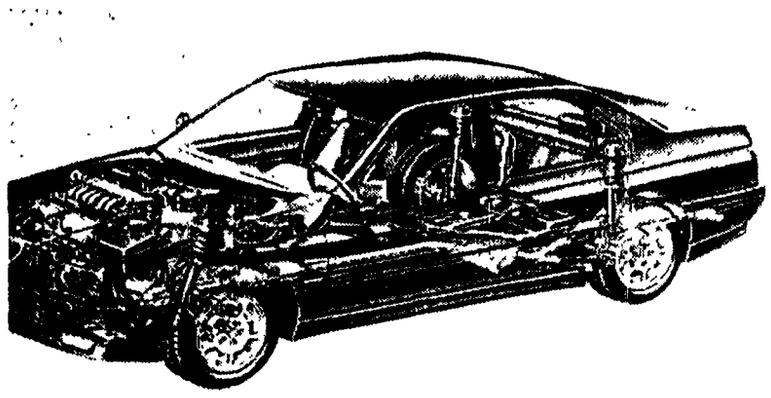


164 al top

L'Alfa Romeo ha scelto i dintorni di Monaco di Baviera per presentare la versione Quadrifoglio della 164, essendo rimasta la Germania il solo paese dove, se si vuole, si può raggiungere in autostrada la velocità massima consentita da una macchina. La 164 al top fa i 237 orari e, prima che in Italia, sarà venduta all'estero.

DAL NOSTRO INVIATO
FERNANDO STRAMBACI

MONACO. Da qui a settembre, quando poi questa Quadrifoglio sarà commercializzata anche in Italia, chi dovesse trovarsi a viaggiare in Germania, Austria, Svizzera o Olanda, non dovrà stupirsi se si imbatterà in un'Alfa 164 con tanto di spoiler e minigonne. L'Alfa Romeo, infatti, ha deciso di cominciare proprio da questi paesi la vendita del modello al top della gamma. Si tratta, infatti, di mercati dove le macchine sui tre litri di cilindrata non vengono penalizzate dall'Iva al 38 per cento e dove le auto del segmento E rappresentano, nonostante il loro prezzo (quest'Alfa 164 Quadrifoglio, quando arriverà da noi in autunno, costerà sui 65 milioni di lire), una consistente (1.116.700 unità l'anno scorso in tutta Europa) fetta del parco circolante.

Proprio perchè le vendite in Germania, dove l'Alfa Romeo l'anno scorso ha piazzato 5.202 Alfa 164, cominceranno subito e perchè nella Rft non ci sono limiti di velocità sulle autostrade, l'Alfa Romeo ha scelto le strade della Baviera per i test di questa berlina in grado di viaggiare a 237 chilometri orari. All'Alfa Romeo, infatti, per esaltare la sportività del modello, han pensato bene di adottare nuovi rapporti di trasmissione e di tirar fuori dal sei cilindri a V di 2.959 cc che equipaggia la 164 3.0 V6, un'altra manciatina di cavalli (16 per la precisione) che portano a 200 cv la potenza massima disponibile a 5.800 giri. Un incremento della coppia, salita a 27,4 kgm a 4.400 giri, assicura grande brillantezza ed eccellenti doti di accelerazione (si passa da 0 a 100 km/h in soli 7,7 secondi) a questa vettura, nonostante sia equipaggiata di serie con marmitta catalitica trivalente e sonda Lambda.

Le cure dedicate al motore, che adotta un sistema di gestione elettronica integrale dell'iniezione e dell'accensione digitale (Bosch Motronic ML 4.1), non hanno messo in secondo piano l'attenzione al resto della meccanica e degli allestimenti. Pregevole, per esempio, l'adozione di nuove sospensioni a smorzamento variabile autoregolanti a controllo elettronico che possono esaltare, a seconda delle esigenze, il confort della macchina o le sue doti di sportiva.

