

Lancio alla grande della «piccola» che si affianca alla Supercinque

Complessivamente sono cinquantuno le versioni della nuova gamma



Posizione scorribile per una chiacchierata, salve che la strada, come nel caso, non sia chiusa al traffico. Il fotografo ha potuto così «ambientare» una vista anteriore della Clio 1.7 RT e posteriore della Clio 1.4 RT

Clio: con il nome di una Musa Renault attacca nel segmento B

Abbandonate definitivamente le sigle per identificare le macchine, la Renault ha scelto il nome di una Musa. Clio, per quella che viene definita «una piccola nell'universo delle grandi». L'attacco nel segmento B viene sferrato con 51 versioni (in Italia ad ottobre ne arriveranno 15) dalla linea accattivante, con un abitacolo confortevole e con prestazioni di tutto rispetto.

DAL NOSTRO INVIATO
FERNANDO STRAMBACI

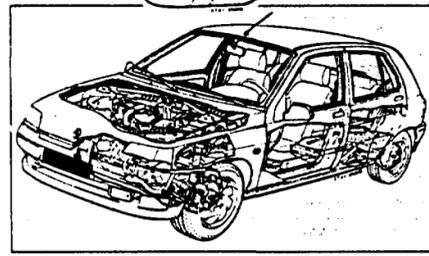
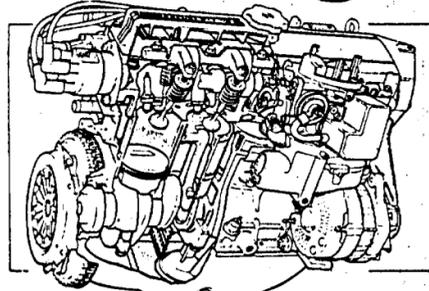
PARIGI. Il segmento B vale in Europa 3,6 milioni di automobili l'anno, pari al 27 per cento del totale. Ed è qui che la Renault attacca con il suo primo modello degli anni 90. Lo fa alla grande, presentando in un sol colpo qualcosa come cinquantuno versioni, preparate per ogni particolare mercato e per le specifiche esigenze di quegli automobilisti che desiderano una vettura «piccola ma che, come già recitano gli slogan della Casa francese, possa ben figurare nell'universo delle grandi».

La Régie sono tanto sicuri del fatto loro che per la presentazione alla stampa internazionale della Clio (il nome, che in età ellenistica veniva dato alla Musa del canto epico e, della storia, è stato scelto tra altri 2500 sottoposti a sondaggio in cinque Paesi e segna l'abbandono definitivo delle sigle nella denominazione dei modelli Renault) non si sono limitati ai soliti confronti verbali con le caratteristiche delle auto concorrenti. Al Centro prove Valeo di Montelaine, a una quindicina di chilometri da Parigi (la Valeo ha riservato alla Clio, per la quale fornisce i principali allestimenti, l'antenna di un sistema inedito di fari antinebbia «a superficie complessa» che dicono di grande efficacia), la Renault aveva infatti schierato le principali versioni della Clio a fianco degli analoghi modelli della concorrenza. C'è stato così modo - per chi non è incapace, come è successo a noi, nello sciopero dei controllori di volo dell'aeroporto Charles De Gaulle - di un confronto diretto che, raccontano, è risultato a tutto vantaggio della Clio.

La prova delle vetture sulle strade della regione di Vexin (noi abbiamo saggiato la Clio 1.2 con il nuovo motore derivato dal 1390 cc Energy già utilizzato per la R 19, la Clio 1.4, che ha, appunto, il motore della R 19 leggermente modificato, la Clio 1.7, che a ottobre non verrà in Italia quando comincerà da noi la commercializzazione delle prime quindici versioni della Clio (un po' di spazio alle superstiti Supercinque occorre pure lasciarlo) ed abbiamo concluso l'indigestione di versioni al volante (a due razze, bello, ma un po' ingombrante nelle manovre veloci) della Clio con il motore Diesel di 1870 cc e 65 cv.

