

Tirano le vendite della casa di Arese tanto che l'anno si chiuderà con il bilancio in nero

Due nuovi propulsori per l'Alfa Romeo 75

Quello spagnolo è un mercato dell'auto in espansione e l'Alfa Romeo vi sta ottenendo ottimi risultati. Ecco quindi la scelta di Madrid per la presentazione alla stampa internazionale della nuova gamma della 75, il modello che sta dando le maggiori soddisfazioni. Ecco quindi perché per la 75, oltre ai consueti aggiornamenti estetici, sono stati adottati due nuovi motori

DAL NOSTRO INVIATO
FERNANDO STRAMBACI

MADRID. Le cose per l'Alfa Romeo stanno andando particolarmente bene in Spagna. E' vero che si tratta di un mercato dove tutte le Marche vantano aumenti delle vendite ma sono le percentuali di quota di mercato il dato più significativo. Quello dell'Alfa con i 1726 vetture vendute segna ancora nel 1985 uno 0,3 miserello che si trascina da cinque anni. Poi nel '86 il salto al 2 per cento diventato 2,5 lo scorso anno. A fine '88 la casa di Arese sarà al 2,6 per cento con 26 mila auto vendute.

Da questo momento l'ascesa sarà più difficile. Ecco perché l'Alfa Romeo ha deciso di giocare proprio in Spagna presentandoci alla stampa in

temazionale e organizzando intorno a Madrid un percorso di prova. La sua carta migliore è l'Alfa 75.

Questo modello è quello che tra le auto con il marchio del Biscione ha avuto in rapporto al segmento di appartenenza il maggior successo commerciale su tutti i mercati. In Spagna supportata dalla 33 che è sempre lì, la 75 che fa più numeri è la 75 che ha fatto uscire l'Alfa da una posizione marginale.

Vittorio Porta, direttore commerciale dell'azienda per l'Italia spiegando ai giornali italiani l'andamento del mercato non ha fatto mistero del suo entusiasmo. Si è lasciato tanto trascinare che dopo aver lamentato che le

vendite di 75 sarebbero ben più alte anche in Italia (39.000 quest'anno contro le 35.800 dell'anno scorso) se soltanto ci fossero più auto disponibili si è lasciato scappare (ma se i e proprio lasciata scappare?) un'indiscrezione: quest'anno l'Alfa Romeo chiuderà il bilancio in nero o quanto meno in pareggio con due anni e mezzo di anticipo sulle previsioni.

«Arriva la 75», dunque, visto che siamo in Spagna e vediamo cosa succede nella gamma che da oggi viene messa in vendita in Italia, col solito ritocco di prezzi spiega con l'inflazione sia pure rallentata.

Gli interventi di maggior rilievo si riferiscono alle motorizzazioni. La versione 1.8 con motore a carburatore viene sostituita da un modello della stessa cilindrata con motore a iniezione a lancia della turbodiesel di 2 litri compare anche una versione turbodiesel 2.4 litri sempre con motore VM.

Per il motore a benzina grazie ad un sistema integrato di gestione elettronica (injection) a iniezione Bosch Motronic ML 3.3 e accensione

di tipo digitale) ed alla distribuzione bialbero con vanore di fase controllato dallo stesso microprocessore si è aumentata di 2 cv la potenza (122 cv). Essa è sfruttata non per aumentare la velocità massima che è rimasta di 190 km/h ma per migliorare la coppia che ora è di 16,3 kgm a 4000 giri. Ne hanno guadagnato elasticità di marcia accelerazione (10,4 secondi per passare da 0 a 100 km/h) e consumi (scesa da 9 litri per 100 km a 120 orari a 8,9 e, soprattutto da 12 a 10,5 nel ciclo urbano).

Ancor più rilevante il risultato ottenuto con l'adozione del VM di 2393 cc per la seconda versione turbodiesel. Grazie ad esso (112 cv 24,5 kgm di coppia a 2400 giri 11,7 secondi per passare da 0 a 100 km/h 185 km/h di velocità massima) l'Alfa 75 si colloca al vertice del settore delle auto con Diesel 4 cilindri.

