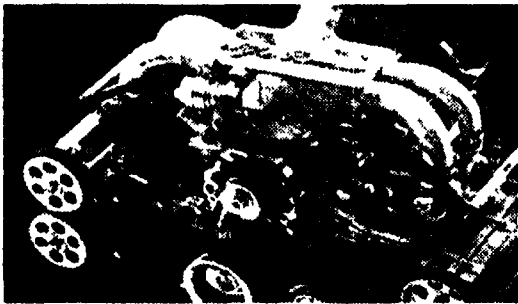


La Casa di Arese amplia ancora la gamma della 33 con due Sport Wagon, a 16v e a trazione integrale, e con una berlina 1.5 IE

L'Alfa SW con il B.16v giardinetta ma sportiva

Tre nuovi modelli, cinque se si considera che due di questi hanno anche la versione catalizzata, sono venuti ad ampliare la gamma dell'Alfa 33, che ora si sviluppa su ben 22 diverse versioni di giardinette e di berline. La novità più interessante sta nell'adozione di un motore Boxer 16v 1,7 l. con iniezione elettronica per la SW e nell'offerta di una SW 4x4 di 1.3 litri.



La nuova Alfa Sport Wagon B.16v e, in alto, il motore Boxer di cui è equipaggiata e che le consente prestazioni da vera sportiva (137 cv di potenza a 6.500 giri e coppia di 16,4 kgm a 4.600 giri). Nella foto sopra il titolo: la berlina Alfa 33 1.5 IE ripresa su strada.

FERNANDO STRAMBACI

Dove sta scritto che le giardinette, o station wagon se si preferisce, debbano essere vetture multuso caratterizzate principalmente dalla grande capacità di carico? Non sta scritto da nessuna parte. Ecco, quindi, che all'Alfa Romeo - ampliando ulteriormente la gamma dell'Alfa 33, che ora conta nove versioni giardinetta e tredici versioni berlina, mettendo nel conto le versioni catalizzate che alla Casa di Arese contraddistinguono con il nome Europa - hanno pensato bene di offrire, a chi ha bisogno di una vettura con grande capacità di carico e versatilità di impiego, anche il piacere della guida sportiva. D'altra parte, avendo in casa un motore boxer 16 valvole 1,7 ad iniezione elettronica, perché non sfruttarlo? È nata così la Sport Wagon B.16v, che l'Alfa ha già messo in commercio con o senza catalizzatore.

La sola pecca che si può ravvisare in questa vettura è il prezzo e non a caso all'Alfa la definiscono auto per una clientela raffinata. La versione normale, infatti, costa «chiavi in mano», 24.923.400 lire, che possono diventare molte di più se ci si lascia tentare dai vari accessori (dall'Abs al condizionatore) disponibili a richiesta: la versione Europa costa 25.799.200 lire.

Per il resto si può dire che, a parte il motore boxer plurivalvole, derivato dal quattro cilindri di 1712 cc, che si caratterizza per la sua elevata potenza specifica (circa 80 cv/litro), questa versione si distingue, oltre che per la linea già nota (è firmata da Pininfarina) della gamma Alfa 33 aggiornata lo scorso gennaio, per la ricchezza degli allestimenti.

Naturalmente, le prestazioni della Sport Wagon B.16v sono adeguate alle esigenze della clientela raffinata. A parte i 204 km/h di velocità massima, è rimarchevole il fatto che questo modello accelera da 0 a 100 km/h in 8,3 secondi e che copre il chilometro con partenza da fermo, in 29,4 secondi. I consumi normalizzati - in litri per 100 km - sono di 6,4 litri al 120 e di 10,4 litri nel ciclo urbano e sono praticamente identici anche per la serie Europa. La capacità di carico va da 430 a 1350 litri a seconda della posizione dei sedili posteriori.

