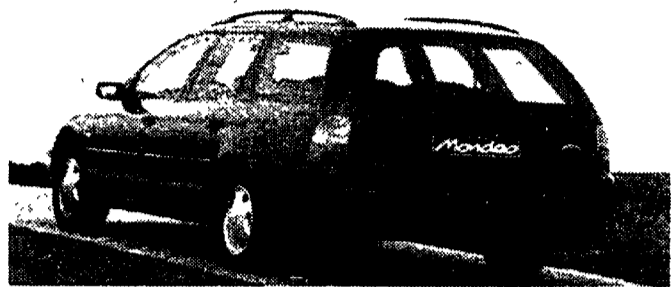


Ford fa tris: ecco Mondeo formato station wagon

MILANO. Da qualche tempo in qua le station wagon hanno smesso di avere l'aria da «berlina allungata» per assumere una propria fisionomia, pensata e disegnata fin dall'origine come un modello a se stante. Questo, oltre all'estetica, ha migliorato complessivamente la guidabilità e la tenuta di strada, tanto che ormai anche gli italiani hanno imparato a considerare le station wagon alla pari di qualsiasi altra vettura. Ne è una riprova l'aumento delle vendite di «famigliari» nel nostro paese, passate dal 5,9% nel 1990 al 10,3 di questi primi tre mesi del '93.



La Mondeo S.W. ha un Cx 0,36. I motori sono tutti e tre (1.6, 1.8 e 2.0) plurivalvole. Al «top» di gamma la due litri in allestimento Ghia

A fine settimana fa la sua comparsa sul mercato italiano la Ford Mondeo station wagon, pensata e disegnata insieme a berlina e «coupé». Come per le «sorelle» a tre e due volumi e mezzo stesse motorizzazioni 1.6, 1.8 e 2.0 e uguali allestimenti CLX, GLX e Ghia. Basati su questi ultimi i prezzi: da 27 a 31 milioni. Ottima la tenuta di strada e la silenziosità. Air-bag di serie, ma l'Abs è solo optional.

ROSSELLA DALLO

lestimenti CLX (il più povero e meno appetito, riservato soprattutto alle aziende) e GLX, il 1800 e il 2000 sia GLX sia Ghia, quest'ultimo al «top» e anche il più richiesto dall'utenza italiana. Ed è proprio questa la versione che abbiamo provato su strada e autostrada riportandone un'ottima impressione per livello di prestazioni (136 cv a 6000 giri/minuto, 19,6 kgm a 2000 giri a garanzia dell'elasticità del motore, 199 km/h e 9,9 secondi per rag-

giungere i 100 km l'ora da fermo), facilità di guida e grado di insonorizzazione. Pur nella diversità di allestimenti e motori, è bene ricordare che tutte le Mondeo e quindi anche le Station Wagon dispongono di serie di servosterzo (indispensabile per una vettura lunga 4631 mm, larga 1747 mm e alta 1391 mm), servofreno idraulico e soprattutto di air-bag al volante (e su richiesta anche per il lato passeggero), provvisto di due sen-

son, elettrico e meccanico, che impediscono - assicura la Casa - il gonfiaggio accidentale del cuscino d'aria. Alla sicurezza concorrono anche i rinforzi alla struttura, il controllo, le cinture con pretensionatore, i sedili antaflondamento e l'interruttore inerciale che provvede a bloccare l'afflusso di carburante in caso di incidente. A tutto ciò possono essere aggiunti, solo in opzione, l'Abs e un dispositivo elettronico di controllo della trazione (TCS).

I prezzi, com'è consueto di Ford Italiana, sono suddivisi per allestimento. Il che significa che la 1600 GLX S.W. dovrebbe costare chiavi in mano (i prezzi sono ancora indicativi, ma non si dovrebbero scostare se non dell'1%), assicura il presidente di Ford Italiana) 27.150.000 lire; la 1.6 e la 1.8 GLX 29.150.000 lire; e infine 1.8 e 2.0 Ghia 31.150.000 lire.

Motori



Una 2.0 T.Spark abbassa la soglia della 164 Super

Mentre tutti si affannano a inventare incentivi alle vendite, il più delle volte a suon di finanziamenti a interessi zero, Alfa Romeo persegue (anche) una via diversa, impostata sull'abbassamento della motorizzazione d'attacco. L'idea è al fatto malvagia in quanto offre la possibilità al cliente di avere una vettura del «bisogno» con analoghe tecnologie e prestazioni Alfa - a prezzi inferiori e minori spese di assicurazione. E in un momento di crisi anche questi fattori pesano.