Per il resto e per tutta la gamma mascherina anteriore ridisegnata copiano con impronta centrale insonorizzazione migliorata nuovi rivestimenti interni migliore scompartimento dei sedili nuova grafica per la strumentazione

La Casa svedese ha cominciato le vendite in Italia della nuova berlina tutt'avanti

Cinque le versioni della 440 e, volendo, anche tre modelli con catalizzatore

Ecco l'apolide col marchio Volvo

Puntualmente, come aveva annunciato a giugno, la Volvo Italia ha cominciato la commercializzazione della Volvo 440, la prima berlina a trazione anteriore della casa svedese. Si potrebbe definirlo un'auto apolide, visto che è costruita in Olanda, negli stabilimenti che sono Volvo per il 30 per cento, e che monta motori Renault. Ma è certo svedese per sicurezza e robustezza.

MONOPOLI. La Volvo Italia per stare al passo degli scherzi del tempo ha scelto una località inconsueta per le prove su strada dei suoi modelli 1989. Così una antica masseria fortificata pugliese trasformata in un accogliente albergo che prende il nome dai melograni che adornano la tenuta è diventata la base per saggiare i nuovi modelli svedesi.

Con era inevitabile l'attenzione più che alla nuova 740 - con motore (fatto apposta per il mercato italiano) di 1986 cc

e 136 cv distribuzione a due alberi a camme in testa quattro valvole per cilindro due alberi controrotanti che con sette coprine il chilometro con partenza da fermo in 30 secondi e di raggiungere gli ormai mitici 190 orari - è andata alla nuovissima 440 che segna l'ingresso della Volvo nel combattutissimo segmento delle berline medie a trazione anteriore.

Costruita utilizzando il pianale del fortunato coupé 480 la 440 dovrebbe contribuire - insieme al coupé appunto - a

consolidare non poco le posizioni della Volvo sul mercato italiano dove le due trazioni anteriori Volvo dovrebbero rappresentare il 50 per cento delle vendite ipotizzate per il prossimo anno in almeno 25 mila unità. Il problema potrebbe soltanto essere quello di vedere se la fabbrica sarà in grado di far fronte alle richieste.

La Volvo 440 infatti sembra avere tutti i numeri per soddisfare coloro che desiderano una berlina media diversa dalle altre e con la fama di sicurezza e robustezza di cui si fa credito alle Volvo. Non guasta a questo proposito il fatto che la 440 sia prodotta in Olanda e che i motori che la equipaggiano siano dei Renault (quattro cilindri di 1721 cc). Questa berlina può essere considerata un'apolide, ma non c'è dubbio che sia stata costruita con la «filosofia» della Casa svedese: da sempre si tenta ai problemi della sicu-

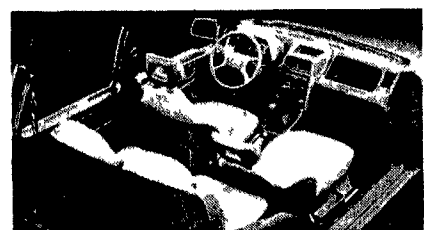
rezza e della robustezza ed oggi anche a quelli dell'ecologia. Non a caso le 440 per tre delle cinque versioni di cui si compone la serie sono offerte anche da noi con marmitta catalitica e non a caso il catalizzatore è disponibile per tutta la gamma Volvo con l'eccezione delle 360.

Vediamo dunque queste 440 più da vicino. La loro linea soprattutto nella parte anteriore è indubbiamente Volvo e lo stile Volvo lo si ritrova negli interni sia per l'accuratezza delle finiture che per la ricchezza della strumentazione (sul cruscotto che ricorda quello della 480 c'è anche il computer di bordo). Le motorizzazioni sono tre e non c'è che l'imbarazzo della scelta tra le versioni a carburatore quelle ad iniezione e quelle con turbocompressore. Le potenze sono, rispettivamente di 90, 109 e 120 cv che consentono vo-

lendo di guidare queste berline in modo molto brillante sia pure tenendo conto di una certa loro tendenza al sottosterzo.