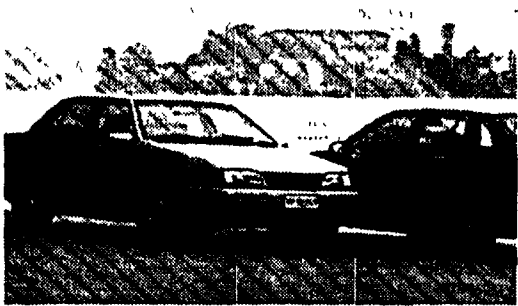
L'ampliamento della gamma 33, come s'è accennato, non si limita alla Sport Wagon B.16v. Viene infatti proposta una Sport Wagon 4x4 con motore boxer 1.3 ad alimentazione singola a carburatore con la trazione integrale inseribile in marcia. Questa versione, con-

Più di diciassette anni fa giunse a Torino - dalla lontana Seul, capitale della Corea del sud - un emissario del colosso industriale Hyundai. Il coreano aveva un compito ben preciso: prendere contatti con qualcuno che «sapesse» disegnare automobili e dare anche i consigli giusti per allestire un impianto di produzione con le tecnologie più moderne.

A Torino c'era la Pininfarina, c'era Bertone, c'era la Ghia. Ma il «mostro» ebbe la ventura di fare la conoscenza con un giovane stilista la cui fama aveva già varcato gli stretti confini nazionali: Giorgio Giugiaro. Fu un incontro fortunato, perché di lì a poco Giugiaro venne convocato a Seul e si ritrovò con l'incarico di studiare un nuovo modello Hyundai, che poi sarebbe diventato il punto di partenza della clamorosa scalata del costruttore coreano.

Negli ultimi quindici anni, infatti, la Hyundai Motor Company è passata da poche vetture prodotte a ben 750.000 automobili, costruite nel moderno stabilimento di Ulsan, al quale circa sette anni fa si è aggiunta una unità produttiva anche in Canada. E Giorgio Giugiaro, naturalmente, è diventato il «papà» non solo della Pony ma anche di tutti gli altri modelli messi via in produzione, dalla Stellar alla Sonata, dalla S-Coupé alla Imminente J-Car il cui debutto è previsto a metà del prossimo anno.

Nuovi aggiornamenti al modello coreano La 1300 è la più convincente tra le Pony di terza generazione



Le Hyundai Pony X2 a 4 e 5 porte. E' disponibile anche una 3 porte.

Dal lontano 1975, anno del suo lancio, la Pony ha subito continui aggiornamenti. In linea con le esigenze della clientela, riscuotendo grossi consensi non solo in Corea, ma anche e soprattutto nel Nord America dove viene venduta con il nome di Excel.

La Pony X2, che debutta in questi giorni, viene definita della terza generazione e sicuramente rispetto all'originario modello risulta profondamente trasformata non tanto nella linea quanto soprattutto nella qualità costruttiva, nelle finiture, nelle dotazioni, nelle prestazioni.

La gamma Pony X2 si articola su cinque versioni di cui quattro con motore 1300 cc e una con propulsore 1500 cc. Le prime quattro vengono offerte con le soluzioni stilistiche

Dal «Tipo Milano» per bici al «P4000», cento anni di pneumatici della Pirelli

■ Scopostipite dei pneumatici firmati «Pirelli» - montati oggi da milioni di automezzi, fino alle ruote giganti dei Tir, alle gomme superribassate del codice «Z» (omologate per oltre 240 chilometri l'ora) e a quelle impiegate in pista in F.1 - era un piccolo budello in tessuto gommatto, bordato da cerchietti metallici, con una fascia battistrada in gomma e dentro una camera d'aria che - una volta gonfiata - doveva trattenere il tutto sul cerchio. Ma poi succedeva spesso che il cerchietto saltava via dal cerchio, se si affrontavano le curve con troppa foga. Quello, nato nel 1890 e destinato ai velocipedisti dell'epoca col nome di «Tipo Milano», fu il primo pneumatico della «G.B. Pirelli e C.».

