

Chiusa ieri la 64ª edizione  
Appuntamento a Torino nel '94

## Un successo il Salone «diverso»

Per il Salone internazionale dell'automobile di Torino è già tempo di bilanci. Il Lingotto Fiere ha infatti chiuso ieri i suoi cancelli consegnando alla «storia» la 64ª edizione, presentata come l'edizione della «rinascita», del «ripensamento» alla ricerca di un nuovo ruolo più funzionale alle esigenze di oggi dell'utenza e dei costruttori. Al termine degli undici lunghi giorni dell'esposizione, non siamo ancora in grado di tracciare un bilancio definitivo. Ma certo, già ad una prima

valutazione, possiamo dire che chi ha snobbato questo Salone ha fatto male. La formula monografica adottata - stavolta dedicata all'ecologia - si è dimostrata, nei fatti, molto interessante e non solo per gli addetti ai lavori.

Da tradizionale show-room di automobili, componenti e accessori il Salone torinese si è infatti trasformato - come nelle intenzioni - in un punto di incontro e di dibattito sul futuro delle «quattro ruote». E questo risultato è stato raggiunto

con il contributo di tutte le parti interessate: organizzatori, espositori, pubblico e relatori dei numerosi convegni indetti nel corso del Salone. Ognuno ha fatto la sua parte.

La Carrozzeria Italiana, i designer ospiti giapponesi e inglesi, hanno testimoniato nel Forum del Design e nello Spazio Cinquecento (di gran lunga i più frequentati e apprezzati) tutto il loro impegno nel prefigurare l'auto del Duemila sempre più rispettosa delle compatibilità ambientali e al

tempo stesso rispondente ad un corretto rapporto tra mobilità individuale e collettiva. Lo stesso sforzo è perseguito con tenacia da enti governativi (Stati Uniti e Cee) e dalle Case costruttrici, come si è potuto constatare dal convegno «L'auto del Salone su «l'auto e l'ambiente del 2000», ma anche in quelli dedicati alla donna automobilista o ai servizi di assistenza post-vendita. E ancora, lo stesso spirito ha animato le aree espositive delle Case costruttrici e dei produt-

tori di componenti e accessori. Guardando oltre i prodotti illuminati dai riflettori, ogni stand offriva spunti per comprendere quali e quanti passi sono stati compiuti per ridurre l'impatto ambientale dei veicoli (numerosi i pannelli che spiegano le novità dei materiali impiegati, la loro riciclabilità), aumentare la sicurezza attiva e passiva. Emblematici in questo gli stand di Pirelli e Volkswagen: nel primo un simulatore computerizzato di «realità virtuale» dava la possi-

bilità di «entrare» in un pneumatico e toccarlo; nel secondo si poteva vedere il funzionamento simulato di un airbag (il cuscino protettivo che si gonfia in caso di urto) che equipaggia la nuova berlina «Vento» della Casa tedesca.

Ma anche il pubblico, specializzato e non, come dicevamo ha fatto la sua parte. La rassegna torinese ha fatto registrare fin dal primo giorno un record di affluenza: dal pomeriggio del 23 aprile, subito dopo l'inaugurazione ufficiale, alla sera di domenica 26 aprile sono stati contati oltre 180.000 visitatori paganti. Code lunghissime davanti alle biglietterie - anche in quest'ultimo week-end. Fino a mercoledì scorso, cioè in meno di una settimana, sono state servite 105.000 consumazioni - nei punti di ristoro, 14.000 coperti nei punti mensa, 53.000 panini e 15.000 tranci di pizza. Di gran lunga superiore alle aspettative anche la presenza della stampa: oltre 2100 giorn-

nalisti (cinquecento più della precedente edizione) di cui 594 provenienti da 32 paesi dei cinque continenti. Giusto per curiosità, il gruppo più numeroso di rappresentanti della stampa estera è stato quello tedesco (87), seguito dai francesi (60) e dai cecoslovacchi arrivati al Salone in 58, contro i 52 giapponesi. Ancora in vena di notizie curiose, 3 giornalisti provenivano dall'Equador, 2 da Hong Kong, altrettanti da Taiwan, uno ciascuno da Cina e Emirati Arabi.

Tutto ciò dimostra che il Salone di Torino è stato capace di attirare l'attenzione di tutto il mondo anche solo annunciando la propria «diversità» rispetto alle altre esposizioni. Già questo dovrebbe far rivedere gli assenti sull'utilità dell'appuntamento torinese. Staremo a vedere se fra due anni - con un Lingotto Fiere completamente ristrutturato - le Case automobilistiche si presenteranno al gran completo.