Con la semplice pressione di un pulsante, posto a portata di mano sulla consolle, si può passare da una taratura (soft) relativamente morbida degli ammortizzatori nella marcia in città o su strade con fondo irregolare, ad una regolazione più dura (hard) per ottenere la massima aderenza fra ruote e terreno alle alte velocità e, in genere, nella guida sportiva. Di rilievo il fatto che, qualora si sia prescelta la regolazione «soft», il sistema di controllo elettronico introduce automaticamente, in particolari situazioni – quali spunto, brusche frenate (la 164 Quadrifoglio dispone di serie del sistema frenante Abs), forti accelerazioni laterali, alte velocità – la taratura «hard».

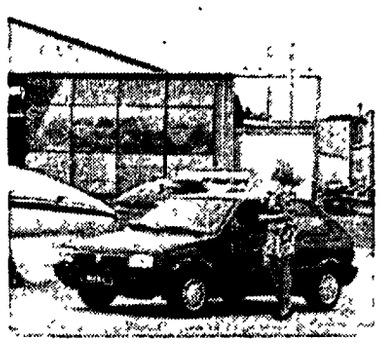
Grazie all'abbassamento del gruppo motopropulsore, con modifiche dei suoi ancoraggi e delle tiranterie del comando del cambio, e grazie alla revisione della geometria delle sospensioni, la guidabilità della vettura in situazioni di forte accelerazione in salita o di partenze da fermo veloci è stata esaltata. A complemento sono stati adottati di serie pneumatici 195/65 VR15.

Notevole cura, naturalmente, è stata anche dedicata agli interni di questa 164 al top della gamma: i sedili sono di disegno sportivo, ad alto contenimento, con cuscino di seduta scavato e spalliere pronunciate. I sedili, i pannelli porta, il volante, la palpebra antiriflesso del quadro strumenti, il mobiletto centrale sono rivestiti in pelle. Miglioramenti sono stati apportati ad ogni parte della vettura, dall'impianto di climatizzazione, all'impianto elettrico, ai comandi secondari. Per quel che riguarda questi ultimi, ad esempio, il tasto di comando dei lampeggiatori di emergenza è stato spostato sotto la bocchetta centrale, in posizione immediatamente accessibile.

La 164 Quadrifoglio è così completa che in opzione, praticamente, sono previsti soltanto: l'arredamento originale Recaro, con sedili anteriori e poltrone posteriori dotati di regolazioni elettriche memorizzabili, il condizionatore (di serie per alcuni paesi europei) e l'impianto radio stereofonico integrale, con antenna incorporata nel lunotto.

Le Alfa 164 Quadrifoglio *(nel disegno sopra il titolo la vettura è vista in trasparenza)* saranno vendute con allestimenti specifici anche sul mercato americano, nel quale l'Alfa è recentemente tornata grazie ad un accordo con la Chrysler, e su quello giapponese.

Nella foto di sinistra il fuoristrada Terrano, disponibile ora in Italia anche in versione quattro porte; nella foto di destra la Micra, che la Nissan Italia utilizza per saggiare le possibilità di mercato nel segmento B, ossia quello della Fiat Uno



Il Terrano proposto anche con quattro porte e...

Con la Micra la Nissan assaggia il piatto Uno

Le case automobilistiche giapponesi hanno venduto nei primi tre mesi di quest'anno 378.700 macchine in Europa, assicurandosi globalmente il 10,2 per cento del mercato. La Nissan ne ha vendute 94.500, pari al 2,5 per cento, confermandosi prima casa nipponica in Europa. La stessa posizione di preminenza la Nissan ha in Italia dove, nei primi quattro mesi dell'anno, ha piazzato 5.534 veicoli, su un totale di 17.668 unità vendute complessivamente dalle nove marche del Sol levante presenti nel nostro Paese.

