Dal 2 marzo la nuova Ford. Dotazioni di serie da «ammiraglia»

Mondeo, di tutto e di più

Sicurezza e comfort per la Mondeo, auto «globale» della Ford, ufficialmente in commercio in Italia dal 2 marzo con tre motorizzazioni a benzina 1.6, 1.8 e 2.0 litri tutte a distribuzione 16 valvole. Di serie anche l'air-bag per il guidatore, il climatizzatore e il servosterzo. Berlina o coupé due allestimenti, due soli prezzi: 27.440.000 lire la GLX, 29.440.000 la Ghia. A giugno la bellissima Station Wagon.

DAL NOSTRO INVIATO
ROSSELLA DALLÒ

SAINT TROPEZ. Mondeo è l'auto «globale» – stesso nome e stessa gamma su tutti i mercati – con cui la Ford intende conquistare il mercato a cavallo dei segmenti C e D. La presentazione ufficiale al pubblico, come è noto, avverrà al Salone di Ginevra ma già due giorni prima, il 2 marzo, sarà in commercio, ad esempio, in Italia dove peraltro, per via della pre-vendita, è visionabile presso alcuni grossi concessionari.

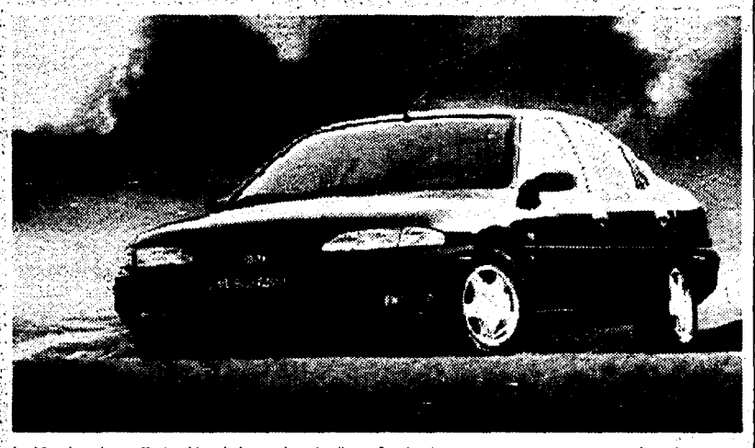
Punti forti della Mondeo – nella linea complessivamente piacevole ma molto «giapponese» – sono il mix motore-meccanica, la cura negli allestimenti, la ricchezza delle dotazioni, l'intero «pacchetto» sicurezza e, per quanto riguarda casa nostra, la tradizionale politica dei prezzi di Ford Italiana, sempre estremamente competitiva. Da tutto ciò, il presidente di Ford Italiana, Massimo Ghenzer, si aspetta grandi cose, ovvero anche di strappare utenti ad altri marchi concorrenti. Ma prudenzialmente, vista l'attenzione con la quale oggi il cliente si pone nei confronti di una spesa importante («si è visto uno spostamento negli ultimi tre mesi verso i modelli dei segmenti B e C, il che vuol dire – spiega Ghenzer – che l'utente è più riflessivo e ha anche meno soldi, tant'è che è aumentato il ricorso al credito») e in una situazione di mercato «non drammatica ma comunque dura», l'obiettivo è quello di venderne 23-24.000 esemplari nel 1993 e 30-35.000 nel giro di dodici mesi a partire da giugno, cioè dalla commercializzazione anche della bellissima Station Wagon (linee pure e morbide, posteriore con grande lunotto bombato).

La gamma già al momento del lancio si presenta ampia e «ben dotata». In attesa della «famigliare», per ora sono disponibili due tipi di carrozzeria: berlina 3 volumi a quattro porte, e una cinque porte subdolamente chiamata «coupé» perché «dire 2 volumi e mezzo è poco accattivante». Da subito tre sono invece le motorizzazioni, tutte a benzina «verde», con motori quattro cilindri 16 valvole, iniezione elettronica multipoint: una d'attacco di 1.6 litri da 90 cv ma sulla quale Ford Italiana non vuole «spingere» più di tanto, una 1.8 litri da 115 cv e una 2.0 da 136 cavalli. Più avanti sono state annunciate anche una versione 1.8 Diesel Turbo con intercooler disponibile dai primi di giugno, una Automatica per fine giugno e dopo l'estate anche una a trazione integrale.