T.R.D.

Presto in vendita la trazione integrale «Q4» dell'Alfa 155  
Prestazioni e sicurezza ai massimi livelli

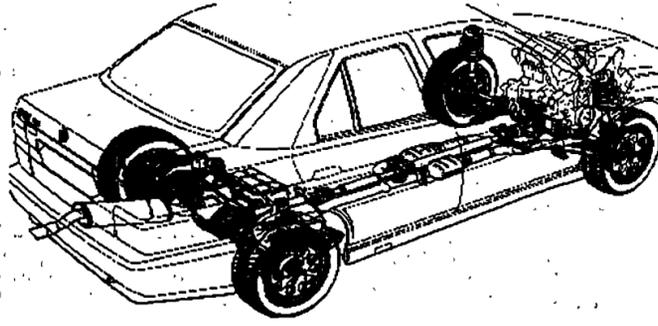
## Sprint e tenuta di strada

PARMA. Anche i nostalgici del classico rombo del motore Alfa non potranno fare a meno di apprezzare la silenziosità dell'ultima nata della famiglia 155: la «Q4», ovvero la versione a trazione integrale permanente (la «Q» sta per Quadrifoglio, termine con il quale si identificano le supersportive del Biciciclo) che si colloca al vertice della gamma. Continuando sulla strada intrapresa con la «164 turbo», la Casa di Arese ha infatti voluto trasferire anche sui suoi modelli più potenti il comfort delle berline di classe.

La scelta si evidenzia nella carrozzeria, del tutto simile a quella del modello base, se non fosse per i fendinebbia integrati nello spoiler anteriore, e i lavafari. Nessun alettone, nessun orpello influente sull'aerodinamica (che vanta un Cx pari a 0,29) è stato concesso agli amanti della caratterizzazione supersportiva. Proprio come il classico «rombo» del motore, la cui assenza è però compensata dall'accelerazione che dona sensazioni impagabili (solo 7 secondi per raggiungere da fermo i 100 km orari).

La 155 Q4 non dimentica, infatti, di essere una vera Alfa. È appunto guidandola che ci si rende conto di quanta tecnologia è stata impiegata su questa superberlina per renderla potente, veloce, sicura e anche super rispettosa dell'ambiente. A questo proposito, la Q4 è dotata di raffinato sistema di controllo delle emissioni costituito da ben due catalizzatori trivalenti, un precatalizzatore che interviene e ottimizza il funzionamento subito dopo l'avviamento del motore a freddo (il momento più critico per le marmittate catalitiche), e sonda lambda.

Per darci modo di provarla su ogni tipo di strada l'Alfa ha predisposto un test lungo la



Nel disegno il sofisticato sistema di trazione integrale permanente, derivato dalla Delta Integrale, montato sulla 155 Q4

Eccellente tenuta di strada, alte prestazioni, massimo contenimento degli scarichi nocivi, comfort da auto di gran classe: ecco in sintesi l'Alfa 155 Q4, supersportiva a trazione integrale permanente, «top» della gamma. Brillante e sicura sulle curve, in autostrada e in pista. Disponibile sul nostro mercato fra una ventina di giorni, sarà venduta a 44.749.950 lire, chiavi in mano.

DAL NOSTRO INVIATO  
ROSSELLA DALLÒ

Val di Taro, sulla tortuosa statale della Cisa (percorso sotto la pioggia), l'autostrada e sulla pista del circuito Paletti di Varano de Melegari. In tutte e tre le condizioni di guida la 155 Q4 ha dimostrato una tenuta di strada davvero eccellente. Ne risulta un senso di grande sicurezza e padronanza del mezzo. Non risulta un senso di grande sicurezza e padronanza del mezzo. Non risulta un senso di grande sicurezza e padronanza del mezzo.

Sotto il cofano pulsa il motore «cab» due litri a 16 valvole con turbocompressore Garrett T3 raffreddato ad acqua e in-tercooler, che eroga una po-

tenza di 190 cv a 6000 giri/minuto e dispone di una coppia elevata di 30,3 kgm a soli 2500 giri che gli conferisce grande elasticità. La sovralimentazione, l'accensione di tipo statico e l'iniezione multi-point sono controllate da un nuovo sistema di gestione elettronica integrata Marelli-Weber. La 155 Q4 può raggiungere una velocità massima di 225 km l'ora.