Un risultato importante, soprattutto se non si dimentica che da noi sono ancora in vigore i limiti all'importazione di automobili dal Giappone e che «i totali» sono fatti soprattutto con veicoli fuoristrada. Ma alla Nissan Italia guardano lontano: tengono d'occhio il 1993 e i successivi cinque anni di «periodo transitorio», dopo i quali i paladini europei della libera concorrenza dovranno giocare davvero ad armi pari con i giapponesi anche nel vecchio continente, salvo che non si trovi qualche altro inghippo. E' proprio in quest'ottica che alla Nissan Italia hanno deciso l'importazione, oltre che di una nuova versione del Terrano, di una vetturetta, la Micra, che comincerà a dimostrare (a causa del contingentamento non si tratterà che di mille/millecinquecento pezzi) che cosa la Nissan sa fare nel segmento B, vale a dire quel segmento saldamente presidiato, in Italia, dalla Fiat con la Uno.

Si tratta di una vettura ormai in produzione in Giappone da anni, da tempo commercializzata sugli altri mercati europei (l'anno scorso in Europa ne sono state vendute 130 232 unità) e che nel 1992 sarà sostituita da una nuova versione aggiornata, costruita in una delle fabbriche europee della Nissan. Eppure, con questa Micra, i dirigenti della Nissan Italia vogliono cominciare a saggiare il terreno e dimostrare che cosa loro intendono per qualità. Un po' tirato per i capelli, ma certamente contento dell'occasione che gli si offriva, il dottor Noritake Arai, presidente della Nissan Italia, richiesto di un giudizio sul piano di «qualità totale» enunciato per la Fiat dal dottor Cesare Romiti, ha risposto seccamente che alla Nissan hanno cominciato ad attuarlo trent'anni fa; poi, malizioso, ha assicurato che sua moglie con la Micra ritroverà la serenità perduta con la Uno.

«Cicero pro domo sua», naturalmente, come tutti coloro che devono vendere automobili. Ma in effetti questa Micra sembra avere – a cominciare dal prezzo, fissato in 11.850.000 lire, chiavi in mano, per la versione a tre porte e in 12.600.000 lire per quella a cinque porte – le carte in regola, nonostante siano vecchie di otto anni. Il suo motore, un quattro cilindri monoalbero in testa di 1235 cc – che è alimentato da un carburatore doppio corpo a controllo elettronico, che dispone di accensione elettronica, che può funzionare con benzina con o senza piombo – eroga una potenza di 60 cv a 5.600 giri ed una coppia massima di 9,6 kgm. Con questo motore la Micra, che è lunga poco più di tre metri e settanta, può raggiungere i 150 km/h ed è accreditata di questi consumi: 4,5 litri per 100 km ai 90 orari, 6,1 litri ai 120, 6,6 nel ciclo urbano.

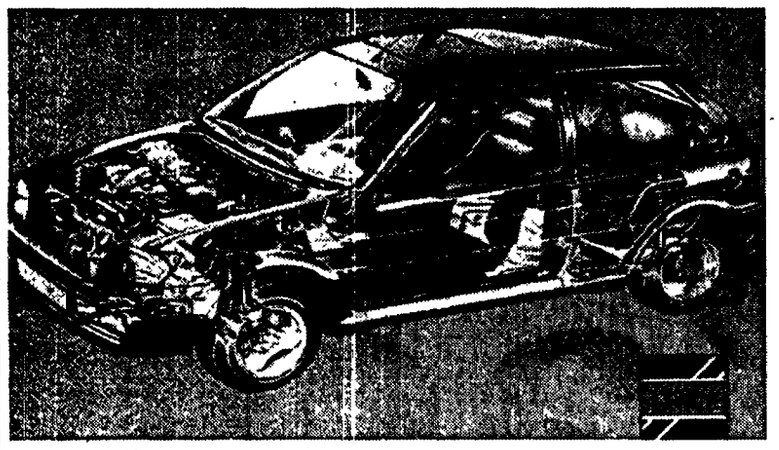
Le altre caratteristiche tecniche essenziali sono: cambio a cinque marce, freni a disco all'antenore e a tamburo autoregistrante al posteriore, sterzo a cremagliera con piantone di sicurezza.