Per quanto riguarda gli allestimenti, un primo livello CLX è riservato solo alla cilindrata più piccola che però può contare anche sul livello superiore GLX, così come la versione 1800 cc. Al «top» c'è la versione «Ghia» – dal nome del carrozziere italiano che da anni collabora con la Ford Europe – offerta sia con il motore intermedio sia, ed esclusivamente, con il 2000 cc. E qui «viene il bello» della Ford Italiana: i prezzi sono suddivisi in funzione dell'allestimento. La 1.6 e 1.8 GLX costano 27.440.000 lire, chiavi in mano; la 1.8 e la 2.0 Ghia a lire 29.440.000, sia che si tratti della berlina sia della coupé.

Tralasciando dunque l'allestimento base della 1.6 (costo chiavi in mano 25.440.000 lire, 26.440.000 quello annunciato della S.W.), soltanto pochi accessori «non strategici» – fendinebbia, alzacristalli elettrici posteriori e check control – differenziano le versioni GLX e Ghia. Entrambe, infatti, offrono di serie tutto ciò che, oggi come oggi, si può trovare su una «ammiraglia» del segmento «E». In particolare l'airbag per il guidatore (il cuscino protettivo a espansione che, l'abbiamo visto in una dimostrazione, in una frazione, 40 millisecondi, esplode dal volante dopo un urto rilevato contemporaneamente da due sensori, meccanico ed elettronico, il che mette al riparo dal funzionamento puramente casuale), il climatizzatore senza Cfc provvisto anche di filtro antipolline, volante a doppia regolazione, sedile guida regolabile in altezza ed entrambi gli anteriori con supporto lombare. Il tutto, oltre: servosterzo, servofreno, sospensioni quadrilink con ammortizzazione progressiva morbida o rigida (in un cinquantesimo di secondo) a seconda di velocità e condizioni stradali, e tutti gli accessori elettrici del caso.

Unici optional sono l'Abs abbinato al controllo elettronico della trazione, l'antislittamento, e il sistema di sospensioni «variattive», mutuate dalla Formula 1, con cui era equipaggiata la 2.0 Ghia della nostra seconda prova stradale. Inutile dire che in questo caso il guidatore si sente quanto mai sicuro anche quando deve affrontare a miriade di curve della costa francese. Senza nulla togliere alla 1.8 GLX che, pur priva di questi optional, è altrettanto incollata a terra in qualsiasi condizione.



La Mondeo viene offerta al lancio in versione berlina a 3 volumi e quattro porte, oppure «coupé» a cinque porte. Tre le motorizzazioni a benzina 1.6, 1.8 e 2.0 tutte a 16 valvole. In arrivo a giugno anche una 1.8 Diesel Turbo con intercooler, e successivamente l'Automatica e la 4x4

Provata sulle strade del Sinai la nuova berlina della Peugeot, già in pre-vendita in Italia

«306» volte veloce e sicura

Gli altopiani desertici e le montagne del Sinai scenario per la prova della nuova Peugeot «306». Ottimo comportamento stradale. Sicurezza, comfort e buona insonorizzazione. Il test con le versioni 1.6 XR e 1.8 XT. Troppo breve il tragitto sulla 1.4 che, negli obiettivi di Peugeot Italia, assorbirà il 60% delle vendite. In Italia dal 12 marzo, ma già è in corso la pre-vendita a prezzo «garantito».

DAL NOSTRO INVIATO

TABA (Egitto). Quattro case in costruzione, alcuni baraccamenti militari, vari posti di blocco e un hotel Hilton – comodissimo ma per nulla mimetizzato nell'ambiente esterno fatto di rocce rossastre e mare corallino (gli scempi cementizi a fior d'acqua che ben conosciamo, evidentemente, non sono serviti da deterrente, *nda*) – compongono Taba. È la località egiziana di confine con Israele al vertice del golfo di Aqaba scelta da Peugeot per effettuare le prove su strada della nuova «306».