I dati omologati delle prestazioni danno un'idea di che tipo di berlina si tratti con il motore da 90 cv si passa da 0 a 100 km/h in 11,5 secondi e si raggiungono i 175 orari con quello da 109 cv bastano 10 secondi per passare da 0 a 100 km/h e si possono raggiungere i 185 km/h ora per quello da 120 cv 9 secondi sono sufficienti per passare da 0 a 100 km/h e la velocità massima è di 200 km orari.

Una nicchia per la Vitara della Suzuki



Vista dall'alto della Suzuki Vitara in versione cabriolet

Puntando alle «nicchie» di mercato la Suzuki è passata dalle 200 mila macchine costruite sei anni fa, al milione di macchine prodotte nel 1987. Con la nuova Vitara viene seguita la stessa filosofia offrire un prodotto particolare che si colloca in uno spazio lasciato libero dai concorrenti. Il prezzo della Vitara va da 23,5 a 25,5 milioni della versione più lussuosa.

UGO DALLO

La Vitara è per diversi aspetti una vettura originale che sembra rispondere a nuove e per ora insoddisfatte richieste del «consumatore automobilista» in un ambito di prezzo ancora accessibile a una larga fascia di persone. Da quel formidabile successo di marketing che sono le due piccole SJ 410 ed SJ 413 la nuova vettura si distacca pur volendone rispettare il successo perché si propone in qualità di «prima macchina». Infatti mentre la piccola Suzuki importata in Italia dal 1 Autoexpo di Bolzano è stata adottata per oltre il 50 per cento da un'utenza femminile la più grande e dotata Vitara potrebbe spostare la percentuale (anche per una maggiore disponibilità finanziaria) a favore di un pubblico maschile. Rimane tuttavia il limite costituito dalla esiguità del bagagliaio sufficiente per una valigia.

Le versioni importate sono due: Berlina e Cabriolet con diversi allestimenti accessori. Il più completo è quello della Berlina J1X comprendente fra l'altro ruote libere automatiche alzacristalli e specchi elettrici chiusura centralizzata sedili posteriori separati scorrevoli e ribaltabili il volante regolabile ecc. Lunghezza la lista di accessori per la personalizzazione esterna della vettura fornita come optional.

Sedendoci al volante e percorrendo un breve tratto non asfaltato abbiamo potuto apprezzare la comodità dei sedili anteriori e la praticità del servosterzo (sulla Berlina J1X). Un notevole salto di

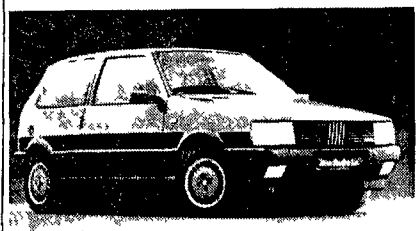
qualità rispetto alle piccole SJ 410 e 413 è stato realizzato nel confort dei passeggeri posteriori che finalmente di spongono sedili sufficientemente rialzati rispetto al piano di appoggio dei piedi.

Altri pregi sono la silenziosità di marcia e la morbidezza delle sospensioni a molle ed ammortizzatori. Bella e funzionale la plancia piacevole il tessuto dei sedili dall'inserimento un abitacolo accogliente e confortevole che con sette lunghe percorrenze.

Abbiamo lasciato per ultime le note tecniche perché ci sembrano meno caratterizzanti quantunque tutt'altro che trascurabili. La Vitara a causa di un'altezza da «erre di soli 200 mm non è omologabile come fuoristrada ma viene considerata una vettura normale. Per tanto subisce il contingente delle importazioni. Cio nonostante è di fatto una vera fuoristrada di 1590 cc di cilindrata e 74 CV di potenza la coppia massima raggiunge i 12,5 kgm a 3100 giri. Non è previsto un motore Diesel.

Il cambio è dotato di 5 rapporti più le ridotte e la trasmissione con ruota libera manuale o automatica consente in sensoimento aggiuntivo della trazione anteriore.