Da allora è passato un secolo e la Pirelli ha celebrato questo suo centenario al servizio della mobilità con la presentazione del pneumatico ultimo nato: il «P4000», un super-ribassato per vettura ad alte prestazioni, che vuole interpretare anche la moderna coscienza volta all'ecologia, alla sicurezza e al confort.

In questi cento anni - ha ricordato Gianfranco Bellingeri, amministratore delegato della Società pneumatici Pirelli - molte sono state le tappe significative che hanno profondamente modificato l'idea del pneumatico come oggetto «elementare», sempre uguale nel tempo, facendone un fatto tecnologico estremamente complesso e in continua evoluzione.

Dopo quel primo budello in tessuto gommatto, fu adottato un tallone rigido e nacque il «Pirelli Ercole», che fu il primo pneumatico pensato per le automobili, che alla fine del secolo scorso facevano le prime apparizioni sulle strade. Poi una tappa storica: i pneumatici del diametro di quasi un metro che portarono alla vittoria l'«Alfa» di Borghese e Barzini nella Pechino-Parigi del 1907 (e Scipione Borghese, dopo l'arrivo, telegrafò all'ing. Pirelli a Milano: «Ne ho dovute cambiare solo sedici...»).

Il «boom», con una larga diffusione del marchio, venne con il «Stella bianca», del 1927, che fu adottato da tutte le macchine italiane di quegli anni. E negli stessi anni Venti la Casa milanese cominciava a produrre i pneumatici giganti

per i camion, che fino ad allora avevano adottato le gomme piene.

Altra tappa fondamentale in casa Pirelli fu lo «Stelvio», della fine degli anni Quaranta che, montato sulle auto di Ascari, vinse tutto quello che si poteva vincere.

Poi venne, negli anni Cinquanta, il «Cinturino». Il radiale chiuse un capitolo e ne aprì un altro, che dura tuttora: «Quella cintura che bloccava le tele della carcassa, impedendo flessioni strane - ha ricordato Bellingeri - era l'invenzione che l'industria automobilistica aspettava, per esplorare appieno le mille potenzialità offerte dal prodotto-automobile».

L'età contemporanea è segnata dai superribassati, cioè dai pneumatici allargati e abbassati perché siano più veloci e più sicuri. Vengono il «P7» e quindi il «P6», dai quali derivano poi il «P700» e il «P600», e poi il «P3» e il «P4», fino, nel campo delle altissime prestazioni, al «P700-Z» e al «P Zero».

È di un anno e mezzo fa la nascita del «P2000», che richiede un investimento di 70 milioni di dollari, e di oggi il «P4000» per il quale la Casa ha investito 90 milioni di dollari e che ha tra le sue caratteristiche quelle di un 10 per cento in più di resa chilometrica e di circa tre decimi in meno di rumorosità.

Sono tutti il frutto di ricerche e sviluppo che assorbono il 3,6 per cento di un fatturato dell'ordine di tre miliardi e 200 milioni di dollari, impiegando 1300 addetti in cinque centri di ricerca.

Il salto più appariscente e clamoroso, a un secolo dal budello «Tipo Milano» di cent'anni fa, è forse rappresentato dalle gomme specialissime che corrono sulle piste del Gran Premi sotto i bolli da 300 orari delle vetture di F.1. In proposito, Bellingeri ha così riassunto in una battuta la meta del programma triennale della Casa: «Nella prossima stagione, al terzo anno del nostro ritorno nel mondo della F.1, vorremmo avere la possibilità di essere sul podio, di essere in pole position. Siamo cercando la possibilità di essere su un team vincente. E ci saremo».