La Casa di Arese ha recentemente introdotto una versione «base» di 1700 cc nella gamma «155» e ora fa la stessa operazione con la famiglia «164 Super». A soli sei mesi dal lancio della Super, infatti, la gamma si arricchisce della versione 2000 Twin Spark (nella foto sopra il titolo). Ma ben inteso, non si tratta di una semplice trasposizione del classico mo-

to due litri bialbero che già compare sulle 164 e 155. In questo caso, il propulsore a doppia accensione (specie l'ingegnere Alfa) è stato ulteriormente perfezionato: la distribuzione a lavatura variabile (brevetto Alfa Romeo), ad esempio, è stata ottimizzata ed ora, giunta alla terza generazione, si presenta «più precisa, costruttivamente più semplice e perciò più affidabile», assicurano da Arese. A ulteriore garanzia dell'affidabilità e del rendimento l'evoluto 2.0 Twin Spark dispone di scambiatore di calore e di pompa a ingranaggio coassiale a comando diretto, rispettivamente per il raffreddamento del lubrificante e dei pistoni.

Grazie a tutta una serie di perfezionamenti, il quattro cilindri a gestione elettronica integrata di questa 164 Super T.Spark è in grado di erogare oltre 70 cavalli/litro (la poten-

La nuova Ibiza (in arrivo a giorni) parte da 14 milioni



Il 3 maggio rischia di essere una data «felicitosa» oltre alla Delta, infatti, lunedì prossimo è anche il giorno in cui si avvia la commercializzazione della nuova Seat Ibiza - che del vecchio modello - modificando unicamente il nome. La gamma conta su due versioni di carrozzeria (3 e 5 porte), su cinque motorizzazioni (quattro a benzina da 1050 a 2000 cc e una 1.9 Diesel) e su quattro livelli di allestimento. I prezzi delle 3 porte partono dai 14 milioni e 205 mila lire della 1050 CL per arrivare ai 24 105 000 della 2.0 GT. Le 5 porte vanno da 15.810.000 (la 1.3 CLX) a 20.520.000 lire della 1.8 GLX. Le Diesel costano rispettivamente 17.910.000 e 18.960.000 lire.

Come vestire di «Primavera» l'auto con ruote colorate

Un'idea bizzarra che può piacere ai giovani e a quanti vogliono respirare aria nuova, di primavera, anche sulla propria auto. L'idea è quella della Due Emme Mille Miglia di Brescia che a Milano giovedì scorso ha presentato in prima mondiale la serie di cerchi in lega leggera «Primavera», la cui caratteristica è di essere colorati a disegno di margherita. Si assicurano infinite possibilità di abbinamento di colori (tra il «cuore» del fiore e i petali). Il prezzo al pubblico: 190.000 lire, Iva inclusa.



Prima foto ufficiale della nuova Saab 900

Il 3 maggio rischia di essere una data «felicitosa» oltre alla Delta, infatti, lunedì prossimo è anche il giorno in cui si avvia la commercializzazione della nuova Saab 900 che verrà presentata al pubblico soltanto a settembre al Salone dell'automobile di Francoforte (in programma dal 9 al 18). La commercializzazione della vettura partirà contemporaneamente alla rassegna tedesca - fa sapere l'importatore Sidauto - con le versioni a cinque porte. Non si sa ancora quali saranno, quando e a quanto, le versioni che raggiungeranno il mercato italiano. Già ora, comunque, si garantisce una vasta gamma di «nuovi motori», massimo livello di tecnologia, sicurezza e rispetto dell'ambiente.

A Milano (22-30 maggio) il debutto di Japan Car Expo

Il Japan Car Expo, prima rassegna dedicata esclusivamente alle automobili giapponesi iniziata dall'omonimo periodico italiano «Japan Car», debutterà a Milano (Spazio Milano Nord, via Pompeo Mariani 2) dal 22 al 30 maggio. In passerella tutte le Marche orientali con i modelli commercializzati in Italia e prodotti in Giappone, Usa e Europa. A catalizzare l'attenzione del pubblico ci saranno la novità assoluta (per l'Italia) Impreza, la nuova vettura «media» della Subaru proposta nelle versioni di carrozzeria berlina a tre volumi e «compact wagon»; lo stand riservato alle vetture da competizione fra le quali trionferà la McLaren-Honda campione del mondo 1992 di F.1, e una singolare mostra in cui un fotografo italiano e uno giapponese mostrano il loro «punto di vista» sul paese dell'altro.