Le dimensioni esterne sono state contenute entro valori molto vicini a quelli delle SJ. La lunghezza totale (con ruota di scorta posteriore esterna) è di mm. 3.620 la larghezza di mm. 1.630 e l'altezza di mm. 1.665. Contengono anche l'interasse soltanto 2.200 mm mentre la carreggiata raggiunge i 1.400 mm.



La Fiat Uno Turbo i.e. di serie e, in alto, nella versione attrezzata per le gare

Luca Vicario è il campione La Fiat Uno Turbo i.e. propedeutica ai rally

La settima e ultima prova del Campionato Fiat Uno 1988 corsa in concomitanza con il Rally d'Italia ha visto la vittoria del toscano Paolo Andreucci mentre il Campionato 1988 è stato appannaggio del giovane Luca Vicario che ha vinto contemporaneamente il titolo assoluto e quello Under 23.

Il campionato Fiat Uno giunto quest'anno alla sua quarta edizione e disputato su vetture Uno Turbo i.e. è stato istituito per permettere ai giovani di avvicinarsi ai rally con una spesa abbordabile. Il basso costo di gestione della vettura il modesto costo della «preparazione» ed il ricco

monte premi (350 milioni di distribuiti su sette gare) repressero sicuramente una forte attrattiva per i giovani piloti. A ciò si aggiunge una facilità sponibile al 30 per cento di sconto sull'acquisto della vettura.

Le sette prove sono state tutte disputate in concomitanza delle più belle gare di Campionato Italiano Rallyes alcune valide per il Campionato Europeo e nel caso del Rally d'Italia per il Campionato Mondiale. Di solito le Uno Turbo entrano in azione nella penultima o nell'ultima tappa. Le Uno Turbo i.e. sono sostanzialmente tutte uguali e dispongono di circa 140 ca-

valli dopo la preparazione cosa che permette di far emergere i migliori piloti. La vettura base la Uno Turbo i.e. è stata venduta nel mondo in tre anni e mezzo di commercializzazione in ben 78.400 unità delle quali 34.200 in Italia. I suoi pregi più evidenti si possono sintetizzare in linea caratterizzante: affidabilità e prestazioni brillanti confort e sicurezza di marcia.

Nei primi otto mesi del 1988 sono state vendute in Italia 20.200 piccole berline sportive di queste 5.200 sono Uno Turbo i.e. che si accaparrano una quota pari al 25 per cento del corrispondente mercato.

La Gianni «personalizza» gli interni della Fiat Uno

La Gianni Automobili è nota sin dagli anni Trenta per le sue elaborazioni di vetture di serie. Ora la Casa romana ha affiancato alla tradizionale attività motoristica un nuovo settore di carrozzeria dedicato alla personalizzazione estetica funzionale di vetture Fiat. Enata così la versione Look della Uno della quale (nella foto) sono visibili i sedili. Le Uno elaborate dalla Gianni - i prezzi variano da 13.080.233 lire della Uno Look 45 SL 3 porte al 17.065.233 lire della Uno Look Turbodiesel - si caratterizzano per l'accuratezza e la qualità delle finiture. Si va dai particolari più appariscenti come il volante in pelle Luisi di tipo sportivo a tre razze o come i materiali pregiati usati per le sellerie a quelli magari invisibili come le rondelle in fibra antirumore del cruscotto o come le viti bruniti antiruggine sui montanti. Le Uno Look ovviamente, sono accessoriatissime.

Seat Ibiza a settembre di nuovo tra le «Top Ten»

nuove versioni Crono, Disco e Comfort, sono state infatti immatricolate nel nostro paese 3.243 Ibiza, 358 delle quali con motore Diesel. Complessivamente, nei primi nove mesi, sono state 32.913 le Ibiza commercializzate su un totale di 55.253 Seat vendute dalla Bepi Koelliker Importazioni. A queste vanno aggiunti 930 veicoli commerciali Terra, derivati dalla Malaga. Sempre nel mese di settembre la Seat è risultata l'ottava Marca del mercato italiano, confermando una posizione già conquistata anche in giugno, dopo essere stata settima in agosto e addirittura sesta nello scorso gennaio. Complessivamente nei primi nove mesi dell'88 la Seat ha registrato una penetrazione del 3,30 per cento, con un incremento del 14,7 per cento sull'87 a fronte di un mercato cresciuto dell'8,15 per cento.