Salvo qualche riserva sulla insonorizzazione di quest'ultima versione (ma la rumorosità al minimo, ci hanno assicurato, era un'esclusiva, negativa caratteristica di quell'unica esemplare tra i pochi di presenza) la Clio ci sono davvero molto piaciute. Ne abbiamo molto apprezzato la linea, ne abbiamo assaporato il confort di marcia, ci siamo resi conto che l'abitabilità è davvero grande per una «piccola» ed abbiamo potuto constatare, anche senza confronto diretto, che la Clio non temono certo un «faccia a faccia» con le concorrenti in quanto a guidabilità e prestazioni e, soprattutto, per quel che si riferisce agli allestimenti interni e agli accessori.

Avremo modo di tornare sul tema Clio quando queste vetture arriveranno in Italia e di qui a un anno si avrà occasione di verificare se le previsioni produttive (2550 vetture al giorno) dei dirigenti della Renault (che hanno già concordato con una parte del sindacato dello stabilimento di Flins,



Il disegno consente di vedere la meccanica della Clio. Quello in alto riproduce il nuovo motore Renault a benzina 1.2 Energy con le relative curve di potenza e di coppia

1764 cc a 16 valvole e 140 cv di potenza. A proposito di motori, tra «normali» (e comunque rispondenti alle norme europee vigenti) e in grado di utilizzare l'Eurosuper senza piombo) e catalizzati se ne contano addirittura tredici. Limitiamoci quindi a quelli che equipaggeranno le versioni che saranno importate presumibilmente in Italia.

Il C1E-D700 di 1,1 litri (1108 cc) ha una potenza di 49 cv. Consente velocità massime di 145/146 km/h; km con partenza da fermo in 38 secondi; consumo medio 5,9/5,83 litri per 100 km.

L'ESF-A710 Energy di 1,2 l. (1171cc) ha una potenza di 60 cv.

La Clio che lo montano possono raggiungere i 155 km/h; km

con partenza da fermo da 36 a 36,8 secondi a seconda dell'allestimento; consumo medio da 5,9 a 6,1 litri per 100 km.

L'Energy 1.4 (e i contraddistinti da due sigle diverse), con la sua cilindrata di 1390 cc eroga una potenza di 80 cv, 167 km/h con l'allestimento RT e 175 km/h con l'allestimento RN (le Clio sono infatti proposte con tre livelli di equipaggiamento; la sigla RL sta per allestimento base, che comprende tutti gli equipaggiamenti indispensabili; per esempio, sono considerati tali i due specchietti retrovisori esterni; la sigla RN sta per confort completo; la RT sta per confort elevatissimo); il chilometro da fermo è percorso in 33/36,5 secondi; il consumo medio è indicato in 6,33/6,73 litri per 100 km.

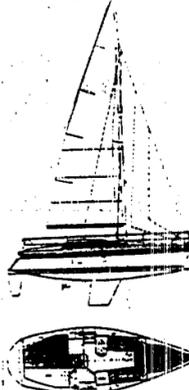
La sigla F8Q-C730 contraddistingue il motore Diesel che ha una cilindrata di 1870 cc e che eroga una potenza di 65 cv; 161 km/h la velocità massima; 5,47 litri per 100 km il consumo in media Utac.

Come si è detto, la Clio sono molto bene accessoriate. Ciononostante la proposta di optional è del tipo di quelli offerti per vetture di ben altro segmento. Per citare a caso, si va dall'ABS al cambio automatico, dal servosterzo per le versioni medie della gamma al condizionatore. Sono di serie i poggiatesta e, a partire dall'equipaggiamento RN, le cinture di sicurezza con attacco regolabile in altezza.

Resta ancora da dire che per la Clio si è proceduto ad una accuratissima scelta dei materiali utilizzati e che il 47 per cento delle lamiere ha subito un trattamento anticorrosione.