IL LEGALE FRANCO ASSANTE

Attenzione alle portiere

L'arresto, fermata e sosta e il divieto di fermata e di sosta dei veicoli: sono disciplinati dagli articoli 157 e 158 del nuovo codice.

Arresto: interruzione della marcia del veicolo dovuta ad esigenza della circolazione.

Fermata: temporanea sospensione della marcia anche là dove non è ammessa la sosta per consentire la salita e la discesa delle persone o per altre esigenze di massima durata; il conducente deve essere sempre presente e pronto a riprendere la marcia.

Sosta: sospensione della marcia del veicolo protratta nel tempo, con facoltà per il conducente di allontanarsi.

Sosta di emergenza: interruzione della marcia per aver il veicolo o malfunzionamento fisico del conducente o di un passeggero. Il veicolo va collocato sul margine destro, secondo il suo senso di marcia, se non esiste marciapiede rialzato deve essere lasciato uno spazio di almeno un metro per la circolazione dei pedoni.

Nelle strade urbane a senso unico è possibile collocare il veicolo sulla sinistra, ma la corsia libera non deve essere inferiore a metri 3. Nelle zone predisposte per la sosta il veicolo deve essere collocato entro gli spazi all'uso delimitati e se la sosta è limitata occorre segnalare l'ora di arrivo.

Importante è l'introduzione della norma che formula il divieto di aprire le porte di un veicolo, nonché di lasciarle aperte e discendere senza assicurarsi prima che ciò non costituisca pericolo o intralcio per la circolazione. Segnaliamo alcune decisioni giudiziarie adottate sotto l'imperio del vecchio codice, ma che conservano piena validità: «La norma di cui all'art. 104 cod. str. che impone ai conducenti di veicoli di tenere la mano destra in forma rigorosa, è elastica solo per quanto riguarda i limiti minimi e massimi di distanza dal margine destro del

la carreggiata non precisati dal legislatore». Per conseguenza, il conducente che circola su strada nella quale vi sia una lunga fila di veicoli in sosta, mentre deve tenere la destra rigorosa, non è tenuto a prevedere l'eventuale e improvvisa apertura dello sportello da parte di una persona dall'interno di uno di tali veicoli. Pertanto, ove a causa dell'improvvisa apertura di uno sportello di un'automotrice in sosta un motociclista soprappioggia cadde e riportò la frattura della base del cranio seguita da morte, il conducente dell'automotrice va dichiarato responsabile unico di omicidio colposo, dovendosi escludere ogni concorso di colpa della vittima» (Cass. 15-12-65, Botteri). «Costituisce titolo di colpa, ed è perciò fonte di responsabilità per l'incidente provocato, l'apertura di una portiera di un'automotrice ferma mentre un'altra automotrice si trova in fase di sorpasso, con conseguente urto delle due vetture, e qualora la portiera sia stata aperta dal passeggero di un taxi, questi deve rispondere dell'incidente insieme al conducente, che non ha esercitato sul suo comportamento un'adeguata sorveglianza» (Cass. cv. 22-12-77, n. 5703). «L'apertura dello sportello di un'automotrice, che dev'essere preceduta da opportune cautele, può ben essere considerata, quando sia eseguita in modo improvviso ed inopinato, causa idonea a creare una situazione anomala per la circolazione stradale» (Cass. 10-4-87, Falaschi).

L'art. 158 oltre, invece, una dettagliata casistica dei divieti di fermata e di sosta dei veicoli, è sottile e sottile che, se il fatto era intralciato alla circolazione, non ci si può fermare per chiedere informazioni al vigile, che il veicolo va sempre frenato con innestata la marcia più bassa, che nelle strade a forte pendenza le ruote devono essere sterzate, e che durante la sosta il motore deve essere sempre spento.