Molto elevato il livello di equipaggiamento, che comprende di serie i fari alogeni, la luce di retromarcia, il lunotto termico, il tergilavalunotto, il tergicristalli a due velocità con intermittenza, il doppio specchio retrovisore esterno regolabile dall'interno, i vetri azzurrati, lo sportellino carburante con serratura. E ancora: moquette sul pianale, appoggiatesta anteriori regolabili, schienale del sedile posteriore sdoppiato (il volume del bagagliaio, illuminato, va da 203 dmc a 903 dmc), cassetto portadocumenti con chiave, orologio analogico al quarzo, volante con impugnatura morbida, predisposizione per l'impianto stereo, impianto di climatizzazione con termoventilatore a quattro velocità.

Di altissimo livello anche la versione a quattro porte del fuoristrada Terrano, che ora la Nissan Italia propone, a fianco del due porte già in commercio, a 42 milioni di lire per la versione a benzina e a 39.200.000 lire per la versione turbodiesel. Il «benzina» ha un nuovo sei cilindri di 2.960 cc con sistema elettronico di gestione che eroga una potenza di 150 cv a 4.600 giri e una coppia di 24,7 kgm a 4.000 giri. La trazione integrale è di tipo inseribile. La velocità massima di 170 km orari. □ *F.S.*

È la più potente berlina del segmento B

La Fiesta 133 cv non si addice alla «febbre del sabato sera»



La Ford Fiesta 133 cv vista in trasparenza. Le consegne in Italia cominceranno soltanto a settembre

ROMA. Se conoscete qualcuno che soffre, anche se soltanto occasionalmente, della «febbre del sabato sera», sconsigliategli l'acquisto della Fiesta 133 cv. Se, invece, quella dell'autocontrollo è una delle vostre capacità e se desiderate una «compatta» davvero brillante, fra quindici giorni potrete prenotarla presso le concessionarie della Ford Italiana. Non illudetevi, però, di poterla utilizzare durante le prossime vacanze: le consegne cominceranno soltanto a settembre; ma di qui ad allora il prezzo, fissato in 20.840.000 lire, chiavi in mano, rimarrà bloccato.

Un'auto brillante, questa Fiesta 133 cv (passa da 0 a 100 km/h in 8,2 secondi, in quarta sono sufficienti 8,8 secondi per passare da 50 a 100 km/h, può raggiungere in quinta i 205 km/h) ma non proprio facile da guidare, come abbiamo avuto modo di sperimentare in una prova di circa 200 chilometri sulle consolari e sulle autostrade intorno a Roma. Sia nelle accelerazioni che nei rilasci bruschi, si avvertono chiaramente fenomeni di sovrasterzo e sottosterzo che vanno opportunamente controllati e che non consentono distrazioni, anche se proprio queste caratteristiche fanno quello che si usa definire «il piacere della guida».

Con questa vettura, al *top* della gamma Fiesta, la Ford intende aggiungere un altro primato ai tanti già detenuti dalla Fiesta, che è l'auto più venduta in Europa e che è la vettura estera più venduta in Italia, collocandosi al quarto posto nelle classifiche generali del nostro mercato; la 133 cv, infatti, è oggi in assoluto l'auto più veloce e con le migliori prestazioni nel segmento B, ossia quello che conta il maggior numero di clienti.