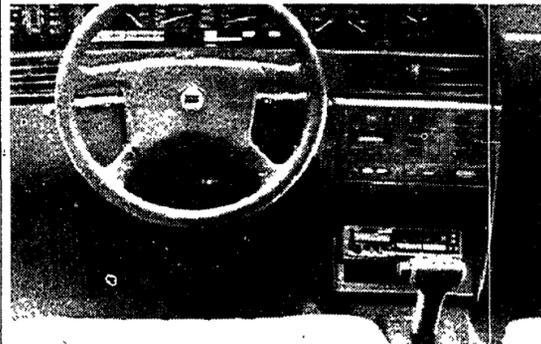
La straordinaria tenuta di strada le deriva dal felice «mix» tra sistema di trazione integrale permanente, sospensioni a ruote indipendenti tarate per la guida sportiva (in opzione, il dispositivo di smorzamento a controllo elettronico «Sport» e

«Auto»), impianto frenante idraulico integrato dall'antibloccaggio Abs a sei sensori Bosch di serie, e sterzo servosterzato con idroguida. In particolare, la trazione integrale è quella a tre differenziali (tradizionale, con giunto Ferguson, autobloccante Torsen) della Delta Integrale, opportunamente regolato per conferire un comportamento neutro della vettura in curva (non bisogna correggere la traiettoria) e massima aderenza delle ruote su qualsiasi tipo di asfalto. Persino in pista, dove ci siamo affidati alla guida del pilota Nicola Larini, la 155 Q4 non ha avuto alcuna difficoltà ad affrontare a discreta velocità chicanes e curvoni centrifughi.

Disponibile sul nostro mercato dal 21 maggio, la 155 Q4 sarà posta in vendita a lire 44.749.950 «chiavi in mano». Quest'anno la Casa conta di vendere 800-900 in Italia e circa 2000 in Europa. Sue concorrenti dirette sono la Bmw M3, la Ford Sierra Cosworth e la Delta Integrale. E questo la dice lunga sulle qualità della 155 Q4.

La 2.0 i.e. «cat» abbraccia il massimo comfort di guida

## La Dedra anti-stress ha il cambio automatico



La trasmissione automatica della Dedra assicura una guida senza strappi. Il cambio/marcia è controllato elettronicamente «in tempo reale»

RAPALLO. Se qualcuno è davvero scettico sulle possibilità che offre il cambio automatico dovrebbe almeno provare la Lancia Dedra 2.0 i.e. Automatic (in vendita a lire 31.174.000, chiavi in mano). Scoprirebbe un'altra dimensione della guida, molto piacevole e, volendo, persino più a quella offerta dal tradizionale cambio manuale a cinque rapporti.

Sebbene gli italiani siano quasi tutti poco favorevoli a questo tipo di vettura (soltanto lo 0,7% del mercato totale, contro il 15,9% di quello tedesco e l'11,2% inglese), ci sentiamo in dovere di spingere la diffusione proprio in ragione dell'elevata capacità di ridurre lo stress della guida. E sappiamo bene quali livelli può raggiungere la pressione emotiva dell'automobilista costretto a fare i conti con il sempre più caotico traffico urbano. Se il 79% degli americani e la metà degli automobilisti giapponesi scelgono le versioni automatiche, ci sarà pure una ragione!

Inizialmente scettici pure noi, ci siamo messi alla guida

Infatti solo lo 0,4% in più a 90 orari e lo 0,5 a 120 km/h rispetto alla versione con cambio manuale.

Per una guida più scattante basta selezionare, anche in marcia, il programma «sport» con il quale il passaggio al rapporto superiore avviene a regimi più elevati e con maggiore rapidità. Questo può essere prescelto, ad esempio, sui percorsi misti - nel nostro caso quelli delle Cinque Terre e del Bracco - per affrontare con maggiore sicurezza curve e concubine, sulle quali ci si può divertire anche ad usare le «rotte» specie se il percorso è in salita.

Qualora si necessiti della massima ripresa, come nel caso dei sorpassi, interviene automaticamente la funzione di «kick-down», grazie alla quale la centralina provvede a scalare marcia, selezionando il rapporto ottimale indipendentemente dal programma selezionato.

In tutti i casi, comunque, i cambi di rapporto avvengono senza strappi conferendo una piacevole sensazione di comfort al guidatore e al passeggero.

