della Costa azzurra, da alcuni anni ha istituito i Tribunali lungo le strade. Ecco di cosa si tratta. Una commissione composta da funzionari della Prefettura, della Gendarmeria, dei Trasporti, si installa ai bordi delle arterie principali. Solitamente dove sono state elevate in maggior numero contravvenzioni per eccesso di velocità. Un tavolino, alcune frecce, gli attrezzi di verifica. L'automobilista indisciplinato viene «processato» sul posto e la commissione decide seduta stante le misure da adottare: sospensione o ritiro della patente. Al contravventore viene assegnato un foglio provvisorio per la guida «a tempo», cioè lo stretto necessario per raggiungere la residenza.

Contro questi Tribunali della strada e le loro decisioni sono state intente cause, ma senza risultati positivi. Le loro sentenze hanno validità in quanto assunte da funzionari dello Stato rappresentanti i vari organismi abilitati a decidere in materia.

Insomma, in Costa azzurra vige il binomio «controllo-severità». «Chi non vede può causare incidenti», è stato detto e quindi la prima precauzione è di sottoporlo a visita medica. Chi non trova nel parcheggio la propria auto può essere smemorato, e uno smemorato può essere pericoloso se messo alla guida di un veicolo.

Ma non è tutto. Se lungo le strade è bene comportarsi secondo le regole, ancora più rigoroso deve essere chi guida una imbarcazione a motore. Una scorrettezza in mare può, infatti, portare anche dritti in carcere. O all'espulsione se il pilota è cittadino straniero.

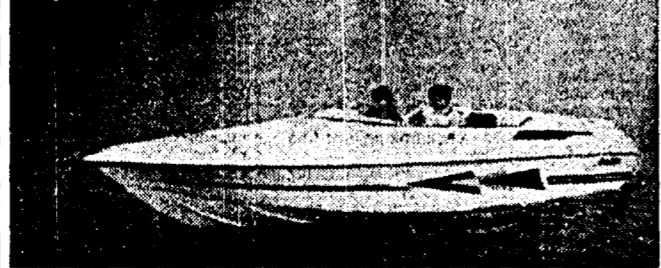


Molte novità a Torino

Si apre oggi nella insolita sede di Torino Esposizioni il 14 Automotor, salone internazionale dei componenti, ricambi e accessori per automobile. Alla mostra professionale (è riservata ai soli operatori e resterà aperta fino a venerdì 12) partecipano oltre 500 espositori di tre continenti. Molte le «prime» assolute e le novità per l'Italia. Agguerritissimo il comparto degli antifurto e dei segnalatori acustico-luminosi. Il 60 per cento dei prodotti esposti è costituito da componenti e ricambi del motore, della trasmissione, dell'impianto frenante, elettrico e elettronico, della carrozzeria e del vetro; segue la diversificata produzione di accessori (35%), quindi ciò che riguarda oli, vernici, additivi ecc. Ovvero, tutti «i segreti dell'auto», come cita il manifesto (nella foto) di Automotor.

NAUTICA. Completamente ridisegnato il «22» di Tullio Abbate

Il Sea Star trova anche la «zona notte»



Ben visibile anche dall'esterno il nuovo look del Sea Star 22' dei cantieri Tullio Abbate.

Nonostante i ventidue anni di successi e i quattro restyling, il Sea Star 22' appena uscito dai cantieri di Tremezzo di Tullio Abbate si può considerare una barca «nuova», concettualmente e anche strutturalmente. Alla tradizionale vocazione sportiva si sostituiscono, infatti, la polivalenza, la funzionalità e il comfort.

La carena allargata (m. 2,20), che migliora gli appoggi laterali, presenta fiancate più alte e divergenti sino al bottazzo. Anche la coperta è stata ridisegnata. Le linee dell'opera morta confluiscono con nuovi pianetti verso poppa, il cui specchio incorpora una funzionale planchetta. All'estrema prua è stato ricavato un gavone per l'ancora. La riprogettazione ha inoltre consentito di ricavare due posti letto in cuccetta

sottoprua e un buon prendisole sopra il vano motore, conferendo al Sea Star 22' una maggiore vivibilità rispetto ai modelli precedenti.

Una attenzione al comfort si nota anche nel pozzetto che risulta abbastanza ampio per una imbarcazione di soli 6,55 metri, e in cui sono stati curati anche i particolari. Cruscotto, portaoggetti, parabrezza, sedileria, portasci, gavoni e tasche laterali denotano una puntuale ricerca stilistica e funzionale.

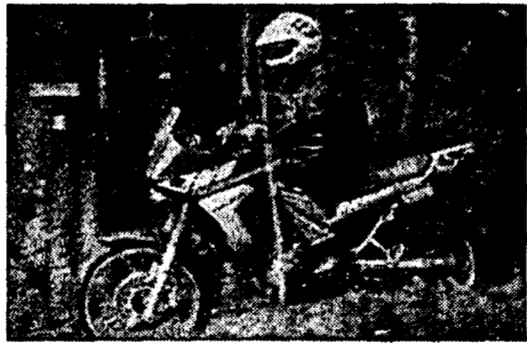
Omologa entro le 6 miglia e per una portata di 6 persone, il Sea Star 22' viene commercializzato inizialmente con un monomotore entrofuoribordo Diesel o benzina (da 175 a 330 HP). Ma in seguito Abbate prevede di poter proporre anche una versione con monomotore fuoribordo. □ R.D.