La vera sicurezza «attiva»

BOLOGNA. Il tema della sicurezza in questo momento va di moda. Se ne parla, si fa anche molto per migliorare il livello «salute» automobilistico, ma purtroppo troppo spesso ci si dimentica che ai fini della sicurezza del traffico è determinante il comportamento dell'automobilista. Rinforzi della struttura, cinture con pretensionatore (e sono sempre troppo pochi quelli che se le allacciano), sistema antibloccaggio delle ruote (quelli Abs che ancora stenta ad essere adottato di serie) e persino air-bag possono aiutare gli urti, minimizzare le conseguenze. Ma se il guidatore non ha «testa», o non ha sufficiente esperienza, i rischi aumentano e difficilmente sarà in grado di far fronte a un'emergenza. Ecco perché ci sentiamo di plaudire all'iniziativa di Volvo che con la sua manifestazione annuale «Volvo European Safe Driver», pur con molti limiti, dà l'occasione a semplici utenti di provare con mano durante le fasi di selezione e la finale (quella italiana è stata vinta dal bellunese Stefano De Min davanti ai coreggiani Alberto Bazzan e Michele Varesano, sesta la prima donna, Lia Munari) cosa può capitare frenando bruscamente sull'asfalto bagnato, con o senza Abs, come si deve evitare un ostacolo improvviso e via discendendo. Certo, per acquisire sicurezza si vorrebbe ben altro, ma in ogni caso questo si è un modo per fare della vera «sicurezza attiva». □ R.D.

Dal 3 maggio la «seconda generazione» della media Lancia E la Deneuve sceglie Delta

Le nuove Lancia Delta, in vendita dal 3 maggio, sono tanto diverse dalle auto con lo stesso nome uscite di produzione che potrebbero di nuovo concorrere al titolo «Auto dell'anno» vinto nel 1980. Nella gamma il modello base ha già tante qualità, a cominciare dal prezzo, che può essere preso in considerazione da chi desidera un'auto molto confortevole che fa «soltanto» i 172 chilometri orari.

FERNANDO STRAMBACI

S.MARGHERITA LIGURE. L'aveva già fatto per la Y10. Oggi Catherine Deneuve torna a fare da testimonial per la Lancia presentando la nuova Delta, ossia l'erede della macchina che ha vinto ben sei campionati mondiali rally consecutivi. L'intervento dell'attrice francese sembra quasi significare che per le donne è finito il tempo delle city-car e che incomincia quello delle auto titolate. E' per questa ragione che, della nuova gamma - commercializzata in Italia dal prossimo lunedì -, abbiamo riservato la nostra attenzione alla versione d'attacco, quella con il motore di 1.6 litri e 76 cv, in vendita a poco più di 21 milioni di lire.

Come tutte le sue, sorelle, anche la Delta 1.6 è molto diversa dalla serie che l'ha preceduta. Del tratto di Giyotetto Giugiaro è rimasta in questa compatta due volumi ancora l'impronta ma, complessivamente, il 40 per cento della vettura è cambiato, tanto che questa Delta 1.6 potrebbe di nuovo concorrere al titolo di

«Auto dell'anno», già ottenuto nel 1980. I cambiamenti interessano tutta la vettura, a cominciare dal motore, che per la versione in questione era un bialbero e che è oggi un monoalbero. La caratteristica di maggior rilievo di questo «superquadro» (1.561 cc di cilindrata) è rappresentata, come sottolineano i tecnici della Lancia, dal sistema Bosch Monomotronic per la gestione integrata dell'accensione di tipo statico e dell'iniezione single-point. Grazie alla gestione unitaria dei parametri di controllo è infatti assicurato il pieno sfruttamento delle possibilità del motore, un livello ottimale di guidabilità e il massimo controllo delle emissioni.

Di rilievo il fatto che il sistema è capace di auto-compensazione, per cui, in caso di variazioni, il segnale da esso trasmesso viene automaticamente sostituito da un omologo dato standard che permette il proseguimento del viaggio, mentre l'informazione di avvia viene memorizzata per consentire

Prezzi «d'attacco» 3000 le prenotazioni Per il lancio saloni a porte aperte

Lancio in grande per la nuova gamma Delta che nella vendita ha già totalizzato 3000 prenotazioni. La rete vendita Lancia ha organizzato una intera «Settimana Delta», caratterizzata da manifestazioni e concorsi a premi. In più sabato 8 e domenica 9 maggio tutte le concessionarie resteranno aperte al pubblico. L'interesse per questa nuova Delta non mancherà di crescere grazie anche ad una politica oculata dei prezzi, chiavi in mano.