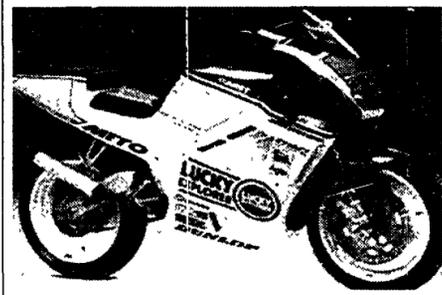
Infatti solo lo 0,4% in più a 90 orari e lo 0,5 a 120 km/h rispetto alla versione con cambio manuale.

Per una guida più scattante basta selezionare, anche in marcia, il programma «sport» con il quale il passaggio al rapporto superiore avviene a regimi più elevati e con maggiore rapidità. Questo può essere prescelto, ad esempio, sui percorsi misti - nel nostro caso quelli delle Cinque Terre e del Bracco - per affrontare con maggiore sicurezza curve e concubine, sulle quali ci si può divertire anche ad usare le «rotte» specie se il percorso è in salita.

Qualora si necessiti della massima ripresa, come nel caso dei sorpassi, interviene automaticamente la funzione di «kick-down», grazie alla quale la centralina provvede a scalare marcia, selezionando il rapporto ottimale indipendentemente dal programma selezionato.

In tutti i casi, comunque, i cambi di rapporto avvengono senza strappi conferendo una piacevole sensazione di comfort al guidatore e al passeggero.

## Prestazioni «top secret» per la Mito 2



Ecco la Mito 2 nella sua livrea più sportiva

Cagiva aggiorna il suo «best seller» nella categoria 125 cc con la versione «2» della Mito. Migliorata nella ciclistica e nel motore è ora ancora più guidabile e sicura. Non dichiarate le prestazioni, al vertice della categoria. Due le livree: una classica rossa e una più sportiva caratterizzata dalle sponsorizzazioni. È già in vendita a lire 6.330.000, più messa in strada e immatricolazione.

UGO DAHÒ

Per consolidare un già brillante successo di vendite la Cagiva ha recentemente lanciato sul mercato motociclistico una medesima, aggiornata, della sua ottavo di litro, Mito. La Mito 2 si presenta in presenza ora con due diverse livree, a scelta: la più tradizionale monocromatica rossa con ruote color oro, e la più sportiva «Lucky Explorer» bianca/rossa, arricchita da scritte pubblicitarie.

Nella sostanza è stata aggiornata sia la parte ciclistica, sia quella relativa al propulsore. La prima vanta ora una forcella Marzocchi a steli rovesciati e un nuovo impianto frenante, costituito da un monodisco con pinza Brembo a quattro pistoncini e pompa maggiorata. Tutto ciò si traduce, secondo la Casa veneziana, in una migliore guidabilità e sicurezza di guida. La seconda presenta ora un motore più «trattabile», grazie alla maggiore elasticità ottenuta modificando il gruppo termico e ridisegnando la camera di espansione.

Il diagramma delle luci di travaso ha ora una diversa configurazione, e la valvola «C.T.S.», a comando elettronico sullo scarico è stata riadattata all'apertura.

Rimangono «invariati» l'efficiente cambio a sette marce e la frizione multidisco in bagno d'olio. Invariato anche il carburatore Dell'Orto da «28», al quale è stata tuttavia cambiata la taratura.

La Mito 2 è una 125 cc a due tempi che si colloca al vertice della categoria per le prestazioni che, però, non vengono dichiarate dalla Casa. Il motore è molto semplice: non spaventa i genitori dei ragazzi dai 16 ai 18 anni, ai quali queste moto vengono generalmente regalate. È una prassi ormai adottata da tutte le case motociclistiche per le moto sportive, ottavo di litro.

Già disponibile presso i concessionari Cagiva, la Mito 2 è in vendita a lire 6.330.000, cui si devono aggiungere i costi di messa in strada e immatricolazione.

1992 ancora «in rosso», ma all'Iveco regna l'ottimismo per i nuovi megacamion

## EuroTech, una gamma «pesante»

BERLINO. Trecento giornalisti il primo giorno e mille «dealers», o concessionari che dir si voglia, della rete di vendita internazionale dell'Iveco, il giorno dopo, si sono ritrovati alla «Deutschland Halle» di Berlino proprio mentre in Germania si stava svolgendo il più grande sciopero dei dipendenti pubblici degli ultimi vent'anni. Ma il braccio di ferro tra il governo Kohl e i sindacati tedeschi ha appena sfiorato la grande «convention» per il lancio della nuova gamma EuroTech di camion pesanti dell'Iveco, che si è voluto convocare a Berlino per sottolineare il respiro internazionale del gruppo industriale che fa capo alla Fiat.