«Studiato per soddisfare le esigenze di chi ama la guida sportiva, ma che desidera al tempo stesso una vettura dall'impiego polivalente – precisano alla Ford Italiana – il motore quattro cilindri monoalbero a camme in testa sovralimentato della Fiesta 133 cv, si caratterizza non soltanto per l'elevata potenza in assoluto, ma anche per l'estrema regolarità di funzionamento e per le doti di elasticità, frutto in particolare del suo sofisticato impianto di alimentazione. Al sistema elettronico EEC-IV, che controlla sia l'accensione sia l'iniezione di benzina, è stato abbinato un turbocompressore del tipo Garret T02, molto compatto, poco ingombrante e in grado di consentire il miglior rendimento del propulsore agli alti come ai bassi regimi. L'effetto *turbo-lag* (il ritardo nella risposta al comando dell'acceleratore) è quindi ridotto al minimo e la curva di coppia (la coppia massima di 18,3 kgm si raggiunge a 2.400 giri/minuto) si mantiene praticamente *piatta* tra i 2.400 e i 5.000 giri. Per garantire la massima efficienza della sovralimentazione è stato inoltre adottato un intercooler che consente un efficace raffreddamento della turbina. Con una cilindrata di 1.598 cc sono stati così ottenuti ben 133 cv a 5.500 giri (il valore più elevato nella categoria e che sigla la vettura) e doti eccezionali di elasticità e ripresa, che permettono di limitare l'uso del cambio, un cinque marce di estrema precisione e con rapporti ravvicinati».

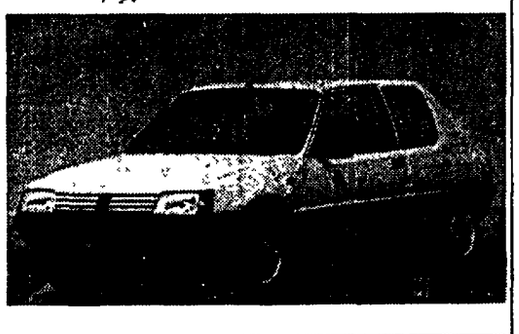
Naturalmente, l'intera meccanica di questa versione della Fiesta è stata adeguata alle prestazioni. Lo sterzo è stato reso più preciso e diretto, le sospensioni posteriori sono state irrigidite, è stata abbassata di 10 mm l'altezza del retrotreno. I tecnici della *Special Vehicle Engineering* della Ford hanno adottato per la Fiesta 133 cv cerchi in lega e pneumatici ribassati, ma hanno ritenuto valido lo stesso impianto frenante della Fiesta XR2i, con dischi anteriori ventilati e tamburi posteriori, anche se a richiesta è disponibile un sistema antibloccaggio meccanico ABL (costa 887.000 lire).

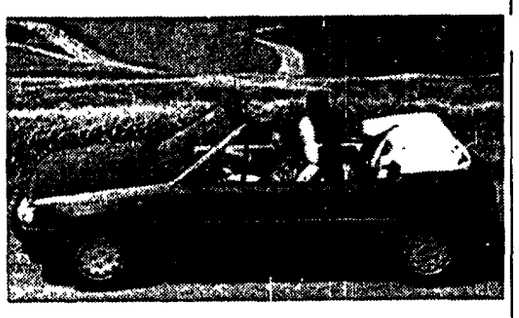
Nel raffronto con i modelli sportivi della stessa classe e delle altre marche, la Fiesta 133 cv risulta vincente su tutti i parametri, salvo che su quello dei consumi che, comunque, risultano accettabili: 16 km con un litro di benzina ai 90 orari, 12,2 km ai 120, 9,3 km nel ciclo urbano.

Grande cura è stata posta negli allestimenti interni di questa tre porte che monta, di serie, sedili anteriori Recaro: il volante a tre razze è imbottito ed ha la corona in pelle, i rivestimenti sono in tessuto Benetton «Ascot», gli alzacristalli sono elettrici, i vetri posteriori sono apribili a compasso, la chiusura delle portiere è centralizzata.