Decisamente interessante è il costo della 1.6, versione d'attacco della gamma: 21.207.230 lire. La stessa vettura in allestimento LE costa 23.301.630 lire.

Con la 1.8 si sale a 24.039.430 lire (26.264.730 la LE) per arrivare ai 27.430.930 e ai 31.429.330 rispettivamente della 2.0 e della 2.0 LS. Tra gli optional ricordiamo che l'Abs vale un sovrapprezzo di 1.600.550 lire; 749.700 lire il «pacchetto» air-bag più pretensionatore delle cinture di sicurezza.



adeguati interventi in sede di assistenza.

Viaggi tranquilli, dunque, con la Delta 1.6. Ma c'è anche da dire, sempre per quel che si riferisce al motore, che il sistema che sovrintende ad accensione e iniezione è predisposto per il momentaneo disinserimento del compressore del climatizzatore nel caso di repentina richiesta di potenza, così da consentire il pieno sfruttamento.

La potenza di 76 cv a 6.000 giri (leggermente inferiore a quella del motore precedente) e la coppia massima di 13 km a 3.000 giri del motore della Delta 1.6 sono più che sufficienti a consentire adeguate velocità di crociera e riprese brillanti, sempre che non si ambisca ai 190 cv e ai 220 km/h della Delta HF con turbocompressore. Con l'1.6, infatti, si possono raggiungere in quinta i 172 km/h, si può accelerare da 0 a 100 km/h in 13,8 secondi, si può coprire il chilometro con partenza da fermo in 35 secondi e in 34,5 secondi si possono percorrere mille metri riprendendo dai 60 orari

in quinta marcia. Il tutto accompagnato da consumi contenuti, che la Lancia, sulla base dei dati di omologazione, indica in 6,3 litri per 100 km ai 90 orari, 8,2 litri ai 120 e 10,5 litri nel ciclo urbano.

Gia con questo propulsore si può guidare la Delta in tutta scioltezza, apprezzandone la tenuta di strada, il comfort, l'efficienza della frenata (gli spazi d'arresto si sono ridotti sino al 7 per cento per la Delta con quattro freni a disco), la silenziosità dell'abitacolo, del quale in queste Delta sono state esaltate abitabilità e eleganza.

Lo spazio a bordo, rispetto alla precedente versione della Delta, è aumentato dell'11 per cento e del 20% è aumentata la capienza del bagagliaio, la cui capacità è passata da 260 a 310 dm (nelle versioni con allestimento superiore a quello base il sedile posteriore sdoppiabile contribuisce ad aumentare ancora lo spazio a disposizione per i bagagli).

Già dalla versione «basso di gamma» della quale ci stiamo occupando la Delta si presenta con un allestimento molto ricco. Per esemplificare, ricordiamo

che di serie (ma è possibile ottenere a richiesta tutta una gamma di accessori, tra cui l'Abs) la Delta 1.6 dispone di idroguida, pneumatici maggiorati, cristalli atermici; con fascia antiriflesso, alzacristalli elettrici anteriori, chiusura centralizzata, riscaldatore con riciclatorio a comando elettrico, cassetto in plancia con chiusura a chiave illuminato, volante regolabile in altezza, strumentazione comprensiva di contagiri.

Anche le caratteristiche di sicurezza di questa, come delle altre Delta, sono di altissimo livello, come si è già avuto modo di sottolineare in questa pagina. Un cenno va comunque riservato all'innovativa soluzione adottata per gli appoggiatesta anteriori, che hanno l'incernieramento superiore per consentire la protezione sia della nuca sia del collo.

Da ricordare ancora che, con questa nuova gamma di vetture, viene avviato alla Lancia il programma di riciclaggio totale, con l'impegno della Casa a ritirare la vettura per la rottamazione al termine del suo ciclo di funzionamento.

La versione corsaiola SP, che non abbiamo ancora avuto occasione di provare, differisce dalla R per alcune caratteristiche che la rendono più adatta all'uso in pista. Sono, infatti, differenti le sospensioni e i carburatori, l'accensione e il cambio. Inoltre, la SP ha sella monoposto, com'è ovvio per una moto da corsa.

I prezzi delle due Yamaha YZF differiscono ma non sensibilmente. Se pensiamo che la SP è praticamente pronta per scendere in pista, potremmo dire che con i suoi 21.445.000 lire è quasi a buon mercato. La YZF R costa, invece, lire 16.923.000, in linea con la migliore concorrenza.

