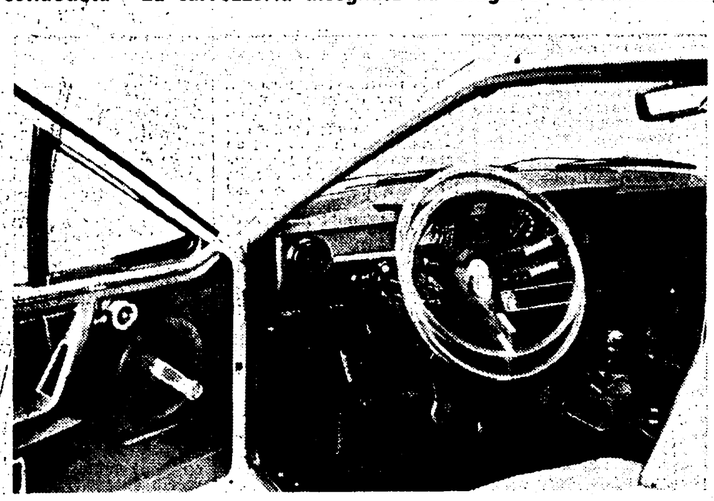
PRIMA PRESA DI CONTATTO CON L'ULTIMA NATA DELL'ALFA ROMEO

L'Alfetta GT: una «sportiva» che «beve» poco

Una prova di soli 180 Km è stata sufficiente a mettere in risalto le qualità della vettura - Una meccanica supercollaudata - La carrozzeria disegnata da Giugiaro - Grande maneggevolezza e comfort



Il posto di guida della nuova Alfa Romeo « Alfetta GT ». Nella foto a doppia esposizione è messa in risalto la possibilità di regolazione del volante. Nelle foto del titolo: la nuova granturismo dell'Alfa vista anteriormente e posteriormente.

Ci si potrà domandare quale spazio, in tempi di austerity e di limitazioni di velocità, potrà occupare nel parco macchine italiano e mondiale la nuova Alfetta GT presentata in questi giorni alla stampa dalla fabbrica milanese. Ed è una risposta difficile da dare. Ciò che si può dire è che si tratta di una macchina valida, nella sua classe, anche nella non facile situazione attuale. Perchè la potenza non vuol dire soltanto forte velocità in senso assoluto, così come non vuol dire necessariamente forti consumi. Anzi, se la potenza è utilizzata bene può significare, ovviamente entro certi limiti, addirittura un risparmio.

Ad esempio la potenza e l'elasticità del motore della nuova Alfetta, consentendo di viaggiare in quinta marcia anche a velocità relativamente basse, favorisce questo risparmio: basti pensare che a 80 l'ora, a velocità costante, si fanno ben 15,25 km con un litro, a 100 l'ora se ne fanno 12,16 ed al tetto imposto dei 120 se ne fanno 9,48. Una « sportiva », quindi, che « beve » poco.

Con ciò non si vuole certamente affermare che si tratta di un'utilitaria: si vuole solo dire che il discorso sulla macchina va affrontato in un determinato modo; per esempio non imponendo alle Case, per motivi fiscali, di tenersi il più basse possibile nel numero dei cavalli, limitazione che non si traduce necessariamente in minor consumo o in maggior sicurezza.

Ma torniamo all'Alfetta GT. La meccanica della vettura, come si sa, è quella della collaudatissima berlina (attualmente ne sono in circolazione già 65.000 esemplari). E sulla robustezza, sulla validità di questa meccanica ci limitiamo ad accennare al massacrante *test* effettuato da Giancarlo Baghetti, il quale, con una berlina di serie — carica di quanto occorre per un viaggio iniziato a Capo Nord e terminato a Città del Capo — ha percorso 27 mila km in 29 giorni, passando dai geli polari al Sahara, per strade non facili neppure per una *Land Rover*.

Il discorso da fare, dopo un « assaggio » della GT di meno di 180 km (tale era la lunghezza del nostro percorso di prova) è quello sulla stabilità, sulla maneggevolezza, sul comfort che la nuova Alfetta GT offre al guidatore e ai passeggeri. E naturalmente si deve parlare della raffinata estetica, del capace bagagliaio (370 dmc), della strumentazione.