Anche nel '91 si svolgerà la Mille Miglia storica



L'Automobile Club di Brescia, aprendo le iscrizioni che si chiuderanno il 31 dicembre, ha annunciato che la Mille Miglia storica si svolgerà dal 2 al 5 maggio 1991 sul tradizionale percorso (nella piantina) Brescia-Roma-Brescia, in tre tappe di complessivi 1600 chilometri. Come nelle precedenti edizioni, saranno ammesse alla gara, che si svolgerà con la formula della regolarità, vetture sportive di particolare valore storico costruite negli anni della Mille Miglia classica, cioè dal 1927 al 1957.

Dodicesimo Salone dell'auto fuoristrada

Si è conclusa domenica scorsa la dodicesima edizione dell'ExpoFuoristrada. La manifestazione assume di anno in anno sempre maggiore rilievo, tanto che i costruttori la stanno scegliendo per il lancio di loro novità assolute. Così è stato nell'88 (Suzuki Vitara) e nell'89 (Toyota 4 Runner) e così è stato quest'anno con la «prima», ne parliamo a parte, della versione 5 porte della Land Rover Discovery. D'altronde, in undici anni il numero dei visitatori è salito da 2200 della prima edizione ai quasi centomila dell'anno scorso - cifra che è stata raggiunta anche quest'anno - mentre nello stesso arco di tempo i fuoristrada venduti ogni anno sono passati da 1800 a 60 mila unità.

Minori consumi con i mini-retrovissori

Secondo la società inglese De Montford Management, che li ha costruiti, l'installazione di specchietti retrovisori di sua produzione potrebbe dare un contributo alla battaglia per il contenimento dei consumi energetici. Si tratta di retrovisori realizzati con un sistema di specchi e prismi che offrirebbero un'ottima visibilità posteriore, pur contenendo la sporgenza all'esterno dell'abitacolo in soli 65 millimetri, contro i circa 160 dei retrovisori tradizionali. Grazie alle dimensioni ridotte, secondo la De Montford Management, la resistenza dello specchio all'avanzamento dell'auto scende del 75 per cento. Oltre a contenere i consumi, il nuovo specchietto retrovisore provocherebbe minore rumorosità e consentirebbe un'ottima visione anche con finestrino sporco.

Aggiornata la gamma del costruttore britannico Il fuoristrada per antonomasia resta ancora il Land Rover

■ ST. VINCENT. La prima valutazione delle vendite di fuoristrada nei mesi estivi rivelano un calo del 4% rispetto allo stesso periodo dell'89. Sta finendo la moda del fuoristrada urbano, quello usato per andare al bar e dalla pattinatrice? Pare di no, anche perché le 4 ruote motrici sono il vero giocattolo degli anni Ottanta. Chi dice questo ha tutte le carte in regola per farlo: Venuti in Val d'Aosta per presentare l'ultimo e penultimo nato della celebre casa inglese, gli uomini della Land Rover hanno cominciato col ricordare che loro fabbricano fuoristrada - e solo fuoristrada - dal 1948, ne hanno prodotti un milione 700 mila e il 70 per cento (quasi un milione 200 mila) circola ancora. Fuori città, naturalmente, visto che il veicolo dal marchio ovale fu progettato per due usi (terreni difficili, magari nelle colonie) e militare (deserto soprattutto).

La moda del fuoristrada per città, nata in questi anni, ha creato tra l'altro un «canale parallelo» di importazione alimentare - e al costruttore del Sol Levante non è piaciuto - soprattutto, da modelli giapponesi, in massima parte usati.

La casa britannica ha oggi tre linee di prodotti: il ben noto Range Rover, il nuovo Defender (in due versioni, 90 e 110) e il quasi nuovo Discovery presentato nell'89 a tre porte e

progettazione. Veloce, silenziosa, molleggiata, solida questa sette posti è accessoriata e rifinita (a differenza delle sobrie Defender) per soddisfare una domanda di veicoli da usare ogni giorno come nel tempo libero. Questa risposta dei tecnici britannici all'impennata del mercato dei fuoristrada ha dato frutto: per la prima volta la casa inglese l'anno scorso ha venduto in Italia più di 5000 macchine.