La produzione iniziale della Fiesta 133 cv (viene costruita a Valencia) sarà di 10 mila unità l'anno. □ *F.S.*

Tre 205 T-Shirt e Roland Garros dalla Peugeot





La Peugeot Italia ha proposto in questi giorni tre nuove versioni della 205. Si tratta della T-Shirt *(nella foto in alto)*, della Roland Garros berlina e della Roland Garros Cabriolet *(nella foto in basso)*.

La prima, interessante per il prezzo di 9.990.000 lire, Iva inclusa, è rivolta ai giovani che si avvicinano all'automobile: ha un motore di 954 cc e 45 cv, che consente 143 km/h di velocità massima ed un consumo contenuto (con un litro si possono percorrere mediamente 17 km). All'interno: rivestimenti in moquette e poltrone in jeans color antracite; all'esterno: copri ruota aerodinamici, inserti rossi o grigi sui paraurti e, naturalmente, logo «T-Shirt».

Caratteristica principale della Roland Garros cabriolet, che si affianca alle due cabriolet Peugeot già in listino, è il comando elettrico della capote, che si aziona a motore spento, con inserito il dopo contatto chiave e pigiando un pulsante posto sulla consolle centrale. Il motore di 1.360 cc ha una potenza di 85 cv. 174 km/h la velocità massima. Molto ben accessoriata, questa versione costa 20.800.000 lire.

Sempre con il nome del famoso trofeo di tennis, la versione berlina della 205 con la stessa motorizzazione della cabriolet elettrica. Anche questa è arricchita da accessori di serie e costa 16.840.000 lire. Pesando 65 chili meno del cabriolet e avendo un migliore coefficiente di penetrazione aerodinamica, ha una velocità massima di 178 km orari.

Proposto un consorzio costruttori motorcaravans

Il gruppo toscano C T P, che controlla le marche C I Caravans *(nella foto il C I Turistico 360)* e Granduca e che sta per assumere una partecipazione nella Roller Coop, ha proposto che le case italiane del settore si consorzino, per far meglio fronte alla concorrenza di altri gruppi europei. La proposta viene in un anno in cui le vendite di motorcaravan, camper e motorhome raggiungeranno la cifra record di 10 mila unità vendute in Italia, con duemila unità di incremento rispetto all'anno scorso. Sollecitata anche una politica dei campeggi.

Al Tour un parco di 350 autoveicoli della Fiat

Le Marche Fiat, Alfa Romeo e Lancia hanno venduto lo scorso anno in Francia 166 000 autovetture, con una penetrazione del 7,3 per cento. La Uno si è piazzata al secondo posto nella classifica delle auto estere più vendute. Si spiega quindi l'interesse promozionale del gruppo a fornire 350 auto *(nella foto)*, furgoni e minibus per la carovana del Tour de France.

La Bmw presente in forze al primo «Autovision»

Il nuovo mercato della Germania dell'Est fa gola ai produttori di automobili. La Bmw non ha così perduto l'occasione offerta dall'«Autovision», il primo Salone dell'automobile e della moto che si è tenuto a Lipsia dal 23 giugno a ieri. In uno stand di 900 metri quadrati, la casa di Monaco ha esposto l'intera gamma delle vetture Bmw, dalla serie 3 alla M5, dalla Z1 alla 750i HL ed all'850 coupé. Per le moto sono stati esposti alcuni boxer e gli ultimi modelli della serie K, compresa la K1.

NAUTICA
GIANNI BOSCOLO

Imbarcazioni preminoiche

Nonostante sia nota nel mondo come moderno «paradiso» del turismo internazionale, Myconos non ha perso ancora tutti i contatti con la sua storia. Un museo, per certi versi inusuale, intende offrire una veduta d'insieme del passato di quest'isola dalle case tutte bianche, cercando di conservarne le vestigia.

Se si effettua una crociera nelle Cicladi, l'isola con le sue baie offre un richiamo irresistibile. Il Museo Marittimo dell'Egeo rappresenta un incentivo ulteriore per una tappa. Si trova in una casa tradizionale cicladica del secolo corso, nel centro del villaggio di Myconos, in località Aghia Triada, che fu dimora di un leggendario lupo di mare locale, il comandante Nicolaos Sourmelis.