Come già accennato, grande vantaggio di questa « sportiva » è la possibilità di viaggiare a velocità piuttosto bassa in quinta marcia. Il che, oltre al risparmio di carburante, consente una guida tranquilla al punto da dar quasi l'impressione di trovarsi su una macchina con cambio automatico. Ciò è stato ottenuto con l'appiattimento della curva di potenza, che offre buona disponibilità di cavalli già a 2000 giri. Il che non impedisce, ovviamente, che con l'impiego delle marce si possano ottenere rapidissime accelerazioni (chilometro da fermo in 31"), sull'utilità delle quali, ai fini della sicurezza, ormai non vi sono più dubbi, così come non vi sono più dubbi che l'efficienza della frenatura, della tenuta di strada richieste per le macchine di alte prestazioni velocistiche sono una garanzia in ogni circostanza.

Rispetto alla berlina, la cui tenuta e maneggevolezza sono già d'altissimo livello, nel coupé si è potuto ancora far meglio, grazie all'accorciamento di una diecina di cm del passo e all'adozione di pneumatici più larghi (Goodyear 185/70). Questa maggior garanzia di tenuta, questa maneggevolezza, si avvertono soprattutto nei percorsi tortuosi e sui fondi irregolari, mentre ad una certa velocità si avvertono pure i grossi vantaggi del bassissimo coefficiente di resistenza all'avanzamento (cx=0,39). Ciò è stato ottenuto con una aerodinamica in cui efficienza e armonia di linee si fondono.

La vettura, disegnata da Giugiaro, è un « cuneo » caratterizzato dalla forte inclinazione del parabrezza, dal grande lunotto posteriore anch'esso fortemente inclinato (interessante la soluzione di apertura del bagagliaio), dalla coda tronca.

La vastità delle superfici vetrate non è solo apparente: essa raggiunge infatti ben 2,59 mq. La carrozzeria è sobria, senza fronzoli inutili, e dà alla macchina un aspetto compatto. Il muso è basso, « grintoso », con due coppie di fari gemellati, mascherina opaca su cui spicca il classico scudetto. Posteriormente la « GT » ricorda un poco la Montreal, almeno nei gruppi ottici.

L'interno della vettura è spazioso e anche posteriormente si ha quasi l'abitabilità della berlina. Le finiture sono eleganti, lussuose. I sedili, sagomati anatomicamente, sono rivestiti di bellissimo panno. Quelli anteriori sono muniti di poggiatesta e oltre alla comune regolazione (avanti - indietro - inclinazione dello schienale) si possono anche alzare ed abbassare spostando una comoda leva.

Gli stessi sedili, mentre si ribaltano per consentire l'accesso ai posti posteriori, si spostano contemporaneamente in avanti di una diecina di cm lasciando così un passaggio estremamente comodo. Per altri particolari rimandiamo alla scheda tecnica. Aggiungiamo solo che la strumentazione è completa e funzionale (contagiri centrale e gli altri apparecchi al centro della plancia), pulsanti per le trombe sulle tre razze del volante. Gli apparecchi di consultazione sono assai nitidi e l'intensità della luminosità è regolabile, il che in determinate condizioni di luce si rende assai utile. Insomma anche i particolari minimi sono stati curati con l'impegno che esige la vettura di gran classe.

G. C.

Le caratteristiche tecniche della «GT»

Motore a 4 cilindri in linea; alesaggio x corsa mm. 80 x 88,5; cilindrata 1779 cc. Potenza mass. 140 CV/SAE a 5.500 giri; CV DIN 122/5.500 giri. Coppia mass. kgm SAE 19 a 3000 giri kgm DIN 17 a giri 4.400. Passo mm. 2400; carregg. ant. post. mm. 1360/1358; lunghezza mass. 4190 mm.; larghezza mass. 1664 mm; altezza mass. 1330 mm. Peso (DIN) kg 1050. Accelerazione 1 km da fermo in 31 secondi. Velocità massima kmh 179,5.

ALIMENTAZIONE: due carburatori doppio corpo a farfalle sincronizzate. Serbatoio carburante posteriore; capacità 54 litri.