Nessun problema per i ricambi Toyota

una nota della Toyota Italiana nella quale si precisa che, negli ultimi dodici mesi, la Casa, rappresentante nel nostro paese del maggior costruttore automobilistico del Sol Levante, ha dato nuovo impulso al suo servizio ricambi. Il volume delle parti presenti nel magazzino centrale di Roma - e quindi la sua capacità di evadere le richieste provenienti dalla clientela italiana tramite le concessionarie e le officine autorizzate - è salito dal 87 per cento del giugno 1987 al 92,6 per cento del 1988, allineandosi ai valori delle maggiori aziende nazionali ed estere presenti sul nostro mercato. Restano infatti assenti soltanto quei particolari che, per la loro scarsa richiesta da parte dell'utenza, sono notoriamente destinati a invecchiare in magazzino. La Toyota Italiana afferma, inoltre, che si è preoccupata di accelerare i tempi di consegna dei ricambi ai magazzini delle sue sessantadue concessionarie e sette officine dirette. Oggi sono sufficienti dai 5 ai 7 giorni per evadere gli ordini di «stock» e sole 24 ore per quelli classificati come urgenti.

IL LEGALE
FRANCO ASSANTE

Tra il pedone e il conducente

L'art. 134 del Codice della strada nel disciplinare l'attraversamento della strada da parte dei pedoni sancisce il principio che esso deve avvenire sulle strisce pedonali. L'unica eccezione si ha quando le strisce sono collocate ad oltre 100 metri ma l'attraversamento deve avvenire in senso perpendicolare e non trasversale (per ridurre naturalmente i tempi).

Quando si verifica una simile situazione il pedone è sempre tenuto a dare la precedenza ai veicoli deve pertanto assicurarsi prima di iniziare l'attraversamento, della direzione e della velocità dei veicoli adeguando la sua condotta alla concreta situazione al fine di evitare situazioni di estremo pericolo. Tale condotta prudente va osservata ancor più se i veicoli procedono in modo irregolare. Le cautele imposte ai pedoni e l'obbligo di cedere la precedenza ai veicoli non esenta però i conducenti dalla

BREVISSIME

«Aspirauto» self service. Nelle principali stazioni di servizio delle varie case petrolifere sarà presto installato un impianto «Aspirauto» che consentirà agli automobilisti di pulirsi da soli l'interno della macchina. Il prezzo del servizio andrà da mille a duemila lire.

Winter Marathon. Sarà una scorribanda lunga 500 chilometri tra neve e ghiaccio con partenza ed arrivo a Madonna di Campiglio. Si tratta della prima Winter Marathon per auto d'epoca, organizzata per i giorni dal 3 al 5 febbraio prossimi dal M.W. Veteran Car Club di Brescia. Lo stesso che «firma» la Mille Miglia storica. Al vincitore andrà una vettura d'epoca, iscritta d'ufficio alla Mille Miglia '89.

Auto all'etanol. Peugeot e Renault si preparano a sperimentare automobili «pulite» che funzionano con una miscela di benzina ed etanol o metanol. Trentasette i veicoli, di differenti cilindrata che saranno utilizzati per le prove in collaborazione con l'Istituto francese del petrolio.

Filma sulla sicurezza. Dal 20 al 24 settembre dell'anno prossimo si svolgerà in Francia a Carcassonne il primo Festival internazionale del film sulla sicurezza stradale.

Teknautic a Milano. Settanta aziende specializzate hanno già assicurato la loro partecipazione alla prima edizione di Teknautic rassegna dei prodotti dei servizi e delle attrezzature per la nautica. La manifestazione si svolgerà dal 25 al 28 novembre prossimi alla Fiera di Milano.

386 milioni di autoveicoli. Nel 1986 secondo le stime più recenti circolavano nel mondo 386 milioni di autoveicoli, corrispondenti ad una media di un autoveicolo ogni 12 persone. La densità più bassa è in Cina con 1.374 persone per veicolo. Quella più alta nel Nord America con 2,6. La media europea è di 5,3.