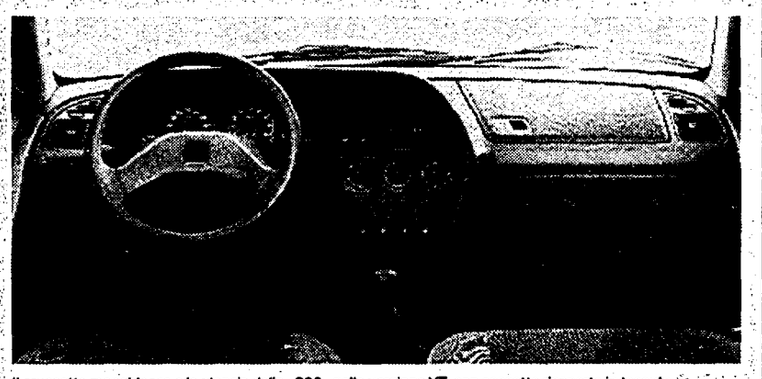
L'impatto con il Sinai e la «306» l'abbiamo avuto 40 chilometri più in là, su un vasto altopiano desertico dominato dall'immane aeroporto, di sicura origine militare, dove una volta atterrati ci vengono consegnate le chiavi di una versione 1.4 XN, purtroppo l'unica che non verrà commercializzata in Italia. Ma tant'è, ci diciamo, se l'allestimento non è quello giusto – da noi saranno disponibili il secondo e terzo livello, XR e XT – il motore è sempre quello. Peccato, però, che la brevità del tragitto e il fascino distraente dei costoni rocciosi fra i quali si incunea la discesa verso il mare non ci consentano di esprimere un giudizio decisivo.

In discesa la nostra vettura – motore quattro cilindri di 1360 cc da 75 cv a 5800 giri/minuto, coppia di 11,5 gkm a 3400 giri, velocità raggiungibile di 165 km l'ora – si comporta benissimo, la tenuta di strada sul susseguirsi di curve è eccellente e se non fosse per l'asfalto molto granuloso anche la rumorosità in marcia sarebbe ridotta a zero. Lo spazio interno è ampio e confortevole, mentre le regolazioni lombari del sedile (di serie solo sulle versioni 1.4 e 1.8 XT) e le maniglie che raccordano i braccioli delle portiere con il cruscotto trattengono le oscillazioni del corpo nelle curve.

La prova «vera» la facciamo il giorno dopo, quando affrontiamo i 180 km da Taba fino alle pendici del monte Sinai dove si erge, abbarbicato al monte, il monastero di Santa Caterina, costruito nel VI secolo dopo Cristo, dove la Bibbia vuole che a Mosè si rivelasse Dio sotto forma di rovo ardente (l'unico cespuglio di «menta siriaca» esistente nella penisola del Sinai, ben custodito all'interno del monastero e sulle cui radici è stato eretto l'altare della protochiesa) e successivamente gli venissero consegnate le Tavole dei dieci comandamenti. Detto per inciso, per chi come noi ha la fortuna di vederle, qui ci sono antichissime e rare raccolte di manoscritti e di icone anteriori all'anno Mille.

Dapprima costeggiando il mare e poi salendo, fra un susseguirsi di altopiani a volte sabbiosi a volte rocciosi dai colori cangianti dal bianco al nero, fino ai 1700 metri di altezza del Santa Caterina la «306» di 1761 cc corre sicura e senza accusare fatica. Certo bisogna comunque giocare un po' con la leva del cambio per sfruttare al meglio la potenza di 103 cv a 6000 giri e nonostante la coppia massima di 15,6 kgm sia disponibile a basso regime (3000 giri/minuto). Anche il ritorno a bordo di una 1587 cc (potenza di 90 cv a 5600 g/min, coppia di 14 kgm a 3000 giri) non evidenzia problemi di alcun genere neppure a velocità sostenuta (massima a 180 km/h), grazie anche al servosterzo idraulico ben graduato, all'impianto frenante servoassistito e, nel nostro caso, coadiuvato dall'Abr (l'antibloccaggio delle ruote, opzionale, a due sensori sulla 1.6 e 1.4 e a 4 sensori sulla 1.8 litri).