DISTRIBUZIONE: a valvole in testa a V di 80°, comandate direttamente da 2 alberi a camme azionate a catena. Valvole di scarico al sodio.

LUBRIFICAZIONE: forzata con pompa a rotori. Capacità coppa olio 4,45 kg + 0,50 kg nel filtro.

RAFFREDDAMENTO: liquido in circuito chiuso con antigelo permanente. Termostato di regolazione della quantità del liquido caldo o freddo; ventilatore elettrico che entra in funzione quando il liquido supera i 92° di temperatura e si disinserisce quando il liquido scende sotto gli 82°.

FRIZIONE: monodisco a secco con parastrappi ad azione progressiva, comando idraulico a pedale. La frizione è situata nella parte posteriore della vettura all'entrata del gruppo cambio-differenziale.

CAMBIO: a 5 marce + RM con anelli sincronizzatori al molibdeno. Comando sulla consolle centrale con leva corta di aspetto decisamente sportivo.

SOSPENSIONI: anteriore a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali con regolazione dell'angolo di incidenza; barre di torsione e stabilizzatrice; ammortizzatori idraulici telescopici antiemulsione. Posteriore: assale De Dion con 2 puntoni longitudinali convergenti in un nodo sferico. Ancoraggio trasversale con parallelogramma di Watt. Molle elicoidali. Ammortizzatori telescopici idraulici. Barra stabilizzatrice.

GUIDA: volante a calice in legno; piantone sterzo regolabile in altezza. Diametro sterzata 10 m.

FRENI: a disco sulle 4 ruote con doppio circuito e modulatore di pressione sui freni posteriori dipendente dalla pressione. Servofreno a depressione. Freno di soccorso conglobato con quello di servizio. Realizzato con lo sdoppiamento del circuito freni. Freno di stazionamento meccanico con leva centrale.

CARROZZERIA: portante a struttura progressivamente differenziata. Tipo coupè a 2 porte, 4 posti. Lo spessore della lamiera varia da un minimo di 0,8 mm fino a 3 mm su alcuni punti rafforzati.

PREZZO: Lit. 3.750.000 + IVA

Che cosa significa il lancio della vettura rinnovata

La nuova Fiat «128 Special» prepara la strada alla prossima berlina «131»

I problemi del mercato delle medie cilindrate - La fine della « 124 » è imminente

La nuova « 128 Special », immessa sul mercato dalla FIAT, è nata per più ragioni ma essenzialmente perchè l'italiano medio, in fatto di automobili, ha fatto un passo indietro.

Personalmente i dati di cui siamo in possesso ci indurrebbero a pensare che si tratti di un passo avanti, verso minori consumi cioè sia di derivati del petrolio che di automobili, ma ovviamente per le case costruttrici l'ottica è un'altra.

La produzione del primo quadrimestre in Italia è pressochè uguale al periodo corrispondente del 1973, ma in quei mesi (dicono alla FIAT) nelle officine c'era un « clima infuocato » e non fu possibile accontentare parte della domanda. La direzione commerciale della FIAT ha guardato però con preoccupazione allo « slittamento » del consumo verso categorie inferiori. Le quattro grandi fasce sono: fino a 1000 cc, da 1000 a 1500, da 1500 a 2000 e, quarta categoria, oltre i 2000.

Nel 1973 la prima categoria (sino a 1000 cc) rappresentò in fatto di immatricolazioni il 48,1 %. Nel primo trimestre di quest'anno questa percentuale è salita al 55,6 %. La seconda fascia (da 1000 a 1500) è scesa dal 38,5 al 33,8 %. La terza categoria (da 1500 a 2000) ha visto scendere la domanda dall'11,1 all'8,7 %; per l'ultima, la quarta fascia (oltre 2000) dal 2,3 la domanda è scesa ulteriormente all'1,9 %.

Si è verificato quindi uno slittamento generale, in gran parte dovuto alla ricerca di minori consumi e in secondo luogo, per le categorie maggiori, alle note restrizioni di velocità sulle grandi arterie.