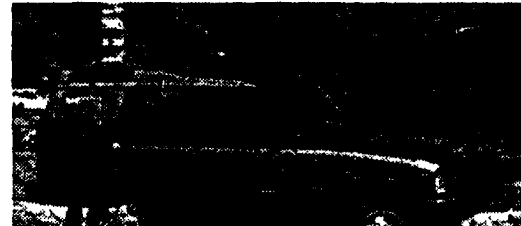
I Defender montano il motore 200 Tdi, 4 cilindri in linea, 108 cv a 3800 giri, iniezione diretta della Bosch, turbo compressore Garrett e intercooler. Velocità 132 Km/h per il 90 (più corto e leggero) e 125 per la versione 110. Pendenza massima superabile 45%, peso rimorchiabile 16 quintali per il 90 e 17 per il 110. Serbatoio 54,5 l. e 80 rispettivamente. Bagagliaio 1600 l. la versione più compatta, 2300 per l'altra. Consumi gasolio: oscillano a seconda della velocità e del terreno fra i 9,8 e i 14,8 l/100. Rispetto allo «storico» Land Rover il neonato Defender ha un 26% di potenza in più e un 25% di consumi in meno.

Prezzi Defender: il 90 a seconda degli accessori va da 28 a 33 milioni e mezzo, il 110 da 33 a 38 milioni. Se volete il servosterzo un milione e mezzo in più.

Prezzi Discovery: versione 3 porte 38 milioni, 5 porte 45 milioni.

ANDREA LIBERATORI

uscito ora anche con 5. I nuovi Defender sono gli eredi del più celebre, inconfondibile 4 per 4, il Land Rover del 1948. I due Defender (si differenziano per il «passo» e il numero di porte) montano un turbodiesel a iniezione diretta da 2500 cc, lo stesso propulsore della Discovery. Dall'anteno i Defender



La cinque porte, nuova versione della Land Rover Discovery.

Delta: ancora buoni voti

Quattromila chilometri sulle ondulate strade di Francia per mettere alla prova la «vecchia» Lancia Delta 1300 della gamma recentemente aggiornata. Un test duro, per poi scoprire che dietro l'immagine grintosa si nasconde un'auto con la vocazione al confort e alla sicurezza. Ottime le sospensioni, una quinta da autostrada, ma che fatica far entrare due grosse valige nel bagagliaio!

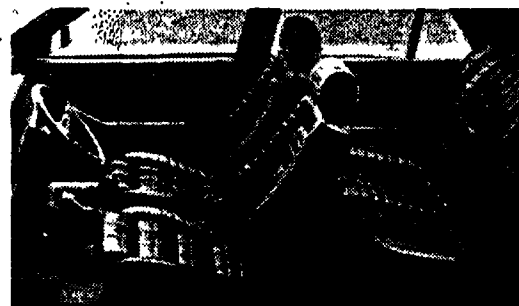
mente allegri e intonati alla moquette, un cruscotto completo e razionale, con una serie di «optional» utili montati di serie come i fari antinebbia, e prestazioni di tutto rispetto (163 chilometri orari la velocità massima).

Un'aria aggressiva, quella di questa Delta aggiornata, che peraltro finisce per mettere un po' in ombra le sue migliori qualità: il confort e la sicurezza. Se non fosse per un bagagliaio che pretende delle valigie acquistate su sua misura (in caso contrario anche farne stare due grandi diventa un problema), la Lancia Delta conquisterebbe il voto massimo nell'affollato campo della concorrenza. Con delle sospensioni a ruote indipendenti tipo McPherson che sulle strade francesi consentono una guida dolce e sicura in ogni situazione.

D'altra parte, dopo essere rimasti in sua compagnia per quattromila chilometri, solo

due sono le «critiche» annotate sul diario di bordo: una quinta troppo autostradale e... l'accendino, sistemato in modo tale che per estrarlo il guidatore-fumatore è costretto a chiedersi se non vale la pena di smettere per risparmiarsi fatica e polmoni.