Chissà come si sarebbe comportata la 1.4 litri, su questa stessa strada, dovendo muovere una massa di ben 1020 kg (la struttura è stata totalmente rinforzata con barre e longheroni d'acciaio) in ordine di marcia? Ci sarebbe piaciuto poter rispondere, visto che, oltretutto, nelle previsioni di Peugeot Italia sarà proprio questa la motorizzazione preferita dal 60 per cento degli acquirenti italiani della «306». Il 30% dovrebbe scegliere la versione 1.6 XR e il rimanente 10% la 1.8 XT. In totale – secondo il direttore generale di Peugeot Italia, Michel Van de Putte – nei dieci mesi di commercializzazione dal via ufficiale del 12 marzo a fine 1993 si dovrebbero vendere circa 20.000 «306», che saliranno a 30.000 nel 1994 pari a circa il 6% del totale del segmento «C» che in Italia vale circa mezzo milione di vetture l'anno. □ *R.D.*



Il cruscotto monoblocco e la plancia della «306» nella versione XT, con cassetto ricoperto in tessuto

Un listino «provvisorio»

TABA. I prezzi della «306» meritano un breve discorso a parte. Chiavi in mano, la 1.4 XR costerà 19.100.000 lire, la 1.4 XT 21.200.000, la 1.6 XR 20.100.000 e la 1.8 XT 22.300.000 lire. Al di là delle valutazioni e delle possibili comparazioni con altre vetture del segmento – il direttore commerciale di Peugeot Italia ci assicura inferiori a quelli della Golf, a cui la 306 vuole portare via utenti, e più alti della gamma Tipo ma bilanciati con parte della gamma Astra – il fatto è che il listino che ci è stato fornito vale solo «fino al 28 febbraio 1993»! Però «garantito» fino alla consegna.

Proprio così. Per favorire i clienti abituali Peugeot – e quanti vorranno approfittarne leggendo questa nota – con una «pre-vendita» che non avesse il sapore dello sconto, e nello stesso tempo non rischiare troppo in tempi di oscillazioni valutarie della Lira, la direzione di Peugeot Italia in accordo con la Casa madre ha elaborato un listino provvisorio. La commercializzazione in Italia si inizierà ufficialmente il 12 marzo, ma è praticamente certo che già dai primissimi giorni di quel mese i prezzi subiranno un aumento. Di quanto ancora non si sa.

IL LEGALE
FRANCO ASSANTE

Pedoni, attenti alla segnaletica

Nel nuovo codice della strada, oltre a tutte le norme che regolano la corretta circolazione, è previsto anche uno specifico articolo, numero 146, che prende in esame la «violazione della segnaletica stradale».

La circolazione fuori e nei centri abitati è regolamenta dettagliamente negli articoli 6 e 7 del codice stradale; la violazione delle norme ivi previste comporta, in alcuni casi, anche la sospensione della patente per un determinato periodo.

Questa norma, quindi, è considerata integrativa di tali articoli e serve a disciplinare i casi eventualmente non previsti; nei casi previsti dagli anzidetti articoli sono le sanzioni ivi previste che vanno applicate.

L'articolo in esame ribadisce il principio che la segnaletica stradale (e quella effettuata dagli agenti del traffico) deve essere sempre rigorosamente rispettata e non può essere in alcun modo violata; chi non la rispetta è sottoposto al pagamento di una sanzione amministrativa da . 50.000 a . 200.000.

Il conducente che, invece, continua la marcia malgrado tale segnaletica è sottoposto alla sanzione amministrativa da . 200.000 a . 400.000.

Il codice non lo dice espressamente, ma parrebbe che anche ai pedoni che non rispettano la segnaletica possa applicarsi la sanzione amministrativa prevista dalla prima ipotesi (da . 50.000 a . 200.000); sarà opportuno, quindi, che questi, in presenza di un semaforo che segnali il divieto dell'attraversamento della strada, se ne astengano se non vogliono incorrere nelle maglie di un agente rigoroso, oltre che mettere in pericolo la propria personale incolumità.

Una M3 Coupé dipinta da Chia nella collezione Bmw Art Car

La collezione di auto interpretate da grandi artisti che compongono l'esclusiva Bmw Art Car si è arricchita recentemente – arrivando così a quota 13 – di un nuovo prototipo da corsa della M3 Coupé. A dipingere interamente, di volti, la carrozzeria della M3 (nella foto) questa volta è stato chiamato il fiorentino Sandro Chia, fra i più noti esponenti della «transavanguardia» italiana. «L'automobile è un oggetto molto ambito nella nostra società e richiama numerosi sguardi. La gente la osserva. Quest'auto da me disegnata – spiega l'artista toscano – ne riflette gli sguardi. Riflette chi la guarda come uno specchio».