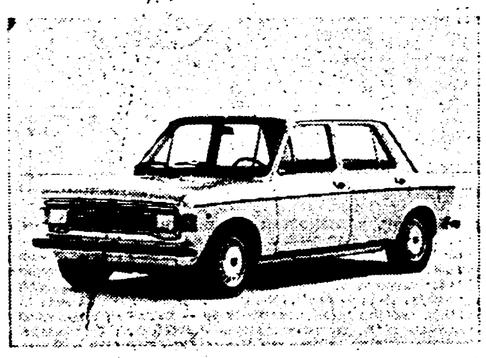
Con un'ipotesi che prevede un milione e mezzo di autoveicoli immatricolati in Italia nel corrente anno, la FIAT guarda alla seconda fascia (da 1000 a 1500) con particolare riguardo, coprendo questa un terzo della domanda complessiva, e sapendo di poter operare in questa categoria con una incidenza che oscilla tra il 53 e il 54 %: in tutto circa 270 mila automobili.

La casa torinese tiene in debito conto che se questa categoria da noi è la seconda, in molti Paesi del mondo è la prima (negli Stati Uniti, per esempio) e lo dimostra il fatto che se è vero che l'ultima versione della « 128 » dà il « via » al requiem per la « 124 » (nata nel marzo 1966 al Salone di Ginevra) quest'ultima continuerà a essere ancora prodotta per molti mesi, onde far fronte alla domanda degli americani. Attualmente ne escono 400 al giorno.

Tra le varie ragioni infatti che hanno indotto la FIAT a presentare le nuove versioni della « 128 », oltre all'esigenza di ravvivare il modello dopo 5 anni di indiscusso successo, in Italia e all'estero (2 milioni di esemplari, costruita e montata in 14 Paesi del mondo, scelta da sette premi come la « vettura dell'anno ») esiste per la casa torinese la necessità di determinare un « ponte » per il periodo che intercorrerà tra la fine della «124» (stop, prima delle ferie) e la nascita della « 131 » un modello di cui si parla da parecchio tempo e che dovrebbe veder la luce in autunno, nel periodo del Salone torinese del Valentino. Sarà infatti un modello completamente nuovo con due possibili versioni: 1300 e 1600. Si guarda anche a una versione Diesel, ma la fase di studio non pare essere ancora superata.

Il discorso, dal punto di vista commerciale, è abbastanza semplice. Chi abbandona, per le note ragioni, una fascia per passare a quella inferiore tenterà nel contempo di trovare nella nuova categoria parte delle prestazioni che gli offrivano i modelli precedenti. Con questo spirito esce la nuova « 128 »: per conservare un cliente e renderlo disponibile ad accogliere la « 131 », la Fiat del 1974.

O. P.



La nuova Fiat « 128 special » porta complessivamente a quindici le diverse versioni del modello, equipaggiato con motori di 1100 e 1300 cc. La vettura, come si nota dalla foto, ha subito modifiche di carrozzeria (nuova calandra, paraurti ricoperti di gomma) e negli allestimenti interni. Qualche modifica è stata apportata anche ai motori per assicurare maggiore elasticità di marcia e minori consumi.

Le strade / Il traffico

Il secondo lotto della « Basentana » finito entro l'anno

I lavori relativi al secondo lotto della superstrada Basentana saranno presumibilmente ultimati verso la fine dell'anno; quelli relativi al viadotto « Carpineto », recentemente appaltati, sono stati consegnati il 12 marzo scorso e, a termini di contratto, dovranno essere completati nell'aprile del 1975.

■ L'ente federale americano per l'aviazione civile ha iniziato una inchiesta sulle operazioni di volo della compagnia aerea « Pan American World Airwais », quattro aerei della quale sono stati negli ultimi nove mesi coinvolti in sciagure con la morte di 290 persone complessivamente.

L'inchiesta riguarderà l'addestramento dei piloti, le operazioni di manutenzione degli aerei, le operazioni di procedura e altri settori.

Le sciagure in questione sono avvenute nell'isola di Bali, a Pago Pago, a Boston e a Tahiti.

■ E' intenzione della Commissione europea di armonizzare, per tutta l'Europa, le misure riguardanti i limiti di velocità, che sono state prese in vari Stati membri della Comunità in seguito alla scarsità dei prodotti petroliferi.

In particolare, la Commissione sta studiando in quale misura i limiti di velocità possano ridurre il numero degli incidenti stradali.