NAUTICA GIANNI BOSCOLO

La belga Etap 38i è barca dell'anno



del noleggio. Il cantiere belga, le cui imbarcazioni sono molto diffuse nel nord Europa anche per i loro costi contenuti, ha presentato a Parigi la nuova versione del 28 piedi. Disegnata da Philippe Harle, il nuovo Etap 28i è stato curato negli interni da Alain Mortier, che ha ottenuto risultati ancora migliori dei precedenti allestimenti. Armato in testa d'albero, lo sloop dispone di una superficie velica superiore ai 43 metri quadri e di un borchio libero abbastanza alto, mentre la tuga accentuata aumenta ulteriormente la volumetria interna. L'allestimento prevede due cabine doppie, una a prua e una a poppa, più due posti nel quadrato trasformabile. La cucina è stata ricavata sulla murata destra, mentre a sinistra si trovano il tavolo da carteggio ed il bagno. Il motore, da 18 HP, è sistemato sotto la scaletta di ingresso.

Da quest'anno le barche Etap vengono vendute direttamente in Italia dalla «Doppio Blu», di Milano.

Questi dati tecnici dell'Etap 28i (nel disegno): lunghezza fuori tutto 8 metri e 58; larghezza m. 3,13; pescaggio 1,60/1,15; dislocamento 2800 kg.

Manuale dell'emergenza per chi va in barca



Andare per mare può essere impegnativo. Per questo al diporto non sarà mai raccomandato abbastanza di conoscere l'ambiente nel quale si vive, di provvedersi dell'equipaggiamento più idoneo, di educarsi all'autocontrollo e di seguire un accurato addestramento pratico. Un volume (Neil Holander e Arald Mertes: il manuale dell'emergenza - La documentazione più completa per la sopravvivenza in mare. Milano, ed. Edisport, pp. 287, cm. 23,9 x 16,9, lire 29.000) lo illustra chiaramente. Anche chi è abituato a navigare tranquillo non può escludere categoricamente di potersi trovare nelle situazioni di emergenza che sono evidenziate nel volume - anche con oltre 400 disegni - insieme con i suggerimenti per venire fuori con il minor danno. Nel volume (qui sopra la riproduzione della copertina) non si parla però soltanto delle situazioni critiche possibili durante la navigazione, ma pure di incorreventi più banali, dai mal di denti alla frattura, dal colpo di sole al mal di mare e alle molte altre piccole indisposizioni, per le quali il libro dà suggerimenti e consigli che lo rendono prezioso per chi va in barca per diporto.

Campionato imbarcazioni a energia solare

Ora abbiamo anche il Campionato internazionale per imbarcazioni ad energia solare. Cominciato a Milano con il «Circuito dei Navigli» continuerà l'8 il 9 e il 10 giugno a Torino, sul Po, e si svolgerà anche a Venezia, Livorno, Como e Lugano. I laghi di Garda e Maggiore vedranno le finali (2, 4 e 5 agosto) della competizione che consente la partecipazione in due categorie: prototipi e diporto. La capacità dei partecipanti si misurerà, oltre che nella abilità di guidare la barca in quella di caricare bene i generatori e di amministrare oculatamente i consumi.

I Comuni della Costa Azzurra: guerra agli scooters del mare

NIZZA. La viabilità in mare lungo le coste maggiormente preferite dal mondo turistico si fa sempre più difficile.

I bagnanti vengono considerati pedoni, i velisti corrispondono ai ciclisti e coloro che sfrecciano sui scooters e jet-ski agli automobilisti.

Nel tentativo di mettere ordine al traffico nautico, la Francia ha già emesso disposizioni severe in quanto alla stagione estivo-balneare 1989 le villette nell'arco di mare della Costa Azzurra furono ben 89. Ma la Municipalità di Eze, piccolo centro situato al confine con il Principato di Monaco, ha ritenuto che le limitazioni non bastano e che occorre essere più severi, arrivando ai divieti.

Nel corso dell'ultima recente riunione il Consiglio Comunale ha deliberato di vietare l'uso di scooters e di jet-ski anche oltre la banda di tutela dei 300 metri dalla riva, divieto da rispettare in tutto lo spec-

chio acque prospiciente il Comune.