A fine luglio il 10° raduno nazionale delle Fiat 500

Si terrà dal 30 luglio al primo agosto ad Albenga il decimo raduno nazionale delle «Fiat 500» cui parteciperanno i 1300 soci (300 dei quali i nuovi iscritti nel 1993) del Club che ha sede nell'entroterra della cittadina ligure. Ospiti della manifestazione saranno i «cinquecentisti» del club tedesco, circa 200, che partiranno da Kiel una settimana prima del raduno per raggiungere la Riviera di Ponente a bordo delle loro piccole Fiat.

Un kit ibrido per autocarri elettrici della Torpedo

La Torpedo, azienda leader nella produzione di autocarri a trazione elettrica, ha messo a punto e distribuito in rete un generatore di corrente continua (potenza nominale di 6,6 Kw) destinato ai mezzi di propria produzione. Grazie a questo dispositivo, gli utenti degli autocarri Poker e Terra, una volta finita la carica della batteria (al 70% della capacità) possono azionare il generatore che assicurerà la continuazione della marcia e il caricamento della batteria stessa. In questo modo, dunque, i Poker e Terra possono essere utilizzati senza limiti di autonomia e di percorrenza.

La Maruti studia una «Y2» city-car per l'Europa

L'indiana Maruti – per metà di proprietà del governo indiano, per metà della Suzuki – si prepara a lanciare in Europa una nuova city-car che sostituirà la Maruti 800 attualmente in commercio anche da noi. La «Y2», questo il nome, avrà carrozzeria cinque porte, motore da 1 litro in regola con le norme europee antinquinamento, e ridotti consumi. La produzione dovrebbe cominciare in aprile, per un totale di 70.000 vetture l'anno di cui 50.000 destinate all'esportazione. Lo scorso anno il Costruttore ha venduto sul nostro mercato 9608 vetture, contro le 2137 del 1991.

Laurea «honoris causa» conferita dalla Luiss a Sergio Pininfarina

La Libera Università (Luiss, con sede a Roma) ha conferito a Sergio Pininfarina la laurea «honoris causa» in Economia e Commercio. In una nota dell'agenzia di stampa automobilistica Asa Press, si legge che Pininfarina, nella relazione di rito, ha auspicato la collaborazione tra pubblico e privato, nel rispetto della diversità dei ruoli, denunciando però anche le degenerazioni della presenza pubblica nell'economia.

Il marchio coreano in crescita nel nostro mercato.
Il successo della Lantra, ora proposta anche in versione automatica

Hyundai, obiettivo uno per cento

Uno per cento. È questo l'obiettivo che Hyundai Italia persegue con convinzione: L'amministratore delegato, Giulio Del Pietro, lo garantisce per la metà del 1995. Intanto prosegue il completamento della gamma e in particolare della Lantra che si arricchisce di una eccellente versione 1.8 i 16V Automatica. All'esame, l'allargamento della rete distributiva da 144 a 155 concessionari nel corso di quest'anno.

DAL NOSTRO INVIATO

SATURNIA. La coreana Hyundai marcia a spron battuto verso l'uno per cento del mercato totale in Italia. L'ambizioso obiettivo della filiazione italiana – annunciato dall'amministratore delegato, Giulio Del Pietro, nel tradizionale raduno con la stampa specializzata in quel di Saturnia – non è tanto lontano (0,48 per cento nel 1992). Anche se, prudenzialmente e visti i chiari di luna che incombono anche sull'automobile, in Hyundai Italia contano di fare il fatidico «giro di boa» nel 1995.

In effetti, in soli tre anni, la giovane struttura della marca coreana ha quasi quintuplicato la sua performance commerciale: dalle 2.593 vetture vendute nel 1990 è passata a 7.025 nel 1991 per raggiungere lo scorso anno le 11.501 consegne (+ 69,2 per cento).