Nei prossimi mesi, inoltre, la Commissione europea intende proporre al Consiglio dei ministri della Comunità di abbassare di circa 3 decibel il livello sonoro ammissibile nei veicoli a motore. Ciò costituirebbe una sensibile riduzione dell'intensità del rumore emesso.

Rubrica a cura di **Fernando Strambaci**

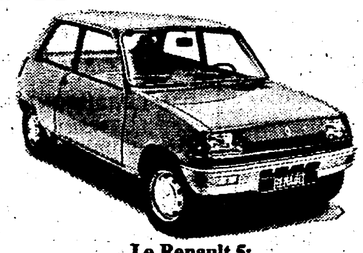
Coupé Renault 15 (1300 cc). Due posti davanti due veri posti dietro.

Il modo Renault di intendere i Coupè non è il solito "2+2" bensì comfort e spazio per 4 persone.
I Coupè Renault hanno le tradizionali caratteristiche di ogni modello Renault: trazione anteriore a tutta tenuta di strada, ampio bagagliaio facilmente caricabile dalla porta posteriore, elasticità delle sospensioni e silenziosità del motore.
La visibilità è totale, così aumenta il piacere di viaggiare e di guidare e, soprattutto, aumenta la sicurezza.
In ogni Coupè Renault apprezzerai la frenata precisa e sicura grazie ai freni a disco, il consumo moderato, il raffreddamento in circuito chiuso, la mancanza di punti di ingrassaggio (un cambio d'olio ogni 5000 km).

Capirai la praticità, oltre all'eleganza, dei suoi paraurti in caucciù e vetroresina, veramente indistruttibili. Prova un Coupè Renault (vieni con 3 amici).
Renault 15 è un 1300 cc (62 cv DGM, 150 km/h) nella versione TL e un 1600 cc (90 cv DGM, 170 km/h) nella versione TS. Per una guida più riposante e per un maggior controllo del consumo in città puoi averla anche nella versione TR con cambio automatico.
Renault 177 nella versione TL è una 1600 cc (90 cv DGM, 170 km/h) fornita anche con il cambio automatico: nella versione TS è una 1600 cc (108 cv DGM, 180 km/h) a iniezione elettronica.
Le Renault 177 sono anche in versione convertibile.
Prezzo a partire da lire 1.780.000 + IVA

Nella gamma Renault la tua c'è.

Le Renault 4:
850 cc, in tre versioni, Lusso, Export, Special.
Da lire 965.000 + IVA



Le Renault 5:
L, 850 cc, 125 km/h. - TL, 950 cc, 140 km/h.
Da lire 1.115.000 + IVA

Le Renault 6:
L, 850 cc, 125 km/h. - TL, 1100 cc, 135 km/h.
Da lire 1.185.000 + IVA

Le Renault 12:
L TL, 1300 cc, 145 km/h. - TS, 1300 cc, 150 km/h.
TR, 1300 cc, automatica. - Break, 1300 cc, 145 km/h.
Da lire 1.355.000 + IVA

Le Renault 16:
L. TL, 1600 cc, 155 km/h. - TS, 1600 cc, 165 km/h.
TX, 1600 cc, 175 km/h. 5 marce. Anche automatiche.
Da lire 1.555.000 + IVA

I Coupè Renault 177:
TL, 1600 cc, 170 km/h, anche automatica.
TS, 1600 cc, 180 km/h, iniezione elettronica.
Da lire 2.165.000 + IVA

Oggi tutti pensano a ridurre i consumi. Renault da sempre.

Per provare la Renault che preferisci cerca sulle Pagine Gialle (alla voce Automobili) la Concessionaria più vicina. Per avere una documentazione completa delle Renault compila e spedisci questo tagliando a Renault Italia S.p.A. Casella Postale 7256 - 00100 Roma.

RENAULT

Segna con una X le tue Renault preferite
☐ RENAULT 4
☐ RENAULT 5
☐ RENAULT 6
☐ RENAULT 12
☐ RENAULT 15
☐ RENAULT 16
☐ RENAULT 177

NOME _____
COGNOME _____
VIA _____
CITTÀ _____
_____ CAP _____

RU/15