Una deliberazione assunta consapevolmente, cioè rendendosi conto che va ad investire un campo riservato alla competenza della Prefettura Marittima. Altri Comuni della Costa Azzurra sono pronti a «provocare» con identici deliberati le autorità statali ed intenzionati a far rispettare a fare tempo dalla prossima e vicina stagione balneare.

Le moto di mare sono la «moda» di questi ultimi anni e la loro presenza si è fatta quanto mai numerosa. La Prefettura Marittima ne ha già vietato l'uso nella rada di Villefranche-sur-Mer, nel braccio di mare che collega Cannes alle isole Santa Margherita, Saint-Honorat (le isole predette dai nudisti), e nell'ansa dei Capriquiers a Saint-Tropez.

Il loro utilizzo necessita di una disciplina preferenziale dalla riva al mare aperto - dichiara monsieur Desrumaux, ammini-

stratore delegato alle spiagge del Comune di Eze - che non possiamo garantire. Inoltre, dopo i 300 metri di rispetto si dilettano i velisti, uno sport che noi intendiamo privilegiare in quanto più marinaro, non inquinante, e non pericoloso.

Le Municipalità della Costa Azzurra, l'arco di riviera più pubblicizzato del mondo, hanno dichiarato così «guerra agli scooters del mare», aggiungendo ordinanze dei sindaci alle già restrittive leggi nazionali.

Le moto marine vengono affittate con facilità, sono maneggevoli da governare, ma sono pericolose per un mare affollato. Vengono messe in moto già dalla riva e non beneficiano di corsie di rispetto.

Una soluzione però è stata avanzata: la creazione di un mare aperto, a distanza di almeno due miglia marine dalla costa, di stadi con boe di delimitazione, dove fare correre sull'acqua scooters e jet-ski. □ G.L.

L'Aprilia presenta la Pegaso 125 e annuncia uno scooter da città

Premio di promozione

L'Aprilia, la casa motociclistica veneta che è stata protagonista di una crescita commerciale vertiginosa negli ultimi anni, offre sul volubile mercato motociclistico la Pegaso 125. Questa moto multiuso, particolarmente adatta ai sedicenni, costa 5.480.000 lire «chiavi in mano». La Casa annuncia inoltre uno scooter studiato per l'uso cittadino.

UGO DALLO

Due importanti scadenze sono alle porte: i Mondiali di calcio e la fine dell'anno scolastico. Per ambedue le scadenze l'Aprilia, la dinamica casa motociclistica veneta, ha preparato una sorpresa.

La prima, già in vendita, è la Pegaso 125, una moto guidabile dai sedicenni, che rielabora il concetto di motocicletta multiuso, adatta all'asfalto come alla terra battuta.

In linea con i canoni estetici di tutte le Aprilia, la Pegaso si riconosce a prima vista per i colori inusuali per una moto: blu aviazione metallizzata, con cupolino giallo, oppure verde acqua marina, con cupolino viola.

La parte meccanica presenta un pistone dissotolato sulla biella, per ridurre al massimo gli sforzi tangenziali sul cilindro. Una speciale mantellatura dello stesso «profilo differenziato e rugosità ridotta» è stata adottata per offrire maggiore resistenza all'usura ed alle sollecitazioni più esasperate. Il tutto, accoppiato ad una valvola Rave elettronica sullo scarico dovrebbe offrire un funzionamento più fluido fin dai regimi più bassi.

Migliorata, nella ciclistica, la forcella, che vanta una maggiore scorrevolezza rispetto alla precedente grazie ad una più accurata finitura delle superfici. L'impianto frenante

presenta un disco con particolare lavorazione della superficie ed un pistoncino di maggiore diametro. Di grandi dimensioni sono i due fianchetti per una buona protezione dal calore della marmitta, per altro dotata di griglia protettiva.

Il prezzo della Pegaso 125, ricco regalo di promozione, è di Lire 5.480.000 «chiavi in mano».