Molte innovazioni per un'inedita e versatile Ténéré: la XTZ 660

Tutta la tecnologia giapponese

Dal mito della Parigi-Dakar ecco l'ultima versione della Yamaha Ténéré, una delle enduro a quattro tempi più famose nel mondo. Lasciate da parte il deserto, l'Africa e le competizioni, la nuova Ténéré è soprattutto una moto versatile e godibile in ogni condizione d'uso. Cresce la cilindrata e, purtroppo, cresce anche il prezzo, ora decisamente tra i più elevati della categoria.

CARLO BRACCINI



La nuova Ténéré XTZ 660 in un percorso fuoristrada.

MILANO. I tempi delle enduro da deserto, mastodontiche e superaccessoriate, sono finiti da un pezzo. Sempre più stradali, sempre più intelligenti, comode e rifinite, le «atrici» hanno ormai preso il posto delle medie cilindrato di una decina di anni fa.

I nomi però, soprattutto quelli famosi, restano. Come la Yamaha Ténéré, una delle entrofuoristrada più famose del mondo, in omaggio al leggendario deserto della Parigi-Dakar. Anzi, proprio sulla nuova Ténéré, presentata al Salone di Colonia dello scorso settembre, la Yamaha ha concentrato tutta la tecnologia che da tempo si attendeva sulle enduro della grande Casa giapponese, a cominciare dalla testata a cinque valvole, per la prima volta montata su un motore monocilindrico. La cilindrata passa comunque dai 595 cc della precedente versione ai 659 cc attuali, mentre un'altra primizia è rappresentata dal raffreddamento a liquido, che speriamo di vedere presto anche sulla intramontabile XT.

La Ténéré 660, pur non rin-

negando la parentela con la vecchia 600 è una moto del tutto inedita anche a livello di ciclistica, con un telaio più resistente e leggero, nuove sospensioni e freni più potenti. L'estetica della grossa monocilindrica Yamaha è tutta giocata attorno al voluminoso serbatoio, ora più basso e profilato, soprattutto meglio integrato con il complesso cupolino-radiatore dell'acqua. L'impressione generale è quella di una enduro ben dimensionata (e tra le più «abitabili» della categoria) e curata nei dettagli, anche se appare migliorabile il disegno di alcuni particolari, primo fra tutti il cupolino, in pratica un piccolo parabrezza in plexiglass montato su un gruppo ottico a sezione rettangolare, decisamente poco riuscito soprattutto nella vista frontale.

Tra le monocilindriche nessuna enduro è così imponente e comoda come la Ténéré, al punto che sulle prime sembra di trovarsi alla guida di una bicilindrica. Il peso (170 kg a secco dichiarati) condiziona la maneggevolezza solo nelle

curve a bassissima velocità e, naturalmente, penalizza non poco le prestazioni in fuoristrada, dove la XTZ 660 si rivela meno efficace della precedente 600. Sui nastri d'asfalto, al contrario, la Ténéré si trova perfettamente a suo agio, finendo per competere con le migliori medie stradali in quanto a rapidità di inserimento e precisione di guida. Il grosso «mono» non impressiona per la sua potenza massima (48 cavalli a 6250 giri), né per la sua esuberanza in accelerazione; il cinque valvole della XTZ è però una delle unità più affidabili e dal funzionamento più morbido e sicuro dell'intera produzione Yamaha. Le prestazioni tendono in ogni caso di ottimo livello, a parte la lassidiosa azione del limitatore prima dei 6900 giri, e in quinta marcia i 170 km/ora garantiti si raggiungono senza particolari difficoltà. Otto milioni e 900.000 lire non sono pochi per una monocilindrica da entrofuoristrada, anche se il divario dalle migliori concorrenti giapponesi ed europee è ormai molto contenuto.

BREVESIME

Hospitality Ducati. In ogni campo di gara del mondiale Superbike il Gruppo Cagiva predispose una speciale tenda hospitality ove incontrate i piloti Roche e Falappa, il team manager Marco Lucchinelli, e conoscere da vicino l'irridata Ducati 851 bicilindrica.

Direzione Rover Italia. Roland Bertorco è il nuovo amministratore delegato di Rover Italia. In precedenza Bertorco è stato per quattro anni direttore e membro del consiglio di amministrazione Rover Group in Gran Bretagna.

Nuovo presidente ZF. Umberto Di Capua è il nuovo presidente del consiglio di amministrazione della ZF, nonché amministratore delegato delle affiliate italiane MPM spa e Pai-Dem spa.

A&T Design Forum. È il nome della speciale agenzia nata a Lugano per consentire un'adeguata diffusione delle informazioni nel complesso settore del design industriale. Prossimo appuntamento (31/8-2/9) è il secondo Transport Design Forum su: ruolo dei designer e integrazione dei diversi sistemi di trasporto.

Auto d'epoca. A «Dimensione Cinque», con uffici a Milano e New York, è nata la divisione Auto d'epoca per l'importazione veloce di Ferrari, Porsche, Jaguar, Mercedes, MG, Triumph e ogni altro modello storico dagli Usa e dalla Gran Bretagna.