Giancarlo Boschetti, amministratore delegato dell'Iveco, che era affiancato da Jean Pierre Lefebvre, direttore commerciale, e da Reinhar Alwesch, direttore sviluppo e progettazione, ha potuto dimostrare alla «Deutschland Halle» dove troneggiavano i nuovi EuroTech, un ottimismo che non è parso di maniera, anche se il mercato dei veicoli industriali

Dopo il successo degli EuroCargo per il trasporto medio, l'Iveco ha annunciato a Berlino l'inizio della produzione degli EuroTech, maxicamion da 16 a 40 tonnellate. Si tratta di un'intera gamma con due motorizzazioni turbodiesel con tre potenze: 345, 375 e 420 cv. Con questi veicoli, con meccanica e cabine di guida avanzatissime, l'Iveco conta di assicurarsi il 20 per cento del mercato europeo del settore.

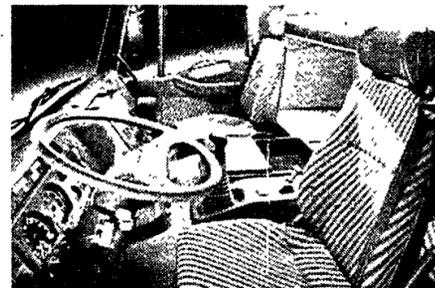
FERNANDO STRAMBACI

è in crisi e se l'Iveco chiuderà pure quest'anno i conti in rosso, nonostante o, forse, proprio in conseguenza del taglio di 7 mila posti di lavoro effettuato nel 1991.

L'ottimismo di Boschetti (che non ha mancato di ricordare quanto l'Iveco stia facendo in Cina, in India, in Spagna, in Cecoslovacchia, nell'ex Unione Sovietica e, naturalmente, in Germania e di sottolineare che nel campo dei veicoli industriali i giapponesi non sono in grado di impensierire come nel campo delle auto) poggia proprio sul lancio degli EuroTech, i megacamion da 16 a 40 tonnellate, che dovrebbero rafforzare la

presenza Iveco sul mercato europeo dei veicoli industriali pesanti, oggi attestata sul 15 per cento, facendole ottenere quel 20 per cento già raggiunto nel settore dei medi con il lancio degli EuroCargo. Gli EuroTech, infatti, rappresentano una vera e propria gamma che, stando all'Iveco, non ha confronti per caratteristiche tecniche sul mercato internazionale dei veicoli da trasporto per le medie e le lunghe distanze, che si può articolare in oltre un centinaio di differenti versioni e che si integra perfettamente con la gamma TurboStar.

La nuova cabina degli EuroTech è ribaltabile a 67° mediante comando idraulico e, in



opzione, con dispositivo di ribaltamento elettrico servosterzato. È disponibile in quattro versioni (corta con tetto basso, corta con top sleeper, lunga con tetto basso e lunga con tetto medio), è stata realizzata in collaborazione con l'Italdesign e rappresenta quanto di più avanzato si possa oggi immaginare nel settore per ergonomia, abitabilità, confort e silenziosità (da 69 a 70 decibel a 80 km/h) durante la marcia.

Per la motorizzazione si sono scelti due propulsori Diesel

Iveco sovralimentati, con intercooler, da 9.500 cc con potenza elevata a 375 cv a 2.100 giri e coppia di 157 kgm tra i 1.100 e i 1.700 giri, trova applicazione sui 2 assi 180 E 38, 190 E 38, 400 E 38 T, 440 E 38 T e sui 3 assi 240 E 38 e 400 E 38 TX.

Infine, il motore di 13.798 cc con 420 cv di potenza a 1.900 giri e coppia di 193 kgm a 1.100 giri viene montato, in applicazione 2 assi, sull'EuroTech 180 E 42 e sui 190 E 42, 400 E 42 T, 440 E 42 T, mentre in applicazione 3 assi viene utilizzato sul 240 E 42.

Tutti i motori sono stati aggiornati sia per ottenere un miglioramento delle prestazioni, sia per contenere i consumi,



Uno dei veicoli che compongono la gamma Iveco EuroTech per il trasporto pesante ed una vista dell'interno della cabina di guida