All'interno della casa trasformata in museo, modelli di imbarcazioni (dall'epoca preminoica al XX secolo), documenti e strumenti di navigazione, portolani e stampe rare, oltre a una ricca collezione di manufatti a soggetto nautico dal V secolo avanti Cristo al V dopo Cristo.

Tra i «pezzi» più evocativi: i ritratti di Mando Mavroyenous, eroina locale, e di Costantinos Kanaris, leggendario ammiraglio nella guerra di liberazione contro i Turchi. Tra i più rari: due monete d'argento di Sidone e di Taras, datate IV e III secolo avanti Cristo, sulla prima una filante trireme, sull'altra una divinità cavalca un delfino.

Nel giardino, riproduzioni in marmo di pietre tombali di Delos e di Myconos ricordano naufragi e marinai persisi «corpo e beni» in queste acque che, a volte, sanno diventare cattive.

Scopo del museo è quello di salvaguardare le tradizioni nautiche del «cerchio degli Dei», le Cicladi, che videro attiva una marineria 25 secoli prima di Cristo. Come spesso succede quest'opera di conservazione non è dovuta ad istituzioni pubbliche o a fondazioni private. Nella più nota isola turistica cicladica, è stata l'opera di Georges Dracopoulos, originario dell'isola, che ha dato vita a questa iniziativa senza aiuti finanziari. Trentamila visitatori l'anno sono la conferma dell'interesse della raccolta e della sua validità. Georges Dracopoulos ha anche steso una bella guida del museo, ricca di informazioni.

IL LEGALE
FRANCO ASSANTE

Il danno biologico anche agli eredi

La Corte costituzionale prima e successivamente la Corte di cassazione hanno stabilito – come è ormai noto ai nostri lettori – che i danni risarcibili a seguito di un fatto illecito, sono: *danno biologico* (menomazione della integrità psico-fisica); *danno patrimoniale* (danno economico derivante dal fatto illecito); *danno non patrimoniale* (dolore e sofferenze psico-fisiche derivanti dal fatto lesivo).

Il primo danno viene riconosciuto come primario, nel senso che esso, secondo la formulazione della Corte costituzionale «è sempre presente e sempre lesivo, senza bisogno di alcuna prova, del bene giuridico salute». Va, quindi, sempre riconosciuto al leso.

La giurisprudenza si è posta il problema se, in caso di morte di questo, agli eredi spettassero i soli danni patrimoniali e morali conseguenti alla morte, o anche il danno biologico. L'interrogativo sembra rivestire una importanza limitata ed invece una sua soluzione positiva sconvolge completamente le regole risarcitorie fin qui acquisite.

È pur vero che il Tribunale di Milano (Sez. 7) con sentenza del 7 4 88 ha respinto la risarcibilità di tale danno, ma i Tribunali di Roma (sent. 24 5 88), Napoli (sent 8 7 88) e Milano (sent. 12 10 88, II Sez. pen.) lo hanno invece riconosciuto, argomentando in proposito che, poiché la lesione precede l'evento morte, nel momento in cui la stessa si determina nasce il diritto in testa al leso del riconoscimento del danno biologico, trasmissibile, pertanto, agli eredi. Come va calcolato lo stesso?

La giurisprudenza in proposito ha scelto due metodi: alcuni giudici applicano il calcolo tabellare del triplo della pensione sociale, altri il calcolo a punto, in entrambi i casi la liquidazione deve essere effettuata, però, al 100 per cento, come se cioè la persona lesa fosse vissuta secondo gli indici delle tabelle vitalizie di sopravvivenza. Come si vede un notevole passo avanti nell'evoluzione liquidativa, che speriamo possa essere definitivamente acquisito, magari attraverso un intervento del legislatore.