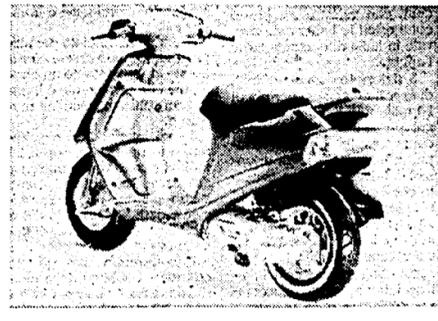
La seconda sorpresa è rappresentata da uno scooter di 50 cc, che fa entrare la Casa veneta nel ristretto novero dei

produttori di veicoli a due ruote per uso cittadino.

Secondo l'Aprilia, infatti, proprio i Mondiali di calcio stanno evidenziando come «le aree urbane necessitano di soluzioni nuove per far fronte al problema degli spostamenti delle persone che vi abitano».

Il disegno del nuovo scooter Amico 50 non ci sembra dei più originali, se confrontato con alcune realizzazioni giapponesi. Tuttavia l'Aprilia assicura che Amico 50 è un veicolo moderno e attuale, studiato per l'utente europeo. Dotato di cambio automatico, avviamento elettrico e vano porta-casco lo scooter assicura una estrema facilità d'uso. Per la sua natura di veicolo progettato con attenzione ai problemi di inquinamento ambientale, Amico 50 presenta ridotta rumorosità e ridotta emissione di gas nocivi.

Prezzo e data di commercializzazione non sono stati ancora comunicati.



Lo scooter da città che l'Aprilia sta per commercializzare

Era ricca di innovazioni la progenitrice della Lancia Thema

Aurelia: 40 anni



La Lancia Aurelia, in un certo senso la progenitrice della Thema, ha quarant'anni. Era stata infatti presentata al Salone di Torino del 1950 da quella che allora era un'azienda totalmente autonoma. Chi la vide in quella occasione ricorda: «L'Aurelia è lì, fenna nell'elegante stand della fabbrica - la guerra, seppur lentamente, sta allontanandosi - e subito tecnici, giornalisti, automobilisti che conoscono i valori di talune scelte, si inchinano».

In effetti la Lancia Aurelia presenta soluzioni tecniche che costruttori famosi riprenderanno soltanto anni ed anni dopo, a cominciare dal motore a sei cilindri a V.

L'idea di studiare l'impostazione di un motore di quel tipo era stata accarezzata a lungo da Vincenzo Lancia e l'aveva ripresa nel 1913 l'ingegner Francesco De Virgilio. Il giovane capo del servizio studi e brevetti della Lancia decise così di trasformare un otto cilindri a V di 60 e ci riuscì tanto bene - il

propulsore girava «rotondo» e ben fermo sui propri supporti elastici - che, scartata la prima idea di utilizzarlo per un semplice ringiovanimento dell'Aprilia, si mise mano, ormai sotto la direzione di Vittorio Jano (si era nel 1948), ai disegni di una vettura con autotelaio e carrozzeria più avanzati.

Per la «B10», così si identificò la prima versione dell'Aurelia, fu adottato un passo più lungo di quello dell'Aprilia per consentire una maggiore abitabilità longitudinale, ma se ne conservò l'avantreno a ruote indipendenti. Per il retrotreno, invece, si adottò una soluzione per quei tempi molto audace: un braccio portante costituito da un triangolo in tubi con articolazioni montate su boccole in gomma. Altra innovazione: il gruppo cambio-propulsore fu ancorato alla vettura per aumentare il peso sull'asse posteriore.

Il comando del cambio, a leva sul volante, fu una concessione alla moda americana, anche se non aveva utilità pra-

tica. Il punto di forza era, comunque, rappresentato dal motore sei cilindri. Aveva una cilindrata di 1754 cc, una potenza di 56 cv a 4000 giri e una coppia di 10,8 kgm tra i 2500 e i 3000 giri. Molto elastico, consentiva all'Aurelia «B10» di raggiungere una velocità massima di 135 km/h; il consumo (basato per quei tempi) era di 11 litri ogni 100 km.