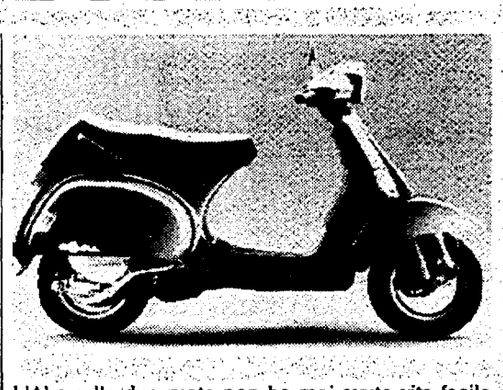
Il merito maggiore di questa straordinaria crescita delle vendite – anche se restiamo sempre nelle piccole cifre – è da imputare soprattutto al successo incontrato dalla gamma Lantra, la berlina media commercializzata sul nostro territorio con le motorizzazioni a benzina di 1.5, 1.6 e 1.8 litri. Lanciata nel 1991, la Lantra ha presto conquistato i favori del pubblico, superando nella classifica delle vendite (4.095 consegne nel 1992) la «best seller» del marchio, la piccola Pony.

Offerta inizialmente con un propulsore monoalbero di 1500 cc e un inedito bialbero 16 valvole di 1600 cc, lo scorso anno la Lantra si è arricchita di una motorizzazione sportiva con propulsore bialbero, plurivalvole, di 1836 cc con cui sono equipaggiate la versione Gt e l'esclusiva Limited, voluta per festeggiare i 25 anni della Hyundai Motor Company (fatturato di 10,6 miliardi di dollari, 41.830 dipendenti, 1.855.000 veicoli prodotti nel '92).

Ora la famiglia Lantra sforna una nuova versione, la sesta, con trasmissione automatica a 4 rapporti dotata anche di «overdrive» – straordinario soprattutto nella guida in autostrada – che consente di ottimizzare le marce e ridurre notevolmente i consumi. È questa, appunto, la Hyundai che abbiamo provato sui Colli della Maremma, traendone una piacevole sensazione di sicurezza e di comfort sia nella guida sportiva sia in quella più tranquilla «normal».

Come tutte le Hyundai vendute in Italia, infatti, la nostra 1.8 ie 16V automatica (chiavi in mano costa lire 26.500.000) può contare su un alto controvalore dato dalle dotazioni di serie particolarmente ricche: servosterzo, cerchi in lega, aria condizionata e impianto radio compresi. Il «value for money», del resto, è proprio una delle carte vincenti su cui la Hyundai Italia intende continuare a puntare sia per mantenere il volume di vendite del '92 in questo anno «difficile» per il mercato (valutato da Del Pietro intorno a 2.100.000 unità, nonostante il forte calo di immatricolazioni dello scorso gennaio), sia per migliorare la propria rete commerciale che attualmente conta su 144 concessionari selezionati in tutta Italia, isole comprese, e che dovranno diventare 150-155 nel corso del 1993 per avere una distribuzione più capillare ed equilibrata nel territorio. □ *R.D.*

La Lantra 1.8 GT Automatica, ultima nata in casa Hyundai



L'Abs sulle due ruote non ha mai avuto vita facile per colpa dei costi e dei pregiudizi dell'utenza. I meriti della Bmw, prima casa motociclistica al mondo ad adottare l'antibloccaggio elettronico su un mezzo di serie, e la soluzione economicissima dell'Ebc montato sullo scooter Cosa della Piaggio. Dal Giappone arriva anche il sistema antislittamento in accelerazione, per ora solo sulla Honda ST 1100.

Moto. Nonostante i costi elevati e molti pregiudizi

L'inarrestabile marcia dell'Abs sulle «due ruote»

CARLO BRACCINI

MILANO. La lunga marcia dell'Abs su due ruote sole è partita dal Salone Internazionale di Colonia, nell'autunno del 1986. Un cammino recente, pieno di difficoltà tecniche e operative ma portato avanti con tenacia dagli ingegneri e dai progettisti della Bmw. Diciotto mesi più tardi, nella primavera del 1988, veniva presentata la prima gamma di motociclette equipaggiate con un sofisticato sistema antibloccaggio elettronico, disponibile a richiesta su tutti i modelli della serie K 100.