Per il resto, sull'infinito saliscendi delle strade francesi, la Delta va tranquilla e sicura. Lo sterzo è di una precisione millimetrica; il cambio accetta, paziente e docile, anche di essere maltrattato: il motore di 1301 cc sviluppa 76 cavalli a 5800 giri (ma i 163 chilometri orari, secondo il tachimetro, si raggiungono a 5200 giri/minuto), consentendo una guida brillante con due avvertenze: prima, la quinta - come s'è detto - non consente grandi riprese; seconda, la Delta 1300 per quanto riguarda i consumi non delude il guidatore «parco» (tanto più che sul cruscotto, tra i tanti utili indicatori, c'è anche il cosiddetto economo-



La Lancia ha aggiornato tutta la gamma delle Delta. Nella foto in alto, una vista della HF integrale 16v con i sedili Recaro di serie.

MICHELE URBANO

■ Diciamo subito: un po' di prevenzione l'avremmo «a tavolino» il ragionamento era spietato ma anagraficamente obiettivo. Questa Lancia Delta ormai ha undici anni: è vero che la linea rimane elegante ma l'età non la cancella nessuno. E infatti ci si aspetta il lancio dell'erede della Delta: questione di un paio d'anni e i fan delle «medie» Lancia saranno acccontentati. Certo, una bella carriera con medaglie e coppe di prestigio, conquistate a man bassa nei rally internazionali più duri in tutto il mondo. E anche il mercato è stato prodigo

di onori con vendite significativamente stabili, anno dopo anno, a dimostrazione di una clientela convinta, affezionata, proprio come sogna Romiti per tutti i modelli Fiat. Buonisimi risultati non solo in Italia. Anche all'estero: in Francia e in Germania in particolare.

Perché allora quel sapore di «vecchio», malgrado un ostentato ammiccamento al pubblico giovanile che nel modello «personalizzato» è quasi sfacolato, con il tettuccio apribile (accessorio a richiesta), i tessuti interni a colori piacevol-

BREVISSIME

Trasporti pubblici a Gpl? L'aria delle nostre città sarebbe più respirabile se si adottasse il gas liquido come carburante per i trasporti pubblici, come già da qualche anno avviene in Giappone. Lo sostiene l'Asso Gpl. Le principali cooperative di taxi non sarebbero contrarie, se il contributo sul consumo, oggi previsto per la benzina, venisse esteso alle altre fonti combustibili.

Vendite Daf in Europa. La Daf ha incrementato le sue vendite di autocarri e di vans in tutti i Paesi europei, salvo che in Spagna. Di rilievo il fatto che l'incremento si sia verificato anche nel Regno Unito, dove si è registrata una caduta del mercato globale.

Autobus urbani condizionati. La Nippondenso (gruppo Toyota), che ha recentemente siglato una «joint venture» con la Marelli (gruppo Fiat), ha presentato a Milano un autobus per il trasporto urbano Iveco Turbodiesel, completamente rielaborato e dotato di un confortevole sistema di condizionamento dell'aria.

Milionesima Renault 19. La Renault ha venduto, in occasione del primo Salone dell'auto di Berlino del dopoguerra, la sua milionesima R 19 ad un cliente tedesco.

Ford richiama 607 mila «unità». La Ford sta richiamando nelle sue officine americane vetture ed autocarri i cui livelli di emissione di idrocarburi e monossido di carbonio sono risultati troppo alti per le leggi attualmente in vigore negli Usa. Si tratta di mezzi (l'operazione interessa circa 600 mila unità) immatricolati a partire dal 1986.

Parcheggi sotterranei e Gpl. L'Unione nazionale consumatori ha proposto che il «bollo» per le auto a Gpl sia di colore diverso da quello per le auto a metano. Alk, prima, infatti, sono vetture per legge i parcheggi sotterranei, ma i gestori non sono in grado di distinguere le une dalle altre.