Della Aurelia «B10» furono costruiti circa 5 mila esemplari, ai quali si affiancarono, sino al 1958, altri 27 modelli (nella foto l'Aurelia B 56 Voiti, a destra, ripresa di fronte alla Thema Station Wagon turbo 160), per un totale di 18.419 vetture vendute.

Grande popolarità l'Aurelia ottenne grazie anche ai suoi successi nelle corse, realizzati principalmente con la versione «B21» (motore di 1591 cc, 70 cv e velocità massima di 145 km/h) che aveva la stessa carrozzeria della «B10». Tra le tante Aurelia, la più veloce fu la «B20» che faceva i 185 orari. □ F.F.S.

La qualità totale levata come fosse una bandiera

TORINO. La bandiera della qualità totale levata, forse con qualche ritardo, da Cesare Romiti è stata prontamente fatta propria dai costruttori di componenti, ricambi, accessori per auto riuniti al Lingotto per la 13ª edizione di Automotor. Questo Salone internazionale, tenutosi all'indomani del Salone dell'Auto, ha dedicato un convegno alla «Qualità nel mondo della componentistica» in cui si sono posti obiettivi molto ambiziosi.

Gli oltre 600 espositori d'una ventina di nazioni rappresentavano un settore in crescita che, solo in Italia, conta più di 50 mila aziende, dalle grandi alle piccolissime, con un fatturato di parecchie migliaia di miliardi. Il comparto della componentistica è oggi strettamente legato alle grandi aziende automobilistiche che gli affidano la realizzazione di parti spesso essenziali del veicolo. Questa fetta d'auto che nasce fuori dei colossi produttivi può raggiungere, in valore, il 50 per cento del prezzo del prodotto finale. Ma al convegno, organizzato dall'Anfia si sono fornite altre notizie interessanti.

C'era una volta il collaudo che assicurava la qualità del prodotto, oggi c'è il Tqc vale a dire il Total Quality Control (l'inglese sta diventando proprio obbligatorio). In pratica cos'è il Tqc? «Un attitudinismo totale che richiede il coinvolgimento di tutti», spiegava, nel corso del convegno, Sandro Schirru, direttore di stabilimento della It Way Assauto. Un coinvolgimento così totale da far parlare di «qualità come cultura». E non pare ci siano molli

dubbi sul fatto che «un cambiamento culturale collettivo» sia indispensabile «per ottenere l'orientamento alla qualità del prodotto e del servizio».

Il Tqc, erede del vecchio glorioso collaudo, viene caricato d'un altro significato non meno impegnativo; ricorrendo di nuovo all'inglese si parla di Society Minded Quality Control, cioè «sistema che tiene conto anche degli aspetti sociali in senso globale». Negli esemplari fatti si è accennato all'influenza che può avere un buon ambiente di lavoro. Ultima unità di misura, diceva Riccardo dell'Anfia della Skf «il livello globale di soddisfazione del cliente». Una parafasi dello stagionato il cliente ha sempre ragione?»

Si usa molto l'inglese ma si cerca di pensare in giapponese. Dove si parla di auto si parla di Giappone e del pericolo che la qualità delle sue vetture può costituire. Qualità e prezzi che accompagnano durata e affidabilità dei prodotti. Di solito alta qualità e prezzi bassi non vanno molto d'accordo. Oggi però, la sfida del Sol levante pare indicare un'altra strada obbligata. La sopravvivenza delle aziende è legata al miglioramento continuo della qualità e alla capacità di ridurre i costi.

Il sogno è una produzione senza difetti, a scarto zero. Come ottenerla? Con una cultura che consideri questo possibile, che miri all'eccellenza del prodotto. Sui tempi e modi per raggiungere tanta meta nessuno si sbilancia. I precedenti delle rivoluzioni culturali consigliano la massima prudenza. □ A.L.