Moto. Prova della «tre quarti di litro» Yamaha da 125 cv YZF R, sportiva stradale d'eccellenza

Un nuovo livello di eccellenza è stato stabilito dalla Yamaha YZF R, che si colloca al vertice fra le «tre quarti di litro» sportive. Moto divertente e sicura, la YZF R si guida bene in pista e in strada. Ma, per chi ne vuole fare un uso soltanto competitivo esiste una specifica versione: la SP. Prezzi: lire 16.923.000 per la R, lire 21.445.000 per la SP, più tassa di prima immatricolazione.



UGO DAHO

Fra le «750» sportive si trovano oggi, secondo noi, le moto più complete ed entusiasmanti. Le «tre quarti di litro» sportive derivano da moto da corsa impiegate nella categoria Superbike e da queste ereditano le caratteristiche migliori, trasferibili su strada. Relatività, maneggevolezza, stabilità e potenza del motore sono le qualità più apprezzabili delle 750 cc. Il peso, di poco superiore ai 200 kg, e la potenza intorno ai 120 cv rendono queste moto divertenti su strada e in pista.

La più piacevole che ci è ca-

pitato di provare ultimamente (a Binetto, in occasione della prova dei nuovi radiali Michelin TX11 - TX23 e A/M89 X, ndr) è la Yamaha YZF R. Già disponibile presso i concessionari, la YZF è proposta in due versioni: «R» stradale ed «SP» pronta nelle dotazioni essenziali per le gare.

Infocare la YZF R e trovarsi nella posizione di guida ideale, quasi che la moto fosse su misura, fa sentire immediatamente a proprio agio. La sella alla giusta altezza da terra, il busto moderatamente allungato, le gambe piegate quanto

basta e le braccia correttamente flesse per un perfetto controllo del manubrio fanno sì che il pilota, di media statura, diventi un tutt'uno con la moto.

La YZF R deriva dal celebrato modello OW 01, al quale sono state apportate modifiche sostanziali sia al motore sia alla ciclistica. Il propulsore è un quattro cilindri di 749 cc, con

cinque valvole per cilindro, valvola EX UP allo scarico e cambio a sei rapporti. Potenza ce n'è a volontà, 125 cv a 12.000 giri/min, ma l'allungo consente di tirare le marce oltre i 13.500 giri/min. Quel che, però, è superlativo per la marcia su strada è la disponibilità del motore - grazie alla valvola EX UP - ad erogare potenza fino dai 1000 giri salendo con

una progressività impressionante e senza buchi fino all'intervento del limitatore». Quindi, un motore docile, elastico, quasi «elettrico», ancorché potente.

Il cambio è preciso e correttamente rapportato per l'uso stradale, mentre davvero esuberante si è dimostrato il doppio disco anteriore da 320 mm, forte di pinze a ben sei pi-

stoncini. Posteriormente c'è un disco da 245 mm a doppio pistoncino, che va usato con un po' di delicatezza. Nella nostra prova la YZF R era calzata con le formidabili Michelin radiali. Riteniamo, tuttavia, che la qualità delle sospensioni, nonché le indovinate quote da «600» del telaio Deltabox in alluminio, siano le maggiori responsabili dell'eccellenza del comportamento dinamico. Con la YZF la guidabilità è tale da consentire anche ai non esperti di divertirsi in piena sicurezza. Entrare ed uscire dalle curve con rapidi cambi di traiettoria, chiudere ed aprire il gas con decisione è facile. E, fino a 300 km/h, in pista, la protezione della carenatura offre un ripa-

ro quasi totale all'aria.

La versione corsaiola SP, che non abbiamo ancora avuto occasione di provare, differisce dalla R per alcune caratteristiche che la rendono più adatta all'uso in pista. Sono, infatti, differenti le sospensioni e i carburatori, l'accensione e il cambio. Inoltre, la SP ha sella monoposto, com'è ovvio per una moto da corsa.

I prezzi delle due Yamaha YZF differiscono ma non sensibilmente. Se pensiamo che la SP è praticamente pronta per scendere in pista, potremmo dire che con i suoi 21.445.000 lire è quasi a buon mercato. La YZF R costa, invece, lire 16.923.000, in linea con la migliore concorrenza.