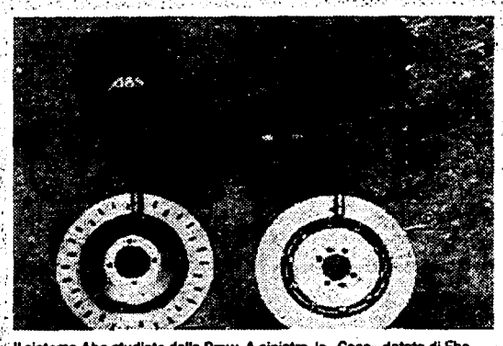
Attualmente circa il 60% della produzione Bmw in Italia è venduta col dispositivo Abs, nel listino però ancora solo come optional. Bmw a parte, sono poche e costose le moto equipaggiate con questo importante accessorio: oltre alla Honda ST 1100, l'avveniristica Yamaha GTS esposta al Salone di Colonia dello scorso autunno e l'ultima versione della classica FJ 1200. Da segnalare l'interessante Ebc (Electronic Brake Control) installato dalla Piaggio sugli scooter Cosa 150 e 200 con un sovrapprezzo di appena 500 mila lire; il primo tentativo di rendere veramente «popolare» l'antibloccaggio dei freni. Il funzionamento dell'«Antilock System», per grandi linee, si avvale di una serie di sensori che informano la centralina della velocità di rotazione delle singole ruote. Se per una delle ruote si avvicina il momento di bloccarsi prima del dovuto, il sistema provvede a ridurre la pressione del circuito frenante relativo alla ruota in questione.

La stabilità di una moto in marcia è imputabile quasi esclusivamente all'effetto giroscopico originato dal movimento delle ruote, soprattutto di quella anteriore. Una ruota bloccata per più di mezzo secondo causa spontaneamente una pericolosa perdita di stabilità e di direzionalità del mezzo, con conseguenze che vanno ben oltre il semplice allungamento degli spazi di arresto. Ma non è tutto: la gran parte dell'azione frenante di una moto viene svolta di norma dal doppio disco anteriore, lasciando all'unità singola posteriore il compito di «bilanciare» adeguatamente la decelerazione. La ruota posteriore è quella più sensibile ai fenomeni di bloccaggio mentre un bloccaggio della ruota anteriore può non di rado provocare la caduta. L'Abs in queste circostanze (frenate violente per evitare un ostacolo improvviso) si rivela davvero provvidenziale.

Eppure, costi a parte (su una grossa cilindrata il prezzo del dispositivo si aggira sui due milioni di lire), uno dei fattori che limitano la diffusione dell'Abs in campo motociclistico è senza dubbio la diffidenza di molti utenti, convinti che il dispositivo riduca la sensibilità in condizioni normali di frenata e di conseguenza peggiori le prestazioni nella guida veloce su strada asciutta. Questo è vero solo se si tratta di piloti esperti e smaliziati, in grado sempre di impostare nel modo migliore la frenata a seconda dello stile di guida e delle necessità del momento, cosa incompatibile con il funzionamento del sistema antibloccaggio. Ma l'utente comune non dispone della stessa sensibilità e, soprattutto in condizioni di emergenza, è portato ad agire con troppa irruenza sul pedale del freno, causando il bloccaggio delle ruote.

Una vera «chicca» tecnologica è quella della Honda, per ora disponibile sulla sola ST 1100 da granturismo, in abbinamento con l'Abs: il dispositivo antislittamento Tcs (Torque Control System) che impedisce di fatto qualunque pattinamento della ruota motrice per eccesso di coppia, agendo direttamente sulla fasatura di accensione. Un deciso passo avanti verso quel concetto di «controllo globale» del mezzo che rappresenta una tappa obbligata nell'evoluzione della tecnologia motociclistica anche se, nel caso specifico, l'erogazione dolce e progressiva del V4 giapponese limita il ricorso al Tcs a situazioni molto sporadiche come ghiaccio, neve e terra.

Tutte le moto con l'Abs
Bmw K 75, K 75 S, K 75 Rt, K 100 RS, K 1100 LT e K 1, supplemento di lire 2.200.000
Honda ST 1100 Abs/Tcs lire 19.900.000
Piaggio Cosa 150 e Cosa 200, supplemento Ebc (Electronic Brake System) di lire 550.000
Yamaha FJ 1200 Abs lire 14.100.000; GTS 1000 Abs lire 22.000.000



Il sistema Abs studiato dalla Bmw. A sinistra, la «Cosa» dotata di Ebc